

Uppdrag att utreda frivilligt åtagande av  
Mölnlycke och Pixbo vägföreningars  
väghållaransvar

19

2023KS404

Kommunstyrelsen

Datum  
2023-08-21

Diarienummer  
2023KS404 316

## Uppdrag att utreda frivilligt åtagande av Mölnlycke och Pixbo vägföreningars väghållaransvar

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen uppdrar åt förvaltningen att utreda konsekvenserna av ett frivilligt åtagande av Mölnlycke och Pixbo vägföreningars väghållaransvar med utgångspunkt i den modell Mölndals stad har använt.

### Sammanfattning av ärendet

Härryda kommun har sedan lång tid tillbaka haft ett samarbete med Mölnlycke och Pixbo vägföreningar avseende frågor kring väghållarskap i Mölnlycke. Samarbetets omfattning och innehåll har varierat över tid. Vägföreningarna har sedan länge uttryckt en önskan att kommunen ska ta över deras vägnät och bland annat framhållit att deras vägar är geografiskt omgärdade av kommunala vägar.

Efter en översyn upphävde kommunen år 2022 *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter* som på sikt skulle inneburit att kommunen tog på sig väghållarskapet. Sedan några år tillbaka har Mölndals stad arbetat med en modell där kommunen genom avtal med föreningarna i praktiken tar över väghållarskapet.

För att göra en närmare bedömning av förutsättningar för avtal behöver praktiska, juridiska och ekonomiska konsekvenser utredas och förtydligas i samarbete med föreningarna. Detta kan göras inom ramen för ett uppdrag att utreda konsekvenserna av ett frivilligt åtagande av Mölnlycke och Pixbo vägföreningars väghållaransvar med utgångspunkt i den modell Mölndals stad har använt.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 21 augusti 2023
- Publikation 2010:03 Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter – kortversion
- Kommunfullmäktiges beslut den 30 januari 2012 § 3
- Tjänsteskrivelse den 2 februari 2022 om översyn om strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter
- Kommunfullmäktiges beslut den 31 mars 2022 § 49

- Utredning av förutsättningar för övertagande av väghållansvar, Mölndals stad den 18 november 2016
- Avtal om enskild väghållning, Lindome vägförening den 13 maj 2022

## Ärendet

Härryda kommun har sedan lång tid tillbaka haft ett samarbete med Mölnlycke och Pixbo vägföreningar avseende frågor kring väghållarskap i Mölnlycke. Samarbetets omfattning och innehåll har varierat över tid. Som exempel kan nämnas den frivilliga överenskommelse avseende vinterväghållning som är tecknad med föreningarna enligt beslut i kommunstyrelsen den 29 augusti 2019 § 214. I sammanhanget ska nämnas att det finns en meningsskiljaktighet mellan kommunen och vägföreningarna rörande hur tidigare förrättningar ska tolkas vad gäller ansvar avseende trappor och trottoarer.

Vägföreningarna har sedan länge uttryckt en önskan att kommunen ska ta över deras vägnät och bland annat framhållit att deras vägar är geografiskt omgärdade av kommunala.

Kommunen har tidigare arbetat för ett övertagande genom den strategi som antogs 2012 avseende 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.

Kommunfullmäktige beslutade den 30 januari 2012 § 3 att anta strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter, inklusive bilagor. Kommunstyrelsen beslutade den 31 mars 2021 § 142 att ge förvaltningen i uppdrag att göra en översyn av strategin. I utvärderingen konstaterades att arbetet visat sig vara mer krävande och komplext än vad som förutsetts och att resursbehovet för fortsatt arbete enligt strategin inte var försvarbart. Kommunfullmäktige beslutade den 31 mars 2022 § 49 att upphäva *Strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätorter*.

Frågan om vägföreningar och deras förhållande till kommunal väghållning diskuteras i många kommuner. Utöver praktiska och ekonomiska konsekvenser är problemet att bestämmandet av väghållarskapet anges i detaljplanen. För en redan befintlig detaljplan krävs således att den ändras, ett arbete som är både tidskrävande och kostsamt.

Sedan några år tillbaka har Mölndals stad arbetat med hur väghållarskapet för Kållered, Lindome och del av Tulebo vägsamfälligheter ska kunna tas över av kommunen. Efter en analys av olika möjligheter har de hittat en modell där kommunen genom avtal med föreningarna i praktiken tar över väghållarskapet. Eftersom föreningarna fortsatt formellt är väghållare kan de inte upplösas och en styrelse måste finnas kvar men det dagliga arbetet och ansvaret överförs till kommunen.

Mölnlycke och Pixbo vägföreningar har uttryckt intresse av att se närmare på en hantering på liknande sätt som i Mölndal.


### **Förvaltningens bedömning**

Förvaltningens bedömning är att den modell som Mölndal arbetar efter är en lösning som kan vara intressant som ett alternativ till ett fullständigt övertagande. Översiktligt utgör föreningarnas vägnät cirka 12 kilometer väg samt trottoarer och trappor på omkring 2,5 kilometer. Kostnaderna för ett kommunalt åtagande innehåller flera osäkerhetsfaktorer och kommer att behöva analyseras noggrannare genom vägföreningarnas uppgifter och kommunens erfarenhet. En grov uppskattning bedöms vara omkring 1 000 000 kr per år för drift och underhåll. I den framtida analysen kan det komma att visas på såväl behov av omedelbara investeringar, samordningsvinster samt tröskeeffekter som påverkar kostnaderna.

För att göra en närmare bedömning av förutsättningar för avtal behöver praktiska, juridiska och ekonomiska konsekvenser utredas och förtydligas i samarbete med föreningarna. Detta kan göras inom ramen för ett uppdrag att utreda konsekvenserna av ett frivilligt åtagande av Mölnlycke och Pixbo vägföreningars väghållaransvar med utgångspunkt i den modell Mölndals stad har använt.

Louise Skålberg  
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot  
Verksamhetschef trafik



# 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 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 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.

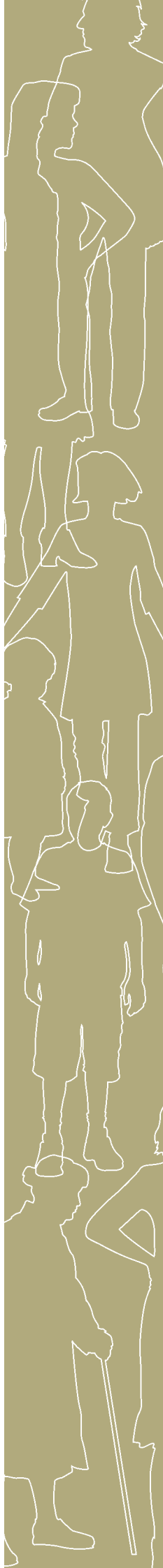
En detaljplaneöversyn enligt alternativ 4 skulle med fördel kunna samordnas med den pågående översiktsplaneringen, där strategin från ÖP 2002 kan förtydligas och tätortsavgränsningar åskådliggöras. På detta sätt skapas inte en separat process där endast frågeställningar kring väghållningen hanteras (jämför 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.**



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

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 huvudmannskapet 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

Sammanträdesdatum  
2022-03-31

§ 49

Dnr 2021KS255

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

### Beslut

#### *Kommunfullmäktiges beslut i enlighet med kommunstyrelsens förslag*

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

### 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 huvudmannaskapet ska vara enskilt.

### Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens beslut 10 mars 2022 § 98
- Tjänsteskrivelse 2 februari 2022

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

Sammanträdesdatum  
2022-03-31

- 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

Patrik Linde (S) föreslår att kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag.

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag och finner att så sker.

### Paragrafen är justerad

-----

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

§ 49

Dnr 2021KS255

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

### Beslut

#### *Kommunfullmäktiges beslut i enlighet med kommunstyrelsens förslag*

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

### 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

- Kommunstyrelsens beslut 10 mars 2022 § 98
- Tjänsteskrivelse 2 februari 2022

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

# SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

## Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum

2022-03-31

---

- 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

Patrik Linde (S) föreslår att kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag.

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag och finner att så sker.

### Paragrafen är justerad

-----

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande



# Utredning av förutsättningar för övertagande av väghållaransvar

2016-11-18



## Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Begreppsförklaring .....	4
Bakgrund och juridik.....	5
Väghållaransvar inom tätort i Mölndals stad .....	6
Områdesprioritering .....	7
Konsekvenser .....	8
Praktiska konsekvenser av kommunalt huvudmannaskap .....	8
Ekonomiska konsekvenser av ett övertagande av väghållaransvar.....	8
Ekonomiska konsekvenser av ett övertagande av väghållaransvar.....	9
Kommunalt stöd till vägföreningar idag .....	10
Driftsbidrag och iståndsättningsbidrag.....	10
Belysning.....	10
Bidrag för vägföreningar inom tätort .....	10
Finansiering av ett övertagande.....	12
Möjliga scenarier.....	13
Genomförandeplan .....	15

### **Bilaga 1: Tätortsområde**

### **Bilaga 2: Väghållarkartor**

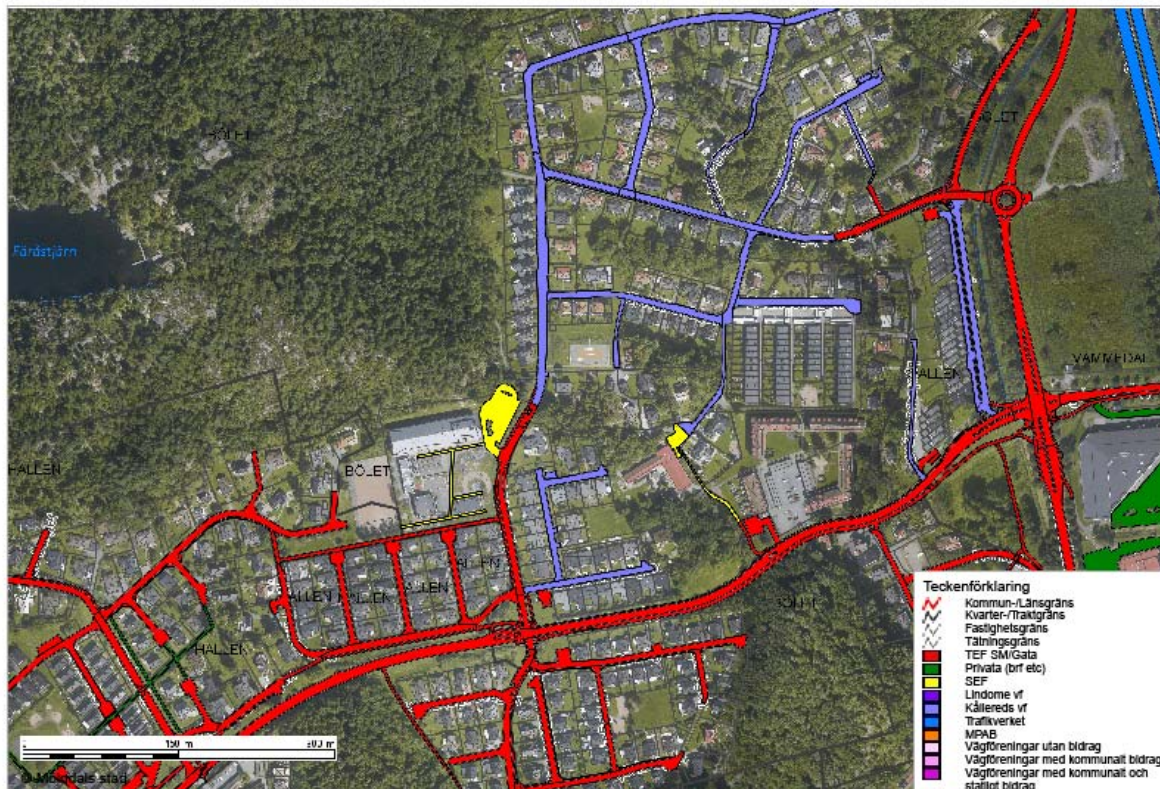
### **Bilaga 3: Exempel från andra kommuner**

## Inledning

Tekniska nämndens arbetsutskott gav i mars 2016 förvaltningen uppdrag att *ta fram en konsekvensbeskrivning av vad ett övertagande av väghållaransvaret från vägföreningar i tätortsmiljö skulle innebära och hur detta praktiskt skulle kunna genomföras. Utredningen ska belysa såväl ekonomiska som legala förutsättningar.* Konsekvensbeskrivningen ska vara klar 2016-11-01.

Kommunens två största vägföreningar, Lindome och Kållereds vägförening, har vid flertalet tillfällen kommit in med förfrågan om kommunen kan överta väghållaransvaret. De senaste förfrågningarna är daterade 2015-11-16 (TEN 618/16) för Lindome vägförening och 2016-02-23 (TEN 149/16) för Kållereds vägförening.

Vägföreningarnas argument för varför kommunen ska ta över väghållaransvaret är dels svårigheterna att tillsätta styrelse i föreningarna men också orättvisan med dubbelbeskattningen för vägföreningarnas medlemmar när man behöver betala både avgift till vägföreningen och skatt. Vid nya detaljplaner går staden in som väghållare vilket innebär att väghållningsansvaret varierar mellan olika gator i så väl Kållered som Lindome med en tillsynes ologisk uppdelning av väghållaransvar i olika områden.



Uppdelning på olika väghållare i västra Kållered

## **Begreppsförklaring**

**Vägförening:** *Enskilda vägar är alla vägar som inte sköts av stat eller kommuner. Vägarna sköts istället av enskilda markägare eller av organisationer som samfällighetsföreningar, vägföreningar, vägsamfälligheter eller ideella föreningar. I denna rapport används ordet vägförening oavsett vilken typ av gemensamhetsanläggning det handlar om.*

**Gemensamhetsanläggning:** *En gemensamhetsanläggning ska tillgodose "ändamål av stadigvarande betydelse" för de fastigheter som har andelar i anläggningen. Exempel på sådana anläggningar är enskilda vägar, parkeringsplatser, grönytor, lekplatser, bryggor, badplatser, bredband för data och TV, trapphus och hissar. "Gemensamhetsanläggning" är det begrepp som används i lagtext om en mark- eller anläggningssamfällighet. I vardagsspråk används ofta begreppet "samfällighet".*

**Enskilt huvudmannaskap:** *Ansvar för de allmänna platserna ligger hos fastighetsägarna*

**Kommunalt huvudmannaskap:** *Ansvar för de allmänna platserna ligger hos kommunen*

**Allmänplats:** *En gata, en väg, en park, ett torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov (PBL 1:4)*

**Detaljplan:** *En detaljplan (tidigare stadsplan, byggnadsplan eller avstyckningsplan) är ett dokument inom fysisk planering i Sverige och anger hur ett begränsat område i en kommun skall bebyggas och hur mark- och vattenområden får användas*

**Lokala trafikföreskrifter:** *I Trafikförordningen finns alla regler för hur vi ska uppträda och parkera i trafiken. Reglerna gäller i hela landet. Det finns också regler som bara gäller i Mölndals stad. De kallas lokala trafikföreskrifter. I Mölndals stad finns ungefär 1 100 lokala trafikföreskrifter.*

## **Bakgrund och juridik**

Sedan kommunsammanslagningen 1971 är Mölndal stads vägnät inom tätort uppbyggt av en blandning av byggnadsplaner, stadsplaner, detaljplaner och ej planlagd mark. Innan införandet av Plan- och bygglagen 1 juli 1987 gällde Byggnadslagen och planläggning skedde utifrån byggnadslagens två plantyper stadsplan och byggnadsplan. Stadsplan användes för centralort och för större tätbebyggda medan byggnadsplan användes för mindre områden med tätbebyggelse och för områden på landsbygden som behövde planläggas. För stadsplanerna gällde huvudregeln att det ålåg kommunen att som huvudman sköta allmän plats, medan byggnadsplanerna hade det som idag är enskilt huvudmannaskap. Vid enskilt huvudmannaskap innebär det att kollektivet ska inrätta en gemensamhetsanläggning, tidigare var namnet oftast vägsamfällighet och ibland vägförening.

I Källered och Lindome är stora delar av tätorten planlagda med byggnadsplaner där huvudmannaskapet för allmän plats är enskilt. Vid nya detaljplaner blir däremot huvudmannaskapet för allmän plats kommunalt. Därav det uppsplittrade väghållaransvaret då en ny detaljplan kan ligga som en ö i en större byggnadsplan.

När det gäller allmän plats för park och natur så gäller som utgångspunkt i 3 kap enskilda väglagen § 71 att vägförening även skall omfatta allmänplatsmark i detaljplan där kommunen inte är huvudman. Denna regel har frångåtts i inrättandet av Källered och Lindome vägförening och dessa är endast huvudman för vägarna som är allmänplats. För Lindome vägförening gjordes dock senare en omprövning där ett stort antal gångvägar införlivades i vägföreningen men inte övrig allmänplatsmark såsom natur och park. Detta innebär att det idag saknas formell huvudman för denna mark men Tekniska förvaltningen sköter idag dessa ytor.

I PBL kap 6 26§ anges det att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser om det inte finns särskilda skäl till annat. Det ska också tydligt framgå vilka avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för dem som blir berörda. Särskilda skäl kan till exempel vara att området är avsett för bostadsbebyggelse som endast används under delar av året, för industriområde eller för att få en enhetlig förvaltning vid ny eller kompletterande detaljplaneläggning i ett område där det finns enskilt huvudmannaskap sedan tidigare. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap.

Sveriges kommuner och landsting, SKL, har tillsammans med Trafikverket och Riksförbundet för enskilda vägar kommit överens om en gemensam skrivelse (SKL:s dnr 12/5550) där de kommit fram till att:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunen bör ha ansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet
- Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet.

## Väghållansvar inom tätort i Mölndals stad

Uppdraget var att göra en konsekvensbeskrivning för vägar i tätortsmiljö. Den avgränsning som använts för tätort i den här rapporten är de vägar som enligt LTF, lokala trafikföreskrifter, definieras som tätort. Det är på dessa vägar som Mölndal stad reglerar trafiken genom lokala trafikföreskrifter.

Vägföreningar inom tätort i Mölndals stad, se bilaga 1 för kartor över tätort			
Vägförening	Meter väg	Vägar även utanför tätort	Drift av belysning idag
<b>Lindome vägförening</b>	22 300		Mölndals stad
<b>Kållereds vägförening</b>	10 100	Ja	Mölndals Stad
<b>Svartmossevägen SF</b>	650		Vägförening
<b>Ranereds VSF</b>	4200	Ja	12 st ljuspunkter tillhör Mölndals stad
<b>Sagered-Annestorp VSF</b>	1500		Mölndals Stad
<b>Varvsvägens VS</b>	1130		Vägförening
<b>Ingemantorps VF</b>	1100	Ja	Vägförening
<b>Lilla Fageredsvägen VSF</b>	4950		Vägförening
<b>Björnåsens Samfällighet</b>	1650		Mölndals stad
<b>Torkelsbohög/Lindome stn</b>	1940	Ja	Vägförening
<b>Espås VF</b>	1640		Vägförening
<b>Långö VF</b>	1100		Vägförening
<b>Slättens VF</b>	1050		Vägförening
<b>Bråttkärrs VSF Grusväg</b>	800		Vägförening
<b>Gårdaliden VSF Grusväg</b>	1430	Ja	Vägförening
<b>Gödebergsvägens VSF</b>	1100		19 ljuspunkter tillhör Mölndals Stad
<b>Kärrahöjdens VSF</b>	500		Mölndals Stad
<b>Balltorps Fritidsförening</b>	900		3 st ljuspunkter tillhör Mölndals stad
<b>Alvered VSF</b>	30	Ja	1 st ljuspunkt tillhör Mölndals Stad
<b>Tulebonejdens SF</b>	5290		56 ljuspunkter tillhör Mölndals Stad
<p>Vägföreningar har sammanlagt ansvar för 63 360m väg inom tätort i Mölndals stad.</p> <p>Sex stycken vägföreningar har också vägar utanför tätort och nya gemensamhetsanläggningar behöver bildas för väghållningen på dessa vägar vid ett övertagande.</p> <p>Ingen detaljstudie har gjorts av de aktuella planerna, det kan således vara så att en del vägföreningar ändå inte blir aktuella för övertagande på grund av rådande planbestämmelser.</p>			

<b>Fördelning av planer hos de olika vägföreningarna</b>					
<b>Vägförening</b>	<b>Byggnadsplan</b>	<b>Stadsplan</b>	<b>Detaljplan</b>	<b>Pågående planer</b>	<b>Icke planlagt område</b>
Lindome Vägförening	16	1	4		
Källered vägförening	5	1	3		
Svartmossevägen SF		1			
Ranereds VSF	3		1		
Sagered Annestorp VSF			2		1
Varvsvägen VS			1		
Ingemantorps VF					1
Lilla Fagerdsvägen VSF	1		1		
Björnåsens Samfällighet		1			
Torkelsbohög/ Lindome station					1
Espås VF			1		
Långö VF	1				
Slättens VF	1				
Bråttkärrs VSF					1
Gårdaliden VSF					1
Gödebergsvägens VSF				1	
Kärrahöjdens VSF					1
Baltorps Fritidsförening					1
Alvereds VF					1
Tulebonejdens VF			5		1
<b>Summa</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>9</b>

## **Områdesprioritering**

Om man går på definitionen av tätort enligt lokala trafikföreskrifter finns det 20 vägföreningar inom tätort i Mölndals stad. Det är dock två av dem som särskiljer sig både i storlek och hur vägnätet ser ut. Till skillnad från övriga vägföreningar inom tätort så har Lindome- och Källered vägföreningar ett geografiskt uppsplittrat vägnät. De har också betydligt längre vägsträcka än de övriga. Många fler än de boende nyttjar också dessa vägar. Övriga vägföreningar har vägar som framför allt används av de boende och därmed uppfyller de ”särskilt skäl för enskilt huvudmannskap” enligt Boverkets definitioner.

Både Källered och Lindome vägförening har vägar som är de enda tillfarterna till flera förskolor och skolor. De har också ett antal vägar där genomfartstrafik sker i hög grad. Lindome vägförening har dessutom två högintensiva huvudgator i sitt vägnät varav den ena trafikeras av buss i linjetrafik. Tulebonejdens samfällighetsförening har också en vägsträcka som trafikeras av buss i linjetrafik. Med detta som utgångspunkt föreslås att Källered och

Lindomes vägföreningar tillsammans med den sträcka som trafikeras av buss för Tulebonejdens samfällighetsförening prioriteras i ett eventuellt övertagande. Se bilaga 2.

## **Konsekvenser**

### **Praktiska konsekvenser av kommunalt huvudmannaskap**

Finansiering av upprustning och drift av vägarna sker med kommunens medel och på så sätt uppnås jämlikhet mellan kommunens invånare och ”dubbelbeskattningen” försvinner.

Med kommunen som huvudman garanteras allmänheten tillgång till de allmänna platserna.

Ett problem med att enskilda vägföreningar styr vägarna i tätort är svårigheter att upprätta trafiksäkerhetsåtgärder. Får staden full möjlighet att råda över trafiksäkerhetsåtgärder uppkommer inga otydligheter om vem som ska finansiera dem. Idag vidtar staden bara åtgärder där man är väghållare.

Staden får en enhetlig standard på vägarna i tätort. Det blir samordningsvinster när det gäller drift och underhåll. I dag handlar t.ex. staden upp vinterväghållning för sig och de stora vägföreningarna för sig. Flera av vägföreningarna ligger intill områden där kommunen idag sköter driften. Några ligger dock långt ifrån dagens driftområden vilket kommer att bli resurskrävande för driftsorganisationen. Det blir också samordningsvinster med övriga discipliner inom staden och lättare att samordna t.ex. drift av VA-nätet eller renhållning.

Ett kommunalt huvudmannaskap skapar en tydlighet, både för invånare och för tjänstemän. Idag går det en del tjänstemannatid till att utreda väghållaransvar i olika situationer.

Arbetsbelastningen och resursbehoven kommer att öka för driftsavdelningen, framför allt för gatuunderhållet men också för planering och insats av trafikingenjörer. Ökade krav från allmänheten och risken för att ”gamla surdegare” dyker upp bedöms ge en ökad arbetsbelastning framför allt de första åren.

### **Ekonomiska konsekvenser av ett övertagande av väghållaransvar**

De ekonomiska konsekvenserna av ett övertagande av väghållaransvar innebär dels en engångskostnad i form av administrativa processer och upprustningskostnader dels löpande kostnader i för drift och underhåll.

Kostnadsnivån beror på vilken strategi man väljer. Detta behöver utredas mer i detalj i ett nästa steg. De följande kostnadsuppskattningarna är grova och generella och kan endast tjäna som underlag för att få en bild av storleksordningen av de ekonomiska konsekvenser det handlar om.

## Ekonomiska konsekvenser av ett övertagande av väghållaransvar

### Källered- och Lindomevägförening samt Tulebo kollektivtrafiksträcka

(tkr)	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10	Kommentar
Administrativa kostnader kopplat till planarbete och lantmäteri		500	500								1 heltidstjänst under 2 år
Administrativa kostnader kopplat till framtagande av handlingsplan och strategier	250	100	100								20% handläggartid samt digital vägmätning
Ökade administrativa kostnader för att kunna möta ökade krav från medborgare			100	100	50	50	50	50	50	50	20% handläggartid för gata och/eller trafik år 3-4, 10 % kontinuerligt
Upprustningskostnader för vägarna för att nå kommunal standard			2 118	2 118							35 300 m väg á 120 kr/m
Driftskostnader			3 180	3 180	3 180	3 180	3 180	3 180	3 180	3 180	35 300 m väg á 90 kr/m
Avgår föreningarnas egna kapital			-700	-700							
Avgår idag utbetalt vägbidrag			-300	-960	-960	-960	-960	-960	-960	-960	
<b>Uppskattad årlig kostnad</b>	<b>250</b>	<b>600</b>	<b>4 998</b>	<b>3 738</b>	<b>2 270</b>	<b>2 270</b>	<b>2 270</b>	<b>2 270</b>	<b>2 270</b>	<b>2 270</b>	



## Kommunalt stöd till vägföreningar idag

### Driftsbidrag och iståndsättningsbidrag

Mölnads stad betalar ut kommunalt driftsbidrag och iståndsättningsbidrag till vägföreningar som uppfyller uppsatta krav. Efter ett beslut 2010 (GN 456/10) uppgår bidraget till 30 kr, inkl. stadsbidrag, per löpmeter väg för Kållerred och Lindome vägförening. För vägföreningar med både statligt och kommunalt bidrag betalar Mölnads stad ut ett totalt bidrag på upp till 90 % dock max 7,50 kr per löpmeter väg av mellanskillnaden mellan den statliga bidragsprocenten och fullt täckningsbidrag. För vägföreningar med endast kommunalt bidrag betalar Mölnads stad ut ett totalt bidrag på 7,50 per löpmeter väg. Utöver detta finns det medel att söka för iståndsättningsbidrag. För 2016 är budgeten för kommunalt vägbidrag 1 600 000 kr.

### Belysning

Mölnads stad står för drift av belysning på en del vägföreningar. I några vägföreningar äger staden belysningsanläggningen och står för driftkostnaden, i andra vägföreningar äger staden belysningsanläggningen och sköter driften men föreningen faktureras för driftskostnaden. I några andra vägföreningar äger vägföreningen anläggningen och står själva för driften. Detta ser således olika ut för olika föreningar. De olika ansvarsmodellerna är rester från olika historiska beslut. Det skapar en orättvisa som bör ses över och styras upp.

### Bidrag för vägföreningar inom tätort

Vägförening	År		
	2013	2014	2015
Lindome vägförening			
Kommunalt bidrag	660 000	660 000	660 000
Statligt bidrag			
Summa utgifter	2 107 815	1 589 198	1 439 000
Kållereds vägförening			
Kommunalt bidrag	291 445	291 445	293 438
Statligt bidrag	10 073	8388	0
Summa utgifter	959 034	852 774	1 020 144
Svartmossevägens SF			
Kommunalt bidrag	4875	4875	
Statligt bidrag			
Summa utgifter	35604	32624	Uppgift saknas
Ranereds VF			
Kommunalt bidrag	26179	26179	23096
Statligt bidrag	57669	52358	46193
Summa utgifter	157 834	165 828	121 491
Sagared-Annestorp VF			
Medlemsavgifter	53467	7527	26755
Statligt bidrag			
Summa utgifter	64714	18777	38005
Varvsvägen VS			
Kommunalt bidrag	5625	8475	8475
Statligt bidrag			
Summa utgifter	32101	27166	190 879

Ingemantorps VF	2013	2014	2015
Kommunalt bidrag	8325	8325	8325
Statligt bidrag			
Summa utgifter	46918	42593	62878
Lilla Fageredsvägen VSF	2013	2014	2015
Kommunalt bidrag	37126	37126	37126
Statligt bidrag			
Summa utgifter	81744	83620	88719
Björnåsens SF	2013	2014	2015
Kommunalt bidrag	8250	12375	12375
Statligt bidrag			
Summa utgifter	72008	91753	223163
Torkelsbohög	2013	2014	2015
Kommunalt bidrag	13334		
Statligt bidrag	28891		
Summa utgifter	75100	Uppgift saknas	Uppgift saknas
Espås VF	2013	2014	2015
Kommunalt bidrag	12000	12300	12300
Statligt bidrag			
Summa utgifter	129300	129300	129000
Långö VF summa	2013	2014	2015
Kommunalt bidrag	8250	8250	8250
Statligt bidrag			
Summa utgifter	9297	298171	13601
Bråttkärrs VSF Summa	2013	2014	2015
Kommunalt bidrag	6000	6000	6000
Statligt bidrag			
Summa utgifter	27288	6837	9921
Slättens VF summa	2013	2014	2015
Statligt bidrag			
Kommunalt bidrag	7875	7875	7875
Summa utgifter	10810	2046	20840
Gårdalidens VSF	2013	2014	2015
Statligt bidrag			
Kommunalt bidrag	10725	10725	10725
Summa utgifter	66934	129611	34618
Gödebergsvägen	2013	2014	2015
Statligt bidrag	9209	8949	8550
Kommunalt bidrag	4250	4475	4275
Summa utgifter	11915	5608	50794
Kärrahöjdens VSF	2013	2014	2015
Statligt bidrag	Ej ansökt	Ej ansökt	Ej ansökt
Kommunalt bidrag			
Summa utgifter			
Balltorps Fritidsförening	2013	2014	2015
Statligt bidrag			Ej ansökt
Kommunalt bidrag	6750	6750	
Summa utgifter	6750	6750	
Alvereds VF	2013	2014	2015
Statligt bidrag	15472	15442	15178
Kommunalt bidrag	7141	7721	17589
Summa utgifter	17858	45718	46342
Tulebonejdens SF	2013	2014	2015
Statligt bidrag	33325	33735	33632
Kommunalt bidrag	30248	35841	37439
Summa utgifter	500000	466000	318000

## Finansiering av ett övertagande

Finansieringen kan lösas på olika sätt och är beroende av vilka övergripande principer som ska gälla för övertagandeprocessen. Finansieringsansvaret kan fördelas mellan kommunen, vägföreningen och delvis de berörda fastighetsägarna

- Finansiering med skattemedel.
- Finansiering genom engångskostnad för föreningarnas medlemmar.
- Finansiering genom uttag av gatukostnadsersättning, gatukostnadsersättningen får endast omfatta kostnader för byggande och standardförbättringar, inte för drift och underhåll.

<b>Lindome vägförening</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Antal medlemmar	995	995	996	997
Driftsbidrag	660 000	660 000	660 000	660 000
Statliga bidrag	0	0	0	0
Medlemsavgifter	557 000	558 000	559 000	560 000
Övriga intäkter	203 000	758 000	926 000	303 000
Kostnader	1 340 000	2 120 000	2 281 000	1 439 000
Tillgångar 31/12	1 412 000	1 101 000	849 000	1 098 000
Förändringar eget kapital	80 000	-144 000	-136 000	83 000
<b>Kållereds vägförening</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Antal medlemmar	562	571	579	577
Driftsbidrag	301 000	291 000	291 000	291 000
Statliga bidrag	10 000	10 000	10 000	8 000
Medlemsavgifter	562 000	572 000	579 000	577 000
Övriga intäkter	0	4 000	187 000	32 000
Kostnader	407 000	1 030 000	863 000	1 025 000
Tillgångar 31/12	600 000	391 000	557 000	469 000
Förändring eget kapital	466 000	-153 000	204 000	-117 000

## ***Möjliga scenarier***

### **1. Justering av det kommunala stödet till enskild väghållning för full kostnadstäckning**

#### **Fördelar**

”Dubbelbeskattningen” och därmed orättvisan mellan kommuninvånarna försvinner

#### **Nackdelar**

Problem med att tillsätta styrelse och förtroendevalda i vägföreningarna kvarstår

Inga samordningsvinster när det gäller drift och underhåll

Otydligheten när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder kvarstår

Den otydliga uppdelningen av olika väghållare inom samma område kvarstår

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

#### **Fördelar**

”Dubbelbeskattningen” och därmed orättvisan mellan kommuninvånarna försvinner

#### **Nackdelar**

Det formella väghållaransvaret är fortfarande enskilt vilket leder till frågor om det administrativa och juridiska ansvaret för vägen.

Vägföreningen behöver finnas kvar med en så kallad syssloman

### **3. Formellt kommunalt övertagande med planändring, genom att lyfta ut delar av befintliga planer med syftet att föra över väghållaransvaret**

#### **Fördelar**

”Dubbelbeskattningen” och därmed orättvisan mellan kommuninvånarna försvinner

Det formella ansvaret går över från vägföreningarna till kommunen

#### **Nackdelar**

Nya vägföreningar och gemensamhetsanläggningar kan behöva bildas om vägföreningarna har vägar utanför tätort

Frågor om finansiering av upprustningskostnader behöver lösas

Väghållarstrukturen blir sammanhängande och det blir mer logiskt

Tids- och kostnadskrävande

#### **4. Formellt kommunalt övertagande genom fullständiga planändringar**

##### **Fördelar**

”Dubbelbeskattningen” och därmed orättvisan mellan kommuninvånarna försvinner

Det formella ansvaret går över från vägföreningarna till kommunen

Väghållarstrukturen blir sammanhängande och mer logisk

Genom en fullständig detaljplaneändring kan staden modernisera och även få med t.ex. förtätningmöjligheter i planerna

##### **Nackdelar**

Nya vägföreningar och gemensamhetsanläggningar kan behöva bildas om vägföreningarna har vägar utanför tätort

Frågor om finansiering av upprustningskostnader behöver lösas

Mycket tids- och kostandskrävande

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

## Genomförandeplan

Planering av arbetsgång i samråd med Stadsbyggnadsförvaltningen

Bemanning  
planarbete

Samverkan vägföreningar med  
planering av medlemsmöten och  
information

Förslag tas fram och samråds med myndigheter, fastighetsägare och andra berörda som ges möjlighet att lämna synpunkter. Efter eventuella bearbetningar av förslaget ges ett andra tillfälle att lämna synpunkter under ett granskningskede. Om inga överklaganden kommer in vinner planen laga kraft tre veckor efter tidpunkten för antagandet. Planprocessen från uppstart till antagande tar normalt sett cirka två år.

Detaljstudier av vägstatus  
vägföreningar

Övertagande Tulebovägen

Övertagande Kållereds  
vägförening

Övertagande Lindome  
vägförening





Tekniska förvaltningen

# Avtal om enskild väghållning

## Parter:

Lindome vägförening, nedan kallad föreningen, som i samfällighetsregistret är registrerat med org. nr 717905-5178 samt verkat och/eller verkar under org. nr 852000-1895, Box 98, 437 21 Lindome

Mölnåls kommun, nedan kallad kommunen, org. nr 212000-1363, 431 82 Mölnåls

**Saken:** Väghållning

## § 1 Föreningens uppgifter

Föreningen är huvudman för vägar enligt anläggningsbeslut för Annestorp ga:8, akt 1481K-2002/21 i Mölnåls kommun, beslutad av lantmäterimyndigheten i Mölnåls kommun.

Stadgar har fastställts 2001-10-24

## § 2 Utgående statsbidrag till föreningen

Enligt uppgift från föreningen erhåller föreningen inga bidrag från Trafikverket. Föreningen är skyldig att meddela kommunen om statsbidrag erhålls.

## § 3 Kommunens åtagande

Kommunen åtar sig utan annat krav på ersättning än som anges i §§ 5 och 9 att ombesörja väghållningen av hela föreningens vägnät enligt gällande anläggningsbeslut och som framgår av kartbilaga 1, LVF. I åtagandet ingår följande:

- A) Vinterväghållning
- B) Barmarksrenhållning



- C) Beläggningsunderhåll
- D) Skötsel, underhåll och utplacering av trafikanordningar (såsom vägmarkeringar, vägmärken och trafiksignaler)
- E) Skötsel och underhåll av befintliga anordningar för dagvattenavledning (såsom vägdikeyn, vägtrummor och rännstensbrunnar), inklusive erläggande av dagvattenavgifter
- F) Brounderhåll
- G) Skötsel av grönytor såsom vägrensslätter
- H) Klagomål/synpunktshantering rörande väghållningen
- I) Åtgärder avseende säkerhet, tillgänglighet och underhåll för busshållplatser i den utsträckning som ingår i väghållares ansvar

Väghållningen ska utföras enligt de principer för väghållning som kommunen tillämpar. I kommunens ansvar ingår ansvar för reinvesteringar och förnyelse av befintliga anläggningar och anordningar.

I kommunens åtagande ingår även fortsatt drift av befintlig gatubelysning vilken ägs av kommunen (underhåll och förnyelse samt elförsörjning).

I kommunens åtagande ingår inte byggande av väg. Till byggande av väg räknas nyanläggning och ombyggnad av väg, såsom anläggande av ny cykelbana, ny vägsträckning, flytt av väg etc.

#### **§ 4 Trafiksäkerhet m.m.**

Kommunen svarar för trafiksäkerheten och för att erforderliga åtgärder vidtas från trafiksäkerhetssynpunkt och åtar sig ansvaret för eventuella skador på person och egendom som kan uppkomma till följd av bristande trafiksäkerhetsåtgärder eller försumlighet i väghållningsutförandet.

Föreningen bemyndigar kommunen att företräda föreningen i frågor rörande lokala trafikföreskrifter, samt reglering av parkering för föreningens räkning.

Föreningen bemyndigar kommunen att företräda föreningen i frågor om att lämna särskilt tillstånd till fastighetsägare för uppsättande av stängsel/mur utmed vägarna.

Föreningen bemyndigar kommunen att företräda föreningen i frågor om tunga transporter, såväl ifråga om eventuella skador som uppstår på väganläggning, som i fråga om samråd inför transport av tunga fordon som har högre axeltryck än 10 ton och 16 ton för boggie,

*Handwritten signature*

samt i övrigt rörande transportdispenser.

Föreningen bemyndigar kommunen rätt att ålägga fastighetsägare ansvar för att sköta snöröjning, halkbekämpning och städning av gångbaneutrymme samt skötsel av rännstensbrunnar inom gångbaneutrymme i motsvarande omfattning som följer av Mölndals stads antagna och vid var tidpunkt gällande *Föreskrifter för gatuhållning* (s.k. fastighetsägaransvar).

### **§ 5 Uppbärande av statsbidrag**

Föreningen överlåter under avtalstiden eventuella erhållna statsbidrag för väghållningen till kommunen samt bemyndigar kommunen att uppbära statsbidragen. Föreningen befullmäktigar genom detta avtal kommunen att företräda föreningen i alla frågor som berör eventuella statsbidrag.

### **§ 6 Bemyndiganden avseende skador på väg/väganordning samt ingrepp och arbeten inom vägområdet**

Föreningen bemyndigar kommunen att kräva åtgärder eller ersättning av den som orsakar skada på väg eller väganordning eller som orsakar risk eller olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt. Föreningen överlåter också rätten till eventuell ersättning för uppkommen skada eller uppkomna kostnader till kommunen.

Föreningen bemyndigar kommunen att borttaga eller ansa sådan växtlighet som försvårar vägens skötsel och underhåll, samt att i övrigt företräda föreningen i frågor rörande växtlighet. Vid fastighet åligger det fastighetsägaren att tillse att växtlighet på fastigheten ej når ut över fastighetens gräns mot anläggningen. Sker ej beskärning/ansning efter anvisning från kommunen äger kommunen, med stöd av föreningens bemyndigande, rätt att utföra åtgärden på fastighetsägarens bekostnad.

Föreningen bemyndigar kommunen att företräda föreningen i frågor om ledningsdragning, schaktning, trafikavstängningar eller annat liknande nyttjande inom föreningens vägområde. Bemyndigandet inkluderar rätt för kommunen att för arbeten inom föreningens vägområde tillämpa motsvarande bestämmelser som följer av vid var tidpunkt gällande *Mölndals stads bestämmelser för arbeten inom allmän plats*. Bemyndigandet inkluderar vidare rätt för kommunen att ta ut skäligen avgifter för ansökningar om schakttillstånd, framtida underhåll, m.m. Med skäligen avgifter avses motsvarande avgifter som följer av bilaga till *Mölndals stads bestämmelser för arbeten inom allmän plats*. Bemyndigandet enligt denna punkt kan när som helst återtas av föreningen. Parterna är införstådda med att bemyndigandet inte ersätter krav på medgivande från berörda markägare när sådant krävs.

## **§ 7 Större förändringar av väg, ombyggnad**

Parterna är införstådda med att kommunen inte har rätt att vidta större förändringar av väg eller ombyggnad av vägarna som inte har stöd i utlåtandet/ anläggningsbeslutet.

Val av slityta är att anse som befintlig väg och eventuellt byte av slityta är därför inte något avsteg från anläggningsbeslutet.

Större förändringar innebär sådan åtgärd som att ändra en vägs linjeföring, bredd, överbyggnad (t.ex. bärlager) m.m.

## **§ 8 Avtalstid och uppsägning**

Avtalet är giltigt från tidpunkten för undertecknandet av avtalet av båda parter och gäller tills vidare. Avtalet kan av endera parten sägas upp med 12 månaders uppsägningstid till upphörande vid det årsskifte som inträffar närmast därefter. Uppsägning ska ske skriftligen.

Om avtalet sägs upp eller upphör att gälla av annan anledning än att kommunen övertar huvudmannaskapet för berörda vägar genom detaljplaneändring, är parterna överens om att följande ska gälla.

Parterna ska i samförstånd medverka till en ordnat fortsatt förvaltande av berörda vägar, varvid parterna vid en återgång av ansvaret till föreningen ska samråda i frågor avseende vägbidrag, anläggningarnas skick, samt i övrigt i frågor av vikt för den fortsatta väghållningen.

## **§ 9 Framtida förvaltning av föreningen**

Det åligger föreningen att fortlöpande hålla kommunen informerad om förändringar i styrelsen eller i kretsen av deltagande fastigheter i samfälligheten.

Föreningen åtar sig att under avtalstiden ha en fungerande styrelse som ajourhåller föreningens medlemsmatrikel och kallar till årsmöte samt åtar sig att i övrigt följa föreningens stadgar. Som årligt bidrag för administrativa kostnader och arbete erhåller föreningen maximalt ett och ett halvt (1,5) prisbasbelopp från kommunen mot redovisning av erlagda kostnader. Redovisningen ska ske årligen då bokslutet är fastställt av föreningsstämman genom att bokföringen redovisas för kommunen.

Kommunen ska ha rätt att förordna en tjänsteperson till adjungerad ledamot i föreningens styrelse. Föreningens styrelse, eller om stadgarna så kräver föreningens årsmöte, ska fatta beslut om sådan adjungering av styrelseledamot. Kommunens adjungerade styrelseledamot ska ha yttrande- och förslagsrätt.

*Rgw*

Fortsatt vidmakthållande av föreningen och beslutför styrelse erfordras för att möjliggöra önskvärd framtida ändring av huvudmannaskap genom detaljplaneändring.

Mellan föreningen och kommunen ska årligen hållas samrådsmöte avseende väghållningen. Kommunen är sammankallande för mötet.

I den mån föreningen inte har en beslutför styrelse ska kommunen begära att länsstyrelsen ska utse styrelseledamöter eller förordna en syssloman.

Om kommunen sagt upp avtalet och ny anläggningsförrättning erfordras med hänsyn till ändrade förhållanden ifråga om deltagande fastigheter eller andelstal, åtar sig kommunen att ansöka om och bekosta en sådan förrättning.

Innestående medel hos föreningen per 2022-12-31 ska överföras till kommunen senast 2023-01-31 för användning till drift och underhåll av föreningens vägnät. Kommunen kommer kräva full redovisning av innestående medel hos föreningen fram till överföringsdatum. Från medel som ska överföras till kommunen undantas en buffert om 1,5 prisbasbelopp som föreningen behåller som likviditet för betalning av löpande fasta kostnader.

## **§ 10 Godkännande m.m.**

Detta avtal, som upprättats i två likalydande exemplar, gäller under förutsättning att det godkänts av tekniska nämnden och behörig företrädare för föreningen (t.ex. föreningsstämma eller styrelse).

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna erhållit var sitt.

Mölndal

Ort Lindome

Datum 2022-05-13

Datum 2022-04-29


För **Mölndals kommun**

För **Lindome vägförening**



Anders Enelund  
Ordförande Tekniska nämnden

Ted Gunnarsson  
Ordförande Lindome vägförening

  
Göran Werner  
Teknisk chef  
Rickard Wahlström  
Sekreterare Lindome vägförening

## Bilaga

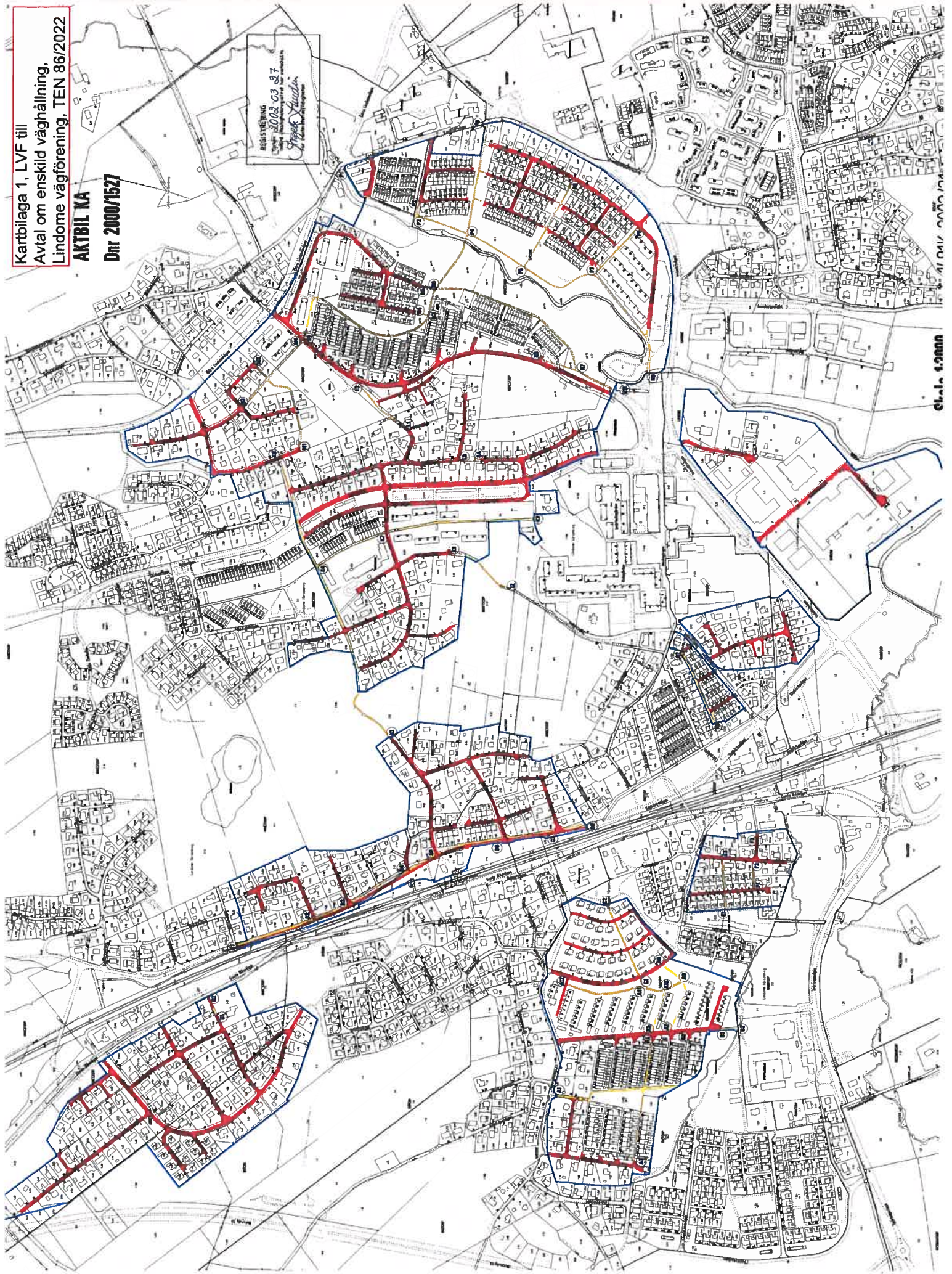
- Kartbilaga 1, LVF

Kartbilaga 1, LVF till  
Avtal om enskild väghållning,  
Lindome vägförening, TEN 86/2022

AKTBIL KA

Dnr 2000/1527

REGISTRERING  
2003 03 27  
Tjänst: Jordbruksverket  
Svea Lantbruk



Skala: 1:2000

*GW*

