



# Utredning avseende konsekvenser av ändrat huvudmannaskap för enskilda vägar m.m. inom Eskilstuna kommun



Febr 2003

Stadsbyggnadsförvaltningen  
Eskilstuna

# Innehållsförteckning

	Sida
1. Sammanfattning	3
2. Bakgrund och förutsättningar	5
1. Allmänt om enskild väghållning	
2. Krav på ändrad väghållare	
3. Utredningsuppdraget	
3. Inventering av befintliga förhållanden	7
1. Lagar och förordningar	
2. Huvudmannaskap	
3. Befintlig bidragsnorm	
4. Kommunala åtaganden	
5. Enskilda vägars standard	
6. Miljö- och trafiksäkerhetsarbetet på enskilda vägar	
4. Förslag till kriterier för kommunalt övertagande av enskilda vägar	9
5. Konsekvenser av kommunalt övertagande av enskilda vägar	11
1. Plantekniska konsekvenser	
2. Ekonomiska konsekvenser	
3. Trafiksäkerhets- och miljömässiga konsekvenser	
6. Förslag till kommunala bidragsnormer och krav på enskilda väghållare	13
7. Konsekvenser av ändrad finansiering av allmän väghållning	14
1. Kommunförbundets förslag till miljödepartementet	
2. Konsekvenser för kommunen och enskilda väghållare	
8. Konsekvenser av ändrad statlig bidragsnorm för enskilda vägar	15
1. Förslag till ändrade bidrag och regler för enskilda vägar	
2. Konsekvenser för kommunen och enskilda väghållare	
9. Fortsatt arbete	15

## Bilagor

1. Förteckning över enskilda väghållare som studerats i utredningen
2. Gällande kommunal bidragsnorm

## 1. Sammanfattning

Enskild väghållning har utvecklats och förändrats under åren och medfört olika förutsättningar för den kommunala medverkan. I vissa fall betalar kommunen bidrag, medan i andra fall utför kommunen drift och underhållsarbeten. Kommunen är dock förhindrad att göra nyinvesteringar på enskilda vägar.

Krav har kommit från flera håll att kommunen av bl a rättviseskäl bör ta över väghållarskapet i de mest trafikerade områdena. Kommunstyrelsen har lämnat ett utredningsuppdrag där förutsättningarna och förslag till kriterier för ett eventuellt övertagande ska belysas och konsekvensbeskrivas.

Kriterier för ett kommunalt övertagande baseras på att skapa en rationell väghållning, som främjar miljö, säkerhet och framkomlighet.

Följande kriterier föreslås:

- Minst 15 fastigheter med åreruntboende i en tätortsliknande miljö.
- Hela området ska innefattas och det krävs ett beslut från enskild väghållare. Om föreningen är vilande eller inte bildad kan kommunen ta initiativ.
- Arbetet med detaljplan och upprustning av vägen till kommunal standard ska bekostas av den enskilda väghållaren
- Kommunen kan även ta över ansvaret för angränsande parkmark

Det krävs ändrad detaljplan för att ändra huvudmannaskap.

Kommunens kostnader påverkas av omfattningen av ändrat väghållarskap. De föreslagna kriterierna kan medföra att ca 10 mil av nuvarande 70 mil enskilda vägar med bidrag omfattas. Viljan att överlämna enskild väg kan påverkas av storleken på egen finansiering för upprustning till kommunal standard. Om kommunen tar över som väghållare för 10 mil enskild väg inklusive närliggande parkmark medför det ca 1,5 - 2 milj kr i utökad drift utöver de 2,3 milj kr som kommunen för närvarande lägger ner på egna driftåtgärder på gator och i parker i områden med enskilt huvudmannaskap. Upprustningsbehovet, som bekostas av enskild väghållare före övertagande, uppgår till ca 50 -60 milj kr.

För kvarvarande enskilda väghållare föreslås att kommunen avslutar alla driftuppdrag och endast medverkar till att ge bidrag.

En förenkling föreslås av bidragsreglerna för att skapa en effektivare administration. Det nya förslaget bedöms medföra samma totala kostnad som idag, men kan variera för enskild väghållare.

Ett eventuellt kommunalt övertagande bör prioriteras efter givna resurser. Prioritering föreslås inom två grupper i tidsordning efter ansökan. Den ena gruppen är de områden där kommunen idag sköter någon form av drift och den andra gruppen omfattar alla övriga.

Det pågår olika statliga utredningar som kan påverka enskild väghållning, men för närvarande finns inga uppgifter om när resultat kan ligga framme.

Om det kommunala beslutet blir att inte ta över väghållarskapet för enskilda vägar kan det ändå vara angeläget att se över nuvarande driftansvar hos vissa enskilda väghållare. Om beslutet däremot blir att ta över väghållarskapet, krävs noggrannare utredningar och tidplaner som tar hänsyn till prioriteringar och resurser.

## **2. Bakgrund och förutsättningar**

### **2.1 Allmänt om enskild väghållning**

Enskilt väghållarskap bestäms i samband med planläggning och finns reglerat i detaljplan (inkl stads- eller byggnadsplan) eller avstyckningsplan. I några enstaka fall saknas planstatus helt. Ansvar som väghållare kan då regleras genom förrättningsbeslut som upprättas och förvaras av Lantmäterimyndigheten.

I 6 kap 26 § plan- och bygglagen (PBL) sägs att kommun ska vara huvudman (väghållare) för allmänna platser om det inte finns särskilda skäl till annat. Särskilt skäl kan som exempel vara en detaljplan som upprättas för fritidsbebyggelse. I detta fall finns normalt ingen skyldighet för kommunen att svara för huvudmannaskapet.

Om det är enskilt huvudmannaskap för allmän platsmark, så ligger i detta ett ansvar att iordningsställa och sköta anläggningarna så att de är tillgängliga för allmänheten.

Under årens lopp har olika ansvarsfördelningar mellan kommun och enskilda väghållare utvecklats. I samband med kommunsammanslagningen på 70-talet, tog kommunen över ansvaret för drift- och underhåll i många bebyggelsegrupper. I vissa fall omfattade åtagandet bara vinterväghållning, medan i andra fall drift och underhåll året runt, bl.a. också beroende på förändringar i den kommunala bidragsnormen. I gengäld innehöll kommunen alla bidrag. Detta förändrade inte förhållandet att de enskilda vägföreningarna fortfarande var formella väghållare. Det finns också ett politiskt beslut (KF Dnr 1977.312-003.351) om att kommunen inte gör investeringar i områden med enskild väghållning i avvaktan på riktlinjer för uttagande av avgifter från fastighetsägarna. Detta har medfört begränsningar i standardhöjningarna.

Flera föreningar är mycket aktiva, medan några är helt vilande och i vissa fall även saknar kontaktombud. I Kjula och Hällberga har det ännu inte bildats några föreningar.

För närvarande finns det statliga och kommunala bidrag till driften av enskilda vägar. Bidrag till byggnad/istandsättning kan också erhållas från både stat och kommun. Se vidare kap 3.3.

## 2.2 Krav på ändrad väghållare

Vid flera tillfällen har olika enskilda väghållare framställt krav/önskemål om att kommunen ska ta över som väghållare. Skälet är ofta en rättvisefråga. ”Varför ska vissa fastighetsägare betala extra för ”sina” vägar medan andra endast betalar kommunal skatt”.

Flera utredningar har gjorts under årens lopp, som ibland resulterat i mindre förändringar i det kommunala åtagandet. Vid flera tillfällen under de senaste åren har bl.a. Mälarbadens vägförening framställt krav på att kommunen ska ta över som väghållare. Kommunen, genom gatukontoret, gjorde en konsekvensutredning. Utredningen baserades på en okulärbesiktning och ett samråd med vägföreningen, övriga kommunala kontor samt lantmäteriet. I utredningen beskrevs också konsekvenserna för om kommunen skulle ta över huvudmannaskapet i andra områden under förutsättning att förhållandena var i stort lika med Mälarbaden.

Torshälla Stads nämnd beslutade 10 april 2001 ”att nämnden kan acceptera ett övertagande av väghållning i Mälarbaden om nämnden erhåller rätt kostnadstäckning för drift och investeringar”. Nämnden beslutade också ”att överlämna ärendet till kommunstyrelseförvaltningen för vidare kommungemensam beredning och ställningstagande med anledning av ärendets principiella vikt”.

Den 4 sept 2001 beslutade kommunstyrelsen om direktiv till en utredning. ( Dnr 10248).

## 2.3 Utredningsuppdraget

Med utgångspunkt från tidigare utredning om väghållning i Mälarbaden inkl det politiska beslutet i Torshälla Stads nämnd och beslut i KS ska denna utredning behandla konsekvenserna om flera områden i Eskilstuna blir berörda av ändrat väghållarskap.

Utredningsarbetet ska belysa följande:

- förslag på kriterier för att kommunen ska vara huvudman i områden som idag har enskilt väghållarskap (inkl ansvar för ev. övriga allmänna marker, park, lekplats o dyl.)
- förslag på organisation, omfattning och bidragsform för kvarvarande enskilda väghållare
- konsekvenser och möjligheter om finansiering kan göras av kommunal väghållning utanför kommunal budget
- konsekvenser om det statliga bidraget minskar
- ekonomiska och plantekniska konsekvenser vid ändrat huvudmannaskap
- enligt tillägg i det kommunala beslutet i KS ska utredningen också ge förslag på kriterier för ändrat huvudmannaskap i områden där kommunen i dag är huvudman samt ge förslag på kriterier för huvudmannaskap i områden med detaljplan som i dag har enskilt huvudmannaskap

Nuvarande bidragsregler för driften av enskilda vägar i Eskilstuna är delvis kopplade till statliga bestämmelser (se bilaga 2). De kommunala bidragsreglerna som är fastställda i kommunfullmäktige har använts under flera år utan några större negativa erfarenheter. Det kan dock konstateras att flera utbetalningar omfattar endast mindre belopp

Utredningens mål är att ta fram ett beslutsunderlag för kommunalt politiskt beslut om omfattningen av enskilt väghållarskap (inkl ansvar för ev. övriga allmänna marker, park, lekplats o dyl.).

### **3 Inventering av befintliga förhållanden**

I särskild förteckning (bilaga 1) redovisas enskilda väghållare som behandlats i utredningen med sammanfattande uppgifter om ansvars- och utförarfrågor.

#### **3.1 Lagar och förordningar**

Den 1 januari 1998 gjordes en lagändring som bl.a. innebär att vägföreningar som bildats enligt 3 kap i lagen om enskilda vägar och som har sina andelstal grundade på taxeringsvärden, skall omprövas genom en ny förrättning. Förrättningen kan bara utföras av lantmäteriet och ska vara genomfört senast 2005.

Det pågår en utredning inom kommunförbundet om alternativ finansiering av kommunal väghållning i allmänhet. I utredningen finns förslag att genom skatteväxling kunna få fastighetsägare att finansiera både investeringar och drift av gator inom detaljplanlagt område. Kommunförbundet har lämnat utredningen till miljödepartementet med förslag till lagändring. Det pågår även en statlig utredning som arbetar med förslag om att det statliga huvudmannaskapet och bidraget till enskilda vägar ska baseras på trafikmängder istället för nuvarande kriterier. Detta kan beröra många enskilda vägar i kommunen. Se vidare kap 7 och 8.

#### **3.2 Huvudmannaskap**

Plan- och bygglagen (PBL) tillkom 1987. Innan dess var det vanligt med stadsplaner med kommunalt huvudmannaskap för vägarna/gatorna i centralorten. Utanför centralorten upprättades det ofta byggnadsplan vilket innebar enskilt huvudmannaskap. Under 60 – 70-talet planerades också flera områden i centralorten med gemensamhetsanläggningar, där gator och parker låg på fastighetsmark.

I samband med kommunsammanslagningen 1971 tog kommunen över drift och underhållsansvaret för många bebyggelsegrupper och innehöll bidragen som ersättning. Byggnadsplanerna ändrades inte vilket innebär att det fortfarande är enskilt väghållarskap, med mer eller mindre aktiva föreningar/samfälligheter. Det är viktigt att notera att de enskilda vägföreningarna (inkl inaktiva) har det juridiska ansvaret gentemot 3:e man.

Av 5 kap 4 § PBL framgår att ”Om kommunen inte skall vara huvudman för allmänna platser inom planområdet skall det anges i detaljplan”. I 6 kap 26§ sägs

att kommunen skall vara huvudman för allmänna platser om det inte finns särskilda skäl till annat.

För närvarande kan inte kommunen vara huvudman för enskilda vägar utanför detaljplanelagt område.

Vid ny detaljplan med kommunalt huvudmannaskap finansieras oftast investeringen i exploateringsområden via gatubyggnadskostnad eller via tomtförsäljning. Vid enskild huvudmannaskap bekostar exploitören direkt hela investeringen.

### **3.3 Befintlig bidragsnorm**

Någon enhetlig norm för kommunala driftbidrag har aldrig funnits. Kommunerna har ingen reglerad skyldighet att ge bidrag till enskild väghållning. I praktiken ger emellertid många kommuner bidrag. Svenska kommunförbundet har i nyhetsblad 99:17 redovisat att ca 190 kommuner lämnar driftsbidrag med ca 190 milj kr samt att 90 kommuner svarar för enskild väghållning till en årlig kostnad av ca 130 milj kr.

I Eskilstuna kan enskilda väghållare erhålla statliga och kommunala bidrag, både som driftbidrag och byggnads/istandsättningsbidrag. Det statliga bidraget lämnas efter vissa kriterier och är beroende av anslutning till allmän väg, antal boende, nyttjande för friluftsliv, genomfartstrafik och att väglängden ska vara mer än 1 km. Dessutom ska vägen vara öppen för allmän trafik.

Kommunalt driftbidrag utgår alltid om vägen har statligt bidrag. Enbart kommunalt bidrag kan lämnas om det finns åretruntboende längs vägen, om vägen är längre än 200 m samt att den är öppen för allmän trafik.

Byggnadsbidrag kan erhållas om statligt bidrag beviljas.

I bilaga 2 redovisas gällande kommunal bidragsnorm. Där framgår att bidraget är beroende på antal fastigheter, genomfartstrafik, rörligt friluftsliv, väglängd m.m.

Kommunen betalar ca 1 miljon kr i årligt drift- och byggnadsbidrag. Anslagna medel har inte räckt till att uppfylla normen. Det verkliga kommunala bidraget har blivit något lägre för vägar som också haft statligt bidrag.

### **3.4 Kommunala åtaganden**

Kommunen har i flera fall tagit ett utföransvar för drift och underhåll. Ibland omfattar åtagandet enbart vinterväghållning. Som ersättning har kommunen innehållit kommunbidrag och tagit hand om det statliga bidraget. Kostnaden för kommunens åtagande är ca 1,3 miljon kr per år. Kommunen har också skött park och naturmark inkl lekplatser för en kostnad av ca 1 miljon kr/år

Det är dock viktigt att påpeka att huvudmannskapet fortfarande har legat på den enskilda huvudmannen. Därmed har kommunen inte haft möjlighet att göra investeringar i en anläggning som kommunen inte äger.

### 3.5 Enskilda vägars standard

Standarden på de enskilda vägarna varierar kraftigt. Detta beror både på olika nybyggnadsstandard och variationer i kvaliteten på drift- och underhåll. För att översiktligt bedöma den ekonomiska insatsen som krävs för att rusta upp vägarna till en kommunal standard har de större områdena okulärbesiktigats mycket översiktligt. Utifrån resultatet av besiktningen redovisas en grov bedömning av upprustningsbehovet som i sin tur ger en uppfattning om storleksordningen av investerings- och driftkostnader. Motsvarande har också gjorts för angränsande park- och naturområden.

### 3.6 Miljö- och trafiksäkerhetsarbetet på enskilda vägar

För närvarande har vi mycket få kontakter med enskilda vägföreningar om samarbete i trafiksäkerhets- och miljöfrågor.

Hantering av trafiksäkerhets- och miljöfrågor hanteras troligen effektivare och lättare av en större väghållare. Som exempel kan nämnas kravet på dagvattenrening som kan kräva kostsamma åtgärder ibland utanför vägområdets gräns.

## 4. Förslag till kriterier för kommunalt övertagande av enskilda vägar

Förslaget är baserat på att skapa en rationell väghållning som främjar miljö, säkerhet och framkomlighet på ett samhällsekonomiskt bra sätt.

Det finns ca 70 mil enskilda vägar som idag har kommunalt driftbidrag (dubbelt så långt som det kommunala vägnätet). Ca 10 mil av dessa ligger i anslutning till bebyggelsegrupper. Av bl.a. ekonomiska skäl bör därför ett eventuellt kommunalt övertagande koncentreras till de vägar som är mest trafikerade och som ligger i tätorternas närhet.

#### Förslag

Kommunen kan ta över väghållarskapet på enskild väg eller för gemensamhetsanläggning på fastighetsmark om följande kriterier uppfylls:

- Det krävs minst 15 fastigheter med åretruntboende (folkbokförda på fastigheten) uppbyggda i tätortslignande miljö (samlad bebyggelse där de bebyggda tomterna gränsar till varandra eller åtskiljs endast av väg, parkmark o dyl.). Hela det sammanhängande bebyggelseområdet (inkl fastigheter för fritidsboende) ska ingå och kan inte delas. Eventuella tillhörande perifera vägar kan komma att läggas kvar i enskilt väghållarskap
- Enskild väghållare ska redovisa ett enligt stadgarna gällande beslut om att föreningen/samfälligheten ska upphöra och att kommunen ska ta över som väghållare. Om föreningen är vilande kan kommunen ta initiativ till övertagande av väghållarskapet.
- Enskild väghållare beställer och bekostar planläggning samt bekostar förrättning för kvarvarande enskilda väghållare. För en fastställd detaljplan med kommunalt huvudmannaskap kan



kommunen ta ut gatubyggnadsersättning om inte vägarna är av godtagbar standard när kommunen övertar skötsel och underhåll. Ersättningen ska också omfatta erforderliga markförvärv för allmänna områden. Om föreningen är vilande eller inte bildad kan kommunen ta initiativ till planläggning och förrättning. Plan- och förrättningskostnaden ingår då i gatubyggnadsersättningen.

Föreslagen gräns med 15 fastigheter motsvarar ungefär en trafik av 125 fordon/dygn. Detta är gränsen enligt den statliga utredningen (SOU 2001:67) där offentlig väghållning bedöms bli mer samhällsekonomisk lönsam i förhållande till enskild.

Anslutningsväg (inkl gång- och cykelväg/gångbana) från bebyggelsen till närmaste allmänna väg ska normalt ingå i det kommunala huvudmannaskapet. Undantag kan ske vid extremt långa tillfartsvägar.

Om vägen trafikeras av reguljär busstrafik, ansluter till allmänt fritidsområde, bad eller liknande kan kommunen ge bidrag enligt bidragsnormen. Bedömning görs beroende på omfattningen av allmänt nyttjande.

I vissa fall kan ledningssystem i gatan fortfarande ligga i enskild ägo och drift. Det är viktigt att planprocessen hanterar detta och att man via avtal och servitut klarar ut gränser för ansvar och drift samt konsekvenser vid ledningsarbeten i kommunens gata.

Vid kommunalt övertagande föreslås följande gälla:

- Om området även innehåller gång- och cykelstråk/gångstråk och/eller parkmark/naturmark i anslutning till bebyggelse, så kan kommunen vara huvudman även för dessa delar i direkt anslutning till området. Anläggningar med fast anknytning till fastigheterna, ex parkeringsplatser, lekplatser, grönområden, lokala gc-vägar/gångbanor och liknande som enbart betjänar fastigheterna ska inte ingå i det kommunala huvudmannaskapet
- Gatorna ska vid överlämnandet vara uppbyggda med en överbyggnad som är dimensionerad för befintlig trafik, belagd med asfalt, försedd med belysning och med fullgod dränering, så att inga omedelbara investeringar krävs efter kommunalt övertagande. Det får heller inte uppkomma extra driftåtgärder på grund av en dålig kvalitet. Motsvarande gäller för parkmark. Rimliga åtgärder ska vidtagas för att rena dagvattnet.

I genomförandebeskrivning i planprocessen klargörs tidpunkt för kommunalt övertagande. Detta medger en flexibilitet i tidpunkt för upprustning av vägnätet eller erläggande av gatubyggnadskostnader.

Ett eventuellt kommunalt övertagande kommer att kräva förstärkta kommunala resurser och detta kommer i sin tur att påverka tidplanen.

En prioritering av övertagande bör göras. Det finns två tydliga skillnader i ansvarsfrågan. I vissa områden är det kommunen som tar initiativ och i andra områden är det de aktiva enskilda väghållarna som driver frågan. Förändringen inom de båda områdestyperna bör bedrivas parallellt och prioritering efter resurser föreslås inom varje grupp efter tidpunkt för inkommen ansökan.

## **5. Konsekvenser av kommunalt övertagande av enskilda vägar**

### **5.1 Plantekniska konsekvenser**

I gällande detaljplaner (kan vara gamla byggnadsplaner eller stadsplaner) eller i avstyckningsplaner regleras huvudmannaskapet för allmänna ytor och fastighetsmark med offentligt intresse (storkvarter). Det kan vara både parker, vägar och andra gemensamma anläggningar.

För att ändra huvudmannaskapet krävs ändringar i plan och/eller anläggningsbeslut. Vid planändring kan också kravet på ytterligare planförändringar komma som kan påverka omfattningen av arbetet. Detaljplanens geografiska avgränsning medför troligen att ny förrättning krävs för kvarvarande vägområden utanför plan.

Det pågår utredning om möjligheten av att kunna göra förenklade planändringar genom att endast göra tillägg till gällande plan (Eksjö kommun).

I samband med planändringen fastställs också upprustningsbehov innan kommunalt övertagande samt vem som har kostnadsansvaret.

Ändrat huvudmannaskap innebär också en skyldighet för kommunen att lösa in allmän platsmark om markägaren begär detta. Detaljplanen bör hantera detta och ersättningar bör ingå i gatukostnadsersättningarna.

### **5.2 Ekonomiska konsekvenser**

Kommunen får en ökad kostnad för drift och underhåll. För att denna kostnad ska bli rimlig är det viktigt att vägarna är i ett normalskick. Vid överlämnandet ska vägen och parkmarken vara av sådan kvalitet att det inte krävs omedelbara investeringar eller upprustningar.

Ansvar för upprustning bör ligga på den enskilde väghållaren. Det innebär att den väghållare som satsat på bra drift och underhåll också klarar sig med en mindre kostnad för upprustning. Det blir också mer rättvist i förhållande till den gatukostnad som fastighetsägare erlagt i områden där kommunen är väghållare. Omfattningen av upprustningen påverkas av de bestämmelser som anges i den förändrade/nya detaljplanen.

Efter okulärbesiktning har en mycket översiktlig kostnadsbild tagits fram. Det är viktigt att påpeka att kostnaderna kan variera mycket och är beroende av de framtida beslut som tas i samband med en ev. planläggning. Då krävs mycket noggrannare undersökningar om befintliga anläggningars kvalitet. Utgångsläget har varit att ta med områden som kan vara aktuella enligt föreslagna kriterier och bebyggelsesituation år 2000.

Förslaget till kriterier för kommunalt övertagande av enskilda vägar kan medföra att ca 10 mil vägar omfattas (jmf 70 milj. som nu har kommunalt bidrag). Totalt kommer kommunens driftkostnader vid ett övertagande av alla aktuella vägar att öka med 1,5 - 2 milj. kr/år utöver de 2,3 milj. kr som kommunen för närvarande lägger ner på egna driftåtgärder på gator och i parker i områden med enskilt huvudmannaskap. Upprustning av vägnätet och parker/naturmark till kommunal standard bedöms till 50 - 60 milj. kr som enligt förslaget läggs på fastighetsägarna. De här aktuella vägarna har ett statligt bidrag med totalt ca 40 000:-/år som inte kommer att betalas ut vid kommunalt huvudmannaskap.

Kravet på att finansiera upprustning till kommunal standard kan påverka intresset av att begära ändrat väghållarskap. Hur detta påverkar det kommunala åtagandet är svårt att förutse.

Denna utredning omfattar de områden som redovisas i bilaga 1. Det kan finnas andra områden som innefattas i de föreslagna kriterierna för kommunalt övertagande. I flera områden pågår också utbyggnader och inflyttning så att förutsättningarna kan förändras. För att kunna göra en bedömning av storleksordningen på ökade kommunala driftåtgärder inom dessa områden kan följande värden vara till hjälp:

Nuvarande kostnader för drift av gator per år

Ärla	200 tkr
Alberga	120 tkr
Kjula	150 tkr
Hällberga	140 tkr

### **5.3 Trafiksäkerhets- och miljömässiga konsekvenser**

Förslaget innebär att kommunen tar över väghållarskapet på vägar med trafikmängder över 125 fordon/dygn. Detta innebär större möjligheter att utforma vägnätet efter de trafiksäkerhets- och miljömål som finns i kommunen. Det innebär också att kommunen kan göra investeringar (=förbättringar) i områden som idag endast omfattas av driftåtgärder. Tillsammans ger detta förbättringar i områdena.

## 6. Förslag till kommunala bidragsnormer och krav på enskilda väghållare

Kommunens åtaganden på enskilda vägar varierar kraftigt i omfattning. Till vissa enskilda väghållare lämnas endast bidrag medan kommunen sköter driften till 100 % för andra. Enligt beslut i kommunfullmäktige sker dock inga kommunala investeringar på enskilda vägar. För att skapa mer likartade och rättvisa förhållanden bör kommunens åtaganden renodlas. Därför föreslås att följande ska gälla för vägar med fortsatt enskilt väghållarskap:

- Kommunens åtagande avser endast bidrag. Alla driftuppdrag avvecklas i den takt gällande avtal tillåter. Enskild väghållare ansvarar för drift genom egen insats eller genom entreprenör. Kommunen kan i vissa fall ta entreprenaduppdrag.
- Alla formellt bildade föreningar ska ha ombildats enligt lag senast år 2005.
- Nuvarande bidragsregler förenklas enligt förslag nedan. Med tanke på administrativa kostnader betalar kommunen endast ut bidrag över 1000:-
- Ansökan om bidrag ska inlämnas från enskild väghållare, där det bl.a. ska framgå vem som har fullmakt att företräda den enskilde väghållaren

Nuvarande bidragsregler omfattar 9 olika vägtyper med varierande bidragsprocent. För att stimulera en levande landsbygd är det en viktig del att ge bidrag till enskild väghållning. Enkla och tydliga regler ger också en rättvis fördelning. En förenkling kan ske om reglerna förändras enligt följande.

Kommunen bidrar med 10 % av staten beräknad driftkostnad för vägar där statligt bidrag beviljas. Det statliga bidraget är i genomsnitt 50 % (30 - 75 %) och gäller från 2003.

För vägar utan statligt bidrag beviljas kommunalt bidrag med 2,50 kr/m (för närvarande 1,12 – 2,25 kr/m). Förutsättningen är att vägen betjänar fast boende eller nyttjas för det rörliga friluftslivet. Vägen ska vara öppen för allmän trafik och bidrag kan endast erhållas för en utfartsväg.

Byggnadsbidraget, som tidigare beviljats med 25 %, föreslås slopas. Bidraget lämnades i de fall statligt bidrag beviljades. Bidraget har nyttjats i liten omfattning och eftersom det statliga bidraget är i genomsnitt 50 % (30 - 70 %), så medför detta ändå ett väsentligt stöd för enskilda väghållare.

Med tanke på administrativa kostnader bör dock de minsta bidragen slopas. Om gränsen sätts vid 1000 kr berörs ca 70 enskilda väghållare med ett genomsnittligt bidrag av 600 kr/år. Den administrativa kostnaden för att hantera bidraget ligger mellan 500 – 1000 kr/ansökan. Kvar blir ca 240 enskilda väghållare med ett genomsnittligt driftbidrag av för närvarande 3500 kr/år.

Det är svårt att förutse den exakta konsekvensen för de totala bidragen. Det nya förslaget medför något lägre bidrag för vägar med statligt bidrag, men något högre för vägar med enbart kommunala bidrag. Tillsammans med att de lägsta bidragen inte betalas ut och att byggnadsbidraget slopas, bör de nya reglerna innebära att de totala kommunala medlen/bidragen anpassas till de idag utbetalda (ca 1 milj kr). Det ligger något under gällande bidragsregler på grund av brist på kommunala medel.

## **7 Konsekvenser av ändrad finansiering av allmän väghållning**

### **7.1 Kommunförbundets förslag till miljödepartementet**

Kommunförbundet har hos miljödepartementet initierat en lagändring av plan- och bygglagen med syfte att ge kommunerna lagstöd för möjligheten att finansiera gatuhållningen med fastighetsanknutna avgifter.

För nybyggnad och upprustning av gator har kommunerna möjlighet att täcka sina kostnader med avgifter från berörda fastighetsägare ( gatukostnader enligt 6 kap 31-38§§ PBL). För att finansiera drift och underhåll av det existerande gatunätet saknar kommunerna idag möjlighet att använda avgifter inom detaljplanelagda områden med kommunal väghållningsskyldighet.

Detta innebär ekonomiska orättvisor mellan olika fastighetskategorier. Vissa fastighetsägare betalar både vägavgift för enskild väghållning och skatt för kommunal väghållning. Andra fastighetsägare betalar enbart skatt för den kommunala gatuhållningen. Företag som äger fastigheter betalar ingen del av kostnaden för den kommunala gatuhållningen.

Kommunförbundet föreslår att bestämmelserna om gatukostnader i plan- och bygglagen ändras så att kommunerna får rätt att ta ut avgifter för gatuhållningen. Avgiften ska belasta alla fastigheter som är belägna inom område med detaljplan och kommunalt väghållningsansvar och som inte själva betalar sin väghållning. Den nya avgiften föreslås skatteväxlas.

För närvarande ( 2002-11-19) har utredningsarbetet legat nere, men kommunförbundet avser att på nytt ta upp frågan för behandling.

### **7.2 Konsekvenser för kommunen och enskilda väghållare**

Om lagen ändras, kan kommunen få rätt att ta ut avgift för gatuhållning. Omfattningen bestäms bl a av kommunala beslut. Konsekvenserna är också beroende på omfattningen av förslaget.

Om det fortfarande kommer att vara möjligt att ha enskilt väghållarskap, kan förslaget möjligen locka till ökade enskilda engagemang, där fastighetsägarna får full kontroll på både kostnader och kvalitet. Slopandet av dubbla avgifter kan också göra att egen väghållning kan bli mer lockande. Andra grupper tycker förmodligen att det är bekvämt och bra att ha en samordnad kommunal väghållning.

## **8 Konsekvenser av ändrad statlig bidragsnorm för enskilda vägar**

### **8.1 Förslag till ändrade bidrag och regler för enskilda vägar**

I en statlig utredning SOU 2001:67 behandlades bidrag och regler för enskilda vägar. I utredningen behandlades också gränsdragning mellan allmän och enskild väg. Man konstaterade bl a att det blir en samhällsekonomisk vinst med statlig/kommunal väghållning om trafiken översteg 125 fordon/dygn. Utredningen föreslår vidare att inga statliga bidrag ska utgå för enskilda vägar inom detaljplanlagt område. Utredningen ligger för hantering inom Näringsdepartementet.

Utredningen har kompletterats och ska ligga klar till årsskiftet 2002/2003. Fortsatt hantering är dock oklar.

### **8.2 Konsekvenser för kommunen och enskilda väghållare**

Förslaget berör i första hand enbart enskilda väghållare. Det statliga bidraget ska försvinna för enskilda väghållare inom planlagt område.

Staten är beredd att ta över vägar med > 125 fordon/ dygn. Om trafiken är lägre på för närvarande statliga vägar föreslås att vägarna går över till enskild väghållning. Förslaget innebär att de statliga bidragen totalt blir mindre. Därför föreslår utredningen att "besparingen" återgår till enskilda väghållare utanför planlagt område som ökade bidrag.

Sammantaget kommer enskilda väghållare inom planlagt område att få minskade bidrag, vilket skapar en ny orättvisa. Troligen följs förslaget av krav på ökade kommunala bidrag i motsvarande grad.

## **9.Fortsatt arbete**

Denna utredning ska behandlas politiskt. Det fortsatta arbetet är beroende av kommunala beslut.

Ett beslut att inte förändra väghållarskapen, bör ändå rendera i en översyn av befintliga förhållanden. Enskilda väghållare bör organiseras så att fullt ansvar tas för drift och underhåll samt investeringar. De kommunala ekonomiska bidragen bör ses över så att normer och ekonomiska ramar stämmer överens. Kommunen bör avveckla andra åtaganden än ren bidragsfunktion.

Ett beslut som innebär att kommunen kan ta över väghållarskap enligt särskilda kriterier medför stora insatser över en lång tidsperiod. En prioritering är viktig. Inför ett övertagande krävs noggranna utredningar, planförändringar och fysiska åtgärder, där område för område får bearbetas. I samband med arbetet med ny detaljplan studeras mer noggrant behovet av upprustning inom varje specifikt område. Tidsplanen bestäms bl a av de kommunala resurserna.

I utredningsgruppen har ingått:

Elisabeth Lindblad	Plankontoret
Sari Uusirantanen	Plankontoret
Anders Nilsson	Mark- och fastighetskontoret
Helena Holmgren	Torshälla stads förvaltning
Dan Bauman	Torshälla stads förvaltning
Hélène Westdahl	Kommunal chefsjurist
Alexandra Glimhall	Stadsjurist
Hans Nyberg	Park- och idrottskontoret
Kenneth Engvall	Lantmäterimyndigheten
Sami Karhula	Gatukontoret
Jan-Eric Landh	Gatukontoret

## Förteckning över enskilda väghållare som studerats i utredningen

Område	Bidr.längd >200m m	Väglängd Total m	Kommun bidrag Ja/Nej	Driftansvar	Statl. bidrag kr
Alberga	2980	3445	Nej	GK bekostar allt underhåll	4000
Kjula	4085	5360	Nej	GK bekostar allt underhåll	0
Ärla	7535	9815	Nej	GK bekostar allt underhåll	2500
Hällsta	5945	6315	Nej	GK bekostar allt underhåll	2800
Hällberga	4140	4770	Nej	GK bekostar allt underhåll	0
Kvicksund	4700	5520	Nej	Gk bekostar allt underhåll	4500
Gustafsborg, kv Brudslöjan	200	200	Nej	GK bekostar allt underhåll	0
Hällbybrunn	12855	15025	Nej	GK bekostar allt underhåll	2300
Hyndevad D823	1930	1930	Nej	Gk bekostar allt underhåll	4500
Nybyparken	0	800	Nej	Gk bekostar allt underhåll	0
Odlarvägen	1500	1500	Nej	Gk bekostar allt underhåll	4000
Skogstorp, del av	0	500	Nej	Gk bekostar allt underhåll	0
Sahl	0	800	Nej	Gk bekostar allt underhåll	0
<b>Summa</b>	<b>45870</b>	<b>55980</b>			
Flacksta	2490	2970	Nej	Gk bekostar vinterväghålln.	0
Närje holme	690	1400	Nej	Gk bekostar vinterväghålln.	0
Roxnäs	6750	6750	Nej	Gk bekostar vinterväghålln.	2000
Kälbyholm	400	400	Nej	Gk bekostar vinterväghålln.	0
<b>Summa</b>	<b>10330</b>	<b>11520</b>			
Bälgviken	1990	3090	Ja	Egen drift	3000
Mälarbaden	8300	8300	Nej	Egen drift	0
Mälby-Ängsholm	9665	12000	Ja	Egen drift	10000
Udden T7	760	1000	Ja	Egen drift	2000
Kvicksund väster	2760	5000	Ja	Egen drift	5000
Vretaslingen	0	280	Nej	Egen drift	0
Äggkoppen	0	780	Nej	Egen drift	0
Tivoliallén	0	100	Nej	Egen drift	0
Malvavägen	0	200	Nej	Egen drift	0
<b>Summa</b>	<b>23475</b>	<b>30550</b>			
<b>Total Väglängd</b>	<b>79675</b>	<b>98050</b>			



## NORMER FÖR KOMMUNALA BIDRAG TILL ENSKILDA VÄGAR INOM ESKILSTUNA KOMMUN

Gäller fr.o.m. 1 januari 1996 enligt kommunfullmäktiges beslut 1995-12-14, §254, som kompletterar och i vissa delar ersätter tidigare normer fastställda av sammanläggningsdelegerade för kommunblocket Eskilstuna den 1 januari 1991-12-13, samt Eskilstuna den 22 oktober 1970.

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Kommunalt driftbidrag och byggnadsbidrag kan utgå till enskilda vägar som betjänar någon form av bosättning. Undantag gäller vägvassnitt:

- vars väglängd understiger 200m
- som är utfartsväg för enbart fritidshus

### DRIFTBIDRAG

#### Vägar där statsbidrag utgår.

För dessa vägar är de kommunala bidragen anpassade till de statliga och utgår med i tabellen angiven procentsats i förhållande till av staten klassad vägkategori och beräknad driftkostnad.

#### Vägar där statsbidrag ej utgår

För dessa vägar utgår bidrag per löpmeter bidragsberättigad väg. Bidragets storlek är anpassad så att kostnaderna för vinterväghållningen inom kat AB intäcks. Klassning av vägkategorier sker efter samma regler som de statliga enligt tabell.

### Ansökan om driftbidrag

Vägföreningen som redan har bidrag behöver ej förnya ansökan såvida ej påtagliga förändringar av vägnätet eller bebyggelsen skett. Vägföretag som ej har bidrag men som anser sig berättigad härtill kan ansöka härom på särskilt formulär som tillhandahålls av gatukontoret 016-102028.

Ansökan skall vara insänt senast 1 november året innan bidragsåret. Om väg berör flera fastigheter men vägsamfällighet eller dylikt saknas skall i ansökan anges till vilken person bidrag skall utbetalas, vilket skall kunna styrkas med fullmakt från övriga intressenter.

### Utbetalning av driftbidrag

Driftbidrag utbetalas under bidragsårets 4:e kvartal. Justering av bidrag med hänsyn till kostnadsförändringar sker årsvis enligt Statens Vägverks index för enskilda vägar som kan erhållas av Vägverket.

### BYGGNADSBIDRAG

#### Omfattning

Byggnads- och istandsättningsbidrag beviljas enskilt vägföretag endast om statligt bidrag utgår. Bidragens storlek utgår enligt tabell med utgångspunkt från godkänd beräknad kostnad.

#### Ansökan om byggnadsbidrag.

Ansökan skall ställas till Stadsbyggnadsförvaltningen, Gatukontoret, 631 86 Eskilstuna innan företaget igångsätts. Till ansökan skall bifogas kopia av Vägverkets beslut om bidrag erhållits.

#### Utbetalning av byggnadsbidrag

Utbetalning av byggnadsbidrag sker under förutsättning att anslagna medel härför finns tillgängliga. Om så är fallet utbetalas beviljat bidrag sedan arbetet i protokoll anmälts som färdigställt och avsynat av Vägverket.

**DRIFTBIDRAG DÄR STATLIGT BIDRAG UTGÅR**

Sid 2

Väg-kategori	Funktion	Bidragsprocent 2003	
		statligt	kommunalt
A	Väg för fast boende inom landsbygdsområde. Trafik som alstras från bebodda och verksamma jordbruk hänförs till denna kategori.	55	15
B	Väg för fast boende inom detaljplanelagt område eller motsvarande med enskilt huvudmannskap	30	15
C	Väg för genomfartstrafik som till övervägande del alstras av andra än av dem som bor utmed vägen eller har (bör ha) delaktighet i väghållningen samt att årsdygnstrafiken är större än 25 fordon	75	10
D	Väg för det rörliga friluftslivet. Trafik som alstras av verksamhet (typ skidlift, restaurang, hotell, turism, kiosk- och souvenirhandel mm.) som är föranledd eller beroende av det rörliga friluftslivet hänförs till denna kategori	55	10
E	Väg för fritidsbebyggelse inom detaljplanelagt område eller motsvarande med enskilt huvudmannskap som samlar upp utfarter för minst 25 fritidshus	30	10
F	Väg för näringsliv där trafiken alstras såväl inom som utanför vägens influensområde samt att årsdygnstrafiken är större än 25 fordon.	55	0

**DRIFTBIDRAG DÄR EJ STATLIGT BIDRAG UTGÅR**

Väg-kategori	Funktion	Bidragsprocent (i -02 års priser)
B1	Väg för flera fast boende (åretruntboende). Vägen skall överstiga 200m. Indexregleras årsvis enligt statens Vägverks index för enskilda vägar.	2,25kr / lpm
B2	Väg för bara 1st fast boende (åretruntboende). Vägen skall överstiga 200m. Indexregleras årsvis enligt statens Vägverks index för enskilda vägar.	1,12kr / lpm

**BYGGNADSBIDRAG**

Väg-kategori	Funktion	Bidragsprocent
A-E	Väg där statligt bidrag utgår i from av byggnadsbidrag eller iståndsättningsbidrag	25% av Vägverkets bidragsgrundande belopp Dock högst utfyllnad till 95%

