

Återremitterat ärende: Upphävande av strategi  
för övertagande av enskilda vägar inom  
tätorter

22

2021KS255

Sammanträdesdatum  
2022-03-10

§ 98

Dnr 2021KS255

## Återremitterat ärende: Översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter

### Beslut

#### *Kommunstyrelsens förslag till beslut i kommunfullmäktige*

Kommunfullmäktige upphäver *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter*.

#### *Kommunstyrelsens beslut*

Kommunstyrelsen beslutar att uppdraget att se över *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter* är genomfört och därmed avslutat.

### Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 31 mars 2021 § 142 att ge förvaltningen i uppdrag att göra en översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3.

Sedan antagandet av strategin har endast tre detaljplaner för övertagande av vägar inom strategin antagits. Ett succesivt övertagande av enskilda vägar inom tätbebyggt område med kommunen som huvudman har visat sig resurskrävande och komplext. Utifrån gjord översyn med den nya bedömningen av resursbehovet som krävs för fortsatt arbete med övertagande av vägarna enligt strategin, gör förvaltningen bedömningen att det inte är försvarbart att arbeta vidare med frågan enligt strategin i nuvarande form. Därför föreslogs att strategin i sin nuvarande form upphävs.

Kommunfullmäktige beslutade den 14 oktober 2021 § 193 att återremittera ärendet till kommunstyrelsen, för att genomföra en konsekvensanalys.

Kommunstyrelsen beslutade den 18 november 2021 § 406 att återremittera ärendet till förvaltningen med för att belysa konsekvenserna för de som bor i kommunens omvandlingsområden.

Förvaltningens bedömning är att ett upphävande av strategin inte medför konsekvenser för de som bor i kommunens omvandlingsområden. Detta beror på att strategin inte omfattar dessa.

I sammanhanget bör nämnas att kommunen har rätten att besluta om nya detaljplaner och att huvudregeln i plan- och bygglagen (2010:900) är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Om det finns särskilda skäl för det så får kommunen bestämma att huvudmannskapet ska vara enskilt.

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

Sammanträdesdatum  
2022-03-10

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 2 februari 2022
- Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3
- Bilaga översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Publikation 2010:03 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter - kortversion
- Publikation 2010:04 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter
- Kommunfullmäktiges beslut den 30 januari 2012 § 3
- Kommunstyrelsens beslut den 20 november 2017 § 341
- Kommunstyrelsens beslut den 29 augusti 2019 § 214
- Kommunstyrelsens beslut den 31 mars 2021 § 142
- Kommunstyrelsens beslut den 14 oktober 2021 § 193
- Kommunstyrelsens beslut den 18 november 2021 § 406

## Förslag till beslut på sammanträdet

Per Vorberg (M) föreslår med instämmande av Patrik Linde (S) att kommunstyrelsen, i enlighet med förvaltningens förslag, föreslår att kommunfullmäktige upphäver *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter*, samt att kommunstyrelsen beslutar att uppdraget att se över *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter* är genomfört och därmed avslutat.

## Beslutsgång

Ordföranden frågar om kommunstyrelsen bifaller Per Vorbergs förslag och finner att så sker.

## Paragrafen är justerad

-----

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Datum  
2022-02-02

Diarienummer  
2021KS255 318

## Översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter

### Förslag till beslut

#### *Kommunstyrelsens förslag till beslut i kommunfullmäktige*

Kommunfullmäktige upphäver *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter*.

#### *Kommunstyrelsens beslut*

Kommunstyrelsen beslutar att uppdraget att se över *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter* är genomfört och därmed avslutat.

### Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 31 mars 2021 § 142 att ge förvaltningen i uppdrag att göra en översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3.

Sedan antagandet av strategin har endast tre detaljplaner för övertagande av vägar inom strategin antagits. Ett succesivt övertagande av enskilda vägar inom tätbebyggt område med kommunen som huvudman har visat sig resurskrävande och komplext. Utifrån gjord översyn med den nya bedömningen av resursbehovet som krävs för fortsatt arbete med övertagande av vägarna enligt strategin, gör förvaltningen bedömningen att det inte är försvarbart att arbeta vidare med frågan enligt strategin i nuvarande form. Därför föreslogs att strategin i sin nuvarande form upphävs.

Kommunfullmäktige beslutade den 14 oktober 2021 § 193 att återremittera ärendet till kommunstyrelsen, för att genomföra en konsekvensanalys.

Kommunstyrelsen beslutade den 18 november 2021 § 406 att återremittera ärendet till förvaltningen med för att belysa konsekvenserna för de som bor i kommunens omvandlingsområden.

Förvaltningens bedömning är att ett upphävande av strategin inte medför konsekvenser för de som bor i kommunens omvandlingsområden. Detta beror på att strategin inte omfattar dessa.

I sammanhanget bör nämnas att kommunen har rätten att besluta om nya detaljplaner och att huvudregeln i plan- och bygglagen (2010:900) är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Om det finns särskilda skäl för det så får kommunen bestämma att huvudmannskapet ska vara enskilt.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse 2 februari 2022
- Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Bilaga översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Publikation 2010:03 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter - kortversion
- Publikation 2010:04 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter
- Kommunfullmäktiges beslut den 30 januari 2012 § 3
- Kommunstyrelsens beslut den 20 november 2017 § 341
- Kommunstyrelsens beslut den 29 augusti 2019 § 214
- Kommunstyrelsens beslut den 31 mars 2021 § 142
- Kommunstyrelsens beslut den 14 oktober 2021 § 193
- Kommunstyrelsens beslut den 18 november 2021 § 406

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen beslutade den 31 mars 2021 § 142 att ge förvaltningen i uppdrag att göra en översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3.

Kommunfullmäktige beslutade den 14 oktober 2021 § 193 att återremittera ärendet till kommunstyrelsen för att genomföra en konsekvensanalys.

Kommunstyrelsen beslutade den 18 november 2021 § 406 att återremittera ärendet till förvaltningen med för att belysa konsekvenserna för de som bor i kommunens omvandlingsområden.

### **Bakgrund**

Kommunfullmäktige antog den 30 januari 2012 § 3 strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter. Strategin innebar ett övertagande genom detaljplaner med uttag av gatukostnader samt ett bidragssystem där det bland annat ingick möjlighet att få stöd för åtgärder som syftade till att rusta upp vägar inför övertagandet. Förvaltningen utökades med en tjänst för att arbeta med detaljplaner kopplade till övertagandet. Strategin utgick från att en del planer skulle vara mer komplicerade medan andra bedömdes enklare att hantera. Uppskattningsvis skulle tre planer om året påbörjas. Målsättningen var att inom en period på omkring tio år ha genomfört planarbetet. Beslut avseende vilka detaljplaner som kommunen prioriterar fastställs årligen i samband med antagandet av kommunens bostadsförsörjningsprogram. De planer som berört övertagandet inom ramen

för strategin har med tiden fått stå tillbaka till förmån för andra planer med större fokus på nybyggnation av bostäder. Inom ramen för strategin har endast detaljplaner för del av Skolvägen, Alhagen samt Gärdesområdet i Mölnlycke tagits fram och medfört ett kommunalt övertagande av väghållarskapet från Mölnlycke vägförening.

Under 2017 gjordes en översyn av bidragsdelen. Det konstaterades då att kommunen inte övertog vägar i den takt som strategin avsett och att en minskning av nivån på de riktade bidragen var motiverad till fördel för en ökning av driftbidraget. Förändringen av bidragen antogs av kommunstyrelsen den 20 november 2017 § 341.

I mars 2019 beslutade kommunstyrelsen att uppdra åt förvaltningen att ta fram förslag på frivillig överenskommelse avseende vinterväghållning med Mölnlycke och Pixbo vägföreningar. Kommunstyrelsen beslutade den 29 augusti 2019 § 214 att teckna avtal avseende detta.

Förvaltningen sammanfattade sin bedömning av strategin i skrivelse den 18 augusti 2021 med att kommunens antagna strategi är juridiskt hållbar och bedöms ge möjlighet till mervärden då den kombinerar övertagandet med en översyn av detaljplaner som kan uppdateras. Samtidigt konstaterades att arbetet har visat sig resurskrävande och komplext. Utifrån gjord översyn med den nya bedömningen av resursbehovet som krävs för fortsatt arbete med övertagande av vägarna enligt strategin, gjorde förvaltningen bedömningen att det inte är försvarbart att arbeta vidare med frågan enligt strategin i nuvarande form. Därför föreslogs att strategin upphävs. Om kommunfullmäktige upphäver strategin, finns det möjlighet för kommunstyrelsen att ge förvaltningen i uppdrag att ta över enskilda vägar inom enstaka detaljplaner.

### **Konsekvenser för boende i kommunens omvandlingsområden**

Kommunstyrelsen beslutade den 18 november 2021 § 406 att återremittera ärendet till förvaltningen för att belysa konsekvenserna för de som bor i kommunens omvandlingsområden.

I Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter som antogs 2012 finns en beskrivning av hur övertagandet avses ske. I bilagan *Enskild väghållning, Härryda kommun – plan för kommunalt övertagande* anges vilka områden som bedöms aktuella för strategin. Där konstateras att det finns en indelning i två kategorier. Områden där bebyggelsen stämmer väl med gällande detaljplan och där förtätningar inte är aktuella, samt områden där det finns många avvikelser från gällande detaljplan och där möjligheterna till förtätning behöver utredas. I tidplanen för övertagande är det dessa kategorier som tas upp. Utöver dessa nämns att kommunen inom ramen för bostadsförsörjningsprogrammet arbetar med övertagande av vägar inom så kallade förnyelseområden men att dessa inte omfattas av planen för kommunalt övertagande. Begreppet förnyelseområden beskrivs som områden inom utvecklingszon där även kommunalt VA ska byggas ut.

Begreppet omvandlingsområde används i samband med att det finns behov av att förbättra hanteringen av vatten och avlopp beroende på att fritidsboenden övergår till permanentboende. Det kan finnas flera skäl till att detta sker inom ramen för en ny detaljplan men det är inte nödvändigt. Härryda vatten och avfall AB har en långsiktig plan för att hantera utbyggnaden i omvandlingsområden.

Förvaltningen konstaterar att avsikten med strategin för övertagande av vägar inte var att hantera omvandlingsområden och att dessa inte fanns med i den plan för övertagande som lades fram.

I sammanhanget bör nämnas att kommunen har rätten att besluta om nya detaljplaner och att huvudregeln i plan och bygglagen (2010:900) är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Om det finns särskilda skäl för det så får kommunen bestämma att huvudmannaskapet ska vara enskilt.

Sammanfattningsvis ser förvaltningen inte att ett upphävande av strategin medför någon förändring för boende i kommunens omvandlingsområden.

Anders Olsson  
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot  
Verksamhetschef trafik

## **STRATEGI FÖR ÖVERTAGANDE AV ENSKILDA VÄGAR INOM TÄTORTER**

### **Uppdrag och bakgrund**

Kommunfullmäktige uppdrog i § 159/2006 åt kommunstyrelsen att genomlysna frågan om vägföreningar i de större tätorterna och deras väginnehav i relation till kommunens vägar med särskild inriktning på Mölnlycke, Pixbo och Landvetter samt belysa omfattning och andel samt konsekvenser för ett eventuellt kommunalt övertagande. Utredningen redovisades på kommunstyrelsens informationssammanträde i § 130/2010 och på kommunfullmäktige i § 108/2010 samt i budgetberedning i § 5/2010 och § 23/2010. Utredningen har även föredragits på kommunstämorna under hösten 2010.

Kommunstyrelsen beslutade i § 66/2011 att uppdra åt förvaltningen att ta fram en strategi, inklusive tidplan och kostnadsplan för genomförande av ett kommunalt övertagande av enskilda vägar inom tätorter samt att detta skall genomföras enligt utredningens förslag nummer 1 och 4:

- 1. Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning.
- 4. Formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn.

I utredningen konstateras att kommunens driftbidrag till vägföreningar är lågt i förhållande till riksgenomsnittet och att det bör höjas successivt. Utredningen framhåller också att ett utvecklat bidrag till vägupprustning kan ge incitament och möjlighet för enskilda väghållare att rusta upp nergångna vägsträckor både inför ett förestående byte av huvudmannaskap och för att få långsiktigt hållbara vägsamfälligheter. Det nu gällande kommunala stödet i form av driftbidrag per löpmetrar till enskild väghållning i Härryda kommun utformades till stor del på 1970-talet. För att bli mer ändamålsenligt bör stödet moderniseras och även reflektera de särskilda förutsättningar som gäller i tätort respektive på landsbygden.

Plan- och bygglagen (PBL) anger att kommunen skall vara huvudman för vägar och allmänna platser i områden som omfattas av detaljplan, om det inte finns särskilda skäl till annat. PBL är genom sin huvudregel tydlig med att kommunalt huvudmannaskap i dessa områden anses vara det rimligaste sättet att förvalta vägar och allmänna platser. Det finns bebyggelseområden i Härryda kommuns tätorter där huvudmannaskapet för vägnätet är enskilt, eftersom detaljplanerna där härstammar från en tidigare period med annan lagstiftning. I några tätortsområden saknas detaljplan, trots en hög koncentration av bebyggelse och stadsliknande vägnät.



Ur trafikhänseende är det inte relevant att göra åtskillnad mellan bebyggelseområden som av varierande skäl har olika planförutsättningar, men som annars upplevs som likvärdiga. Trafikförordningen (SFS 1998:1276) använder begreppet *tättbebyggt område*, vars definition är att ”det har stads- eller bykaraktär eller annars har därmed jämförbart vägnät och bebyggelse”. Inom tättbebyggt område kan särskilda förutsättningar gälla. Gränserna beslutas av kommunen, ofta i samråd med Trafikpolisen och Trafikverket, och kan justeras i takt med att ny bebyggelse tillkommer. Tättbebyggt område är en väl fungerande avgränsning beträffande vilka vägar som bör räknas till tätort. Definitionen är allmänt förekommande, påverkas inte av faktiska planförhållanden och utgör en självständig gränsdragning i förhållande till andra förekommande tätortsbegrepp. Platser med glesare bebyggelse, och därmed utanför tättbebyggt område, har ofta bättre förutsättningar att upprätthålla en naturlig samverkan kring ett gemensamt vägnät. En uppdelning av vägar inom och utom tättbebyggt område ger sålunda en av grundförutsättningarna för utformningen av ett reviderat kommunalt stöd till enskild väghållning.

### **Genomförande av övertagande av enskilda vägar inom tätbebyggt område**

Ett framtida kommunalt övertagande kommer att föregås av planläggning eller modernisering av befintliga detaljplaner samt gatukostnadsutredningar. Utredningarna syftar till att fördela eventuella kostnader mellan fastighetsägare.

Sektorn för samhällsbyggnad har tagit fram en tidplan som utgår från att 2-3 planer kan moderniseras per år med start 2012 och att alla berörda planer är antagna av kommunfullmäktige 2021. Utgångspunkten för tidplanen är en kategorisering av områden utifrån i vilken utsträckning bebyggelsen stämmer med gällande detaljplan. Det kan konstateras att det för en längre tidsperiod är svårt att fastställa en bestämd tidplan för respektive detaljplan. Rekommendationen är därför att tidplanen ses över årligen.

För det fortsatta arbetet har ett förslag till bidragssystem avseende enskild väghållning tagits fram. Bidragen har utformats som ett driftsbidrag per löpmeter eller ett fastställt minimibidrag samt riktade bidrag ur vilka enskilda väghållare har möjlighet att söka medel. Rekommendationen är att bidragens utformning ses över efter halva tidplanen, tidigast 2015.

### **Kommunalt bidrag till enskilda väghållare**

Kommunens driftbidrag bör fördelas enligt nedanstående principer.

#### Bidrag per löpmeter

Härryda kommuns generella bidrag per löpmeter till enskild väghållning bör finnas kvar.

#### Minimibidrag

Då många enskilda väghållare har ett relativt litet vägnät föreslås att ett minimibidrag kvarstår som stöd för mindre föreningar.

### Riktade bidrag

Idag är enskilda väghållare i Härryda kommun i princip hänvisade till eventuellt statligt stöd för upprustningsåtgärder och nybyggnationer. Härryda kommun har bidragit med 10 % av de av Trafikverket godkända kostnaderna.

Ett kommunalt upprustningsbidrag riktas till områden som inte omfattas av övrig kommunal planering, såsom till exempel bostadsförsörjningsprogram. De största insatserna av ett kommunalt upprustningsbidrag bör riktas mot vägar inom tätbebyggt område, där detaljplanerna står inför en modernisering. Inför ett framtida kommunalt övertagande skulle då väghållarna få goda möjligheter att i förväg rusta upp sina vägar. Upprustningsbidraget utformas så att medfinansiering från väghållaren krävs. Syftet är att skapa incitament för de väghållare som vill ta initiativ till en bättre vägstandard. Ett villkor för kommunalt bidrag är att den enskilda väghållaren har sökt statligt bidrag. Kommunalt stöd till enskild väghållning är ingen skyldighet. Det hittillsvarande systemet med ytterligare kommunalt bidrag ovanpå beviljat statligt stöd bör vara kvar eftersom det premierar dem som huvudsakligen använder statliga medel.

### Omförätningsbidrag

I vissa områden kan sammanslagningar av mindre vägnät ge en mer rationell förvaltning, på andra platser kan det istället vara fråga om att dela upp ett större, splittrat vägnät i flera mindre samfälligheter. De förhållandevis höga lantmäterikostnaderna kan vara ett hinder för fastighetsägare att ta initiativ till omförrättning, varför ett kommunalt bidrag skulle ge ett bättre incitament till detta. Ett kommunalt omförrättningsbidrag bör vara tillgängligt både inom och utom tätbebyggt område.

### Kommunala investeringar

I samband med översynen av planerna kommer kommunala satsningar på bland annat trafiksäkerhet, skolvägar och cykelbanor att genomföras.

## **Ekonomiska konsekvenser**

### Driftbidrag

I driftbudgeten 2011 är driftbidraget till enskilda vägar 300 tkr, vilket motsvarar 70 öre per löpmeter eller ett lägsta bidrag 2 000 kr. Inledningsvis avses inte bidraget per löpmeter att höjas. Sektorn föreslår att riktade bidrag införs från 2012 samt att det lägsta bidraget höjs med 500 kronor till 2 500 år 2013 och med ytterligare 500 kr till 3 000 kr år 2016.

Ett genomförande av strategin för övertagande av enskilda vägar under 2012-2021 med en höjning av kommunens driftbidrag till enskilda vägar beräknas innebära en ökning av driftbidraget till 1,8 miljoner kronor per år. I förvaltningens förslag till budget 2012-2016 finns 1,3 mkr i driftbidrag till enskild väghållning.

Ett övertagande av enskilda vägar fullt genomfört (cirka 40 km väg) innebär en årlig driftskostnadsökning på 3,5 mkr/år i 2011 års prisnivå.

### Övriga kostnader

Därtill kommer kostnader för information och dialog om syftet med strategin, vilket bedöms kosta cirka 300 tkr initialt och sedan cirka 100 tkr per år. Medel för information och dialog finns inte upptaget i förvaltningens förslag till budget 2012-2016.

I samband med översynen av planerna kommer kommunala satsningar på bland annat trafiksäkerhet, skolvägar och cykelbanor att genomföras. Medel för detta budgeteras i förvaltningens investeringsbudget.

### Organisation

För att kunna genomföra strategin beräknas sektorn sammantaget behöva en ny tjänst, vilket innebär en kostnad på cirka 600 tkr/år. I förvaltningens förslag till budget 2012-2016 finns en tjänst för att genomföra strategin upptagen.

### **Sektorns bedömning**

Sektorn för samhällsbyggnad gör bedömningen att den föreslagna tidplanen för kommunalt övertagande och modernisering av detaljplaner kombinerat med det föreslagna bidragssystemet har goda förutsättningar att genomföras, samt att kvarvarande vägsamfälligheter ges förbättrade möjligheter att kunna bedriva sin verksamhet på ett långsiktigt hållbart sätt.

### **Barnkonsekvensanalys**

En barnkonsekvensanalys har upprättats och bifogas ärendet.

### **Förslag till beslut**

Kommunfullmäktige antar Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, inklusive bilagor enligt föreliggande förslag.

### **SEKTORN FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD**

Bertil Widén  
Samhällsbyggnadschef

Björn Sundén  
Trafikchef

### **Bilagor:**

- 1 Enskild väghållning, Härryda kommun - plan för övertagande av enskilda vägar, daterad 2011-08-24
- 2 Enskild väghållning i Härryda kommun - driftbidrag, daterad 2011-08-24
- 3 Enskild väghållning, Härryda kommun – riktade bidrag, daterad 2011-08-24
- 4 Barnchecklista

## **Enskild väghållning, Härryda kommun – plan för kommunalt övertagande**

### **Aktuella områden**

De områden som där ny detaljplan ska upprättas och kommunen ska ta över huvudmannaskapet för vägarna kan delas in i två kategorier:

1. Områden där bebyggelsen stämmer väl med gällande detaljplan och där några förtätningar inte är aktuella. Oftast innehåller dessa områden gruppbebyggelse från 70- eller 80-talet. Områden i den här kategorin finns i Mölnlycke, Hindås och Rävlanda.
2. Områden där det finns många avvikelser från gällande detaljplan och där möjligheterna till förtätning behöver utredas. De flesta av dessa områden finns inom den gamla byggnadsplanen för Mölnlycke (B-1) som fastställdes 1947-12-31. Områden i den här kategorin finns endast i Mölnlycke.

En tredje kategori, där kommunen ska ta över ansvaret för vägarna är s.k. förnyelseområden d.v.s. områden inom utvecklingszon där även kommunalt VA ska byggas ut. Dessa områden är sedan länge planerade för planläggning och prioriteras i Bostadsförsörjningsprogrammet. Dessa områden omfattas inte av planen för kommunalt övertagande.

### **Mölnlycke**

Följande områden tillhör kategori 1:

- Skolvägen, vid Ekdalaskolan
- Hönekullavägen, verksamheter
- Hönekullavägen, väster om Råda Stocksvägen
- Tamburinvägen, Pianovägen, Gitarrvägen
- Violinvägen
- Basunvägen
- Alhagen
- Oskar Lundgrens väg
- Rådavägen, Kullbäckstorpsvägen, Vällkullevägen, Sjökullevägen
- Tjäderstigen

Följande områden tillhör kategori 2:

- Hagaslätt
- Gärdet
- Granviksliden
- Törnrosvägen
- Kindbogården
- Lyckevägen

- Rådastocksvägen
- Vällsjövägen
- Nordöstra Pixbo, längs Rådavägen
- Sydvästra Pixbo, Kullavägen. Heymans väg, Björnvägen

### **Landvetter**

Det finns inga områden i kategori 1 eller 2.

### **Hindås**

Följande områden tillhör kategori 1:

- Ljungåsvägen
- Hindbyvägen

### **Rävlanda**

Följande områden tillhör kategori 1:

- Bäckvägen
- Ekedalsvägen
- Hedebergsvägen m fl

### **Tidsåtgång**

Övertagandet innehåller flera etapper. Inledningen består av en översyn av planområdet samt ett underlag för gatukostnaden. Därefter sker samråd, granskning och antagande av detaljplaneförslag samt förslag till gatukostnadsutredning. När beslutet vunnit laga kraft kan utbyggnad och övertagande ske.

Områden i kategori 2 är större och innehåller fler frågor som behöver lösas än områden i kategori 1 och kommer därför att ta mer tid. Områden i kategori 1 kan grovt räknat ta mellan två och tre år från planstart till övertagande, medan områden i kategori 2 kan ta mellan tre och fem år.

### **Prioritering**

Vid prioritering av områden beaktas följande punkter:

- Områden med vägar av stort allmänt intresse.
- Områden i kategori 1.
- Områden där det finns problem med vägar och vägstandard.
- Områden där planläggning behövs för att även andra förändringar ska göras.
- Områden där det finns många frågor om avstyckningar.
- Områden där det finns många avvikelser från gällande detaljplan.

Sektorn föreslår att några områden prioriteras för planstart 2012, men att övriga områden inte ges en inbördes prioritering ännu. Tidsplaner på så lång sikt som tio år är svåra att upprätta från början. Det är därför bättre att ha en rullande tidsplan, som revideras varje år i samband med Bostadsförsörjningsprogrammet.

Följande områden föreslås för planstart 2012-13:

- Skolvägen, vid Ekdalaskolan i Mölnlycke
- Vällsjövägen i Mölnlycke
- Hönekullavägen (två områden norr om vägen) i Mölnlycke
- Alhagen i Mölnlycke
- Nordöstra Pixbo, längs Rådavägen i Mölnlycke
- Hindbyvägen och Ljungåsvägen i Hindås
- Bäckvägen och Ekedalsvägen i Rävlanda

### Illustrerande tidsplan

Kategori 1	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Skolvägen, vid Ekdalaskolan											
Hönekullavägen, verksamheter											
Alhagen i Mölnlycke											
Hindbyvägen, Ljungåsvägen i Hindås											
Bäckvägen, Ekedalsvägen i Rävlanda											
Område 6, kategori 1											
Område 7, kategori 1											
Område 8, kategori 1											
Område 9, kategori 1											
Område 10, kategori 1											
Område 11, kategori 1											
Område 12, kategori 1											
Kategori 2	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Vällsjövägen											
Nordöstra Pixbo, längs Rådavägen											
Område 3, kategori 2											
Område 4, kategori 2											
Område 5, kategori 2											
Område 6, kategori 2											
Område 7, kategori 2											
Område 8, kategori 2											
Område 9, kategori 2											
Område 10, kategori 2											

## **Enskild väghållning, Härryda kommun - driftbidrag**

### **Villkor för att erhålla bidrag**

Bidrag lämnas generellt till vägförening eller vägsamfällighet i Härryda kommun under förutsättning att;

- Vägnätet är minst 500 meter.
- Vägföreningen/vägsamfälligheten omfattar minst tio fastigheter/medlemmar.
- Hela vägnätet i vägföreningen/vägsamfälligheten hålls öppet för allmän trafik.
- Vägnätet är i tillfredsställande skick för sitt ändamål.

I övriga fall kan bidrag beviljas om detta är motiverat av särskilda skäl.

## **Enskild väghållning, Härryda kommun – riktade bidrag**

Alla ansökningar behandlas individuellt av sektorn för samhällsbyggnad, trafikverksamheten. Alla bidrag avser kostnader inklusive moms.

### **1 Upprustning av enskild väg inom tätbebyggt område**

#### **Prioritering av bidragsansökningar sker utifrån följande kriterier:**

- Vägar som ingår i kommunens översyn av detaljplaner enligt bilaga (Plan för övertagande av enskilda vägar). Vägar som ligger nära i tiden ges en högre prioritet än de som kommer senare.
- Vägar där särskilt stort upprustningsbehov föreligger med hänsyn till bärighet och framkomlighet.
- Vägar som har ett stort allmänintresse.

#### **Villkor för att erhålla bidrag**

- Upprustningen skall ske till en av kommunen acceptabel standard. Enbart beläggningsarbeten är generellt sett inte bidragsgrundande.
- Vägörening/vägsamfälligheten omfattar minst tio fastigheter/medlemmar.
- Vägsträcka som erhåller upprustningsbidrag skall hållas öppen för allmän trafik under minst 5 år. Skriftlig överenskommelse om detta skall tecknas med kommunen.
- Möjligheten till statligt bidrag skall alltid undersökas. I ansökan till Härryda kommun skall underlag (ansökan, avslag mm) biläggas.

#### **Bidragets storlek**

Bidrag lämnas generellt till 75 procent av godkända kostnaderna. Om det finns särskilda skäl kan annan nivå beslutas.

### **2 Upprustning av enskild väg utom tätbebyggt område**

#### **Prioritering av bidragsansökningar sker utifrån följande kriterier:**

- Vägar där särskilt stort upprustningsbehov föreligger med hänsyn till bärighet och framkomlighet.
- Vägar som har ett stort allmänintresse.

#### **Villkor för att erhålla bidrag**

- Upprustningen skall ske till en av kommunen acceptabel standard.
- Vägörening/vägsamfälligheten omfattar minst tio fastigheter/medlemmar.
- Hela vägnätet i vägörening/vägsamfälligheten hålls öppet för allmän trafik under minst 5 år. Skriftlig överenskommelse om detta skall tecknas med kommunen.
- Möjligheten till statligt bidrag skall alltid undersökas. I ansökan till Härryda kommun skall underlag (ansökan, avslag mm) biläggas.



### **Bidragets storlek**

Bidrag lämnas generellt till 75 procent av godkända kostnadern. Om det finns särskilda skäl kan trafikverksamheten besluta om annan nivå.

### **3 Upprustning av enskild väg till vilken statligt bidrag beviljats**

Bidrag kan lämnas till upprustning av väg till vilken statligt bidrag beviljats.

Bidraget till vägupprustning uppgår till 10 % av det av Trafikverket godkända bidragsunderlaget.

### **4 Omförättningsbidrag till enskilda vägar**

Kommunen kan bevilja bidrag till lantmäterikostnader för omförättning.

#### **Prioritering av bidragsansökningar sker utifrån följande kriterier:**

- Ansökningar som leder till mer funktionella vägsamfälligheter, vilket kan innebära både delningar och sammanslagningar.

#### **Villkor för att erhålla bidrag**

- Vägföreningen/vägsamfälligheten omfattar minst tio fastigheter/medlemmar.
- Hela vägnätet i vägföreningen/vägsamfälligheten hålls öppet för allmän trafik under minst 5 år. Skriftlig överenskommelse om detta skall tecknas med kommunen.

### **Bidragets storlek**

Bidrag lämnas generellt med ett fast belopp per fastighet. Om det finns särskilda skäl kan undantag ges av trafikverksamheten. Om lantmäteriförrättningen avbryts utbetalas 10 % av beviljat bidrag till sökande.

Diarienummer2021KS255 318

## Översyn strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter

### Bakgrund

Kommunfullmäktige uppdrog den 2 maj 2006 § 159 åt kommunstyrelsen att genomlysna frågan om vägföreningar i de större tätorterna och deras väginnehav i relation till kommunens vägar med särskild inriktning på Mölnlycke, Pixbo och Landvetter. Utredningen återredovisades 2010.

I utredningen konstateras att kommunens driftbidrag till vägföreningar var lågt i förhållande till riksgenomsnittet och att det borde höjas successivt. Utredningen framhöll också att ett utvecklat bidrag till vägupprustning kan ge incitament och möjlighet för enskilda väghållare att rusta upp nergångna vägsträckor både inför ett förestående byte av huvudmannaskap och för att få långsiktigt hållbara vägsamfälligheter. Det då gällande kommunala stödet i form av driftbidrag per löpmeter till enskild väghållning i Härryda kommun utformades till stor del på 1970-talet. För att bli mer ändamålsenligt framfördes att stödet borde moderniseras och reflektera de förutsättningar som gäller i tätort respektive på landsbygden.

Plan- och bygglagen (2010:900) anger att kommunen skall vara huvudman för vägar och allmänna platser i områden som omfattas av detaljplan, om det inte finns särskilda skäl till annat. Lagen är genom sin huvudregel tydlig med att kommunalt huvudmannaskap i dessa områden anses vara det rimligaste sättet att förvalta vägar och allmänna platser. Det finns bebyggelseområden i Härryda kommuns tätorter där huvudmannaskapet för vägnätet är enskilt, eftersom detaljplanerna där gjordes utifrån tidigare lagstiftning. Från ett trafikperspektiv är det inte relevant att göra åtskillnad mellan bebyggelseområden som av varierande skäl har olika planförutsättningar, men som annars upplevs som likvärdiga.

Trafikförordningen (SFS 1998:1276) använder begreppet *tättbebyggt område*, vars definition är att ”det har stads- eller bykaraktär eller annars har därmed jämförbart vägnät och bebyggelse”. Inom tättbebyggt område kan särskilda förutsättningar gälla. Gränserna beslutas av kommunen, ofta i samråd med Trafikpolisen och Trafikverket, och kan justeras i takt med att ny bebyggelse tillkommer. Tättbebyggt område är en väl fungerande avgränsning beträffande vilka vägar som bör räknas till tätort. Definitionen är allmänt förekommande, påverkas inte av faktiska planförhållanden och utgör en självständig gränsdragning i förhållande till andra förekommande tätortsbegrepp. Platser med glesare bebyggelse, och därmed utanför tättbebyggt område, har ofta bättre förutsättningar att upprätthålla en naturlig samverkan kring ett gemensamt vägnät. En uppdelning av vägar inom och utom tättbebyggt område var en av grundförutsättningarna för

utformningen av förslaget till reviderat kommunalt stöd till enskild väghållning.

Kommuner har enligt plan och bygglagen möjlighet att ta ut kostnad av fastighetsägarna för att anlägga och förbättra gator och andra allmänna platser, så kallad gatukostnadsersättning. Bestämmelserna innebär att om kommunen ska anlägga eller förbättra gator eller andra allmänna platser inom ett detaljplanelagt område, får kommunen besluta att kostnaderna för detta ska betalas av fastighetsägarna inom området. Härryda kommun har sedan år 1982 tillämpat möjligheten att fördela gatukostnaderna på berörda fastighetsägare.

Kommunfullmäktige antog den 30 januari 2012 § 3 Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter. Strategin innebar ett övertagande genom detaljplaner med uttag av gatukostnader samt ett bidragssystem där det bland annat ingick möjlighet att få stöd för åtgärder som syftade till att rusta upp vägar inför övertagandet. Sektor för samhällsbyggnad utökades med en tjänst för att arbeta med detaljplaner kopplade till övertagandet. Strategin utgick från att en del planer skulle vara mer komplicerade medan andra bedömdes enklare att hantera. Uppskattningsvis skulle tre planer om året påbörjas. Målsättningen var att inom en period på omkring tio år ha genomfört planarbetet. Beslut avseende vilka detaljplaner som kommunen prioriterar fastställs årligen i samband med antagandet av kommunens bostadsförsörjningsprogram. De planer som berört övertagandet inom ramen för strategin har med tiden fått stå tillbaka till förmån för andra planer med större fokus på nybyggnation av bostäder. Inom ramen för strategin har endast detaljplaner för del av Skolvägen, Alhagen samt Gärdesområdet i Mölnlycke tagits fram och medfört ett kommunalt övertagande av väghållarskapet från Mölnlycke vägförening.

Under 2017 gjordes en översyn av bidragsdelen. Det konstaterades då att kommunen inte övertog vägar i den takt som strategin avsett och att en minskning av nivån på de riktade bidragen var motiverad till fördel för en ökning av driftbidraget. Förändringen av bidragen antogs av kommunstyrelsen 20 november 2017 § 341.

I mars 2019 beslutade kommunstyrelsen att uppdra åt förvaltningen att ta fram förslag på frivillig överenskommelse avseende vinterväghållning med Mölnlycke och Pixbo vägföreningar. Kommunstyrelsen beslutade den 29 augusti 2019 § 214 att avtal om detta skulle tecknas.

### **Bedömning**

Strategin för övertagandet utgick från en omfattande utredning som presenterades i en kortversion *Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter, publikation 2010:03 samt mer omfattande i publikation 2010:04*. I denna gjordes en analys av förutsättningar och förhållanden för enskild väghållning i kommunen. Utredningens slutsatser bedöms fortfarande vara korrekta. Med tanke på hur arbetet med övertagandet stannat av är det viktigt att förstå orsakerna till varför det blivit så.

De faktorer som haft mest påverkan är hanteringen av gatukostnader, underskattning av resurser för övertagandet samt förändrade prioriteringar över tid.

#### Gatukostnader

Kommunens uttag av gatukostnader i samband med detaljplanerna kom att bli en stor fråga i samband med övertagandet av enskilda vägar. Diskussionerna om detta var omfattande och resurskrävande.

#### Underskattning av uppdragets omfattning

Strategin innebar en utökning av planavdelningen med en tjänst. Det visade sig snart att frågorna som var förknippade med de nya detaljplanerna var mer resurskrävande och påverkade fler verksamheter inom sektorn för samhällsbyggnad i större utsträckning än vad som antagits.

#### Förändrade prioriteringar över tid

Sedan strategin antogs har flera frågor som berör samhällsutvecklingen i kommunen förändrats och tagit förvaltningens resurser i anspråk. Bland dessa kan nämnas planeringen för ny järnväg och det ökade behovet av fler nya bostäder som har arbetats in i bostadsförsörjningsprogrammet.

#### **Sammanfattning**

Grundproblematiken med enskilda vägar inom tätbebyggt område kvarstår, ett succesivt övertagande med kommun som huvudman för samtliga vägar har visat sig resurskrävande och komplext. Frågan är återkommande för flera kommuner i Sverige och sättet att hantera den har varierat.

Härryda kommuns antagna strategi är juridiskt hållbar och bedöms ge möjlighet till mervärden då den kombinerar övertagandet med en översyn av detaljplaner som kan uppdateras. Resursbehovet har dock visat sig vara betydligt större än vad som bedömdes vid antagandet av strategin vilket tillsammans med att andra åtagandet varit mer prioriterade lett till att strategin blivit vilande.

Uppskattningsvis återstår ett tjugotal detaljplaner för att överta vägarna i kommunens tätorter. Arbetet bedöms vara resurskrävande och komplext samt svåruppskattat då flera delar av förvaltningen involveras. Med risk för att behovet underskattas så är en grov uppskattning att tre heltidstjänster kommer att behövas under en tidsperiod på omkring tio år. Med hänsyn till tidigare erfarenheter krävs också att dessa planer över tid prioriteras högt för att säkerställa att arbetet går framåt. Vidare finns även en risk att diskussioner kring gatukostnad kommer att fortsätta och ha påverkan på processen.

Med hänsyn till den förändrade resursbedömningen som krävs samt de svårigheter som uppstått hittills bedömer förvaltningen att det inte är

försvartbart att gå vidare med arbetet med övertagandet enligt strategin i nuvarande form. Därför föreslås att förvaltningen inte arbetar vidare med strategin för övertagande av enskilda vägar inom tätort.



# Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter

Kortversion juni 2010

Sektorn för samhällsbyggnad  
Trafikverksamheten

---

Publikation 2010:03



---

MÖLNLYCKE • LANDVETTER • HÄRRYDA • HINDÅS • RÄVLANDA • HÄLLINGSJÖ

# Bakgrund

Översiktsplanen för Härryda kommun (2002) tar upp frågan om enskild väghållning i kommunens större samhällen. Utan att specificera tidplan eller geografiska avgränsningar anges att kommunen kommer att ta över ansvaret för vägarna vid planläggning av befintlig bebyggelse i dessa områden.

Kommunfullmäktige gav i § 159/2006 kommunstyrelsen i uppdrag att utreda handlingsalternativ för ett eventuellt kommunalt övertagande av enskilda vägar inom Härryda kommuns större tätorter: Mölnlycke-Pixbo, Landvetter, Hindås och Rävlanda. En fördjupad studie inleddes våren 2009.

En del av de enskilda vägarna i tätort har övergått till kommunalt huvudmannaskap i takt med att nya detaljplaner har tagits fram, men det finns fortfarande detaljplaneområden med enskilt huvudmannaskap kvar. Sedan 1982 har Härryda kommun konsekvent tagit ut en gatukostnadsavgift av de fastighetsägare som anslutits till en kommunal väg. Tidigare kommunala övertaganden har resulterat i delvis svåröverskådliga vägnät. Brukarna i de kvarvarande områdena känner idag inte nödvändigtvis någon geografisk samhörighet med varandra, vilket kan innebära att driften kompliceras av de splittrade förvaltningsområdena. Samma fenomen återfinns i andra svenska kommuner, med likartade konsekvenser som i Härryda.

Krav på större kommunalt engagemang i det enskilda vägnätet har också rests av representanter för tätorternas vägföreningar. Befolknings-, bebyggelse- och trafikstrukturen är idag helt annan än när vägarna anlades, då trafikens utveckling förstås var svår att förutse. Vägföreningarna har också uppmärksammat att medlemmarna betalar full kommunalskatt, samtidigt som de även bekostar det egna vägnätet. Motsvarande kommunala vägområden finansieras via skattsedeln.

Konsult: Eventito

Författare: Pether Bäversjö

Beställare: Härryda kommun

Kontaktperson: Henrik Yngve, tel 031-724 61 30

## Enskild väghållning

Enskild väghållning är den vanligaste förvaltningsformen för svenska vägar. En väg kan också vara allmän, med stat eller kommun som huvudman. Enskild väghållning kan ske i en enda fastighetsägares regi eller som en gemensamhetsanläggning där en föreningsstyrelse ansvarar för drift och underhåll. Styrelsen väljs på årsstämma av representanter för de fastigheter som ingår i vägområdet. Under vissa förutsättningar kan enskild väghållning vara ett mycket bra sätt att förvalta ett lokalt vägnät på. Exempel på gynnsamma faktorer kan vara att:

- De lokala brukarna, medlemmarna, känner en naturlig samhörighet kring ett tydligt avgränsat område och har jämbördig nytta av vägnätet.
- Medlemmarna representeras av en styrelse, som väl känner till de lokala förhållandena. Det finns gott om medlemmar som gärna åtar sig styrelseuppdrag eller andra arbetsuppgifter och som lägger ner eget engagemang, inte sällan ideellt.
- De lokala fastighetsägarna beslutar i samråd vilka förhållanden som skall gälla och vilken standard som vägnätet skall ha. Därigenom allokeras precis rätt resurser, vägen blir varken för dålig eller onödigt påkostad.
- Eventuellt kan det finnas tillgång till en lämplig maskinpark genom att någon lantbrukare eller annan näringsidkare återfinns bland medlemmarna, vilket kan vara ett alternativ till externa entreprenadtjänster. Genom att mobilisera lokala resurser kan t ex snabb snöröjning ske på vintern, där kommunen eller en entreprenör kanske inte hade haft möjlighet att göra samma prioritering.

Den enskilda väghållningen kan också ställas inför utmaningar när t ex ökade krav på tillgänglighet, miljö- och trafiksäkerhet ställer motsvarande krav på engagemang och kompetens bland dem som åtar sig styrelseuppdrag. Förutsättningarna kan också förändras på andra sätt som gör förvaltningsformen mindre lämplig jämfört med idealsituationen ovan. Exempel kan vara att:

- Det lokalt förvaltade vägnätet kan genom bebyggelseutvecklingen bli uppsplittrat och opedagogiskt avgränsat, vilket gör att den naturliga geografiska samhörigheten försvinner. Det blir också svårt att ha kontroll över vilka som använder vägarna.
- Det sker stor inflyttning, trafiken ökar och de nya brukarna är inte insatta i vad enskild väghållning innebär. De nya brukarna kan också ställa högre krav på vägnätet.
- Svårigheter att uppbåda engagerade och aktiva medlemmar, som kan åta sig arbetsuppgifter och styrelseuppdrag.





## Kommunal vägstandard och gatukostnad

I de fall kommunen skall åta sig huvudmannaskapet för en väg, så måste vissa centrala standardkrav iakttagas, såsom bärighet, avvattnings och trafiksäkerhet. Det har bl a med väghållarens juridiska ansvar att göra, men kommunala gator bör vara likvärdiga inom likvärdiga detaljplaneområden, även om vissa avvikelser kan göras med hänsyn till lokala förhållanden. Om vägstandarderna måste höjas vid ett kommunalt övertagande uppstår frågan om vem som skall stå för kostnaden, i synnerhet som brukarnas krav på standard tenderar att öka när en väg förvaltas i offentlig regi.

Även om det finns stora variationer, så är det inte ovanligt att enskilda vägar har en lägre standard än kommunala motsvarigheter. Det är inte förvånande, eftersom en stor poäng med lokal förvaltning är att vägstandarderna kan anpassas enligt medlemmarnas önskemål och det finns sällan incitament för en fastighetsägare att lägga mer resurser än nödvändigt på gatuarbeten. Värdet av en gata med hög standard förefaller inte återspeglas i fastighetspriserna på samma sätt som t ex kommunalt/enskilt VA. Marknadpriset för en fastighet vid en enskild väg med lägre standard hade rimligtvis annars justerats för att kompensera skillnaden i förutsättningar jämfört med en liknande fastighet vid en kommunal gata med högre standard. Om det är svårt att tillgodogöra sig värdet av en standardhöjning vid en framtida försäljning, blir motivet svagt för fastighetsägarna att investera mer i vägen än vad som upplevs som nödvändigt.

Om de centrala standardkraven är uppfyllda finns det inte nödvändigtvis behov av uppgradering vid ett kommunalt övertagande. I de fall förbättringar krävs måste finansieringen lösas. I motsats till många svenska kommuner har Härryda kommun sedan 1982, då en ändring i plan- och bygglagen (PBL) gjorde det möjligt, konsekvent tagit ut en gatukostnadsavgift av de fastighetsägare som anslutits till en kommunal väg eller gata. Det allmänna har alltså inte subventionerat fastighetsägarna vid anläggande av nya gator, eller vid uppgradering av gatustandarderna i samband med kommunalt övertagande.

Det konsekventa uttagande av gatukostnad sedan 1982 minskar handlingsutrymmet, vilket innebär att Härryda kommun får svårt att göra avsteg från praxis eftersom det skulle strida mot principen om likställighet. Fastighetsägare vid kommunala gator, som själva betalat full gatukostnadsersättning, skulle då kunna uppleva en orättvisa. Det är oklart huruvida någon kompensation skulle kunna krävas.



## Huvudmannaskap och drift av vägar i framtiden

Det finns inga tydliga nationella riktlinjer avseende hur kommunerna skall förhålla sig till enskilda vägar, lösningarna varierar därför över landet. Hade vägarna i tätort tillkommit idag, skulle PBL ha föreskrivit kommunalt huvudmannaskap, men lagstiftningen tillämpas inte retroaktivt. Huvudalternativen för Härryda kommun utkristalliserar sig enligt följande:

1. Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning.
2. Kommunal finansiering av driften av enskilda vägar, men med oförändrat huvudmannaskap.
3. Formellt kommunalt övertagande genom ändring av detaljplan, med enda syfte att föra över väghållarskapet.
4. Formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn.

Möjligheten att inte vidta någon åtgärd alls har inte tagits med i uppräkningslistan ovan.

## 1. Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning

Härryda kommuns driftsbidrag till enskilda vägar har kraftigt försämrats över tid. Från en nivå om 0,90 kr/m på 1970-talet sänktes bidraget 1997 av besparingskäl till dagens 0,70 kr/m. Nivån i början av 1970-talet motsvarar ca 6 kr/m i dagens penningvärde, mätt i köpkraft. Riksgenomsnittet låg 2007 på i storleksordningen 3,50 kr/m väg. Det förekommer idag också att enskilda väghållare i Härryda kommun inte känner till stödmöjligheten, andra ansöker inte om driftsbidraget eftersom det inte påverkar ekonomin i någon större utsträckning. Även statens stöd till enskild väghållning har ändrat karaktär över tid och ytterligare förändringar i framtiden är inte osannolika.

Det kommunala driftsbidraget är ett understöd till enskilda väghållares ekonomi, men reflekterar också allmänhetens intresse av att enskilda vägar byggs, förvaltas och hålls öppna för samfärdsl. Bidraget minskar även skillnaden mellan skattefinansierade kommunala vägar och avgiftsfinansierade enskilda vägar - ju högre bidrag, desto större kompensation. Olika former av kommunalt stöd kan dessutom utformas på ett sådant sätt att det återspeglar de skillnader i förutsättningar och stödmöjligheter som finns för enskilda vägar i tätort respektive på landsbygden.

Förutom kontant driftsstöd finns det andra sätt för kommunen att stödja enskilda väghållare. Då kompetenskraven i samband med vägförvaltning har ökat kan en kommunal resursperson för rådgivning m m vara värdefull. Kommunen kan också lämna bidrag till justeringar utifrån ändrade trafik- och fastighetsförhållanden (omförrättning) som ett incitament till modernisering av områden med enskilt väghållarskap. Lantmäteri-tjänster är förenade med kostnader, vilket kan hindra den som annars skulle vilja ta initiativ till omförrättning. Kanske finns det också förutsättningar för fastighetsägarna i ett lokalt område att själva ansvara för den egna förvaltningen. Ett omförrättningsbidrag kan då vara till hjälp i processen med att revidera vägnätet.

Kommunen kan även lämna bidrag till upprustning (istandsättning), där de enskilda väghållarna är berättigade till en viss kommunal medfinansiering i samband med kvalitetshöjande åtgärder i det enskilda vägnätet. I begränsad utsträckning erbjuder Härryda kommun ett sådant bidrag, som skulle kunna utvecklas. Det finns ett liknande statligt stöd, men det är främst utformat för enskilda vägar utanför tätort.

## 2. Kommunal finansiering av driften av enskilda vägar, men med oförändrat huvudmannaskap

I samband med kommunsammanslagningarna på 1970-talet tog en del svenska kommuner över driften av enskilda vägar, utan att för den skull ändra det formella väghållarskapet. Avtal som reglerade förhållandena saknades i vissa fall. I samband med den ekonomiska krisen på 1990-talet drogs den kommunala driften in på flera orter, många vägföreningar hade vid det laget i praktiken upphört att finnas till, 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 ett tillfälligt avsteg från huvudprincipen och inte en permanent lösning, vilket reser frågor om det administrativa och juridiska ansvaret för vägen. Kommunen kan inte heller periodisera ekonomiska insatser som avser någon annans anläggning, vilket förhindrar investeringar.

I något fall ombesörjer Härryda kommun idag vinterväghållningen längs en busslinje där huvudmannaskapet är enskilt. Det tydliga allmänintresset är i detta fall en konkret motivering för kommunal subvention. Skulle kommunen mer allmänt svara för driften av enskilda vägar kommer det sannolikt att resultera i liknande förfrågningar från andra enskilda väghållare i kommunen, vilket ställer höga krav på beslutskriterierna om kommunen inte är villig att låta detta omfatta alla. Detsamma gäller om kommunen, på initiativ från medlemmarna, skulle träda i styrelsens ställe och organisera driften med avgifterna från medlemmarna.

### 3. Formellt kommunalt övertagande genom ändring av detaljplan, med enda syfte att föra över väghållarskapet

För att formellt överföra huvudmannaskapet till kommunen krävs en planändring, där kommunen tar på sig att svara för vägförvaltningen. Ett formellt kommunalt övertagande väcker frågan om vägarnas skick och uttagande av gatukostnad, se avsnittet om vägstandard. Att utan kompensation ta över en dåligt underhållen väg från en annan väghållare skulle stå i konflikt med likabehandlingsprincipen utifrån att kommunen tagit ut gatukostnad i samband med detaljplanarbeten sedan 1982. I antagna styrdokument för vägförvaltningen i Härryda kommun anges också att underhållsskulden för de kommunala vägarna inte skall öka, d v s de "dolda" kostnaderna som motsvarar eftersatt underhåll skall inte växa ytterligare. Det finns dessutom ett samband mellan vägens standard och driftskostnadens storlek.

Att ta över fullgoda vägar, så snart tiden medger, och tills vidare utesluta övriga är inte heller ett rimligt alternativ. Lagstiftningen tillåter inte idag ett delat huvudmannaskap inom samma planområde och det kan knappast heller vara önskvärt att genom avgränsade detaljplaneändringar skapa en situation där endast de gator som har lägst kvalitet förvaltas i enskild regi. Huvudsyftet med ett kommunalt övertagande bör vara att skapa mer effektiva och logiska förvaltningsområden. En ytterligare splittring av vägnätet beträffande huvudmannaskapet verkar i motsatt riktning.

### 4. Formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn

En ändring av detaljplan från enskilt till kommunalt huvudmannaskap överför permanent ansvaret för vägar och gator till kommunen. Liksom i alternativ 3 behöver vägnätet uppfylla en viss godtagbar standard, eventuella förbättringsarbeten finansieras genom uttag av gatukostnadsavgift, i enlighet med PBL och den praxis som rått i Härryda kommun sedan 1982.

En fullständig översyn av tätorternas detaljplaner med enskilt huvudmannaskap skulle beakta en rad aspekter av samhällsplaneringen och resultatet blir då detaljplaner som moderniserats i flera avseenden. T ex kan förtätning bli möjlig och byggrätter tillkomma, vilket kan sänka gatukostnadsavgifterna, eftersom tillkommande fastigheter kan subventionera befintlig bebyggelse.

Hur snabbt en modernisering av befintliga detaljplaner kan ske beror på förvaltningens resurser. Beslutade omvandlingsområden eller VA-saneringszoner i Härryda kommuns tätorter finns emellertid redan med i den kommunala planeringen. Från det att ett planarbete påbörjas till dess att detaljplanen vinner laga kraft är det rimligt att beräkna en tidsåtgång på cirka tre-fem år, inklusive eventuella överklaganden.

De olika områdena har skilda förutsättningar beträffande förtättningsmöjligheter, tillväxttakt o s v. Detaljplanerna med enskilt huvudmannaskap i tätorterna Hindås, Rävlanda och Landvetter skulle sannolikt kunna moderniseras inom ramen för befintlig organisation på tjugo års sikt, i takt med gängse planering. Mölnlycke-Pixbo har inte motsvarande förutsättningar för förtätning mm, vilket innebär att en naturlig modernisering inte kommer att ske.

## Rekommenderat alternativ

Att i förlängningen åstadkomma en likvärdig förvaltning i likvärdiga områden förefaller vara mest långsiktigt hållbart. Inom detaljplanerat, tätbebyggt område pekar mycket på att det är kommunen som är bäst lämpad att vara väghållare.

Ett kommunalt huvudmannaskap för enskilda vägar i tätort kräver planändringar och bör enligt principen om likställighet ske på samma sätt som tidigare övertaganden, vilket innebär vissa standardkrav på vägen och uttag av gatukostnad.

En detaljplaneöversyn enligt alternativ 4 skulle med fördel kunna samordnas med den pågående översiktsplaneringen, där strategin från ÖP 2002 kan förtydligas och tätortsavgränsningar åskådliggöras. På detta sätt skapas inte en separat process där endast frågeställningar kring väghållningen hanteras (jämför alternativ 3), utan flera viktiga aspekter av samhällsplaneringen beaktas i en helhetssyn. Det stärker allmänintresset och motiverar ett starkare kommunalt engagemang. Sannolikt behöver en prioriteringsplan för detaljplanearbetet tas fram, analogt med tidigare VA-saneringsplan.

Strategiska förbindelser bör under alla omständigheter förvaltas av kommunen och i det fall det finns vägsträckor med uppenbart allmänintresse som idag har enskilt huvudmannaskap, så hindrar inte en mer övergripande tidplanering att separata beslut om snabbare övertagande fattas i enskilda fall.

Då en permanent lösning ligger flera år fram i tiden, och det kommunala driftsbidraget blivit kraftigt urholkat över tid, förefaller det vara rimligt att snarast se över bidragsnivåerna enligt alternativ 1. Förutom ett ökat driftsbidrag kan ett utvecklat bidrag till iståndsättning ge fastighetsägarna incitament att höja vägstandarden inför ett förestående byte av huvudmannaskap. En vägs skick vid övertagandet står förstås i proportion till eventuella gatukostnadsavgifter och genom god planering kan fastighetsägarnas kostnader för eventuella uppgraderingar minskas genom ett kommunalt iståndsättningsbidrag.

Kommunal drift av enskilda vägar i tätort (alternativ 2) löser vissa problem på kort sikt, men skapar också nya, inklusive liknande krav från övriga enskilda väghållare i kommunen. Det är inte heller en permanent lösning. Om beslutet om kommunal drift dras tillbaks vid ett senare tillfälle, så är fastighetsägarna sannolikt oförberedda att återta ansvaret för de egna vägarna, i synnerhet om engagemanget redan idag är lågt.

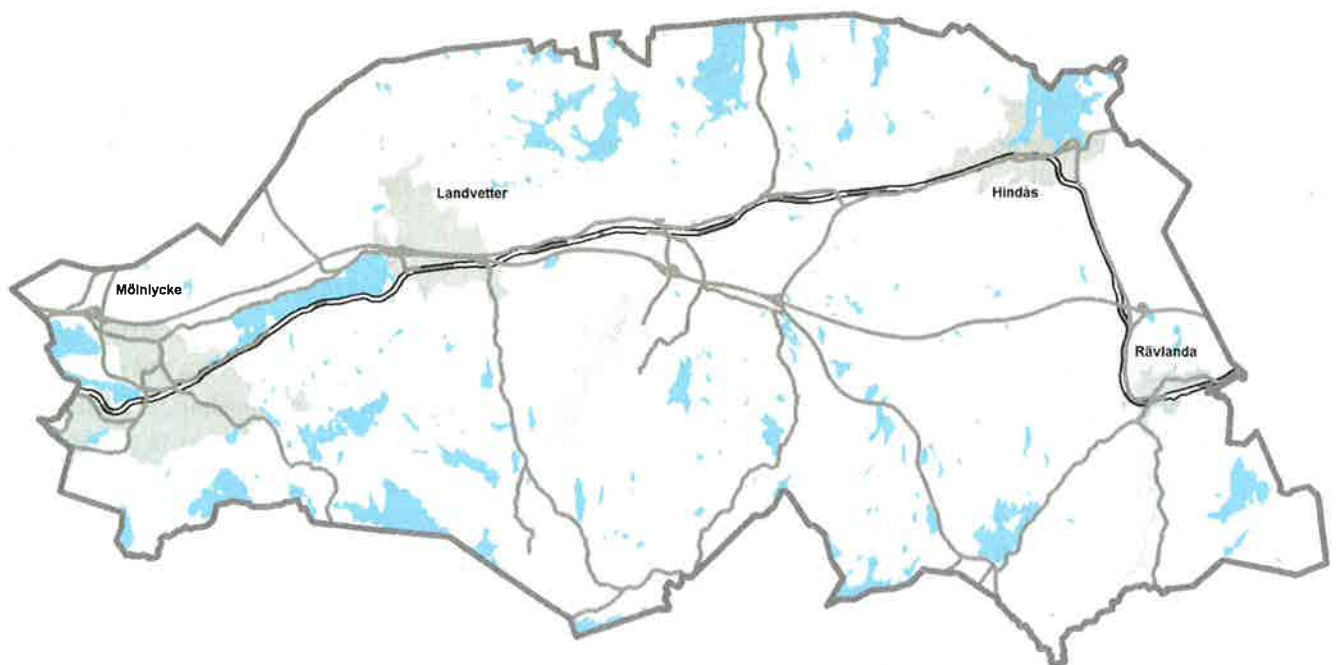
**Rekommenderat alternativ föreslås sålunda vara en kombination av handlingsalternativen 1, ”justering av det kommunala stödet till enskild väghållning” och 4 ”formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn”, vilket skulle förbättra situationen på kort sikt och på längre sikt skapa en permanent och hållbar lösning med avseende på väghållarskapet i kommunens större tätorter. Kombinationen av dessa alternativ skapar också bäst förutsättningar för en fördelning av kostnaderna mellan parterna.**





# HÄRRYDA KOMMUN

Sektorn för samhällsbyggnad  
Trafikverksamheten



## *FRÅGESTÄLLNINGAR KRING ENSKILD VÄGHÅLLNING I HÄRRYDA KOMMUNS STÖRRE TÄTORTER*

---

PUBLIKATION 2010:04



## SAMMANFATTNING

Genom bebyggelseutvecklingen har det över tid uppstått en svåröverskådlig blandning av kommunala respektive enskilda gator och vägar i flera av Härryda kommuns tätorter. En framgångsrik enskild vägförvaltning kräver engagemang från de lokala brukarna, men det är svårt att upprätthålla en naturlig samverkan kring ett allt mer splittrat område, i synnerhet om de som flyttar in har dålig kunskap om vad enskild väghållning innebär.

Tätorternas större vägföreningar har genom en enkät fått möjlighet att ge sin syn på fördelar och nackdelar med enskild vägförvaltning i Härryda kommun. I enkätsvaren har bland annat frågor om rättvisa och ”dubbelbeskattning” lyfts fram.

Drift och underhåll av kommunala gator och vägar finansieras via skattsedeln, medan de lokala fastighetsägarna själva bekostar de enskilda vägarna, utan att för den skull erhålla någon skattelättnad. Eventuella upplevda nackdelar med enskilt huvudmannaskap förefaller inte heller kompenseras genom lägre fastighetspriser, eftersom vägens förvaltningsform sällan är en prioriterad faktor vid husköp.

Även om det finns undantag så märks det inte sällan en skillnad i standard mellan kommunala och enskilda gator, särskilt som alla kvalitetshöjande åtgärder i det enskilda vägnätet står i direkt proportion till vad de berörda fastighetsägarna kan och vill betala. När nya kommunala gator anläggs tar Härryda kommun ut en obligatorisk gatukostnadsavgift av fastighetsägarna, vilket underlättar att gator kan byggas med hög standard. Enskilda vägar som i förekommande fall ansluts till det kommunala vägnätet uppgraderas till en godtagbar standard och kostnaden för detta debiteras de tillhörande fastigheterna i samband med övertagandet.

Den mest hållbara lösningen på sikt torde vara att åstadkomma en likvärdig vägförvaltning i likvärdiga områden och mycket talar för att kommunen är bäst lämpad att vara väghållare inom tätbebyggt, detaljplanerat område. En förutsättning för att inom dessa områden formellt överföra ansvaret till kommunen är att detaljplanerna ändras från enskilt till kommunalt huvudmannaskap. I samband med planarbetet bör även andra frågeställningar än bara vägförvaltningen hanteras, för att få till stånd fullt moderniserade detaljplaner som beaktar alla aspekter av samhällsplaneringen i en helhetssyn. Att revidera detaljplaner är emellertid tidskrävande och en tidplan bör upprättas, vilken med fördel samordnas med Härryda kommuns nya översiktsplan. Hur snabbt processerna kan ske beror på hur mycket resurser som tillförs planverksamheten.

I väntan på formellt kommunalt övertagande finns det anledning att utveckla det nuvarande kommunala stödet till enskild väghållning, vilket har urholkats kraftigt sedan 1970-talet. Driftsbidraget är lågt jämfört med många andra kommuner och en höjning skulle dels kompensera för långvarig eftersläpning och dels minska den upplevda ekonomiska skillnaden mellan enskild och kommunal väghållning. Då en minimistandard kommer att krävas vid en senare anslutning till det kommunala vägnätet kan ett riktat iståndsättningsbidrag till enskilda vägar också bidra till en förberedande kvalitetshöjning, vilket kan påverka storleken på eventuell gatukostnad.

Konsult: Artikulator konsult  
Författare: Pether Ribbefors  
Beställare: Härryda kommun, Sektorn för samhällsbyggnad  
Kontaktperson: Björn Sundén, 031-724 61 00  
Publiceringsdatum 2011-05-16

## INNEHÅLL

1.	Syfte med utredningen	5
2.	Avgränsningar och definitioner	5
3.	Befolknings- och trafikutveckling	6
3.1	Härryda kommuns tätorter	6
4.	Ansvar för vägar och gator	7
4.1	Väghållaransvar i Härryda kommun	7
4.2	Allmän respektive enskild väg	7
4.3	Mest lämpad skall ansvara för vägen	7
4.4	Regler igår och idag	8
4.5	Praktisk samverkan igår och idag	9
4.6	Storleksförhållanden mellan kommunal och enskild väghållning	9
5.	Villkor för enskild väghållning	10
5.1	Kostnader och intäkter	10
5.2	Omförrättning och reviderade andelstal	10
5.3	Moms	11
5.4	Lokalt självbestämmande och engagemang	11
5.5.	Utmaningar för enskild väghållning	11
5.5.1	Blandning av huvudmannaskap – ett problem	12
6.	Fakta om tätorternas vägföreningar	13
6.1	Pixbo GA:2	13
6.2	Mölnlycke GA:8	14
6.3	Landvetter GA:10	16
6.4	Bråtared GA:5	18
6.5	Hindås GA:1	19
7.	Vägstandard	20
7.1	Detaljplan anger förutsättningarna	20
7.2	Kommunal vägstandard	20
7.3	Likvärdig standard i likvärdiga områden – ”ortens sed”	21
7.4	Gatukostnad	22
7.5	Underhållsskuld	23
7.6	Gatukostnadsutredning och standardhöjning	23
7.7	VA-sanering och tillkommande bebyggelse	24
7.8	En ny gatulagstiftning i framtiden?	24
8.	Kommunala trafikmål	25
8.1	Styrdokument för trafikverksamheten	25
8.2	Kommunala vägar – kostnadsförhållanden	26
9.	Offentligt stöd till vägföreningar	27
9.1	EU-bidrag: strukturfondsstöd och landsbygdsstöd	27
9.2	Statliga bidrag	27
9.3	Kommunalt stöd	28
9.4	Stöd från Härryda kommun	29
9.5	ROT-avdrag	29
10.	Referenskommuner	30
10.1	Stor-Malmö	30
10.1.1	Vellinge	30



10.2	Stockholmsområdet	31
10.3	Göteborgsregionen	32
10.3.1	Lerum	32
10.3.2	Mölndal	33
10.3.3	Bidragsnivåer i några närliggande kommuner	34
11.	<b>Rättvisande fastighetspriser?</b>	35
11.1	”Dubbelbeskattning”	35
11.2	Nedsättning av taxeringsvärdet	35
12.	<b>Möjliga handlingsalternativ</b>	38
12.1	Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning (alternativ 1)	38
12.2	Kommunal finansiering av driften av enskilda vägar, men med oförändrat huvudmannaskap (alternativ 2)	39
12.3	Formellt kommunalt övertagande genom ändring av detaljplan, med enda syfte att föra över väghållarskapet (alternativ 3)	40
12.4	Formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn (alternativ 4)	40
13.	<b>Rekommenderat alternativ</b>	41
14.	<b>Vidare utredningsbehov</b>	42
14.1	Enskilda vägar i tätort där detaljplan saknas	42
14.2	Enskilda vägar utanför tätort	42
14.3	Val av huvudmannaskap i tillkommande områden	43
14.4	Kommunal bidragsadministration och väglängder	43
14.5	En effektiv tätortsdefinition	43
14.5.1	Nuvarande nyckelkodsområden kontra kommande översiktsplan	43
14.5.2	Tättbebyggt område	44
14.5.3	Jämförelse med verksamhetsområde för VA	47
14.6	Relationsbyggande och information	48
15.	<b>Källförteckning och referenser</b>	49
15.1	Tryckta källor	49
15.2	Lagstiftning och myndighetsinformation	49
15.3	Artiklar	50
15.4	Kommunala dokument	50
15.5	Databaser och Internet	51
15.6	Övriga referenser	51

#### Bilagor:

- Tätortskarta över Mölnlycke-Pixbo
- Tätortskarta över Landvetter
- Tätortskarta över Hindås
- Tätortskarta över Rävlanda
- Kopia av enkätformulär

## 1. SYFTE MED UTREDNINGEN

Kommunfullmäktige gav enligt § 159/2006 kommunstyrelsen i uppdrag att belysa frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter. Målet med utredningen är att föreslå en strategi för hantering av de enskilda vägarna i tätort med beaktande av långsiktig hållbarhet ur perspektiven trafiksäkerhet och miljö, samhällsplanering, rättvisa, likställighet och ekonomi. Ingående moment:

- Jämförelse av kommunalt och enskilt väginnehav i kommunens tätorter Mölnlycke, Pixbo, Landvetter, Hindås och Rävlanda med avseende på bakgrund, villkor och proportioner.
- Redogörelse för möjliga handlingsalternativ för det framtida kommunala engagemanget, ända upp till ett fullt övertagande av de enskilda vägarna.
- Beskrivning av kommunal normalstandard.

Större delen av utredningsarbetet skedde under 2009 och en kortversion av slutdokumentet publicerades i juni 2010. Huvuddokumentets datering avser publiceringsdatum, informationen har ej uppdaterats.

## 2. AVGRÄNSNINGAR OCH DEFINITIONER

- Utredningen omfattar detaljplanerade områden inom tätorterna Mölnlycke, Pixbo, Landvetter, Hindås och Rävlanda. För att definiera de sammanhängande tätorterna har gränser för nyckelkodsområden använts, analogt med andra förekommande planeringsdokument i Härryda kommun. Denna tätortsavgränsning följer inte nödvändigtvis definitioner från SCB eller andra standarder.
- Undantag från ovanstående utredningsområde är Kobacka vägsamfällighet, som ligger inom nyckelkodsområdesgränsen för Mölnlycke–Pixbo. I dialog med uppdragsgivaren har detta delområde inte ingått i utredningen eftersom det är en tydligt avgränsad väg med ett litet antal fastigheter.
- Undantag är också Rambergets villaförening, som ligger inom nyckelkodsområdesgränsen för Landvetters tätort. Även denna förening är av mindre omfattning och delområdet är dessutom redan utpekad som omvandlingsområde, tillsammans med Landvetters Backa.
- Frågeställningar som rör gatubelysning har inte tagits med, då dessa är föremål för en separat utredning.
- 1998 ersattes lagen om enskilda vägar av anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter. Begreppen samfällighetsförening, vägsamfällighet och vägförening används ibland omväxlande i dagligt tal samt förekommer av tradition i namn. Utredningen försöker att i möjligaste mån använda det generella begreppet *enskild väghållare*.
- Den statliga myndigheten Vägverket ersattes 1 april 2010 av Trafikverket, men i utredningen görs referenser till Vägverket.
- Begreppet *tillgänglighet* avser möjligheter för personer med funktionsnedsättning att bruka infrastruktur i form av gata, trottoar eller motsvarande.
- Begreppet *framkomlighet* avser förutsättningarna för bilister, cyklister och fotgängare att ta sig fram med hänsyn till en vägs beskaffenhet och kapacitet.
- Begreppen *gator och vägar* används ibland omväxlande, men har samma betydelse.

### 3. BEFOLKNINGS- OCH TRAFIKUTVECKLING

Härryda kommun bildades 1971 genom en sammanslagning av Råda, Landvetters och Björketorps kommuner. Idag är Härryda en förortskommun med stor inflyttning, genomsnittsåldern är den lägsta i Göteborgsområdet. Under 2008 ökade befolkningen med 1,9 % och Härryda kommun hade vid årets utgång 33 580 invånare. Cirka 11 000 invånare lämnar varje dag kommunen för att arbeta, medan ungefär 7 500 personer kommer till arbetsplatser i Härryda kommun. 2007 fanns 12 409 bostäder i kommunen, varav 73 % utgjordes av småhus.

Kommunens bostadsförsörjningsprogram anger riktlinjerna för expansion samt bostadsbyggandets omfattning. Härryda kommun har satt upp ett enprocentsmål för befolkningstillväxten över tid, vilket innebär att bostadsbyggandet behöver förhålla sig till detta mål. Nya bostäder kräver även ofta nya gator.

I takt med den ökade befolkningen och den tätare bebyggelsen har trafiken också blivit mer intensiv, i synnerhet som många hushåll idag har fler än en bil. Bilpendling har ökat jämsides med regionförstoringen.

#### 3.1 Härryda kommuns tätorter

Av kommunens invånare bor 29 872 (89 %) i tätort och 3 708 (11%) i glesbygd (siffror från 2008). I tabellen nedan har de i denna utredning förekommande tätorterna markerats med fetstil.

<u>Tätort</u>	<u>Invånarantal</u>
<b>Mölnlycke-Pixbo</b>	<b>15 289</b>
<b>Landvetter</b>	<b>7 011</b>
<b>Hindås</b>	<b>2 770</b>
<b>Rävlanda</b>	<b>1 921</b>
Härryda	1 773
Hällingsjö	854
Tahult	842
Benareby	690
Björred	601
Eskilsby-Snugga	569
Rya	481
Stora Bugärde	473
Nya Längenäs	267

## 4. ANSVAR FÖR VÄGAR OCH GATOR

### 4.1 Väghållaransvar i Härryda kommun

*Väghållaren* är den som är ansvarig för att vägen med dess anordningar hålls i stånd och är farbar. Sveriges vägnät består av i storleksordningen 9 800 mil statliga vägar, 4 100 mil kommunala gator och drygt 28 000 mil enskilda vägar (varav över hälften är skogsbilvägar). Vägnätet i Härryda kommun har följande grova uppdelning:

- Staten ansvarar för de genomgående stråken och tätortssammanbindande vägarna.
- Kommunen ansvarar företrädesvis för delar av gatunätet inom tätbebyggt område men även för vissa viktiga sträckor utanför tätbebyggt område samt kommunens gång- och cykelvägar.
- De vägar som inte är statliga eller kommunala ansvarar vanligtvis en samfällighets- eller vägförening för.
- Härryda kommun ansvarar för skötseln av cirka 115 km kommunal väg samt 80 km gång- och cykelväg. Enskilda väghållare ansvarar för ungefär 590 km väg och Vägverket för cirka 190 km.

### 4.2 Allmän respektive enskild väg

En allmän väg har stat eller kommun som väghållare, som då svarar för drift och underhåll. Förutsättningarna för väghållning av allmänna vägar regleras i väglagen och huvudmannaskapet för vägar och gator i tätort styrs av anvisningar i plan- och bygglagen.

Med enskild väg avses en väg som inte är allmän väg eller kommunal gata. De enskilda vägar, som förekommer i denna utredning, är gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en *samfällighetsförening*, men också begreppen vägsamfällighet och vägförening lever kvar från tiden före 1998, då annan lagstiftning gällde. En *vägförening* avser en vägorganisation som förvaltar vägar i mer tätbebyggda områden. Regelverket styrs idag av anläggningslagen samt lagen om förvaltning av samfälligheter. Andra exempel på gemensamhetsanläggningar – nyttigheter som betjänar flera fastigheter – kan vara vatten- och avloppsanläggningar, lekplatser, sophus, garage, parkeringsplatser, bad- och båtplatser, parabolantennor och bredbandskablar. Finansiering av drift och underhåll åvilar medlemsfastigheterna.

### 4.3 Mest lämpad skall ansvara för vägen

Oavsett organisationsform är väghållaren skyldig att tillgodose trafiksäkerhet, miljökrav etc. I vissa delar av Sverige blir allmänna vägar allt mindre trafikerade och lämpar sig kanske därför bättre för enskild väghållning. På andra ställen, inte minst i storstadsområdena, upplever tidigare landsbygds- och sommarstugeområden en ökad trafik på de enskilda vägarna. Förhållanden ändras med tiden, men gränserna för när det är lämpligt att byta väghållare är inte knivskarpa. Grundprincipen är att väghållarskapet skall vara rationellt utifrån förutsättningarna – den som är bäst lämpad att sköta förvaltningen skall ansvara för vägen.

Enskild väg får enligt väglagens § 21 förändras till allmän om den *"behövs för allmän samfärdsel"* eller är *"synnerlig betydelse för det allmänna"*. Detta brukar på olika sätt tolkas genom kriterier avseende trafikmängd, storlek på befolkning som berörs, andel främmande trafik och vägdelens längd. En stor del av kriterierna som ofta tillämpas handlar om förbindelse till allmänna inrättningar, med vilket menas till

exempel kyrkor, sjukhus och järnvägsstationer. Ett aktuellt exempel från Härryda kommun är Stationsvägen i Härryda (väg 546.01), där Vägverket har föreslagit att huvudmannaskapet ändras till enskild väghållning, eftersom järnvägsstationen har lagts ner.<sup>1</sup> Trafiken uppmättes år 2000 till 110 fordon per dygn. Inför överlämnandet planerar Vägverket att rusta upp vägen i samråd med den enskilda väghållare, som därefter tar över ansvaret.

Tahultsvägen i Landvetter är ett annat jämförelseobjekt, där Landvetters vägförening anhållit om att Härryda kommun skall bli huvudman. Den enskilda vägen har över tid fått mer genomfartskaraktär, snarare än att vara start- och målpunkt för lokal trafik, 2009 var trafiken ca 1300 fordon ett vardagsmedeldygn. Trafikmängden samt det faktum att kollektivtrafik trafikerar vägen indikerar ett allmänintresse.<sup>2</sup> Även i detta fall behöver parterna komma överens om villkoren för övertagandet.

#### 4.4 Regler igår och idag

En historisk tillbakablick kan vara på sin plats för att förklara det ”lapptäcke” av kommunala respektive enskilda vägar som har uppstått i flera av Härryda kommuns tätorter. Liknande situationer återfinns på andra orter i Sverige.

I samband med bebyggelseplanering användes fram till 1987 två olika sorters planer, *stadsplan* och *byggnadsplan*. En stadsplan hade kommunalt huvudmannaskap och var avsedd att gälla för en stad eller tätort. Där fanns en koncentration av invånare och verksamheter och det var därför rimligt att kommunen skulle ta ett större ansvar. Utanför tätorterna tillämpades istället byggnadsplan med enskilt huvudmannaskap, där exploaterings- och underhållskostnader delades mellan de berörda fastighetsägarna.

Bl a av kostnadsskäl förekom det att kommuner i Sverige tillgrep byggnadsplan istället för stadsplan, om valmöjligheten fanns. När plan- och bygglagen (PBL) infördes 1987 så ersattes de tidigare planeringsinstrumenten av begreppet *detaljplan*, med huvudmannaskap utifrån liknande principer. Den nya lagstiftningen jämställde tidigare stadsplaner med detaljplaner där kommunen var huvudman, medan gamla byggnadsplaner betraktades som detaljplaner med enskilt huvudmannaskap.

PBL lämnar inte samma utrymme för tolkning av vem som skall vara ansvarig för ett detaljplaneområde, huvudregeln säger att kommunen skall vara huvudman för allmänna platser (inklusive vägar) om det inte finns synnerliga skäl för annat. Hade gatorna i tätort anlagts idag, så skulle kommunalt huvudmannaskap gälla, men lagstiftningen tillämpas inte retroaktivt. Miljöer som tidigare var betydligt mindre stadslika har i många fall utvecklats till moderna tätorter, där förutsättningarna har ändrats men gamla planer med enskilt huvudmannaskap lever kvar. I takt med bebyggelseutvecklingen har också nya detaljplaner införts, där kommunen är huvudman. Inom dessa områden skall kommunen enligt lag vara väghållare och många gator har i samband med detta förrättats bort från de enskilda väghållarna, ibland med svåröverskådliga vägnät som följd.

På flera platser i tätorterna saknas detaljplan helt och väghållningen sker där i enskild regi. Dessa ”vita fläckar” ligger utanför utredningsområdet.

---

<sup>1</sup> Skrivelse från Vägverket, 2009-10-27, beteckning VV 2009/10377 A

<sup>2</sup> KS § 53/2009, Härryda kommun

## 4.5 Praktisk samverkan igår och idag

De splittrade förvaltningsområdena har inte uppstått över en natt och olika former av praktiska samverkanslösningar har förekommit över tid. Det har funnits en lång relation mellan Härryda kommun (inklusive storkommunens föregångare) och i första hand de stora vägföreningarna i kommunens tätorter. Under decennierna fram till 1980-talet dokumenterades ofta inte förhållandena och politisk behandling av stöd och samverkansformer var inte heller alltid regel. Några exempel på kommunala subventioner till enskilda väghållare som varit förekommande med dåvarande arbetsätt:

- Förmånliga priser på kommunala entreprenadtjänster.
- Utförda kommunala entreprenadtjänster i större omfattning än egentligen avtalat.
- Vägföreningar som skötte kommunala vägar (drift och i vissa fall underhåll) fick förmånlig ersättning för detta.
- Fritt användande av kommunens kopiatorer och portokuvert.
- Kostnadsfri vägbelysning.

Översyn av rutiner, nya prissättningsprinciper och andra förändringar har över tid gallrat ut detta svårvärderade stöd från Härryda kommun och distinktionen mellan enskild och kommunal väghållning har blivit mer strikt. Frågeställningar kring kostnadsfri vägbelysning, samt vilka vägar som skall belysas, är emellertid ännu inte lösta (se avgränsningar i kap 2).

## 4.6 Storleksförhållanden mellan kommunal och enskild väghållning

I Härryda kommuns vägbidragsregister upptas 107 olika vägsamfälligheter, med en sammanlagd väglängd av 240 555 meter. Det ger ett genomsnitt på 2 248 m per förening och medianlängden förvaltd väg är 1 345 m. 40 föreningar förvaltar en sammanlagd väglängd på under 1000 m per förening och 11 vägföreningar i kommunen har en sammanlagd väglängd av mer än 4 000 m.<sup>3</sup> De utvalda samfällighetsföreningarna förvaltar ganska stora tätortsnät i förhållande till kommunen:<sup>4</sup>

### Mölnlycke-Pixbo

Kommunala gator och vägar:	73 684 m
Mölnlycke vägförening:	12 576 m
Pixbo vägförening:	2 856 m

### Landvetter

Kommunala gator och vägar:	27 284 m
Landvetters vägförening:	34 953 m (inklusive landsbygdsvägar)

### Hindås

Kommunala gator och vägar:	10 113 m
Hindås vägförening:	5 826 m

### Rävlanda

Kommunala gator och vägar:	4 213 m
Bråtares-Rävlanda vägförening:	1 390 m

<sup>3</sup> Utdrag ur vägbidragsregistret – inte samma siffror som Nationella Vägdatan.

<sup>4</sup> Siffror från Nationella Vägdatan – inte samma information som vägbidragsregistret.

## 5. VILLKOR FÖR ENSKILD VÄGHÅLLNING

### 5.1 Kostnader och intäkter

Lantmäteriet är den myndighet som tar beslut om inrättande av gemensamhetsanläggningar och i samband med förrättningen bildas normalt en samfällighetsförening som skall ansvara för förvaltningen. En styrelse väljs av representanter för de ingående fastigheterna och på förslag av styrelsen skall föreningen på stämma besluta om hur stor avgift (utdebitering) som skall tas ut av medlemmarna.

Kostnaderna för anläggande, drift och underhåll fördelas på föreningens medlemsfastigheter utifrån deras *andelstal*, som på ett så rättvist sätt som möjligt skall reflektera den nytta som varje fastighet har av anläggningen. När det gäller en väg så skall andelstalet stå i proportion till den mängd trafik som genereras och klassificeringen utgår ifrån en fastighets användning av vägen, t ex permanentboende, fritidsboende, affär eller skola. Tidigare var huvudregeln att andelstalet var knutet till fastighetens taxeringsvärde.

Inte sällan är kommunen medlem av en samfällighetsförening, ifall en kommunal fastighet eller inrättning (t ex obebyggd tomt, skola eller daghem) ligger inom vägområdet. Denna fastighet bidrar då till samfällighetens ekonomi i proportion till sitt andelstal. På platser där det finns omfattande kommunal verksamhet är kommunen ofta en stor andelsägare och svarar därför för en motsvarande del av samfällighetsföreningens finansiering. Det skall emellertid inte ses som ett kommunalt bidrag, utan en kostnadsersättning på samma villkor som föreningens övriga medlemmar.

Både stat och kommun kan lämna bidrag till enskild väghållning, vilket behandlas i ett särskilt kapitel. Brukare, som inte är medlemmar av föreningen, kan ibland behöva betala för sitt nyttjande av vägen. Detta gäller i synnerhet vid exploatering, som inte sällan genererar tung trafik. En särskild slitageavgift kan då komma i fråga, för att kompensera medlemmarna för onormal förslitning. Större arbeten finansieras genom högre utdebitering, lån eller genom att fonder byggs upp över tid.

### 5.2 Omförrättning och reviderade andelstal

Fastigheternas andelstal fastställs genom lantmäteriförrättning och när förhållandena ändras kan det finnas anledning att göra en ny förrättning, för att upprätthålla en rättvis kostnadsfördelning. Gator kan också förrättas bort från samfällighetsföreningens ansvar, detta sker t ex när kommunen tar över en enskild väg. Då utträder också de tillhörande fastigheterna ur samfällighetsföreningen och betalar inte längre någon fortsatt avgift, eftersom kommunen står för fortsatt drift och underhåll. De uteblivna avgifterna kan emellertid resultera i en nettoförlust för samfällighetsföreningens ekonomi, ifall det är vägar av god kvalitet, med låga underhållskostnader, som övergår till kommunal förvaltning.

När vägensvaret förändras kan också resultatet bli svårskötta och ologiska områden. Kanske skulle det finnas förutsättningar för att dela upp en ”stympad” gemensamhetsanläggning i flera mindre, men den förhållandevis höga timtaxan för lantmäteritjänster kan lägga hinder i vägen för detta. På kort sikt kan det upplevas som billigare och enklare att behålla de befintliga gränserna, i synnerhet om det snart blir aktuellt med fler kommunala övertaganden och därmed nya förändringar. Dessutom krävs en ny förvaltningsorganisation för varje ny gemensamhetsanläggning, vilket det kanske inte finns lokalt engagemang till.

### **5.3 Moms**

I motsats till en kommun har en samfällighetsförening inte rätt att göra avdrag för moms, eftersom den förvaltar en gemensamhetsanläggning och inte anses sälja tjänster i näringsverksamhet till medlemmarna. Däremot har en medlem, som förutom att vara fastighetsägare också är näringsidkare, rätt att dra av sin andel av samfällighetens moms i den egna näringsverksamheten. Denna regel har kommit till för att en företagare (t ex en lantbrukare) skall vara i samma avdragsläge som om denne hade anlagt en helt egen väg.

Då en vägförening kan bestå av en blandning av näringsidkare och privatpersoner, samtidigt som näringsidkarna inte sällan även är boende, så har dagens momsregler ibland upplevts som orättvisa. Vägverket stod under 2007 i begrepp att tillsätta en utredning, som tillsammans med Riksförbundet Enskilda Vägar (REV), Lantmäteriverket m fl skulle belysa momsfrågan.

Ett tidsperspektiv på moms ger också vid handen att momsniån på 1970-talet var 17,65 %, jämfört med dagens 25 %, vilket innebär en försämring av köpkraften för en momspliktig väghållare, i synnerhet jämfört med en kommun, vilken har rätt att göra avdrag för moms.

### **5.4 Lokalt självbestämmande och engagemang**

Enskild väghållning är den överlägset vanligaste driftsformen i Sverige och under rätt förutsättningar kan det vara det bästa sättet att förvalta en väg på:

- De lokalt boende kan gemensamt komma överens om vilken standard som skall gälla, vägen blir därmed alldeles lagom anpassad utifrån lokala behov och önskemål.
- Trafiksäkerhetsåtgärder m m kan genomföras utan att man behöver gå omvägen via kommunen, som kanske måste göra andra prioriteringar, med hänsyn även till andra behov.
- Engagerade medlemmar sluter upp på årsmöte och väljer en lokalt välförankrad styrelse som har teknisk och ekonomisk kompetens samt kunskap om de lokala förhållandena. Kanske finns det bland medlemmarna också tillgång till specialkompetens eller utrustning
- Fastighetsägarna har ett intresse för sitt eget geografiska område och är bekanta med varandra samt är medvetna om gränserna för det gemensamma ansvaret.

### **5.5 Utmaningar för enskild väghållning**

Vägföreningarnas styrelser skall representera medlemmarna, vilket dock inte utesluter komplicerade avvägningsfrågor. Medlemmarna ställer inte sällan krav på styrelsen att trafiksäkerheten skall tillgodoses, samtidigt som det inte nödvändigtvis råder full enighet om åtgärderna, t ex farthinder. En barnfamilj och en i området boende hantverkare med stort transportbehov kan ha olika åsikter om framkomlighetens förutsättningar.

Trafiksäkerhetsåtgärder och standardhöjningar medför även kostnader, vilket kan betyda högre utdebitering bland medlemmarna. Några kan då prioritera en låg utdebitering framför ökad trafiksäkerhet eller höjd standard. Relationen mellan medlemmarna kan säkert också påverkas av olika trafikultur, växtlighet på tomter som begränsar sikten etc. Den lokala kännedomen, som ofta är en styrka för en vägföreningsstyrelse, kan i vissa fall vara en begränsning, i synnerhet då relationer mellan grannar är inblandade. En kommun kan på ett annat sätt anlägga ett mer objektiva perspektiv. En enskild vägförvaltning skapar förutsättningar för ett lokalt engagemang, men det finns ingen



närvaroplikt på vägföreningens årsmöte och styrelsen har ingen skyldighet att ge medlemmarna insyn i dokument och beslutsunderlag. En kommun omfattas av offentlighetsprincipen, men har å andra sidan inte samma möjlighet som en vägsamfällighet att ta lokala hänsyn, eftersom olika kommundelars behov och förutsättningar måste vägas mot varandra samtidigt som likabehandling är en viktig princip.

I likhet med trafiken så har miljö- och trafiksäkerhetskraven ökat över tid, vilket har gjort det mer kompetenskrävande att vara styrelsemedlem i en vägförening. Samtidigt har hela föreningslivet i Sverige under senare tid upplevt svårigheter att rekrytera förtroendevalda överlag. Vissa samfällighetsföreningar har löst denna bristsituation genom att hyra in kunniga personer som inte kommer från det område där vägarna ligger. Därmed har man möjlighet att lösa både underskottet på lämpliga kandidater och de ökande kompetenskraven, men samtidigt riskerar den lokala förankringen och representativiteten att tunnna ut.

### 5.5.1 Blandning av huvudmannaskap – ett problem

Den amerikanska statsvetaren Elinor Ostrom tilldelades 2009 Riksbankens pris i ekonomiska vetenskaper till Alfred Nobels minne för sin ”analys av ekonomisk organisering, särskilt samfälligheter”. Ostrom har studerat olika typer av förvaltning och har funnit att brukarföreningar ofta är mer framgångsrika än resurser som är helt privata eller reglerade av myndigheter. Kttet i en effektiv samförvaltning är tillit, vilket bygger på att det finns en närhet i brukarkollektivet. Man måste ha en relation med dem man delar sammanhang med. Ostrom har visat på åtta viktiga kriterier:

1. Den gemensamma resursen skall vara tydligt definierad och brukarna skall vara en tydlig och avgränsad grupp.
2. Arbetsinsatser och vinster från allmänningen skall fördelas rättvist.
3. Reglerna för förvaltning skall utformas i samförstånd med brukarna.
4. Brukandet av resursen, samt att reglerna följs, skall gå att övervaka på ett effektivt sätt.
5. Vid överträdelser skall det finnas en graderad sanktionsskala.
6. Det måste finnas effektiva metoder och arenor för att lösa konflikter.
7. Brukarnas rätt till resursen måste erkännas av myndigheterna.
8. Den gemensamma resursen skall helst ingå i ett system med flera olika nivåer.

Elinor Ostrom har även pekat ut några utmaningar för lokal förvaltning:

- Alltför många brukare.
- Brukarna kan ha för dålig kontroll över vem som får tillgång till resursen.
- Ett framgångsrikt brukande kräver tid, pengar och intresse.
- Resurssvaga eller nytillkomna/öerfarna brukare kan underminera en tidigare framgångsrik förvaltning.

Som tidigare beskrivits finns det inte absoluta gränser för när en förvaltningsform lämpar sig bättre än någon annan, utan till stor del måste en bedömning göras från fall till fall. En tydlig geografisk avgränsning är emellertid en viktig pedagogisk förutsättning för framgångsrik lokal förvaltning, i synnerhet när nya brukare flyttar in i ett område. Om det inte är uppenbart att man är en del av ett lokalt sammanhang, så tenderar engagemanget och intresset för förvaltningen att bli mindre.

## 6. FAKTA OM TÄTORTERNAS VÄGFÖRENINGAR

Informationen i detta kapitel kommer från Härryda kommuns vägbidragsregister, Nationella vägdatatabasen, vägföreningarnas hemsidor (i förekommande fall) samt enkäter som respektive vägförening har svarat på. *Respondenternas kommentarer är ordagrant återgivna från enkäterna*, en kopia av enkätformuläret finns som bilaga. Alla vägföreningar har inte svarat på alla frågor.

### 6.1 Pixbo GA:2

Vägföreningen bildades 1945-1946 efter beslut av Länsstyrelsen för att ansvara för skötsel och underhåll av vägarna i de mera tätbebyggda delarna av Pixbo. Redan före 1945 fanns en viss samverkan mellan markägarna och fastighetsägarna för att underlätta framkomligheten i området. Skötsel av några vägar skedde även i samverkan med Mölndals kommun, men dessa har förrättats bort. Mycket ideellt arbete har utförts under årens lopp och fram till 2005 utfördes mycket arbete av en eller två medlemmar. Idag köper föreningen tjänster såsom vinterväghållning (upphandling årsvis) och underhåll av Härryda kommun.<sup>5</sup>

Total väglängd:	2 423 m <sup>6</sup>
Total vägyta:	10 223 kvm
Årligt kommunalt bidrag:	1 999 kr

Avgift de senaste fem åren:

2005:	950 kr
2006:	950 kr
2007:	950 kr
2008:	1 465 kr
2009:	1 465 kr

Antal medlemsfastigheter: 162

Kommunala medlemsfastigheter:<sup>7</sup>

*Fastighetsnr    Fastighetsnamn samt ev verksamhet    Andelstal*

<i>Fastighetsnr</i>	<i>Fastighetsnamn samt ev verksamhet</i>	<i>Andelstal</i>
14112972	PIXBO 1:243	15
14112730	PIXBO 1:1	1
14112780	PIXBO 1:51	2

Största fördelarna med nuvarande driftsform:

- Lätt att ta snabba beslut som beror på lokala behov
- En vägförening bygger på närdemokrati
- Ideellt arbete
- Eget inflytande på trafikmiljön

<sup>5</sup> [www.pixbo-vf.se](http://www.pixbo-vf.se), 2009-06-02

<sup>6</sup> Information från Nationella vägdatatabasen, i kommunens vägbidragsregister anges 2 856 m

<sup>7</sup> FIR, Lantmäteriets fastighetsregister, 2010-02-08

#### Största nackdelarna med nuvarande driftsform:

- Medlemmarna upplever huvudmannaskapet som orättvist som innebär dubbelbeskattning utan att servicen förbättras i motsvarande grad.
- I och med att arbetet i vägföreningen bygger på ideellt arbete kan det innebära att förvaltningen av vägarna blir ojämn då det kan finnas perioder då det är svårt att mobilisera engagemang i styrelsen.

#### Övrigt:

- Föreningen tar ut slitageavgift så ofta det finns möjlighet.
- Inga statliga bidrag.
- Det kommunala bidraget är inte viktigt för föreningens ekonomi.
- Del av årsavgiften fonderas kontinuerligt till att täcka framtida investeringar.

#### Vägföreningens kommentarer till kommunalt övertagande:

”Pixbo vägförening anser att kommunen bör ta över driftansvaret för alla vägar inom föreningens område. Detta bör ske genom att kommunen tar över underhåll, snöröjning och övrig skötsel eftersom vägföreningens medlemmar redan betalar detta via kommunalskatten. Endast minimala medlemsavgifter behövs då för att sköta administrationen och kontakterna med kommunen. I och med att föreningen är formellt ansvarig för vägarna behöver inte en fullständig uppgradering av vägarna ske omedelbart. Uppgraderingen kan ske gradvis och på sikt kan vägföreningen avvecklas helst. På det sättet kommer inte vägföreningens medlemmar känna att de dubbelbeskattas samt vägstandarden behöver inte uppgraderas omedelbart.”

## 6.2 Mölnlycke GA:8

Mölnlycke vägförening bildades 1956 och omfattade vid bildandet 646 fastigheter och bestod av åretrunthus samt fritidsbebyggelse. Bebyggelsen har över tid successivt omvandlats till permanentboende samtidigt som Mölnlycke har expanderat och blivit kommunens centralort. Härryda kommun sköter barmarks- och vintervägsunderhållet mot ersättning.<sup>8</sup>

Total väglängd:	12 219 m <sup>9</sup>
Total vägyta:	60 994 kvm
Årligt kommunalt bidrag:	8 803 kr <sup>10</sup>

#### Avgift de senaste fem åren:

2005:	920 kr
2006:	938 kr
2007:	957 kr
2008:	977 kr
2009:	995 kr

<sup>8</sup> [www.molnlycke-vf.se](http://www.molnlycke-vf.se), 2009-06-02

<sup>9</sup> 12 576 m i vägbidragsregistret.

<sup>10</sup> Mölnlycke Vägförening tar f n inte ute något bidrag.

Antal medlemsfastigheter: 691

**Kommunala medlemsfastigheter:<sup>11</sup>**

<i>Fastighetsnr</i>	<i>Fastighetsnamn samt ev verksamhet</i>	<i>Andelstal</i>
14107782	HULEBÄCK 1:34 (Furuhällskolan)	45
14109498	HÖNEKULLA 1:436	1
14109521	HÖNEKULLA 1:459	7
14108343	HULEBÄCK 1:608 (Gårdesskolan)	10

**Största fördelarna med nuvarande driftsform:**

- Möjligheten att påverka ekonomi och säkerhet

**Största nackdelarna med nuvarande driftsform:**

- Dubbelbeskattningen. Dels kommunalskatt till kommunala vägar och sedan avgiften till vägföreningen för de enskilda vägarna.

**Övrigt:**

- Det kommunala bidraget är inte viktigt för föreningens ekonomi.
- Föreningen tar ut slitageavgift endast vid extremt slitage.
- Framtida investeringar finansieras främst med lån.
- Inga statliga bidrag till drift eller upprustning.

**Vägföreningens kommentarer till kommunalt övertagande:**

”Styrelsen anser att ett eventuellt kommunalt övertagande behöver konsekvensbeskrivas med ett bättre underlag för ett ställningstagande och att varje fastighetsägare själv behöver ta ställning till förslagen. Styrelsen uppfattar dagens situation som så, att dagens standard på vägföreningens vägar är tillräcklig (behov av nytt slitlager finns ju alltid), kommunal standard efterfrågas inte bland föreningens medlemmar. De flesta fastighetsägare anser det helt fel att gräva upp och lägga om befintliga vägar och fakturera varje fastighetsägare med ca 120 000 – 140 000, för att uppnå kommunal standard på befintlig väg.

Styrelsen förslag är att kommunen tillhandahåller vinterväghållning och barmarksunderhåll, till varje villafastighet med helårsboende i detaljplanerat område, i samma omfattning som kommunen gör till motsvarande fastigheter i stadsplanerat område. Vägföreningarna finns kvar och utför det underhåll som inte ingår i den kommunala servicen (dikesrensning och dylikt). Om tjänsterna inte tillhandahålls så betalar kommunen, till vägföreningen ut ett bidrag som motsvarar den kommunala kostnaden, ca 700 kr + moms, per fastighet.”

---

<sup>11</sup> FIR, Lantmäteriets fastighetsregister, 2010-02-08

### 6.3 Landvetter GA:10

Landvetters vägförening förvaltar dels många vägar inom tätbebyggt område, dels långa sträckor på landsbygden, vilket skiljer ut föreningen från de övriga tätortsföreningarna. Vägarna på landsbygden har inte ingått i utredningen och föreningen förvaltar inga vägar inom detaljplanerat område, däremot ett antal vägar där detaljplan saknas.

Vägföreningen bildades 1967 genom sammanslagning med ett antal andra små föreningar i syfte att få en effektiv organisation som tog hand om vägarna i det då växande Landvetter. Den stora föreningen fick ca 45 km väg att underhålla och antalet medlemsfastigheter översteg 2 000 st. Under de gångna åren har ett stort antal fastigheter utgått ur föreningen samtidigt som väglängden inte har minskat i samma omfattning. Föreningen efterlyser nya krafter till styrelsearbetet<sup>12</sup>.

Total väglängd: 34 953 m (ofullständig mätning, omfattar även tätorts- och landsbygdsnät)

Total vägyta: 4 604 kvm<sup>13</sup>

Årligt kommunalt bidrag: 24 467 kr

Antal medlemsfastigheter: 806 (2008)

Avgift de senaste fem åren: [information saknas]

Kommunala medlemsfastigheter:<sup>14</sup>

<i>Fastighetsnr</i>	<i>Fastighetsnamn</i>	<i>Andelstal</i>
14115186	SKÅLLARED 1:113	1
14106948	GALLHÅLAN 1:4	6
14301864	LANDVETTER 4:130	1
14297773	HÅLTSÅS 1:7	4
14297019	BÅRHULT 1:112	3
14111773	LANDVETTERS-BACKA 1:4	1
14111774	LANDVETTERS-BACKA 1:5	1
14147561	LANDVETTERS-BACKA 1:166	1
14115201	SKÅLLARED 1:128	1
14116755	ÖNNERÖD 1:4	2
14147559	LANDVETTER 4:124	2
14114406	SALMERED 1:302	6

Största fördelarna med nuvarande driftsform:

Möjligtvis att skötseln kan utföras på ett effektivare och billigare sätt, mest på grund av ett ökat ideellt engagemang.

<sup>12</sup> [www.landvetter-vf.se](http://www.landvetter-vf.se), 2009-06-02.

<sup>13</sup> Ofullständig mätning i det register som kommunen har tillgång till.

<sup>14</sup> FIR, Lantmäteriets fastighetsregister, 2010-02-08

### Största nackdelarna med nuvarande driftsform:

Det är att de invånare som inte bor i stadsplanelagda områden via skattsedeln får betala dels för dessa områdes kostnader för vinter- och sommarunderhåll, för belysning samt dessutom med skattade medel betala skötseln av de vägar som ingår i respektive vägförening/samfällighet.

### Övrigt:

- Vägföreningen tar ut slitageavgift vid större ny- och ombyggnader samt vid större markarbeten, om avgiften överstiger 300 kr.
- Det kommunala driftsbidraget är oviktigt för föreningens ekonomi.
- Större arbeten finansieras genom en kombination av fondering, lån, förhöjd årsavgift och offentliga bidrag (landsbygdsvägarna kan ha rätt till statliga bidrag).
- Samfälligheten har inga eller små möjligheter att kunna sänka hastigheter och därigenom främja trafiksäkerheten, då besluten fattas hos myndigheter.

### Kommentarer till kommunalt övertagande:

”Föreningen vill att kommunen tar över skötsel, drift och underhåll av hela samfällighetens vägnät, men vägföreningen finns kvar juridiskt och kan uppbära statliga bidrag, som då tillfaller kommunen. Inga eller minimala avgifter tas ut och man behöver då ingen administration att tala om, enbart en formell styrelse som kan kalla till årsmöte. Med detta behövs ingen uppgradering av vägstandarden beträffande vägbredd. Diken kan läggas igen på lämpligt sätt så att vägkroppen fortfarande dräneras och ev vatten bortledes och vägbredden kan då ökas utan alltför stora kostnader.

Om nu inte kommunen kan ta över vägarna utan att behöva höja standarden, så borde det finnas möjlighet att antingen höja det kommunala bidraget rejält eller så skulle medlemmarna kunna dra av vägavgiften på den slutliga skatten. Den minskade skatteinkomsten skulle kompenseras med en liten höjning av den kommunala skattesatsen. Då är alla med och betalar kalaset.”

## 6.4 Bråtared GA:5

Bråtared-Rävlanda vägförening ligger i ett område där gatorna byggdes av kommunen på 1970-talet, men där driften därefter togs över av en vägförening.

Total väglängd: 1 266 m

Total vägyta: 8 350 kvm

Årsavgift de senaste fem åren: [information saknas]

Antal medlemsfastigheter: [information saknas]

Kommunala medlemsfastigheter:<sup>15</sup>

<i>Fastighetsnr</i>	<i>Fastighetsnamn</i>	<i>Andelstal</i>
14114082	RÄVLANDA 5:37	0,9
14114066	RÄVLANDA 5:21	0,9
14113982	RÄVLANDA 4:101	0,9
14105902	BRÅTARED 1:54	0,9
14114057	RÄVLANDA 5:12	0,9

Största fördelarna med nuvarande driftsform

- Att folk som bor inom området kan vara med och påverka standard, skötsel m m.

Största nackdelarna med nuvarande driftsform

- Dåliga bidrag.

Övrigt:

- Vägföreningen tar aldrig ut slitageavgift.
- Eventuella större arbeten finansieras genom lån och därmed förhöjd årsavgift.

Vägföreningens kommentarer till kommunalt övertagande:

- Föreningen prioriterar ett större driftsbidrag framför ett kommunalt övertagande.

---

<sup>15</sup> FIR, Lantmäteriets fastighetsregister, 2010-02-08

## 6.5 Hindås GA:1

Total väglängd:	4 175 kr
Total vägyta:	18 407 kvm
Årligt kommunalt bidrag:	4 078 kr
Antal medlemsfastigheter:	[information saknas]

### Kommunala medlemsfastigheter:<sup>16</sup>

<i>Fastighetsnr</i>	<i>Fastighetsnamn</i>	<i>Andelstal</i>
14107232	HARÅS 1:4 (Haråsskolan)	40
14116730	ÄLMHULT 1:101	5
14107448	HINDÅS 1:169 (Solåsen)	200
14107291	HINDÅS 1:9	20
14105051	BAGGATOMTEN 1:77	1
14107712	HINDÅS 1:433	60
14104995	BAGGATOMTEN 1:21	1
14107521	HINDÅS 1:242	2
14107298	HINDÅS 1:17	120

### Största fördelarna med nuvarande driftsform:

Inga.

### Största nackdelarna med nuvarande driftsform:

Att vi inom Hindås tätort både betalar för väghållningen via skattsedeln och via avgift till vägföreningen.

### Övrigt:

- Både det kommunala och det statliga bidraget är oviktigt för föreningens ekonomi.
- Föreningen önskar bättre bemötande från kommunens tjänstemän, vilket man anser markant har försämrats under de senaste åren.
- Föreningen ser med oro på att kommunen successivt tar över föreningens goda vägar, vilket leder till en nettoförlust.

### Vägföreningens kommentarer till kommunalt övertagande:

”Styrelsen anser att kommunen skall ta över samtliga vägar utom de små vägpartier som ligger i väster (Älmhultsvägen) och öster (liten väg parallellt med Rävlandavägen) samt Klockarevägen och södra delen av Haråsvägen.

Det finns en oro att kommunen kommer att ta ut full gatukostnadsavgift vid ett eventuellt övertagande trots att vägkropparna har god standard.”

<sup>16</sup> FIR, Lantmäteriets fastighetsregister, 2010-02-08



## 7. VÄGSTANDARD

### 7.1 Detaljplan anger förutsättningarna

För att bygga bostäder och vägar behövs en detaljplan. En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument som reglerar användningen av ett område med tomter, vägar, park m m under en bestämd tid, den s k genomförandetiden. Detaljplanen består av plankarta, planbestämmelser, planbeskrivning och genomförandebeskrivning, ofta görs också en miljökonsekvensbeskrivning. I detaljplanen kan man exempelvis se vilken byggrätt som hör till en viss fastighet. Lokalvägarnas dimensioner och beskaffenhet är en av de faktorer som påverkar hur bebyggelsen kan se ut.

Vägarnas standard ingår som en del i arbetet med detaljplanen. Exempel på det som ofta behöver göras är att en befintlig väg byggs om och dimensioneras för att tåla ökande trafik och tyngre transporter. Väggroppen kan även dräneras för att det inte ska bli tjälskador och siktförbättrande åtgärder kan vara nödvändiga. Regnvatten och smältvatten ska kunna avledas från vägen. Renhållningens och räddningstjänstens fordon måste kunna mötas, vända och också möta gående. Alltför branta lutningar på vägen åtgärdas helst och belysningen kan behöva förbättras. Det skall också finnas beslut om hur kostnader för vägar och andra allmänna platser ska fördelas på fastighetsägarna.

I detaljplanen regleras vilket huvudmannaskap det ska vara för allmänna platser. Enligt 6 kap 26 § i Plan- och bygglagen ska kommunen vara huvudman för vägarna inom detaljplanerat område om det inte finns särskilda skäl för annat. I kap 4.4 gjordes en historisk tillbakablick som förklarar varför det i utredningsområdena finns en blandning av detaljplaner med kommunalt respektive enskilt huvudmannaskap. Över tid har det i Härryda kommun skapats ett ackumulerat behov att modernisera gamla detaljplaner i flera områden, inte bara med avseende på vägar, utan på grund av en rad olika anledningar.

### 7.2 Kommunal vägstandard

Begreppet kommunal vägstandard är inte helt enkelt att definiera, utan beskriver snarare hur en ideal väg borde vara beskaffad. Det är svårt att alltid ligga i exakt fas med underhåll på alla platser och samtidigt som vägstandarden sjunker över tid genom slitage, skärps också regelkraven. En väg som inte nödvändigtvis blir kvalitetsmässigt sämre, måste ändå förhålla sig till skärpta krav.

En ny dagvattenpolicy i Härryda kommun har t ex påverkat hur diken bör utformas när nya gator och vägar anläggs. Många befintliga vägar blir då i ett slag otillräckliga i detta avseende. Detsamma gäller ny arbetsmiljölagstiftning, som t ex innebär att yrkesfordon inte längre får backa hur långt som helst. Acceptabla vändplatser måste därför tillskapas för att leva upp till de högre standardkraven.

Även om det inte finns något styrdokument som beskriver den kommunala vägstandarden i Härryda kommun, så kan man i korthet lista de viktigaste faktorerna:

#### Trafiksäkerhet:

- Vändplats och mötesmöjligheter
- Sikt och lutning
- Skyltning, vägmärken, belysning
- Säkerhetsanordningar (räcken, grindar, farthinder m m)
- Gång- och cykelbana

#### Kapacitet/dimensioner:

- Överbyggnad, förstärkningslager, bärlager
- Beläggning/ytskikt
- Bärighet

#### Miljö

- Avvattning
- Dike, bredd och utformning

### **7.3 Likvärdig standard i likvärdiga områden – ”ortens sed”**

Inte sällan framförs åsikten att enskilda vägar ofta har lägre standard än motsvarande kommunala vägar. Det är inte ägnat att förvåna, eftersom en lokalt anpassad standard och kostnadsnivå ju följer av enskild vägförvaltning. Fastighetsägarna, de närmaste brukarna, bestämmer i samråd vad som är rätt nivå för just deras område. Det finns sällan incitament att anlägga en väg med högre standard än vad som upplevs som nödvändigt. En kommun är däremot enligt 6 kap § 27 i PBL skyldig att upprätthålla en likvärdig standard i likvärdiga områden, vilket lämnar mindre utrymme för lokal variation. Om kommunen skulle anlägga och underhålla samtliga gator och vägar enligt samma standard i hela kommunen hade sannolikt kostnaderna ökat kraftigt.

Standardfaktorerna i kap 7.2 är alla viktiga, men beroende på topografi, bebyggelseutveckling m m kan man tillåta vissa eftergifter även vid kommunalt huvudmannaskap. Kriterierna för trafiksäkerhet, bärighet och avvattning måste emellertid alltid mötas, eftersom väghållaren har ett juridiskt ansvar för t ex översvämningar, skador och andra konsekvenser som beror på bristande standard. En enskild väghållare har samma juridiska ansvar, men behöver inte förhålla sig till vägstandarden i jämförbara områden på samma sätt som en kommun och de specifika riskerna är kanske mer överblickbara i ett lokalt förvalt område.

Brukarnas krav på vägstandard tenderar att öka när kommunen är väghållare, jämfört när motsvarande gator förvaltas enskilt. Det kan bero på flera saker:

- Prislappen för kvalitetshöjande åtgärder blir inte lika tydlig, eftersom hela skattekollektivet är med och betalar. Det ligger också nära till hands för de boende att göra jämförelser - vem vill bo vid en gata med sämre standard jämfört med övriga kommuninvånare?
- Det kan vara enklare att komma i kontakt med och ställa krav på kommunala tjänstemän jämfört med vägföreningsfunktionärer. Man kan vara mer mån om grannsämjan än den mer anonyma relation man har till kommunen.
- Kommunen kan upplevas ha större möjlighet, och även skyldighet, att t ex få till stånd trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Det kan också finnas motstridiga lokala önskemål, som kommunen kan förhålla sig till på ett mer objektivt sätt.

## 7.4 Gatukostnad

Förr ansvarade respektive fastighetsägare för anläggning och underhåll av gata och ledningar framför fastigheterna, men med kommunallagarnas införande och senare stadsplanelagen fick det offentliga ett större ansvar för att anlägga och underhålla gator. Standarden kom emellertid att variera och det var svårt att upprätthålla principen om att fastighetsägarna skulle lämna ersättning till staden för anlagd infrastruktur.

En ny stadsplanelag kom 1931, som tydliggjorde skyldigheten för ägare av fastigheter att bidra till iordningställande av gata och avloppsledning. I yttrandena inför lagens antagande framhöll fastighetsägarna att de inte hade större nytta av gatorna än andra användare, medan myndigheterna ansåg att nyttan var av högre grad hos fastigheter som var belägna invid respektive gata. I sammanhanget konstaterades också att gatans skick påverkade en fastighets värde. Enligt de nya bestämmelserna om gatukostnadsavgift kunde nu stadsfullmäktige bestämma om *"skyldighet för ägare av tomt att bidra till iordningställande av gata och avloppsledning"*. 1955 separerades kostnaderna för gator och ledningar i och med införandet av lagen om allmänna VA-anläggningar.

Redan 1982, fem år innan plan- och bygglagen kom, gavs Sveriges kommuner större möjlighet att ta ut kostnader för gator och andra allmänna platser av fastighetsägarna.<sup>17</sup> Landets kommuner har tillämpat dessa möjligheter på olika sätt, i Härryda kommun har förhållningssättet varit mycket konsekvent ända sedan lagändringen trädde i kraft. I sammanträdesprotokoll från Härryda kommuns fullmäktige 1982-04-05 kan man läsa om de nya förutsättningarna för uttagande av kostnader från berörda fastighetsägare<sup>18</sup>, Härryda kommun har sedan dess konsekvent tagit ut kostnad för gatubyggnad, skattekollektivet har inte subventionerat fastighetsägare vid kommunala gator.

Själva gatukostnadsavgiften kan uppträda på olika sätt. När Härryda kommun säljer tomter genom den kommunala tomtkön så specificeras de ingående kostnaderna på fakturan:

- Tomtpris
- Gatukostnad
- VA-anslutning
- Elkostnad

Gatukostnaden skulle strängt taget inte behöva specificeras, utan den faktiska kostnaden för vägen kunde läggas ovanpå på tomtpriset istället, vilket några kommuner tillämpar. Kommunen kan också sälja tomter till en exploatör, som anlägger bebyggelse och vägar och som sedan säljer till marknadspris. I priset till slutkund ingår då de gator, som exploatören har anlagt enligt kommunal standard. Gatorna kan utan ytterligare åtgärder anslutas till det kommunala vägnätet, eftersom de i regel är jämförbara med kommunens vägar. När en begagnad fastighet sedan säljs av den förste köparen så är kostnaden för gatubyggnaden redan reglerad och kommunen finansierar den fortsatta driften. Nästa köpare behöver inte förhålla sig till kostnader för gatan, vare sig drift eller underhåll.

---

<sup>17</sup> SFS 1981:872 (ändring i byggnadslagen) samt SFS 1981:873 (ändring i byggnadsstadgan)

<sup>18</sup> Dnr 1982.56 035.359, Sammanträdesprotokoll Härryda kommun

## 7.5 Underhållsskuld

En helt nybyggd gata med hög standard har generellt låga kostnader för drift och underhåll. En väg som tvärtom är i ett akut åtgärdsålag kräver omedelbara investeringar för att inte vara rent olaglig med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. En vägs verkliga skick kontra det skick den borde vara i kan definieras som *underhållsskulden*.<sup>19</sup>

Med *basstandardnivå* avses ett skick, där underhållsskulden inte ökar; väghållaren drabbas inte av konsekvenser eller kapitalförstörelse p g a otillräcklig underhållsinsats i ett tidigare skede. Genom planerat underhåll kan basstandardnivån upprätthållas och skulden ökar därmed inte. Ju bättre en väg underhålls, desto längre håller den och driftskostnaderna kan därmed också hållas låga.

## 7.6 Gatukostnadsutredning och standardhöjning

Inför att en enskild väg övergår till kommunalt huvudmannaskap genomför Hälaryda kommun en *gatukostnadsutredning* i samband med detaljplanarbetet. En bedömning av standarden görs, eventuella förbättringar kalkyleras och fördelningsnyckel för kostnaderna tas fram. Enklare åtgärder, t ex byte av asfaltsbeläggning, motiveras inte ett uttagande av gatukostnad enligt vad som anges i plan- och bygglagen. En helt fullgod väg kräver sannolikt inga åtgärder alls.

Ofta uppgraderas en väg i samband med övergång från enskilt till kommunalt vatten och avlopp (VA) i ett område. Om vägen samtidigt skall bli kommunal, och man ändå gräver ner VA-ledningar, är det mest rationellt att vid samma tidpunkt även rusta upp vägen i enlighet med kommunala standardkrav. *Kommunalt VA* är en tydlig faktor som påverkar en fastighets värde, eftersom fastighetsägarna får nytta av en förhöjd standard, däremot förefaller inte *kommunal väghållning* ha samma effekt på marknadspriset (se kap 11).

Om det redan finns fullgod VA-infrastruktur behöver inte vägen byggas om av den anledningen. En standardhöjning av själva gatumiljön skulle förstås komma de boende till del även utan en VA-utbyggnad, men eftersom kostnaderna för dessa förbättringar antagligen inte avspeglar sig i ett proportionerligt förhöjt fastighetsvärde är de boende inte sällan nöjda med den vägstandard de redan har, även om gatan skulle vara i förhållandevis dåligt skick. Om man som fastighetsägare inte anser sig kunna räkna hem kostnaden för gatubyggnaden, vare sig genom upplevelsen av en bättre gata eller genom ett ökat fastighetsvärde, så är man troligtvis inte särskilt intresserad av en "onödig standardhöjning", som bara kostar pengar. Detta återspeglas också i enkätsvaren (se kap 6).

Samtidigt kan inte kommunen ta över en väg som inte uppfyller baskraven utan att riskera ett oöverblickbart juridiskt och ekonomiskt ansvar som påverkar alla skattebetalare i kommunen. Detta i synnerhet som många fastighetsägare i kommunen själva har fått betala gatubyggnadskostnad för fullgoda vägar sedan lagändringen 1982. I det fall kommunen idag, utan kompensation, skulle överta ansvaret för vägar som inte uppfyller standard, kan frågan om likabehandling väckas.

Att bara ta över ansvaret för fullgoda vägar, t ex genom framtagande av flera avgränsade detaljplaner, är inte heller ett rimligt alternativ, eftersom de enskilda väghållarna då bara skulle förvalta de allra sämsta vägarna. Dessutom skulle det sannolikt resultera i ett än värre lapptäcke av kommunala och enskilda

---

<sup>19</sup> Delrapport underhållsskuld och prognos 2009 – 2018, Hälaryda kommun

vägar med ännu mer otydliga förvaltningsgränser som följd.

## **7.7 VA-sanering och tillkommande bebyggelse**

När en ny kommunal gata anläggs i Härryda kommun, eller en befintlig uppgraderas, så förtydligar en gatukostnadsutredning de inbördes förhållandena mellan de berörda fastigheterna. Totalkostnaden för byggnationen slås ut på de ingående fastigheterna utifrån deras framräknade andel.

I det fall nya fastigheter tillkommer i samband med byggnationen så får dessa ett högre andelstal än de befintliga och betalar alltså en större andel av kostnaderna. Denna kostnadsöverföring mellan nya och befintliga fastigheter är möjlig eftersom det finns en efterfrågan på såväl bostäder som kommersiella fastigheter. En avfolkningskommun i t ex Norrlands inland kan inte hantera befintliga fastigheter på detta sätt, eftersom det sannolikt inte finns några tillkommande köpare. Då kan kostnaderna endast slås ut på befintliga fastigheter eller subventioneras av kommunens skattebetalare.

Härryda kommun har över tid tillämpat denna princip när områden blivit föremål för VA-sanering, där enskilda avlopp har ersatts med kommunalt VA. Om de befintliga fastigheterna själva skall dela på den totala kostnaden, så kan det röra sig om mycket höga belopp per fastighet, kanske mer än vad fastigheten är värd i extrema fall. Samtidigt kan inte skattekollektivet eller det övriga VA-kollektivet utan vidare subventionera sanering av ett område, när standardhöjningen också tillför värde åt respektive fastighet, vilket kan konstateras genom ökade fastighetspriser.

I samband med VA-sanering i Härryda kommun har man därför samtidigt planerat för nyexploateringar, som dels bidrar till bostadsförsörjningen och dels tillskapar ett antal nya fastigheter, som kan subventionera byggnadskostnaderna. De ursprungliga fastigheterna har en gång betalat för den väg som fanns från början, varför det är rimligt att de inte skall betala lika mycket som nybyggnationer. Sanering ihop med förtätning är således en metod att fördela kostnader.

## **7.8 En ny gatuavgiftslagstiftning i framtiden?**

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har lämnat ett förslag om att slopa de nuvarande reglerna för skattefinansiering av byggande och underhåll av kommunala gator. Istället föreslås att en *särskild lag om kommunal gatuhållning* införs, där kommunen ges rätt, men inte skyldighet, att ta ut en självkostnadsavgift för vägkostnaderna, i likhet med lagstiftningen för vatten och avlopp. För att inte orsaka en ren skattehöjning så skulle kommunalskatten sänkas som kompensation.

En gatuavgift av detta slag skulle ge kommunen incitament att ta över vägar, fler anslutna fastigheter genererar då intäkter och kanske kan man även tillgodogöra sig stordriftsfördelar. Samtidigt skulle det också finnas ett tydligt motiv för fortsatt enskild drift, eftersom samfällighetsföreningar har möjlighet att hålla en egen, lokal standard till en lägre kostnad än motsvarande kommunala avgift.

## 8. KOMMUNALA TRAFIKMÅL

Enligt kommunens tjänstemän har inte isolerade frågor om olika vägars respektive driftsform orsakat detaljplaneändringar i Härryda kommun, utan frågan om vägförvaltningen har varit en beståndsdel i ett större planeringssammanhang. I kommunens översiktsplan (ÖP) från 2002 beskrivs ett inriktningsmål för kommunalt övertagande av enskilda vägar i de större tätorterna:

*”I mindre samhällen och på landsbygden sköts vägnätet av vägföreningar, oftast med kommunala bidrag. I dessa områden skall fastighetsägarna även i fortsättningen själva ansvara för sina vägar. I de större samhällena finns fortfarande vägföreningar för en del av vägnätet. Vid planläggning av befintlig bebyggelse där kommer kommunen att ta över ansvaret för vägarna. Det finns en del anslutningsgator som även i fortsättningen ska skötas av fastighetsägarna, enskilt eller gemensamt.”<sup>20</sup>*

Ingen tidplan eller metod för kommunalt övertagande specificerades i ÖP 2002, eftersom Härryda kommun då i 20 år hade tillämpat en princip med gatukostnadsavgift (se kap 7.4). I samband med ÖP 2002 föreföll den gängse metoden självklar i det kommande planeringsarbetet och beskrevs därför inte detaljerat. En ny översiktsplan är under formalisering, där Härryda kommun har möjlighet att särskilt uppmärksamma enskilda vägar i tätort.

### 8.1 Styrdokument för trafikverksamheten

Härryda kommuns trafikverksamhet har att ta hänsyn till ett antal styrdokument, förutom vad lagen föreskriver. I verksamhetsplanen för 2010 står det att kommunen skall *”utifrån uppsatt budget driva verksamheten på ett kostnadseffektivt sätt, så att ett långsiktigt hållbart trafiksystem uppnås”* Kommunstyrelsen har också angivit ett antal prioriterade mål, de mest relevanta följer nedan (avser verksamhetsplan 2010):

- Tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet skall öka för alla och särskilt för funktionshindrade, barn och äldre.
- Trafikmiljön skall ge minimala olägenheter för boende.
- Underhållsskulden inom verksamheten skall inte öka.

Om underhållsskulden inte skall öka, kan inte Härryda kommun ta över gator som ligger under basstandard, där underhållet alltså är eftersatt. Å andra sidan är det kanske inte heller nödvändigt att en gata är i nyskick vid ett övertagande. Teoretiskt borde det vara acceptabelt utifrån styrdokumentet att ta över en gata som dels uppfyller de mest centrala kriterierna och dels befinner sig på minst basstandardnivå. Kommunen, och i förlängningen skattekollektivet, tar då inte över någon skuld och fastighetsägarna behöver inte betala för en uppgradering som kanske inte heller är efterfrågad.

---

<sup>20</sup> ÖP Härryda kommun 2002, s 63

## 8.2 Kommunala vägar – kostnadsförhållanden

Nedan finns en tabell över vad Härryda kommun betalar för barmarksunderhåll och snöröjning för de kommunala lokalvägarna, en total yta om ca 700 000 kvm. I denna post ingår också kommunens torg, vilka är särskilt kostnadsdrivande.

<b>Kommunalt vägnät m2</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Lokalgator och gc	713000	682000	692000
Huvudvägnätet	306000	306000	306000
	1019000	988000	998000

<b>Lokalgator och gc kr/m2</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>Snitt</b>
Vinterväghållning	4,87	3,95	3,71	4,18
Barmarksunderh exkl beläggn	3,82	3,99	7,11	4,97
Beläggning	6,62	4,59	2,69	4,63

**Snitt kr/m2 lokalgator och gc** **13,78**

Sveriges kommuner använder sig av olika beräkningsmodeller när det gäller beläggning. Ibland räknas de som investering och ibland drift, vilket försvårar en jämförelse. Härryda kommun räknar beläggning som drift.

## 9. OFFENTLIGT STÖD TILL VÄGFÖRENINGAR

### 9.1 EU-bidrag: strukturfondsstöd och landsbygdsstöd

Endast utpekade områden för särskilt strukturfondsstöd, vilket riktas mot ekonomiskt eftersatta regioner, kan få bidrag från EU till byggnation eller drift av vägar. Härryda kommun ingår inte i ett dylikt stödområde.

Inom ramen för landsbygdsprogrammet finns det fram till 2013 möjlighet för enskilda väghållare på landsbygden att söka EU-bidrag till förrättningskostnader, utbildning av funktionärer m m. Motsvarande möjlighet i tätort finns inte.

### 9.2 Statliga bidrag

Statens vägverk lämnar stöd till 7 500 mil enskilda vägar i Sverige. För att bidrag ska vara berättigat krävs att vägen är öppen för allmän trafik. Det statliga stödet är främst utformat för att stödja boende och näringsliv i glesbygd. För att komma i fråga för statligt bidrag måste en väg vara minst 1 km och/eller tillgodose ett klart allmänt intresse. Vägverket delar in vägar i olika kategorier:

- Kategori A:** Väg för fast boende inom landbygdsområde (utfart eller vägslinga)
- Kategori B:** Väg för fast boende inom bebyggelseområde där vägen fungerar som uppsamlingsväg eller utfartsväg
- Kategori C:** Väg för genomfart för andra än dem som bor utmed eller har del i vägen
- Kategori D:** Väg för det rörliga friluftslivet
- Kategori E:** Väg för normalt minst 25 fritidshus
- Kategori F:** Väg för näringslivet

Tabellen på nästa sida visar de statliga bidragsnivåer som gäller för år 2009.



Vägkategori	Årlig drift	Särskild drift	Särskild drift	Byggande	Byggande
	VV:s årliga beslut avseende bidragsprocent	Normalnivå enl. VV:s årliga beslut om årligt driftbidrag exkl. kategori C	Särskilda skäl - högsta bidragsprocent	Normal bidragsprocent följer högsta bidragsprocent för årlig drift enl. SFS 1989:891 exkl. kategori C	Särskilda skäl - högsta bidragsprocent
A	60	70	70	70	85
B	35	40	70	40	85
C	80	70	70	70	85
D	60	70	70	70	85
E	35	40	70	40	85
F	60	70	70	70	85
Färjeled	80*	80	85	85	85

\*) Vid fastställande av driftbidrag ska beaktas väghållarens möjligheter att täcka kostnaderna med hjälp av avgifter från trafikanterna.

En kommun kan frivilligt ta ansvar för driften av en enskild väg och vara mottagare för det statliga bidraget. Ansvaret skall överlätas genom ett skriftligt avtal mellan vägens ägare och kommunen eller genom ett kommunalt beslut.<sup>21</sup> En förutsättning för att kommunen kan motta det statliga bidraget är att vägföreningen finns kvar juridiskt, har en styrelse och håller årsmöten. Konstruktionen blir en sorts hybrid mellan enskild och kommunal väg, visserligen blir vägen fortsatt bidragsberättigad och nominellt förvaltd av en enskild väghållare, men i praktiken ombesörjer kommunen driften. Detta reser ett antal frågor, se också kap 12.2.

### 9.3 Kommunalt stöd

Svenska kommuner har ingen skyldighet att lämna bidrag till enskild väghållning, även om många gör det. I likhet med det statliga stödet är en förutsättning för kommunalt stöd att vägen hålls öppen för allmän trafik. Stöd och subventioner från svenska kommuner uppträder i många varianter, t ex:

- Generellt driftsbidrag till alla enskilda vägar (som i Härryda kommun)
- Komplettering av statligt bidrag
- Kommunal skötsel och/eller vinterväghållning av enskilda vägar
- Bidrag till omförrättning
- Bidrag till istandsättning

Enligt Riksförbundet Enskilda Vägar saknas det sammanhållen statistik över antalet bidragsgivande kommuner, varför det är svårt att göra en helt rättvisande jämförelse. En sammanställning från Sveriges Kommuner och Landsting (2007) visar att 106 kommuner kompletterade statliga vägbidrag med kommunalt driftstöd. Stödet i denna sammanställning låg i spannet 0,40 – 11,30 kr per meter väg, vilket ger ett medelbidrag på tre kr per meter väg. Enligt samma undersökning lämnade 86 kommuner bidrag till icke statsbidragsberättigade vägar, med ett medelbidrag om 4,20 kr/m, i spannet 0,20 – 25,20 kr/m

<sup>21</sup> Statsbidrag till enskild väghållning, handbok (Vägverket 2001)

väg. Eftersom bidragskriterierna skiljer sig åt, är det svårt att ta fram ett generellt riksgenomsnitt avseende driftsbidrag, men storleksordningen 3 – 4 kr/m väg torde vara en rimlig siffra.

## **9.4 Stöd från Härryda kommun**

I kap 4.5 redogjordes för olika typer av kommunala subventioner, som inte längre förekommer. På en enskild vägsträcka i Landvetter, som trafikeras med buss i linjetrafik, ombesörjer emellertid Härryda kommun snöröjningen på ett tydligt allmänintresse.

Alla enskilda väghållare har rätt till ett driftsbidrag om 0,70 kr per meter, utan indexuppräknings. Beloppet sänktes 1997 från 0,90 kr per meter till följd av en ekonomiskt pressad situation. Härryda kommuns driftstöd beaktar inte om en väg är berättigad till statsbidrag eller ej, utan lämnar ett generellt bidrag.

Det minsta belopp som utbetalas är 500 kr, ansökningar som understiger detta belopp avrundas uppåt. 2009 betalade Härryda kommun ut 172 000 kr i kontanta bidrag till enskilda vägar, däri ingår också avrundning uppåt till minimibeloppet 500 kr samt några mindre tilläggsbelopp. Kostnader för administration, porto m m är inte inräknade. Nivån på det totala kontantbidraget har länge legat still på i storleksordningen 200 000 kr, bl a förstås för att nivån på det kommunala bidraget har varit oförändrat sedan 1997.

Förutom det generella driftsbidraget har enskilda väghållare kunnat söka tilläggsbidrag till vissa hårt trafikbelastade vägar med 0,20 kr per meter väg. I samband med beslutet 1997 sänktes tilläggsbidraget till 0,15 kr per meter väg, avseende "vägar med hög trafikbelastning till badplatser och idrottsanläggningar eller med skolskjutstrafik".<sup>22</sup>

Av tradition har Härryda kommun under lång tid lämnat ett investeringsbidrag vid upprustning/nybyggnation av enskilda vägar eftersom det har setts som en kommunal nytta att vägar byggs, underhålls och hålls öppna för samfärdsl. En förutsättning för det kommunala stödet har varit att staten samtidigt lämnat bidrag till investeringen. Det kommunala bidraget har varit 10 % av de av Vägverket godkända totalkostnaderna. Det finns inga samlade uppgifter om hur mycket detta stöd har kostat över tid. Det kan i sammanhanget noteras att Vägverket nyligen har ändrat sina rutiner för investeringsbidrag. Tidigare arbetade man fram en flerårig investeringsplan tillsammans med Länsstyrelsen, men Vägverket har nu slussat investeringsmedlen till det som kallas för "särskild drift". Hur dessa förändringar påverkar ett kompletterande kommunalt bidrag är oklart.

Härryda kommun har i vissa fall bidragit till anläggandet av t ex gång- och cykelbanor samt andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Det saknas dock en sammanhållen översikt av hur denna form av stöd har fördelat sig över tid samt vilka åtgärder som har varit föremål för kommunal subvention.

## **9.5 ROT-avdrag**

ROT-arbete på samfälligheter ger inte rätt till skattereduktion, exempelvis omfattar reglerna inte byggnadsarbete som utförs på garagelänga som är belägen på samfällad mark. ROT-avdrag medges endast för arbete som utförs på tomten där bostaden är belägen och bara arbetskostnader räknas, inte hyra av maskiner eller material. Samma regler gäller för snöskottning och gräsklippning/ogräsbekämpning, avdrag gäller bara för arbeten i direkt anslutning till egen trädgård, inte samfällad mark eller allmänning.

---

<sup>22</sup> Sammanträdesprotokoll Samhällsbyggnadsnämnden, Dnr 1997.36/048, 1997-03-13  
[29]

## 10. REFERENSKOMMUNER

Större bidrag till enskilda vägar samt önskemål om ändrat huvudmannaskap är något som engagerar både kommuner och enskilda väghållare runtom i Sverige. De tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö ser lite olika ut, men mönstret är generellt – ju tydligare stadskaraktär, desto färre enskilda vägar. Ju snabbare en kommun omvandlas från landsort till storstadsnära förort, med stor inflyttning, desto svårare förefaller det vara att upprätthålla en effektiv enskild förvaltning av vägar och gator i tätort.

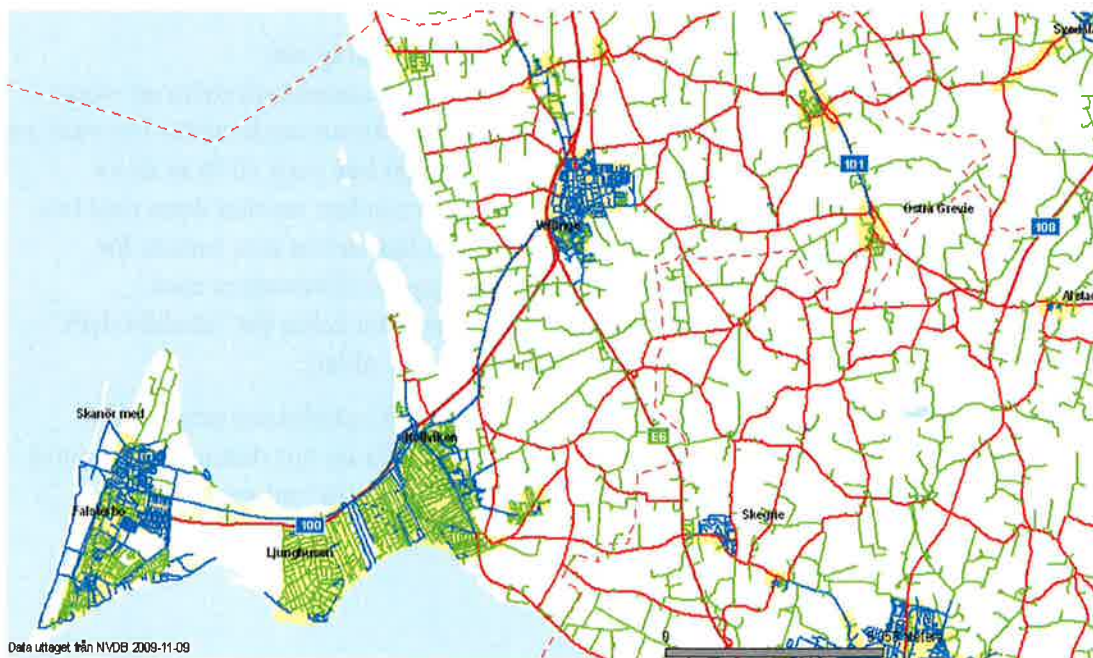
### 10.1 Stor-Malmö

Kring Malmö finns några förortskommuner, med en eller flera tätorter, som storleksmässigt är jämförbara med Härryda kommun:

- Eslöv (31 000 inv)
- Trelleborg (42 000 inv)
- Staffanstorp (22 000 inv)
- Lomma (20 500 inv)
- Kävlinge (28 500)

Samtliga dessa kommuner har en renodlad uppdelning med allmänna vägar i tätorterna och enskilda vägar på landsbygden. I Malmöregionen finns egentligen bara ett undantag: Vellinge kommun.

#### 10.1.1 Vellinge



Vägar och gator i Vellinge kommun

*Blått: kommunala vägar*

*Grönt: enskilda vägar*

*Rött: statliga vägar*

Vellinge har 33 000 invånare, befolkningen har ökat varje år sedan 1974. 83 % av befolkningen bor i småhus. Kommunen har fyra större tätorter (Vellinge, Månstorp, Räng, Skanör-Falsterbo) och sex mindre. Vellinge tätort består till största delen av kommunala vägar, med några enskilda vägar insprängda. Skanör-Falsterbo har en svåröverskådlig blandning av huvudmannaskap medan Räng nästan bara har enskilda vägar.

Vellinge kommun lämnar ett vägbidrag på ca 5,50 kr/m. För 20-talet är sedan var det ett önskemål från boende i Räng (Höllviken m fl) att enskilt huvudmannaskap skulle gälla. Man ansåg sig kunna hålla en högre standard än kommunen, med ett kommunalt bidrag som komplement till egen utdebitering.

Nu har åsikterna svängt, bl a för att det har flyttat in många nya invånare med andra förhållningssätt. Tomter, där det tidigare stod endast ett hus, är nu också ofta bebyggda med fler och denna förtätning har bl a skapat fler hårdgjorda ytor. Därmed uppstår snabb avrinning vid regn, samtidigt som dagvattensystemet är underdimensionerat och dåligt underhållet, det ingår i samma förvaltningsorganisation som vägarna. 2007 drabbades Höllviken/Ljung av svåra översvämningar.

Det har även förkommit att bommar satts upp på enskild väg för att förhindra trafik, en anledning är att stränderna i området är en attraktion. Vid ett uppmärksammat tillfälle 2006 hindrades räddningstjänsten av en bom i samband med utryckning.

Nu verkar det finnas en växande opinion i Vellinges tätorter för att kommunen skall ta över väghållarskapet för att minska orättvisan med "dubbelbeskattning" samt vad man betecknar som risk för skiftande syn på regler, hur allmänheten behandlas samt disharmoni beträffande trafikmiljö och säkerhetsåtgärder.<sup>23</sup> Vellinge kommun har i dagsläget inga planer på att ta över huvudmannaskapet för de enskilda vägarna. Enligt gatuchefen i Vellinge kommun underlåter mäklarna i många fall att upplysa om att hus ligger vid enskilda vägar, vilket leder till felriktade telefonsamtal från nya fastighetsägare till kommunen när något är trasigt eller inte uppfyller önskvärd standard.

## 10.2 Stockholmsområdet

Kommunerna kring Stockholm följer generellt mönstret med kommunala vägar i tätort och ett större inslag av enskilda vägar i mer lantliga områden. Men det finns också undantag, i synnerhet där tidigare sommarstugeområden omvandlas till permanentboende av förortskaraktär, t ex Ekerö, Tyresö, Österåker och delar av Nacka. En uppgradering av VA-kapaciteten är en central faktor i dessa kustkommuner och även vägarna behöver byggas ut, med hänsyn till befolkningsökningen.

Alla fastighetsägare välkomnar inte en förtätning och för många är en standardhöjning av vägnätet icke önskvärd av flera anledningar. Förutom att fastigheterna tvingas betala för VA- och vägutbyggnad, ser många att de lantliga vägarna helst behålls som de är, småskaligheten upplevs som en boendekvalitet. Även i Stockholmsområdet finns det orter med en svåröverskådlig blandning av enskilda och kommunala vägar, i ett yttrande över vägsituationen i centrala Åkersberga, Österåkers kommun, menar Lantmäteriet att det är *"nödvändigt att se över vem som skall ha ansvaret för vissa gator i centrala Åkersberga i framtiden för att få en tydlig struktur och en inte alltför komplicerad framtida förvaltning."*<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Villaägarnytt Vellinge, september 2009

<sup>24</sup> Lantmäteriet, ärendenummer AB992778, 2002-10-23

Nacka kommun, i samråd med SKL, uppvaktade 2007 regeringen i samband med den pågående översynen av plan- och bygglagen. Nacka kommun är en av tillskyndarna till en ny gatulagstiftning, som är analog med hur kostnader för VA tas ut (se kap 7.9)

Ekerö kommun har nästan bara enskilda vägar, men det finns en opinion för kommunalt huvudmannaskap. Vägföreningen är Sveriges största med 2 800 medlemmar. Kommunen har tillsatt en utredning.

### **10.3 Göteborgsregionen**

Av de tre storstadsområdena uppvisar kommunerna kring Göteborg den största variationen. Tjörn och Orust har så gott som uteslutande bara enskilda och statliga vägar, medan det endast finns 8 km enskild väg i Partille kommun. Däremellan ser det lite olika ut. Kommunerna Stenungsund, Ale, Alingsås och Kungsbacka har alla en förhållandevis tydlig och pedagogisk uppdelning mellan kommunalt och enskilt huvudmannaskap.

Kungälv kommun (40 000 invånare) har inte kvar några vägföreningar i centralorten Kungälv, men däremot i de lokala tätorterna Diseröd, Kode, Kärna, Kareby och delar av Ytterby. Önskemål om kommunalt övertagande dyker upp då och då, men det finns ingen stark opinion. Kungälv kommun har för närvarande inga planer på att ta över huvudmannaskap, drift eller underhåll. I centralorten Kungälv gjordes planändring i samband med att kommunen tog över gator som tidigare legat inom byggnadsplan. Gatorna uppgraderades i samband med planändring och gatukostnad togs ut. Marstrand har kommunala gator, men i övrigt är det enskilt huvudmannaskap som gäller runtom i kommunen.

Öckerö kommun uppvisar en något splittrad bild, men gatorna är mestadels kommunala. Då Öckerö är en ö-kommun, med speciella förutsättningar, är det svårt att göra en meningsfull jämförelse med Härryda kommun. Två andra kommuner i Göteborgsområdet, Lerum och Mölndal, verkar däremot vara särskilt intressanta referensorter.

#### **10.3.1 Lerum**

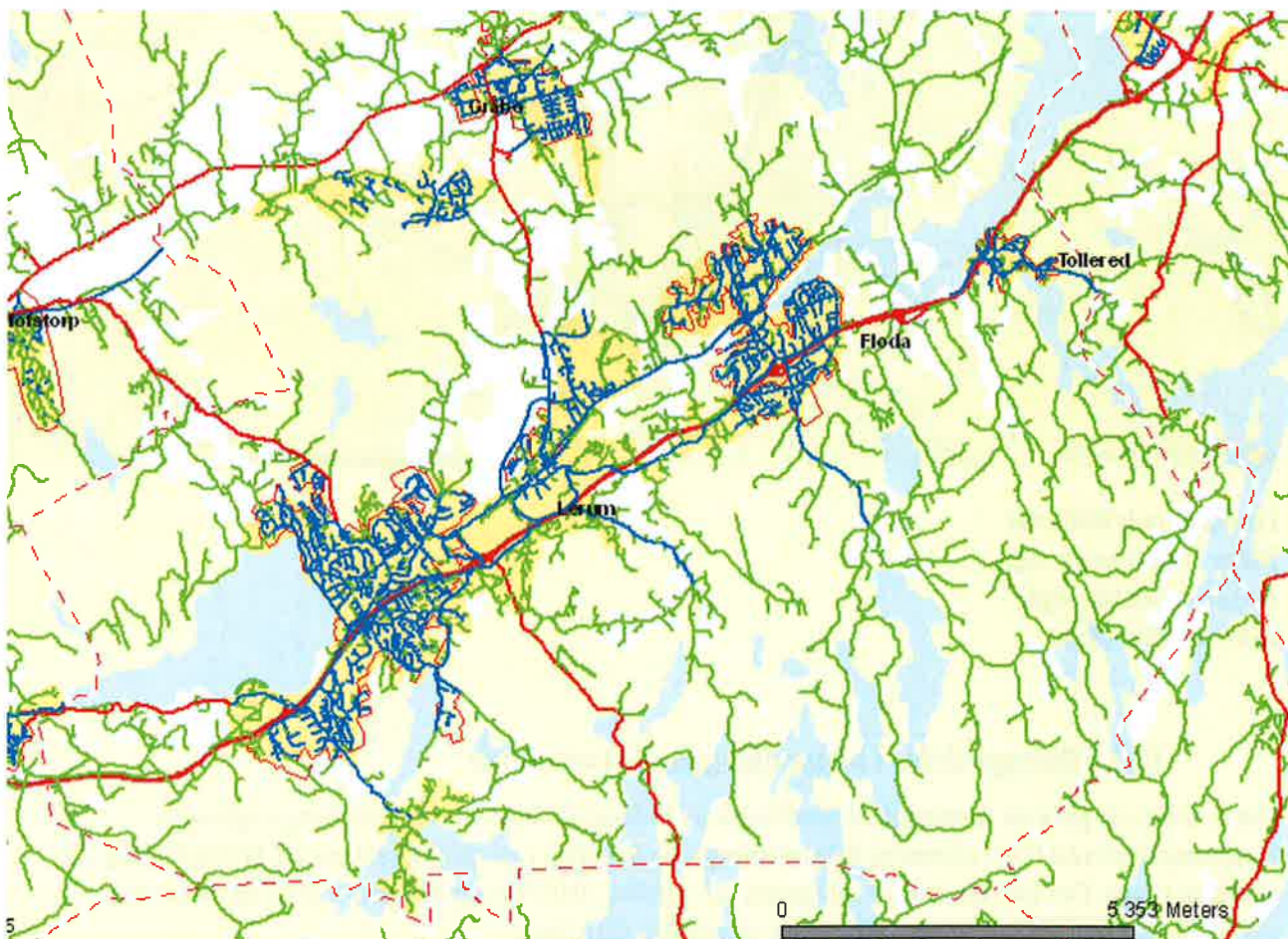
Lerums kommun har antagit en policy att ta över huvudmannaskapet för enskilda vägar i tätorterna, efter acceptabel upprustning, som sker på respektive vägförenings bekostnad. Arrangemanget bygger emellertid på frivillighet och är en skraddarsydd lösning för förhållandena i just Lerum, som inte har haft samma tradition som Härryda kommun med rutinmässiga gatukostnadsutredningar. Samtidigt har inte Lerums kommun varit villig att utan vidare ta på sig huvudmannaskapet för eftersatta och/eller underdimensionerade vägar. Själva driften av de enskilda vägarna skötte Lerums kommun sedan länge, liksom man också hade tagit över belysning och vissa grönytor. Frågan om ett regelrätt övertagande väcktes på allvar i samband med en ny lagstiftning på 1990-talet, som tvingade Sveriges vägföreningar att genomföra nya lantmåteriförrättningar för att kunna debitera medlemmarna vägavgifter.

I en lång process, som ännu inte är avslutad, har Lerums kommun genomfört förhandlingar med de olika tätorternas vägföreningar, där man gemensamt har kommit fram till en acceptabel övertagandestandard. Lerums kommun var från början tydlig med att ett övertagande inte skulle kosta skattebetalarna något, vägföreningarna har därför betalat för upprustningen och utöver detta även givit kommunen medel för underhåll under den närmaste framtiden. Avtalet har inkluderat en överenskommelse om att kommunen inom överskådlig tid inte kommer att göra några ytterligare förbättringar på de aktuella vägsträckorna. Huruvida nya inflyttade kommer att känna sig bundna av detta är inte klarlagt, men hittills har ingen ifrågasatt överenskommelsen och kommit med krav på höjd standard.



Ingen detaljplaneändring har varit nödvändig, utan den juridiska lösningen har i korthet varit att Lerums kommun övertagit själva väggroppen, vilket Lantmäteriet godtagit som grund för att upplösa vägföreningarna, trots att det inte varit ordnad vägförvaltning i formell mening. Som underlag för beslutet accepterade Lantmäteriet istället ett fullmäktigebeslut i Lerums kommun.

Förhandlingarna, som varit tidskrävande, har ställt stora krav på såväl kommunen som på vägföreningar och fastighetsägare, eftersom inget avtal kan slutas innan parterna är överens. I något fall drog sig en kommundel (Annekärr) ur den frivilliga överenskommelsen, innan man nått ett avslut. Lerum, Gråbo och Tolleröd har genomfört förändringen, i kommundelarna Floda, Sjövik och Olstorp pågår fortfarande processerna.



Lerums kommun med tätorter.

*Grönt: enskilda vägar*

*Blått: kommunala vägar*

*Rött: statliga vägar*

### 10.3.2 Mölndal

Det finns två stora vägföreningar i kommunens tätorter, Källered och Lindome, som får bidrag efter särskild behandling i Gatunämnden. 2008 och 2009 fick Källered (10 km väg) 140 000 kr i bidrag. Lindome vägförening (22 km väg) fick samma år 425 000 kr. Som underlag för bidragen används vägföreningarnas egen redovisning. Lindome vägförening skulle helst se att vägföreningen upplöstes och kommunen tog över. 2008 fick vägföreningarna en klumpsumma om 250 000 kr, utöver det sedvanliga bidraget, efter en utredning som konstaterade att kommunens ekonomi inte tillät ett övertagande.

Utöver de två stora tätortsföreningarna finns det ca 50 vägsamfälligheter och samfällighetsföreningar. Även bidragen till de mindre vägarna kan variera från år till år, 2009 låg den runt 3,30 kr. Det ställs också kvalitetskrav på vägarna, en bidragsväg skall vara minst 800 m lång samt "ändamålsenlig".



#### Lindome och Källered.

*Blått: kommunala vägar*

*Grönt: enskilda vägar*

*Rött: statliga vägar*

### 10.3.3 Bidragsnivåer i några närliggande kommuner

Det är svårt att göra en meningsfull jämförelse av bidragsnivåerna inom Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) eftersom förutsättningarna är olika, t ex möjligheterna att få statsbidrag till enskilda vägar. Det kan dock vara intressant att jämföra driftsbidrag per meter från några orter i närheten av Härryda kommun, där enkelt tillgänglig data finns:

Kungsbacka:	5,50 kr
Mölndal:	ca 3,50 kr
Borås:	3,50 kr, till vägar som inte får statsbidrag
Ulricehamn:	1,50 kr
Bollebygd:	1,25 kr



## 11. RÄTTVISANDE FASTIGHETSPRISER?

Värdet på en fastighet, t ex ett småhus, bestäms av en rad olika faktorer såsom läge, storlek, skick, standard och så vidare. Marknads- och taxeringsvärden reflekterar även enskilt eller kommunalt VA, eftersom det påverkar husets standard. Ju högre generell standard, desto högre generellt värde får ett hus. Höga uppvärmningskostnader, stort underhållsbehov m m verkar tvärtom i en prisnedsättande riktning, eftersom de högre kostnaderna för driften motiverar ett lägre försäljningspris.

I detaljplanlagt område med omväxlande kommunalt och enskilt huvudmannaskap kan det vara svårt för en husköpare att notera och värdera skillnaden mellan i övrigt likvärdiga hus. Kreditinstituten brukar beakta uppvärmningskostnader m m i sina boendekalkyler, men punkterna är av praktiska skäl ofta summariska. Även om fastighetsdokumenten tydligt anger att en fastighet är ansluten till en vägsamfällighet så krävs det kunskap av köparen att kunna värdera konsekvenserna.

Eftersom en fastighet som är medlem av en vägsamfällighet därmed också är behäftad med en kontinuerlig avgift, och även delansvar för framtida underhåll och upprustning, så borde priset på en välfungerande marknad vara lägre för denna typ av fastighet, jämfört med motsvarande objekt vid en kommunal gata. De högre kostnaderna för drift och underhåll borde bli kompenserade genom ett lägre huspris; vägföreningsavgift och eventuellt eftersatt vägunderhåll är ju faktorer redan från början, och inget som uppträder efter ett husköp. Det kan emellertid finnas anledning att tro att denna skillnad mellan fastigheter inte fullt ut reflekteras vid en försäljning, alla köpare har kanske inte klart för sig vad medlemskap i en samfällighet innebär och det är inte heller säkert att mäklare tydligt nog upplyser om skillnaden mellan enskilt och kommunalt huvudmannaskap, samt konsekvenser av detta.

### 11.1 "Dubbelbeskattning"

Om det inte är olika pris på fastigheter med olika förutsättningar, så kommer ägarna till fastigheter med högre driftskostnader att uppleva en ekonomisk orättvisa. När det gäller enskilda vägar brukar termen "dubbelbeskattning" förekomma – varför skall vissa fastigheter betala både kommunalskatt och vägföreningsavgift? På en välfungerande marknad borde denna skillnad i förutsättningar reflekteras i ett lägre pris vid köp/försäljning.

Enligt flera mäklare i Härryda kommun brukar väghållarskapet inte vara en särskilt viktig fråga för husköparna, vilket förstärker misstanken om att den i många fall upplevda ekonomiska nackdelen av enskild drift inte reflekteras i marknadspriserna. Ju svagare en prissättningsfaktor är, desto mindre genomslag kommer den förstås att ha på totalpriset.

Kanske är det inte den årliga avgiften som blir mest betungande, den är ju lätt att konstatera på förhand i samband med köp. En betydande, överhängande kostnad kan ligga i kommande större underhållsarbeten i samfällighetens regi, som man kanske inte har kalkylerat med vid tiden för köpet. Detsamma skulle kunna gälla en eventuell framtida gatukostnad vid ett kommunalt övertagande, om man inte har tagit höjd för ett sådant scenario genom en lägre köpeskillning.

### 11.2 Nedsättning av taxeringsvärdet

Skatteverket, som får sina uppgifter från Lantmäteriet, hjälper inte till att skapa en tydligare konsumentinformation. Ett taxeringsvärde skall motsvara 75 % av fastighetens sannolika pris vid en försäljning på den allmänna marknaden.



Eftersom marknadspriserna varierar över landet, så har Skatteverket delat in Sverige i s k värdeområden, där *"värdeförhållandena för likartade fastigheter är i allt väsentligt enhetliga"*.

Vid fastighetstaxeringen 2009 fanns det 9 037 värdeområden i Sverige, inom vilka Skatteverket har fastställt värdenivåer, som skall vara lika för alla jämförbara fastigheter inom området. Kategorierna friliggande småhus, radhus respektive kedjehus har olika värdenivåer. Värderingen av varje tomt och bostadsbyggnad inom ett värdeområde utgår från en normaltomt respektive ett normhus.

I den schablonmässiga beräkningen av taxeringsvärdet beaktar Skatteverket t ex skillnaden mellan enskilt respektive kommunalt VA, typ av bebyggelse, närhet till strand etc, men fastighetens anslutning till enskild eller allmän väg specificeras inte som en prispåverkande faktor. Ur ett konsumentperspektiv kan det vara missvisande, t ex om man som husköpare vill få en uppfattning om prisbilden i ett visst område. Värdeområden kan vara särskilt avgränsade för att redan i utgångsläget ta hänsyn till faktorer såsom buller från en hårt trafikerad väg. Fastighetsägarna behöver då inte var och en för sig begära nedjustering av sina taxeringsvärden.

I det fall en fastighet kan åberopa "särskilda omständigheter som inte ingår i förutsättningarna för det beräknade riktvärdet" så finns det möjlighet till en individuell nedsättning av taxeringsvärdet. Exempel på faktorer kan vara:

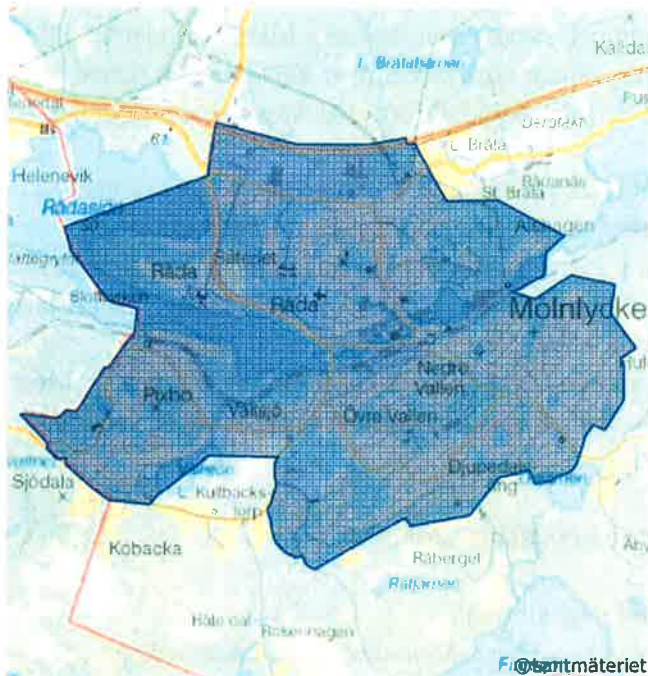
- Radonhalt
- Byggnadsskador (fukt, mögel)
- Närhet till kraftledning eller mobilmast
- Påtagligt eftersatt underhåll i förhållande till jämförbara hus
- Besvärlig topografi
- Brist på möjlighet att anlägga trädgård
- Extraordinära grundläggningsförhållanden

Även enskild väg kan vara ett godtagbart argument och det är nettot av justeringarna som räknas (uppåt och nedåt). En justering skall uppgå till åtminstone 3 % av taxeringsvärdet, eller minst 25 000 kr. Den tidigare, statliga fastighetstaxeringen beräknade skatten på 1 % av taxeringsvärdet och en minskning om 25 000 kr skulle då ha kunna leda till 250 kr lägre skatt/år. Den nya kommunala avgiften har en maxgräns på 6 000 kr/år (0,75 % av taxeringsvärdet), varför det knappast är meningsfullt att utifrån argumentet enskild väg yrka på nedjustering.

Den kommunala avgift, som nyligen ersatt den statliga fastighetsskatten, tillfaller kommunerna och kompenseras med lägre kommunbidrag från staten. Den kommunala fastighetsavgiften är inte öronmärkt till fastighetsändamål, utan är en generell intäkt. Hur fastighetsskatten utvecklar sig framöver är en politisk fråga på riksplanet.

## Förenklad fastighetstaxering 2006 - 2008

### Värdeområden och riktvärdeangivelser för småhus



#### Värdeområde

Nummer	1401100
Namn	Mölnlycke centralort
Beskrivning	Riktvärdet förutsätter genomsnittliga förhållanden i värdeområdet. För fastigheter nära strand förutsätts sjöutsikt i belägenhetsklass 1 och 2 samt strandzon med varierande karaktär.

#### Provvärderingsområde

Nummer	140101
--------	--------

#### Ingående värdeområden

[1401100](#)

#### Riktvärdeangivelser - Friliggande

Normaltomtens storlek i kvm	1 000
Korrigeringsbelopp i kr/kvm	190
Normaltomtens riktvärde i tkr	750
Belägenhetsfaktorer	
Klass 1, - 75 m med egen strand	1,7
Klass 2, - 75 m utan egen strand	1,2
Klass 3, 76 - 150 m	1,1

Skatteverkets värdeområde 1401100, Mölnlycke centralort, där alla fastigheter antas ha liknande förutsättningar.

## 12. MÖJLIGA HANDLINGSMÖJLIGHETER

Det finns stora skillnader i Sverige när det gäller kommunernas förhållningssätt till vägnas huvudmannaskap, både inom och utom tätort. Hur en kommun skall förhålla sig till enskilda vägar är i stor utsträckning en politisk fråga, inte juridisk, och varje ort har möjlighet att välja en egen lösning. Frågeställningarna är inte unika för Härryda kommun och såväl Vägverket som Riksförbundet Enskilda Vägar förefaller eniga om att förutsättningarna för just *tätortsvägarna* behöver hanteras i ett större sammanhang, eftersom förutsättningarna kan vara mer komplexa jämfört med vägar på landsbygden.

I kap 1 redogjordes för målet med utredningen: att föreslå en strategi för hantering av de enskilda vägarna i tätort med beaktande av långsiktig hållbarhet ur perspektiven trafik- och miljösäkerhet, samhällsplanering, rättvisa, likställighet och ekonomi. Härryda kommun är inte tvingad att agera, men dagens vägförvaltningssituation i de större tätorterna kommer inte att försvinna av sig själv. Nackdelarna kommer sannolikt istället att förstärkas, ju mer stadslig bebyggelsen blir. Inom detaljplanerat, tätbebyggt område pekar mycket på att det är kommunen som är bäst lämpad att vara väghållare. Mest långsiktigt hållbart torde vara att åstadkomma en likvärdig förvaltning i likvärdiga områden, men det kräver tid.

I valet av strategi och förhållningssätt, så finns det fyra huvudalternativ:

1. Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning.
2. Kommunal finansiering av driften av enskilda vägar, men oförändrat huvudmannaskap.
3. Formellt kommunalt övertagande genom ändring av detaljplan, med enda syfte att föra över väghållarskapet.
4. Formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn.

Den speciallösning, som genomförs i Lerums kommun (se kap 10.3.1), finns inte med i alternativen ovan. På flera punkter skiljer sig förutsättningarna mellan Lerum och Härryda och det går därför inte att tillämpa samma metod. En av anledningarna till det speciella upplägget i Lerum var just att kommunen aldrig hade börjat ta ut gatukostnad och därför var i behov av en metod för att få ersättning om inte skattebetalarna skulle subventionera övertagandet. Uttag av gatukostnad har emellertid Härryda kommun tillämpat sedan 1982. Dessutom hade Lerums kommun redan tagit hand om driften av vägar, belysning och parkmark, ett övertagande var på ett sätt delvis påbörjat.

Därtill kräver förfarandet svårdefinierbara tjänstemannaresurser som på ett oprövat sätt ägnar sig åt enbart frågan om vägförvaltning, samtidigt som vägföreningar och fastighetsägare också måste lägga ner ett stort engagemang. Slutligen har det i Lerum handlat om frivilliga överenskommelser, varför den tid som investeras av alla parter inte heller garanterar ett slutresultat, möjligheten att ångra sig finns.

### **12.1 Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning (alternativ 1)**

Härryda kommuns driftsbidrag till enskilda vägar har kraftigt försämrats över tid. Från en nivå om 0,90 kr/m på 1970-talet sänktes bidraget 1997 av besparingsskäl till dagens 0,70 kr/m. Nivån i början av 1970-talet motsvarar ca 6 kr/m i dagens penningvärde, mätt i köpkraft. Riksgenomsnittet låg 2007 på i storleksordningen 3 – 4 kr/m väg (se även kap 9.3). Det förekommer idag att enskilda väghållare i Härryda kommun inte känner till stödmöjligheten, andra ansöker inte om

driftsbidraget eftersom det inte påverkar ekonomin i någon större utsträckning. Även statens stöd till enskild väghållning har ändrat karaktär över tid och ytterligare förändringar i framtiden är inte osannolika.

Det kommunala driftsbidraget är ett understöd till enskilda väghållares ekonomi, men reflekterar också allmänhetens intresse av att enskilda vägar byggs, förvaltas och hålls öppna för samfärdsel. Bidraget minskar även skillnaden mellan skattefinansierade kommunala vägar och avgiftsfinansierade enskilda vägar – ju högre bidrag, desto större kompensation. Olika former av kommunalt stöd kan dessutom utformas på ett sådant sätt att det återspeglar de skillnader i förutsättningar och stödmöjligheter som finns för enskilda vägar i tätort respektive på landsbygden.

Förutom kontant driftsstöd finns det andra sätt för kommunen att stödja enskilda väghållare. Då kompetenskraven i samband med vägförvaltning har ökat kan en kommunal resursperson för rådgivning m m vara värdefull. Kommunen kan också lämna bidrag till justeringar utifrån ändrade trafik- och fastighetsförhållanden (omförrättning) som ett incitament till uppdatering av områden med enskilt väghållarskap. Lantmäteri-tjänster är förenade med kostnader, vilket kan hindra den som annars skulle vilja ta initiativ till omförrättning. Kanske finns det också förutsättningar för fastighetsägarna i ett avgränsat område att själva ansvara för den egna förvaltningen (se kap 5.4 – 5.5) Ett omförrättningsbidrag kan då vara till hjälp i processen med att revidera vägnätet.

Kommunen kan även lämna bidrag till upprustning (istandsättning), där de enskilda väghållarna är berättigade till en viss kommunal medfinansiering i samband med kvalitetshöjande åtgärder i det enskilda vägnätet. I begränsad utsträckning erbjuder Hälaryda kommun redan idag ett sådant bidrag, som skulle kunna utvecklas. Det finns ett liknande statligt stöd, men det är främst utformat för enskilda vägar utanför tätort.

## ***12.2 Kommunal finansiering av driften av enskilda vägar, men med oförändrat huvudmannaskap (alternativ 2)***

I samband med kommunsammanslagningarna på 1970-talet tog en del svenska kommuner över driften av enskilda vägar, utan att för den skull ändra det formella väghållarskapet. Avtal som reglerade förhållandena saknades i vissa fall. I samband med den ekonomiska krisen på 1990-talet drogs den kommunala driften in på flera orter, många vägföreningar hade vid det laget i praktiken upphört att finnas till, 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 ett tillfälligt avsteg från huvudprincipen och inte en permanent lösning, vilket reser frågor om det administrativa och juridiska ansvaret för vägen. Kommunal drift av ett område kräver också av ansvarsskäl att vägarna har en viss minimistandard; arbetsfordon skall kunna vända, bärigheten måste kunna garanteras etc. Kommunen kan inte heller inte göra investeringar i privata vägnät, det går inte att i redovisningen periodisera kostnader som hänför sig till någon annans anläggning.

I något fall ombesörjer Hälaryda kommun idag vinterväghållningen längs en busslinje där huvudmannaskapet är enskilt. Det tydliga allmänintresset är i detta fall en konkret motivering för kommunal subvention. Skulle kommunen mer allmänt svara för driften av enskilda vägar kommer det sannolikt att resultera i liknande krav från alla enskilda väghållare, vilket ställer höga krav på beslutskriterierna. Detsamma gäller om kommunen, på initiativ från medlemmarna, skulle träda i styrelsens ställe och organisera driften med hjälp av medlemmarnas avgifter.

### **12.3 Formellt kommunalt övertagande genom ändring av detaljplan, med enda syfte att föra över väghållarskapet (alternativ 3)**

För att i de utpekade områdena formellt överföra huvudmannaskapet till kommunen krävs en planändring, där kommunen tar på sig att svara för vägförvaltningen. Ett formellt kommunalt övertagande väcker frågan om vägarnas skick och uttagande av gatukostnad, se kap 7. Att utan kompensation ta över en dåligt underhållen väg från en annan väghållare skulle stå i konflikt med likabehandlingsprincipen utifrån att kommunen tagit ut gatukostnad i samband med detaljplanarbeten sedan 1982. I antagna styrdokument för vägförvaltningen i Härryda kommun anges också att underhållsskulden för de kommunala vägarna inte skall öka, dvs de ”dolda” kostnaderna som motsvarar eftersatt underhåll skall inte växa ytterligare. Det finns dessutom ett samband mellan vägens standard och driftskostnadens storlek.

Att kommunalisera de fullgoda vägarna, så snart tiden medger, och tills vidare utesluta övriga är inte heller ett rimligt alternativ. Lagstiftningen tillåter inte idag ett delat huvudmannaskap inom samma planområde och det är knappast önskvärt att genom avgränsade detaljplaneändringar skapa en situation där en enskild väghållare endast lämnas med de gator som har lägst kvalitet och störst underhållsbehov, samtidigt som antalet betalande medlemmar minskar. Huvudsyftet med ett kommunalt övertagande bör vara att skapa mer effektiva och logiska förvaltningsområden, en ytterligare splittring av vägnätet beträffande huvudmannaskapet verkar i motsatt riktning. Dessutom kan man ifrågasätta allmänintresset i att genom en särskild process ändra på detaljplaner endast för vägansvarets skull, och lämna övriga frågor till senare, i synnerhet som det redan idag finns ett uppdämt behov av nya detaljplaner i flera områden som sammanfaller med frågan om vägförvaltning (se även kap 7.1).

### **12.4 Formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn (alternativ 4)**

En ändring av detaljplan från enskilt till kommunalt huvudmannaskap överför permanent ansvaret för vägar och gator till kommunen. Liksom i alternativ 3 behöver vägnätet uppfylla en viss godtagbar standard, eventuella förbättringsarbeten finansieras genom uttag av gatukostnadsavgift i enlighet med PBL och den praxis som rått i Härryda kommun sedan 1982.

En fullständig översyn av tätorternas detaljplaner med enskilt huvudmannaskap skulle beakta en rad aspekter av samhällsplaneringen och resultatet blir då detaljplaner som moderniserats i flera avseenden. T ex kan förtätning bli möjlig och byggrätter tillkomma, vilket kan sänka gatukostnadsavgifterna, eftersom tillkommande fastigheter kan subventionera befintlig bebyggelse.

Hur snabbt en modernisering av befintliga detaljplaner kan ske beror bl a på planverksamhetens resurser. Beslutade omvandlingsområden eller VA-saneringszoner i Härryda kommuns tätorter finns emellertid redan med i den kommunala planeringen. Från det att ett planarbete påbörjas till dess att detaljplanen vinner laga kraft är det rimligt att beräkna en tidsåtgång på cirka tre-fem år, inklusive eventuella överklaganden.

De olika områdena har skilda förutsättningar beträffande förtätningmöjligheter, tillväxttakt o s v. Detaljplanerna med enskilt huvudmannaskap i tätorterna Hindås, Rävlanda och Landvetter skulle sannolikt kunna moderniseras inom ramen för befintlig organisation på tjugo års sikt, i takt med gängse planering. Mölnlycke-Pixbo har inte motsvarande förutsättningar för förtätning m m, vilket innebär att en naturlig modernisering inte kommer att ske.

### 13. REKOMMENDERAT ALTERNATIV

Med beaktande av utredningsdirektiven (se kap 1) föreslås en kombination av två handlingsalternativ, enligt nedanstående motivering.

Ett kommunalt huvudmannaskap för enskilda vägar i tätort kräver planändringar och bör enligt principen om likställighet ske på samma sätt som tidigare övertaganden, vilket innebär vissa standardkrav på vägen och uttag av gatukostnad. En detaljplaneöversyn enligt alternativ 4 skulle med fördel kunna samordnas med den pågående översiktsplaneringen, där strategin från ÖP 2002 kan förtydligas och tätortsavgränsningar åskådliggöras. På detta sätt skapas inte en separat process där endast frågeställningar kring väghållningen hanteras (jämför alternativ 3), utan flera viktiga aspekter av samhällsplaneringen beaktas i en helhetssyn. Det stärker allmänintresset och motiverar ett starkare kommunalt engagemang.

Sannolikt behöver en tidplan för detaljplanearbetet tas fram, analogt med tidigare VA-saneringsplan. Strategiska förbindelser bör under alla omständigheter förvaltas av kommunen och i det fall det finns vägsträckor med uppenbart allmänintresse som idag har enskilt huvudmannaskap, så hindrar inte en mer övergripande tidplanering att separata beslut om snabbare övertagande fattas i enskilda fall.

Då en permanent lösning ligger flera år fram i tiden, och det kommunala driftsbidraget blivit kraftigt urholkat över tid, förefaller det vara rimligt att även snarast se över bidragsnivåerna enligt alternativ 1. Förutom driftsbidrag kan ett utvecklat bidrag till iståndsättning ge fastighetsägarna incitament att höja vägstandarden inför ett förestående byte av huvudmannaskap. En vägs skick vid övertagandet står i proportion till eventuella gatukostnadsavgifter och genom god planering kan fastighetsägarnas kostnader för eventuella uppgraderingar minskas genom ett kommunalt iståndsättningsbidrag.

Kommunal drift av enskilda vägar i tätort (alternativ 2) löser vissa problem på kort sikt, men skapar också nya, inklusive liknande krav från övriga enskilda väghållare i kommunen. Det är inte heller en permanent lösning. Om beslutet om kommunal drift dras tillbaks vid ett senare tillfälle, så är fastighetsägarna sannolikt oförberedda att återta ansvaret för de egna vägarna, i synnerhet om engagemanget redan idag är lågt.

Rekommenderat alternativ föreslås sålunda vara en kombination av handlingsalternativen 1, ”justering av det kommunala stödet till enskild väghållning” och 4 ”formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktande av helhetssyn”, vilket skulle förbättra situationen på kort sikt och på längre sikt skapa en permanent och hållbar lösning med avseende på väghållarskapet i kommunens större tätorter. Kombinationen av dessa alternativ skapar också bäst förutsättningar för en fördelning av kostnaderna mellan parterna.



## 14. VIDARE UTREDNINGSBEHOV

Denna utredning har belyst de viktigaste frågeställningarna kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter. Emellertid har också nya frågor väckts, som kan ha bäring på hur en kommande strategi skall utformas. Redan tidigare har det konstaterats ett utredningsbehov kring frågeställningar om kostnadsfri vägbelysning, samt vilka vägar som belyses (se kap 4.5).

### 14.1 Enskilda vägar i tätort där detaljplan saknas

Flera vägområden i tätorterna saknar detaljplan och har därför legat utanför utredningen. Frågeställningarna är dock väldigt lika och i upprättandet av en tidplan för modernisering av detaljplaner kan det finnas anledning att även beakta dessa områden. Landvetters Backa är t ex redan utpekad som omvandlingsområde, där vägfrågan kommer att beaktas i samband med detaljplanearbetet, medan planeringen för andra platser är mer oklar.

### 14.2 Enskilda vägar utanför tätort

Innan man fattar beslut om en strategi för enskilda vägar kan det av rättviseskäl finnas anledning att även sätta sig in i förutsättningarna för enskild väghållning på kommunens landsbygd. Landvetters vägförening har t ex ett stort förvaltningsansvar både inom och utom tätort och kan därför påverkas dubbelt av eventuella förändringar.

Det kan visa sig att enskilda vägar på landsbygden har andra önskemål och behov än motsvarigheterna i tätort. Innan man slutligen utformar ett nytt bidragssystem vore det lämpligt att undersöka hur stödet bäst kan differentieras, för att komma till så stor nytta som möjligt. Vägar på landsbygden kan ofta komma ifråga för statliga bidrag och det finns även olika möjligheter att få stöd från landsbygdsprogrammet, som finansieras gemensamt av Sverige och EU med Jordbruksverket som huvudman. Fram till 2013 är det t ex möjligt att få bidrag till omförrättning och utbildning av funktionärer i samfällighetsföreningar.

En enskild väghållare på landsbygden kan också sägas vara lika förfördelad som en samfällighetsförening i tätort. Möjligtvis kan man argumentera för att mer trafik i tätort genererar större trafikvolym, med därtill hörande slitage, buller, risker och andra olägenheter. Å andra sidan kanske en fastighetsägare på landsbygden först har en lång egen uppfartsväg, som därefter ansluter till en eller flera enskilda vägar, vilket i så fall kan leda till ett förhållandevis stort vägansvar jämfört med andra. Finansieringsmodellen är emellertid densamma; fastighetsägarna erlägger både full kommunalskatt och behöver samtidigt också betala för den egna vägen.

Det finns sannolikt en högre beredskap på landsbygden att ansvara för det egna vägnätet, jämfört med en stadslignande miljö. Dels kanske vägarna är av enklare standard och kräver en mindre komplicerad drift, dels kan det lokala sammanhanget vara tydligare på landsbygden än i ett tätbebyggt område. Mindre inflyttning och långsammare bebyggelseutveckling gör att man kanske känner en större samhörighet med den lokala geografien. Det kan även finnas tillgång till en maskinpark bland grannarna, så att driften kan ombesörjas utan hjälp av externa entreprenörer. Man har, kortfattat, någon form av relation till vägnätet.

Storstadsbor, som flyttar till ett urbaniserat förortsområde, kanske inte alls har någon erfarenhet av eller kunskap om enskilda vägar. Det är inte lika självklart att man känner en naturlig samhörighet med övriga boende och det finns kanske varken tid eller intresse för den lokala vägförvaltningen.

### **14.3 Val av huvudmannaskap i tillkommande områden**

Fram till helt nyligen har det förekommit att nya tätortsområden i Härryda kommun detaljplanerats med omväxlande kommunalt respektive enskilt huvudmannaskap. Problem med blandade driftsformer riskerar därför att uppstå även på andra håll, t ex Tahult, än de områden som tagits upp i utredningen. Ett tydliggörande av PBL:s huvudregel i kommande planering kan förhindra uppkomsten av nya splittrade områden

### **14.4 Kommunal bidragsadministration och väglängder**

Hittills har ett bidragsformulär per automatik skickats ut till enskilda väghållare varje år, med förtryckta uppgifter. Det bör uppmärksammas att de bidragsgrundande väglängderna kan skilja sig från de uppgifter som finns i Vägverkets Nationella Vägdatabas (NVDB). Detta beror på att bidragen har administrerats utifrån ett annat dataregister, vilket inte alltid har uppdaterats när vägförändringar har skett.

Kontaktpersonerna för de enskilda väghållarna har inte alltid ändrat de förtryckta uppgifterna på bidragsblanketterna, varför det kan finnas anledning att se över Härryda kommuns rutiner för bidrag till enskilda vägar för att uppnå ett system med så korrekta uppgifter som möjligt. Kanske skall man utgå från samma register i all hantering som rör enskild väghållning för att få en samstämmighet? Eventuella felaktigheter har hittills inte haft så stor betydelse, eftersom driftsbidraget varit ringa, men om en höjning av bidraget sker så får förstås eventuella felaktigheter ett större genomslag.

Bidragsformulären når inte heller alltid rätt personer, styrelser ändrar sammansättning, kontaktpersoner flyttar etc. Vissa föreningar känner inte ens till det kommunala bidraget. Bättre information om enskild väghållning på kommunens hemsida, där man också kan ladda ner bidragsformuläret, skulle kunna förbättra träffsäkerheten och minska administrationen.

### **14.5 En effektiv tätortsdefinition**

När man närmar sig frågeställningar som rör enskild väghållning i tätort, så kommer man ofrånkomligen att behöva definiera vad som räknas som tätort. Detta gäller även om man vill utforma ett bidragssystem som särskilt tar hänsyn till väghållare i tätort, eller om man skall lägga upp en plan för modernisering av detaljplaner.

Begreppet *tätort* brukar ofta definieras som *"ort med minst 200 invånare i samlad bebyggelse med normalt högst 200 m mellan husen"*.<sup>25</sup> En ort med så gles bebyggelse som 200 meter mellan husen kan dock knappast komma ifråga för kommunal väghållning. Just denna definition går därför sannolikt inte att applicera på väghållningsfrågor.

#### **14.5.1 Nuvarande nyckelkodsområden kontra kommande översiktsplan**

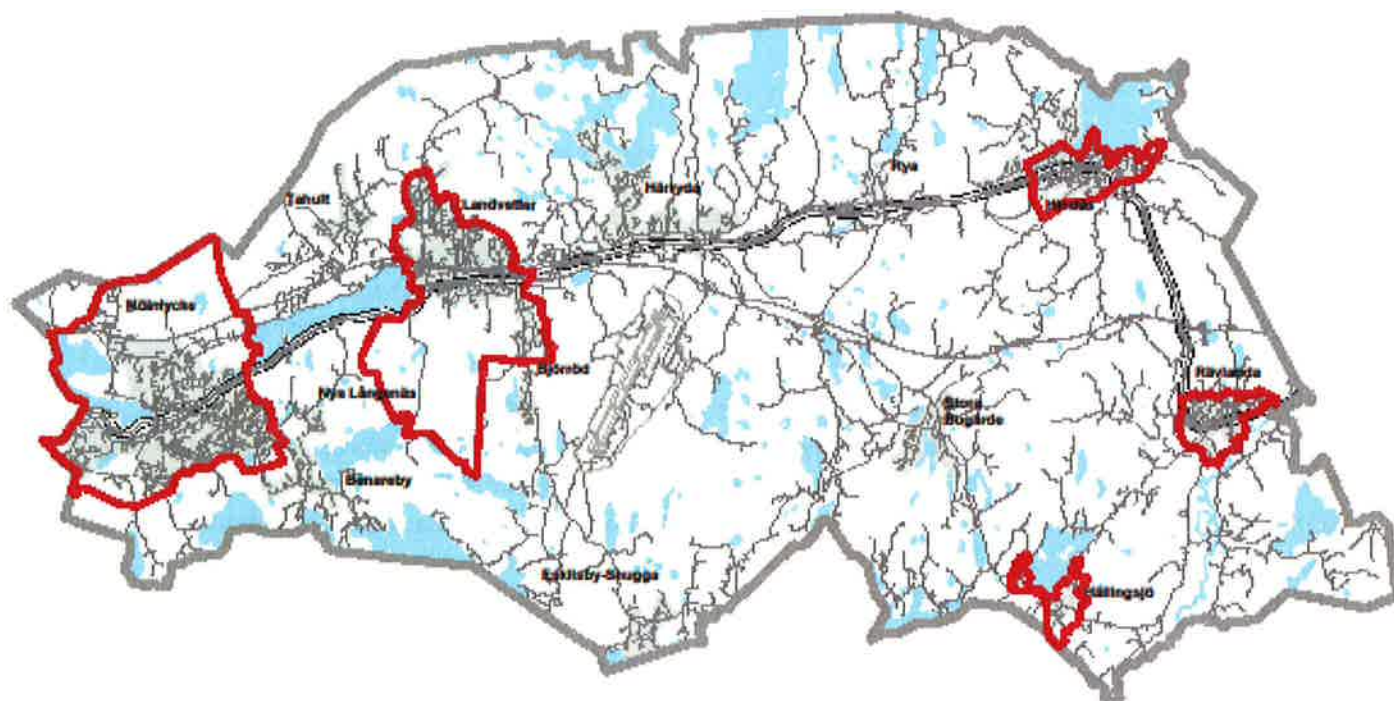
Denna utredning har använt sig av nyckelkodsområden, geografiskt indelade statistikområden, som ofta ligger till grund för kommunal planering. Inom dessa gränser har områden med detaljplan analyserats, med vissa undantag (se kap 2). Områden utan detaljplan har särskilt uppmärksammas i kap 14.1.

---

<sup>25</sup> [www.sna.se](http://www.sna.se)



Det är inte säkert att de sedvanliga nyckelkodsområden är den mest relevanta tätortsavgränsningen för frågeställningarna, i synnerhet som den kommande översiktsplanen föreslår kraftigt utvidgade tätorter. Där finns också Hällingsjö med, ett område som idag bara har enskilda vägar.



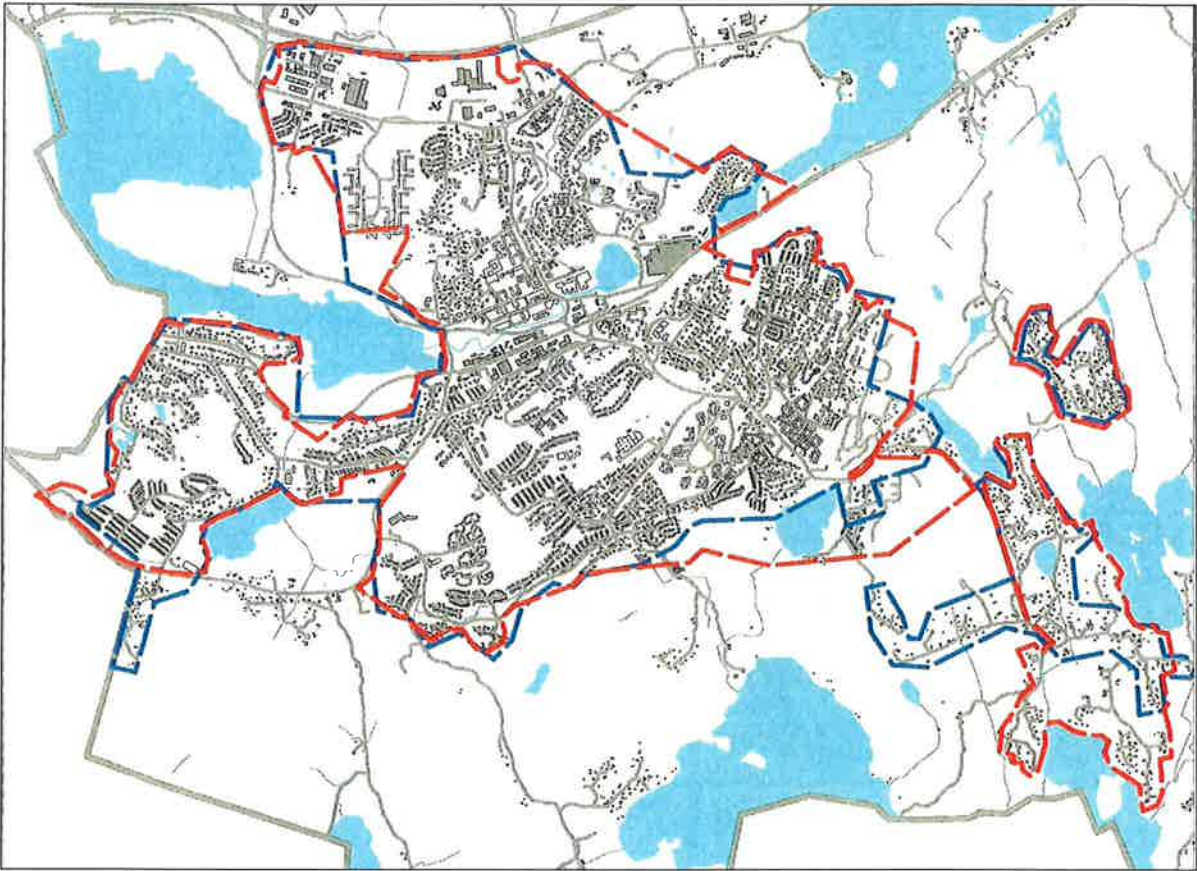
Föreslagna tätortsgränser i kommande ÖP för Härryda kommun.

### 14.5.2 Tätbebyggt område

Trafikförordningen (SFS 1998:1276) ger en definition av det parallella begreppet *tättbebyggt område* som att "det har stads- eller bykaraktär eller annars har därmed jämförbart vägnät och bebyggelse". Det är kommunen själv som beslutar om vad som skall anses som tättbebyggt område, ofta i samråd med trafikpolisen och Vägverket. Helt skarpa kriterier saknas, men det skall enligt trafikpolisen finnas betydande bebyggelse, på båda sidor av vägen och ge intryck av ett stadsliknande, detaljplanerat området. Öckerö kommun ville att hela kommunen skulle anses som tättbebyggt område, men Vägverket sade i sin remiss nej, eftersom det fanns områden som inte var tillräckligt bebyggda.

Det funktionella tätortsbegreppet för trafik skulle mycket väl kunna vara tättbebyggt område, avgränsningen ringar in frågeställningarna på ett ganska träffsäkert sätt och man slipper avväggningsfrågor om vilka vägar och gator som skall räknas till tätort – antingen ligger de innanför avgränsningen, eller också utanför.

Nedan redovisas tätortsområdena i Härryda kommun med dubbla avgränsningar, dels tätort enligt nyckelkodsgränser och dels enligt definitionen tättbebyggt område.

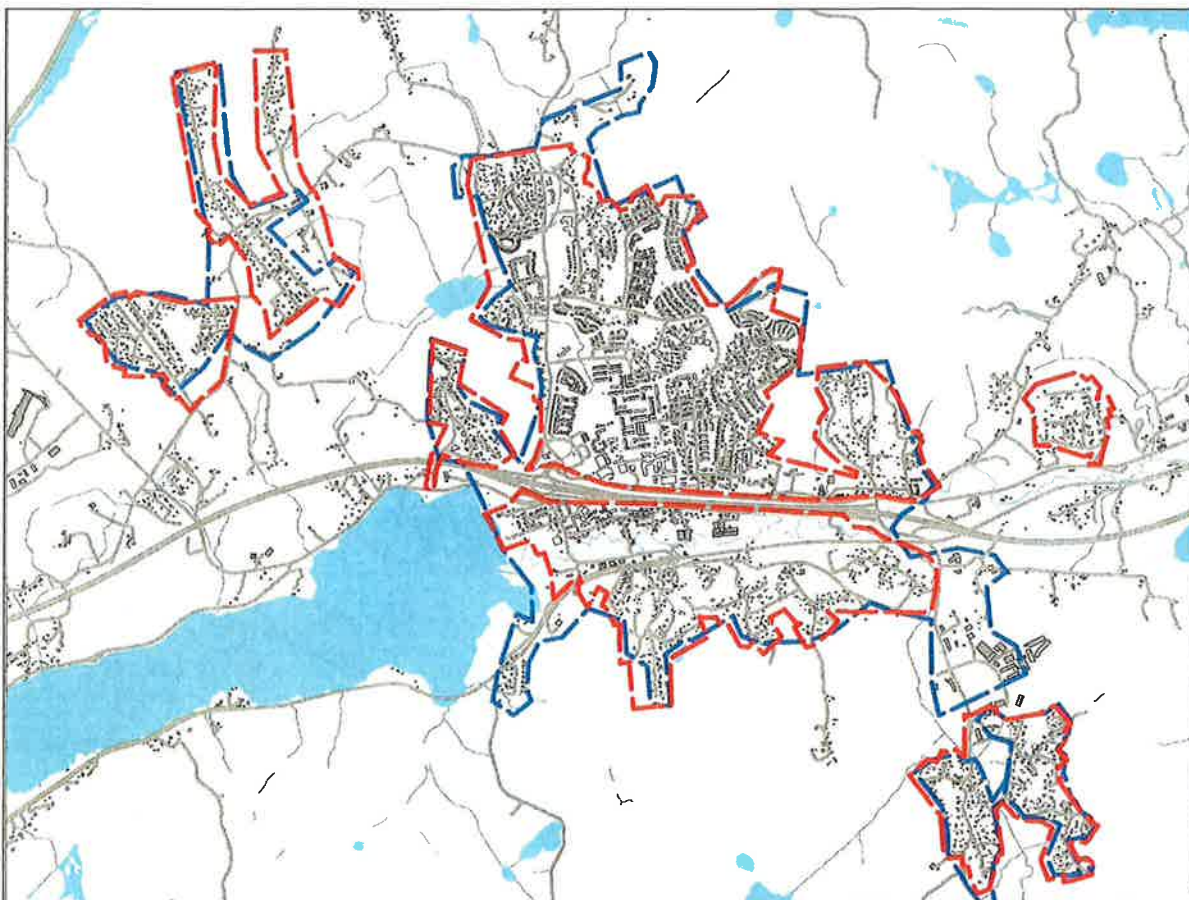


Dubbla tätortsdefinitioner i Mölnlycke-Pixbo.

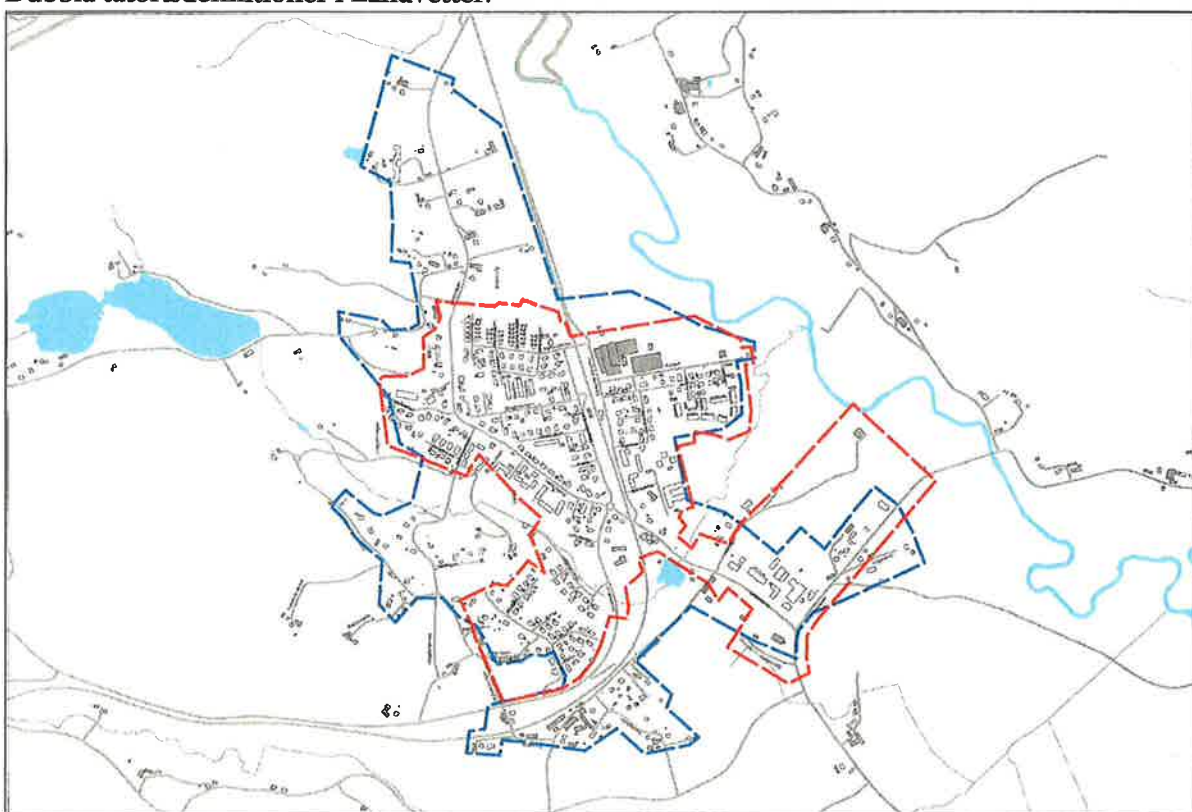
*Blå linje: tätort enligt nyckelkodsavgränsning*

*Röd linje: tätbebyggt område (exkluderar t ex Kobacka)*

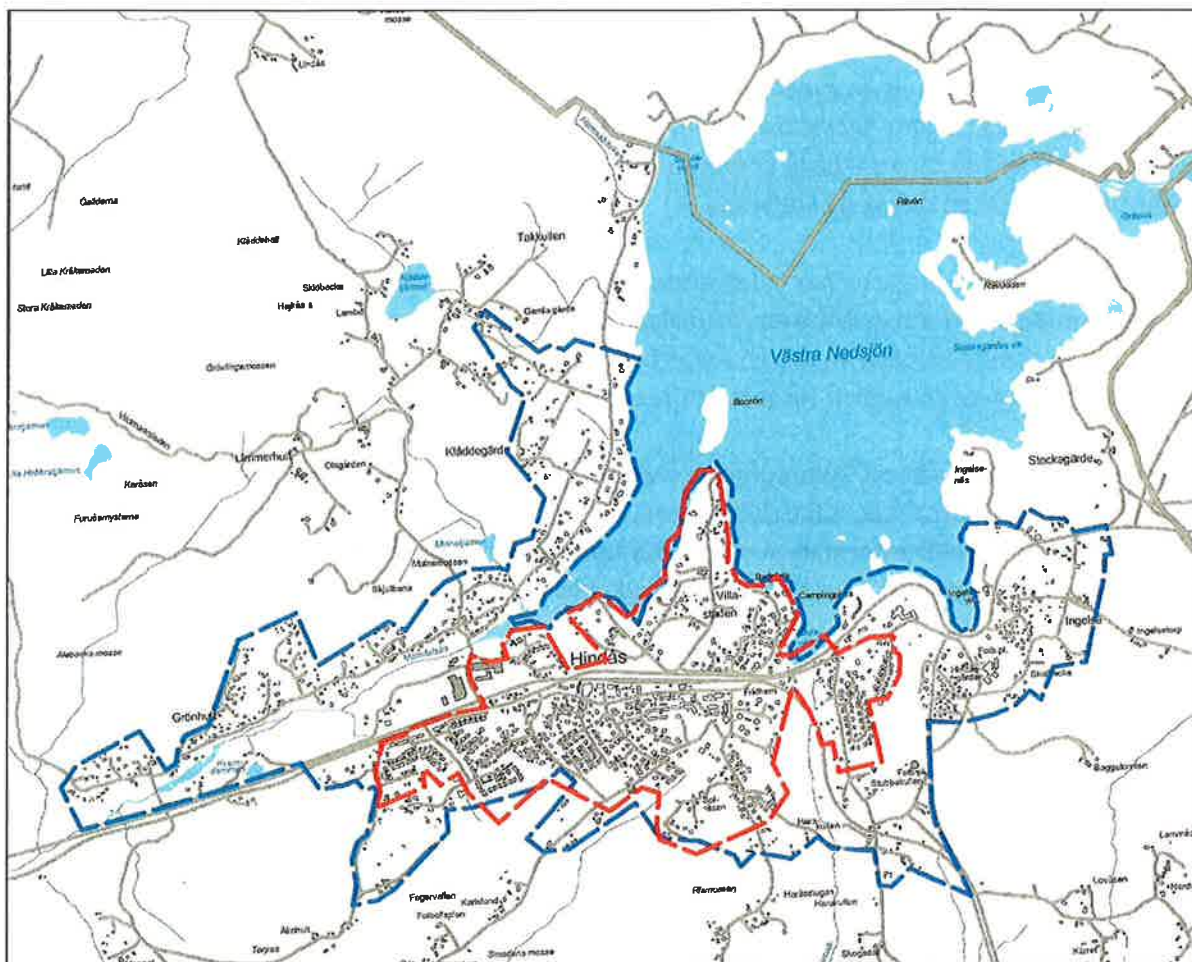




Dubbla tätortsdefinitioner i Landvetter.



Dubbla tätortsdefinitioner i Rävlanda.



Dubbla tätortsdefinitioner i Hindås.

### 14.5.3 Jämförelse med verksamhetsområde för VA

En jämförelse med trafikdefinitionen tätbebyggt område kan vara *verksamhetsområde för vatten och avlopp*, som är funktionellt framtaget i syfte att få en så effektiv VA-hantering som möjligt. Kommunen är skyldig att ansvara för vatten och avlopp när detta av hälso- eller miljöskäl måste lösas i ett större sammanhang. Kommunen upprättar verksamhetsområden som visar inom vilka geografiska områden kommunen ansvarar för vatten och avlopp. Kommunalt vatten och avlopp finansieras främst genom taxor, d v s alla som är anslutna till systemet betalar dels en anslutningsavgift och dels en förbrukningsavgift. Kommunfullmäktige fastställer verksamhetsområdets gränser och det skall tydligt framgå vilka fastigheter som ingår.<sup>26</sup> Utanför det kommunala verksamhetsområdet ansvarar de boende själva för sin avloppshantering.

En kommun har rätt att ensidigt utse saneringsområden, ifall de befintliga VA-lösningarna inte uppfyller de miljö- och hygienkrav som finns. Då sker en tvingande anslutning till kommunalt VA-nät och kostnaderna för utbyggnaden fördelas mellan fastigheterna i det aktuella verksamhetsområdet. Skulle utbyggnaden bli särskilt fördyrande, finns det numera möjlighet enligt lagen om allmänna vattentjänster, att ta ut en förhöjd anslutningsavgift av de ingående fastigheterna.

<sup>26</sup> Lagen om allmänna vattentjänster (SFS 2006:412)

## 14.6 Relationsbyggande och information

Tidigare hade Härryda kommun en ganska nära relation med flera av tätorternas vägföreningar (se bl a kap 4.5), medan det idag till stor del saknas effektiva kontaktytor för informationsspridning och relationsbyggande. Det har omsatts både kommunala tjänstemän och vägföreningsfunktionärer, vilket har bidragit till att skapa en delvis ny situation.

Representanter för vägföreningarna har också efterlyst bättre information om kommande övertaganden och långsiktig samhällsplanering, eftersom det hjälper dem att fatta bättre beslut i de egna verksamheterna angående investeringar och underhåll. Dessa önskemål om framförhållning går hand i hand med upprättandet av en tidplan för modernisering av detaljplaner.

Kanske finns det också nya sätt att kommunicera med de närmast berörda, vägföreningarna i tätort har många medlemmar, ofta utspridda, vilket komplicerar informationsspridningen mellan alla inblandade parter. Att utveckla forum för information och kommunikation kan med fördel också omfatta andra enskilda väghållare i kommunen, inte bara de utpekade tätortsföreningarna.

KARTBILAGOR:

Kartor över tätorter i Härryda kommun, skapade i juni 2009 från tillgänglig data.

- *Blå, streckad linje:* tätortsavgränsning
- *Rosa fält:* detaljplanelagda områden med kommunalt huvudmannaskap/kommunala vägar
- *Brandgula fält:* detaljplanelagda områden med enskilt huvudmannaskap/enskilda vägar
- *Skrafferade, bruna fält:* områden som i kommunal planering redan är utpekade för VA-arbeten, exploatering m m, vilket kommer att påverka eventuella befintliga vägar.



## 15. KÄLLFÖRTECKNING OCH REFERENSER

### 15.1 Tryckta källor

Viktor Fridh: Gatukostnader – en undersökning av kommunernas tillämpning (2007)

Oscar Grönvall: Här slutar allmän väg – kommunerna utvecklar sitt engagemang i den enskilda väghållningen; Sveriges kommuner och landsting (2007)

Måns Hagberg: Enskilda vägar – samråd och tillstånd vid byggande, underhåll och drift; Länsstyrelsen i Västra Götaland (2001)

Guldner Hornsved/Germund Persson: Väghållningens juridik; Sveriges kommuner och landsting (2005)

Therese Jörgensen: Kommunalt och enskilt huvudmannaskap för vägar – konsekvenser i Värmdö kommun (2004)

Louis Kaplow/Steven Shavell: Fairness versus Welfare; Harvard University Press (2006)

Regina Kevius: Finansiering av kommunal väghållning med avgift – en studie av Nacka kommun (2004)

Vägverket/Riksförbundet Enskilda Vägar: Enskild väghållning – några vanliga frågeställningar (2003)

Lars-Göran Wågberg: Bära eller Brista – handbok i tillståndsbedömning av belagda gator och vägar; Svenska Kommunförbundet (2003)

### 15.2 Lagstiftning och myndighetsinformation

Enskilda vägar – vägsamfälligheter och samfällighetsföreningar; Lantmäteriverket (1997)

Fastighetstaxering, RSFS 2002:11

Göteborgsregionens kommunalförbund: Strukturbild för Göteborgsregionen; Göteborg (2008)

Hans Rosén, förätningslantmätare: Begäran om yttrande, behov av ändring av ansvaret för vissa vägar i centrala Åkersberga; Lantmäteriet, ärendenummer AB992778 (2002-10-23)

Samfällighetsförening – ett effektivt sätt att förvalta en samfällighet; Lantmäteriet (2001)

SOU 2001:67, "Enskild eller allmän väg?"

Vägen för en levande landsbygd; Skogsstyrelsen/Lantmäteriet/REV (2007)

Vägföreningar – ändrad lagstiftning från 1 januari 1998; Lantmäteriverket (1997)

Trafikförordningen (1998:1276)

Väglagen, (1971:948)

Plan- och bygglagen (1987:10)

Lagen om förvaltning av samfälligheter (1973: 1150)

Anläggningslagen (1973: 1149)

### **15.3 Artiklar**

Enskilda vägar i framtiden; artikel i Bulletinen nr 4 2009; Riksförbundet Enskilda Vägar

Hur gör vi med momsens i vår vägförening? Artikel i Bulletinen nr 3 2007; Riksförbundet Enskilda Vägar

Martina Liljedahl: Sophämtning med förhinder, artikel i Göteborgs-Posten 2010-01-22

Vägverkets regelverksöversyn slutrapporterad i samråd med REV; artikel i Bulletinen nr 3, 2009; Riksförbundet Enskilda Vägar

Jan Söderström: Kommunernas uttag av gatukostnader; nyhet från Sveriges kommuner och landsting (2007)

Leif Uhlin: Vägförening kräver pengar, artikel i Göteborgs-Posten 2008-06-04

Villaägarna i Vellinge: Brevet vi aldrig fick svar på; artikel i Villaägarnytt, september 2009

### **15.4 Kommunala dokument**

Eskilstuna kommun, stadsbyggnadsförvaltningen: Utredning avseende konsekvenser av ändrat huvudmannskap för enskilda vägar m m inom Eskilstuna kommun; Eskilstuna (2003)

Härryda kommun, sammanträdesprotokoll Samhällsbyggnadsnämnden 1997-03-13: Ändring av bidrag till enskild väghållning; Dnr 1997.36/048

Härryda kommun, sektorn för samhällsbyggnad: Bostadsförsörjningsprogram 2008-2012

Härryda kommun, sektorn för samhällsbyggnad, trafikverksamheten: Ansvar för väg- och gatubelysning i Härryda kommun; arbetsmaterial 2008

Härryda kommun, sammanträdesprotokoll kommunstyrelsen 2009-02-02: Ansökan om kommunalt övertagande av Tahultsvägen i Landvetter; Dnr 2008/893 311

Härryda kommun, sammanträdesprotokoll kommunfullmäktige 1982-04-05: Nya regler avseende gatukostnader; Dnr 1982.56 035.359

Härryda kommun, sektorn för samhällsbyggnad: Översiktsplan för Härryda kommun (2002)

Härryda kommun, sektorn för samhällsbyggnad: Verksamhetsplan 2009-2013

Härryda kommun, sektorn för samhällsbyggnad/Trafikverksamheten: Delrapport underhållsskuld och prognos 2009-2018; publikation 2009:50

Lerums kommun, tekniska förvaltningen: Avveckling av vägföreningar i Lerums kommun, skrivelse 2004-03-03, Dnr KS04.78

Mölndals Stad, sammanträdesprotokoll Gatunämnden 2008-05-07: Kommunalt bidrag 2008 till vägsamfälligheter utan statsbidrag; Dnr 352/08

Mölndals Stad, sammanträdesprotokoll Gatunämnden 2008-05-07: Kållereds vägförenings ansökan om bidrag 2008 för enskild väghållning; Dnr 353/08

Mölndals Stad, sammanträdesprotokoll Gatunämnden 2008-05-07: Lindome vägförenings ansökan om bidrag 2008 för enskild väghållning; Dnr 354/08

Nacka kommun: Vem betalar vägen? Om huvudmannaskap och vägar i Nacka kommun (2003)

Nacka kommun: Princip för hantering av huvudmannaskap för allmän plats i arbetet med förnyelseplanering; tjänsteskrivelse Planenheten 2006; Dnr KFKS 677/2005-210

### **15.5 Databaser och Internet**

Nationell Vägdatabas (NVDB), 2009-05-19: kartor över tätbebyggda områden i Härryda kommuns tätorter samt aktuella väglängder

Skatteverket: Förenklad fastighetstaxering 2006 – 2008 – värdeområde 1401100 Mölnlycke centralort

Fastighetsinformationsregistret (FIR), Lantmäteriet, datum för informationsuttag 2010-02-08

[www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se)

[www.revriks.se](http://www.revriks.se)

[www.skatteverket.se](http://www.skatteverket.se)

[www.sna.se](http://www.sna.se)

[www.vagverket.se](http://www.vagverket.se)

Kommunala hemsidor

### **15.6 Övriga referenser**

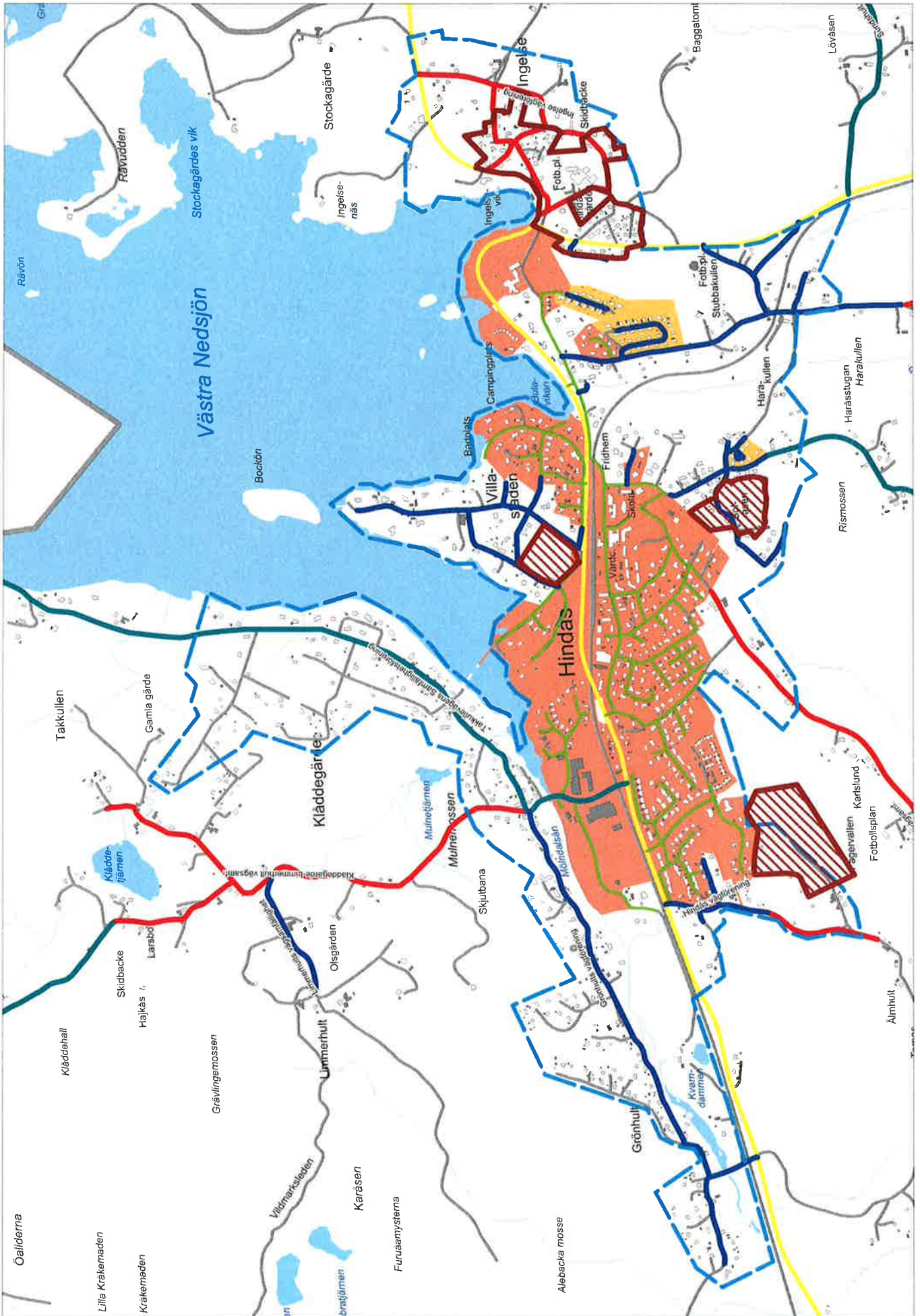
Representanter för tätorternas vägföreningar

Kommunala tjänstemän i Härryda och andra kommuner

Trafikpolisen i Västra Götaland

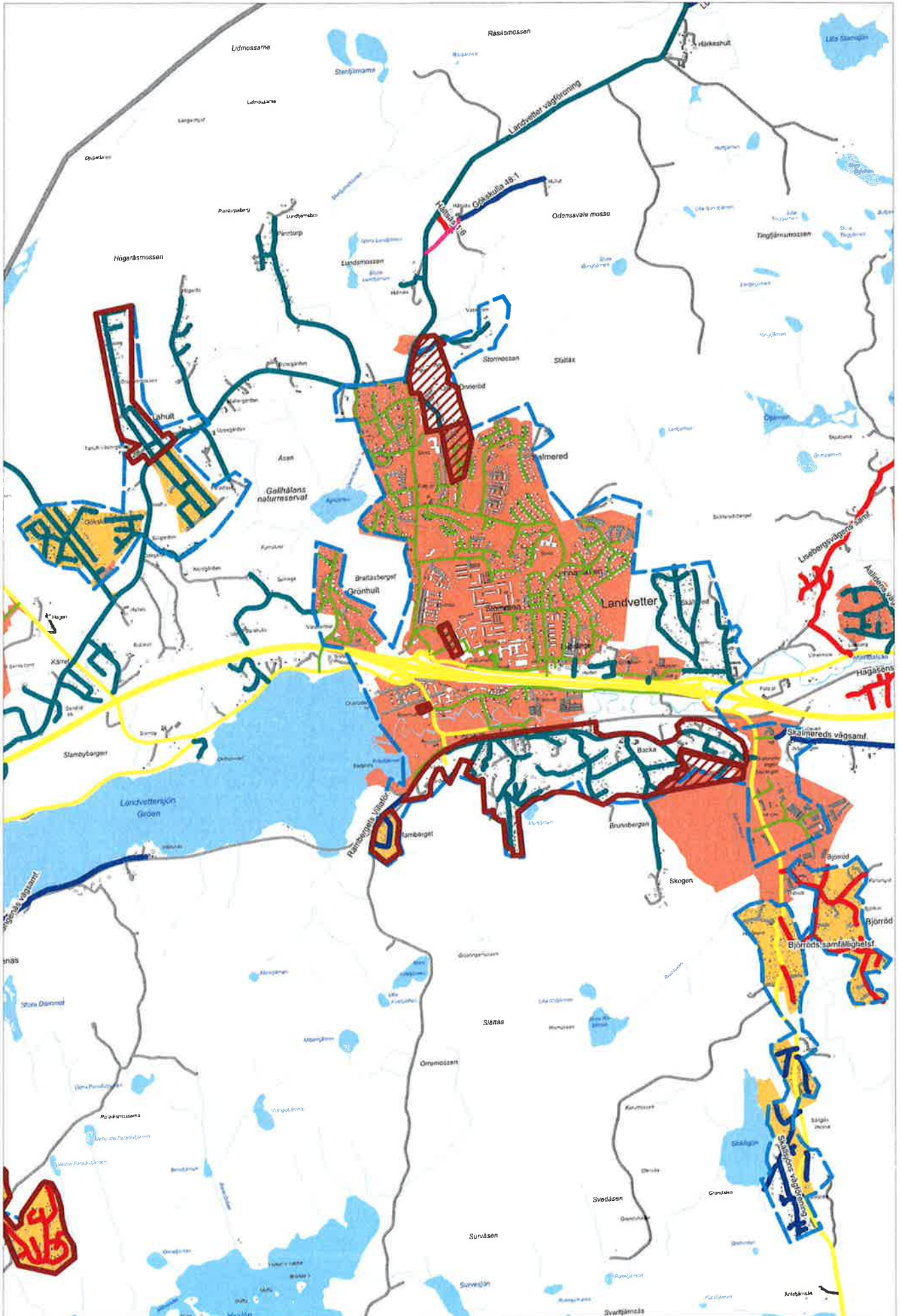












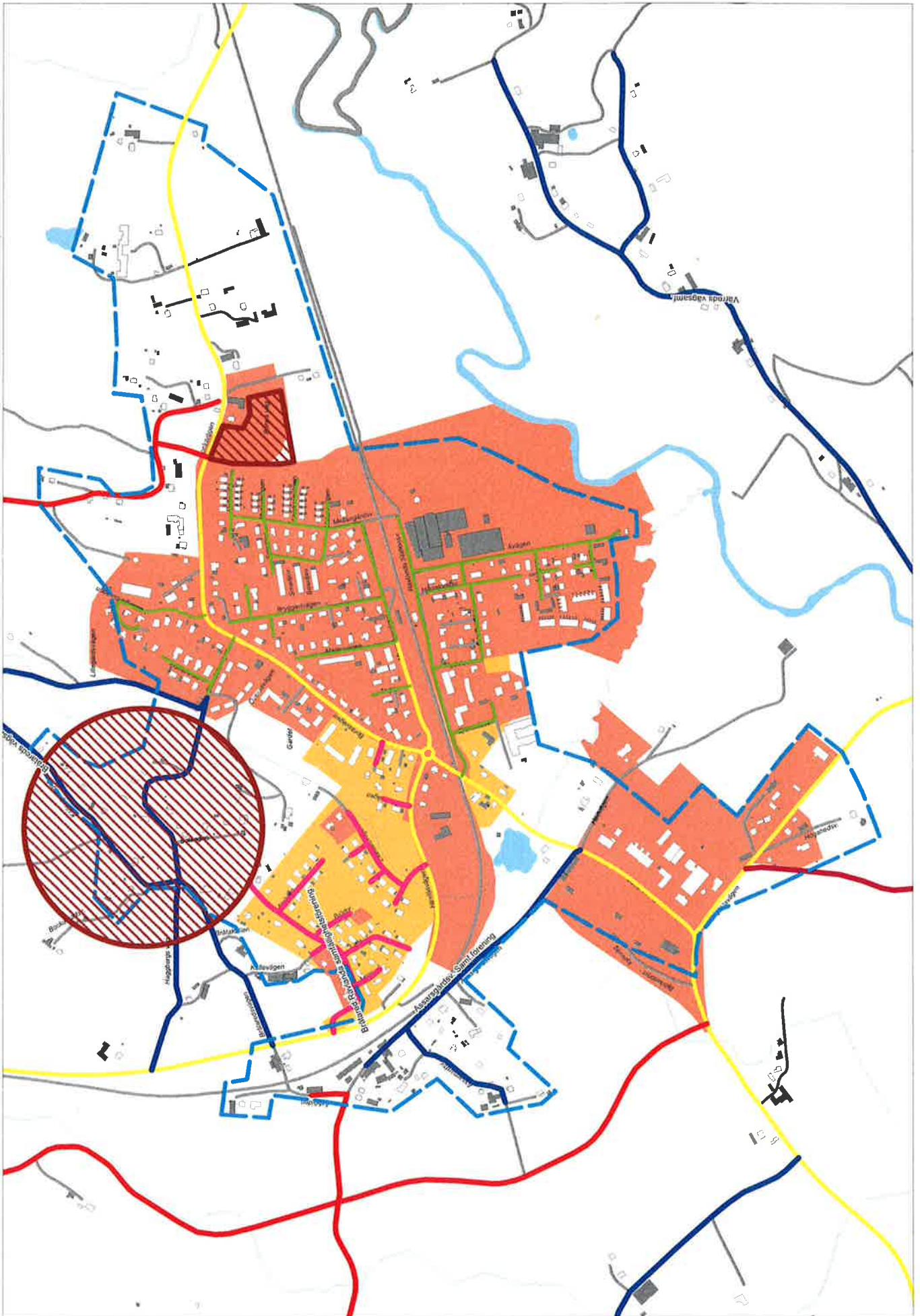
















# ENKÄT TILL UTVALDA VÄGFÖRENINGAR I HÄRRYDA KOMMUN

## 1. GRUNDLÄGGANDE INFORMATION OM VÄGSAMFÄLLIGHETEN OCH DESS EKONOMI.

En förutsättning för att kunna göra en korrekt samlad bedömning är förstås att ha rätt fakta om vägsamfälligheten. Mycket information finns i databaser, men Härryda kommun har t ex ingen fullständig information om eventuella statsbidrag eller vilka ekonomiska insatser som samfällighetens medlemmar bidrar med. I det fall någon förtryckt uppgift skulle vara fel, vänligen ändra direkt i formuläret.

1.1 Vägsamfällighetens namn:

1.2 Total väglängd (längd i m):

1.3 Vägar som är berättigade till statsbidrag (längd i m):

1.4 Årligt kommunalt bidrag som samfälligheten har rätt till:

1.5 Antal medlemmar/fastigheter:

1.6 Samfällighetens avgift de senaste fem åren

2005:

2006:

2007:

2008:

2009:

1.7 Eventuella statliga bidrag de senaste fem åren:

2005            Drift:                            Byggnation/upprustning:

2006            Drift:                            Byggnation/upprustning:

2007            Drift:                            Byggnation/upprustning:

2008            Drift:                            Byggnation/upprustning:

2009            Drift:                            Byggnation/upprustning:

1.8 Eventuell extra utdebitering de senaste fem åren:

2005:

2006:

2007:

2008:

2009:

1.9 Hur viktigt är det kommunala driftsbidraget för föreningens ekonomi?

(Gör en bedömning på en skala 1 – 5, där 1 är helt oviktigt och 5 mycket viktigt. Ringa in svaret)

1

2

3

4

5

1.10 Ifall samfälligheten får bidrag från staten, hur viktigt är det statliga stödet för föreningens ekonomi?

(Gör en bedömning på en skala 1 – 5, där 1 är helt oviktigt och 5 mycket viktigt. Ringa in svaret)

1

2

3

4

5

### 1.11 Brukar föreningen ta ut slitageavgift?

- Ja, så ofta det går     Nej, aldrig     Bara vid extremt slitage     Annat svar, utveckla nedan:

### 1.12 Hur brukar samfälligheten finansiera investeringar, t ex större upprustningar? (ett eller flera alternativ)

- Del av årsavgiften fonderas kontinuerligt till att täcka framtida investeringar
- Lån och därmed förhöjd årsavgift
- Extra utdebitering i samband med att investeringen görs, men behåller årsavgift
- Delfinansiering med hjälp av offentliga bidrag

### 1.13 Eventuella kommentarer till finansiering av investeringar:

(fortsätt gärna på baksidan eller bifoga lösblad)

## 2. TRAFIKSÄKERHET, MILJÖ OCH VÄGSTANDARD.

Säkerheten för alla typer av brukare av en väg är förstas en angelägen fråga och 1997 tog regeringen beslut om nollvisionen, där ingen människa skall behöva dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Enligt väglagen har alla väghållare, oavsett organisationsform, samma skyldighet att tillgodse trafiksäkerhetskrav m m.

### 2.1 Hur bedömer ni vägsamfällighetens möjligheter och förutsättningar att uppfylla gällande trafiksäkerhetskrav, med tanke på föreningens samlade resurser och kompetens?

(Gör en bedömning på skala 1 – 5, där 1 är mycket dåliga och 5 är mycket goda)

1                      2                      3                      4                      5

### 2.2 Hur bedömer ni vägsamfällighetens möjligheter och förutsättningar att tillgodose brukarnas krav på vägstandard, med tanke på föreningens samlade resurser och kompetens? (samma skala som i fråga 2.1)

1                      2                      3                      4                      5

### 2.3 Hur bedömer ni vägsamfällighetens möjligheter och förutsättningar att uppfylla gällande miljökrav, med tanke på föreningens samlade resurser och kompetens? (samma skala som i fråga 2.1)

1                      2                      3                      4                      5

### 2.4 Eventuella kommentarer till trafiksäkerhet, miljö och vägstandard (svara på baksidan eller bifoga lösblad)

### 3. HUVUDMANNASKAP FÖR VÄGARNA/VÄGHÅLLARSKAP

Riktlinjerna för väghållarskap inom detaljplanerat område regleras i plan- och bygglagen (PBL), som kom 1987, men det finns ju väldigt många områden som planerats och bebyggts långt tidigare, när andra regler gällde. Inte sällan var då trafiken mycket glesare än idag, trafikanternas krav lägre och antalet permanentboende mindre.

PBL tar bl a upp att allmänna platser som idag anläggs inom detaljplan (t ex vägar) skall ha kommunalt huvudmannaskap, om det inte finns särskilda skäl till annat. Principen är att den som har bäst förutsättningar att vara väghållare, skall vara huvudman för vägen. Ibland är enskilt huvudmannaskap billigare/mer effektivt än kommunalt, och tvärtom. Beroende på hur förutsättningarna i ett område utvecklar sig, händer det att allmänna vägar övergår till enskild väghållning. På andra platser sker motsatt förändring, där tidigare enskilda vägar blir allmänna (kommunala eller statliga).

När en kommun blir väghållare tenderar ofta allmänhetens krav på vägstandard och trafiksäkerhet att öka. För att kunna garantera vägens bärighet för tunga fordon, avvattning för att undvika översvämningar, toppskiktets kvalitet, förutsägbara kostnader för drift/underhåll m m så använder Härryda kommun modeller för "typgator" av en viss standard. Huvudregeln är att dessa standarder behöver vara uppfyllda, om kommunen skall vara huvudman och juridiskt ansvarig för en väg. Om en tidigare enskild väg övergår till kommunalt huvudmannaskap, kan det därmed innebära en ombyggnad av vägen.

**3.1 Om det skulle finnas förutsättningar att ändra väghållarskapet i ert område, vilka gator/vägar bedömer ni i så fall skulle ha bättre förutsättningar med kommunalt huvudmannaskap?**

- Markera med **blått** på den bilagda kartan

**3.2 Om det skulle finnas förutsättningar att ändra väghållarskapet i ert område, vilka gator/vägar bedömer ni i så fall har bättre förutsättningar att fortleva med enskilt huvudmannaskap? Tänk på att möjligheten finns i samband med omförrättning att skapa flera mindre samfälligheter av en stor vägförening.**

- Markera med **rött** på den bilagda kartan

**3.3 Vilka upplever ni är de största fördelarna med nuvarande huvudmannaskap/driftsform?**  
(fortsätt gärna på baksidan eller bifoga lösblad)

**3.4 Vilka upplever ni är de största nackdelarna med nuvarande huvudmannaskap/driftsform?**  
(fortsätt gärna på baksidan eller bifoga lösblad)

#### 4. STÖD FRÅN HÄRRYDA KOMMUN.

De flesta kommuner i Sverige lämnar på olika sätt stöd till enskilda vägar, även om det inte finns någon skyldighet i lag. Stödet kan ta sig olika former, såsom rena kontantbidrag, kommunal skötsel av enskilda vägar och/eller vinterväghållning. Av hävd lämnar Härryda kommun ett årligt kontantbidrag till enskilda vägar, motsvarande 0,70 kr per meter, samt säljer entreprenadtjänster till vägföreningarna.

4.1 I det fall Härryda kommun skulle ha möjlighet att öka sitt engagemang i kommunens vägsamfälligheter, hur angelägna är nedanstående alternativ för just er förening?  
(rangordna alternativen, där siffran 1 är viktigast, 2 näst viktigast och så vidare)

\_\_\_\_\_ A: Starkare tjänstemannastöd/kompetensstöd beträffande trafiksäkerhet

\_\_\_\_\_ B: Större kommunalt kontantbidrag till driften

\_\_\_\_\_ C: Bättre möjlighet till kommunala investeringsbidrag för upprustning av enskilda vägar

\_\_\_\_\_ D: Större utbud av entreprenadtjänster, exemplifiera vilka:

\_\_\_\_\_ E: Billigare kommunala entreprenadtjänster

\_\_\_\_\_ F: Hjälpt med upphandling av entreprenadtjänster på marknaden

\_\_\_\_\_ G: Parkeringsövervakning

\_\_\_\_\_ H: Trafikmätningar

\_\_\_\_\_ I: Kommunen tar över huvudmannaskapet för **delar av** samfällighetens vägnät (med uttagande av eventuell gatukostnad för uppgradering till kommunal standard)

\_\_\_\_\_ J: Kommunen tar över huvudmannaskapet för **hela** samfällighetens vägnät (med uttagande av eventuell gatukostnad för uppgradering till kommunal standard)

\_\_\_\_\_ K: Kommunen tar över skötsel, drift och underhåll av hela samfällighetens vägnät, men vägföreningen finns kvar juridiskt oförändrad. Kommunen tar även över vägsamfällighetens administration och inkasserar då också medlemsavgifter samt eventuella statliga bidrag.

\_\_\_\_\_ L: Ekonomiskt bidrag till omförrättningar

\_\_\_\_\_ M: Annat, nämligen:

**4.2 Vägöreningarna i HARRYDA kommun har en gammal historia och relationen med HARRYDA kommun går ofta långt tillbaks. Finns det några utfästelser eller överenskommelser med avseende på relationen med HARRYDA kommun som samfälligheten särskilt vill uppmärksamma?**

**Namn och kontaktuppgifter till ansvarig person som lämnat uppgifter å vägsamfällighetens vägnar:**

Namn och befattning:

Postadress:

E-post:

Telefon:



Kf § 3

Dnr 2011/124 318

## STRATEGI FÖR ÖVERTAGANDE AV ENSKILDA VÄGAR INOM TÄTORTER

Kommunfullmäktige beslutade i § 159/2006 uppdra åt kommunstyrelsen att genomlysa frågan om vägföreningar i de större tätorterna och deras väginnehav i relation till kommunens vägar med särskild inriktning på Mölnlycke, Pixbo och Landvetter samt belysa omfattning och andel samt konsekvenser vid ett eventuellt kommunalt övertagande.

Utredningen redovisades på kommunstyrelsens informationssammanträde i § 130/2010 och på kommunfullmäktige i § 108/2010 samt på budgetberedningen och på kommundelsstämmor under 2010.

Kommunstyrelsen beslutade i § 66/2011 uppdra åt förvaltningen att ta fram strategi, inklusive tidsplan och kostnadsplan, för genomförande av ett kommunalt övertagande av enskilda vägar inom tätorter samt att detta ska genomföras enligt utredningens förslag nummer 1 och 4:

1. Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning.
4. Formellt kommunalt övertagande genom modernisering av detaljplaner och beaktade av helhetssyn.

I utredningen konstateras att kommunens driftbidrag till vägföreningar är lågt i förhållande till riksgenomsnittet och att det bör höjas successivt. Utredningen framhåller även att ett utvecklat bidrag till vägupprustning kan ge incitament och möjlighet för enskilda väghållare att rusta upp nedgångna vägsträckor både inför förestående byte av huvudmannaskap och för att få långsiktigt hållbara vägsamfälligheter.

Från sektorn för samhällsbyggnad föreligger skrivelse av den 24 augusti 2011. Sektorn bedömer att den föreslagna tidsplanen för kommunalt övertagande och modernisering av detaljplaner kombinerat med det föreslagna bidragssystemet bedöms ha goda förutsättningar att kunna genomföras samt att kvarvarande vägsamfälligheter ges förbättrade möjligheter att kunna bedriva sin verksamhet på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Kommunstyrelsen behandlade ärendet i § 252/2011 och beslutade då föreslå fullmäktige att anta Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, inklusive bilagor, enligt föreliggande förslag.

Kommunfullmäktige beslutade i § 116/2011 bordlägga ärendet.

Signatur justerande

Utdragsbestyrkande



forts Kf § 3

Fullmäktige beslutade i § 132/2011 återremittera ärendet till kommunstyrelsen för förtydligande av skillnaden mellan områden som betraktas som tätortsnära-, omvandlings- eller saneringsområden. Förtydligande behöver även göras om vad som avses med standard och hur den bedöms.

Sektorn för samhällsbyggnad redovisar remissen i skrivelse av den 14 december 2011.

### **Kommunstyrelsens behandling**

Kommunstyrelsen behandlade ärendet i § 3/2012 och beslutade då föreslå fullmäktige att anta Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, inklusive bilagor, enligt föreliggande förslag.

### **Kommunfullmäktiges behandling**

#### *Yttrande*

Steinar Walsö-Kanstad (KP), Annette Eiserman-Wikström (M) och Lars-Erik Kileby (FP).

#### *Yrkanden*

Steinar Walsö-Kanstad yrkar avslag på kommunstyrelsens förslag.

Annette Eiserman-Wikström yrkar med instämmande av Lars-Erik Kileby bifall till kommunstyrelsens förslag.

#### *Proposition*

Efter ställd proposition på kommunstyrelsens förslag och Steinar Walsö-Kanstads yrkande finner ordföranden att fullmäktige beslutat bifalla kommunstyrelsens förslag.

Votering begäres. Följande voteringsproposition godkännes.  
Den som bifaller kommunstyrelsens förslag röstar Ja. Den som bifaller Steinar Walsö-Kanstads yrkande röstar Nej.

Voteringen utfaller så att 44 ledamöter röstar Ja och 5 röstar Nej, bilaga 1 voteringslista.

Signatur justerande

Utdragsbestyrkande

forts Kf § 3

Kommunfullmäktige har således beslutat bifalla kommunstyrelsens förslag.

**Kommunfullmäktiges beslut i enlighet med kommunstyrelsens förslag**

Fullmäktige antar Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, inklusive bilagor, enligt föreliggande förslag.

---

---

Signatur justerande

Utdragsbestyrkande

§ 341

Dnr 2017KS787

## Översyn av kommunens vägbidrag till enskild väghållning

Kommunfullmäktige antog i § 3/2012 ”Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter”. Strategins utgångspunkt är att kommunen i framtiden ska vara väghållare inom tätort eftersom dessa vägar i stor utsträckning nyttjas av en vidare krets. Rekommendationen enligt strategin är att bidragens utformning ska ses över efter halva tidsperioden. Ett förslag till revidering av vägbidragen till enskild väghållning har tagits fram av sektorn för samhällsbyggnad.

Eftersom kommunen i dagsläget inte övertar lika många vägar som planerat, kan en minskning av nivån på de riktade bidragen motiveras till fördel för en ökning av driftbidraget. Ett ökat driftbidrag möjliggör för fler långsiktigt hållbara vägföreningar. Förvaltningen har därför tagit fram ett förslag till nytt bidragssystem där flera faktorer påverkar nivån på driftbidraget. Den nya modellen bedöms bidra till ett mer jämlikt system. Den nya bidragsmodellen hanteras inom ordinarie ram.

Från sektorn för samhällsbyggnad föreligger skrivelse daterad den 13 oktober 2017.

### Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta ”Bidrag till enskild väghållning i Härryda kommun” att gälla från och med 1 januari 2018.

Kommunstyrelsen beslutar att notera ”Översyn av kommunens vägbidrag till enskild väghållning”.

-----  
Signatur justerande

Utdragsbestyrkande

§ 214

Dnr 2019KS126

## Överenskommelse om vinterväghållning mellan kommun och Mölnlycke och Pixbo vägföreningar

Kommunstyrelsen beslutade den 7 mars 2019 § 86 att uppdra åt förvaltningen att ta fram förslag på frivillig överenskommelse om vinterväghållning mellan kommunen och Pixbo respektive Mölnlycke vägförening i enlighet med det som beskrivs i Sveriges kommuner och landstings skrift Väghållningens juridik.

Förvaltningen har gjort en övergripande analys av förutsättningar avseende hantering av vinterväghållning för nämnda vägföreningars vägar som framgår av bilagorna Sammanfattning av förutsättningar samt Konsekvensanalys. Förvaltningen har dialog med nämnda vägföreningar samt har tagit fram ett avtalsförslag.

Från sektorn för samhällsbyggnad föreligger skrivelse daterad den 23 augusti 2019.

### Kommunstyrelsens behandling

#### Yrkanden

Per Vorberg (M) yrkar att:


Kommunstyrelsen beslutar att uppdraget, gällande att ta fram förslag på frivillig överenskommelse om vinterväghållning mellan kommunen och Pixbo respektive Mölnlycke vägförening i enlighet med det som beskrivs i Sveriges kommuner och landstings skrift Väghållningens juridik, är genomfört och därmed avslutat.

Kommunstyrelsen uppdrar åt sektorn för samhällsbyggnad att ingå avtal avseende vinterväghållning med Mölnlycke och Pixbo vägföreningar under förutsättning att avtalen väsentligen överensstämmer med kommunens intentioner i föreliggande förslag samt att insatserna sker till självkostnadspris för vägföreningarna.

Kommunstyrelsen uppdrar åt samhällsbyggnadschef att underteckna avtalen.

Peter Arvidsson (SD) yrkar att ett tillägg görs i andra beslutsstycket enligt följande:

Kommunstyrelsen uppdrar åt sektorn för samhällsbyggnad att ingå avtal avseende vinterväghållning med Mölnlycke och Pixbo vägföreningar *och andra föreningar som önskar likvärdigt avtal* under förutsättning att avtalen väsentligen överensstämmer med kommunens intentioner i föreliggande förslag samt att insatserna sker till självkostnadspris för vägföreningarna.

Signatur justerande 	Utdragsbestyrkande
--	--------------------

**Proposition**

Efter ställd proposition på Per Vorbergs och Peter Arvidssons yrkanden finner ordföranden att kommunstyrelsen beslutat bifalla Per Vorbergs yrkande.

**Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att uppdraget, gällande att ta fram förslag på frivillig överenskommelse om vinterväghållning mellan kommunen och Pixbo respektive Mölnlycke vägförening i enlighet med det som beskrivs i Sveriges kommuner och landstings skrift Väghållningens juridik, är genomfört och därmed avslutat.

Kommunstyrelsen uppdrar åt sektorn för samhällsbyggnad att ingå avtal avseende vinterväghållning med Mölnlycke och Pixbo vägföreningar under förutsättning att avtalen väsentligen överensstämmer med kommunens intentioner i föreliggande förslag samt att insatserna sker till självkostnadspris för vägföreningarna.

Kommunstyrelsen uppdrar åt samhällsbyggnadschef att underteckna avtalen.

-----  
Signatur justerande

Utdragsbestyrkande

§ 142

Dnr 2021KS10

## Inkomna skrivelser 2021

### Beslut

Kommunstyrelsen noterar följande inkomna skrivelser:

- Namninsamling för återinförande av friskvårdsbidraget.
- Fråga om övertagande av enskilda vägar.
- Namninsamling mot planer på att arrendera ut marken vid Massetjärn till padeltennis.

Kommunstyrelsen uppdrar åt förvaltningen att göra en översyn av *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter*, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3.

### Förslag till beslut på sammanträdet

Per Vorberg (M) föreslår att kommunstyrelsen noterar följande inkomna skrivelser:

- Namninsamling för återinförande av friskvårdsbidraget.
- Fråga om övertagande av enskilda vägar.
- Namninsamling mot planer på att arrendera ut marken vid Massetjärn till padeltennis.

Vidare föreslår Per Vorberg att kommunstyrelsen uppdrar åt förvaltningen att göra en översyn av *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter*, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3.

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om kommunstyrelsen bifaller Per Vorbergs förslag och finner att så sker.

### Paragrafen är justerad

-----

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

Sammanträdesdatum  
2021-10-14

§ 193

Dnr 2021KS255

## Upphävande av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter

### Beslut

Kommunfullmäktige återremitterar ärendet till kommunstyrelsen för att genomföra en konsekvensanalys.

### Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 31 mars 2021 § 142 att ge förvaltningen i uppdrag att göra en översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3.

Sedan antagandet av strategin har endast tre detaljplaner för övertagande av vägar inom strategin antagits. Ett succesivt övertagande av enskilda vägar inom tätbebyggt område med kommunen som huvudman har visat sig resurskrävande och komplext. Utifrån gjord översyn med den nya bedömningen av resursbehovet som krävs för fortsatt arbete med övertagande av vägarna enligt strategin, gör förvaltningen bedömningen att det inte är försvarbart att arbeta vidare med frågan enligt strategin i nuvarande form. Därför föreslås att strategin i sin nuvarande form upphävs.

### Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens beslut 23 september 2021 § 315
- Tjänsteskrivelse 18 augusti 2021
- Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Bilaga översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Publikation 2010:03 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter - kortversion
- Publikation 2010:04 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter
- Kommunfullmäktiges beslut den 30 januari 2012 § 3
- Kommunstyrelsens beslut den 20 november 2017 § 341
- Kommunstyrelsens beslut den 29 augusti 2019 § 214
- Kommunstyrelsens beslut den 31 mars 2021 § 142

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande





Sammanträdesdatum  
2021-10-14

**Voteringslista: § 193**

**Ärende:** Upphävande av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter,  
2021KS255

Omröstningslista 4

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Per Vorberg (M), ledamot	X		
Grim Pedersen (M), ledamot	X		
Kersti Lagergren (M), ledamot	X		
Hans Larsson (M), ledamot	X		
Roger Nordman (M), ordförande	X		
Mikael Johannison (M), ledamot	X		
Sven Karlsson (M), ledamot	X		
Rickard Rosengren (M), ledamot	X		
Gunnar Häggström (M), vice ordförande	X		
Jan Andersson (M), ledamot	X		
Ulrika Nordenstam (M), ledamot	X		
Maria Kornevik Jakobsson (C), ledamot	X		
Gun Wågsjö (C), ledamot	X		
Fredrik Mossmark (C), ledamot	X		
David Dinsdale (L), ledamot	X		
Anders Halldén (L), ledamot	X		
Anita Anger (L), ledamot	X		
Håkan Eriksson (KD), ledamot	X		
Jan Inge Forsberg (SP), ledamot	X		
Cecilia Grebert Flatow (SP), ledamot	X		
Steinar Walsö-Kanstad (KP), ledamot	X		
Patrik Linde (S), ledamot		X	
Gunilla Wathne (S), ledamot		X	
Björn Magnusson (S), 2:e vice ordförande		X	
Siw Hallbert (S), ledamot		X	
Lena Fredriksson (S), ledamot		X	
Ulla-Karin Johansson (S), ledamot		X	
Robert Langholz (S), ledamot		X	
Monica Bengtsson (S), ledamot		X	
Oskar Sköld (S), ledamot		X	
Mats Werner (S), ledamot		X	

Sammanträdesdatum  
2021-10-14

---

Kerstin Sandberg (V), ledamot		X	
Bengt Andersson (V), ledamot		X	
Roland Jonsson (MP), ledamot		X	
Marie Strid (MP), ledamot		X	
Boris Leimar (SD), ledamot	X		
Patrik Strömsten (SD), ledamot	X		
Bengt Hellgren (SD), ledamot		X	
Peter Arvidsson (SD), ledamot	X		
Inga-Lill Hellgren (SD), ledamot		X	
Ingemar Lindblom (M), ersättare	X		
Bengt Johansson (M), ersättare	X		
Elin Germgård (C), ersättare	X		
Lars Magnus Frisk (L), ersättare	X		
Inger Axelsson (KD), ersättare	X		
Martin Tengfjord (SP), ersättare	X		
Jan Gustavsson (KP), ersättare	X		
Ahmad Ahmadi (MP), ersättare		X	
Christian Schmitt (MP), ersättare		X	
Danuta Wahlberg (SD), ersättare		X	
Hans Lundquist (SD), ersättare		X	
Resultat	31	20	0

§ 406

Dnr 2021KS255

## Återremitterat ärende: Upphävande av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter

### Beslut

Kommunstyrelsen återremitterar ärendet till förvaltningen för att svara på följande fråga: Vad blir konsekvenserna för de som bor i kommunens omvandlingsområden?

### Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade med stöd av en minoritet att återremittera ärendet till kommunstyrelsen, 14 oktober 2021 § 193, för att genomföra en konsekvensanalys.

Kommunstyrelsen beslutade den 31 mars 2021 § 142 att ge förvaltningen i uppdrag att göra en översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, antagen av kommunfullmäktige den 30 januari 2012 § 3.

Sedan antagandet av strategin har endast tre detaljplaner för övertagande av vägar inom strategin antagits. Ett succesivt övertagande av enskilda vägar inom tätbebyggt område med kommunen som huvudman har visat sig resurskrävande och komplext. Utifrån gjord översyn med den nya bedömningen av resursbehovet som krävs för fortsatt arbete med övertagande av vägarna enligt strategin, gör förvaltningen bedömningen att det inte är försvarbart att arbeta vidare med frågan enligt strategin i nuvarande form. Därför föreslås att strategin i sin nuvarande form upphävs.

### Beslutsunderlag

- Kommunfullmäktiges beslut 14 oktober 2021 § 193
- Kommunstyrelsens beslut 23 september 2021 § 315
- Tjänsteskrivelse 18 augusti 2021
- Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Bilaga översyn av strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Publikation 2010:03 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter - kortversion
- Publikation 2010:04 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter
- Kommunfullmäktiges beslut den 30 januari 2012 § 3
- Kommunstyrelsens beslut den 20 november 2017 § 341
- Kommunstyrelsens beslut den 29 augusti 2019 § 214
- Kommunstyrelsens beslut den 31 mars 2021 § 142

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

Sammanträdesdatum  
2021-11-18

---

### Förslag till beslut på sammanträdet

Patrik Linde (S) föreslår att kommunstyrelsen återremitterar ärendet till förvaltningen för att svara på följande fråga: Vad blir konsekvenserna för de som bor i kommunens omvandlingsområden?

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om kommunstyrelsen bifaller Patrik Lindes förslag och finner att så sker.

### Paragrafen är justerad

-----

Signatur justerande					
---------------------	--	--	--	--	--

				Utdragsbestyrkande	
--	--	--	--	--------------------	--