



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA/LUNDS UNIVERSITET

Avdelningen för Lantmäteri

---

# ENSKILDA VÄGAR

- modell för kommunal hantering av vägfrågor



---

Examensarbete utfört av  
Malin Hugert

Examinator  
Åsa Knutson

ISRN LUTVDG/TVLM 97/1005006 SE

AVDELNINGEN FÖR  
LANTMÄTERI

Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet



DEPARTMENT OF  
SURVEYING

Lund Institute of Technology  
University of Lund

# ENSKILDA VÄGAR

- modell för kommunal hantering av vägfrågor

PRIVATE ROADS - a model for local authorities handling of private roads

Examensarbete, omfattande 20p, utfört av Malin Hugert under hösten 1996.

Examinator: Åsa Knutson

ISRN LUTVDG/TVLM 97/1005006 SE

---

Postal address:  
P.O. Box 118  
S-221 00 LUND  
SWEDEN

Visiting address:  
Sölvegatan 22F  
LUND

Telephone:  
+ 46 (0)46 222 00 00

Telefax:  
+46 (0)46 222 30 95

**ABSTRACT:** A model for local authorities handling of private roads. The investigation showed that every municipality ought to have a strategy handling the main features of the road making and the road maintenance. The policy implies that the local authorities are responsible for all roads of common interest in urban areas and private road-holders are responsible for smaller roads in countryside and roads in dwelling areas. (Swedish)

**SÖKORD:** enskild väg, vägförening, vägsamfällighet, gemensamhetsanläggning, väghållning, gatukostnad, statsbidrag

## Förord

Det här examensarbetet är resultatet av en termins praktiska undersökningar och teoretiska studier om enskilda vägar. Målet har varit att finna en modell som kommuner kan använda i sitt arbete med enskilda vägar. För att åstadkomma detta har jag granskat befintliga vägföreningar, vägsamfälligheter och gemensamhetsanläggningar inom Karlstads kommun. Jag har också tagit del av såväl gällande regelverk som förslag till nya regler inom området och andra, för arbetet relevanta, undersökningar. Huvuddelen av arbetet är genomfört på stadsingenjörskontoret i Karlstad.

Under hösten har jag fått tillfälle att göra många nya bekantskaper. Alla som på något sätt hjälpt mig, antingen med fakta eller genom att vara trevligt fikasällskap, ska ha ett stort tack. Ett särskilt tack vill jag rikta till mina handledare, Bengt Andersson på stadsingenjörskontoret och Åsa Knutsson på avdelningen för Lantmäteri på Lunds Tekniska Högskola, som både hjälpt mig att finna ett intressant ämne att studera och kommit med ovärderlig hjälp och glada tillrop under arbetets gång.

Till sist ska Martin ha ett speciellt varmt tack för hjälp med korrekturläsning och för synpunkter, stöd och tålamod i största allmänhet.

Karlstad i januari 1997

Malin Hugert



# Innehållsförteckning

## Förkortningar

<b>Sammanfattning</b>	<b>1</b>
<b>Summary</b>	<b>2</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>3</b>
<b>2 Kommuners sätt att hantera vägfrågor</b>	<b>5</b>
2.1 Kommuner i allmänhet	5
2.2.1 Samordning mellan PBL och AL respektive EVL	5
2.1.2 Vaghållning	5
2.2 Karlstad ur historisk synvinkel	7
2.3 Karlstads kommun idag	8
2.3.1 Vaghållning	9
2.3.2 Gatukostnader	10
<b>3 Vägar</b>	<b>13</b>
3.1 Vägar ur ett historiskt perspektiv	13
3.1.1 Enskilda vägar på landsbygden	13
3.1.2 Vägar i stad	14
3.1.3 Allmänna vägar	15
3.2 Översikt över Sveriges vägsystem	16
3.2.1 Vägnätet	16
3.2.2 Vaghållningsorganisationerna	18
<b>4 Gällande regler för vägföreningar och gemensamhetsanläggningar</b>	<b>19</b>
4.1 Villkor för inrättande av vägförening och gemensamhetsanläggning	20
4.2 Tillvägagångssätt vid bildande	21
4.3 Ändamål	21
4.4 Andelstal	22
4.5 Förvaltning	23
4.6 Ändrade förhållanden	23
<b>5 Regler för vägsamfälligheter</b>	<b>25</b>
5.1 Villkor för inrättande av vägsamfällighet	25
5.2 Tillvägagångssätt vid bildande	25
5.3 Ändamål	26
5.4 Andelstal	26
5.5 Förvaltning	26
5.6 Ändrade förhållande	27

<b>6 Förslag till ändringar i AL och EVL</b>	<b>28</b>
6.1 Tidigare utredningar	28
6.2 SOU 1996:46 - Enskilda vägar	29
6.2.1 Problem	30
6.2.2 Diskussion	30
6.2.3 Förslag	34
6.2.4 Konsekvenser	35
<b>7 Gatukostnader</b>	<b>36</b>
7.1 Tillämpning av gatukostnadsreglerna	36
7.2 Dagens regler	37
7.2.1 Plan- och bygglagstiftningen	37
7.2.2 VA-lagstiftningen	38
7.3 Tidigare utredningar	39
7.4 SOU 1996:168 - Översyn av PBL och VAL	41
7.4.1 Förslag	41
7.4.2 Diskussion	42
7.4.3 Ekonomiska effekter	43
7.4.4 Hur ska arbete fungera i praktiken?	43
7.5 Rättviseaspekten	44
<b>8 Finansiering</b>	<b>45</b>
8.1 Statsbidrag	45
8.1.1 Regler för statsbidrag	45
8.1.2 Analys av bidrag till enskild väghållning	48
8.2 Kommunala bidrag	50
<b>9 Undersökning</b>	<b>51</b>
9.1 Tillvägagångssätt	51
9.2 Två fullständiga exempel	52
9.2.1 Väse stationssamhälles vägförening	52
9.2.2 Björnmossen vägsamfällighet	53
<b>10 Resultat, diskussion och förslag till modell</b>	<b>56</b>
10.1 Resultat av undersökningen	56
10.1.1 Vägföreningar	56
10.1.2 Vägsamfälligheter	57
10.1.3 Gemensamhetsanläggningar	57
10.2 Diskussion	58
10.2.1 Undersökningen	59
10.2.2 Gatukostnader	61
10.2.3 Huvudmannaskap	61
10.3 Förslag till policy	62
10.3.1 Modell för kommunernas hantering av enskilda vägar	62
10.3.2 Anpassning av modellen till Karlstads kommun	63
<b>Referenslista</b>	<b>65</b>
<b>Bilagor</b>	



## Sammanfattning

I regeringens budget inför 1996 halverades det statliga bidraget till enskild väghållning. Statens minskade utgifter medförde i det här fallet ökade kostnader för både kommuner och enskilda väghållare. För tjugofem år sedan åtog sig Karlstads kommun ansvaret för drift och underhåll av enskilda vägar, men nu har den, liksom många andra kommuner, krav på sig att reducera utgifterna. Dessa omständigheter väckte tankar kring kommunens möjligheter att förändra hanteringen av enskilda vägar och ur dessa funderingar växte detta examensarbete fram.

Syftet med examensarbete var att utreda om Karlstads kommun kan lämna tillbaka ansvaret för väghållningen till de enskilda väghållarna. Detta skulle göras genom att ett beslutsunderlag som presenterade bl a planförhållanden, huvudmannaskap och bidrags-situation plockades fram. Examensarbetet skulle också utreda vilka åtgärder kommunen i så fall måste vidta samt beskriva konsekvenserna av dessa för såväl kommunen som enskilda fastighetsägare. Målet med arbetet var att utarbeta en modell för hanteringen av enskilda vägar som alla kommuner skulle kunna använda sig av.

Utredningsarbetet visade att kommunen har ingått avtal som innebär att den övertar väghållningsansvaret med nästan alla statsbidragsberättigade enskilda väghållare, och att det i princip inte förekommer någon aktivitet inom någon av kommunens vägföreningar och vägsamfälligheter. Trots detta finns det möjligheter för kommunen att lämna tillbaka ansvaret för skötseln av vägarna till de enskilda väghållarna. Det teoretiskt korrekta sättet att göra detta på är att skicka en skriftlig uppsägning till styrelsen. Finns det ingen behörig styrelse ska kommunen yrka att en syssloman tillsätts och skicka uppsägningen till denne. Detta innebär att avsomnade vägföreningar och vägsamfälligheter helt plötsligt får tillbaka ansvaret för vägarna. I praktiken finns det ingen kommun som vågar göra på det här sättet, utan att samtidigt åta sig att betala de kostnader som är direkt förknippade med överlämnandet av ansvaret.

Slutsatsen av utredningsarbetet är att varje kommun bör ha en politiskt förankrad policy som anger huvuddragen i fördelningen av väghållningsansvaret. Denna policy ska skapa ekonomisk rättvisa mellan olika fastighetsägarkategorier och ge enskilda fastighetsägare större möjlighet till inflytande över vägar i deras eget närområde. Policyförslaget innebär att kommunen ska ansvara för vägar som är av allmänt intresse i tätorter, på samma sätt som staten ansvarar för huvudvägnätet på landbygden. Ansvaret för mindre vägar på landsbygden samt vägar i bostads- och arbetsområden i tätorterna bör ligga på enskilda väghållare. De vägar som kommunen är huvudman för ska till största del finansieras genom uttag av gatukostnadsavgifter från fastighetsägarna.

Med utgångspunkt i strategin får modellen för kommunernas hantering av enskilda vägar följande huvudmoment:

- Skapa intresse för arbete med enskilda vägar
- Plocka fram beslutsunderlag
- Fatta principbeslut i kommunfullmäktige
- Genomförande





## Summary

In 1996 the Government decided to reduce the subsidy to private road making and road maintenance by 50%. This caused increased costs for municipalities and private road-holders. Twenty-five years ago the local authority in Karlstad decided to take responsibility for the management and maintenance of all private roads that were entitled subsidy in the municipality of Karlstad. Today we have an economic recession and the municipality has to reduce its costs. These circumstances have made people at the local authority in Karlstad interested in the possibilities of making changes in the liability of private road keeping.

The purpose of my report was to investigate whether the local authority was allowed to hand over the maintenance to the private road-holders or not. If it was possible I had to find out what measures the local authority had to take and what the consequences would be for the community as well as the private road-holder. To be able to do this I had to search for all facts about the private roads; the circumstances when the private road associations started, who the head of the different areas were etc. The aim of my work was to create a model that any local authority could use when handling private roads.

During the investigation I found out that the local authority in Karlstad had made agreements with the private road-holders about the responsibility of road maintenance. These agreements can be cancelled, but since the private road associations haven't been active for twenty-five years there will be some difficulty in cancelling the agreements. There is a strict legal way of doing this, but no local authority will have the courage to go through with it. The risk of not being re-elected is too high. Instead, the local authority may agree to pay for all the expenses caused by the cancelling.

The conclusion of the investigation is that every municipality ought to have a policy handling the main features of the road making and the road maintenance anchored among the politicians. The policy aims at bringing justice between different categories of property owners economically and giving all property owners more influence with the roads in their immediate surroundings. The policy implies that the local authorities are responsible for all roads of common interest in urban districts, just as the Government is for the main road network in rural areas. Private road holders are to be responsible for smaller roads in the countryside and roads in dwelling areas. All expenses for roads that the local authorities answer for should be paid for by the property owners.

With a policy like above, the model that municipalities will use when handling private roads looks like this:

- Create an interest for handling private roads
- Find all necessary information
- Let the local government make a decision in principle
- Carry through the work



# 1 Inledning

## Bakgrund

Statens behov av att minska utgifter tog sig bl a uttryck i en halvering av statsbidraget till enskild väghållning inför 1996. Effekterna av detta beslut kommer inte att framgå till fullo förrän 1997 eftersom att bidraget betalas ut retroaktivt. Minskningen av statsbidraget gav upphov till oro hos många enskilda väghållare över de ökade kostnader som de själva skulle komma att tvingas betala. Inom flera kommuner uppstod samtidigt funderingar kring deras egna möjligheter att minska kostnaderna för väghållningsansvaret för enskilda vägar.

Karlstads kommun tillhör den grupp av kommuner som tagit på sig allt ansvar för drift och underhåll av enskilda vägar. När statsbidraget halverades ökade kommunens kostnader med lika mycket. Eftersom kommunen har en ansträngd ekonomi måste den försöka hålla nere alla kostnader och helst minska de flesta av dem. Någonstans väcktes då en tanke om huruvida det fanns någon möjlighet att minska kostnaderna för de enskilda vägarnas drift och underhåll. Kanske kunde väghållningsansvaret rent av lämnas tillbaka till de enskilda väghållarna?

Denna tanke var början till mitt examensarbete.

## Syfte och mål

Syftet med examensarbetet var att plocka fram ett beslutsunderlag som kan ge svar på frågan huruvida Karlstads kommun kan lämna tillbaka väghållningsansvaret till de enskilda väghållarna. Examensarbetet skulle också utreda vilka åtgärder kommunen i så fall måste vidta och beskriva vilka konsekvenser dessa skulle få för såväl kommunen som enskilda fastighetsägare. Målet var att utarbeta en modell för hanteringen av enskilda vägar som i princip alla kommuner skulle kunna använda sig av.

## Metodik

Huvuddelen av arbetet har genomförts på stadsingenjörskontoret i Karlstad under hösten 1996. Arbetets första steg bestod av att läsa in de lagar som reglerar enskilda vägar, i huvudsak lag (1939:608) om enskilda vägar, EVL, och anläggningslagen (1973:1149), AL, samt all annan litteratur som bedömdes relevant för det fortsatta arbetet.

Steg två var att ta fram de fakta som skulle utgöra beslutsunderlag. När lämpligt antal studieobjekt valts ut var arbetsgången densamma för alla objekt: förrättningsakten lästes, fastighetsägare och före detta styrelseledamöter telefonintervjuades, material hos gatukontoret granskades och diverse kartmaterial studerades.

Nästa steg, som i praktiken genomfördes parallellt med steg två, var att studera de förslag till ny lagstiftning inom området som lagts fram under året. I samband med detta företogs också en genomgång av de undersökningar som genomförts tidigare inom området.

Sista steget innebar att slutsatser drogs av alla fakta som framkommit under hösten samt att arbetet sammanställdes i en rapport.

### **Begränsningar**

Undersökningen har av praktiska skäl (tillgång till material och handledning) koncentrerats till vägföreningar, vägsamfälligheter och gemensamhetsanläggningar i Karlstads kommun. Eftersom tiden för arbetet var begränsad till en termin måste även antalet objekt som skulle studeras begränsas. Då det inom kommunen endast fanns åtta vägföreningar tedde det sig lämpligt att studera dessa samt ungefär lika många (tio stycken av var sort) vägsamfälligheter och gemensamhetsanläggningar. Vilka som skulle studeras valdes ut slumpmässigt därför att det inte fanns någon annan tillräckligt stark urvalsgrund.

### **Rapportens upplägg**

Rapporten börjar med allmän information om kommuners sätt att hantera vägfrågor, en presentation av Karlstads kommun och en översikt över vägnätet. Därefter följer en genomgång av reglerna som gäller för vägföreningar och gemensamhetsanläggningar. Reglerna för vägsamfälligheter har placerats i ett separat kapitel eftersom dessa inte får tillämpas efter 30 juni 1974. Efter detta följer en genomgång av förslaget om upphävande av EVL och förslaget till nya gatukostnadsregler och sedan ett avsnitt om finansiering av enskilda vägars väghållning. Näst sista kapitlet beskriver hur undersökningen genomfördes och ger två konkreta exempel. Rapporten avslutas med en presentation av resultatet, en diskussion samt redovisning av den modell som kommunerna föreslås arbeta efter.

## 2 Kommuners sätt att hantera vägfrågor

### 2.1 Kommuner i allmänhet

Enligt 1 kap 2§ plan- och bygglagen (1987:10), PBL, är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Planmonopolet ger kommunerna möjlighet att med hjälp av olika planformer styra bebyggelseutvecklingen, något som i sin tur har betydelse för hur väghållningen organiseras. Varje kommun är skyldig att ha en aktuell översiktsplan, som i stort anger hur mark- och vattenområden ska användas samt hur bebyggelseutvecklingen ska ske. Regleringen av markens användning och bebyggelsen inom kommunen sker genom detaljplaner. Detaljplanen är bindande vid inrättande av gemensamhetsanläggning enligt AL och byggande av väg enligt EVL. En anläggning får inte inrättas i strid mot planen, men planen i sig kan inte framtvinga inrättandet av en anläggning. För områden som inte omfattas av detaljplan kan områdesbestämmelser antas. Med områdesbestämmelser får grundragen av mark- och vattenområden för bebyggelse, kommunikationsleder, allmänna platser mm regleras. Områdesbestämmelser kan antas för att uppnå översiktsplanens syfte eller för att säkerställa riksintressen enligt lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser, NRL. Fastighetsplaner kan antas för att underlätta genomförandet av en detaljplan. I dessa meddelas bestämmelser om fastighetsindelningen och om servitut, ledningsrätt och liknande särskilda rättigheter samt om gemensamhetsanläggningar.

#### 2.1.1 Samordning mellan PBL och AL respektive EVL

I samband med att PBL infördes gjordes följdändringar i AL. 6a§ AL anger att undantag från väsentlighets- och båtnadsvillkoren i 5 och 6§§ AL ska göras om det i fastighetsplan har meddelats bestämmelser om en gemensamhetsanläggning och anläggningsbeslut meddelas under detaljplanens genomförandetid. I 18§ AL ges fastighetsägare, som enligt detaljplanen ska använda allmän plats som kommunen inte är huvudman för, rätt att påkalla förrättning. Denna rätt infördes för att fastighetsägarna ska kunna se till att en huvudman som kan lösa marken utses genom att en förrättning enligt AL kommer till stånd. En liknande bestämmelse finns i 78§ 1st EVL.

#### 2.1.2 Väghållning

Kommunförbundet ger sedan tolv år tillbaka ut en årlig sammanställning över kommunernas väghållning<sup>1</sup>. I denna redovisas mängder, kostnader och annan information som

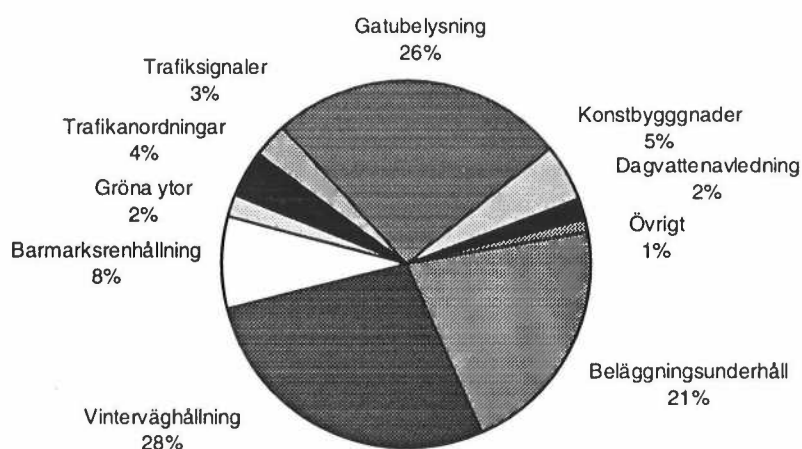
---

<sup>1</sup> Kommunförbundet (1996).



har samband med kommunal väghållning. Vid den senaste undersökningen besvarade 257 av landets 288 kommuner den enkät som Kommunförbundets redovisning bygger på. Några väl valda delar av denna sammanställning är återgivna nedan.

1995 underhöll kommunerna 53 300 km gator och vägar, vilket kan jämföras med de knappt 97 900 km väg som Vägverket hade ansvar för. Det har inte skett några större förändringar i kommunernas väghållningsansvar sedan 1985. Av de gator och vägar som kommunerna skötte var ungefär 14 400 km (27%) enskilda vägar. Kommunens kostnad för drift- och underhåll av de enskilda vägarna uppgick under 1995 till 119 miljoner kronor, vilket motsvarar ungefär 3% av kommunernas totala drift- och underhållskostnader på 3 569 miljoner kronor. De största posterna i kommunernas kostnader för väghållning är gatubelysning, vinterväghållning och beläggningsunderhåll. Tillsammans stod de för 75% av drift- och underhållskostnaderna under 1995.



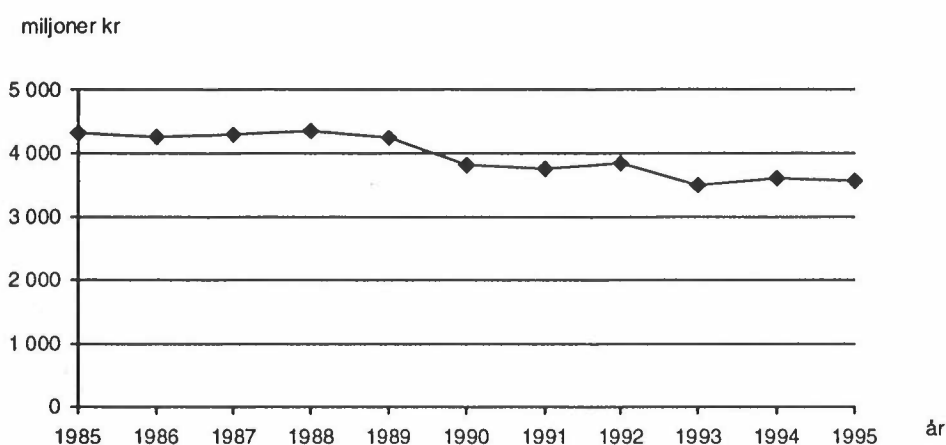
Figur 2.1 Drift- och underhållskostnadernas fördelning på åtgärder.

Kommunerna underhåller inte enbart de vägar som de själva är huvudmän för, utan de sköter också vägar åt enskilda huvudmän (oftast vägföreningar och samfälligheter), både på landsbygden och i tätorter. Tolv av kommunerna har inget väghållningsansvar själva utan detta är helt och hållet överlåtet till enskilda väghållare, d v s vägsamfälligheter och vägföreningar. I regel lämnar dock kommunerna bidrag till de enskilda väghållarna. 1995 uppgick kommunernas bidrag till enskilda väghållare som själva sköter sin väghållning till 200 miljoner kronor (43 kommuner gav inget bidrag alls). Detta innebar en minskning med 3% jämfört med året innan. Kommunernas totala ekonomiska engagemang i enskilda vägar (d v s både bidragen till enskilda väghållare som sköter sina egna vägar och kostnaden för de enskilda vägar som kommunen underhåller) uppgick under 1994 till 330 miljoner kronor. 160 miljoner kronor av dessa gick till enskilda vägar med statsbidrag och 170 miljoner kronor till vägar utan statsbidrag<sup>2</sup>.

Figur 2.2 visar att kommunernas totala kostnader för väghållningen i fasta priser minskade med ca 12% mellan 1988 och 1990, därefter var kostnaderna stabila till 1993 då

<sup>2</sup> Vägverket (1995) s 15.

minskningen blev 8%. 1994 skedde en ökning med 3% och 1995 minskade priserna till 1993 års nivå. De flesta åtgärder har legat på en relativt jämn kostnadsnivå sedan 1985. Vinterväghållningen och beläggningsunderhållet har däremot varierat kraftigt under perioden. De mildra vintrarna i slutet av 80-talet och början av 90-talet gjorde att kostnaderna för vinterväghållningen sjönk kraftigt. 1994 ökade dock kostnaderna med 16%, och under 1995 med ytterligare 22%. Kostnaderna för beläggningsunderhåll har däremot minskat stadigt sedan 1989. 1995 var minskningen hela 9,5%. Kostnadsminskningen beror inte på att vägarna är i så bra skick att ny beläggning inte behövs, utan är huvudsakligen ett resultat av kommunernas allt mer ansträngda ekonomiska situation.



Figur 2.2 Kommunernas totala drift- och underhållskostnader 1985-1995, i 1995 års prisnivå enligt KPI.

## 2.2 Karlstad ur historisk synvinkel

”Bra karl reder sig själv”, är ett talesätt som passar bra in på värmlänningarna. Enligt dessa ligger Karlstad mitt i Värmland, och det är gott nog! Avståndet till Göteborg och Oslo är inte mer än 25 mil och till Stockholm är det ca 30 mil. Staden är mycket vackert belägen vid Klarälvens delta, i norra kanten av Väneren. I direkt anslutning till staden finns allt från milsvida skogar till skärgård, slätter och hagmark.

### Då...

Liksom Södertälje har sina kringlor, Västerås sina gurkor och Gränna sina polkagrisar, har Karlstad sin sol. ”Sola i Karlsta” har de flesta hört talas om, men uttrycket syftar inte endast på de 1 800 soltimmar per år som staden har. Sola, det var Eva Lisa Holtz, en blond och vacker kvinna som levde i Karlstad under 1700-talets början. Som servitris och värdshusägare spred hon glädje och värme i staden. Hennes omtanke om värdshusets gäster var stor och hon såg till att de verkligen trivdes och fick den bästa betjäning. Hennes glada lynne och stora gästvänlighet gav henne rykte att hon alltid sken som en sol, och därför gav folk henne namnet Sola.

Arkeologiska fynd visar att det redan 4 000 f Kr bodde jägare och fångstmän på öarna i det stora Vänerhavet, men inte förrän ca 700 e Kr började det som skulle bli Karlstad att

ta form. 1584 utfärdade Hertig Karl, sedermera Karl IX, stadsprivilegier för de 45 hus-hållen i Karlstad. Staden växte och i början av 1800-talet hade den drygt 2 000 invånare. Elden var det som, över allt annat, fruktades mest i Karlstad. 1652 brann 20 gårdar ned. 1716 blev 35 gårdar lågornas rov och tre år senare brann så gott som hela staden ned, då totalt 170 gårdar försvann i lågor. 1752 var elden lös på nytt, och inom loppet av sju timmar var staden lagd i aska. Söndagen den 2 juli 1865 var det dags igen för en brand att ödelägga nästan hela staden. Trots att vattenlangning ordnades från närliggande vattendrag kunde endast 7 av 241 byggnader räddas, däribland Domkyrkan, fängelset och Biskopsgården. Efter branden skaldade någon i staden så här:

Borgmästarn grät och bad,  
biskopen svor och släckte.  
Rådhuset brann ner,  
men biskopshuset stod kvar.

Det nya Karlstad som växte fram ur ruinerna betecknades som en av rikets vackraste städer av medelstor karaktär. Gatorna var ovanligt breda, de flesta försedda med alléer och husen var två eller tre våningar höga och av sten eller reveterade. Den 29 september 1869 är en stor dag i stadens historia, då invigdes nämligen järnvägslinjen Karlstad-Laxå och Karlstad fick sin järnvägsstation.

Vid omorganisationen av Karlstads tekniska förvaltningar 1918 inrättades en stadsingenjörstjänst på deltid. Orsaken till detta var att en lag som reglerade fastighetsbildningen, fastighetsregistreringen och mättningsverksamheten hade trätt i kraft den 1 januari 1917. Lagen krävde att stadsingenjören hade kompetens inom områdena triangelmätning och lantmåteri<sup>3</sup>.

Genom beslut av riksdagen i mitten av 1960-talet skulle indelningen i storkommuner från 1952 ersättas med kommunblock. Karlstad bildade kommunblock med Nyeds, Grava, Nors och Östra Fågelviks kommuner samt Väse socken av Väse kommun. Dessa kom att samarbeta i flera övergripande frågor i avvaktan på kommunsammanslagningen. Denna skedde etappvis genom att Östra Fågelviks kommun och Karlstad stad bildade en ny kommun den 1 januari 1967. Den 1 januari 1971 skedde den fullständiga sammanslagningen då Karlstad stad, Grava samt Nyeds och Nors kommuner slogs ihop till Karlstads kommun.

Bland de mest kända kulturpersonligheter som kommer från de värmländska skogarna märks förstas Gustav Fröding, som växte upp på Alsters herrgård öster om Karlstad, och Selma Lagerlöf som under sin barndom bodde på Mårbacka herrgård i Fryksdalen.

### 2.3 Karlstads kommun idag

Idag är Karlstads kommun med sina 79 468 invånare, varav bortemot 55 000 i centralorten, att betrakta som en medelstor svensk kommun<sup>4</sup>. Ungefär 7 200 personer är anställda av kommunen, men endast ca 15% av dessa är sysselsatta inom de tekniska verksamheterna. Till dessa räknas:

- Fastighetskontoret som förvaltar kommunens mark och lokaler.

---

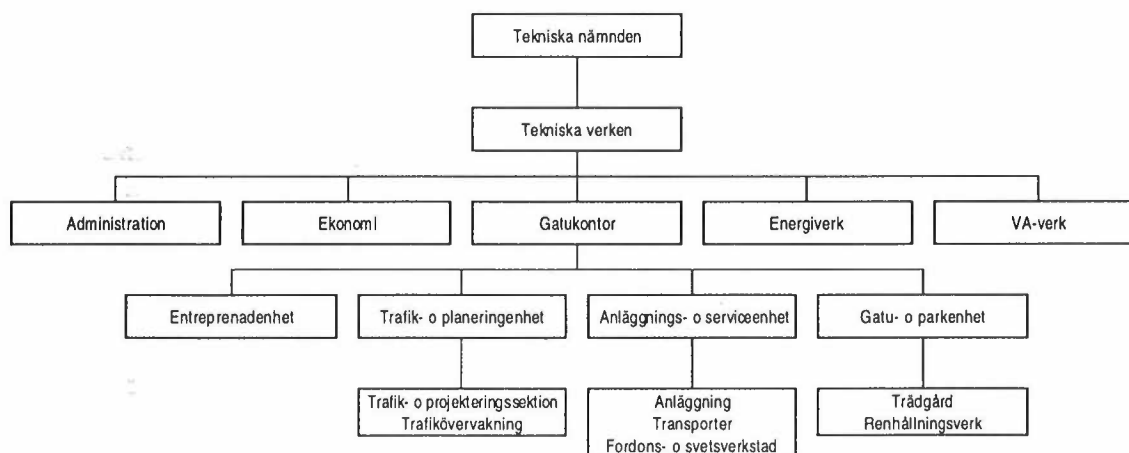
<sup>3</sup> Johansson, Lundkvist.

<sup>4</sup> Karlstads kommuns årsredovisning 1995 s 7.

- Stadsbyggnadskontoret som ansvarar för stadsplaneringen.
- Stadsingenjörskontoret som svarar för mätarbeten och kartproduktion samt är fastighetsbildnings- och fastighetsregistermyndighet.
- Tekniska verken har hand om allmänna platser, renhållning, avfallshantering mm.

### 2.3.1 Vaghållning

I Karlstads kommun är det tekniska nämnden som ansvarar för utbyggnad och förvaltning av kommunens gator, vägar, parker, allmänna platser mm. Förvaltningskontor är Tekniska verken under vilken bl a gatukontor och VA-verk sorterar. Beslutanderätten om bidrag till enskild vaghållning är delegerad från kommunfullmäktige till tekniska nämnden, men den är naturligtvis tvingad att hålla sig inom ramen för av kommunfullmäktige beviljade anslag och fastställda normer.



Figur 2.3 Vaghållningsfrågornas organisation i Karlstads kommun.

I Karlstads kommun finns det ca 310 km enskilda vägar<sup>5</sup>. Dessa fördelas på 6 vägföreningar, 110 vägsamfälligheter och 180 gemensamhetsanläggningar som bland annat har antingen väg eller utfart som ändamål. Inom kommunen delas de enskilda vägarna upp i två grupper; de som har beviljats statsbidrag och de som inte beviljats statsbidrag (så kallade enskilda utfarter).

1970 togs beslut i kommunfullmäktige att Karlstads kommun i fortsättningen skulle ansvara för skötsel av enskilda vägar. De krav som ställdes var att den enskilda vägen beviljats statsbidrag och att den till sin helhet var belägen inom kommunens gränser. Avtalet innebar att kommunen skötte vägen och uppbar statsbidraget mot att de enskilda vaghållarna höll vägen öppen för allmänheten. Beslutet motiverades av sammanslagningen till storkommun, som skedde vid samma tidpunkt. I Nors och Nyeds kommuner stod nämligen respektive kommun för underhållet för alla enskilda vägar och i stället för att försäkra villkoren för de enskilda vaghållarna inom dessa kommuner valde man att införa samma system i hela Karlstads kommun. De flesta nappade på erbjudandet och avtal

<sup>5</sup> Kommunförbundet (1995) s 34.

skrevs mellan vägföreningar/ vägsamfälligheter och kommunen. Idag är det endast 6 av 132 statsbidragsberättigade vägar som har valt att själva sköta väghållningen.

Mest enskilda vägar (i meter räknat) finns det i de områden som tidigare var Väse och Nyeds kommuner. Förklaringen till detta är enkel; de består till största del av landsbygd. Karlstads kommun ger bidrag till de vägföreningar och vägsamfälligheter vars väg sträcker sig över två kommuner, t ex Karlstad och Kristinehamn. Bidraget motsvarar kostnaden för den insats som kommunen ansvarar för på de övriga enskilda vägarna. Vägföreningen/vägsamfälligheten får alltså utföra arbetet själv, men får ekonomiskt stöd från kommunen för den del av vägen som ligger inom Karlstads kommun.

Enskilda utfarter är alltså enskilda vägar som inte beviljats statsbidrag. Kommunen erbjuder sig inte att ansvara för dessa vägars underhåll, utan ger dem i stället ett bidrag på 3:25 kronor per meter väg över 500 meter. Före 1994 gavs bidrag för den del av vägen som översteg 150 meter, så här har en stor nedskärning redan gjorts. Villkoren för att få bidraget är bl a att minst hälften av fastigheterna längs vägen är helårsbostäder och att vägföreningen respektive vägsamfälligheten inte stänger av vägen eller sätter upp skyltar som förbjuder motorfordonstrafik. För vägens standard gäller i princip samma regler som för enskilda vägar med statsbidrag. Idag är det 88 st enskilda utfarter som får dela på knappt 100 000 kronor i bidrag från kommunen.

Karlstad måste liksom de flesta av landets övriga kommuner skära ner sina utgifter. Att öka skatterna är en känslig fråga som helst inte föreslås, utan i stället måste andra alternativ studeras. Inför 1997 års budget kan kommunen, enligt gatuchef Bengt Sassner, tänka sig flera olika sätt att reducera kostnaderna.

Ett alternativ som redan prövats är att sänka standarden på vägarna, inte bara genom längre underhållsintervall utan även genom billigare beläggningar, exempelvis i nybyggda områden där man anlagt grusvägar i stället för asfalterade vägar. En annan möjlighet är att införa någon form av vägavgift som varje fastighet får betala och som debiteras på ungefär samma sätt som VA-avgiften. Ytterligare ett alternativ är att lämna tillbaka väghållningsansvaret för de statsbidragsberättigade enskilda vägarna till respektive vägförening eller vägsamfällighet.

Karlstads kommuns drift- och underhållskostnader för väghållningen (exklusive belysning och enskilda vägar) uppgick 1995 till ungefär 22,5 miljoner kronor<sup>6</sup>. Kostnaden för underhåll av enskilda vägar uppgick under samma år till ca 6,9 miljoner kronor<sup>7</sup>, medan statsbidragen till dessa vägar endast utgjorde 1,5 miljoner kronor<sup>8</sup>. Karlstads kommuns kostnad för drift och underhåll av enskilda vägar utgör 23% av kommunens totala väghållningskostnad.

### 2.3.2 Gatukostnader

I Karlstads kommun är det fastighetsnämnden som handlägger ärenden rörande ny- och ombyggnad av fastigheter. Även ansvaret för uthyrning och arrendering av fastigheter samt köp och försäljning av fastigheter ligger på fastighetsnämnden. Som fastighetsnämndens förvaltningskontor fungerar fastighetskontoret, som bland annat handhar frågor beträffande gatukostnadsersättning.

---

<sup>6</sup> Kommunförbundet (1995) s 64.

<sup>7</sup> Kommunförbundet (1995) s 78.

<sup>8</sup> Enligt Sven Troedson på gatukontoret, oktober 1996.



I samband med sammanslagningen av kranskommunerna med Karlstad stad till Karlstads kommun, upprättades och fastställdes gatubyggnadskostnadsbestämmelser för kommunen, som skulle tillämpas på gator som påbörjats efter 1 januari 1972. Fastighetsägarens skyldighet att utge ersättning till kommunen för gatemark (gatumarkersättning) samt att bidra till kostnaden för iordningställande av gata (gatubyggnadskostnad) reglerades i 56-69 §§ byggnadslagen (1947:385), BL. Beträffande gatumarkersättningen fanns uttömmande regler i BL om hur och i vilken omfattning sådan skulle utges, men inga regler fanns som medgav direkt uttag av gatubyggnadskostnadsbidrag. Skulle sådan ersättning uttas måste kommunen anta särskilda bestämmelser om detta. Skyldigheten att erlagga ersättning för gatubyggnadskostnadsbidrag och gatumarkersättning inträdde successivt allt eftersom gatorna utbyggdes i enlighet med stads- eller detaljplanen. Vid kommun-sammanslagningen fanns endast ett fåtal stadsplaner utanför centralorten, men sedan dess har ett flertal områden med befintlig bebyggelse stads- eller detaljplanlagts.

Den 21 mars 1985 biföll kommunfullmäktige ett förslag från kommunstyrelsen angående anvisningar för utredningar om uttag av gatukostnader. Kommunstyrelsen gavs samtidigt i uppdrag att handlägga ärenden rörande gatukostnader. Genom detta förfarande skulle kommunfullmäktige bara behöva fatta ett beslut om gatukostnadsuttag för varje enskilt ärende sedan utredningen framlagts av kommunstyrelsen, i stället för de två som togs tidigare. Förslaget innebar i korthet att uttag av gatukostnader generellt skulle tillämpas vid nyanläggning och förbättring av gator, parker o dyl. Kommunen föreslogs eftersträva full kostnadstäckning vid uttag av gatukostnader, vilket i princip innebar att fastighetsägarna skulle betala hela kostnaden för de gatu- och parkanläggningar som var erforderliga för ett områdes behov. Innan uttag kunde ske för enskilda gatubyggnadsobjekt skulle en kostnadsutredning göras och ställas ut, varefter kommunfullmäktige skulle besluta om kostnadsuttaget. Förslaget till gatukostnadsuttag förväntades innebära att planläggnings- och plangenomförandeprocesserna skulle komma att vävas samman, samtidigt som man i högre grad än tidigare tvingades studera plangenomförandet ur ekonomisk synpunkt. I de fall gatukostnadsutredningen gjordes i samband med planläggningen av ett område, skulle planen kunna korrigeras om den visade sig vara oekonomisk, t ex genom justering av gators sträckning.

I praktiken var arbetsgången vid gatukostnadsärenden denna:

1. Avgränsa fördelningsområde med hänsyn till fastigheternas nytta av anläggningarna.
2. Ta fram ett kostnadsunderlag. Om detta baseras på verkliga kostnader erhålls fördelen att fastighetsägarna får betala den verkliga kostnaden. Om underlaget däremot grundas på beräknade kostnader kan fastighetsägarna redan vid utställningstillfället få besked om kostnaderna.
3. Fördela kostnaderna mellan bebyggelse typer utifrån tomtytan.
4. Fördela kostnaderna inom respektive bebyggelse typ. För industrifastigheter görs fördelningen per m<sup>2</sup> tomtyta och mellan de enskilda villafastigheterna kan den bli görd utifrån en avgift per m<sup>2</sup> tomtyta, en grundavgift eller en kombination däremellan.

I kommunstyrelsens förslag till anvisningar för uttag av gatukostnader delades ansvarsområdena i samband med gatukostnadsärenden upp mellan förvaltningarna enligt följande (för detaljerade arbetsuppgifter, se bilaga 1):

- Fastighetskontoret skulle vara ansvarig för all formalia i samband med gatukostnadsutredningen, t ex informera markägare och se till att fastighetsägarna fick tillfälle att yttra sig.
- Gatukontoret skulle stå för den tekniska och ekonomiska delen genom beräkning av kostnader för parker och gator.

- Stadsplanekontoret, som idag är sammanslaget med stadsarkitektkontoret till ett stadsbyggnadskontor, skulle ansvara för formalian vid planer.
- Stadsarkitektkontoret skulle samordna förvaltningarnas arbete vid lovansökningar.
- Stadsingenjörskontorets ansvarsområde var kartframställning.
- Drätselkontoret (idag kommunstyrelsens ekonomiadministrativa enhet) och stadskansliet (idag kommunstyrelsens sekretariat) skulle tillsammans ansvara för betalningar och säkerheter.
- Energiverkets uppgift skulle vara att beräkna kostnader för belysning o dyl.

Ansvarsområdenas fördelning stämmer väl överens med respektive kontors arbetsområde även idag. Det enda som skiljer sig är att om gatukostnadsuttag skulle ske idag, skulle förmodligen både fastighetskontoret och gatukontoret vara inblandade vid markägarsamrådet och utställningen av gatukostnadsutredningen<sup>9</sup>.

Den 15 september 1988 beslöt kommunfullmäktige emellertid att, med undantag för detaljplaneområden där förhandsreglering gjorts genom frivilliga avtal före utgången av 1988 och där utbyggnad ännu inte skett, upphäva det tidigare beslutet angående uttag av gatukostnader med verkan från och med 1 januari 1989. Anledningarna till detta var, enligt uppgifter som kommunen lämnade i en enkät som Sveriges Villaägareförbund utförde 1990, att uttagsnivån (35%) var för låg i förhållande till det nedlagda arbetet samt att det inte var politiskt gångbart med ökade uttag. I samma enkät säger kommunen att det administrativa arbetet vid uttag av gatukostnader är oerhört betungande och att införandet av någon slags gatutaxa, liknande VA-taxan, skulle innebära en oerhörd för-  
enkling.

---

<sup>9</sup> Enligt Göran Karlsson på fastighetskontoret, november 1996.

## 3 Vägar

### 3.1 Vägar ur ett historiskt perspektiv

Ända fram till slutet av 1880-talet var det ägare och brukare av jord som ansvarade för väghållningen. Man skilde mellan lands- eller kungsvägar på vilka man kunde färdas till tingsställen och andra betydande platser, samt byvägar som ledde till t ex kyrkan eller åkern. Byvägarna kunde bönderna bestämma fritt över medan det var häradsrätten som såg till att väghållningsbördan fördelades och väghållningsplikten fullgjordes för övriga vägar. Så småningom reserverades termen *allmän väg* för lands- och kungsvägarna och dess komplement blev de *enskilda vägarna*. Väghållningen av de allmänna vägarna på landet fördelades mellan bönderna efter byamål (senare mantal). Inga pengar var inblandade i underhållet utan det uppfylldes uteslutande genom naturaprestationer.

#### 3.1.1 Enskilda vägar på landsbygden

1734 antogs en lag, i vars 25:e kapitel det fanns bestämmelser om allmänna vägar. Dessa tillämpades även på enskilda vägar, särskilt gällde detta delningsgrunden för väghållningsskyldigheten. Genom en kunglig resolution, utfärdad i januari 1735, bestämdes att de så kallade byvägarna skulle underhållas enbart av de som använde dem. Det ansågs nämligen att staten inte skulle besväras av sådana bekvämligheter som gynnade endast ett fåtal personer.

Sedan slutet av 1800-talet hade man funderat på rättsregler för enskilda vägar, men först 1907 antogs en lag om enskilda vägar på landet. Denna lag avsåg enbart väg på landet som för en eller flera fastigheter var av stadigvarande nytta såsom farväg. Tack vare en regel som gav rätt att framdra väg över annans mark, om det var av synnerlig vikt för fastighetens brukande, fick en omtvistad fråga äntligen sin lösning. Nytt var också att skyldigheten att bygga eller underhålla väg skulle fördelas med hänsyn till den omfattning som fastigheten beräknades använda vägen. Väghållningen skulle fördelas så att varje väghållningsskyldig svarade för en viss väglott, och tvångsregler infördes mot de som eftersatte underhållet av sin lott. Principer om anslutningsrätt, d v s rätt för en fastighet att under vissa förhållanden nyttja en redan anlagd väg, och anslutningstvång, som innebär rätt att tvinga en fastighet att delta i en vägs byggande om denna var av synnerlig vikt för fastigheten, infördes.

1926 års lag om enskilda vägar ersatte 1907 års lag. Denna lag var också tillämplig på städer, med undantag för planlagda områden. Principerna om anslutningsrätt och anslutningstvång bibehölls samtidigt som möjlighet att anordna väghållning enligt gemensamhetssystem infördes. För ett sådant system skulle styrelse utses, stadgar antas och de väghållningsskyldiga fastigheterna åsättas andelstal.

Strax efter att 1926 års lag trädde i kraft framfördes krav på ytterligare reformer. Framför allt påpekades hur svårt det var att tillämpa 1926 års lag inom tätbebyggda samhällen. Kraven ledde till utredningar, som i sin tur resulterade i en ny lag, EVL. Den största nyheten i EVL var länsstyrelsens inflytande vid inrättande av enskilda vägar i samhällen, dvs vägföreningar. Andra skillnader mot tidigare lagstiftning var att reglerna om vägför rättningar gjordes klarare och att domstolsförandet vid överklagande förenklades. EVL gäller än idag, dock har vissa förändringar gjorts, bl a 1952 då 4 kapitlet om skogsvägar infördes och 1954 då 5 kapitlet om trafiksäkerhet bildades. Enligt EVL är *enskild väg* alla vägar som inte betraktas såsom allmänna, även gångvägar, cykelvägar mm.

#### 3.1.2 Vägar i stad

I 1734 års lag bestämdes att städerna själva skulle hålla sina vägar. Detta gjordes genom att tomtägarna underhöll den del av gatan som låg utanför hans tomt samt att man efter ett tomttal deltog i hållandet av de vägar som var gemensamma för stadens innevånare.

1874 års byggnadsstadga var den första författningen på plan- och byggområdet vars regler gällde för hela landet. I stadgan slogs för första gången fast ett krav på att alla städer skulle ha en plan för dess ordnande och bebyggande. Stadgan ledde till en omfattande stadsplanläggning.

Genom 1907 års lag om stadsplan och tomtindelning gjordes staden uttryckligen till huvudman för anläggande och underhåll av gator och andra allmänna platser. Staden fick också rätt, jämte viss skyldighet, att lösa mark för ändamålet.

1931 kom både en ny byggnadsstadga och en ny stadsplanlag. Tyngdpunkten i bestämmelserna låg även denna gång på den stadsmässiga bebyggelsen, men även den glesare bebyggelsen berördes genom införandet av en ny planform, byggnadsplanen. Stadsplanlagen introducerade en särskild planform för översiktlig planläggning, stomplanen, som ett medel att förbereda framtida planläggning med möjlighet till marklösen för kommande trafikleder.

Trots att 1931 års byggnadsstadga och stadsplanlag möjliggjorde en effektivare styrning än tidigare författningar på området, visade de sig snart otillräckliga. 1947 antogs därför en ny byggnadsstadga och en byggnadslag, BL. Den grundläggande principen i denna lagstiftning var att mark inte fick användas för tätbebyggelse utan lämplighetsprövning. Två nya planformer infördes; regionplan för gemensam planläggning för två eller flera kommuner och generalplan som skulle ange grundragen i markens användning inom de enskilda kommunerna. Stadsplanen och byggnadsplanen bibehölls med den förändringen att landskommuner i fortsättningen skulle få använda stadsplanen utan krav på municipalbildning.

1959 ersattes 1947 års byggnadsstadga med en ny, byggnadsstadgan (1959:612), BS. De väsentligaste förändringarna bestod av en förenkling och begränsning av reglerna angående själva byggandet och en utjämning av olikheterna i byggföreskrifter mellan stad och landsbygd.

1971 gjordes vissa ändringar i BL och BS med avsikt att få till stånd en mera enhetlig och något strängare tillämpning av planläggningskravet. Detta gjordes bl a genom att bygglovsplikten utvidgades till att gälla hela landet. Fram till 1987 har ett flertal mindre ändringar gjorts i byggnadslagstiftningen. Den kanske mest betydelsefulla var införandet av gatukostnadsregler i BL som skedde 1981.

1987 överfördes reglerna i BL och BS till PBL. I samband med detta ersattes stadsplanen och byggnadsplanen av en enda plan; detaljplanen. I övergångsbestämmelserna fastslogs att alla stads- och byggnadsplaner ska gälla som detaljplaner efter utgången av juni 1987. De stads- och byggnadsplaner som fastställts efter 1978 skulle få en genomförandetid på fem år från PBL:s ikraftträdande.

I 6 kap 17§ PBL ges kommunen rätt att lösa mark som enligt detaljplan skall användas för gator och andra allmänna platser, för vilka kommunen är huvudman. Denna paragraf motsvarar i huvudsak 41§ BL. Kommunen är också skyldig att, på begäran av fastighetsägaren, lösa mark som i detaljplan (där kommunen är huvudman) utlagts som allmän plats eller annat än enskilt bebyggande. Om någon annan än kommunen är huvudman för allmänna platser kan fastighetsägaren begära att denne väghållare ska förvärva marken med äganderätt, nyttjanderätt eller annan särskild rätt, enligt 14 kap 1§ PBL (tidigare 48 och 116§§ BL).

### 3.1.3 Allmänna vägar

1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet definierade *allmän väg* som "väg på landet som var för den allmänna samfärdseln nyttig och nödig". Beslutanderätten i vägfrågor enligt 1891 års lag tillkom länsstyrelsen. Väghållningen sköttes av särskilda kommunala samfälligheter och väghållningsdistrikt, som normalt omfattade en härad.

Genom en lag antagen den 13 juni 1919 blev även ödebygdsvägar, d v s vägar som till avsevärd längd sträckte sig över fjäll, genom skogar eller glest befolkade trakter, ansedda som *allmänna vägar*. Vägen behövde inte vara nödig och nyttig för den allmänna samfärdseln, utan det räckte med att den ansågs främja landets uppodlande och bebyggande. Även enligt denna lag var det jordbruksfastigheterna som fick bära den största delen av väghållningsbördan. Till sin hjälp fick de ett lagstadgat bidrag från staten (in natura) på en tiondel av kostnaden för underhållet. 1905 höjdes statsbidraget till 3/20 av underhållskostnaden och ett speciellt bidrag infördes för distrikt vars vägunderhåll var särskilt betungande. 1918 ökades statsbidraget ytterligare, till 3/10.

Under 1920-talet skedde en påfallande ökning av trafiken. Underhållskostnaderna för vägarna steg oavbrutet och väghållningsdistrikten klarade inte längre av att betala. Staten fick gripa in genom att införa en lag om beskattning av motortrafik, och på så sätt kunde de statliga bidragen till de allmänna vägarna öka markant.

1934 års lagar om allmänna vägar och om vägdistrikt innebar en förändring av synen på den allmänna väghållningen. I motsats till 1891 års väglag avsåg denna lag allmänna vägar såväl på landsbygden som i städer. Ansvar för underhåll av vägar på landet låg, liksom i 1891 års lag, på respektive vägdistrikt, medan staden, i form av kommunstyrelsen, hade ansvaret för vägarna i "sin" stad. Sverige delades in i 170 vägdistrikt, som vart och ett hade ansvar för i snitt 50 mil vägar. Distriktens beslutanderätt utövades av en vägstämma, som bestod av representanter för de kommuner som ingick i distriktet. Vägar förvaltades av en vägstyrelse, som bestod av 3-5 ledamöter. Länsstyrelsen tillsatte en av ledamöterna och resten valdes av stämman. Vägdistriktens kostnader täcktes i huvudsak av statliga bidrag eller vägs katt. För ödebygdsvägarna utgick ett statligt bidrag på 95% av underhållskostnaderna, och till övriga allmänna vägar var bidraget 85%. Det var väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som hade det övergripande tekniska och ekonomiska ansvaret för vägarna, men länsstyrelserna prövade frågor om byggande av väg och övervakade den allmänna väghållningen.



Den 30 juni 1943 antogs Lagen om allmänna vägar. I denna stadgas att en *allmän väg* är en väg som vid lagens ikraftträdande var att anse som allmän, samt alla vägar som efter den 1 januari 1944 byggts såsom allmänna, inrättats som särskilda vintervägar eller intagits till allmänt underhåll. Karakteristiskt för allmänna vägar var att de tillkommit genom beslut av en offentlig myndighet eller av ålder ansetts vara allmänna, att de underhölls genom det allmännas försorg eller att de var upplåtna för den allmänna samfärdseln. Endast farväg, d v s inte gång- och cykelvägar, ridvägar o dyl, kunde vara allmän väg. De allmänna vägarna delades in i riksvägar (väg av synnerlig betydelse för den långväga samfärdseln), länsvägar (väg som inte är riksväg eller ödebygdsväg) och ödebygdsvägar.

1943 års lag om allmänna vägar innebar att staten tog över väghållningen av allmänna vägar på landsbygden. Anledningen till detta var att antalet bilar hade ökat så mycket att dessa vägar inte längre kunde anses vara av enbart lokalt intresse. Att ha 170 vägdistrikt som svarade för väghållningen ansågs försvåra ett rationellt arbete. Väghållningen skulle göras effektivare och mer ekonomisk genom att den sköttes centralt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Inom städerna skulle staden även i fortsättningen svara för väghållningen, men för rättvisans skull höjdes statsbidraget till dessa vägar till 95% av kostnaderna för byggande och underhåll. Återstående 5% ansågs motsvara den fördel som dessa städer hade av att själva ombesörja väghållningen.

1971 antogs den nu gällande väglagen (1971:948), VägL. Enligt denna lag är *allmän väg* en väg som anlagts eller förändrats till allmän, en väg som är upplåten för allmän samfärdsel, av ålder ansetts som allmän eller anlagts som allmän enligt äldre lagstiftning. Även i denna lag är utgångspunkten att staten är väghållare för allmänna vägar, men om det anses lämpligt kan en kommun svara för väghållningen inom kommunen. Det är Vägverket som ansvarar för väghållningen där staten är väghållare (genom regionala förvaltningar) och som har tillsyn över kommunernas väghållning. En nyhet som kom i samband med denna lags införande är kravet på hänsyn till enskilda och allmänna intressen (t ex trafiksäkerhet, miljöskydd och naturvård) vid väghållning.

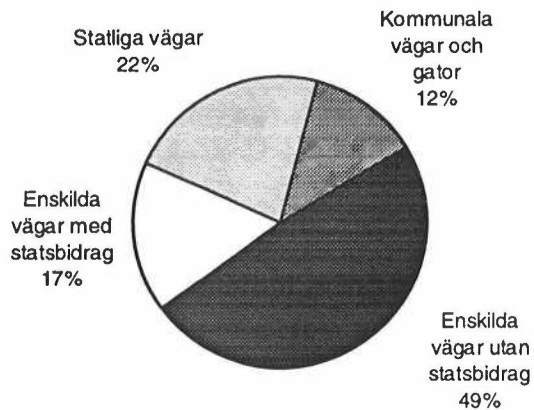
## 3.2 Översikt över Sveriges vägsystem

### 3.2.1 Vägnätet

I dagligt tal menas med allmänna vägar sådana vägar som har specifika vägnummer, som staten är väghållare för och som finansieras helt via skattemedel. För att åstadkomma en rationell väghållning kan emellertid regeringen (eller annan myndighet som regeringen bestämmer), enligt 5§ VägL, besluta att en kommun ska vara väghållare för allmänna vägar inom kommunens område. Kostnadsansvaret ligger även i dessa fall kvar på staten.

Vägar och andra allmänna platser inom område med detaljplan (gäller även gamla stadsplaner) är kommunen huvudman för om inget annat sägs i planen. Dessa vägar kallas då gator. Om det anges särskilt i detaljplanen kan någon annan än kommunen vara huvudman, s k enskilt huvudmannaskap. Det spelar alltså ingen roll vem som äger marken som vägen är belägen på, för avgörandet huruvida vägen är allmän eller enskild. Enskilda vägar, som inte ska förvaltas av markägaren, kan inom planlagda områden förvaltas antingen som vägförening enligt 3 kap EVL eller som gemensamhetsanläggning enligt

AL. Enskilda vägar utom plan kan förvaltas som gemensamhetsanläggning eller som vägsamfällighet enligt 2 kap EVL. Vägsamfälligheter får dock inte inrättas efter halvårsskiftet 1974.



Den totala väglängden i Sverige uppgår till ca 435 000 km. Av dessa underhåller, i runda tal, kommunerna 53 500 km och staten, genom Vägverket, 98 400 km. Resterande andel vägar är enskilda, varav ungefär 74 000 km är berättigade till statsbidrag och 212 000 km inte är det<sup>10</sup>.

Figur 3.1 Vägnätet i Sverige.

Normalt kan enskilda vägar användas av allmänheten för gång- och cykeltrafik inom ramen för allemansrätten. Utomstående kan även köra på en enskild väg med motorfordon så länge ägare eller förvaltare inte förbjudit det. Trafik med motorfordon medför slitage på vägen som kan orsaka kostnader för vägens ägare. Enligt 151§ 1st Vägtrafikungörelsen (1972:603), VTK, är det ägare av en enskild väg som avgör om trafik med motordrivna fordon får äga rum på vägen. Om ägaren genom skylt, bom eller dylikt meddelar förbud mot trafik med obehöriga motorfordon kan den som bryter mot förbudet straffas med böter. Om statsbidrag utgår till väghållningen får väghållaren inte utan länsstyrelsens medgivande stänga av vägen för trafik<sup>11</sup>. Då väghållaren erhåller kommunala bidrag är det bidragsgivaren som ställer kraven.

Statsbidrag ges till ca 24 000 väghållare. Det är svårt att få fram exakta uppgifter om andra enskilda vägar än de som erhåller statsbidrag, vilka endast utgör drygt 25% av det enskilda vägnätet. Om de enskilda vägarna med statsbidrag vet man att ungefär 90% är grusvägar och att resten är belagda med något annat<sup>12</sup>. Man kan därför räkna med att endast en bråkdel av det enskilda vägnätet har asfaltbeläggning. Detta kan jämföras med kommunernas 38 900 km lokal- och huvudgator, av vilka 95% är asfalterade<sup>13</sup>. Trots detta används ca 60 000 km av det statsbidragsberättigade vägnätet dagligen av allmänheten, dels av näringsidkare och dels av personer som ska ta sig ut i naturen, till badplatser och liknande.

<sup>10</sup> Skagersjö s 22.

<sup>11</sup> Österberg s 90f.

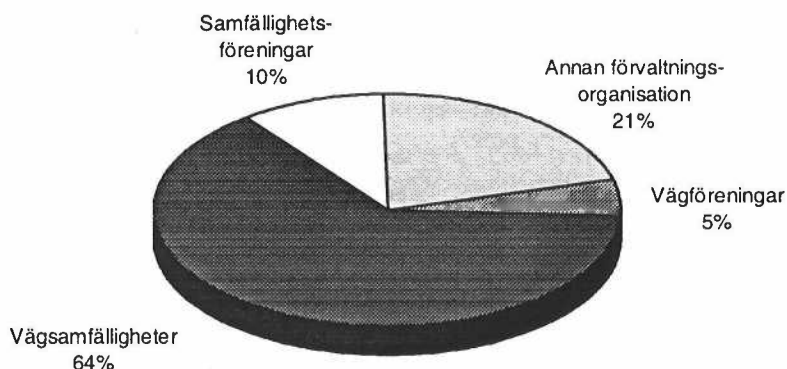
<sup>12</sup> Vägverket (1995) s 10.

<sup>13</sup> Kommunförbundet (1996) s 7.

### 3.2.2 Væghållningsorganisationerna

Ansaret för enskilda vägar kan ligga antingen på enskilda fastighetsägare eller på någon form av väghållningsorganisation. Fördelningen mellan olika typer av väghållare för enskilda vägar med statsbidrag framgår av figur 3.2.

Totalt finns det nära 25 000 gemensamhetsanläggningar i Sverige. 30% av dessa har vägar som den enda nyttighet, medan uppskattningsvis 60% av dem har vägar som ett av sina ändamål. Varje år nybildas omkring 1 200 anläggningar. Gemensamhetsanläggningar och andra samfälligheter förvaltas av 12 000 samfällighetsföreningar. 80-95% av dessa förvaltar gemensamhetsanläggningar där vägar ingår.



Figur 3.2 Organisationsformer för enskilda vägar med statsbidrag.

Det finns ca 1 700 vægföreningar och 18 000 vægsamfälligheter inrättade enligt EVL eller motsvarande äldre bestämmelser. Uppskattningsvis avvecklas ett hundratal vægsamfälligheter varje år. Antalet vægföreningar är däremot relativt konstant, därför att de senaste åren har ungefär lika många nybildats som avvecklats, knappt 10 stycken<sup>14</sup>.

En betydande del av vägarna har inte någon ordnad väghållning enligt EVL, AL eller lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, SFL. Dessa är så kallade överenskommelsevägar och bygger på avtal mellan fastighetsägarna. Andelen överenskommelsevägar av det totala antalet enskilda vägarna med statsbidrag finns det siffror på, men förmodligen är andelen ännu större för de enskilda vägar som inte har statsbidrag<sup>15</sup>.

Hur mycket som uttaxeras för vägunderhåll per år från en fastighet som ingår i en vægförening, vægsamfällighet eller samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning som avser väg är i princip omöjligt att säga. Det finns helt enkelt ingen statistik inom området. Enligt SOU (1996:46) uppskattas emellertid det uttaxerade beloppet för fastigheter som är bebyggda med enfamiljshus till ungefär 1 000-2 000 kronor per år. Uppgifter pekar dock på att det i undantagsfall förekommer uttaxeringar på både 5 000 och 10 000 kronor per fastighet och år<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> SOU (1996:46) s 80.

<sup>15</sup> SOU (1994:46) s 80.

<sup>16</sup> SOU (1996:46) s 82.

## 4 Gällande regler för vägföreningar och gemensamhetsanläggningar

EVL är tillämplig på alla enskilda vägar inom såväl stad som landsbygd, men inte på område med stadsplan (detaljplan). Reglerna om vägföreningar finns i 3 kap EVL. 1 kap EVL innehåller bestämmelser som är gemensamma för alla enskilda vägföretag, det vill säga både vägföreningar och vägsamfälligheter. 2 kap EVL innehåller i huvudsak regler om vägsamfälligheter (vilka inte får inrättas efter 1 juli 1974), men rör även vägföreningar genom att åtskilliga bestämmelser i kapitlet är tillämpliga vid handläggning av frågor enligt 3 kap EVL.

Reglerna i 3 kap EVL grundas på uppfattningen att allmänheten har intresse av hur väghållningen sköts vid tätare bebyggelse. Beslutande myndigheter ska därför i första hand se till att väghållningen ordnas på ett sätt som gagnar bebyggelsen som helhet. Länsstyrelsen har till följd av detta givits ett stort inflytande över frågor som rör bildande av vägföreningar och dess fördelning av väghållningsbördan.

Gemensamhetsanläggningar inrättas enligt reglerna i AL. AL är (enligt 1§ 2st AL) subsidiär i förhållande till annan lagstiftning, d v s lagen får inte tillämpas om det finns särskilda bestämmelser om inrättande av viss typ av anläggning, t ex enskilda vägar enligt EVL. Eftersom bestämmelserna om förrättning enl 2 kap EVL (reglerna om vägsamfälligheter) inte får tillämpas efter att AL trätt i kraft, faller enskilda vägar numer i princip under AL. För vägar som tillhör en vägförening är dock AL inte tillämplig. Däremot kan AL tillämpas i fråga om inrättande av väg som inte är vägförenings inom sådant område som anges i 71§ EVL, d v s vägföreningens område.

Samtidigt som AL trädde i kraft infördes en promulgationslag, Lag (1973:1151) om införande av anläggningslagen (1973:1149) och lagen (1973:1950) om förvaltning av samfälligheter, ASP. Denna lag reglerar övergångsbestämmelserna mellan bl a EVL och AL. På grund av att bestämmelserna i 2 kap EVL även gäller handläggning enligt 3 kap beslutades att 2 och 4 kap EVL inte skulle sättas ur kraft, utan i särskilda bestämmelser har istället angetts att EVL i vissa hänseenden inte skall tillämpas i fortsättningen. Huvudregeln är att AL skall tillämpas på alla förrättningar som påbörjats efter AL:s ikraftträdande. Har förrättning påbörjats enligt EVL, d v s om minst ett sammanträde hållits, skall den emellertid handläggas enligt EVL även efter utgången av juni 1974.

Bestämmelserna i 5 kap EVL till främjande av trafiksäkerheten äger fortfarande tillämpning på alla enskilda vägar, oavsett hur de tillkommit.

## 4.1 Villkor för inrättande av vägförening och gemensamhetsanläggning

Vägförening kan bildas inom ett område som har eller väntas få tätare bebyggelse inom en snar framtid. Det får dock inte finnas någon antagen stadsplan (numera detaljplan med kommunalt huvudmannaskap) för området i fråga. Vägarna till och från området behöver inte ingå i vägföreningsområdet. Att lägga märke till är att områdets gränser inte får korsa länsgräns men att det går bra att skära kommungränser.

Medlemmar i vägföreningen är i princip alla fastigheter som till någon del är belägna inom området. Med fastighet jämställs gruva och byggnad på ofri grund (däribland skola och kyrka).

Vägföreningen får mot ersättning för markupplåtelse och annat intrång rätt att använda vägmarken eller den befintliga vägen (75§ EVL). Innan vägföreningen får ta marken i anspråk måste de inblandade parterna komma överens om hur ersättningsfrågan ska lösas. Om överenskommelse inte kan träffas ska frågan prövas av fastighetsdomstolen, enligt 86§ EVL. När ersättning bestäms skall hänsyn tas till den ersättningsberättigade fastighetens nytta av vägen.

För att undvika förväxlingar med vägsamfälligheter måste vägföreningens namn innehålla ordet "vägförening".

AL gör det möjligt att genom förrättning inrätta gemensamhetsanläggningar av stadigvarande betydelse för flera fastigheter. Lagen innehåller villkor till skydd för både allmänna och enskilda intressen. Det är förrättningsmyndigheten som har till uppgift att bevaka de allmänna intressena. 8§ AL innebär att anläggningen ska utföras så att minsta möjliga intrång och olägenhet skapas utan oskäliga kostnader. 11§ AL skyddar allmänna intressen, men även kravet på planlighet i 9§ och kraven på lämplighet i 10§ är i första hand till för att trygga de allmänna intressena.

I 5-7§§ AL finns villkoren till skydd för enskilda intressen. *Väsentlighetsvillkoret* innebär att gemensamhetsanläggningen måste vara av väsentlig betydelse för de fastigheter som den inrättas för. *Båtnadsvillkoret* betyder att fördelarna av ekonomisk eller annan art måste överväga de kostnader och olägenheter som anläggningen medför. Det sista villkoret är *opinionsvillkoret* som medför att anläggningen inte får inrättas om fastighetsägarna allmänt motsätter sig åtgärden.

Kravet på att anläggningen ska vara av stadigvarande betydelse innebär inte att ändamålet för all framtid skall tillgodoses med anläggningen, utan bara att ändamålet inte får vara tillfälligt. Det är emellertid tillåtet att tidsbegränsa samverkan<sup>17</sup>.

Mark får tas i anspråk på fastighet som skall delta i anläggningen eller på annan fastighet om det inte orsakar synnerligt men. Om anläggningen är viktig ur allmän synpunkt kan förrättningsmannen bortse från denna regel då anläggningen inrättas. Fastighetsägaren får då möjlighet att begära inlösen av sin fastighet (eller del av den). Upplåtelse av utrymme har karaktär av gemensamt servitut och inlöst mark ger upphov till marksamfällighet enligt 1 kap 3§ fastighetsbildningslagen (1970:988), FBL, för de fastigheter för vilka inlösen skett. Mark tagen i anspråk genom rätt till utrymme samt inlöst mark är samfällid för de deltagande fastigheterna. Tillträde till utrymmet får enligt huvudregeln ske då anläggningsbeslutet vunnit laga kraft och slutlig ersättning för utrymmet betalats.

---

<sup>17</sup> Prop 1973:160 s 178.

## 4.2 Tillvägagångssätt vid bildande

Enligt EVL bildas en vägförening i två steg; förrättning och därefter reglering av ersättningsfrågor. Frågan om förrättning för bildande av vägförening väcks av länsstyrelsen ex officio (85§ 1st EVL), som även förordnar en förrättningsman. Om man funnit att en vägförening ska bildas är det många frågor som ska utredas, bl a vilka vägar som ska omfattas av föreningens väghållning, hur breda vägarna ska vara, vilken sträckning de ska ha, vilken grund som ska gälla vid fördelning av väghållningsbördan mm. Vid utredningens inledande skede bör förrättningsmannen i första hand inrikta sig på huruvida föreningen bör komma till stånd och vilket område den ska omfatta. Förrättningen avslutas genom att förrättningsmannen framlägger ett utlåtande. Sakägare som är missnöjda med utlåtandet kan överklaga till länsstyrelsen inom trettio dagar från förrättningens avslutande, enligt 81§ 1st EVL.

Ägare till fastighet som skall ingå i gemensamhetsanläggningen, kommunen, länsstyrelsen m fl har rätt att påkalla anläggningsförrättning, enligt 18§ AL. Ansökan om förrättning görs till lantmäterimyndigheten. Handläggning av anläggningsförrättning görs enligt 4 kap FBL, med undantag från bestämmelserna om tillstånds- och fastighetsbildningsbeslut.

Anläggningsförrättningen är en officialprövning, vilket innebär att lantmäterimyndigheten har ansvar för att de olika frågorna utreds tillräckligt. Förrättningen avslutas genom att fastighetsbildningsmyndigheten meddelar ett anläggningsbeslut. I detta ska framgå vilka fastigheter som har del i gemensamhetsanläggningen. Enligt uttalanden som gjordes i samband med inrättandet av lagen (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar, LGA, ska till anläggningen höra alla anordningar som behövs för att den ska tjäna sitt ändamål<sup>18</sup>, om inte dessa med större fördel kan ombesörjas av fastigheterna var för sig. För att undvika framtida tvister bör emellertid allt som ska tillhöra anläggningen noga specificeras i anläggningsbeslutet. Anläggningsbeslut kan överklagas till fastighetsdomstolen.

## 4.3 Ändamål

Vägföreningens ändamål är att ombesörja och bekosta väghållningen inom föreningens område samt att sköta föreningens övriga gemensamma angelägenheter ( däribland vägbelysning). Väghållning består huvudsakligen av byggande av väg, vägunderhåll och vinterväghållning. Enligt 71§ 2st EVL omfattar väghållningen även iordningställande och underhåll av mark som, i detaljplan där kommunen inte är huvudman, har avsatts till annan allmän plats än väg. Ovanstående paragraf ger även alla fastigheter som förvärvat rätt att använda en vägförenings väg, befogenhet att begära att länsstyrelsen förelägger vägföreningen att vidta åtgärder om underhållet försummas.

Gemensamhetsanläggningar skiljer sig från vägföreningar och vägsamfälligheter genom att de även kan avse andra typer av anläggningar, t ex vatten- och avloppsanläggning eller parkering, samt vägar inom kvartermark (dock inte vägar inom detaljplanelagda områden med kommunalt huvudmannskap). I driften av de gemensamhetsanläggningar som avser enskilda vägar ingår att underhålla vägen på ett sådant sätt att vägen fyller sitt

<sup>18</sup> Prop 1973:160 s 76.

ändamål och att trafiksäkerheten på vägen upprätthålls. Såvida inte annat framgår av anläggningsbeslutet ingår också snöröjning i driften<sup>19</sup>.

#### 4.4 Andelstal

Gemensamt villkor vid fördelning av väghållningsbördan för vägföreningar och vägsamfälligheter är att den ska fördelas med hänsyn till den omfattning vari fastigheterna beräknas begagna vägen. Ingen fastighet får åläggas större andel än vad som svarar mot dess nytta av vägen (11§ EVL).

Enligt huvudregeln i 76§ EVL ska fastigheterna inom vägföreningsområden åsättas andelstal i form av fastigheternas senast fastställda taxeringsvärden. Om en fastighet inte har något taxeringsvärde så bestäms för den ett särskilt värde som ska ligga till grund för beräkning av andelstal till dess taxering skett. Om särskilda omständigheter råder, t ex att en föreningsmedlem redan vid föreningens bildande har byggt en väg för eget bruk, något som de andra inte gjort, får andelstalet sänkas. På samma sätt finns möjligheten att höja någons andelstal. Endast i undantagsfall får taxeringsvärdena ersättas med annan fördelningsnorm, som också den är rörlig och automatiskt verkande. Andelstalen styr hur mycket var och en av fastigheterna ska betala då föreningen är i behov av pengar. För förbindelser som föreningen ingår svarar medlemsfastigheterna efter andelstal.

Alla fastigheter som har nytta av en vägförenings väg får använda den. De fastigheter som inte ingår i vägföreningen, men som ändå använder vägen, kan under vissa förutsättningar tvingas betala slitageersättning.

I AL skiljer man på kostnadsfördelning för anläggningens utförande och för dess underhåll och drift. Grunderna för fördelning av kostnaderna skall enligt 15§ AL fastställas vid förrättningen, genom att fastigheterna åsätts andelstal som står i proportion till nyttan som fastigheten har av anläggningen respektive omfattningen vari fastigheten beräknas använda den<sup>20</sup>. Med nytta avses den värdehöjning som fastigheten får till följd av anslutningen till anläggningen, minskad med enskilda fullföljdskostnader, omställningskostnader och anpassningsförluster<sup>21</sup>. En vanlig metod att bestämma beräknad användning är den sk tonkilometermetoden, där man utgår från väglängd och trafikmängd. Om det anses lämpligt kan man använda det faktiska nyttjandet i stället för beräknad användning. Andelstalen redovisas antingen i anläggningsbeslutet eller i ett separat beslut. Det finns ingenting som hindrar att taxeringsvärdena används som norm i de fall nyttan av anläggningen anses svara mot dessa värden. För gemensamhetsanläggningar finns, i motsats till vägföreningar, möjlighet till sektionsindelning, vilket kan göra det enklare att fastställa rättvisa andelstal.

---

<sup>19</sup> Österberg s 90.

<sup>20</sup> Prop 1973:160 s 215.

<sup>21</sup> Prop 1973:160 s 154.



## 4.5 Förvaltning

Vägföreningen är en juridisk person. I vägföreningens fall måste de stadgar som antas granskas och fastställas av länsstyrelsen. Föreningens styrelse ska ha sitt säte i den kommun där vägföreningsområdet till största del är belägen. Styrelse ska, enligt 88§ EVL, bestå av antingen tre eller fem ledamöter, varav en utses av länsstyrelsen. Föreningens beslutanderätt utövas av medlemmarna på sammanträde där rösträtten bestäms efter andelstalen.

Vägföreningens verksamhet ska, liksom gemensamhetsanläggningens, finansieras genom kontanta bidrag från medlemsfastigheterna, i den mån inte andra medel, t ex statliga och kommunala bidrag, finns att tillgå. Uttaxeringen grundas på de andelstal som gäller för fastighetens deltagande i föreningen respektive gemensamhetsanläggningen. I regel uttas bidragen i förskott. Möjligheten för vägföreningar och samfälligheter att få lån är starkt begränsade.

För gemensamhetsanläggningens utförande och drift utgör de deltagande fastigheterna en särskild samfällighet, i ordets associationsrättsliga betydelse av fastighetsammanslutning. Samfälligheten anses bildad så snart beslutet om inrättande av anläggningen vunnit laga kraft. Delaktigheten i en samfällighet bestäms av de andelstal som fastighetsbildningsmyndigheten beslutat om och är förenad med äganderätten till fastigheten. En samfällighet kan endast avse en anläggning, men en samfällighetsförening kan förvalta flera samfälligheter. Görs detta skall varje samfällighets ekonomiska förhållanden hållas åtskilda från de övriga samfälligheterna.

Det finns två sätt att förvalta en samfällighet. Delägarförvaltning innebär att delägarna själva förvaltar samfälligheten och används vid okomplicerade anläggningar då antalet delägare är få. Om ett stort antal fastigheter är delaktiga i anläggningen (vilket ofta är fallet i vägföreningar) eller om delägarna har svårt att hålla sams, kan man bilda en juridisk person, samfällighetsförening, som sköter förvaltningen. För samfällighetsföreningen skall styrelse utses och stadgar antas. Antalet ledamöter får anpassas till vad som krävs med hänsyn till styrelsens egenskap av föreningens verkställande organ, enligt 30§ lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, SFL. I en förening som har en någorlunda omfattande förvaltning bör styrelsen bestå av minst tre personer; ordförande, kassör och sekreterare jämte suppleanter. Blir antalet över sex personer kan det bli svårt att få styrelsen att fungera praktiskt<sup>22</sup>.

Vid omröstningar inom samfällighetsföreningar används huvudtalsmetoden, vilket innebär att alla medlemmar har en röst oavsett hur många delägarfastigheter de äger. Om någon delägare begär att omröstningen ska göras efter andelstal, skall emellertid så ske när det handlar om ekonomiska frågor.

## 4.6 Ändrade förhållanden

Som tidigare påpekats är alla fastigheter som till någon del är belägna inom vägföreningens område delägare i föreningen. Om en fastighet som ingår i föreningen delas, genom avstyckning eller klyvning, eller sammanläggs blir den nybildade fastigheten automatiskt

---

<sup>22</sup> Österberg s 42.



delägare i vägföreningen och tilldelas andelstal i form av dess senast fastställda taxeringsvärde.

Om ändrade förhållanden inträtt sedan vägföreningen bildades, kan beslutet om inrättande av föreningen omprövas, enligt 85§ EVL. Initiativ till förnyad prövning kan tas direkt av länsstyrelsen eller genom att vägförening eller en enskild sakägare begär ny prövning hos länsstyrelsen. Har behovet av vägföreningen upphört får den upplösas antingen genom beslut av länsstyrelsen eller vid förrättning (85§ 1st 2p EVL). Om föreningen vid ett upplösande har skulder och det är så illa att någon av fastighetsägarna inte kan betala, fördelas bristen mellan de andra fastigheterna efter andelstalen.

Anläggningslagens huvudprincip är att ändring av ett förrättningsavgörande skall ske vid ny förrättning (35§ AL). För ny förrättning krävs att ändrade förhållanden inträtt. Vid sk omprövningsförrättning får inte prövningen sträcka sig längre än vad som är påkallat av de ändrade förhållandena. Om fastighet som är ansluten till en gemensamhetsanläggning ingår i sammanläggning, övergår automatiskt alla fastighetens skyldigheter gentemot de övriga delägarna på den nybildade fastigheten (41§ AL). Samma gäller om hel fastighet genom fastighetsreglering överförs till annan fastighet. I övriga fall av fastighetsreglering samt vid delning av fastighet genom avstyckning eller klyvning kan fastighetsbildningsmyndigheten besluta om en provisorisk fördelning av fastighetens skyldigheter (42§ AL). Den sista möjligheten till ändring av delaktigheten är att en överenskommelse görs mellan berörda fastighetsägare och styrelsen, alternativt övriga delägare i samfällighetsföreningen (43§ AL). Om fastighetsbildningsmyndigheten godkänner överenskommelsen får denna samma verkan som beslut vid ny förrättning.

En samfällighetsförening skall upplösas, när den eller de samfälligheter som den förvaltar upphört att existera. Föreningen kan också upplösas om alla medlemmar är ense om det och länsstyrelsen medger att detta får ske. Lantmäterimyndigheten kan i vissa fall, i samband med förrättning för att ändra delägarkretsen i gemensamhetsanläggning, förorda att samfällighetsföreningen skall upplösas (36§ AL). Samfällighetsföreningen får dock inte upplösas förrän alla dess skulder betalats eller medel för täckande av skulderna nedsatts hos länsstyrelsen.

Om en fastighet inträder i en samfällighet som visar överskott ska fastighetsägaren betala ersättning till övriga delägare. Om däremot en fastighet utträder finns det inga föreskrifter om vem som ska svara för betalningen. Förarbetena till AL visar dock att det är samfällighetsföreningen som ska betala i de fall samfälligheten förvaltas av en sådan<sup>23</sup>. Vid delägarförvaltning åvilar betalningsskyldigheten kvarvarande delägare. Teoretiskt sett kan det bli ett mycket omfattande arbete att träffa ekonomiska uppgörelser mellan delägare och medlemmar som inträder i eller utträder ur gemensamhetsanläggningen. Frågor om ersättning vid utträde förekommer nästan aldrig i praktiken, men inträdesersättning är vanlig. Den vanligaste lösningen på problemet med ersättning är emellertid att frågorna avgörs genom överenskommelse enligt 43§ AL.

---

<sup>23</sup> Prop 1973:160 s 259.

## 5 Regler för vägsamfälligheter

Vägsamfälligheter får inte nybildas efter halvårsskiftet 1974, men eftersom det fortfarande finns många aktiva vägsamfälligheter bör reglerna som gällde då dessa bildades klargöras.

Vägsamfälligheter bildades enligt 2 kap EVL, men även de allmänna reglerna i 1 kap EVL gällde vägsamfälligheter. Bestämmelserna i 2 kap EVL grundas på principen att vägintressenterna, dvs fastighetsägarna, i huvudsak ska ordna väghållningen efter eget huvud så länge som tredje mans rätt inte kränks.

### 5.1 Villkor för inrättande av vägsamfällighet

Vägsamfälligheten hade rätt att ta i anspråk mark för väg eller en befintlig väg mot ersättning för markupplåtelse och annat intrång. Ersättningens storlek bestämdes, enligt 15§ EVL, vid förrättningen.

Vilka fastigheter som skulle ingå i vägsamfälligheten bestämdes antingen genom förrättning eller särskild dom angående väghållningen. Endast de fastigheter som ansågs väghållningsskyldiga kunde vara delägare i vägsamfälligheten. Följaktligen kunde inte fastigheter som endast utgav årlig slitageersättning vara medlemmar. Detta kan än idag medföra orättvisor, t ex då beslut tas på stämma genom omröstning, eftersom de slitageersättningsskyldiga fastigheterna inte äger någon röst vid sådana tillfällen.

I vägsamfällighetens namn skulle alltid ordet "vägsamfällighet" ingå.

### 5.2 Tillvägagångssätt vid bildande

Rätt att påkalla förrättning för bildande av vägsamfällighet hade den fastighetsägare som saken angick, enligt 16§ EVL. Samma befogenhet hade innehavare av fastighet som ansvarade för fastighetens väghållningsskyldighet. Även innehavare av fastighet på grund av fideikommiss eller testamentariskt förordnande samt nyttjanderättshavare fick föra talan för fastighetsräkning i vägfrågor (med undantag för frågor om byggande av väg). Ansökan om förrättning gjordes skriftligen hos länsstyrelsen som i sin tur förordnande en förrättningsman. Vid förrättningen prövades en rad frågor, däribland vägens sträckning, vilka fastigheter som skulle delta i vägens byggande och underhåll samt hur arbetet skulle gå till (gemensamhetsarbete eller vägdelning) och i så fall vilka andelstal som fastigheterna skulle tilldelas. Liksom vid inrättande av vägföreningar avslutades förrättningen med ett utlåtande från förrättningsmannen.

### 5.3 Ändamål

Vägsamfälligheter fick inte bedriva annan verksamhet än att ombesörja den gemensamma väghållningen och därmed förenade angelägenheter. Till skillnad från vägföreningar fick vägsamfälligheter inte ha hand om vägbelysning. De fick däremot gå samman med andra privatpersoner och samfälligheter för att tillsammans kunna köpa redskap o dyl.

Beträffande vägunderhållet fanns en stor skillnad mellan reglerna för vägsamfälligheter och vägföreningar. Enligt 71§ EVL kan alla fastigheter som förvärvat rätt att använda en vägförenings väg begära att länsstyrelsen förelägger vägföreningen att vidta åtgärder om underhållet försummas. För vägsamfälligheter däremot förelåg väghållningsskyldigheten endast för den ena medlemmen gentemot den andre, enligt 50§ EVL.

### 5.4 Andelstal

Väghållningsbördan skulle för vägsamfälligheter, liksom för vägföreningar, fördelas med hänsyn till den omfattning vari fastigheterna beräknades begagna vägen. Ingen fastighet fick åläggas större andel än vad som svarade mot dess nytta av vägen (11§ EVL).

För vägsamfälligheter gällde att arbetet med vägbyggnad, vägunderhåll och vinterväghållning kunde utföras antingen gemensamt efter andelstal eller efter vägdelning. Där två eller flera fastigheter skulle utföra väghållning tillsammans enligt gemensamhetssystemet utgjorde fastigheterna en vägsamfällighet. Vägdelning innebar att vägen ifråga delades upp i lotter och att en eller flera fastigheter ansvarade för vägunderhållet på respektive delsträcka. Skulle två fastigheter tillsammans underhålla en del av vägen utgjorde de en vägsamfällighet.

### 5.5 Förvaltning

Vägsamfälligheten är en juridisk person, vilket innebär att den ska ha både styrelse och stadgar. Styrelsens säte ska vara i den kommun där den största delen av samfällighetens väg är belägen. Det finns inga bestämmelser om hur många ledamöter en vägsamfällighets styrelse ska ha, utan det är helt upp till de väghållningsskyldiga att bestämma. Vägsamfällighetens styrelse har till uppgift att ombesörja den gemensamma väghållningen och att inkassera de bidrag som erfordras hos de väghållningsskyldiga. Uttaxering grundas på de andelstal som gäller för fastighetens deltagande i samfälligheten. De väghållningsskyldigas beslutsrätt utövas på sammanträde. Omröstning sker efter andelstal.

Delägare i vägsamfällighet kan genom majoritetsbeslut på stämma besluta om ombildning till samfällighetsförening. Vid en sådan omröstning tillämpas röstreglerna i EVL. Ombildningen innebär att delägarna skall utse en ny styrelse, anta nya stadgar och därefter registreras hos länsstyrelsen i det län där styrelsen har sitt säte. Sådan ombildning medför att den nybildade samfällighetsföreningen anses ha övertagit vägsamfällighetens alla tillgångar och förpliktelser. Ombildningen medför vidare att vägen skall jämföras med en gemensamhetsanläggning enligt AL och att förvaltningsreglerna i SFL blir tillämpliga.

En vanlig anledning till beslut att ombilda en vägsamfällighet till en samfällighetsförening är att behov av eller önskemål om att samordna flera ändamål har uppstått. En vägsamfällighet kan som tidigare påpekats endast förvalta vägar, medan en samfällighetsförening kan förvalta flera samfälligheter av varierat slag. Förutom vägen kan fastighetsägarna t ex vilja ordna en gemensam vatten- och avloppsanläggning. Om en gemensamhetsanläggning inrättats för VA kan man, för att slippa ha olika styrelser och stämmor för VA och vägen, ansöka om att ombildning av vägsamfälligheten ska ske.

Förvaltningsreglerna för vägsamfälligheter respektive samfällighetsföreningar skiljer sig i flera detaljer. Bl a sker omröstning alltid enligt andelstal i vägsamfälligheter, medan man inom samfällighetsföreningar använder sig av huvudtalsmetoden, såvida inte någon delägare begär att omröstningen skall ske efter andelstal.

## 5.6 Ändrade förhållanden

Före 30 juni 1974 reglerade EVL i princip alla enskilda vägar. 67§ 1st och 68§ EVL innebar att rättigheter och skyldigheter som tillhörde en i vägsamfälligheten delägande fastighet automatiskt överfördes till den nybildade fastigheten vid sammanläggning och avstyckning, såvida inte annat bestämts vid förrättning, enligt 65§ EVL. Automatiken gällde endast till dess en ny förrättning (omprövningsförrättning för hela fastigheten) gjordes. Förrättningar för att uppdatera andelsfastigheterna förekom emellertid nästan aldrig i praktiken<sup>24</sup>.

Huvudregeln gick ut på att fördelningen av skyldigheter och rättigheter skulle göras efter fastigheternas taxeringsvärde. I de fall den ursprungliga fastighetens väghållning utfördes efter gemensamhetsystem skulle ett särskilt belopp påföras var och en av delfastigheterna. Detta belopp bestämdes genom att den ursprungliga fastighetens andelstal fördelades mellan de nybildade fastigheterna i förhållande till deras taxeringsvärde. Om väghållningen däremot var ordnad genom vägdelning innebar huvudregeln att de nybildade fastigheterna i fortsättningen skulle utföra väghållningsbestyren tillsammans på den väglopp som tilldelats den ursprungliga fastigheten.

Efter 1 juli 1974 gäller AL:s regler även för vägsamfälligheter. Då ändrade förhållanden inträtt sedan vägsamfälligheten bildades kan en ny förrättning, s k omprövningsförrättning, påkallas. Enligt anvisningarna till ASP ska AL:s regler gälla vid omprövning av avgöranden enligt EVL. Sker omprövning enligt AL:s regler ska anläggningen därefter anses inrättad enligt AL. När vägen förvaltas av en vägsamfällighet ska lantmäterimyndigheten alltid förorda om att samfälligheten upplöses i samband med omprövningsförrättningen, enligt 11§ ASP. Upplösningen ska ske enligt bestämmelserna i 64§ EVL.

41-43§§ AL är tillämpliga vid ändrad fastighetsindelning inom vägsamfälligheter. I dessa paragrafer har reglernas betydelse "inverterats" jämfört med de som tidigare gällde för vägsamfälligheter. Styckningslotter får numera bara del i vägsamfälligheten om beslut om detta tagits vid en fastighetsbildningsförrättning. Vid sammanläggning övergår dock andelarna fortfarande automatiskt till den nybildade fastigheten. Tillämpning av dessa lagrum innebär emellertid inte att anläggningen anses inrättad enligt AL.

<sup>24</sup> Enligt Bengt Andersson på stadsingenjörskontoret, november 1996.

## 6 Förslag till ändringar i AL och EVL

### 6.1 Tidigare utredningar

Lagstiftningen rörande enskilda vägar har setts över ett antal gånger under de senaste två decennierna. Nedan följer en kort sammanställning av huvudfrågorna i några av de mest intressanta utredningarna.

#### **Kommunal och enskild väghållning (SOU 1977:12)**

1969 påbörjades en översyn av lagen om enskilda vägar, EVL. I slutbetänkandet föreslogs att kommunerna skulle kunna överta en viss del av den enskilda väghållningen. Som skäl för detta angavs bl a att ett stort antal kommuner frivilligt utförde eller bekostade väsentliga delar av den enskilda väghållningen. Kommunerna skulle genom beslut i kommunfullmäktige kunna avgöra omfattningen av den väghållning som kommunen åtog sig, och bestämmelserna om kommunal väghållning skulle regleras i en särskild lag; lag om kommunvägar. Kommunen föreslogs få möjlighet att ta i anspråk behövligt markutrymme.

Innebörden av förslaget var i princip att reglerna i 3 kap EVL skulle föras över till AL. Vid anläggningsförrättningen skulle således bestämmas ett verksamhetsområde för föreningen. Fastigheterna inom detta område ansågs ha nytta av vägen och det var av dessa som kommunen skulle kunna ta ut avgifter för vägens byggande och drift. Avgiftsuttaget föreslogs ske enligt taxa på samma sätt som gäller för vatten- och avlopp. Förslaget genomfördes aldrig.

#### **Ökat kommunalt väghållningsansvar (Ds Kn 1979:3)**

Minskad statskontroll över kommuner och landstingskommuner var uppgiften för denna utredningskommitté. Förslaget innebar att kommunen skulle ansvara för väghållningen i tätorterna, med undantag av trafikleder som ingick som länkar i regionala eller nationella trafikmönster. För att åstadkomma en lagtekniskt bra lösning föreslogs att alla bestämmelser i väglagen som rörde kommuner skulle flyttas till den föreslagna lagen om kommunvägar. På detta sätt skulle det skapas renodlade huvudmannaskapslagar inom vägsektorn; väglagen reglerade den statliga väghållningen, kommunväglagen den kommunala samt anläggningslagen och enskilda väglagen den väghållning som ombesörjdes av enskilda fastighetsägare eller sammanslutningar av dessa. Inte heller detta förslag genomfördes.

#### **Ökad kommunal självstyrelse (SOU 1980:10)**

I mars 1980 lämnade statskontrollkommittén sitt slutbetänkande, som bl a innebar att kommunerna skulle få bidrag från staten för att kunna ge medborgarna samma nivå av

service oberoende av kommunens storlek, geografiska läge mm. Kommunerna skulle dessutom kunna ta ut avgifter från enskilda fastighetsägare utan att bidragets storlek påverkades. Statskontrollkommitténs förslag genomfördes aldrig.

### **Ökat kommunalt väghållningsansvar och nya finansieringsmöjligheter (SOU 1987:25)**

Detta var en översyn av kommunal och enskild väghållning i tätorter, i vilken man fann att uppdelningen av väghållningsansvaret inte var tillfredsställande. Utredarna föreslog att det statliga väghållningsansvaret skulle bibehållas på landsbygden, att kommunerna skulle få ett ökat väghållningsansvar i tätorterna samt att Vägverket skulle ha ansvaret för riksvägar och viktiga länsvägar i tätorter. Målet var att ge kommunerna det samlade ansvaret för planering och genomförande av markanvändning och byggande. Med det ökade väghållningsansvaret skulle följa bättre möjligheter för kommunerna att överta ansvaret för stora delar av den enskilda väghållningen i tätorterna. Detta skulle i sin tur medföra att statsbidragen till enskilda vägar kunde slopas. I det fall det ansågs rationellt att en kommun var väghållare för en statlig väg i en tätort föreslogs statligt bidrag till vägens drift utgå med 95% av de beräknade driftkostnaderna och 75% av kostnaderna för vägens byggande.

Om kommunens väghållningsansvar ökar, ökar även dess kostnader. Två sätt att mildra denna effekt diskuterades därför i utredningen. Antingen kunde en statlig ersättning utgå till de kommuner som övertog ansvaret för de befintliga allmänna vägarna, eller kunde kommunen få möjlighet att som avgift ta ut en del av vad fordonsägarna betalade som fordonsskatt. För den lokala, fastighetsnära väghållningen föreslogs kommunerna få möjlighet att, i likhet med vägsamfälligheter, ta ut årliga väghållningsavgifter från fastighetsägarna. Som vid så många andra utredningar lämnades även detta förslag åt sitt öde.

### **Enskilda vägar (SOU 1987:26)**

Detta är en bilaga till SOU 1987:25, där 1986 års väghållningsutredning i korthet föreslog att EVL skulle upphävas och att en motsvarighet till vägförening enligt 3 kap EVL med dess obligatoriska anslutning inom ett visst geografiskt område skulle tas upp i AL under benämningen områdesanläggning. I princip skulle samma regler, vad gäller fördelningsgrund för deltagande och ekonomisk reglering, förvaltning mm, gälla för områdesanläggningar och vägföreningar. Inte heller denna väghållningsutrednings förslag genomfördes.

## **6.2 SOU 1996:46 - Enskilda vägar**

Den 24 mars 1994 beslöt regeringen att lagstiftningen om enskilda vägar skulle ses över. Utredningsgruppen antog namnet EVL-utredningen. Enligt direktiven skulle utredningen, mot bakgrund av vissa redovisade problem, utarbeta förslag till nödvändiga bestämmelser rörande enskilda vägar. Utgångspunkten för arbetet var att EVL skulle upphävas och att enskilda vägar i fortsättningen skulle inrättas enligt AL och förvaltas enligt SFL. Arbetet inriktades därför mot att undersöka dels om det fanns bestämmelser i 3 kap EVL som bör överföras till AL eller SFL och dels om det i övrigt fanns behov av att komplettera dessa lagar för att göra dem mer lämpade för gemensamhetsanläggningar som avser vägar.

### 6.2.1 Problem

De problem som redovisas i direktiven innebär i korthet att:

- EVL är svårtillgänglig och föråldrad.
- Det behövs två skilda förvaltningar inom områden vars väghållning är ordnad enligt 3 kap EVL om annan gemensam fastighetssamverkan blir nödvändig.
- Dubbla regelsystem (AL och EVL) är krångligt och onödigt.
- Vid bildande av vägförening kan ersättningsfrågan inte lösas i förrättningen.
- Det finns inget legalt sätt att upplösa en vägförening, för att i stället låta förvaltningen av vägen ske på samma sätt som för andra gemensamhetsanläggningar.
- Besvärsordningen inom de båda regelsystemen är olika.

### 6.2.2 Diskussion

I betänkandet har utredningsgruppen diskuterat en rad viktiga frågor. Nedan återges utredningsgruppens åsikter om några av frågeställningarna.

#### Anslutningsprincipen i 3 kap EVL

Med anslutningsprincipen avses den obligatoriska anslutning av fastigheter som enligt 3 kap EVL gäller inom ett avgränsat område. För vägföreningar innebär detta att alla fastigheter inom vägföreningsområdet är skyldiga att vara delaktiga i vägföreningen. Tanken bakom anslutningsprincipen är att alla fastighetsägare inom ett tätbebyggt område anses ha nytta av vägsystemet inom området, antingen genom att de använder vägarna själva eller genom den värdestegring som tillkommer fastigheter inom områden med väl utbyggda vägnät.

Liksom väghållningsutredningen påpekar EVL-utredningen att få vägföreningar nybildas. Att behålla de dubbla regelsystemen i EVL och AL betraktas därför som onödigt. Ett upphävande av EVL skulle ge möjlighet till en mer rationell hantering för handläggande myndigheter samt större begriplighet för fastighetsägarna. I praktiken är det inte stor skillnad mellan områdesavgränsning med obligatorisk anslutning enligt EVL och anslutning efter fastigheternas nytta enligt AL. När områdesavgränsning för en vägförening skall göras ligger ofta fastigheternas individuella nytta av vägen till grund för bedömningen. Vid en anläggningsförrättning görs normalt en båtnadsavgränsning före bedömningen av den individuella nyttan, varvid anläggningen anses vara av väsentlig betydelse för de fastigheter som ligger innanför båtnadsgränsen. Genom de ändringar som gjordes i AL vid PBL:s tillkomst ökade möjligheten att beakta allmänna intressen vid prövningen av gemensamhetsanläggningar. Särskilt gäller detta då de allmänna intressena har kommit till uttryck i planer. EVL-utredningen anser att de allmänna intressena blir tillräckligt tillgodosedda genom anslutningsprincipen i AL, och de föreslår därför att den nuvarande anslutningsprincip i AL lämnas oförändrad.

#### Kostnadsfördelningsprincipen i 3 kap EVL

Anledningarna till att reglerna om kostnadsfördelningen för vägföreningar bygger på automatik och baseras på taxeringsvärden är att det för det mesta ingår ett stort antal fastigheter i en vägförening och att man vill undvika ett ständigt förrättningsförfarande på grund av förändringar i delägarkretsen mm. En annan anledning till att taxeringsvärdena används som delningsgrund är att det kan vara svårt att bedöma fastigheternas individuella



nytta av en vägförening. Taxeringsvärdena anses ge en rättvis fördelning eftersom de beräknas på samma sätt i hela landet.

I de flesta vägföreningar används taxeringsvärdet som norm för andelstalen, men i t ex Göteborgs och Bohus län är det inte ovanligt att man använder sig av fasta andelstal. Fasta andelstal kan antingen baseras på fastighetens användningssätt eller sättas lika för alla fastigheter i vägföreningen. Att använda taxeringsvärden som norm för andelstalen anses emellertid som både enkelt och billigt, då i stort sett ingen bearbetning av värdena behövs vid förrättningen. Snedfördelningar kan dock uppstå p g a att taxeringsvärdena tar hänsyn till bl a ålder och standard på bebyggelsen, vilket gör att andelstalen kan variera kraftigt trots att fastigheterna i ett område uppfattas som likvärdiga. Andra vanliga problem är att taxeringsenheten är större än den del av fastigheten som ingår i vägföreningen och att taxeringsvärdet inte tar hänsyn till att t ex industrifastigheter kan alstra mycket trafik.

Enligt bestämmelserna i AL grundas andelstalen för anläggningens utförande på fastigheternas nytta av anläggningen och andelstalen för anläggningens drift på den omfattning som fastigheterna beräknas använda anläggningen. I AL finns också möjlighet till sektionsindelning för att undvika orättvisor till följd av exempelvis varierande standard på en anläggnings olika vägar. En vanligt förekommande uppfattning är att fastigheternas värdeökning till följd av anläggningen är proportionell mot dess taxeringsvärde. Detta antagande stämmer inte enligt EVL-utredningen, som menar att andelstal för enskilda vägar i tätbebyggda områden bör bestämmas på samma sätt som för andra anläggningar enligt AL. Systemet bör dock göras mer flexibelt för dessa vägar, så att det finns en möjlighet att på ett enkelt sätt korrigera andelstalen när bebyggelsen användningssätt ändras. Kostnadsfördelningen i en gemensamhetsanläggning ska inte fungera som en skatt och i och med det försvinner den teoretiska grunden för att använda taxeringsvärdena som norm för andelstalen, anser utredningsgruppen.

### Ändrade förhållanden

Huvudregeln enligt både EVL och AL är att anpassning av en anläggning till ändrade förhållanden kräver ny förrättning. För vägföreningar anpassas andelstalen automatiskt, liksom vid sammanläggning av fastighet som har del i gemensamhetsanläggning. Om förhållandena har ändrats så att de inverkar väsentligt på anläggningsfrågan ska omprövning ske. Det har visat sig att många av de anpassningar som borde göras aldrig kommer till stånd, ofta p g a förrättningskostnaderna. Detta kan få till följd att orättvisor uppstår och att fastighetsägarna tillgriper privata lösningar som avviker från förrättningsbesluten. EVL-utredningen menar därför att man borde kunna tillmötesgå ändrade förhållanden på ett enklare sätt än vad som är möjligt idag, och att man i riktigt enkla fall bör kunna undvika förrättningar. Utredarna anser att man ofta redan vid anläggningsförrättningen kan konstatera hur andelstalet för en fastighet skall ändras då t ex fastigheten bebyggs. Om detta görs skulle samfällighetsföreningens styrelse kunna genomföra ändringen av andelstalet när förändringen väl äger rum. Styrelsen skall sedan meddela berörd fastighetsägare och lantmäterimyndighet om de nya andelstalen.

EVL-utredningen tycker dessutom att ersättning skall kunna utgå, utöver det fastställda andelstalet, om en fastighet använder vägen för ett annat ändamål eller i en väsentligt större omfattning än vad som förutsattes när andelstalet bestämdes.

Vidare anser utredarna att det skulle vara en fördel om lantmäterimyndigheten alltid har rätt att, i samband med fastighetsbildningsförrättning, pröva frågan om anslutning till gemensamhetsanläggning. Idag görs detta endast om anläggningsarbeten eller liknande åtgärder inte kan utföras som gemensamt arbete, enligt 9 kap 1§ 3st FBL, eller om fas-



tighetsbildningsmyndigheten finner att kostnadsfördelningen bör prövas efter AL:s regler, enligt 9 kap 7§ 2st FBL. Om en fastighet avstyckas kan emellertid styckningslotten ha behov av att delta i en gemensamhetsanläggning trots att stamfastigheten inte har del i den (liknande fall kan uppstå vid klyvning och fastighetsreglering). Det finns två sätt för styckningslotten att få del i anläggningen, antingen genom överenskommelse enligt 43§ AL eller genom att någon begär omprövningförrättning. I praktiken förekommer det ofta att frågan om fastighetens anslutning inte blir föremål för vare sig beslut eller godkänd överenskommelse. Utredarna anser att införandet av en sådan här regel skulle underlätta arbetet med att hålla ordning och reda i fastighetsförhållandena.

43§ AL ger delägare i en gemensamhetsanläggning möjlighet att träffa överenskommelser, exempelvis om att en fastighet ska inträda i eller utträda ur samfälligheten. Regeln bör, enligt utredningsgruppen, finnas kvar oförändrad, men kravet på godkännande av lantmäterimyndigheten bör bytas ut mot ett godkännande i samband med registreringen av överenskommelsen.

### Rättighetsupplåtelse

Det finns ett stort behov av att kunna ansluta en vägsamfällighet till en annan. Problemet gäller gemensamma anläggningar för vägar inrättade såväl enligt EVL som AL. Särskilt tydligt är problemet i fråga om gamla vägsamfälligheter som mynnar ut i vägar som tillhör vägföreningar. Idag är samfälligheternas enda möjlighet att ingå tidsbegränsade nyttjanderättsavtal. Utredarna anser att det inte heller i framtiden ska gå att ansluta en samfällighet till en annan, i stället ska en samfällighetsförening få möjlighet att för dess medlemmars räkning ingå avtal om rätt att använda en väg som ingår i en annan gemensamhetsanläggning. För rättighetsupplåtelsen bör utgå slitageersättning, som betalas av samfällighetens styrelse och som sedan uttaxeras hos medlemmarna. Alternativet med rättighetsupplåtelse bör användas då fastigheternas behov är av stadigvarande betydelse men endast avser en liten del av den andra anläggningen.

### Verkställighet av förrättningsbeslut

Utredarna anser att rätten att begära förordnande av syssloman bör tillkomma samma krets som enligt 18§ AL har rätt att begära förrättning, d v s även anläggningar med delägarförvaltning. Bakgrunden till detta är att det i vissa fall räcker för delägare som är oense att få hjälp med avgörandet av en huvudfråga, för när kärnproblemet väl är löst kan de fortsätta förvaltningen på samma sätt som tidigare. Det bör vara lantmäterimyndigheten som utser sysslomannen eftersom det är den som idag besitter kompetens i lantmäteri- och fastighetsbildningsfrågor och det därmed är den som vet var de riktiga svårigheterna ligger.

### Trafiksäkerhetsbestämmelser

Länsstyrelserna tillämpar trafiksäkerhetsbestämmelserna i 5 kap EVL mycket sparsamt. Ett exempel är Skaraborgs län, som inte har utfärdat några förordnanden enligt 100§ EVL sedan 1960-talet<sup>25</sup>. Då bilden är ungefär densamma i övriga län drar utredarna slutsatsen att nuvarande bestämmelser är tillräckliga och behovet av den här typen av regler inte är särskilt stort. Andra förklaringar till att reglerna inte tillämpas flitigare kan vara att de väghållningsorganisationer som får statsbidrag löser sina trafiksäkerhetsfrågor tillsammans med Vägverket i samband med bidragsgivningen, eller att nya vägar omfattas av trafiksäkerhetsbestämmelser i andra lagar, t ex PBL eller VägL.

---

<sup>25</sup> SOU 1996:46 s 124.

Eftersom enskilda vägar är av mycket skiftande karaktär (allt ifrån små grusvägar till tungt trafikerade asfalterade vägar) anser EVL-utredningen att trafiksäkerhetsbestämmelserna för dessa inte kan ha samma allmänna utformning som motsvarande regler i VägL. Utredningen föreslår därför att det för enskilda vägar även i fortsättningen ska finnas trafiksäkerhetsbestämmelser som, i likhet med reglerna i 5 kap EVL, utgår från det faktiska behovet. Även systemet med "klassning" beroende på vägarnas karaktär, bör bibehållas. EVL-utredningen tycker att trafiksäkerhetsbestämmelserna i fortsättningen bör tas upp i AL, varvid hänvisning till VägL:s bestämmelser bör ske när så är möjligt.

Enligt EVL är det länsstyrelsen som formellt ansvarar för trafiksäkerheten, men i praktiken är det Vägverkets väg- och trafikregioner som har kunskapen om dessa frågor. Eftersom det är viktigt att den myndighet som beslutar i trafiksäkerhetsfrågor både har god lokalkännedom och förmåga att tillämpa bestämmelserna på ett enhetligt sätt anser EVL-utredningen att de statliga väghållningsmyndigheterna, dvs Vägverkets väg- och trafikregioner, är mest lämpade att besluta om trafiksäkerheten.

### **Samfällighetsföreningens ställning vid omprövningsförrättning**

En ny bestämmelse bör införas som ger samfällighetsföreningen behörighet att företräda delägarna vid omprövningsförrättning som gäller ändring i delägarkretsen eller fråga om ändring av fastighets andelstal. Detta skulle innebära en avsevärd förenkling jämfört med dagens regler då samfällighetsföreningens styrelse, enligt rättspraxis, inte får företräda delägarna i rättegångar om exempelvis en fastighets utträddande ur samfällighet<sup>26</sup>. På grund av denna regel blir kallelseförfarandet idag både komplicerat och dyrt eftersom kungörelsedelgivning eller personlig delgivning måste göras. Rättssäkerheten anses kunna bibehållas om delägarna, samtidigt som de nya reglerna införs, ges rätt att på egen hand klaga över förrättningar där de berörs på sådant sätt att de kan anses vara sakägare. Bestämmelsen bör gälla alla gemensamhetsanläggningar, inte bara de för vägar.

### **Ekonomisk reglering**

Möjligheten till ersättning vid inträde i eller utträde ur gemensamhetsanläggning som avser vägar bör slopas helt för att förenkla förfarandet. Däremot ska inte utträddande fastighet utan särskilda skäl befrias från ansvar för underskott som uppkommit i anläggningen.

### **Omröstningsreglerna**

I vägföreningar sker omröstning på föreningssammanträdet efter andelstal. Enligt SFL skall röstning ske efter huvudtalsmetoden, men möjlighet finns för delägare att rösta efter andelstal i ekonomiska frågor. Utredarna anser att omröstningsreglerna i SFL gör förvaltningen enklare och att dessa därför bör bibehållas oförändrade.

### **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

EVL bör upphävas i en särskild lag som också reglerar övergångsbestämmelser. Upphävandet medför även ändringar i andra lagar som innehåller hänvisningar till EVL. Efter AL:s tillkomst innebär omprövning av en vägsamfällighet enligt 2 och 4 kap EVL att samfälligheten anses inrättad enligt AL och att vägsamfälligheten som förvaltningsorgan skall upplösas. För att undvika dubbla system bör samtliga vägsamfälligheter och vägföreningar, när EVL upphävs, föras in under det förvaltningssystem som SFL anvisar. Sammanslutningarnas stadgar bör kunna tillämpas också i fortsättningen, i den mån de inte strider mot SFL. Vad som bestämts vid förrättningen angående rättigheter och skyldigheter bör fortsätta gälla tills omprövning sker. Detta gäller dock inte vägföreningens

<sup>26</sup> NJA 1983 s 188.

område. Utredarna anser det nämligen lämpligast att de fastigheter som ligger inom vägföreningens område också fortsättningsvis ska ingå i samfälligheten, men att ändringar i fastighetsindelningen inte automatiskt ska medföra anslutning. Idag baseras andelstalen för vägföreningar på de ingående fastigheternas taxeringsvärden och de justeras automatiskt när taxeringsvärdena ändras. För att föreningen ska få tid på sig att tänka igenom vilket system för andelstal som är lämpligast för framtiden bör andelstalen fortsätta att fungera på samma sätt som tidigare under den närmaste femårsperioden efter upphävandet av EVL.

### 6.2.3 Förslag

I mars 1996 överlämnade EVL-utredningen sitt slutbetänkande som i korta drag innebar att:

- ⇒ EVL upphävs.
- ⇒ 5 kap EVL upptas i AL.
- ⇒ Befogenhet att meddela förordnande om trafiksäkerhetsbestämmelsernas tillämplighet på enskild väg flyttas från länsstyrelsen till Vägverkets väg- och trafikregion.
- ⇒ Tillämpningen av AL görs smidigare genom att ändringar införs så att:
  - Lantmäterimyndigheten i samband med förrättning ska få föreskriva att en fastighets andelstal skall ändras utan ny förrättning.
  - Samma krets som får påkalla förrättning ska få begära att en syssloman tillsätts.
  - Ägare till fastighet som utträder ur gemensamhetsanläggning ska inte ha rätt till ersättning för beräknat överskott.
  - Lantmäterimyndigheten ska vid förrättning angående om- eller nybildning av fastighet få besluta om anslutning, bestämma om andelstal och ersättning till övriga delägare.
  - En fastighetsägare är skyldig att ersätta samfälligheten för merkostnader till följd av tillfälligt ändrad användning, t ex vid byggnation.
  - Om en fastighets behov av väg är säsongsbetonat eller om det rör sig om en mycket liten vägsträcka ska fastigheten inte vara delägare i samfälligheten, utan den bör i stället få rätt att nyttja vägen mot erläggande av slitageersättning.
  - EVL upphävs i en lag där även övergångsbestämmelser tas upp.
  - Taxeringsvärden som grund för andelstal i vägföreningar skall tillämpas till dess omprövning skett eller överenskommelse träffats, dock längst fem år från EVL:s upphörande.
  - Förrättningsutlåtande enligt 80§ EVL ska förfalla om de inte genomförs inom fem år från ikraftträdandet av upphävandelagen.
  - Vägsamfälligheter och vägföreningar ska i fortsättningen rättsligt utgöra samfällighetsföreningar och därmed följa reglerna i SFL.
  - Lag (1939:609) om förmånsrätt för vissa fordringar enligt EVL upphävs med undantag för förmånsrätt som uppkommit före upphävandet.
  - Följdändringar i lagarna (1973:1151), (1973:1149), (1973:1150), (1987:10) och (1992:300).

#### 6.2.4 Konsekvenser

De konsekvenser som EVL-utredningens förslag förutspås medföra är:

*Ett enhetligt regelsystem för enskilda vägar* som gör att de enskilda vägarna kommer att regleras på samma sätt som andra gemensamhetsanläggningar. Detta leder i sin tur till en ökad förutsägbarhet och begriplighet för både allmänheten och enskilda fastighetsägare.

*En minskad roll för länsstyrelsen* då vägföreningar inte längre får bildas.

*En effektivare förrättnings- och ärendehandläggning* genom att man slipper upprätthålla dubbla kompetenser, vilket gör det enklare att åstadkomma en rationell hantering.

*Förenklade förvaltningsmöjligheter och sänkta förvaltningskostnader* för fastighetsägare inom vägföreningsområden där det även förekommer gemensamhetsanläggningar som avser andra ändamål än väg och som har ungefär samma delägarkrets.

*Tydligare förutsättningar vid plangenomförande* till följd av ett enhetligare regelsystem. Kommunerna slipper oklarheter till följd av dubbla regelsystem vid planläggning av bebyggelse och vägar.

*Ökat ansvar för samfällighetsföreningarnas styrelser samt minskade förrättningskostnader* när styrelserna tillåts företräda delägarna i förrättningar som rör delägarkretsen och andelstalen.

*Ökad domstolsprövning vid överklaganden* i och med att färre ärenden överklagas till länsstyrelse och regering och att allt fler frågor avgörs av fastighetsdomstolen.

## 7 Gatukostnader

### 7.1 Tillämpning av gatukostnadsreglerna

Inom områden med detaljplan, där kommunen är huvudman, är kommunen skyldig att iordningställa gator och andra allmänna platser. Denna underhållsskyldighet består även om planen upphävs. Skall ansvaret överföras till fastighetsägarna måste en ändrad detaljplan antas där det särskilt anges att kommunen inte längre är huvudman. Vid kommunalt huvudmannaskap är allmänhetens tillgång till allmänna platser och en jämn vägstandard garanterad. Är huvudmannaskapet enskilt finns inga regler som säkerställer allmänhetens nyttjande av allmänna platser och vägnas standard är helt beroende av fastighetsägarnas vilja att underhålla dem. Både kommunalt och enskilt huvudmannaskap får inte förekomma i en och samma detaljplan, däremot kan det förekomma flera väghållare inom en plan med enskilt huvudmannaskap.

Genom att ta ut gatukostnader kan kommunen få ekonomiskt bidrag från enskilda fastighetsägare till anläggning och förbättring av gator och andra allmänna platser. Möjligheten till ersättning av detta slag har i princip funnits i sin nuvarande utformning sedan januari 1982, då ändringar som gav kommunerna ökade möjligheter att täcka sina kostnader för anläggande av gator och andra allmänna platser inom områden med stadsplan infördes i BL. Sedan 1987 finns reglerna om gatukostnader i 6 kap 31-38 §§ PBL. En nyhet som kom i samband med PBL:s tillkomst var att kommunfullmäktige fick rätt att, enligt kommunallagen (1991:900), KL, delegera beslutanderätten i gatukostnadsärenden till kommunstyrelsen eller någon annan kommunal nämnd.

Före 1982 fanns reglerna om ersättning för gatumark och bidrag till gatubyggnadskostnad i 56-69 §§ BL. Skillnaden mellan dessa var att gatumarksersättning, som innebar att fastighetsägaren var skyldig att ersätta kommunen värdet av gatumarken framför fastigheten till gatans mitt, utgick omedelbart på grund av lag, medan bidrag till gatubyggnadskostnader endast kunde utkrävas om kommunfullmäktige tog beslut om att så skulle ske. För båda fanns en maximiregel som innebar att bidrags- respektive ersättningsskyldigheten inte fick överstiga större bredd än 5/8 av den, enligt stadsplanen, högsta tillåtna hushöjden.

Efter 1982 har det gjorts en rad undersökningar rörande kommunernas tillämpning av gatukostnadsreglerna. I Ds Bo 1984:9 redovisades att ungefär 30% av kommunerna hade beslutat tillämpa de nya bestämmelserna om uttag av gatukostnader. I rapporten "Om taxor och avgifter i samhällsbyggandet"<sup>27</sup> redovisas hur kommunerna förhöll sig till gatukostnadsreglerna vid halvårsskiftet 1986. Då hade 37% av kommunerna fattat beslut om att tillämpa BL:s regler. 1994 gjordes en undersökning av Kommunförbundet och

---

<sup>27</sup> Meddelande 4:57 från institutionen för fastighetsteknik (1988), KTH, cit efter SOU 1996:168 s 144.

Plan- och byggtredningen som visar att endast 14% av kommunerna hade tagit ut gatukostnader efter den 1 januari 1990<sup>28</sup>. I enkäten ansåg många kommuner att systemet är krångligt, administrativt tungarbetat och att det inte är anpassat för små kommuner. Besluten blir ofta överklagade, vilket innebär höga kostnader för kommunerna och gör att intäkterna till största delen försvinner. Många kommuner påbörjar inte ens utredningsarbetet därför att frågan om gatukostnader är så politiskt kontroversiell. Dessa problem samt kravet på rättvisa mellan olika typer av fastighetsägare (fysiska respektive juridiska personer, stad respektive landsbygd m fl) och halveringen av statsbidraget till enskilda vägar har tillsammans gjort en översyn av gatukostnadsbestämmelserna nödvändig.

Under våren 1996 genomförde PBL-utredningen tillsammans med Kommunförbundet en fördjupad enkät beträffande kommunernas förhållningssätt till gatukostnader<sup>29</sup>. I den framgår att i tio av de tretton tillfrågade kommunerna sker finansieringen av byggande av gator och andra allmänna platser till mindre än 20% genom uttag av gatukostnader. Bara en kommun (Stockholm) finansierar mer än 50% av kostnaderna för förbättring av gator och allmänna platser genom uttag av gatukostnader.

## 7.2 Dagens regler

### 7.2.1 Plan- och bygglagstiftningen

Med *allmän plats* avses i PBL mark som i detaljplan har redovisats som allmän plats, exempelvis vägar, gator, torg och parker (jfr 5:3 PBL). Med *gata* åsyftas områden för fordonstrafik i sådana detaljplaneområden där kommunen är huvudman för allmänna platser. Även allmänna vägar för vilka staten är väghållare kan betecknas som gata i detaljplan. Med *väg* menas utrymme för fordonstrafik i alla områden som inte är planlagda samt i detaljplanelagda områden där någon annan än kommunen är huvudman för allmänna platser. Kommunen är emellertid huvudman för allmänna platser om det, enligt 6 kap 26§ PBL, inte finns särskilda skäl för att någon annan ska vara det. I princip skall kommunen ställa i ordning gator och allmänna platser i samma takt som området bebyggs enligt detaljplanen. Uttag av gatukostnader kan göras antingen områdesvis (6 kap 31§ PBL) eller för gata eller gatudel (6 kap 32§ PBL). Kostnaderna ska fördelas mellan fastigheterna efter skälig och rättvis grund.

När områdesvisa uttag ska göras är kommunens första åtgärd att avgränsa det område som skall vara med och betala och därefter att ta fram kostnadsunderlaget. Till detta underlag hänförs bl a markkostnader, kostnader för vägbanan samt övriga anordningar som stadigvarande behövs för gatans bestånd, drift eller brukande<sup>30</sup>. Huvudprincipen är att endast kostnader för gator som fordras för områdets egen funktion ska inkluderas i kostnadsunderlaget, men även utgifter för matarleder inom området får räknas med. Kostnaderna kan beräknas antingen som den faktiska kostnaden eller uppskattas genom tidigare erfarenheter.

<sup>28</sup> Kommunförbundet (1994).

<sup>29</sup> SOU 1996:168 s 146ff.

<sup>30</sup> Prop 1980/81:165 s 26.

Nästa steg är att bestämma fördelningsgrunden. På grund av att olika förhållanden kan råda inom ett och samma område anger lagtexten endast att kostnaderna ska fördelas efter skälig och rättvis grund. Vid områdesvis fördelning får fastighetsägarna bevaka att kommunfullmäktiges beslut om kostnadsunderlag för fördelningen inte inrymmer kostnader för åtgärder som inte behövs för området.

Vid uttag per gatudel ska kostnaden belasta de fastigheter som är belägna vid gatan. Fördelningsgrunden är given genom att från varje fastighet får tas ut en ersättning som motsvarar hälften av den kostnad som belöper på gatan framför fastigheten. Kostnaden för normala gatuordningar tas ut med lika stora delar av varje fastighetsägare, medan kostnader för anordningar som inte är jämnt fördelade utefter gatan, t ex belysningsstolpar, kan delas efter annan fördelningsgrund.

Innan kommunen kan fatta beslut om uttag av gatukostnader måste en utredning göras och ett förslag upprättas. Samråd skall sedan hållas med alla som kan ha ett väsentligt intresse av att gatukostnaderna tas ut, och resultatet av detta ska presenteras i en samrådsredogörelse. Vid områdesvisa uttag ska förslaget ställas ut under minst tre veckor, men vid uttag för gatudel räcker det med att de berörda fastighetsägarna antingen godkänner förslaget eller ges tillfälle att yttra sig över det. Innan utställning kan genomföras måste kungörelse och underrättelse ske på samma sätt som för detaljplaner.

Betalningsskyldigheten inträder när anläggningen kan användas för avsett ändamål och betalning ska ske på anfordran av kommunen. Det är endast fastighetsägarna längs med gatan eller inom området som är betalningsskyldiga. Tomträttshavare kan inte åläggas betalningsskyldighet enligt 16 kap 5§ PBL. En ny ägare är bunden av ersättningsskyldigheten i samma omfattning som en tidigare ägare, men den nye ägaren behöver inte svara för ersättning som har förfallit till betalning före tillträdesdagen. Finns det stora tidsskillnader för färdigställandet av anläggningarna kan kostnaderna tas ut etappvis. Görs inte betalning inom avsedd tid ska dröjsmålsränta betalas enligt 6§ räntelagen (1975:635), RL.

En fastighets avgifter kan jämkas om dessa är oskäligt höga eller orimligt stora i förhållande till fastighetens nytta av anläggningen. Ifall en fastighetsägare vägras bygglov för åtgärder som förutsattes få komma till stånd när gatukostnaderna togs ut skall avgifterna betalas tillbaka, helt eller delvis beroende på hur mycket han får bygga. Talan om återbetalning ska väckas inom två år från det att beslut togs i bygglovsärendet.

Kommunfullmäktiges och kommunala nämnders beslut om grunden för skyldighet att betala gatukostnader samt om generella villkor för betalning får enligt 13 kap 1§ 1st 4 PBL överklagas genom kommunalbesvär (10 kap KL). Detta innebär att frågan om beslutet har tillkommit i laga ordning prövas. Beslut som har direkt verkan för enstaka fastigheter överklagas till fastighetsdomstolen.

### 7.2.2 VA-lagstiftningen

Enligt lagen (1970:244) om allmänna vatten- och avloppsanläggningar, VAL, är varje fastighet skyldig att betala en avgift som bestäms utifrån en taxa som huvudmannen utformar efter vissa givna regler. Avgiften skall fördelas mellan fastigheterna efter skälig och rättvis grund, så att varje fastighet bidrar till anläggningens kostnader i förhållande till den nytta fastigheten har av anläggningen. Avgiften kan bestå av en engångsavgift, periodiska avgifter eller en kombination av de båda typerna. Avgiftsskyldigheten inträder när fastigheten kopplas in på nätet, d v s när huvudmannen upprättat en förbindelsepunkt.



Sedan VAL trädde ikraft, har Svenska Vatten och Avloppsverksföreningen, VAV, utarbetat ett textförslag till kommunal va-taxa. Kommunerna bestämmer själva, med utgångspunkt från VAV:s förslag, hur va-avgifterna ska utformas. Det senaste förslaget, från 1991, bygger på att avgifterna delas in i anläggnings- och brukningsavgifter. Anläggningsavgiften, som är en engångsavgift, bör enligt VAV:s förslag för bostadsfastigheter bestå av fyra parametrar:

1. servisavgift som skall motsvara genomsnittskostnaden för anläggandet av en uppsättning servisledning
2. avgift för upprättandet av varje uppsättning förbindelsepunkter, som kan hänföras till den nytta fastigheten har av att huvudmannen anordnar och upprätthåller dem
3. avgift per lägenhet
4. avgift per m<sup>2</sup> tomtyta

För andra typer av fastigheter och obebyggda fastigheter utesluts lägenhetsavgiften.

Den årliga brukningsavgiften föreslås för bebyggda fastigheter bestå av:

1. en årlig grundavgift per fastighet
2. en avgift per m<sup>3</sup> vatten
3. en avgift per år och lägenhet för bostadsfastigheter eller en avgift per år och varje påbörjat 100-tal m<sup>2</sup> tomtyta för annan fastighet

För obebyggda fastigheter föreslås att taxan baseras på enbart en fast grundavgift per år.

I en sammanställning som VAV gav ut i början av 1996 kan utläsas att variationerna i anläggningsavgiften är stora<sup>31</sup>. Några kommuner använder bara en grundavgift eller en servisavgift, men den vanligaste taxekonstruktionen består av en grundavgift eller en servisavgift jämte tomtyteavgift och lägenhetsavgift. Den vanligaste brukningsavgiften består av en fast avgift per mätare och en rörlig per m<sup>3</sup> levererat vatten.

## 7.3 Tidigare utredningar

### Kommunernas gatuhållning (SOU 1977:65)

I maj 1975 tillsattes en gatukostnadsutredning med uppgift att föreslå ett nytt avgiftssystem för gatubyggande och underhåll. Förslaget anknyter till utredningen om Kommunal och enskild väghållning (SOU 1977:12) genom att även denna utredning ville låta kommunerna överta ansvaret för en del av den enskilda väghållningen och införa en lag om kommunvägar (se avsnitt 6.1). Målet var att skapa enhetliga regler för den kommunala gatu- och väghållningen. Vad gällde finansieringen ansågs det system av områdesvis bestämda avgifter enligt taxa som föreslagits i SOU 1977:12 kunna användas även för kommunernas gatuhållning. Avgiftssystemet byggde på att kommunmedlemmarna i så stor utsträckning som möjligt skulle behandlas lika.

Med utgångspunkt från gatukostnadsutredningens förslag arbetade Kommunförbundet fram ett koncept till normaltaxa för kommunvägar. Detta innebar att kommunfullmäktige skulle fastställa ett väghållningsområde, inom vilket samtliga fastigheter var skyldiga att erlägga avgifter. Avgifterna utgjordes av en driftavgift och en anläggningsavgift, som i sin tur bestod av grundavgift, avgift per kvm tomtarea och avgift per kvm våningsyta.

<sup>31</sup> VAV TX96, cit efter SOU 1996:168 s 154.



Sättet att beräkna avgiften per kvm våningsyta varierade beroende på om fastigheterna var bebyggda eller ej. Driftavgiften baserades på fastighetens taxeringsvärde så att den utgick med ett visst antal kronor per 10 000-tal kronor påbörjat taxeringsvärde. Principen var att avgiftsskyldigheten inträdde så snart vägen var i brukbart skick, men det var väghållningsmyndigheten som hade ansvaret för att avgifterna betalades. Efter ett fullskaleförsök i Västerås avvisades förslaget och någon lag om kommunvägar kom inte till stånd.

### **Proposition 1980/81:165 om ändring i byggnadslagen (1947:385) mm**

Propositionens mål var att öka kommunernas möjligheter att täcka sina kostnader för gator och allmänna platser inom områden med stadsplan. Detta skulle åstadkommas genom att kommunerna gavs rätt att ta ut avgifter från fastighetsägarna för att täcka samtliga kostnader för såväl nyanläggning som förbättring av anordningar som avser ett visst bebyggelseområdes behov.

Tidigare skildes på markkostnader och byggnadskostnader, men enligt utredarna fanns det inte längre någon anledning att göra det. Kommunerna föreslogs därför i fortsättningen få möjlighet att i ett sammanhang ta ut ersättning för dessa kostnader.

Fastighetsägarnas ersättningsskyldighet hade tidigare begränsats av den så kallade 5/8-regeln. Enligt undersökningar som gjorts hade denna regel vållat en hel del problem, och därför föreslog utredarna att regeln skulle avskaffas. Avgörande för fastighetsägarnas ersättningsskyldighet skulle i stället vara nyttoprincipen, d v s de fastigheter som ansågs ha nytta av anläggningen skulle bära kostnaderna för den.

Andra nyheter som framfördes i propositionen var bl a bestämmelserna om områdesvis kostnadsfördelning och bidrag per gatudel (som numera återfinns i 6 kap 31 och 32 §§ PBL). Förslag till förenklingen av hanteringsordningen för beslut om ersättningar för gatukostnader framfördes också.

Riksdagen antog regeringens proposition och ändringarna trädde ikraft 1 januari 1982.

### **Gatukostnader - tillämpning av bestämmelserna om gatukostnader i BL (Ds Bo 1984:9)**

Sedan kritik riktats mot de gatukostnadsbestämmelser som trädde ikraft 1 januari 1982, beslöt dåvarande bostadsministern, Hans Gustafsson, att en kartläggning av reglernas tillämpning skulle ske. En arbetsgrupp bildades inom bostadsdepartementet, med representanter från Kommunförbundet, Fastighetsägarförbundet, Villaägareförbundet och Hyresgästernas Riksförbund. Kommunernas åsikter samlades ihop genom en enkätundersökning. Av landets 284 kommuner svarade 257 på enkäten, 27 kommuner ströks på grund av att de hade för få invånare. Ur sammanställningen av enkätsvaren kan bland annat utläsas att före 1982 hade 45% tagit ut gatumarkersättning, 50% hade tillämpat bestämmelserna om bidrag till gatubyggnadskostnad och 68% hade tagit ut gatukostnader i exploateringsavtal. 1984, d v s två år efter de nya reglernas ikraftträdande, hade endast 35% av landets kommuner fattat principbeslut om att tillämpa de nya reglerna.

Kritiken som kom fram i undersökningen delades upp i sex områden: påverkansmöjligheter, ersättningsgilla kostnader, kostnadsfördelning, betalningsvillkor, beslutsordning och processuella frågor. Villaägareförbundet och villaägareföreningar tyckte att det var otillfredsställande att kommunen tog ut full kostnadstäckning för gator vars standard fastighetsägarna inte hade någon reell möjlighet att påverka. Fastighetsägare bosatta i stadens centrala delar ifrågasatte att de skulle betala för t ex förbättring av torg, något som gagnar hela stadens befolkning. Kommunerna fann tillämpningen av gatukostnads-

reglerna administrativt resurskrävande samt upplevde kostnadsfördelningen mellan befintlig och tillkommande bebyggelse som ett svårt problem. Från alla inblandade parter framfördes kritik mot finansieringsvillkoren som ansågs mycket sämre för befintlig än ny bebyggelse. Flera, framför allt stora, kommuner anmärkte på att beslutsordningen var alltför omständlig och tidsödande eftersom kommunfullmäktige inte kunde delegera beslutanderätten. Besvärsordningen ansågs också vara alltför splittrad och komplicerad.

### Proposition 1985/86:1 med förslag till ny plan- och bygglag

Departementspromemorian (Ds Bo 1984:9) remissbehandlades inte, men den ledde till att ett förslag till ändringar av gatukostnadsreglerna infördes i förslaget till ny plan- och bygglag<sup>32</sup>. De ändringar som föreslogs i PBL-propositionen var krav på samråd vid upprättande av förslag till uttag av gatukostnader, möjlighet att delegera beslut i gatukostnadsärenden, ökade möjligheter till jämkning av gatukostnadsersättningen och regler om ränta på kommunens fordringar på ersättning. Riksdagen antog regeringens proposition utan ändringar i den del som rörde gatukostnader.

## 7.4 SOU 1996:168 - Översyn av PBL och VAL

1992 fick plan- och byggtredningen i uppdrag att göra en översyn av PBL. I direktiven (Dir 1992:104) ingick bl a att se hur PBL:s gatukostnadsregler tillämpas och om kostnaderna från såväl allmän som enskild synpunkt fördelas skäligt och rättvist. Genom tilläggsdirektiv (Dir 1994:65) fick utredningen i uppdrag att också se över lagstiftningen om plangenomförande. Det tidigare uppdraget rörande uttag av gatukostnader skulle enligt tilläggsdirektiven sättas in i ett större sammanhang, vilket kom att möjliggöra mer genomgripande förändringar av gatukostnadsreglerna i PBL.

### 7.4.1 Förslag

Plan- och byggtredningens förslag till nya regler om uttag av gatukostnadsavgift har utformats med VAL:s regler som förebild. Stora likheter finns mellan de två systemen, men även några skillnader. I korthet innebär förslaget att:

- Gatukostnadsreglerna i 6 kap PBL förs in i en särskild lag, lag om avgifter för kommunal gatuhållning. Denna lag ska bli tillämplig på alla gatuhållningsåtgärder som företas efter ikraftträdandet.
- Kommunerna ges möjlighet att genom taxa helt eller delvis avgiftsfinansiera kostnaderna för anläggning, förbättring, drift, underhåll och renhållning av gator och andra allmänna platser.
- Taxan består av en engångsavgift (anläggningskostnaden), som tas ut när fastigheten ansluts till gatunätet, och periodiska avgifter, vilka omfattar kostnader för förbättring, underhåll och skötsel av allmänna platser.
- Avgiftsskyldighet skall kunna påföras fastighetsägare inom detaljplanelagda områden med kommunalt huvudmannskap. Begränsad avgiftsskyldighet (d v s endast underhållskostnader) skall också kunna åläggas fastighetsägare inom områden där detaljplanen har upphävts. Tomträttshavare skall inte heller i fortsättningen vara skyldig att

<sup>32</sup> Prop 1985/86:1 bilaga 9.

bekosta anläggandet av allmänna platser, men kan påföras kostnader för drift och underhåll.

- Avgiftsskyldighet skall inträda när den gata till vilken fastigheten har utgång har blivit iordningställd.
- Avgiftsskyldighet skall fördelas mellan fastigheterna efter skälig och rättvis grund. Vid fördelningen skall hänsyn tas till bl a fastighetsägarens kostnader för allmänna platser med enskilt huvudmannaskap.
- Kommunerna får inte ta ut högre avgifter än som svarar mot självkostnaden. Den kommunala gatuhållningen skall därför redovisas skild från annan verksamhet.
- Tvister om taxan skall prövas av Statens VA-nämnd och kommunens beslut om taxa får överklagas i den ordning som föreskrivs för laglighetsprövning enligt 10 kap KL.

PBL-utredningen förutsätter att, i den mån kommunerna inför ett avgiftssystem, ökningen av avgiftsintäkter ska motsvaras av en skattesänkning.

Det finns också ett förslag om att 19 kap 6§ PBL (enligt vilken fastighetsägare är skyldig att utan ersättning avstå mark till allmänna platser som kommunen är huvudman för) ska kompletteras med en regel om att fastighetsägare som avstått mark inte ska behöva betala ersättning för gatumark (anläggningsavgift).

### 7.4.2 Diskussion

Plan- och byggutredningen har i sitt betänkande angående gatukostnader mm<sup>33</sup> kommit fram till att det måste skapas en likställighet mellan kommunalt och enskilt huvudmannaskap. Idag föreligger stora skillnader mellan fastighetsägare inom detaljplaneområden med kommunalt huvudmannaskap, där fastighetsägarna bara kan åläggas avgifter för anläggnings- och förbättringskostnader (kostnaderna för drift och underhåll skattefinansieras), och fastighetsägare inom övriga områden, där fastighetsägarna får stå för både anläggningskostnader och drift- och underhållskostnader. Likställighet skulle i och för sig kunna uppnås till viss del om kommunerna verkligen utnyttjade möjligheten att ta ut ersättning för gatukostnader, men full likställighet kan enligt utredarna endast nås om även drift- och underhållskostnader kan tas ut inom områden med kommunalt huvudmannaskap.

Eftersom syftet med de nya reglerna är att skapa rättvisa mellan olika fastighetsägarkategorier och inte att underlätta finansieringen av gatukostnader, är skattefinansiering inte någon utväg enligt utredarna. I stället bör såväl anläggnings- som drift- och underhållskostnader kunna täckas med avgifter. Kostnader för anläggande av gata föreslås tas ut genom en engångsavgift, medan kostnader för förbättring, underhåll och drift av gatorna ska tas ut med hjälp av periodiska avgifter. Avgifterna ska, på samma sätt som vägnadsavgifter, tas ut genom en taxa som antas av kommunfullmäktige. Kostnadsunderlaget för anläggningsavgifterna bör även i fortsättningen omfatta samma kostnader som idag, dvs markkostnader, kostnader för vägbanor och övriga anordningar som behövs för gatans bestånd, drift eller brukande<sup>34</sup>.

Utredarna anser att gatukostnadsavgifter, liksom idag, bara ska kunna tas ut av ägare till fastigheter inom detaljplaneområden med kommunalt huvudmannaskap. Det finns ingen anledning att ändra på denna regel eftersom kommunen genom avtal kan åta sig skötseln av vägar utanför detaljplanelagda områden.

---

<sup>33</sup> SOU 1996:168

<sup>34</sup> Prop 1980/81:165 s 26.

Till skillnad från beslut om gatukostnadsuttag finns inga krav på samråd och utställning i beslutsprocessen angående taxan. Taxan ska grundas på beräkningar av den genomsnittliga kostnaden för att dra fram gata till fastigheter inom kommunen. Målet är att finna en fördelningsnorm som leder till att fastigheter av samma typ får betala ungefär lika stora avgifter. När avgiftens storlek bestäms ska utgångspunkten vara fastigheternas nytta av gator och allmänna platser. Tanken är att samtliga detaljplaneområden med kommunalt huvudmannaskap inom en kommun skall utgöra ett enda taxeområde, men vid behov ska särskilda taxor kunna antas för olika områden. Vid kostnadsfördelningen skall hänsyn tas till fastighetsägarens betalningsförmåga och eventuella kostnader som fastighetsägarna har för allmänna platser med enskilt huvudmannaskap. Jämkning av beloppet ska kunna ske om fastighetsägaren saknar förmåga att betala.

Fastighetsägarna har i princip ingen möjlighet att påverka kommunfullmäktiges beslut. Det enda som kan göras är att överklaga taxebeslutet som kommunalbesvär, enligt 10 kap KL. Om tvist uppstår mellan huvudman och fastighetsägare om skyldigheten att betala avgift, tolkning eller tillämpning av taxan eller liknande prövas frågan av Statens VA-nämnd, därefter Svea Hovrätt och till sist av Högsta Domstolen.

### 7.4.3 Ekonomiska effekter

Enligt SOU 1996:168 ska alla kostnader för gator och allmänna platser kunna täckas av avgifter. Detta medför att skillnaden mellan fastighetsägare som är juridiska och fysiska personer kommer att försvinna. Idag slipper juridiska personer bidra till de kostnader för drift och underhåll som betalas via skatten, eftersom de inte betalar kommunalskatt. I framtiden kommer emellertid dessa två typer av fastighetsägare att behandlas lika.

Då utredarna analyserat förslagets ekonomiska konsekvenser har de utgått från att kommunalskatten sänks i samma omfattning som gatukostnadsuttaget ökar. Detta skulle, för en familj i en villa med en sammanlagd beskattningsbar inkomst på 200 000 till 300 000 kronor, innebära att avgiften för gator och allmänna platser skulle gå jämt ut med sänkningen av skatten. För en familj i hyreslägenhet skulle skattesänkningen komma att motsvara den beräknade hyreshöjningen redan vid en beskattningsbar inkomst på omkring 100 000 kronor. Eftersom det finns grupper med svag ekonomi inom alla boendeformer bör det dock finnas en möjlighet att ta hänsyn till den personliga betalningsförmågan vid debitering av avgifterna. Eventuella skattesänkningar till följd av avgiftsintäkterna kommer naturligtvis samtliga kommunalskattepliktiga invånare tillgodo, även fastighetsägare i områden med enskild väghållning. Utredarna anser sig kunna göra den sammanfattande bedömningen att systemet medför eftersträvad omfördelning mellan olika kategorier av fastighetsägare, trots att de ekonomiska konsekvenserna är beroende av många osäkerhetsfaktorer.

### 7.4.4 Hur ska arbetet fungera i praktiken?

I praktiken ska först ett taxeområde fastställas, därefter ska olika fastighetstyper identifieras och till sist ska dessa åsättas relationstal. Enklast är att enbart ta ut periodiska avgifter som slås ut på hela fördelningsområdet, men det skulle missgynna de fastighetsägare som redan betalat ersättning för gatukostnader. För att undvika orättvisor bör en engångsavgift (anläggningsavgift) för anslutning av fastighet till gatunätet tas ut av nyexploaterade fastigheter. Nyexploaterade fastigheter inom områden med bebyggda fastigheter som redan har tillgång till gata, ska inte behöva betala samtliga kostnader för

anläggande och förbättring av gator inom området. I stället är det tänkt att de kostnader som inte täcks av engångsavgifterna ska slås ut på alla fastigheter inom fördelningsområdet. Följden av detta blir således att gamla fastigheter kommer att påföras avgifter för kostnader för gator i förnyelseområden. Om en fastighetsägare inte betalar avgiften i tid, tvingas han på samma sätt som i VAL, betala ränta enligt 6§ RL.

För gatuhållningsåtgärder som påbörjats före lagen om avgifter för den kommunala gatuhållningen träder ikraft, ska de gamla reglerna om ersättning för gatubyggnadskostnad och gatumark fortsätta gälla. De kommuner som har fordringar på fastighetsägare för åtgärder som påbörjats före den 1 januari 1982, föreslås få tio år på sig från lagens ikraftträdande att göra anspråk på dessa. Om inga anspråk görs inom den angivna tiden, förfaller kraven.

### 7.5 Rättvisespekten

En skillnad mellan detaljplaneområden med kommunalt respektive enskilt huvudmannaskap är möjligheten att påverka beslut rörande vägarnas standard och underhåll. Om enskilt huvudmannaskap råder är det lättare för en fastighetsägare att göra sin röst hörd, t ex vid den årliga stämman för samfällighetsföreningen som förvaltar vägen, än vid kommunalt huvudmannaskap då det är kommunfullmäktige som bestämmer (beslutanderätten kan vara delegerad till gatukontoret eller liknande förvaltning).

Inom detaljplaneområden med kommunalt huvudmannaskap har kommunen, som tidigare påpekats, möjlighet att ta ut ersättning från enskilda fastighetsägare för att anlägga och förbättra gator och andra allmänna platser. Uttag sker dock bara i enstaka fall. Betydligt vanligare är att kostnaderna finansieras via kommunalskatten. Drift- och underhållskostnader måste alltid skattefinansieras eftersom lagen inte tillåter att de tas ut av fastighetsägarna. Detta medför inte bara att skilda fastighetsägarkategorier inom kommunen behandlas mycket olika ur ekonomisk synpunkt, utan även att fastighetsägarna i övriga områden (däribland detaljplaneområden med enskilt huvudmannaskap) i princip tvingas att betala både samtliga egna kostnader och via kommunalskatten bidra till drift- och underhållskostnaderna för gator och allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. Kostnaderna blir ännu mer snedfördelade genom att bara fysiska personer betalar kommunalskatt. Fastighetsägare som är juridiska personer bidrar alltså inte till kostnader som finansieras via kommunalskatten. Detta ter sig mycket orättvist då det inom industriområden (där majoriteten av fastighetsägarna är juridiska personer) ofta finns extra breda gator av hög teknisk standard.

Med dagens system finns det risk att frågan om vem som ska bära kostnaderna blir avgörande för valet av huvudman för gator och allmänna platser.

PBL-utredningens förslag innebär bland annat att gamla fastigheter i innerstaden fortsättningsvis kommer att få betala en del av kostnaderna för anläggande och förbättring av gator i nybyggda områden. Utredarna anser dock inte att detta är orättvist eftersom fastighetsvärdena i innerstaden ofta ökar till följd av att tätorten expanderar. De anser också att förbättringar av det kommunala gatunätet generellt sett kommer samtliga kommuninvånare till godo. Ägarna till gamla fastigheter bidrar visserligen redan idag (via kommunalskatten) till kostnaderna för drift- och underhåll av gator i nyanlagda områden, men i framtiden skulle de även få bidra till anläggningskostnaderna för dessa områden.

## 8 Finansiering

### 8.1 Statsbidrag

#### 8.1.1 Regler för statsbidrag

Enskilda vägars möjlighet att få statsbidrag regleras dels i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning, SF, och dels i föreskrifter som Vägverket gett ut med stöd av 28§ SF<sup>35</sup>. SF är inte tillämplig inom detaljplaneområden med kommunalt huvudmannskap.

**Tabell 8.1** Vägkategorier och bidragsprocent, Vägverkets författningssamling, VVFS, 1990:4.

Väg-kategori	Funktion	Bidragsprocent (högst)
A	Väg för fast boende i landsbygdsområde.	70
B	Väg för fast boende inom bebyggelseområde och där vägen inte har funktionen enbart som lokalväg (bostadsgata).	40
C	Genomfartsväg för andra än dem som bor utmed eller har del i vägen och som till övervägande del alstrar trafiken. Årsdygnstrafiken skall normalt vara större än 25 fordon.	80
D	Väg för det rörliga friluftslivet och som inte är av betydelse för fast boende inom landsbygdsområde (vägkategori A). Vägens årsdygnstrafik skall normalt vara större än 25 fordon.	50
E	Väg för normalt minst 25 fritidshus och där vägen utgör uppsamlingsväg för bebyggelsen.	40
F	Väg för näringslivet. Vägens årsdygnstrafik skall normalt vara större än 25 fordon.	70

Med bebyggelseområde menas område med detaljplan eller motsvarande med minst 6 permanentbostäder. Ett landsbygdsområde är ett område utanför bebyggelseområde.

<sup>35</sup> Vägverkets författningssamling, VVFS, 1990:4.

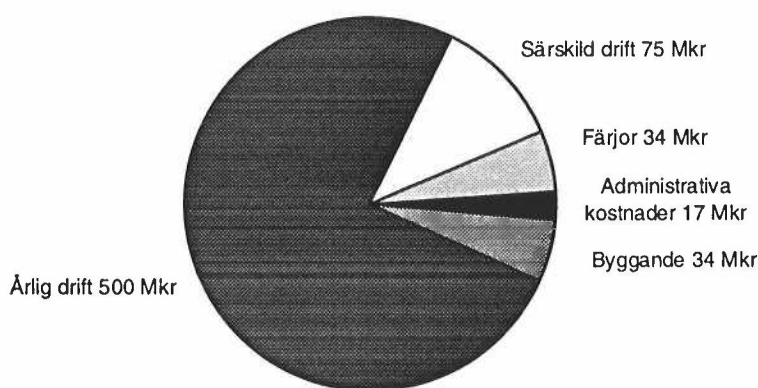
Tabell 8.2 Veglängder i mil per vägkategori<sup>36</sup>.

Vätkategori	Väglängd i mil
Utfartsväg för fast boende	5 300
Tätortsväg	200
Genomfartsväg	700
Väg för rörligt friluftsliv	300
Väg för fritidshusbebyggelse	300
Väg för näringslivet	500

Statsbidrag kan beviljas till vägar som uppfyller följande krav:

- Vägar som utgör ett komplement till det allmänna vägnätet och som har någon av i tabell 8.1 angivna funktioner.
- Vägar vars väghållning är ordnad genom en förrättning som vunnit laga kraft (d v s vägen sköts av en samfällighetsförening, vägförening eller vägsamfällighet) eller genom en överenskommelse som har godkänts av länsstyrelsen.
- Vägar som är minst 1 kilometer långa (undantag kan göras i särskilda fall).
- Vägen är ändamålsenlig och väghållningskostnaderna är rimliga.

Ansökan om statsbidrag till enskilda vägar görs skriftligen hos länsstyrelsen, men det är Vägverket som betalar ut bidragen och som har till uppgift att säkerställa att bidragen används på lämpligt sätt och för avsett ändamål. Statsbidragen lämnas i form av byggnadsbidrag, årligt driftbidrag och särskilt driftbidrag. Till färjeleder kan statliga bidrag lämnas för investering och drift. Bidragstypernas fördelning presenteras i figur 8.1.



Figur 8.1 Det statliga anslaget fördelning mellan olika bidragstyper 1995, i miljoner kronor<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Vägverket (1995) s 21.

<sup>37</sup> Vägverket (1995) s 19.



### Byggnadsbidrag

Byggnadsbidrag lämnas normalt med 70% av kostnaderna. Om byggnadsåtgärderna är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är synnerligen betungande kan bidrag lämnas med 85%. Förhöjt bidrag kan också lämnas om fastighetsägarens egna insats överstiger 5 basbelopp. Med särskild betydelse från allmän synpunkt menas att andelen främmande trafik ska vara väsentligt större än den egna trafiken och att årsdygnstrafiken bör vara minst 50 fordon. Betungande är kostnader där fastighetsägares egna insats, vid 70% bidrag, överstiger 15% av fastighetens taxeringsvärde. Bidragsprocenten kan reduceras om det inte finns något klart uttalat allmänt intresse av vägen eller om det råder brist på medel.

I byggnadskostnaderna ingår kostnader för anläggande av ny väg, omläggning av vägs sträckning, ombyggnad av väg, kontroll av entreprenadarbeten samt förrätnings- och projekteringskostnader.

Ansökan om byggnadsbidrag görs till länsstyrelsen. På grundval av inkomna ansökningar upprättar länsstyrelsen en femårsplan som ska ligga till grund för fördelningen av byggnadsbidrag. Planen ska redovisa alla vägbyggnadsföretag som beräknas bli utförda under planens giltighetstid. I planen ska, förutom en objektbeskrivning för varje objekt, ingå uppgifter om godkänd bidragsgrundande kostnad, bidragsprocent, bidragsbelopp för respektive objekt samt hur bidraget ska fördelas över tiden. Vart fjärde år skall planen förnyas vart. Länsstyrelsens beslut om byggnadsbidrag kan överklagas hos Vägverket.

Byggnadsbidrag lämnas inte till väg inom exploateringsområde eller till väg som i huvudsak betjänar sådant område.

### Årligt driftbidrag

Driftbidrag lämnas i mån av medel som årliga och särskilda driftbidrag. Årligt driftbidrag lämnas för t ex dikning, hyvling och snöplogning<sup>38</sup>. Bidragets andel av kostnaderna varierar mellan 40-80% beroende på vägens angelägenhetsgrad, se tabell 8.1. Till grund för det årliga driftbidraget ligger en beräknad skälig kostnad som normalt beräknas vart femte år. Åren däremellan indexregleras kostnaderna. Vägar som erhåller årligt driftbidrag måste hållas öppna för trafik och underhållas väl enligt 27§ SF.

Beslut av Vägverkets väg- och trafikregion angående årligt och särskilt driftbidrag får överklagas till länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut får i sin tur överklagas hos Vägverket.

### Särskilt driftbidrag

Särskild drift innebär åtgärder som inte är regelbundet återkommande, t ex förnyelse av beläggningar eller punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten. Särskilt driftbidrag lämnas med de procentsatser som anges i tabell 8.1, med undantag för vägar tillhörande vägkategori C vars bidragsprocent högst får vara 70%. Om särskilda skäl föreligger får särskilt driftbidrag lämnas med högst 70% till väg tillhörig kategori B, D eller E.

Byggnadsbidraget och särskilt driftbidrag betalas ut allteftersom arbetena fortgår medan det årliga driftbidraget utbetalas i efterskott för kalenderår.

Enligt 151§ VTK, är det vägens ägare som bestämmer vilka fordonsslag som får nyttja en enskild väg, men enligt 27§ SF medför statsbidraget skyldighet för bidragsmottagaren att hålla vägen öppen för allmänheten. Dessa motstridiga regler innebär att mottagaren av statsbidrag inte får förbjuda trafik med motorfordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet och inte heller utfärda föreskrifter om axeltryck, boggietryck eller

<sup>38</sup> 45§ vägkungörelsen (1971:954), VK.

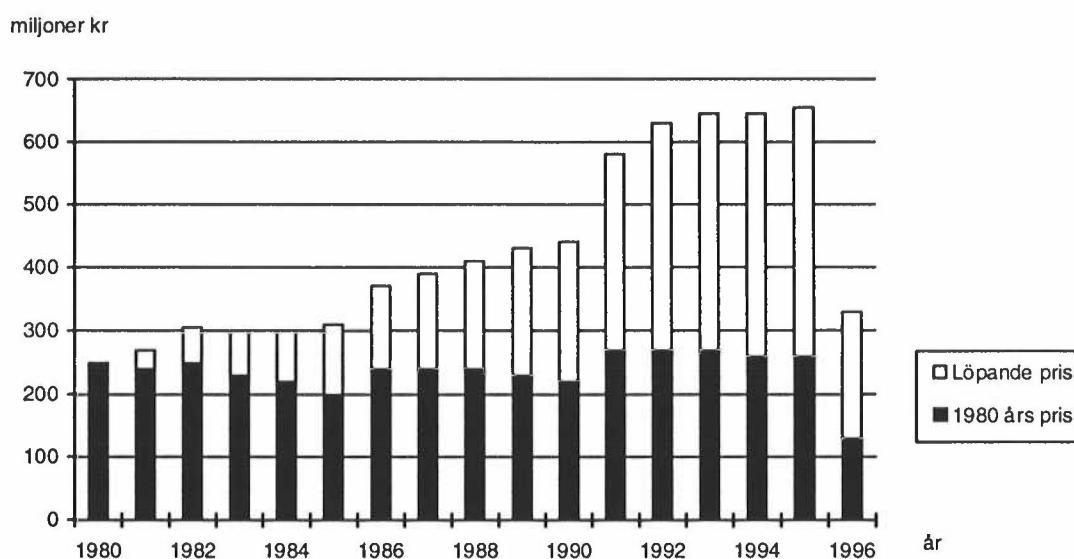


bruttovikt utan tillstånd av länsstyrelsen. Bestämmer sig ägaren däremot för att inte ta emot statsbidrag, så står det honom fritt att stänga vägen för t ex motordrivna fordon.

### 8.1.2 Analys av bidrag till enskild väghållning

Idag erhåller omkring 25% av de enskilda vägarna statliga bidrag. Statsbidraget möjliggör boende i glesbygd samtidigt som det ger allmänheten tillgänglighet till rekreations- och naturområden. De enskilda vägar som erhåller statsbidrag idag har direkt anslutning till ca 330 000 bostäder och ca 220 000 fritidshus. Dessutom berörs ca 1,1 miljoner hektar åker och ca 10 miljoner hektar skogsmark.

Statsbidragets utveckling sedan 1980 kan ses i figur 8.2. 1991 höjdes mervärdesskatten för den enskilda väghållningen från i genomsnitt 2-3% till 25%. Som kompensation till väghållarna höjdes anslaget samtidigt med 33% (143 miljoner kronor).

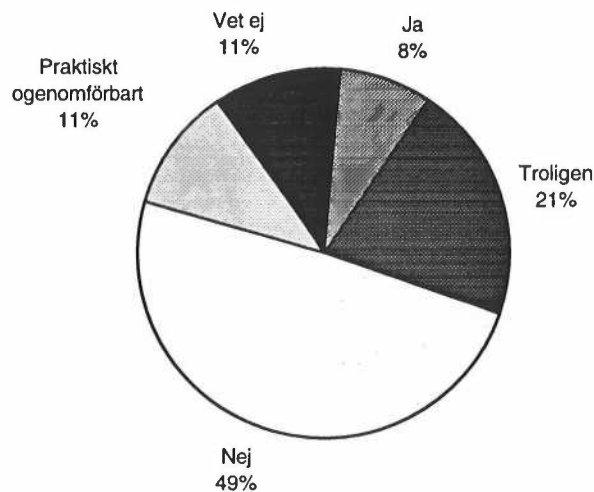


Figur 8.2 Utveckling av statsbidraget till enskilda vägar 1980-1996.

I april 1995 godkände riksdagen regeringens förslag om en halvering av statsbidraget till enskilda vägar<sup>39</sup>. Bidraget sänktes från 657 till 329 miljoner kronor. Vägverket fick efter det i uppdrag av regeringen att redovisa såväl hur det statliga och kommunala stödet till enskilda vägar används som möjligheterna att, trots en kraftig sänkning av de statliga anslagen, hålla de enskilda vägarna öppna för alla.

Som en del av Vägverkets undersökning har enkäter genomförts med 140 kommuner och nästan 900 väghållare för enskilda vägar som erhåller statsbidrag.

<sup>39</sup> Prop 1994/95:100.



**Figur 8.3** Kommer väghållarna att stänga vägen för allmän trafik om kommunerna inte kompenserar det halverade statsbidraget?

Av enkätsvaren kan bl a utläsas att om kommunen inte kompenserar för det halverade statsbidraget kommer 8% av väghållarna helt säkert stänga vägen för allmän trafik och 21% troligen att göra det. 49% tänker inte stänga vägen och 11% anser det praktiskt ogenomförbart. Resterande andel av väghållarna (11%) vet inte hur de kommer att agera, eller har inte svarat på frågan<sup>40</sup>.

Vägverket anser att det inte är möjligt att hålla de enskilda vägarna öppna i lika stor utsträckning som tidigare med ett halverat statsbidrag jämfört med 1995, även om kommunernas andel motsvarar 1995 års nivå. En konsekvens blir troligen att åtminstone 30% av de statsbidragsberättigade vägarna kommer att stängas för trafik<sup>41</sup>. Om enskilda vägar stängs kommer trafikanterna tvingas till långa omvägar som ökar belastningen på de allmänna vägarna och miljön. Särskilt hårt drabbade blir genomfartstrafikanter, sommar-gäster och turister, samtidigt som det innebär en begränsning i möjligheterna att utnyttja allemansrätten. Bär och svampmarker liksom bad- och fiskevatten kan bli oåtkomliga för många av dagens besökare. Förmodligen kommer även ett antal jordbruk tvingas lägga ner sin verksamhet och boende på glesbygden kan bli tvungna att flytta till tätorter.

Vägverket har inte gjort någon utvärdering av bidragsminskningens effekter eftersom det anser att vi ännu inte sett minskningens fulla verkningar. Utbetalningarna av 1996 års driftbidrag görs inte förrän i januari 1997, vilket medför att ett flertal enskilda väghållare idag kanske inte ens är medvetna om den kraftiga sänkningen.

Under hösten 1996 har kommunikationsminister Ines Uusman bekräftat att den kraftiga sänkningen av statsbidragen till enskilda vägar var olycklig. Regeringen har erkänt att sänkningen var för stor, och i budgetproposition har därför föreslagits en höjning av anslaget till ca 610 miljoner kronor, vilket motsvarar ca 90% av 1995 års anslagsnivå. Återstår att se vad som beslutas i frågan.

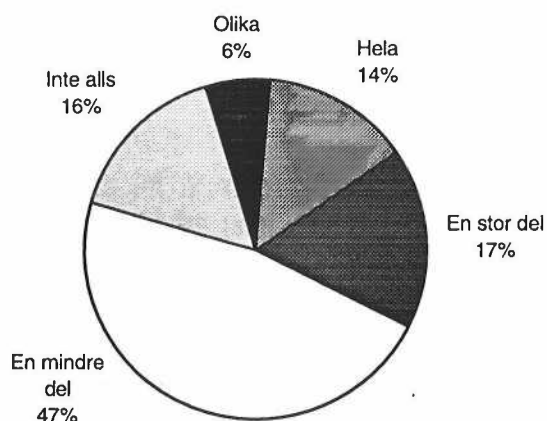
<sup>40</sup> Skagersjö s 2.

<sup>41</sup> Vägverket (1995) s 28.

## 8.2 Kommunala bidrag

Varje enskild kommun avgör om ytterligare bidrag till enskilda vägar ska lämnas och villkoren för dessa. Variationen i kommunernas engagemang vad gäller den enskilda väghållningen är därför mycket stor. Det finns allt från kommuner som har påtagit sig allt ansvar för enskild väghållning i kommunen till de som inte är engagerade alls. Kommunernas totala engagemang i enskild väghållning, d v s såväl skötsel som bidrag, uppgick 1994 till ca 330 miljoner kronor. Av dessa gick ca 160 miljoner kronor till enskilda vägar med statsbidrag och resten till övriga enskilda vägar<sup>42</sup>. Omfattningen har varit tämligen konstant under flera år.

Enkätundersökningen som Vägverket genomförde under hösten 1995 visar och kommunernas ståndpunkt i frågan om enskilda vägar<sup>43</sup>.



Av enkätsvaren kan bl a utläsas till hur stor del som kommunerna idag täcker skillnaden mellan den verkliga kostnaden och statsbidraget. 14% av kommunerna bidrar till hela den kostnad som inte täcks av statsbidraget, 17% av kommunerna till stor del, 47% till en mindre del och 16% inte alls. I 6% av fallen har inget entydigt svar givits på frågan.

**Figur 8.4** Antal kommuner som täcker skillnaden mellan verklig kostnad och statsbidraget till olika stora delar.

För vägar med statsbidrag gäller enligt Vägverkets enkät att:

- 29 kommuner sköter de enskilda vägarna åt vägsammanslutningar utan ersättning. Statsbidraget betalas i dessa fall ut till kommunen. Berörd väglängd ca 400 mil.
- 153 kommuner lämnar ett bidrag för skillnaden mellan den verkliga väghållningskostnaden och statsbidraget. Berörd väglängd ca 2 000 mil.
- 77 kommuner lämnar ett mindre bidrag. Berörd väglängd ca 3 800 mil.
- 36 kommuner lämnar inget bidrag alls. Berörd väglängd ca 460 mil.

För vägar utan statsbidrag gäller följande:

- 9 kommuner sköter de enskilda vägarna åt vägsammanslutningarna utan ersättning.
- 203 kommuner lämnar ett mindre bidrag.
- 57 kommuner lämnar inget bidrag.

<sup>42</sup> Vägverket (1995) s 15.

<sup>43</sup> Skagersjö s 23.

## 9 Undersökning

### 9.1 Tillvägagångssätt

Min första uppgift var att försöka få en överblick över de enskilda vägarna i Karlstads kommun. Detta gjordes genom att listor med samtliga vägföreningar (8 st), vägsamfälligheter (110 st) och gemensamhetsanläggningar, vars ändamål var antingen väg eller utfart, (180 st) sammanställdes. Vägföreningarna visade sig vara begränsande. Listan angav att det fanns åtta vägföreningar, men vid en närmare kontroll visade det sig att två av dessa hade blivit upplösta. Efter samråd med handledarna bestämde jag mig för att studera ungefär lika många vägsamfälligheter respektive gemensamhetsanläggningar som vägföreningar, d v s tio av vardera sort. Från början hade jag tänkt studera alla samfälligheter inom ett visst geografiskt område, men eftersom det fanns en risk att samfälligheter inom ett område är väldigt lika varandra valde jag att göra ett slumpmässigt urval i stället<sup>44</sup>. Då detta urval genomfördes utnyttjade jag slumpvalsformeln i MS Excel (SLUMP ()\*(b-a)+a).

Var vägföreningarna, vägsamfälligheterna och gemensamhetsanläggningarna är belägna visas på en översiktsbild över Karlstad kommun, bilaga 2.

#### Arbetsgång

När det inledande valet av studieföremål fullgjorts var arbetsgången för varje objekt följande.

- 1. Kontrollera att samfälligheten är levande och om något hänt sedan den bildades.*  
Då förteckningen över vägsamfälligheter och vägföreningar (på stadsingenjörskontoret kallad LS 28) datoriserades förekom en del misstag. Samfälligheter som egentligen var avregistrerade kom att införas som levande. För att sortera bort eventuella misstag från mina utvalda objekt studerade jag de manuellt förda pärmar som finns bevarade på Lantmäteriet.
- 2. Gör eventuellt nytt slumpmässigt urval.*  
Som ersättning för de avregistrerade vägsamfälligheterna valdes nya och kontrollen i punkt ett genomfördes ännu en gång.
- 3. Plocka fram de akter i vilka vägföreningarna, vägsamfälligheterna och gemensamhetsanläggningarna bildades.*  
Genom att granska akterna fick jag fram fakta om samfälligheterna, t ex var vägen är belägen, ursprungliga delägare, vägens längd mm.

<sup>44</sup> Enligt Bengt Andersson på stadsingenjörskontoret.

4. *Kontrollera om samfällighetens område berörs av planer och i så fall vem som är huvudman för gator och andra allmänna platser inom respektive planområde?*  
Alla planområden fanns markerade på särskilda bestämmelsekartor. Därifrån fick jag planens aktnummer och genom att plocka fram den kunde huvudmannaskapsfrågan avgöras.
5. *Ta reda på hur samfälligheten sköts i praktiken och om föreningen är aktiv.*  
I de fall samfällighetsregistret innehöll uppgift om styrelseledamöter kontaktade jag dessa, i annat fall ringde jag till ägaren av någon stor fastighet som enligt kartan borde använda sig av vägen.
6. *Undersök om vägen är statsbidragsberättigad samt om kommunen underhåller eller ger bidrag till den.*  
På gatukontorets entreprenadenhet fanns en förteckning över vilka enskilda vägar som får statsbidrag och vilka vägar som får bidrag från kommunen för att de klassificerats som enskilda utfarter. Listan gav även upplysning om vem som ansvarar för väghållningen.
7. *Jämför vägföreningarnas områden med planlagda områden och bebyggelsens utbredning.*  
Vid detta moment utnyttjade jag kartmaterial som fanns i stadsingenjörskontorets arkiv, däribland ekonomiska kartan och adresskartor. Vägföreningens område och relevanta planområden överfördes till den aktuella kartan och på så sätt kunde skillnader identifieras.
8. *Jämför vägsamfälligheternas ursprungliga båtnadsområde med aktuell fastighetsbild.*  
Den enda äldre kartan som visar fastighetsindelningen och som passade för denna uppgift var den ekonomiska kartan från 1960. Med lite detektivarbete kunde det ursprungliga båtnadsområdet ritas in. Deläggande fastigheter följdes framåt i tiden, med hjälp av fastighetsdatasystemet, FDS, för att sedan ritas in på en aktuell ekonomisk karta.

När all information var insamlad återstod bara att dra slutsatser av undersökningen och att välja ut lämpliga redovisningsobjekt.

## 9.2 Två fullständiga exempel

Jag har valt att redovisa Väse stationssamhälles vägförening och Björnmossen vägsamfällighet för att de, med tanke på bl a storlek, tidpunkt för bildandet och förvaltningsform, är karakteristiska för det urval av vägsamfälligheter respektive vägföreningar som jag har studerat (se sammanställning av undersökningen bilaga 3).

### 9.2.1 Väse stationssamhälles vägförening

Väse stationssamhälles vägförening bildades den 24 april 1962 för att ombesörja byggande och underhåll av vägar och andra allmänna platser inom Väse stationssamhälle. I förrättningsakten, som finns på mikrofilm i stadsingenjörskontorets arkiv, anges att till vägföreningen hör alla enskilda vägar inom det område som på kartan markerats som vägföreningens (se bilaga 4).

Samtliga fastigheter och taxeringsenheter inom vägföreningsområdet beslutades vara väghållningsskyldiga, med undantag av de fastigheter som utgjorde enbart väg- eller parkmark. Såväl byggnader som industriella anläggningar på ofri grund jämställdes med fastigheter. Vid förrättningen beslöts att andelstalen i väghållningen skulle utgöras av de senast fastställda taxeringsvärdena. De fastigheter som ej erhållit taxeringsvärde åsattes ett provisoriskt värde av förrättningsmannen.

Enligt samfällighetsregistret heter föreningens ordförande Oscar Ericsson. Vid en telefonintervju visade sig denne man vara i sina bästa år; 80-års åldern. Han berättade att han förvisso varit föreningens senaste ordförande, men sedan avtal ingåtts som innebar att kommunen skulle överta ansvaret för väghållningen hade föreningen inte haft någon styrelse. Inte heller delägarförteckningen à jourhålls längre av föreningen.

För att bringa reda i den information jag fått vände jag mig till gatukontoret. Där finns nämligen en förteckning över alla enskilda vägar och utfarter i kommunen som är berättigade till statsbidrag. Med hjälp denna lista och tillhörande karta kunde utläsas att herr Ericssons påstående om att kommunen numera sköter vägarna inom området stämmer. Någon kontakt mellan kommunen och den en gång aktiva föreningen finns inte.

Nybildade fastigheter inom ett vägföreningsområde erhåller automatiskt delägarskap i vägföreningen. Till följd därav har jag jämfört vägföreningsområdets gräns med bebyggelsens utbredning och för området gällande planer (se bilaga 4). För att kunna göra denna jämförelse fick jag föra över vägföreningsområdets gräns från förrättningskartan och planområdenas gränser från bestämmelsekartan till (i detta fall) en adresskarta över Väse stationssamhälle.

I det här fallet kan bl a noteras att en ny motorväg med avfarter har byggts tvärs igenom vägföreningsområdet. Att lägga märke till är också att stora delar av vägföreningens område är planlagt, antingen med stadsplan, byggnadsplan eller detaljplan. Andra iakttagelser är att bebyggelsen endast på enstaka platser spritt sig utanför vägföreningens område. Om detta beror på att man var förutseende nog att ta till ett stort område vid bildandet av vägföreningen eller om i princip ingenting hänt med fastighetsbildningen sedan dess kan varken jag eller någon annan svara på. Uppenbart är dock att bilden är ungefär densamma i alla vägföreningsområden som jag studerat.

### 9.2.2 Björnmossen vägsamfällighet

Björnmossen vägsamfällighet bildades den 5 mars 1951 vid en EVL-förrättning. Även denna förrättningsakten fanns på mikrofilm i stadsingenjörskontorets arkiv. Ur akten kan utläsas att förrättningen omfattade den enskilda vägen från allmänna vägen vid Kappstad till Lindås 1<sup>8</sup> gårdstomt samt bivägen från nämnda enskilda väg till Westbergs sterbhus gårdstomt inom Kappstad 1<sup>6</sup> (se utdrag ur 1960 års ekonomiska karta, bilaga 5). Arbetet med vägarnas iordningställande, vägunderhåll och vinterväghållning skulle utföras gemensamt av de delägande fastigheterna efter de andelstal som bestämdes vid förrättningen. Vid andelstalsberäkningen utgick man från den så kallade tonkilometermetoden. I samband med bildandet antogs stadgar för föreningen och en styrelse, bestående av tre personer, utsågs.

I samfällighetsregistret angavs gatuchef Bengt Sassner som enda styrelsemedlem (vilket är fallet för majoriteten av vägsamfälligheterna). Detta innebär inte att föreningen har en fungerande styrelse, utan bör i stället ses som en indikation på att kommunen på något sätt är inblandad i vägens skötsel. För att få reda på hur vägsamfälligheten förvaltas i praktiken tog jag kontakt med ägaren till Kappstad 1:63 (som är en stor fastighet belägen

alldeles intill vägen och som enligt kartan förmodligen använder sig av den). Denne berättade att fastighetsägarna längs vägen inte deltog i någon form av aktivitet rörande vägen. Lösningen på gåtan kunde således endast ges av kommunen.

Med hjälp av gatukontorets material kunde jag konstatera att Björnmossen vägsamfällighet erhåller statsbidrag, men att detta går direkt till kommunens kassa eftersom vägsamfälligheten i början av 1970-talet ingått ett avtal med kommunen om intagning av vägen i den kommunala väghållningen. Vägen underhålls följaktligen av kommunen, på precis samma sätt som deras egna vägar. Gatukontoret håller inte heller denna gång kontakt med någon av fastighetsägarna längs vägen och det finns heller ingen aktuell delägarförteckning för vägsamfälligheten.

Enda sättet att få veta vilka fastigheter som är delägare i vägsamfälligheten idag var att själv göra en fastighetsutredning. Jag började med att ta reda på vilka fastigheter som hade del i vägsamfälligheten då denna bildades, och därefter följde jag fastigheternas utveckling fram till dagens datum. Vid det senare momentet använde jag mig av fastighetsdatasystemet, FDS, därför att där kan utläsas om och när en fastighet berörs av fastighetsbildning eller fastighetsreglering. Resultatet ges i tabell 9.1 (dagens delägare är kursiverade).

Tabell 9.1 De i Björnmossen vägsamfällighet delägande fastigheters utveckling.

Lindås 40 öre av 1 <sup>3</sup>	— legal av sämjedeln→	<i>Lindås 1:17</i>
<i>Lindås 1<sup>4</sup></i>		
<i>Lindås 1<sup>5</sup></i>		
<i>Lindås 1<sup>8</sup></i>		
<i>Lindås 1<sup>9</sup></i>		
Lindås 1 <sup>10</sup>	— frgl→	<i>Lindås 1:17</i>
<i>Lindås 1<sup>11</sup></i>		
<i>Lindås 1<sup>12</sup></i>		
<i>Lindås 1<sup>13</sup></i>		
Kappstad 1 <sup>3</sup>	— avst, sml→	<i>Kappstad 1:50</i>
<i>Kappstad 1<sup>4</sup></i>		
Kappstad 1 <sup>5</sup>	— avst, sml→	<i>Kappstad 1:49</i> — äull, sml→ <i>Kappstad 1:64</i>
Kappstad 30:8 av 1 <sup>6</sup>	— äull, sml→	<i>Kappstad 1:64</i>
Kappstad 29 öre 16 pgr av 1 <sup>6</sup>	— äull, sml→	<i>Kappstad 1:63</i>
Kappstad 1 <sup>7</sup>	— frgl→	<i>Kappstad 1:4</i>
<i>Kappstad 1<sup>8</sup></i>	— avst, frgl→	<i>Kappstad 1:67</i>
Kappstad 1 <sup>15</sup>	— frgl→	<i>Kappstad 1:64</i>
<i>Kappstad 1<sup>18</sup></i>		
Kappstad 1 <sup>29</sup>	— avst, frgl→	<i>Kappstad 1:64</i>
<i>Kappstad 1<sup>34</sup></i>		
<i>Kappstad 1<sup>35</sup></i>		
Kappstad 1 <sup>36</sup>	— äull, sml→	<i>Finnbråten 2:1</i> — frgl→ <i>Finnbråten 1:4</i>
Kappstad 1 <sup>37</sup>	— äull, sml→	<i>Finnbråten 2:1</i> — frgl→ <i>Finnbråten 1:4</i>
<i>Kappstad 1<sup>39</sup></i>		

legal av sämjedeln = legalisering av sämjedelning, frgl = fastighetsreglering, avst = avstyckning  
sml = sammanläggning, äull = äganderättsutredning

Nästa steg blev att jämföra vägsamfällighetens båtnadsområde vid dess bildande med det som kan betraktas som dess båtnadsområde idag. Vid granskning av 1960 års ekonomiska karta och dagens ekonomiska karta (bilaga 5) kan man se att fastighetsbilden stämmer relativt väl överens. När fastighetsbildnings- eller fastighetsregleringsåtgärder förekommit har, i samtliga fall utom ett, delägarskapet i vägsamfälligheten automatiskt påförts den nybildade fastigheten. Undantaget är fastigheten Kappstad 1:67, som i allra högsta grad är betjänt av vägen, men där vägsamfällighetens existens förmodligen glömdes bort vid avstyckningen. Fastigheten i fråga bör vara delägare i vägsamfälligheten, men är det alltså inte.



## 10 Resultat, diskussion och förslag till modell

### 10.1 Resultat av undersökningen

Det första som slog mig vid jämförelsen av studieobjekten var att de hade bildats under tre olika tidsperioder. Vägsamfälligheterna är äldst, de flesta bildades på 50-talet, vägföreningarna bildades under 60-talet (Hovlanda vägförening ändrades dock 1985) och gemensamhetsanläggningarna är bildade från 70-talets början och framåt, d v s efter AL:s tillkomst.

#### 10.1.1 Vägföreningar

Inom Karlstads kommun har det inte bildats fler än åtta vägföreningar, varav två av har upplösts. Uddevik vägförening upplöstes genom beslut av länsstyrelsen 1988. Anledning till upplösningen var att behov hade uppstått av att samordna vattenrening för samma fastigheter som ägde del i vägföreningen. Då samordning inte kunde göras inom ramen för vägföreningens verksamhet upplöstes denna och i stället bildades en gemensamhetsanläggning. 1994 upplöstes Lindrågens vägförening, också den till följd av att flera verksamhetsgrenar skulle kunna samordnas på ett praktiskt sätt. Märkligt i detta fall var att länsstyrelsen inte tog initiativ till upplösandet. Detta gjordes i stället av fastighetsbildningsmyndigheten i samband med förrättningen angående inrättandet av gemensamhetsanläggningen.

Karaktäristiskt för de undersökta vägföreningarna är att de omfattar stora områden, med vägsträckor på mellan 900 och 10 060 meter och att antalet delägare är många, mellan 24 och 445. Samtliga vägföreningar är belägna i tätorter och andelstalen baserades vid bildandet på fastigheternas taxeringsvärden. I flera av föreningarna har dock enskilda fastigheters andelstal höjts till följd av särskilda omständigheter, exempelvis i ett fall då fastigheten i fråga ägdes av en fiskeklubb som ansågs alstra mycket trafik. Det särskilda andelstalet föreskrevs emellertid upphöra att gälla så fort fastigheten överlätits till en privatperson för eget brukande.

Hovlanda vägförening är den enda vägförening som har omprövats enligt 3 kap EVL. Anledningen till detta var att tolv nya fastigheter hade bildats i direkt anslutning till vägföreningsområdet och att även ägarna till dessa behövde använda sig av vägföreningens vägar. Vid förrättningen beslöt man frångå den gamla delningsgrunden, d v s taxeringsvärdena, för att i stället använda sig av de fasta värden som hade använts i praktiken under flera år. Bebyggda fastigheter fick andelstalet 1, obebyggda 1/2, hus på ofri grund 1 och fastighet som kan delas 1/2.

Hälften av vägföreningarna (Borserud-Hulteby, Molkom och Väse stationssamhälle) erhåller statsbidrag och har ingått avtal med kommunen om att den ska vara ansvarig för väghållningen. Inom Borserud-Hulteby vägförenings område finns inga stadsplaner eller detaljplaner, men de två andra vägföreningsområdena är till stor del planlagda.

Av de tre vägföreningar som inte erhåller statsbidrag är det bara Hovlanda vägförening som är aktiv och som sköter sin väghållning själv. Detta beror på att vägföreningen består av ett sommarstugeområde som inte är vare sig detalj- eller stadsplanelagt. Vägföreningen kan inte beviljas statsbidrag för enskild väghållning eftersom ett krav för detta är att området består av permanentbostäder. Inget statsbidrag innebär att vägföreningen inte har möjlighet att ingå avtal med kommunen om att denne skall ansvara för skötseln av vägen.

De två andra vägföreningarnas (Vålberg och Älvenäs) områden är till övervägande del planlagda. Eftersom kommunen är huvudman för gator och andra allmänna platser i samtliga detalj- och stadsplanelagda områden sköter den väghållningen också i dessa. 1980 antogs en stadsplan (numera ändrad till detaljplan) som täcker hela Älvenäs vägförenings område. I samband med detta borde vägföreningen uppmärksammas och upplöst, så gjordes emellertid inte.

### 10.1.2 Vägsamfälligheter

Vägsamfälligheterna som studerats är i genomsnitt bildade på 50-talet. Alla är belägna på landsbygden och endast en av dem ligger inom ett detaljplanelagt område. Vägarna som vägsamfälligheterna förvaltar är mellan 500 och 5 930 meter långa. Antalet delägare varierar mellan 3 och 42 stycken, men genomsnittssamfälligheten har dryga tjugotalet delägare. Jämfört med vägföreningarna sköter vägsamfälligheterna kortare vägsträckor och har färre antal delägare.

I så gott som alla vägsamfälligheterna har andelstalen bestämts med hjälp av tonkilometermetoden. I Nybacka vägsamfällighet upprättade de berörda fastighetsägarna själva ett förslag till andelstal, som sedan godkändes vid förrättningen.

Åtta av vägsamfälligheterna har beviljats statsbidrag för den enskilda väghållningen. Sju av dessa har valt att låta kommunen överta ansvaret för drift och underhåll av vägarna. Den åttonde, Hult-Lyckan och Hult-Gottmyren vägsamfällighet, förvaltar två separata vägar. Kommunen ansvarar för den längre av dessa, som också är beviljad statsbidrag, medan vägsamfälligheten sköter den kortare själv.

Busterud vägsamfällighet erhåller inget statsbidrag, men förvaltar ändå inte vägen själv eftersom vägen är belägen inom ett detaljplanelagt område där kommunen är huvudman.

Rörmyren-Humleviken vägsamfällighet är den andra vägsamfälligheten där det råder aktivitet och finns en styrelse. Längs med vägen ligger två jordbruksfastigheter och ett flertal sommarstugor. Detta har gjort att vägen inte beviljats statsbidrag och därför har vägsamfälligheten inte kunnat ingå avtal med kommunen om övertagande av väghållningsansvaret.

### 10.1.3 Gemensamhetsanläggningar

De gemensamhetsanläggningar som studerats är bildade senare (i genomsnitt i mitten på 80-talet) än de undersökta vägföreningarna och vägsamfälligheterna. Detta medför att

gemensamhetsanläggningarna används och att delägarförteckningarna helt stämmer överens med verkligheten.

Värt att lägga märke till i sammanställningen av undersökningen (bilaga 3) är att hälften av anläggningarna, förutom vägen, även består av någon annan form av inrättning, t ex vändplan eller va-anläggning. Detta skiljer dem från vägföreningar och vägsamfälligheter som inte är tillåtna att inbegripa annat ändamål än väg (och för vägföreningar även belysning).

Gemensamhetsanläggningarna har i allmänhet färre delägare än både vägföreningarna och vägsamfälligheterna. För de undersökta anläggningarna ligger genomsnittet på fyra delägare. Andelstalen i en gemensamhetsanläggning ska enligt reglerna i AL bestämmas utifrån fastighetens nytta av anläggningen och den omfattning som fastigheten beräknas använda anläggningen. I undersökningen kan urskiljas tre sätt på vilka detta görs.

- alla fastigheter som ingår i anläggningen åsätts lika stora andelstal
- tonkilometermetoden
- berörda fastighetsägare gör en överenskommelse, som grundas på nyttan per lägenhet eller bruksarean, som sedan godkänns vid förrättningen.

Anmärkningsvärt är att delningsgrunden inte redovisas i förrättningsakten i två av fallen.

Fyra av de tio gemensamhetsanläggningarna är belägna inom planlagda områden, två inom stadsplaneområden och två inom detaljplaneområden. Gemensamt för samtliga planområden är att kommunen är huvudman för gator och andra allmänna platser. Ingen av gemensamhetsanläggningarna erhåller statliga eller kommunala bidrag.

## 10.2 Diskussion

Kommunen måste spara pengar, vilket bl a leder till att den måste arbeta mer effektivt inom alla områden. Jag har studerat enskilda vägar och sett vilka möjligheter kommunen har till förändringar av sitt arbete inom denna sektor. Syftet med min studie är att undersöka hur kommunerna bäst kan hantera frågan om skötsel av enskilda vägar.

Jag trodde, innan jag gjorde denna undersökning, att bebyggelsen skulle spritt sig långt utanför vägföreningarnas områden och att mycket skulle ha hänt med fastighetsbilden inom vägsamfälligheternas båtnadsområden, men det har visat sig vara en felaktig uppfattning.

Den undersökning som jag har genomfört har varit begränsad till 28 objekt i Karlstads kommun. För att statistiskt kunna säkerställa mina iakttagelser och slutsatser skulle ett större antal objekt behöva studeras inom flera kommuner. Det har dock inte funnits möjlighet till en mer omfattande studie inom ramen för detta examensarbete. Med tanke på vad jag har läst om förhållanden i andra kommuner, t ex i Kommunernas väghållning 1995 och de enkäter som gjorts inom området, vad gällande lagar innebär samt vad förslagen till ny lagstiftning (SOU 1996:46 och SOU 1996:168) medför, tror jag mig ändå kunna ge ett förslag till modell för hantering av enskilda vägar som i princip alla kommuner kan arbeta efter.

## 10.2.1 Undersökningen

### Avtalet

I samband med undersökningen har jag stött på avtal angående väghållningsansvaret för enskilda vägar. Dessa avtal är skrivna mellan Karlstads kommun och en vägförening eller vägsamfällighet vars väg har beviljats statliga bidrag. Avtalen innebär att kommunen uppbär statsbidraget och övertar ansvaret för drift och underhåll av vägen mot att vägföreningen eller vägsamfälligheten förbinder sig att hålla vägen öppen för allmänheten. Den verkliga kostnaden för skötsel av enskilda vägar är mycket högre än statsbidragen (6,9 mot 1,5 miljoner kronor), så avtalen medför en ekonomisk förlust för kommunen. Avtalen, som är skrivna på obestämd tid, spelar en viktig roll för kommunens fortsatta arbete med enskilda vägar.

Kommunen kan lämna tillbaka ansvaret för de enskilda vägarna till vägföreningen eller vägsamfälligheten genom att säga upp avtalet. Problemet är att den skriftliga uppsägningen ska lämnas till en motpart som i vissa fall inte varit aktiv på tjugofem år.

Teorin erbjuder en enkel lösning på problemet. Om vägföreningen eller vägsamfälligheten saknar behörig styrelse yrkar kommunen, enligt 52§ EVL, hos länsstyrelsen att en syssloman tillsätts till dess val har skett och en ny styrelse tillsatts. Kommunen skickar sedan uppsägningen till sysslomannen och så är allt klart.

I praktiken är det inte riktigt lika enkelt. Gatukontoret kan via Tekniska nämnden ta initiativ till en uppsägning av avtalet. Ärendet går då vidare till kommunstyrelsen och därefter till kommunfullmäktige som tar beslut i frågan. Kommunfullmäktige bestämmer inte bara om avtalet ska sägas upp eller inte, utan även vilka villkor som ska gälla vid en eventuell uppsägning. Det är här som det stora frågetecknet finns; hur modiga är politikerna?

Nedan presenteras några aspekter som politikerna måste ta ställning till:

- ◆ Om avtalen sägs upp tvingas delägarna i samfälligheterna betala både sina egna väghållningskostnader och bidra till driftskostnaderna för gator inom detaljplanelagda områden via kommunalskatten.
- ◆ En uppsägning av avtalet kan innebära höga initialkostnader för kommunen, beroende på vilka villkor som kommunfullmäktige beslutar om. Dessa kostnader är det naturligtvis skattebetalarna som får stå för.
- ◆ Halveringen av statsbidragen till enskilda vägar kan medföra inskränkningar i allmänhetens rätt att använda vägen. Om kommunen säger upp avtalen så har den inte längre någon kontroll över vägen. Vägföreningar och vägsamfälligheter kan då avsäga sig statsbidraget (som tvingar dem att hålla vägen öppen) och i stället stänga vägen för allmänheten.
- ◆ Kommunen kan välja att ge väghållarna ett bidrag som är betydligt mindre än idag, men som ändå tvingar väghållarna att hålla vägen öppen för allmänheten.

Det är inte troligt att politikerna vill gå på den hårda linjen. Ett möjligt scenario är däremot att kommunfullmäktige bestämmer att kommunen ska säga upp avtalen, men att de också ska stå för kostnaderna i samband med igångsättandet av vägföreningarna respektive vägsamfälligheterna. Detta kan t ex innebära att kommunen betalar kostnaderna för de förrättningar som styrelser eller sysslomän ansöker om, eller att varje samfällighet ges en summa som täcker hela eller delar av kostnaderna för att väcka liv i styrelserna. Detta innebär höga initialkostnader för kommunen, men på lite längre sikt kan kommunen

förmodligen tjäna på en uppsägning. Enligt Sven Troedsson på gatukontoret beräknas förrättningskostnaderna för att väcka gamla styrelser uppgå till ca 2 miljoner kronor.

Om avtalen ska sägas upp måste kommunen naturligtvis följa reglerna för vägföreningar i EVL, vilket innebär att den börjar med att undersöka om det finns någon behörig styrelse och eventuellt yrka att en syssloman tillsätts. Om det finns en styrelse så är det denna som är ansvarig för att eventuellt nytillkomna fastigheter blir delägare och åsätts andelstal. Detta görs enligt reglerna om omprövning för vägförening respektive gemensamhetsanläggning.

### **Vägföreningar och så kallade "hål"**

Kommunen kan säga upp avtalen där de åtagit sig väghållningsansvaret för vägföreningarnas områden. Problemet är att kommunen i två av fallen (Väse stationssamhälle och Molkom) ändå inte slipper undan ansvaret för väghållningen, eftersom dessa till övervägande del är planlagda. Borsrud-Hulteby vägföreningsområde är det enda område där kommunen i praktiken kan lämna tillbaka väghållningsansvaret.

Inom alla vägföreningsområden där det finns stads- eller detaljplaner, fyra stycken, förekommer det små ytor som inte är planlagda. Dessa "hål" är ett stort problem. Egentligen är det vägföreningen som ska sköta vägarna inom "hålen", men idag gör kommunen det slentrianmässigt, samtidigt som den underhåller alla andra vägar i området. Om avtalet sägs upp har kommunen fortfarande ansvar för väghållningen inom de stads- och detaljplanlagda delarna av vägföreningens område. Kvar för vägföreningen att sköta är endast korta vägsträckor som är spridda över hela vägföreningsområdet. Om vägföreningarna upplöses kommer det finnas vägsträckor som ingen ansvarar för. Detta skulle emellertid kunna undvikas genom mindre justeringar av planområdenas gränser, något som kräver planändring men som ändå inte behöver innebära någon besvärlig process.

### **Statsbidraget**

Halvering av statsbidraget medför ökad risk att väghållarna avsäger sig bidraget och i stället stänger vägen för allmänheten. Denna risk minskar dock om regeringens förslag om en ökning av bidraget till 90% av 1995 års anslagsnivå godkänns av riksdagen.

### **SOU 1996:46**

Förslaget att upphäva EVL och i stället låta vägföreningar och vägsamfälligheter följa reglerna i SFL får inte någon stor inverkan på föreningarnas och samfälligheternas vardagliga sysslor. Däremot innebär det att dessa två institut så småningom kommer att försvinna. Detta ligger helt i linje med mina iakttagelser vid undersökningen. Jag tror nämligen att gemensamhetsanläggningar kan tillfredsställa de behov som finns av att samordna olika verksamheter mellan fastighetsägare. Som jag kunde konstatera i fallen med de två upplösta vägföreningarna finns det idag ett behov att samordna fler aktiviteter än de som en vägförening eller vägsamfällighet får ha hand om. Jag tror att detta behov är större idag än tidigare då t ex inte avloppsrening ansågs lika viktigt ur miljösynpunkt som idag.

Undersökningen av gemensamhetsanläggningarna visar att regelsystemet i AL är flexibelt nog att tillfredsställa olika behov både vad gäller ändamål och delningsgrund för andelstalen. Jag tror inte att det finns samma behov av stora vägföreningar idag, där fastighetsägarna ansluts automatiskt, som det fanns tidigare, tack vare gemensamhetsanläggningarnas flexibilitet. Kommunens ökade möjligheter till uttag av gatukostnadsavgift som föreslås i utredningen pekar också på att vägföreningarna inte längre behövs. Fördelen med att alla enskilda vägar regleras av samma bestämmelser tyder också på att ett institut av den här typen räcker, d v s gemensamhetsanläggningen.

### 10.2.2 Gatukostnader

Idag är det endast en liten del av landets kommuner som tillämpar reglerna om gatukostnader i PBL. Karlstads kommun hör till dem som har tagit ett principbeslut om att inte ta ut någon gatukostnadsersättning från fastighetsägare.

Jag tror att förslaget till nya gatukostnadsregler möjliggör en rättvisare fördelning av kostnaderna för enskilda vägar mellan olika typer av fastighetsägare. I och med att driftskostnaderna föreslås ersättas genom avgifter kommer även de fastighetsägare som är juridiska personer att få bidra till dessa i fortsättningen. Om förslaget antas kommer det att bli lättare för kommunen att få full täckning för kostnader för anläggande och drift av gator inom planlagda områden. Detta innebär att en mindre del av kostnaderna för gator i tätorter måste betalas via kommunalskatten. Sannolikt kommer alltid en liten del av kostnaderna att skattefinansieras, men det tycker jag är acceptabelt eftersom nästan alla boende på landsbygden också nyttjar gator i tätorter. Fastighetsägare som själva bekostar sin väghållning via samfälligheter kommer i fortsättningen bara behöva betala en bråkdel av kostnaderna för gator i tätorter jämfört med tidigare.

### 10.2.3 Huvudmannaskap

Kommunalt huvudmannaskap inom detaljplanelagda områden innebär att kommunen ansvarar för byggande och skötsel av gator och andra allmänna platser. Om huvudmannaskapet inom ett detaljplaneområde är enskilt kan vägarna och de allmänna platserna inom området förvaltas av antingen en vägförening (enligt EVL) eller samfällighetsförening (enligt AL). Vägföreningen kan bara förvalta vägar och allmänna platser, medan samfällighetsföreningen kan förvalta alla gemensamma anläggningar (vägar, parker, VA mm) på allmän plats eller inom kvartersmark. I områden utan detaljplan förekommer bara enskilt huvudmannaskap. Där förvaltas gemensamma anläggningar av antingen vägföreningar eller samfällighetsföreningar.

Om huvudmannaskapet är kommunalt innebär det att kommunen är skyldig att bygga ut gatan när den behövs (regleras i PBL). Den kommunala väghållningen finansieras genom antingen skatt eller uttag av gatukostnadsersättning. Som huvudman har kommunen alltid rätt att lösa mark för gator och andra allmänna platser. Kommunen är också skyldig att lösa mark om en enskild fastighetsägare begär det.

När huvudmannaskapet inom ett detaljplanelagt område är enskilt och en vägförening förvaltar vägar och allmänna platser, kan länsstyrelsen förelägga vägföreningen att bygga ut inom en viss tid. Utom plan kan varken länsstyrelsen eller kommunen driva igenom ett anläggningsbeslut. Byggande och drift av anläggningar inom områden med enskild huvudman finansieras av delägarna efter andelstal, samt med statliga och kommunala bidrag. Enskilt huvudmannaskap medför att väghållaren har möjlighet att lösa rätten att utnyttja mark för vägar och andra allmänna platser.

Det får inte förekomma både enskilt och kommunalt huvudmannaskap inom en och samma detaljplan. Däremot får det finnas flera väghållare inom ett detaljplaneområde med enskilt huvudmannaskap.

Övergång från enskilt till kommunalt huvudmannaskap görs genom ändring av detaljplan och upphävande av vägförening (genom beslut av länsstyrelsen) respektive gemensamhetsanläggning (görs vid förrättning). Vill man däremot övergå från kommunalt till enskilt huvudmannaskap krävs det, förutom särskilda skäl, att en vägföreningen eller gemensamhetsanläggning bildas eller att en detaljplaneändring görs.



### 10.3 Förslag till policy

Det viktigaste i kommunens hantering av vägar är att alla enskilda vägar och fastighetsägare behandlas på samma sätt. I varje kommun bör det därför finnas en politiskt förankrad policy som i stora drag anger hur ansvaret och kostnaderna för väghållningen ska fördelas. Denna kan med fördel placeras i kommunens översiktsplan.

Den policy som jag föreslår syftar till att skapa ekonomisk rättvisa mellan olika fastighetsägarkategorier. Avsikten är också att ge alla fastighetsägare lika stora möjligheter till inflytande över väghållningen i sitt närområde, oavsett om de bor i tätort eller på landsbygd. Jag anser därför att kommunen ska ansvara för huvudvägnätet (vägar som är av allmänt intresse) i tätorter, på samma sätt som staten ansvarar för huvudvägnätet på landsbygden (allmänna vägar). Huvudvägnätet i tätorterna kan inte finansieras enbart genom kommunalskatt, eftersom juridiska personer inte behöver betala sådan, utan bör till största del finansieras genom uttag av gatukostnadsersättning från fastighetsägarna. Vidare tycker jag att ansvaret för mindre vägar på landsbygden samt vägar i bostads- och arbetsområden som är belägna i tätorternas utkanter, bör ligga på enskilda väghållare. Detta kan åstadkommas genom enskilt huvudmannaskap i detaljplaneområden.

#### 10.3.1 Modell för kommunernas hantering av enskilda vägar

Vid framtagandet av modellen för kommunernas hantering av enskilda vägar har jag utgått från att både förslaget om upphävande av EVL (SOU 1996:46) och förslaget till nya gatukostnadsregler (1996:168) antas utan några större förändringar.

Alla kommuner bör kunna arbeta efter modellen, men den måste naturligtvis anpassas till de speciella förhållanden som råder i varje kommun. Jag har också gjort ett förslag till anpassning av modellen till de förhållanden som råder i Karlstads kommun. Det är inte meningen att kommunens anpassning till policyn ska ske över en natt. Policyn ska ses som ett långsiktigt mål som kan nås genom tillämpning av den föreslagna modellen.

Modellen som kommunerna skulle kunna arbeta efter består av fyra huvudmoment:

##### ⇒ Skapa intresse för arbete med enskilda vägar

Någon måste väcka tanken på möjligheten till effektiviseringar inom området enskilda vägar. Denne någon är förmodligen chefen för den förvaltning som ansvarar för väghållningen, dvs i många fall chefen för gatukontoret. Via kommunstyrelsen tas frågan upp i kommunfullmäktige som sedan beslutar om ett underlag ska plockas fram.

##### ⇒ Tag fram beslutsunderlag

Ett omfattande och korrekt underlag är en förutsättning för att det kommande arbetet ska kunna genomföras. Underlaget bör innehålla fakta om planer och huvudmannaskap, aktuell ansvars- och kostnadsfördelning mellan enskilda, kommun och stat, standard samt vid behov av upprustning också handlingsalternativ och konsekvenser av dessa. Att ta fram ett underlag innebär i princip samma arbete som det jag gjorde vid min undersökning. Arbetet innefattar följande huvudmoment (för mer detaljerad arbetsgång, se kapitel 9.1):

- ◆ Studera akterna från samfälligheternas bildande.
- ◆ Kontrollera planområden och huvudmannaskap.
- ◆ Undersök om samfälligheten är statsbidragsberättigad och hur den sköts idag.



- ◆ Jämför vägföreningarnas områden med planlagda områden och bebyggelsens utbredning, respektive vägsamfälligheternas ursprungliga båtadsområden med aktuell fastighetsbild.

#### ⇒ Fatta principbeslut i kommunfullmäktige

- Kommunfullmäktige måste börja med att besluta om en väghållningspolicy som kan stå som mål för det fortsatta arbetet.
- Därefter bör kommunfullmäktige fatta ett principbeslut om att den inte ska ansvara för väghållningen av enskilda vägar eller, i de fall den idag endast ger bidrag till sådan väghållning, besluta om att bidragen inte ska lämnas i fortsättningen. Samtidigt bör beslut tas om vilka kostnader som kommunen ska stå för i initialskedet då "avsomnade" vägföreningar, vägsamfälligheter och gemensamhetsanläggningar ska ta över väghållningsansvaret.
- Beslut om erforderliga planändringar måste tas.
- Kommuner som tagit beslut om att inte ta ut gatukostnadsersättningar måste ompröva dessa beslut.
- Kommunfullmäktige måste ta beslut om taxa för uttag av gatukostnadsavgift.
- Kommunfullmäktige måste också fatta beslut om vilken av kommunens förvaltningar som ska genomföra arbetet.

#### ⇒ Genomförande

Att genomföra dessa omfattande förändringar tar lång tid. Jag föreslår därför att stora kommuner delas upp i delområden och att dessa sedan betas av ett efter ett. Det som ska göras är:

- ◆ Ändra huvudmannskapet i planområdena så att det endast är kommunalt inom tätorternas centrala delar. Ändra också planområdenas gränser så att de täcker eventuella "hål".
- ◆ Hjälpa alla vägföreningar och samfällighetsföreningar som inte är aktiva att komma igång och få en fungerande styrelse, t ex genom att kontakta gamla styrelsemedlemmar eller yrka på att syssloman tillsätts.
- ◆ Ta ut ersättning för gatukostnader av fastighetsägarna inom detaljplaneområden med kommunalt huvudmannskap i så stor utsträckning som möjligt.
- ◆ Upplös alla vägföreningar och vägsamfälligheter som det inte längre finns behov av, t ex på grund av att områdena är planlagda.

### 10.3.2 Anpassning av modellen till Karlstads kommun

Karlstads kommun har idag en mycket generös inställning till den enskilda väghållningen. Jag tycker emellertid inte att det finns tillräckligt starka skäl för kommunen att ha kvar avtalen angående väghållningsansvaret. Kommunen har en kärv ekonomi och det innebär att kostnadsfördelningen måste ändras. Att låta de boende ta ansvar för sin närmiljö tror jag kan ha positiva effekter ekonomiska (människor tenderar att vara mer rädda om sina egna saker).

Med anledning av det ovan redovisade förelår jag att kommunen vidtar följande åtgärder:

- ◆ Avtalen med vägföreningar och vägsamfälligheter sägs upp.
- ◆ Kommunen hjälper vägföreningar och samfällighetsföreningar att komma igång och står för alla kostnader till dess fungerande styrelser finns.
- ◆ Alla vägföreningar utom Borsrud-Hulteby upplöses enligt 85§ EVL eftersom behovet av dem bevisligen upphört.
- ◆ Vägsamfälligheterna omprövas enligt bestämmelserna i 35 och 37-40§§ AL för att delägare och andelstal ska stämma överens med dagens situation.
- ◆ Detalj- och stadsplanernas gränser inom vägföreningarnas områden ändras så att "hålén" försvinner. Endast tätorternas centrala delar ska ha kommunalt huvudmannaskap. Detta innebär att detaljplanerna för områden utanför tätorternas centrum ändras så att huvudmannaskapet övergår från kommunalt till enskilt.
- ◆ Kommunfullmäktige upphäver beslutet om att inte ta ut gatukostnadsersättning från fastighetsägare, fattar beslut om uttag av gatukostnadsavgift och börjar tillämpa de nya reglerna.

## Referenslista

### Litteratur

- Bexelius, V., Körlof, A. *Väglagarna* (2:a upplagan). Norstedts, Stockholm 1965.
- Didón, L U m fl. *Plan- och bygglagen*. Norstedts, Göteborg 1987.
- Eriksson, N., Klingberg, B., Knutsson, Å. *Projekt kommunal vägstrategi*. Presenterat vid förrättningsmannadagar och seminarier i Lantmäteriet, mars 1993.
- Gravenius, L. *Sparsam men hård kritik mot regeringsförslag*. Svensk Vägtidning 1/95 s 7.
- Johansson, A., Lundkvist, G. *Händelser, människor, miljöer i gamla Carlstad*. Gunnar Lundkvist reklam AB, Karlstad 1983.
- Karlstads kommun. *Årsredovisning för Karlstads kommun 1995*. Karlstad 1996.
- Kommunförbundet. *Aktuellt om gator och trafik* (meddelande 1994:58). Stockholm 1994.
- Kommunförbundet. *Gatukostnader - handledning vid uttag av anläggningskostnader för gator, parker och andra allmänna platser*. Stockholm 1982.
- Kommunförbundet. *Kommunernas väghållning 1995*. Kommentus, Stockholm 1996.
- Lantmäteriverket. *Anvisningar för tillämpning av anläggningslagen mm* (LMV-meddelande 1974:2).
- Lantmäteriverket. *Plangenomförande* (LMV-meddelande 1983:6 och 1983:7).
- Lantmäteriverket. *Boken om genomförande enligt plan- och bygglagen* (LMV-meddelande 1988:3).
- Magnusson, P. *Från handelsplats till storstad*. Enebyförlaget, Karlstad 1995.
- Moberg, O. *Karlstads historia. Del 4*. Nermans Trycksaker, Karlstad 1983.
- Ohlsson, S-O., Johansson, H. *Anläggningslagens tillämpning: Gemensamhetsanläggningar - problem och erfarenheter* (Byggforskningsrådets Rapport R107:1981). Stockholm 1981.
- Samuelsson, R. *Öppet krig om enskild väghållning efter budgetpropositionen?* Svensk Vägtidning 2/95 s 6-8.
- Samuelsson, R. *Stormvarning för Vägverket - men ljusa prognoser för små och enskilda vägar!* Svensk Vägtidning 5/95 s 8-9.
- Skagersjö, B. *Statsbidraget till enskild väghållning - halvering och kommunalisering?* Stadsbyggnad 1996:1 s 22-26.

Vägverket. *Statsbidrag till enskild väghållning* (Vägverkets rapport 1990:43). Borlänge 1990.

Vägverket. *Analys av bidrag till enskild väghållning* (Vägverkets rapport 1995/11). Borlänge 1995.

Österberg, T. *Samfälligheter - handbok för samfällighetsföreningar* (4:e upplagan). Liber, Stockholm 1993.

### Offentliga tryck och rättsfall

*CU 1973:33*. Civilutskottets betänkande med anledning av proposition 1973:160.

*Ds Bo 1984:9*. Gatukostnader - tillämpning av bestämmelserna om gatukostnader i byggnadslagen mm.

*Ds Kn 1979:3*. Ökat kommunalt väghållningsansvar.

*NJA 1983 s 188*.

*Prop 1939:250* med förslag till lag om enskilda vägar mm.

*Prop 1973:160* med förslag till anläggningslag mm.

*Prop 1980/81:165* om ändring i byggnadslagen (1947:385) mm.

*Prop 1985/86:1* med förslag till ny plan- och bygglag.

*Prop 1994/95:100* med förslag till statsbudget.

*SOU 1977:12*. Kommunal och enskild väghållning. Lagförslag och motivuttalanden av 1969 års vägutredning.

*SOU 1977:65*. Kommunal väghållning. Gatukostnadsutredningens slutbetänkande.

*SOU 1980:10*. Ökad kommunal självstyrelse. Statskontrollkommitténs slutbetänkande.

*SOU 1987:25*. Ökat kommunalt väghållningsansvar och nya finansieringsmöjligheter - en översyn av statlig, kommunal och enskild väghållning i tätorter. Betänkande av 1986 års vägutredning.

*SOU 1987:26*. Enskilda vägar: bilaga; förslag till inarbetning av anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter av bestämmelserna i enskilda väglagen om vägföreningar mm. Betänkande av 1986 års väghållningsutredning.

*SOU 1996:46*. Enskilda vägar. Betänkande av utredningen om översyn av lagstiftningen om enskilda vägar.

*SOU 1996:168*. Översyn av PBL och va-lagen. Slutbetänkande av plan- och byggutredningen.

*VVFS 1990:4*. Vägverkets föreskrifter om statsbidrag till enskild väghållning.

# Bilagor



## Bilaga 1

Förvaltningarnas arbetsuppgifter i samband med gatukostnadsärenden enligt kommunstyrelsens förslag till anvisningar för uttag av gatukostnader.

### Fastighetskontoret

- ansvarar för och tar fram gatukostnadsutredning
- informerar om gatukostnadsfrågorna vid markägarsamråd
- ställer ut gatukostnadsutredningen och utser en ansvarig kontaktman under utställningen
- tillser att fastighetsägarna får tillfälle att yttra sig och svarar på inkomna synpunkter
- sammanställer underlag för debitering samt debiterar fastighetsägarna
- handhar avbetalning och eventuellt anstånd

### Gatukontoret

- beräknar kostnader för gator och parker till underlag för bestämmande av kostnadsunderlaget
- avgör när gatorna är färdiga och meddelar detta till fastighetskontoret
- samråder med fastighetskontoret i framtagandet av gatukontorets verksamhetsplan

### Stadsplanekontoret (idag sammanslaget med stadsarkitektkontoret till stadsbyggnadskontoret)

- ansvarar för utställning av gatukostnadsutredning samtidigt med stadsplaneförslag
- ser till att markägarna informeras om gatukostnadskyldigheten vid plansamråd

### Stadsarkitektkontoret

- kontrollerar att gatukostnadskyldigheten fullgjorts vid bygglovsansökan
- bevakar att fastighetskontoret yttrar sig över gatukostnaderna i samband med bygglovsgivning och upprättande av nybyggnadskarta

### Stadsingenjörskontoret

- upprättar nybyggnadskarta
- ger synpunkter på möjliga avstyckningar vid upprättande av tomtillustration till stadsplan
- genomför tomtindelning och beräknar tomtarealer
- upprättar markägarförteckning

### Drätselkontoret (idag kommunstyrelsens ekonomiadministrativa enhet)

- bevakar debitering och avbetalning av gatukostnaderna
- förvarar säkerheter

### Stadskansliet (idag kommunstyrelsens sekretariat)

- vidtar erforderliga rättsliga åtgärder

### Energiverket

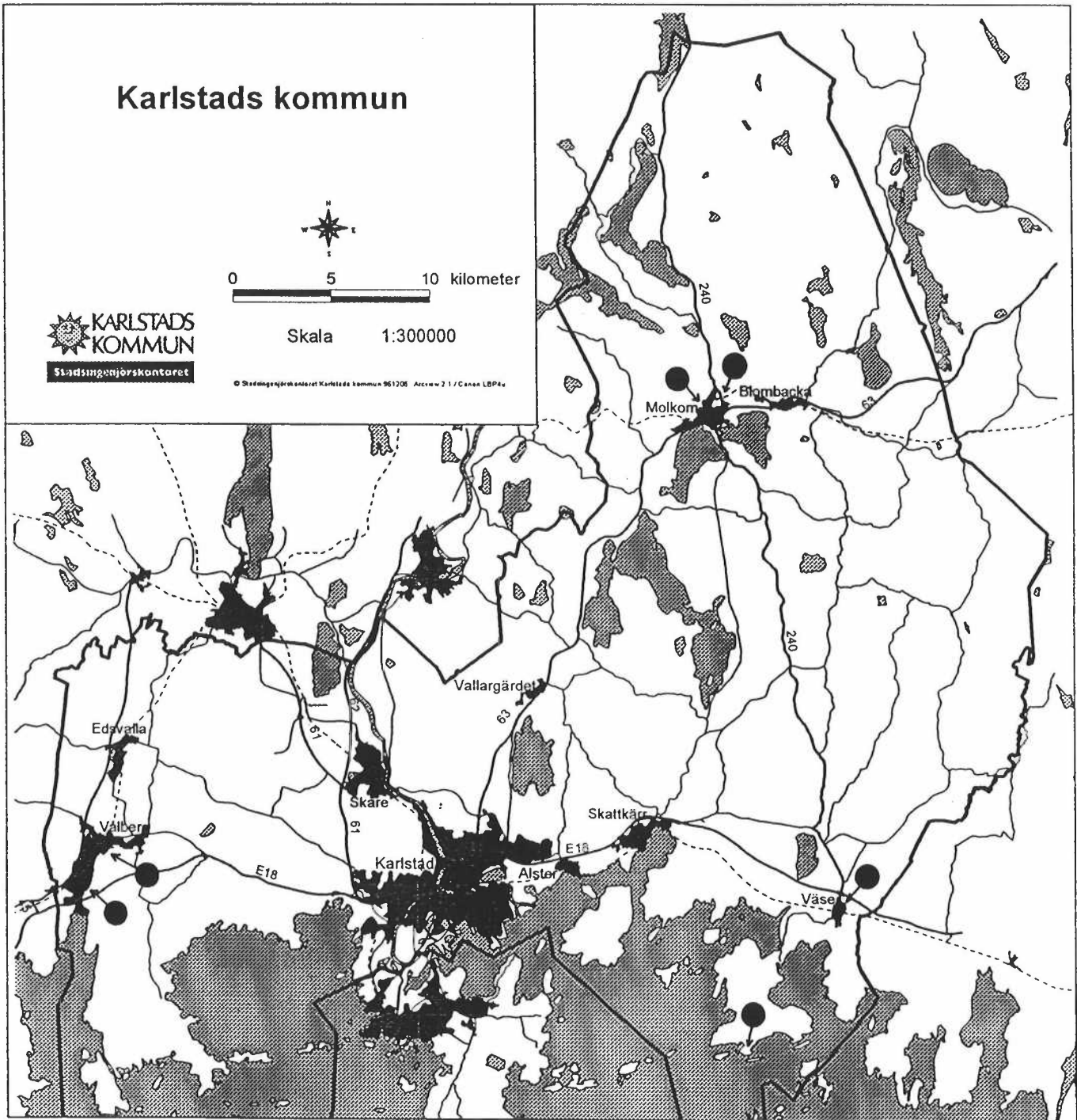
- beräknar kostnader för belysning till underlag för bestämmande av kostnadsunderlaget.



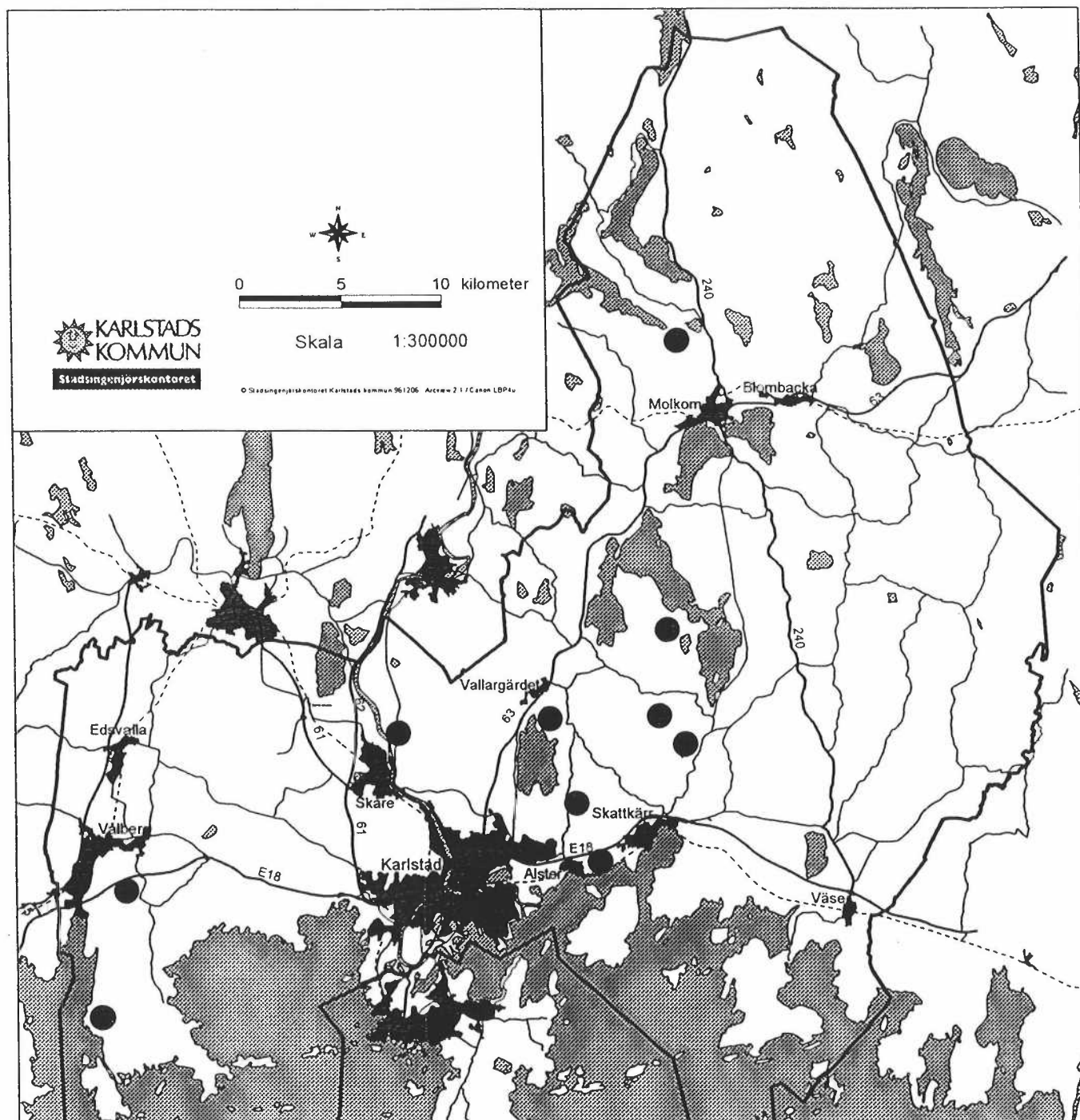


## Bilaga 2

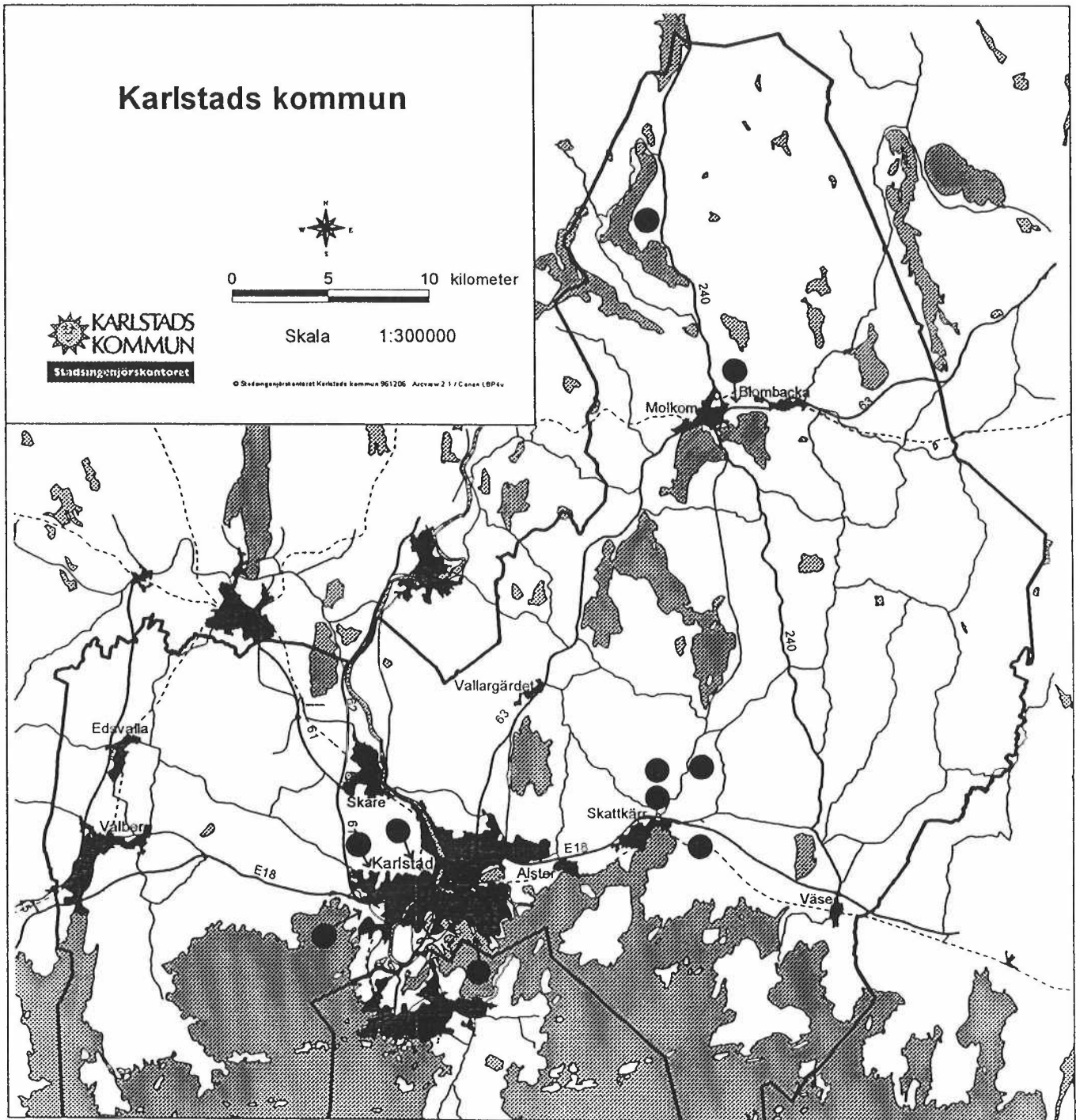
Översikt av de studerade vägföreningarnas lokalisering.



Översikt av de studerade vägsamfälligheternas lokalisering.



Översikt av de studerade gemensamhetsanläggningarnas lokalisering.





## Bilaga 3

## Sammanställning av vägföreningsstudie.

Vägförening	Bildad akt resp datum	Kartblad	Längd (meter)	Delningsgrund	Antal delägare vid bildandet	Statsbidrag	Väghållningsansvar	Planer (spl el dp)
Borsrud-Hulteby	17-S-500 1967-01-23	113 26	5 720	taxeringsvärde	96	ja	kommunen	inga spl eller dp inom området
Hovlanda	17-M-394 1967-10-06 ändrad 1780-85/9 1985-01-07	103 56	1 800	taxeringsvärde  fasta värden	24  36	nej	själva	inga spl eller dp inom området
Molkom	17-NYED-1203 1960-02-08	113 26	2 870	taxeringsvärde	371	ja	kommunen	stora delar är planlagda
Vålberg	17-O-220 1960-05-12	103 70	6 300	taxeringsvärde	445	nej	själva	stora delar är planlagda
Älvenäs	17-O-220 1960-05-12	103 70	10 060	taxeringsvärde	231	nej	själva	stora delar är planlagda
Väse stations-samhälle	17-O-949 1962-04-24	103 77	900	taxeringsvärde	175	ja	kommunen	stora delar är planlagda

## Sammanställning av vägsamfällighetsstudie.

Vägsamfällighet	Bildad akt resp datum	Kartblad	Längd (meter)	Delningsgrund	Antal delägare vid bildandet	Statsbidrag	Väghållningsansvar
Björnmossen	17-ÖSF-823 1951-03-05	103 86 103 96	2 035	tonkm	24	ja	kommunen
Bon	17-C-333 1963-04-17	103 93	2 620	tonkm	23	ja	kommunen
Busterud	17-D-168 1968-02-05	103 75	2 000	tonkm	42	nej	kommunen pga dp
Byn-Riksmysen	17-ALR-618 1953-11-05	103 85	960	tonkm	3	ja	kommunen
Hult-Lyckan och Hult-Gottmyren	17-ALR-610 1950-02-24	103 95 103 96	500 resp 900	tonkm	5	nej ja	själva kommunen
Nybacka	17-ALR-611 1950-01-30	103 94 103 95	1 500	privat upp- rättat förslag	11	ja	kommunen
Rörmyren-Humleviken	17-SEG-246 1958-12-27	103 60	1 160	tonkm	22	nej	själva
Segestad-Årtan-Årsås	17-T-560 1968-04-10 ändrad 17-N-38 1976-12-30	103 70	4 370	tonkm	20	ja	kommunen
Snårstad	17-ALR-605 1947-03-06	103 95 103 96 113 06	5 664	tonkm	41	ja	kommunen
Tjärn-Persbol-Södra Rådom	17-NYD-1199 1959-05-22	113 25 113 26	5 930	tonkm	37	ja	kommunen

## Sammanställning av gemensamhetsanläggningsstudie.

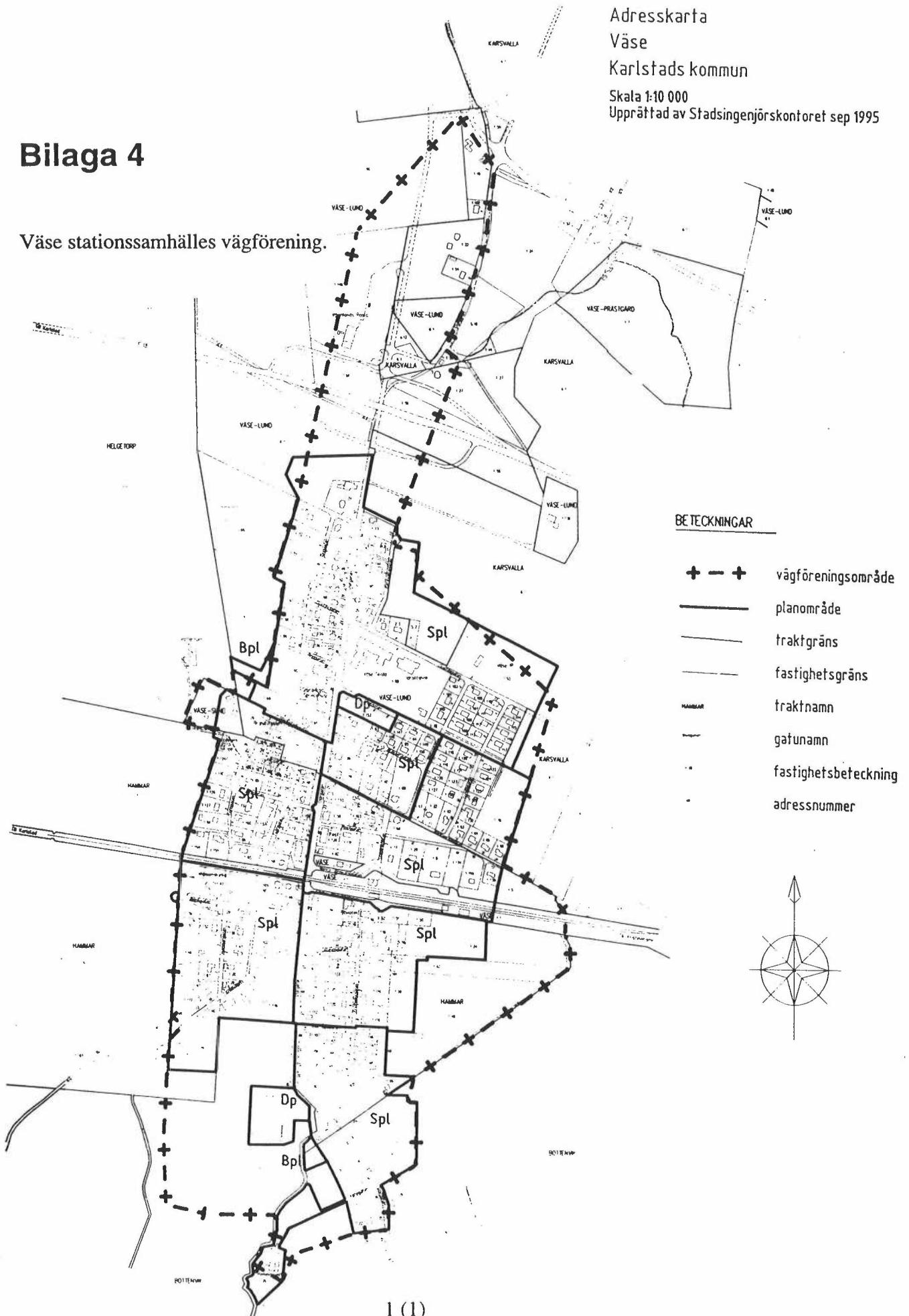
Gemensamhetsanläggning	Bildad akt resp datum	Ändamål	Delägare (enl akt)	Andelstal (enl akt)	Delningsgrund	Planer (spl el dp)
Barkassen ga:1	1780K-90/26 1990-05-07	in- och utfartsväg	Barkassen 7 Barkassen 8	1 1	lika mellan ingående fastigheter	spl
Björka ga:1	17-Z-765 1979-06-15	utfartsväg	Berg 6:1 Björka 1:2 Björka 1:3 Björka 1:4 Björka 1:6 Björka 1:11 Spånga 1:117 Spånga 2:1	32,4 5,6 4,7 7,8 7,3 41,6 0,0 0,6	tonkm	inga
Borserud ga:2	17-Å-2654 1981-02-06	tillfartsväg med vändplan	Borserud 3:31 Borserud 3:32 Borserud 3:33 Borserud 3:34 Borserud 3:35 Borserud 3:36 Borserud 3:37 Borserud 3:38	1/8 1/8 1/8 1/8 1/8 1/8 1/8 1/8	lika mellan ingående fastigheter, efter överenskommelse	inga
Bøj ga:2	1780-91/23 1991-06-26	utfartsväg	Bøj 1:53 Bøj 1:54 Bøj 1:55	1 2 3	ej redovisat	inga
Ekorren ga:1	1780K-26/85 1985-09-20	utfartsväg	Ekorren 8 Ekorren 11 Ekorren 12 Ekorren 13	8,0 12,4 32,9 46,7	bruksarean för bostäder och lokaler	spl
Fågelviks-Sundstorp ga:1	17-Y-46 1978-05-26	tillfartsväg med vändplan, vattentäkt, brunn mm	Sundstorp 2:2 Sundstorp 2:3	1/2 1/2	lika mellan ingående fastigheter	inga
Fågelviks-Sundstorp ga:2	17-Å-617 1979-12-14	ut- och tillfartsväg, dammanläggning	Sundstorp 1:18 Sundstorp 3:2 Sundstorp 3:3 Spånga 1:55 Spångadalens in-vallningsföretag	1,0 62,0 30,2 3,4 3,4	tonkm	inga
Klara ga:1	1780K-95/13 1995-03-06	gator, belysning, vattenledningar mm	Lansen 4 Vännen 10 Fanfaren 1 Klara 1:117	35 35 17 13	enl överenskommelse i exploateringsavtal	dp
Spiltan ga:1	1780K-95/33 1995-06-28	in- och utfartsväg, VA mm	Spiltan 8 Spiltan 9	4 5	antal lägenheter per styckningslott	dp
Örtenäs ga:1	17-Å-6842 1983-12-09	utfartsväg	Örtenäs 1:50 Örtenäs 1:55	40 60	ej redovisat	inga



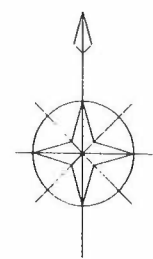
Adresskarta  
 Väse  
 Karlstads kommun  
 Skala 1:10 000  
 Upprättad av Stadsingenjörskontoret sep 1995

# Bilaga 4

Väse stationssamhälles vägförening.



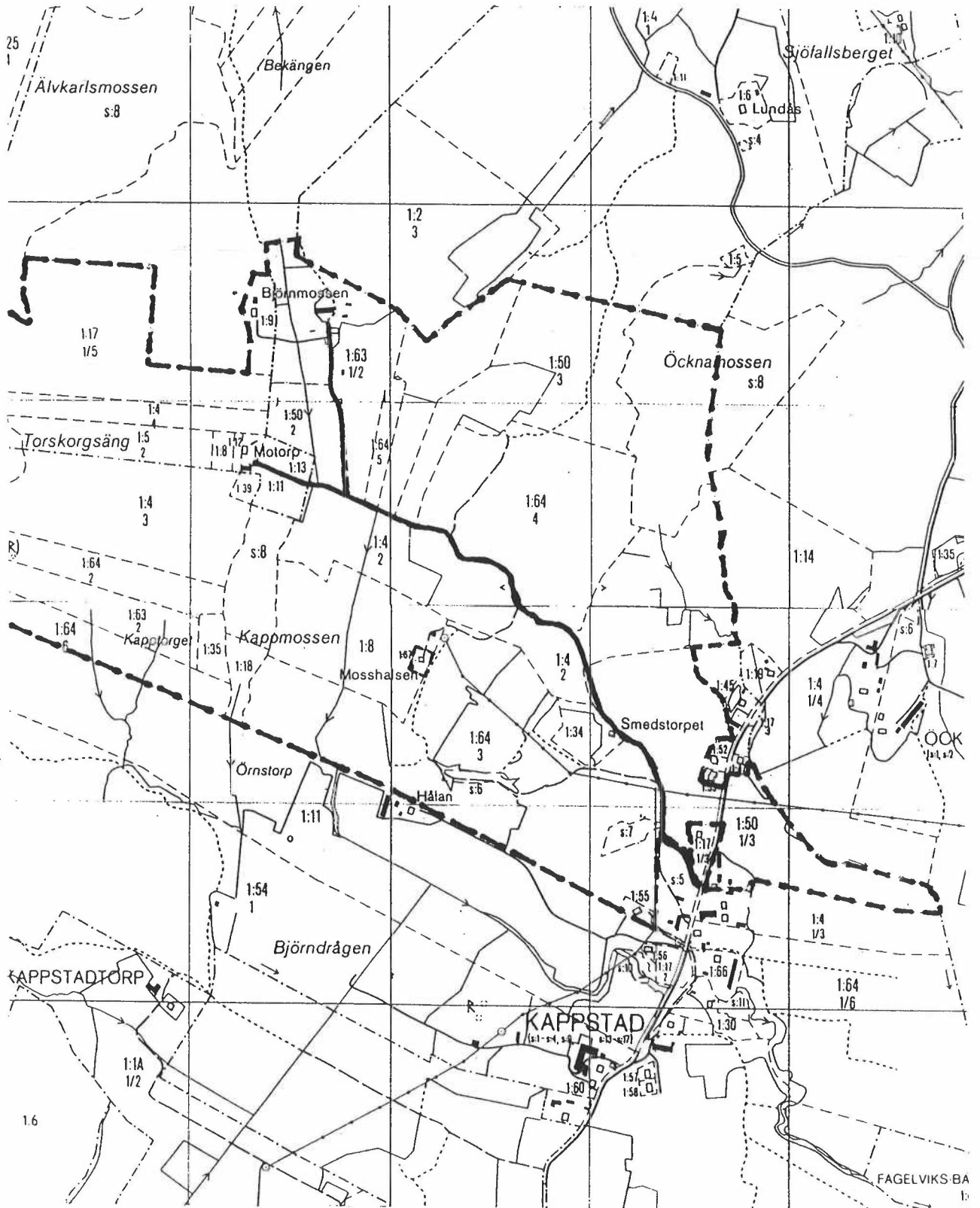
- BETECKNINGAR**
- + - + vägföreningsområde
  - planområde
  - traktgräns
  - fastighetsgräns
  - HAMBÅR traktnamn
  - gatunamn
  - fastighetsbeteckning
  - adressnummer







De fastigheter som är delägare i Björnmossen vägsamfällighet, inritade på aktuell ekonomisk karta.



## Förkortningar

AL	Anläggningslag (1973:1149)
ASP	Lag (1973:1151) om införande av anläggningslagen (1973:1149) och lagen (1973:1950) om förvaltning av samfälligheter
BL	Byggnadslagen (1947:385)
BS	Byggnadsstadgan (1959:612)
EVL	Lag (1939:608) om enskilda vägar
FBL	Fastighetsbildningslag (1970:988)
KL	Kommunallagen (1991:900)
LGA	Lag (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar
NRL	Lag (1987:12) om hushållning med naturresurser mm
PBL	Plan- och bygglagen (1987:10)
RL	Räntelagen (1975:635)
SF	Förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning
SFL	Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter
VAL	Lag (1970:244) om allmänna vatten- och avloppsanläggningar
VK	Väggörelsen (1971:954)
VTK	Vägtrafikkungörelsen (1972:603)
VägL	Väglag (1971:948)

