

# Enskild Vägghållning eller .....

Är det alltid självklart hur vägghållningen ska bedrivas i ett område. D.v.s. att det antagligen ska vara en enskild eller en allmän angelägenhet.

**ARBETSKOPIA**

# Förord

Denna sammanställning har kommit till med anledning av att min närmaste arbetskamrat Åke Gustavsson och ett antal arbetskolleger i olika delar av provinsen blivit tilldelat privilegiet att vara handläggare för kommuners olika engagemang med enskild väghållning.

Dom kämpar på – men har ibland inte någon större förståelse eller stöd för övergripande och föreliggande problem (behov-fördelning) från sina överordnade i förvaltningsledningen, och ibland inte ens från politiska läger eller koalitioner.

Så detta dokument vänder sig till medlemmar i ledningsgrupper och ledamöter i nämnder som kanske inte har så bra förståelse eller insikt i hur enskild väghållning mestadels bedrivs i en liten landsortskommun, och som inte har insett vad som står för dörren – ifall man ska och ta fasta på allmänintresset och tillämpa likabehandlingsprinciper.

Växjö Oktober 2014

# Innehåll

Detta är också en sammanfattning över enskild väghållning i allmänhet, men även en redovisning av några aspekter, och funderingar på önskvärda åtgärder inom samhällsplanering för små samhällen/tätorter där bebyggelsen expanderat under det senaste decennierna

Redovisningen har sammanställts med hänvisning till bl.a. SKL's publikationer om "Väghållningens juridik", och "Här slutar allmän väg", diverse utdrag från Riksförbundet Enskilda Vägar, frågeställningar från en utredning i Härryda kommun, samt slutsatser från ett antal mindre rapporter och studier.

Som sagt – detta är en sammanfattning av andras arbeten, och deras enskilda och gemensamma ståndpunkter, och består till liten del av egna funderingar. Jag har försökt att uttrycka innehållet från de olika referenserna/källorna så nära originaltexten som möjligt.

# Enskild väg

Med enskild väg avses väg som inte är allmän väg, eller kommunal gata eller privat väg som hålls av enskild fastighet.

Enskilda vägar är mer än dubbelt så stort som hela det offentliga vägnätet. Det finns mer än 28 500 mil enskilda vägar !

# Väghållare

Med väghållning avses åtgärder som utförs vid byggande, drift och underhåll av gator och vägar.

Väghållare är den som är skyldig att svara för väghållning.

**Enligt väglagen 5§. Staten är väghållare för allmänna vägar.** Om det främja god och rationell väghållning får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, besluta att en **kommun ska vara väghållare för vägar och gator** inom kommunen.

Cirka 200 av våra 290 kommuner har blivit utsedda som väghållare inom definierade väghållningsområden, som i princip omfattar väg- och gatunätet som ryms inom detaljplanerade områden.

**Enligt 6§.** Trafikverket handhar väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning. Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltning som regeringen bestämmer och, då en kommun är väghållare, så är den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser därtill väghållningsmyndighet.

Väghållare för **enskilda vägar** är fastighetsägare eller sammanslutningar av ägare i s.k. **samfällighetsföreningar** (vägföreningar).

# Väghållare för enskilda vägar

Väghållare för enskilda vägar kan vara ;

- Samfällighetsföreningar som är bildade enligt anläggningslagen
- Vägsamfälligheter och vägföreningar som är bildade enligt äldre lagstiftning
- Ideella föreningar som är bildade genom s.k. frivilliga överenskommelser (ex. tomtägarförening)

Gemensamt för dessa tre organisationer är att de är bildade vid en lantmäteriförrättning. Den fastställer regler för hur den gemensamma väghållningen ska skötas. Dessa beslut måste sedan upprättas i form av stadgar, vilka måste antas av medlemmarna för att organisationen ska vinna laga kraft. De olika organisationerna benämns numera som samfällighetsföreningar och lyder under samma lagar.

# Enskilda vägar

Två tredjedelar av det svenska vägnätet – uppskattningsvis 285 000 km – utgörs av enskilda vägar. Av dessa är cirka 150 000 km skogsbilvägar som uteslutande används för timmertransporter.

Om kommunen är fastighetsägare kan kommunen som varje annan fastighetsägare ha ett ansvar för enskild väg som är till nytta för fastigheten. Ett indirekt ansvar kan utövas genom en samfällighetsförening.

I övrigt har kommunen inte någon laglig skyldighet att sköta väghållningen för enskilda vägar. Det gäller bl.a. vägar inom detaljplan där kommunen inte är huvudman för allmänna platser.

Många kommuner har dock frivilligt tagit över ansvaret med olika drifts- och underhållsarbeten för enskilda vägar. Dessa kommuner svara tillsammans för drift och underhåll av cirka 17 500 km enskilda vägar.

# Viktiga lagar som reglerar enskild väghållning

- Anläggningslagen (1973:1149)(AL), som berör bildande av en gemensamhetsanläggning, rättigheter för väghållaren, vägområde mm.
- Lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL 1973:1150)
- Miljöbalken (1998:808), som berör tillstånds- och samrådsförfarande vid fysiska åtgärder på vägnätet
- Trafikförordningen
- Vägmärkesförordningen



# Vägavgifter och bidrag

Fastigheter som är medlemmar av en samfällighet betalar vägavgifter för skötsel och drift som i regel står i proportion till markinnehavet. Fastigheter som inte har någon andel i organisationen kan få använda vägen mot en slitageersättning.

En samfällighetsförening kan få bidrag för byggande och drift av enskilda vägar, i huvudsak från staten, (men också från kommunen). Ungefär 74 000 km får statsbidrag

Det statliga bidraget kräver att vägen är över 1000 m lång – så de flesta enskilda vägarna inom mindre tätorter är inte berättigade.

Bestämmelser om detta återfinns i förordningen (1998:891) om statsbidrag till enskild vägghållning, samt i föreskrifter som Trafikverket utfärdat. Trafikverket och Länsstyrelsen handlägger dessa ärenden.

Kommunen har skapat möjligheter för bidrag till mindre vägsträckor och utfartsvägar (100 – 1000 m). De ger oftast ytterligare stöd till föreningar som har längre vägsträckor så att dessa kan täcka merparten av de återstående kostnaderna när det statliga bidraget inte räcker till och avgifterna för fastighetsägarna blir för höga.

Med de tidigare bidragsnivåerna behövde inte föreningarna alltid ta ut avgifter av sina medlemmar – men idag är det annorlunda. Det finns föreningar som är tvingad att ta ut avgifter om 10 000 om året – men normalt variera det mellan 500 – 2 000 SEK per medlem.

# Intern finansiering av vägarbeten

Det finns olika möjligheter att finansiera ett större vägarbete, (exklusive vad som kan erhållas genom bidrag).

Vägsamfälligheten kan bestämma om en omedelbar debitering, upptagande av lån eller utnyttja ev. fonderade medel eller kombinationer av dessa.

Styrelsen ska upprätta ett förslag till budget vilken ska godkännas på föreningsstämman och som även ska redovisa vad som kommer att uttaxeras till de enskilda fastighetsägarna och när betalning ska ske.

Samfälligheter som förvaltar gemensamhetsanläggningar som betraktas som en kommunalteknisk anläggning eller annars betinga ett stort värde – ska inrätta en underhålls/förnyelsefond.

# Väghållarens ansvar

En väg som upplåts till allmänt begagnande måste hålla en viss standard vilken är beroende av diverse omständigheter. Ju högre trafikintensitet – desto större krav ställs på vägen farbarhet och säkerhet.

En väghållare löper risk att bli skadeståndsskyldig om trafikanter eller fordon blir skadade på grund av bristande väghållning.

Om vägen blivit skadad måste väghållaren återställa vägen i farbart skick – oavsett vad och vem som orsakat skadorna.

# Kommunens ansvar och skyldigheter

I tidigare bebyggelseplanering fanns två olika slag planer, *stadsplan* och *byggnadsplan*. En stadplan var avsedd för en stad eller tätort och hade kommunalt huvudmannaskap. Utanför tätorter tillämpades istället byggnadsplan med enskilt huvudmannaskap, där exploaterings- och underhållskostnader delades mellan de berörda fastighetsägarna.

När plan och bygglagen infördes 1987 ersattes tidigare begrepp med *detaljplan*. Den nya lagstiftningen jämställde tidigare stadplaner med detaljplaner där kommunen var huvudman, medan de gamla byggnadsplanerna betraktades som detaljplaner med enskilt huvudmannaskap.

Många av dessa områden med gamla byggnadsplaner har växt till tätorter och skulle dess gator anläggas idag – så skulle kommunalt huvudmannaskap gälla – men lagen (PBL) tillämpas inte retroaktivt. ***Det finns således ett stort antal enskilda vägar som idag rymms inom tätbebyggda områden.***

# Tidigare lagar & bestämmelser

Regler om enskilda vägar har tidigare funnits i Lagen om enskilda vägar (EVL). Den omfattade byggande av väg, vägunderhåll och vinterväghållning.

Vinterväghållning har enligt EVL omfattat arbete för att hålla vägbanan fri från hinder av is och snö. Trots att den inte direkt angett att halkbekämpning ingår – men det ingen tvekan om väghållarens skyldighet att sanda när så krävs.

Man ska också komma ihåg att som fastighetsägare på sådan väg ska väghållningen skötas gemensamt enligt överenskommelse – d.v.s. att man är delaktig för ansvaret med skötseln av vägen. Fastighetsägarna kan också komma överens om att sköta vägen genom en vägsamfällighet eller vägförening.

Vägar och andra anläggningar som omfattas av samfälligheters väghållning enligt EVL eller äldre lagstiftning anses enligt övergångsbestämmelserna automatiskt som gemensamhetsanläggningar inrättade enligt Anläggningslagen. För förvaltning av desamma – gäller däremot Lagen om förvaltning av samfälligheter (LFS).

# Forts. övergångsbestämmelser

Vägsamfälligheter/vägföreningar som varit juridiska personer ska numera betraktas som samfällighetsföreningar enligt lagen förvaltning av samfälligheter. Stadgar som fastställts i äldre samfälligheter får tillämpas i fortsättningen – såvida dom inte stå i strid med LFS. Det finns heller inga hinder att man kvarstår med äldre namn som vägförening etc.

Regler för andelstal skall fortsätta gälla intill att nya grunder för kostnadsfördelningen har fastställts (senast 2005-01-01) enligt anläggningslagen (AL). Omprövning ska ske ifall det behövs så att fördelningen stämmer överens med AL's regler.

# Anläggningslagen (1973:1149)

Genom lantmäteriförrättning enligt AL kan en anläggning inrättas som en gemensamhetsanläggning. Det innebär att bl.a. vägar som betjäna flera fastigheter kan inrättas som sådan anläggning. De fastigheter som har del i en sådan gemensamhetsanläggning utgör en särskild anläggningssamfällighet. När det gäller vägar innehåller AL också vissa bestämmelser om upplåtelse av rätt enbart för att tillgodose en fastighets behov av väg, och om att tillgodose tillfälliga behov av väg för viss fastighet (37, 49 och 50§ AL).

# Gemensamhetsanläggningar för vägar

Gemensamhetsanläggningar kan bildas såväl inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap, som inom detaljplan med enskilt huvudmannaskap. Sådana gemensamhetsanläggningar kan naturligtvis även inrättas utanför detaljplanerade områden.

Vägar i form av gemensamhetsanläggningar kan vara;

- Stora vägnät i tätorter
- Trafikleder inom storkvarter
- Utfartsvägar från mindre bebyggelsegrupper
- Vägar för skogs- och lantbruk
- Vägar inom fritidsområden



# Kommunal delaktighet ...

Kommuner äger ofta fastigheter inom områden men där de i egenskap av kommun inte har någon laglig skyldighet att sköta väghållningen. D.v.s. att dom har samma ansvar som varje annan fastighetsägare.

Många kommuner lämnar dock ett frivilligt stöd till enskild väghållning i kommunen – oavsett om dom är fastighetsägare eller ej. Cirka 70% av kommunerna komplettera faktiskt de statliga bidragen.

Cirka ett 100-tal kommuner har dock åtagits sig att frivilligt sköta underhåll och drift av enskilda vägar, både i mindre tätorter och på landsbygden.

Över 200 kommuner lämnar också bidrag till vägsamfälligheter, där vägföreningarna själva sköter väghållningen.

Det finns olika orsaker till kommunens engagemang. Den vanligaste är nog att kommunen vill radera orättvisor som man anser finns mellan olika bebyggelseområden med avseende på huvudmannskapet.

# forts. kommunens engagemang

Under senare år har en försämrad ekonomi inneburit att stat och kommuner minskat sina bidrag, men det finns också kommuner som ökat sitt engagemang för att kompensera för statens minskade ersättningar. Tidigare var kommuner och Länsstyrelser (obligatoriska ombud) också mer generösa med hjälp i upphandling, råd och annat – men dagens nedbantade organisationer finns inte samma utrymme.

Kommunallagen lägger inga hinder i vägen för kommunen att överta väghållning eller att lämna bidrag till sådan väghållningen, så länge den har ett allmänintresse, (vilket inte kan vara fallet vid t.ex. en utfartsväg som endast betjäna en eller ett par fastigheter).

När en kommun övertar väghållning frivilligt – så har man naturligtvis rätt att bestämma i vilken omfattning det ska ske. Det är således viktigt att man fastställer ev. begränsningar – så att man inte förväntas ha övertagit alla skyldigheter från existerande väghållare – om man inte har avsikt att göra så.

Det finns redan uppgjorda underlag (mallar) att tillgå för sådana övertagande som specificera avtal- och uppsägningstider utöver begränsningar i åtaganden.

Om parternas avsikt varit att åtagandet ska gälla för obegränsad framtid – så kan inte kommunen ensidigt förändra förhållanden.

# Renhållning av gata/väg

I den äldre lagen om enskilda vägar (EVL) har det aldrig funnits några bestämmelser om egentlig renhållning.

I anläggningslagen (AL) finns varken regler om vinterväghållning eller renhållning av enskilda vägar.

Däremot torde ändå slutsatsen vara att det i driften av enskilda vägar normalt ingår både vägunderhåll och vinterväghållning – så att vägen kan fylla sitt ändamål och att trafiksäkerheten inte försämras under vinterperioden.

# Belysning

I anläggningslagen finns inga bestämmelser som tvingar väghållaren att sörja för vägbelysning (och det har inte heller funnits tidigare).

Det ligger dock inom vägföreningens behörighet att anordna belysning.

Väg- och gatubelysning har tidigare i många fall ägts eller skötts av eldistributören, samtidigt som kommunen som väghållare stått för kostnaderna.

För att kunna konkurrensutsätta drift, underhåll och elleverans, och för att bestämmelserna i LOU ska kunna tillämpas, är det viktigt att väghållaren äger belysningsanläggningen.

Normalt krävs inte bygglov för uppförande av belysningsanläggningar.

# Dilemmat

All eftersom bebyggelsen har utvecklats i de mindre tätorterna – så har det uppstått en blandning av kommunala gator och enskilda vägar inom många geografiska områden – vilka blivit svåra att överblicka.

Eftersom enskild väghållning kräver ett stort mått av tillit och engagemang bland fastighetsägare – så blir det svårt att upprätthålla en god nivå på samverkan inom ett område som blir allt mer uppsplittrat i frågan om vilken som har huvudmannskapet för drift och skötsel av gator och vägar i ett litet samhälle.

I synnerhet ifall de inflyttade har dålig grundläggande kunskap om vad enskild väghållning innebär.

# Vad är en tätort

När vi diskuterar frågeställningar som berör enskild väghållning i tätorter – så behöver man enas om hur man ska definiera en sådan ort.

Det finns ett gammalt vedertaget begrepp från SCB som menar att en tätort **”är en ort med minst 200 invånare i samlad bebyggelse med normalt högst 200 m mellan husen”**. En ort med en sådan gles bebyggelse kan knappast komma i fråga för kommunal väghållning – eller hur !

Trafikförordningen myntar det parallella begrepp **”tättbebyggt område”** och definiera att **”det har stads- eller bykaraktär, eller annars har därmed jämnförbart vägnät och bebyggelse”**.

Emellertid är det kommunen som själv beslutar vad som ska anses som tättbebyggt område, men gör det ofta i samspråk med Polisen, Trafikverket och eventuellt Länsstyrelsen.

Andra myndigheter använder sig av andra Ortsbegrepp och områdesdefinitioner (tätortsnära landsbygd, tätorter i glesbygd, gles landsbygd etc.). – se Bilaga

# Olikheter och Orättvisor

Drift och underhåll av kommunala gator finansieras via skattsedeln – men för enskilda vägar är det de lokala fastighetsägare själva som till stor del får bekosta anläggning och skötsel (exkl. ev. bidrag från stat och kommun) – utan att för den skull erhålla någon skattelättnad.

Det kompenseras inte heller av lägre fastighetspriser eftersom den förvaltningsformen sällan påverka värdet vid ett husköp.

Eftersom kvalitetshöjande åtgärder i det enskilda vägnätet står i proportion till vad berörda fastighetsägare kan och vill betala – så är det oftast en stor skillnad i standarden jämfört med kommunala gator.

Enskilda vägar som ansluts till det kommunala gatunätet uppgraderas i regel till en jämförbar standard – men kostnaderna för detta debiteras oftast fastighetsägarna i samfälligheten innan övertagandet.

# Enskilda vägar i tätorter

Kommuner behöver ta ställning till en strategi för hantering av enskilda vägar i tätorter med beaktande av långsiktig hållbarhet, framför allt ur perspektiven trafik- och miljösäkerhet, samhällsplanering, rättvisa, likställighet.

Ingen är tvingad att agera, men dagens situation över vägförvaltning i de större tätorterna kommer inte försvinna av sig själv.

Nackdelarna kommer troligtvis förstärkas ju mer stadslik bebyggelsen blir i dessa orter.

Man borde sikta på att åstadkomma en likvärdig förvaltning i jämnställda områden – men det kommer naturligtvis att ta tid – så varför inte börja agera redan nu .....



# Framtida Huvudmannaskap

Målet borde väl vara att åstadkomma en likvärdig vägförvaltning i likvärdiga områden och mycket talar väl för att kommunen är bäst lämpad att vara väghållare i ett tätbebyggt och detaljplanerat område.

Detta innebär att gamla byggnadsplaner (numera detaljplan) måste ändras från enskilt till ett kommunalt huvudmannaskap – vilket naturligtvis inte är en gjort i en handvändning – eftersom en sådan revidering och plangenomgång berör en hel del andra aspekter i samhällplaneringen än just väghållning .

I väntan på att detta sker – så kanske man måste börja se över kommunala stödet till enskild väghållning. Driftbidragen har ju knappast blivit större genom årens lopp.

# Kommunala bidragssystem

(källa: SKL enkät 2005 - 157/290 kommuner svarade)

## **Komplettering till statliga bidrag: (68%)**

106 kommuner ger bidrag till enskilda väghållare som också får statsbidrag. Veglängder varierar från 26 – 750 km. Bidragen varierar från 0,40 – 11,30 kr/m väg.

## **Bidrag till vägar utan statsbidrag: (55%)**

86 kommuner ger bidrag till föreningar som inte är statsbidragsberättigade. Veglängder varierar från 1 – 295 km. Bidragsspannet var 0,20 – 25,20 kr/ m väg.

## **Skötsel av enskild väg: (29%)**

46 kommuner sköter enskilda vägar. Veglängden varierar från 2-525 km. Ersättningen varierar mellan 1,40 – 100 kr/m.

## **Vinterväghållning: (4%)**

7 kommuner sköter enbart vinterväghållningen för enskilda vägar. Veglängder varierar mellan 11 - 430 km. Kostnadsspannet ligger mellan 0,40 – 5,60 kr/m väg. I medeltal har dessa kommuner 150 km väg att vinterväghålla.

## **Inga bidrag eller stöd: (13%)**

21 kommuner ger inga bidrag och hjälper inte till med någon slags skötsel alls. *OBS! Det finns ingen lagstadgad skyldighet att ge kommunala bidrag till enskilda väghållare.*

**Anmärkning:** Vissa kommuner ger endast bidrag till föreningar som erhåller statsbidrag.

# Alt.1: Justering av kommunala bidrag

Driftsbidraget har troligtvis försämrats i de flesta kommunerna under tidens gång. På vilken nivå ligger er kommun ?

1970

1990

2010

Riksgenomsnittet 2007 var 3-4 SEK/m väg

# Kriterier kan dock variera för att erhålla kommunala bidrag

Kriterierna för att erhålla bidrag från kommunerna är många och skiljer sig mycket . Man kan dock urskilja fyra huvudkriterier.

1. Längre vägar på landsbygden med permanentboende som också får statsbidrag
2. Kortare vägar ( mindre än 1000 m) med permanentboende som normalt inte erhåller statsbidrag
3. Vägar som ligger inom tätorter och oftast reglerats av byggnadsplan med enskilt huvudmannaskap. Både plankategorien såväl som korta väglängder gör att dessa vägar inte är berättigade till statsbidrag.
4. Vägar som i huvudsak används för timmertransporter – men vilka kommunen lämna bidrag till med motivering att vägarna berika möjligheter för det rörliga friluftslivet.

För enskilda vägar med statsbidrag består kommunernas bidrag oftast av en procentuell andel av den driftskostnad som Trafikverket räknat fram.

# Handlingsalternativ

Hur en kommun skall förhålla sig till drift av enskilda vägar är i stor utsträckning en fråga om fördelning av skattemedel och i den bemärkelsen ett politiskt ställningstagande, inte juridisk, och varje kommun har möjlighet att välja en egen lösning.

Följande alternativ kan vara möjliga ;

1. Justering av det kommunala bidraget till enskild väghållning
2. Kommunal finansiering av driftskostnader för enskilda vägar, men med oförändrat huvudmannaskap
3. Kommunalt övertagande genom ändring av detaljplan, med enda syftet att föra över väghållarskapet
4. Fullständigt övertagande av kommunen genom modernisering av detaljplaner med ett angreppssätt/helhetssyn som innefattar det totala behovet av samhällsplanering

# Ytterligare kommunala stöd till Alt. 1

Det finns ytterligare möjligheter för kommunen att stödja enskilda väghållare;

- Iståndsättning. Bidrag för upprustning i samband med kvalitetshöjande åtgärder som föreningar är berättigade till
- Ställa kommunal resursperson till förfogande för rådgivning vid planering och övriga administrativa ärenden och hjälp med redovisning av löpande kostnader
- Stöd till omförrättning vid förändrade trafik- och fastighetsförhållanden

# Alt.2: Kommunal drift & finansiering

Vid sammanslagningarna på 70-talet tog en del kommuner över driften av enskilda vägar, utan för den skull ändra det formella väghållarskapet. Ibland upprättade man inte några ordentliga avtal. I sammanband med den ekonomiska krisen på 90-talet drogs den kommunala driften in på flera orter. Vid den tidpunkten hade många vägföreningar upphört att existera – vilket innebar att det inte fanns någon som kunde ta över uppgifterna.

Så länge det formella väghållarskapet är enskilt – så är ett beslut om kommunal drift endast ett tillfälligt avsteg och inte en permanent lösning – vilket reser frågor om det administrativa och juridiska ansvaret för vägen i fråga. Kommunen kan och får inte göra investeringar i privata vägnät. Dessutom innebär kommunal drift ytterligare åläggande i form av att vägen måste uppvisa en viss minimistandard (framför allt betr. bärigheter, mötes/vändplatser, etc.).

Vid ett påtalat allmänintresse kan det dock vara motiverat med kommunala subventioner – men det ställer höga krav på beslutskriterier ur rättvisesynpunkt.

Liknande och andra betydande krav tillkommer om kommunen träder in i styrelsens ställe och organisera driften med hjälp av medlemmarnas avgifter och statliga bidrag.

# Alt. 3: Formellt övertagande av väghållarskapet

För att överföra huvudmannaskapet krävs en planändring. Det väcker också frågan om vägarnas skick och uttagande av gatukostnad. Att ta över en dåligt underhållen väg utan kompensation – står i konflikt med likabehandlingsprincipen med hänvisning till att kommunen tagit ut en gatukostnad i samband med detaljplanearbetet. Att endast ta över fullgoda vägar och utesluta övriga tills vidare – är inte heller rimligt.

Lagstiftningen tillåter inte ett delat huvudmannaskap inom samma område. Det kan inte vara tillrådligt att genom avgränsade detaljplaneändringar skapa en situation där enskilda väghållare lämnas med de gator och vägar som har lägst kvalitet och störst underhållsbehov – samtidigt som antalet betalande medlemmar reduceras.

Huvudsyftet bör där i mot vara att skapa mer effektiva och logiska förvaltningsområden – och inte att splittra upp huvudmannaskapet.

Dessutom kan man ifrågasätta allmänintresset i att genom en särskild process ändra detaljplaner endast för väghållaransvaret skull – och låta övriga planfrågor behandlas vid ett senare tillfälle.



# Alt. 4: Detaljplaneändring med beaktande av en helhetssyn

En ändring av detaljplan från enskilt till kommunalt huvudmannaskap överför det framtida ansvaret för vägar och gator till kommunen.

Vägnät som inkorporeras i planen behöver uppfylla en viss godtagbar standard och de eventuella förbättrings-arbeten som krävs måste finansieras genom uttag av gatukostnadsavgift i enlighet med PBL och övrig praxis som råder i kommunen.

Vid en fullständig översyn av tätorten beaktas flera aspekter inom samhällsplanering . Det innebär en modernisering i flera avseenden vilket kan resultera i att förtätningar möjliggörs och nya byggrätter tillkommer. Detta borde reducerar gatukostnads-avgifterna eftersom tillkommande fastigheter kan subventionera befintlig bebyggelse.

Men olika områden har olika förutsättningar beträffande förtätningmöjligheter och tillväxttakt vilket borde framkomma i översiktsplaneringar.

Det finns nog också tätorter som helt sakna detaljplan ( eller äldre byggnadsplan)

Detaljplanarbete går inte fort - man får nog beräkna en tidsåtgång på 3-5 år ! om det inte inkommer allt för många överklaganden.

# Summa kardedemumma ...

Jag tror att ni redan insett att det inte är frågan om att prioritera ett av alternativen – utan det gäller att satsa på en kombination av dessa.

Vad kan kommunen åstadkomma på kort sikt

När sätter kommunen i gång med mera långsiktiga åttaganden

# Enskilda vägar utanför tätorter – d.v.s. på landsbygden

Innan man fattar beslut om en strategi för enskilda vägar – kan det av rättviseskäl finnas anledning att även sätta in sig i förutsättningarna för enskild väghållning på landsbygden inom kommunen – för att anpassa eller differentiera bidragstöden.

Det kan visa sig att enskilda vägar på landsbygden har andra behov och önskemål än de i tätorterna. En väghållare på landsbygden kan också sägas vara lika förfördelad som en samfällighet i en tätort. Och visst kan man argumentera för att tätorter genererar större trafikvolym och därmed ökat slitage, buller och miljörisker. Å andra sidan kan en fastighetsägare på landsbygden ha en lång egen uppfartsväg, som därefter ansluter till en eller flera enskilda vägar. En sådan fastighetsägare har ett förhållandevis stort ansvar för drift och underhåll jämfört med andra nyttjare. Vilket innebär att han får vara med och finansiera detta utöver att han också betala kommunalskatt som alla andra.

På landsbygden finns det sannolikt en bättre beredskap (mindre komplicerad drift) och större samhörighet (mindre in/utflyttning) med att ansvara för det egna vägnätet jämfört med stadslika miljöer. Storstadsbor, som flyttar till urbaniserade förortsområden kanske inte alls har någon erfarenhet av eller kunskap om enskilda vägar.

Vägarna på landsbygden kan också komma ifråga för statliga bidrag. Dessutom finns kanske möjligheter att få ytterligare stöd från landsbygds-programmet (EU & Jordbruksverket). Fram till 2013 var det möjligt att få stöd till omförrättning.

# Utveckling åt olika håll

En hel del kommuner håller nog på att se över bidragssystemet för enskilda vägar. Antingen vill man reducera bidragen eller upphöra med dem helt.

Det finns även kommuner som vill minska sin skötsel och övriga stödfunktioner eller föra över allt till de egentliga väghållarna.

Några kommuner vill ta över huvudmannaskapet medan andra hellre vill försöka väcka sovande föreningar till liv.

**Lerum:** ”Ett 40 år långt projekt innan man var redo att ta över”

I slutet av 60-talet tog kommunen över driften av enskilda vägar i sju tätorter. Sedan har man under årens lopp erbjudit vägföreningarna ett särskilt bidrag (25%) för upprustning till normal gatustandard (där kraven sänkts lite under de senaste åren). Nu är alla vägar upprustade och dessa vägföreningar kommer att upphöra när nu kommunen övertar huvudmannaskapet. Föreningarna skall dock innan betala in stora summor (5 Milj) till kommunen för att man slipper framtida drift och underhåll. Vägföreningarna ska också bekosta förrättningen vid likvideringen.

# Forts. Utveckling åt olika håll

## **Örnsköldsvik:**

Örnsköldsvik utreder återlämnande av skötseln med anledning av avfolkningen av glesbygder. Ärendet har varit uppe till behandling ett flertal tillfälle men mött en kraftig opinion. Samfälligheterna har även anfört besvär med att det är svårt att rekrytera personer till styrelsen och övriga uppdrag.

## **Sundsvall:**

Även Sundsvall har funnit att det är ekonomiskt omöjligt att fortsätta ansvara för skötsel i framtiden och försöker nu föra över väghållningen för många enskilda vägar till boende. Beslutet har dock dröjt.

# Bilaga: Exempel på kommuner som bidrar och stöder vägsamfälligheter

Växjö har en samordnad vägförsamling:

Växjö kommun ger fullt bidrag till enskilda väghållare och sköter även viss del av administration och ekonomisk redovisning.

Föreningarna är organiserade inom något man kallar "vägförksamlingar" som utgår ifrån äldre indelningar av kommuner som sammanslogs en gång i tiden.

Varje vägförsamling har ett antal vägsamfälligheter under sig och församlingen fungerar som en samordnare gentemot kommunen.

Dessa vägförksamlingar tar in anbud och handla upp material och tjänster. Räkningarna går till kommunen som betalar 100 % av kostnaderna.

Statsbidrag söks av de enskilda vägförsamlingarna - men betalas ut till kommunen.

# Bilaga: Exempel på kommuner som själva sköter och underhåller enskilda vägar

*Många kommuner har valt att själv sköta driften av de enskilda vägarna. Besluten tog i samband med kommunsammanslagningarna på 60-70-talet. Då täckte statsbidraget ganska väl kostnaderna för skötseln – så beslutet var enkelt. De avtal som upprättades var kanske inte så ingående – vilket kommer till korta i dagsläget då kommunerna har svårigheter att uppfylla alla löften. Även om detta inte är en kommunal skyldighet, så tar invånarna den skötseln som självklar efter 30 års kommunalt engagemang – och således är det svårt att återgå till något annat system.*

## Tingsryd har politiska råd:

Sedan 1970 sköter kommunen samtliga enskilda vägar, samt 650 privata utfarter för permanentboende. (Om utfarten är längre än 50 meter så kan man även få hjälp med snöröjning - men inte halkbekämpning.) Det finns ett "vägråd" där tre politiker från varje församling (7) ingår. Vägrådet träffas två gånger per år och fungerar som rådgivande instans till kommunen. Kommunen har skriftliga fullmakter från 180 vägsamfälligheter att statsbidragen får utnyttjas av kommunen. Fördelen med kommunal skötsel är att det bli lika för alla, och att hanteringen med Trafikverket blir smidigare.

# Bilaga: Exempel på andra kommunala stöd och bidragsformer

Flera kommuner bidrar till annat än skötsel och underhåll av vägar. De vanligaste stöden är;

- Istandsättningsbidrag
- Bidrag till beläggning
- Skötsel av grönområden
- Lån till upprustning av vägar
- Bidrag till lekplatser
- Bidrag till planering/hyvling
- Administrationsbidrag
- Redskapsbidrag
- Grusningsbidrag
- Bidrag till vägar med hög belastning av turisttrafik
- Bidrag till förrättningar



# Bilaga: Exempel på andra stöd

## **Stöd till belysning:**

I Skellefteå sköter kommunen belysningen utmed enskilda vägar. För att kommunen ska stå för drift och underhåll får invånarna bekosta installationen. I utflyttningsorter försöker kommunen begränsa antalet armaturer.

## **Redskapsersättning:**

Töreboda hjälper till med flera olika slags bidrag, dels byggnadsbidrag, bidrag till sammanläggningsförrättningar – men också redskapsbidrag.

Det utgår med 30% av mellanskillnaden mellan utgående statsbidrag och den av Trafikverket godkända kostnaden.

## **Höga driftskostnader:**

Ängelholm ger förutom istandsättningsbidrag även bidrag till skötsel av grönområden, lekplatser, samt GC-vägar. Gatubelysningen är inbakad i den kommunala belysningsbudgeten. Kommunen har dessutom ett särskilt bidrag vid onormalt höga driftskostnader som prövas av Tekniska nämnden i varje enskilt fall. Bilaga: Exempel på hur kommuner bidrar och stöder vägsamfälligheter

# Exempel på kriterier för övertagande (Ängelholm)

Kommunen ställer följande kriterier för övertagande av väghållningen

1. Vägsamfälligheten ska inte vara bildad enkom för att möjliggöra en sammanhållen exploatering av ett specifikt markområde.
2. Området för väghållning ska vara detaljplanelagt
3. Kommunen ska vara ägare till vägmarken (eller ha servitut)
4. Vägnätet ska ha en godtagbar standard
5. Andelen helårsboende ska vara minst 60%
6. Det måste finnas fler än 45 fastigheter inom väghållningsområdet
7. Ifall punkterna 2-3 och 4 inte uppfylls kan de ändras genom detaljplanearbete, lantmäteriförrättning, respektive genom vägombyggnad/upprustning.

# Väcka eller sova

Genom ändring i lagstiftningen (1998) skulle gamla vägföreningar se över och justera sina andelstal genom lantmäteriförrättning innan 2002 års utgång – vilket sköts upp till 2004. Trots det tycks det att många inte lyckats göra denna omfördelning. Kanske det beror på att dessa föreningar är sovande.

Om så är fallet – så har kommunen tre alternativ;

- Att fortsätta med det frivilliga driftsåtaganden
- Att ta över hela ansvaret för vägen i fråga
- Att väcka föreningen till liv

Om kommunen vill införa förändringar som berör de sovande föreningarna och därmed väcka upp dem – så är det nuvarande systemet med omprövningsförrättning ett naturligt steg. Däremot borde det finnas enklare och billigare system för avvecklingar av föreningar. Vem jobba för det?

**Degerfors** föreslår att kommunfullmäktige ska kunna fatta beslut efter att en förening varit sovande i 10 år. Avvecklingen ska föregås av annonsering.

**Arvika** anser att Trafikverket ska gå in och betala förrättningskostnaden vilka drabbar äldre i synnerhet ifall de inte har bil.

# BREV-utredningen

I en statlig utredning om **bidrag och regler för enskild väghållning**, SOU 2001:67 föreslogs att Lantmäteriet på begäran från kommunerna och efter viss enkel handläggning, skulle kunna besluta att ett anläggningsbeslut för en gemensamhetsanläggning upphävs.

Projektet har kommit fram till följande gemensamma målbild när det gäller ansvarsfördelningen – även om den inte är renodlad efter dessa principer idag!

- Staten bör ta ansvar för allmänna vägar på landsbygden samt för övergripande vägnät i tätorter
- Kommunen bör ha huvudansvar för vägnätet i tätorter med undantag av vad som sägs ovan
- Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygden som har främst nytta för fastighetsägare i deras närhet

# Lösningar för framtida engagemang

Med minskade statliga och kommunala väganslag behöver kommunen en strategi som ska prioriteras för framtida engagemang – vilket har diskuterats och redovisats tidigare.

SKL föreslår tre alternativa hanteringsätt;

1. Detaljplanerna anpassas för kommunalt huvudmannaskap
2. Fortsatt stöd tillenskild väghållning
3. Kommunen upphör med stödet till enskild väghållning

# Trafikreglering

Utöver bidragsgivning och ev. hjälp med drift och skötsel – så har kommunen fått ett fristående uppdrag med att hantera beslut av trafikföreskrifter och vägmärken enligt trafik- och vägmärkesförordningen. Vissa av dessa beslut görs i samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen.

Den enskilda vägsamfälligheten har endast rätt att besluta om begränsningar av trafik med motorfordon eller vissa slag av fordon, (t.ex. p.g.a. bärighetsproblem), samt på civilrättslig grund har man rätt att reglera parkering eller förbud mot parkering.

All annan trafikreglering, exempelvis hastighetsbegränsningar, förbud mot ridning, gågata etc. – kräver beslut i form av en lokal trafikföreskrift.

Lokala trafikföreskrifter beslutas vanligen av kommunen om vägen är belägen inom tätbebyggt område, och av Länsstyrelsen om vägen är utanför sådant område.

# Trafikreglering

## **Anslutning till allmän väg:**

Enligt väglagen (39§) krävs ett tillstånd från väghållningsmyndigheten (Trafikverket). Ärendet prövas beträffande dess lämplighet med hänsyn till rådande förhållanden (trafiksäkerhet, framkomlighet, siktförhållanden, om sammanföring av flera utfarter är möjlig). I vissa fall krävs en ändring av detaljplanen ifall vägsträckan ligger inom ett sådant område.

## **Lokaliseringsmärken (hänvisningskylt från allmän väg):**

# Vem beslutar om ....

## **Hastighetsbegränsningar:**

- Inom tätbebyggt område är det kommunen som beslutar
- Utanför tätbebyggt område är det länsstyrelsen

## **Nyttjande/Användning:**

Vägföreningen har rätt att besluta om begränsningar enligt 10 kap 10§ TRf – men det kan påverka nivån på statsbidraget.

## **Uppsättning av farthinder:**

Om föreningen anser att det är motiverat att installera farthinder så har man rätt att besluta om detta – men man bör samråda med Trafikverket så att bidragsrätten inte påverkas. Dessutom måste man se till att dessa utformas på ett trafiksäkert sätt och märks ut enligt gällande regler i vägmärkesförordningen.

## **Överhängande buskar och träd:**

För att erhålla statsbidrag ska vägföreningen garantera att den fria höjden uppgår till minst 4,6 m över vägbanan i hela vägnätet. I första hand är det markägarens ansvar att se till att vegetationen inte utgör fara eller hinder för framkomligheten. Om av någon anledning detta inte sker så får föreningen utföra och bekosta röjningen.



# Parkering

Det uppstår ofta problem med parkering av fordon på enskilda vägar och fordonen har oftast inte någon anknytning till medlemsfastigheterna. Detta är speciellt märkbart under sommarhalvåret (vid badplatser) och under höstmånader (bär-och svampplockning).

Väghållaren har dock rätt att bestämma villkoren för parkering om detta inte beslutats av trafiknämnd (tättbebyggt område) eller av länsstyrelsen (utomplansområden).

Man har t.o.m. rätt att ta ut kontrollavgifter av dem som inte följer villkoren. Se bestämmelser i lagen (1948:318) och i förordningen (1984:129) om avgifter vid olovlig parkering.

Leif Eriksson vid Produktionsavdelningen på  
Tekniska förvaltningen i Växjö kommun