

# VÄGHÅLLARE INOM DETALJPLANERAT OMRÅDE

- VÄGHÅLLNING I OLIKA KOMMUNER

**Thomas Micha**

---

Lunds Universitet  
Lunds Tekniska Högskola  
Fastighetsvetenskap

Lund University, Sweden  
Lund Institute of Technology  
Department of Real Estate Science

---



ISRN/LUTVDG/TVLM 07/5148 SE

**Väghållare inom detaljplanerat område  
Väghållning i olika kommuner**

**Road administrator within detail developed plan  
Road administration in different municipalities**

---

**Examensarbetet utfört av/Masters of Science Thesis by**

Thomas Micha, Civilingenjörsutbildningen i Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

**Opponent/Opponents**

Fabian Kjessler, Civilingenjörsutbildningen i Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola  
Olle Winroth, Civilingenjörsutbildningen i Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

**Handledare/Supervisors**

Kristofer Törngård, Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola  
Göran Persson, Stadsbyggnadskontoret, Kristianstads kommun

**Examinator/Examiner**

Klas Ernard Borges, Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola

**Sökord**

Anläggningslagen, detaljplan, huvudman, plan- och bygglagen, väghållning och väglagen

**Keywords**

Joint Facilities Act, Detail plan, principal, Planning- and Building Act, Road administration and Roads Act

---

ISRN/LUTVDG/TVLM 07/5148 SE



## Förord

Att kunna färdas och förflytta sig har alltid varit ett viktigt och primärt mål för människan. Idag är våra vägar och järnvägar de viktigaste färdvägarna. Dagligen använder de flesta invånare vägnätet i Sverige för att ta sig till skolan, arbetet, affären eller till någon fritidsaktivitet. Ibland reser vi längre; vi hälsar på bekanta eller åker på semester för att utforska andra delar av världen. Vi är därför beroende av ett vägnät, vägar, gator och gång- och cykelbanor, med god standard som är framkomliga och är välskötta men som inte tar för stora ekonomiska resurser i anspråk. Hur detta uppnås är en balansgång mellan, dels olika aktörer, dels olika resurser. Några av de aktörer som finns är de olika huvudmän som bygger, underhåller och sköter om vägarna.

Iden till denna rapport, att undersöka hur kommuner väljer och utformar huvudmannaskap på allmänna platser, fick jag av Göran Persson på Stadsingenjörskontoret i Kristianstad.

Mina handledare har varit Kristofer Törngård, Fastighetsvetenskap Lunds Tekniska Högskola samt Göran Persson, Stadsingenjörskontoret i Kristianstad. Jag vill härmed tacka för all den hjälp, stöd och information ni gett mig samt alla de värdefulla synpunkter och tips som varit mig behjälpligt för att föra arbetet framåt.

Jag vill även tacka min examinator Klas Ernard Borges, Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola samt mina opponenter Fabian Kjessler och Olle Winroth lantmäteriprogrammet på Lunds Tekniska Högskola.

Samtidigt vill jag tacka all personal på Stadsbyggnadsavdelningen i Staffanstorps kommun, Miljö- och Stadsbyggnadsförvaltningen i Vellinge kommun och Stadsingenjörskontoret i Kristianstad för all hjälp och det vänliga bemötande jag fick när jag utförde mina inventeringar hos er.

Jag vill också tacka alla som låtit sig intervjuas av mig, företrädare för kommuner, organisationer och enskilda väghållare. Era svar och synpunkter har varit till stor hjälp i mitt arbete.

Slutligen vill jag tacka min familj och mina vänner för att ni ställt upp för mig och stått ut med mig under denna period.

Ystad            2007-05-30

*Thomas Micha*



## Sammanfattning

Det är viktigt för ett lands utveckling och välstånd att det finns bra och välfungerande kommunikationer. Ett vägnät med god standard är ett av kommunikationssätten. I Sverige finns statliga, kommunala och enskilda huvudmän som ansvarar för byggnation, underhåll och skötsel av vägarna.

I denna rapport har undersökts hur väghållning sker inom detaljplanerat område. Huvudregeln i PBL 6:26 (plan- och bygglagen) förutsätter att det skall vara kommunal väghållning på allmänna platser som gator, torg, parker, parkeringsplatser och gång- och cykelvägar. Undantag från regeln får ske om det finns särskilda skäl. Detta sker främst vid planering av nya bostadsområden, industrier, eller om befintlig landsbygdsbebyggelse skall detaljplaneras. Då fritidsbebyggelse permanentas har många kommuner valt att tillåta andra väghållare. Tillämpningen av PBL i huvudmannaskapsfrågan skiljer sig mellan olika kommuner och med tiden.

Inom områden som upprättats med enskilt huvudmannaskap enligt äldre lagstiftning eller PBL är ansvaret reglerat på olika sätt alltifrån välfungerande gemensamhetsanläggningar med aktiva samfällighetsföreningar, via olika former av frivilliga sammanslutningar till ingen organiserad väghållning alls. Detta har ibland medfört problem när lantmäteriförrättningar utförts.

Syftet med rapporten var att undersöka vem som är väghållare i områden inom detaljplan för att se hur tillämpningen av lagen blivit i kommunerna samt kommunens motivering då annan än denne är väghållare. Anledningen till detta är att det finns indikationer på att kommunen ibland inte följer PBL och/eller detaljplanerna. Skillnader mellan olika kommuner har studerats. Till underlag i rapporten har tre kommuner i Skåne län valts ut; Kristianstad, Staffanstorps och Vellinge.

Rapporten behandlar den lagstiftning som berör olika huvudmannaskap PBL, väglagen, anläggningslagen samt lag om förvaltning av samfälligheter. Dessutom har byggnadslagen från 1947, övergångsregler till PBL samt propositionen om förslag till ny plan- och bygglag från 1985 studerats. Eftersom det finns problem med den nuvarande plan- och bygglagen har en kommitté sett över denna lag och föreslagit förändringar, bland annat beträffande hur väghållning kan ske. Detta har också behandlats i rapporten.

En omfattande undersökning gjordes av kommunerna med intervjuer med dess representanter och inventering av planer. Syftet med intervjuerna var att få en bild av synsätten hur planer upprättas och tillämpas. Resultatet visade att det finns skillnader hur lagen tolkas, planer upprättas och i vilken omfattning enskilt huvudmannaskap förekommer samt hur dessa motiveras. I kommunerna förekommer flera typer av planer, avstyckningsplaner, byggnadsplaner, stadsplaner från den äldre lagstiftningen och detaljplaner som antagits enligt PBL. Stadsplaner förutsatte kommunalt ansvar för väghållningen och i samtliga fall upprätthålls detta. Inom avstycknings- och byggnadsplaner innebar i regel att enskilt huvudmannaskap skulle finnas, men i Staffanstorps kommunen i de större tätorterna tagit på sig ansvaret för väghållningen inom dessa planer. Sedan PBL trädde ikraft finns bara detaljplaner som reglerar markanvändning. De flesta detaljplaner som antas har kommunal väghållning men tendensen är att det blir vanligare med enskild huvudman eller att det endast blir kvartersmark. Det finns flera orsaker till val av enskild huvudman eller kvartersmark. De vanligaste är ekonomiska eller organisatoriska, men även lokala traditioner har betydelse. Intervjuer med enskilda väghållare genomfördes också för att få synpunkter på deras roll som

väghållare. Överlag var de positiva till enskild väghållning och ville inte att kommunen tog över, trots att det finns ett flertal problem.

Rapporten visar att det finns problem med dagens utformning av plan- och bygglagen med avseende på huvudmannaskapet, framförallt hur 6:26 är utformad. Lagen är otydlig hur särskilda skäl skall anges eller vad det innebär, när annan än kommunen är huvudman, eftersom det inte finns tydliga regler eller bestämmelser. Detta innebär att intentionerna med PBL inte uppfylls då kommuner kan anta planer med enskild huvudman på allmänna platser eller kvartersmark. Anledningen är att kommunerna ofta vill slippa undan ansvaret för väghållningen. Otydligheten i PBL har inneburit att motiveringarna för särskilt skäl blivit mycket bristfälliga om de överhuvudtaget finns några. Med en tydligare lagstiftning om val av huvudman och hur fördelning sker skulle konsekvenserna för kommun, staten, fastighetsägare och väghållare bli tydligare och medföra färre komplicerade situationer när planerna vunnit laga kraft.

Vidare i rapporten har ekonomiska konsekvenser och ansvarsförhållanden behandlats som berör väghållning för statliga, kommunala och enskilda vägar. Beroende på var och hur väghållningen är organiserad och finansierad varierar förutsättningarna hos de olika väghållarna. Detta medför att vägnätets standard kan variera beroende på vem som är väghållare.

## Abstract

It's important for the development of a country, that there is a good communication standard. In Sweden the state, municipalities and individual principals are responsible for construction work and management of the roads.

In this report it has been examined how road administration within detail planned areas are kept. The main rule in the Planning and Building Act (6:26 PBL), requires to provide municipal road administration on general places as streets, squares, parks, parking places and pedestrian- and cycle paths. Exceptions from the rule are permitted if there are special reasons. This occurs foremost by planning of new neighbourhoods, industries or, by existing countryside settlement, which are to be detail planned. When leisure houses have to be permanent, many local authorities select to permit other road organizer. The application of the PBL about the responsibility question differs between various municipalities and after time being.

Within areas that have been established by individual principals according to older legislation or PBL, the responsibility is regulated in various ways. From well serving common facilities with active joint property management associations, via different shapes of voluntary associations to no organized road administrations at all. This has sometimes caused problems when surveying was carried out.

The aim with the report was to examine who are the responsible administrators in areas within detailed development plans in order to see how the applications of the law become when others are taking over the road administration. The reason for this is that there have been indications that the municipality sometimes does not follow PBL and/or the detailed development plans. Differences between various municipalities have been studied. Three municipalities have been selected, Kristianstad, Staffanstorps and Vellinge.

The report deals with the legislation that concern various responsibilities Planning- and Building Act, Road law, Joint Facilities Act and Joint Property Units Act. Even older legislation and transition regulations to PBL have been studied. Since there are problems with the current PBL, a committee has reviewed this law and suggested changes, among other things concerning how road administration can be held. This has also been treated in the report.

Plans have been examined in the municipalities and interviews with its representatives have been done. The aim of the interviews was to get an idea of the positions how plans are established and applied. The result shows that there are differences in how the law is interpreted; plans are established, to what extent individual responsibility exists and how these are justified. In the municipalities several types of plans occur; division plans, building plans, town plans from the older legislation and detailed development plans have been assumed according to PBL. Town plans required municipally responsibilities for the road attitude, and in all cases this is maintained. Within division- and building plans there should be individual responsibility, but in Staffanstorps the municipality has taken the responsibility for the road administration in the built up areas. Since PBL gained legal force it regulates land use only by detailed development plans. Most detailed development plans are assumed to have municipal road administration, but the tendency is that it becomes more common with individual principals or that it only becomes block land. There are several reasons to choose individual principals or block land. The most common are economical or organizational administration, but also local traditions have importance. Interviews with individual road



administrators were also carried out in order to get views on their roles as road administrators. They were generally positive to individual road administration and did not want the municipality to take over.

The report shows that there are problems with today's formulation of Planning and Building Act with respect to the responsibility, above all how 6:26 is formulated. The law is unclear how special reasons will be stated, or what it means, when other than the municipality is the principal, since there are no clear rules or provisions. This means that the intentions with PBL are not fulfilled when municipalities can assume plans with individual principals on general places or block land. The reason is that the municipalities often want to avoid the responsibility. The uncertainty in PBL has meant that the justifications for special reasons become very inadequate if there are any at all. With a clearer legislation about choices of responsible authority and how distribution is done, the consequences for municipality, the State, real-estate owners and road organizer would become clearer and it would mean fewer complicated situations when the plans gained legal force. Furthermore, economic consequences and responsibility relations have been treated that concerns road administration for State, municipal and individual roads. Depending on where and how the road administration is organized and financed the conditions varies at the different road administrators. This means that the standard of the road network can vary depending on the kind of road administrator.

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	15
1.1	Bakgrund .....	15
1.2	Syfte.....	15
1.3	Frågor.....	15
1.4	Metod.....	16
1.5	Avgränsningar .....	16
2	Begreppsbeskrivning.....	17
2.1	Vägotyper .....	17
2.2	Väghållning .....	17
2.3	Plantyper.....	18
2.4	Övriga begrepp .....	19
3.	Fakta och underlag .....	21
3.1	Väghållare.....	21
3.1.1	Vägnätet .....	21
3.1.2	Väghållning .....	21
3.1.3	Staten.....	22
3.1.4	Kommun.....	22
3.1.5	Enskilda.....	23
3.2	Lagstiftning.....	25
3.2.1	Inledning.....	25
3.2.2	Plan- och bygglagen .....	25
3.2.3	Byggnadslagen .....	26
3.2.4	Övergångsregler .....	27
3.2.5	Proposition om ny plan- och bygglag .....	28
3.2.6	PBL-utredningen 2005 .....	28
3.2.7	Väglagen.....	29
3.2.8	Anläggningslagen.....	29
3.2.9	Lag om förvaltning av samfälligheter .....	30
3.3	Mer om väghållning.....	30
3.3.1	Grundregler för allmänna och enskilda vägar .....	30
3.3.2	Kostnader och finansiering.....	30
3.3.3	Konsekvenser för fastighetsägare.....	32
3.3.4	Andra faktorer än kostnader .....	33
3.3.4.1	Föreningsstämma och styrelsens sammansättning.....	33
3.3.4.2	Ansvar och engagemang .....	34
3.3.4.3	Trafiksäkerhet .....	35
3.3.4.4	Tillgänglighet och trafikregler .....	35
4.	Beskrivning av kommunerna .....	37
4.1	Inledning.....	37
4.2	Läge, areal och befolkning .....	37
4.3	Politik och näringsliv mm.....	39
4.3.1	Kristianstad.....	39
4.3.2	Staffanstorp .....	40
4.3.3	Vellinge .....	40

5.	Väghållningen i kommunerna .....	41
5.1	Inledning.....	41
5.2	Kommunernas ståndpunkter .....	42
5.2.1	Kristianstad.....	42
5.2.2	Staffanstorps .....	43
5.2.3	Vellinge .....	45
5.3	Resultat av inventering av detaljplaner .....	46
5.3.1	Kristianstad.....	47
5.3.2	Staffanstorps .....	50
5.3.3	Vellinge .....	53
5.4	Intervjuer med enskilda väghållare.....	56
5.5	Exempel från Simrishamn .....	57
6.	Diskussion .....	59
7.	Analys.....	63
7.1	Inledning.....	63
7.2	Analys av lagstiftningen .....	63
7.3	Väghållare i kommunerna .....	66
7.4	Kommunernas motiveringar och plan- och bygglagens intentioner.....	68
7.5	Orsaker till att kommun inte är väghållare .....	68
7.6	Skillnader och likheter i de undersökta kommunerna .....	69
7.7	Kostnader och ekonomiska konsekvenser för väghållare.....	70
7.8	Ansvar och konsekvenser .....	71
7.9	Kommentarer till analys och faktaunderlag.....	73
8.	Slutsats .....	75
9.	Källförteckning.....	77
9.1	Litteratur .....	77
9.2	Elektroniska källor.....	77
9.3	Lagtexter, propositioner och betänkanden.....	79
9.4	Artiklar.....	80
9.5	Intervjuer .....	80
	Bilaga 1 Tätortsgrad i respektive tätort.....	81
	Bilaga 2 Mandatfördelning kommunvalen 1998 – 2006.....	83
	Bilaga 3 Bidrag till enskilda vägar Kristianstads kommun.....	85
	Bilaga 4 Bidragsregler för väghållning .....	87
	Bilaga 5 Bidrag till gator och vägar för Vellinge kommun.....	89
	Bilaga 6 Gällande planer i Kristianstads kommun.....	93
	Bilaga 7 Gällande planer i Staffanstorps kommun.....	95
	Bilaga 8 Gällande planer i Vellinge kommun .....	97
	Bilaga 9 Frågor till väghållare – Samfällighetsföreningar .....	99

## Förkortningar

AL	Anläggningslag (SFS 1973:1149)
BL	Byggnadslag (1947:385)
bpl	Byggnadsplan
dp	Detaljplan
LGS	Lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning (1998:814)
MB	Miljöbalk (1998:808)
ob	Områdesbestämmelse
PBL	Plan- och bygglag (1987:10)
PBL-propositionen	Prop. 1985/86:1 med förslag till ny plan- och bygglag
prop.	Proposition
REV	Riksförbundet Enskilda Vägar
SCB	Statistiska Centralbyrån
SFS	Svensk författningssamling
SKL	Sveriges Kommuner och Landsting
SOU	Statens offentliga utredningar
spl	Stadsplan
Trafikförordning	Trafikförordningen (SFS 1998:1276)
Väglagen	Väglag (1971:948)
öp	Översiktsplan



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Inom områden med detaljplan har svenska kommuner möjlighet att överlåta huvudmannskapet för vägar, gator och andra allmänna platser till andra huvudmän än kommunen. Detta kan ske vid planering av nya områden, industrier och bostadsområden eller om befintlig bebyggelse skall detaljplaneras. Det förekommer också att många kommuner valt att tillåta andra väghållare när fritidsbebyggelse har permanentats. Olika huvudmannskap kan således väljas. Privata väghållare kan finnas inom kvartersmark, men även för gemensamt ägda/sköta vägar. I varje kommun finns specifika skäl till att använda sig av endera formen för väghållning.

Plan- och bygglagen (PBL) förutsätter att huvudmannskap för allmän plats är kommunalt, såvida inte särskilda skäl talar för annat. Enligt reglerna i 6:26 PBL ville lagstiftarna till skillnad från tidigare praxis få en tydlighet hur huvudmannskapet regleras för allmänna platser.

Inom de gamla byggnadsplanområdena liksom nya områden utan kommunalt huvudmannskap är ansvaret för väghållningen reglerat på olika sätt, alltifrån välfungerande gemensamhetsanläggningar med aktiva samfällighetsföreningar, via olika former av frivilliga sammanslutningar till ingen organiserad väghållning alls. Diverse informella eller avtalsreglerade kommunala insatser finns också i det enskilda vägnätet inom plan. Även bidrag från kommuner har betydelse.

Initiativet till detta examensarbete väcktes av Göran Persson, Lantmäterimyndigheten på Stadsbyggnadskontoret i Kristianstads kommun. Lantmäterimyndigheten var intresserad av att se hur tillämpningen av lagen blivit i kommunen, framförallt beträffande enskilt huvudmannskap. Anledningen var att det finns indikationer på att kommunen ibland inte följer PBL och/eller detaljplanerna. Problem har uppstått när lantmäteriförrättningar utförts.

## 1.2 Syfte

Syftet med examensarbetet är att undersöka vem som är väghållare i områden inom detaljplan, samt kommunens motivering då annan än kommunen är väghållare. Dessutom skall undersökas om skillnader finns mellan olika kommuner.

## 1.3 Frågor

För att lättare kunna strukturera arbetet och få veta vilken information som söks redogörs här några frågor som behandlas under arbetet.

- Vilken lagstiftning berörs och vad säger den?
- I de undersökta kommunerna, vilka väghållare finns och om de inte är kommunala hur lyder motiveringen?
- Överensstämmer kommunernas motiveringar med PBL: s intentioner?
- Vilka är orsakerna till att en kommun inte alltid står för väghållningen?
- Vilka skillnader och likheter finns mellan de undersökta kommunerna?
- Vilka kostnader åligger en väghållare och hur kan de fördelas?
- Vilket ansvar har och vilka konsekvenser finns för en väghållare?

## **1.4 Metod**

För att uppnå syftet med examensarbetet och svara på frågorna ovan skall lagar och förarbeten till lagar studeras, de olika kommunerna undersökas, samt slutligen en analys och sammanställning presenteras.

De lagar som skall studeras är byggnadslagen (BL) från 1947, PBL från 1987 samt övergångsregler. Dessutom skall regeringens proposition studeras, som låg till grund för PBL. Även den senaste PBL-utredningen skall studeras för att se hur frågan kan komma att lösas i framtiden. Ytterligare lagar som skall behandlas är bl.a. väglagen och anläggningslagen (AL).

Själva fallstudien inleds med en presentation av kommunerna. Därefter kommer arkivforskning att genomföras och intervjuer hållas med väghållare och kommunala myndigheter. Där går jag systematiskt igenom frågeställningarna kommun för kommun. Med arkivforskning åsyftas att studera detaljplaner, byggbestämmelser, planbeskrivningar eller andra handlingar som reglerar väghållningen inom specifika områden i respektive kommun. Tillvägagångssättet i arkivforskningen beskrivs närmare i kommande kapitel.

Slutligen skall en analys och sammanställning göras av materialet som erhålls. Där skall jag försöka besvara frågorna ovan med utgångspunkt från den information och kunskap som erhålls under studien.

## **1.5 Avgränsningar**

I inventeringen har jag valt att begränsa mig till studier av tre kommuner i Skåne län. Andra begränsningar är att jag valt att inte titta på kvartersmark inom detaljplan eller områdesbestämmelser samt inte behandla ekonomin i planer och anläggningsamfälligheter. Urvalet av dessa kommuner har gjorts i samråd med min handledare på LTH.

## **2 Begreppsbeskrivning**

### **2.1 Vägtyper**

#### **Väg**

Väg består av körbana, vägren och övriga väganordningar.

#### **Allmän väg**

Allmän väg är enligt väglagen väg som hålls av staten eller kommun.

#### **Gata**

Är lokala vägar inom samhällen och regleras enligt PBL. Väghållare kan vara kommun eller enskilda.

#### **Enskild väg**

Enskild väg är den som inte är allmän väg eller gata och där väghållaren är en enskild fastighetsägare eller en samfällighetsförening.

#### **Väghållning**

Väghållning omfattar byggande och förvaltning samt drift och underhåll av väg. Vid utförande av väghållning skall hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. Dessutom skall en estetisk utformning eftersträvas. Väghållning regleras i 4 § väglagen.

#### **Väghållare**

Den som ansvarar för drift och underhåll av allmän plats, t.ex. att vägen är farbar. Staten, kommuner och enskilda kan vara väghållare.

### **2.2 Väghållning**

#### **Kommunalt huvudmannaskap**

Huvudmannaskap inom detaljplanerat område där en kommun är väghållare enligt huvudregel i PBL.

#### **Enskilt huvudmannaskap**

Huvudmannaskap inom detaljplanerat område där en enskild fastighetsägare eller en samfällighetsförening är väghållare enligt PBL.

#### **Gemensamhetsanläggning**

Gemensamhetsanläggning är en anläggning som utnyttjas för stadigvarande bruk av två eller flera fastigheter. Exempel på gemensamhetsanläggningar är grönområden, parkeringsplatser, garage och vägar. Det är själva fastigheterna, oberoende av vem som äger dessa, som har del i en gemensamhetsanläggning. Att en fastighet deltar i en gemensamhetsanläggning innebär att fastighetsägaren har en rätt att nyttja anläggningen men även en skyldighet att bidra till kostnaderna för anläggningens utförande och drift.

Förrättning genomförs efter ansökan av de fastighetsägare som nyttjar anläggningen och inrättas enligt AL genom en lantmäteriförrättning. En gemensamhetsanläggning kan förvaltas av en samfällighetsförening eller direkt av fastighetsägarna.



## Samfällighetsförening

En samfällighetsförening regleras av lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL) och bildas i samband med att en gemensamhetsanläggning inrättas. Den kan också bildas i efterhand. Samfällighetsförening är en förvaltningsform för en gemensamhetsanläggning. Ägare till de fastigheter som har del i anläggningen blir automatiskt medlemmar i föreningen. Samfällighetsföreningar bildas genom att sammanträde hålls med berörda fastighetsägare. Mötet leds av Lantmäterimyndigheten. Vid sammanträdet fastställs bl. a stadgar för föreningen.

## Vägföreningar och vägsamfälligheter

Vägföreningar och vägsamfälligheter bildades enligt lagen om enskilda vägar (EVL) som har upphört att gälla. Numera bildas istället gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening för vägar som är gemensamma för flera fastigheter. Genom övergångsregler är vägföreningar och vägsamfälligheter samfällighetsföreningar.

## 2.3 Plantyper

### Översiktsplan

En översiktsplan skall finnas i varje kommun och täcka hela kommunen (1 kap 3 § PBL). Den skall visa markanvändningen för hela kommunen och vara underlag till bygglov, marklov samt visa hur kommunen tänker tillgodose olika intressen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men är en vägledning om vilka intentioner en kommun har.<sup>1</sup>

### Detaljplan

Detaljplanen är ett instrument för kommunen att förverkliga sin bebyggelsepolitik. I en detaljplan anges hur marken skall användas såväl för mark som för byggnationer eller andra anläggningar inom ett område. En detaljplan måste upprättas om det medför större förändringar på bebyggelsen eftersom hänsyn alltid måste tas till den omgivande miljön. Detaljplaner regleras enligt 5 kap PBL och är juridiskt bindande. Detaljplaner skall ha en genomförandetid på 5-15 år. Därefter kan planen ersättas, ändras eller upphävas. Görs inget fortsätter den gamla att gälla tills en ny plan antas. En detaljplan kan vara utformad på många sätt, den kan alltifrån bara ange ändamål till att vara mycket detaljerad. Det är en avvägning hur mycket som skall regleras. I detaljplanen bestäms om kommunen eller de enskilda fastighetsägarna skall vara ansvariga (huvudman) för drift och underhåll av gator, torg och grönområden s.k. allmänna platser.

Före 1987 kallades en sådan plan för stadsplan om kommunen var huvudman för allmän plats och för byggnadsplan om kommunen inte var huvudman.<sup>2</sup>

Detaljplanens huvudsakliga syften är att:

- garantera olika intressenters insyn och inflytande,
- ge kommunen bättre beslutsunderlag och
- förenkla lovhanteringen.

Situationer då man enligt lag (5 kap 1 § PBL) skall reglera marken genom detaljplan, såvida inte reglering skett genom områdesbestämmelser, är:

- ny sammanhållen bebyggelse, dvs. bebyggelse som kräver gemensamma anordningar och/eller behöver flera frågor lösta i ett sammanhang,

<sup>1</sup> Bengtsson, B (2000), *Speciell fastighetsrätt*, s. 50

<sup>2</sup> Boverket (2002), *Boken om detaljplan och områdesbestämmelser* s. 7 m.fl.

- ny enstaka byggnad som får betydande inverkan på omgivningen genom sin användning (exempelvis industrier, varuhus eller andra anläggningar) som förläggs på ett eftertraktat område eller om tillkomsten av byggnaden/anläggningen inte kan ske enbart genom byggnadslov/förhandsbesked.
- i bebyggelse som skall förändras eller bevaras om regleringen behöver ske i ett sammanhang.

### Områdesbestämmelser

Alternativet till detaljplan är områdesbestämmelser. De används inom begränsade områden för att säkerställa syftet med översiktsplanen. Områdesbestämmelser skall användas till för att reglera mark- och vattenanvändning samt bebyggelsemiljöns egenskaper.

Medan en detaljplan reglerar större förändringar kan en områdesbestämmelse reglera mer hur administrationen i ett område skall ske eller om det är en kontroversiell del av översiktsplanen och man behöver bindande beslut. Precis som detaljplan har områdesbestämmelser direkta rättsverkningar mot markägarna.<sup>3</sup>

Områdesbestämmelser har inte alltid lika långtgående rättsverkningar som en detaljplan. Till skillnad från detaljplan får ingen uppdelning i kvarter och allmän plats göras, där finns ingen lösenrätt av mark. Dessutom kan allmänna platser och huvudmannaskap inte redovisas i en områdesbestämmelse.

### Stadsplan

I den tidigare lagstiftningen, byggnadslagen från 1947, som föregick PBL fanns stadsplaner och byggnadsplaner (se nedan). Stadsplanen reglerade vilken bebyggelse som får finnas inom staden. Här är kommunen huvudman för allmänna platser.

### Byggnadsplan

I samma lagstiftning som stadsplaner reglerades också byggnadsplanen. Skillnaden är att annan än kommunen är huvudman för allmänna platser.

## 2.4 Övriga begrepp

### Lantmäteriförrättning

En lantmäteriförrättning innefattar alla de arbeten som utförs när fastigheter eller rättigheter till fastigheter bildas, ändras eller ska samverka om gemensamma behov mm. Förrättningen påbörjas genom en skriftlig ansökan hos lantmäterimyndigheten.

### Tätort

Som tätort räknas en samling byggnader inom ett område med högst 200 m mellan husen och med mer än 200 personer. Understiger invånarantalet 200 är det en småort.

### Tätortsgrad

Tätortsgraden är den andel av kommunens totala folkmängd som bor i tätorter.

<sup>3</sup> Boverket s. 15



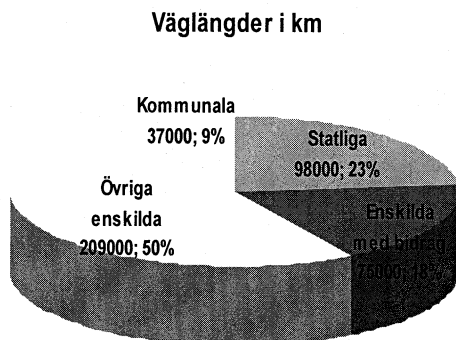
### 3. Fakta och underlag

#### 3.1 Väghållare

##### 3.1.1 Vägnätet

Ett väl fungerande vägnät är nödvändigt för ett land som Sverige och många tar också det som en självklarhet att här finns bra och farbara vägar. I princip berörs alla i Sverige av vägnätet och använder det dagligen på något sätt. Men för att alla vägar skall kunna finansieras, skötas och underhållas finns flera olika väghållare. Sveriges vägnät är uppdelat i statliga, kommunala och enskilda vägar.

Totalt finns ca 419000 km väg i Sverige, där 98000 km består av statliga vägar 37000 km kommunala gator och vägar och cirka 284000 km enskilda vägar. Av de enskilda vägarna utgår statsbidrag endast till 75000 km. Diagrammet nedan visar fördelningen.



Fördelning mellan olika huvudmannaskap för Sveriges vägar

##### 3.1.2 Väghållning

Olika aktörer finns som är väghållare. För det nationella och regionala vägnätet står oftast staten som huvudman. Vissa undantag och avvikelser kan förekomma då kommuner kan vara väghållare. Regeringen kan besluta att kommun skall vara väghållare inom visst område (väghållningsområde) eller vissa vägar. De allmänna vägarna byggs och sköts av antingen kommunen eller staten. De flesta gator och vägar inom tätorterna är kommunala, där respektive kommun har väghållansvar för dessa. Några kommuner har dock valt att lägga ut ansvaret för delar av allmänna vägnätet och platsmarken på enskilt huvudmannaskap med gemensamhetsanläggningar som huvudmän.

Det övergripande ansvaret för vägnätet i Sverige har Vägverket som är en statlig myndighet med bred verksamhet och vitt skilda arbetsuppgifter. Verkets främsta uppgift är ge medborgarna och näringslivet bra förutsättningar att göra resor och utföra transporter på landets vägnät. Detta uppnås genom att skapa ett effektivt, säkert och miljöanpassat vägtransportsystem. De skall även bygga, underhålla och sköta allmänna vägar. En annan viktigt uppgift för Vägverket är att vara behjälplig vid samhällsplanering.

Vid planering av väg måste vägens olika funktioner beaktas. En väg har tre funktioner, som utfartsväg, som uppsamlingsväg och som genomfartsled. Därför är det av yttersta vikt att en väg utförs på ett godtagbart sätt och därefter sköts.<sup>4</sup>

Drift avser kortsiktiga åtgärder i syfte att hålla vägen öppen för trafik, t.ex. snöröjning och hyvling av grusvägar, och underhåll avser långsiktiga åtgärder i syfte att säkra vägens beständighet, exempelvis beläggningsarbeten eller broreparationer.<sup>5</sup>

### 3.1.3 Staten

De allmänna vägarna utgör en fjärdedel av vägnätet och där är staten väghållare. De består av nationella och regionala vägar som kan vara europa-, riks- och länsvägar eller genomfartsleder i orter och städer. Allmänna vägar regleras i väglagen. Enligt denna lag upphör väg att vara allmän då den dras in eller övergår till att bli gata.

Sveriges Riksdag och regering bestämmer vilken inriktning och vilka investeringar som skall göras i det statliga vägnätet. Detta görs bland annat genom de långsiktiga målen för transportpolitiken i Sverige och genom det årliga regleringsbrevet från regeringen. Vägverket verkställer och utför riksdagens och regeringens direktiv och beslut. Investeringsplanerna för det nationella vägnätet fastställs av regeringen och länen fastställer investeringsplanerna för övriga statliga vägar. Utifrån dessa anslag prioriterar sedan Vägverket vilka vägar som investeringar skall göras i.

Väghållningen sköts av Vägverket som planerar och utför väginvesteringar samt sköter om drift och underhåll. För att uppfylla alla de krav som ställs på vägtransportssystemet från olika intressenter på och vid sidan av vägen har Vägverket blivit mer flexibelt i sin planering. Vägverket arbetar efter den så kallade fyrstegsprincipen, vilket innebär att verket söker att minimera transportbehovet, öka kapaciteten genom trafikstyrning, förbättra befintlig väg och om detta inte är tillräckligt, bygga ny väg.

Vägverket har fastlagda standarder som styr hur drift och underhåll skall ske. Dessa anger värden på olika tillståndsvariabler som Vägverket strävar efter att upprätthålla. Dessutom finns det restriktioner som avser utförandet. Det kan handla om förbrukning av salt, vattenskydd eller återvinning. Vilken standard som finns beror på hur mycket medel som Vägverket tilldelas. Årligen kostar drift och underhåll ungefär 3,5 miljarder kronor vardera. Kostnaderna ökar varje år för byggnation och genomförande då mer komplexa anläggningar, bättre teknik samt högre krav på miljöskydd och säkerhet ställs vid utförandet av åtgärder. Vägverket har genom effektivisering under ett antal år i stort sett kunnat upprätthålla den standard trafikanterna är vana vid.<sup>6</sup>

### 3.1.4 Kommun

Enligt väglagen upphör allmän väg att gälla när den enligt PBL upplåts eller skall vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Har en väg upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör även den att vara allmän när kommunen övertar väghållningen. Kommuner kan undantagsvis vara väghållare till allmänna vägar. Annars är bara kommunerna huvudmän för gator, torg och parker. Totalt finns det ca 37000 kilometer kommunala gator och vägar vilket motsvarar 9 % av det totala vägnätet.

4 <http://www.vv.se> (2006), *Om Vägverket*, (2006-12-18) och <http://www.revriks.se> (2006), *Om enskilda vägar* (2006-11-08)

5 <http://www.vv.se> (2006), *Om Vägverket*, (2006-12-18)

6 <http://www.vv.se> (2006), *Om Vägverket*, (2006-12-18) och <http://www.vv.se> (2006), *Statlig väghållning*, (2007-02-15)

De planer som reglerar att kommunen skall vara väghållare kallas "Detaljplan med kommunalt huvudmannaskap" vilket motsvarar "Stadsplan" i den äldre lagstiftningen (Byggnadslagen). Gator regleras i PBL. Enligt 6 kap. 26 § PBL står det att kommun skall vara huvudman för allmänna platser i områden inom detaljplan, såvida inga särskilda skäl anges. I detaljplaner där kommunen är huvudman för allmänna platser skall utformning och användning anges, 5 kap. 3 § PBL. Anledningen är bland annat att fastighetsägare skall ges möjlighet att påverka utformningen och utförandet av de allmänna platser som de själva kan komma att bekosta.

Svenska kommuner har planeringsmonopol för mark och vatten, vilket innebär att de planerar och utformar vägar och bebyggelse, 1 kap. 2 § PBL. Oftast sker detta tillsammans med andra myndigheter och/eller exploatörer. Inom de områden där kommunalt huvudmannaskap finns skall kommunen eller dess utförare iordningsställa gator och andra allmänna platser, så att platserna kan användas för avsett ändamål. Kommunen eller dess utförare svarar också för drift och underhåll.<sup>7</sup>

Sveriges Kommuner och landsting (SKL) är en rikstäckande intresseorganisation för kommuner, landsting och regioner. Den bildades i mars 2007 genom sammanslagning av Svenska Kommunförbundet och Landstingsförbundet. Förbundskongressen är det beslutande organet där medlemmarna i SKL utövar sin beslutanderätt. Kongressombuden skall spegla den politiska kartan som finns hos medlemmarna. Verksamheten finansieras genom medlemsavgifter och arvoden för konsulttjänster, kurser och konferenser. SKL sysslar med rådgivning, opinionsbildning och utbildning. Organisationen har ingen särskild hållning hur huvudmannaskapet skall lösas utan det avgör respektive kommun. Däremot har SKL synpunkter på hur finansiering för kommunala vägar sker. Se 3.3.2.<sup>8</sup>

### 3.1.5 Enskilda

De övriga vägar som inte är allmänna vägar eller gator, där stat eller kommun är huvudman, benämns - enskilda vägar. Det är en restgrupp som består av alla vägar och platser inklusive samfälligheter där ansvaret ligger på annan huvudman. Här ingår även t ex skogsbilvägar och enskilda utfartsvägar.

För dessa vägar kan ansvaret vara reglerat på olika sätt, även om tanken är att dessa vägar skall vara reglerade enligt anläggningslagen, AL. Den enskilda väghållningen kan skötas av:

- välfungerande gemensamhetsanläggningar med aktiva samfällighetsföreningar,
- en vägförening,
- en vägsamfällighet,
- olika former av frivilliga sammanslutningar,
- enskilda fastighetsägare,
- ingen organiserad väghållning alls.

Dessa olika regleringsformer gäller såväl på landsbygden som inom de gamla byggnadsplanområdena och detaljplanerade områden. För områden i det enskilda vägnätet inom plan kan ibland diverse informella eller avtalsreglerade kommunala insatser finnas. Eftersom det inte finns någon lösenrätt för byggnadsplaner har kommun eller annan väghållare inte kunnat lösa in de planer där det inte bildats gemensamhetsanläggningar eller där det inte finns någon organiserad väghållning. Detta innebär att en del vägavsnitt saknar

<sup>7</sup> <http://www.vv.se> (2006), *Om Vägverket*, (2006-12-18) och Boverket, s 142

<sup>8</sup> <http://www.skil.se> (2007), *Frågor och svar om förbundet*, (2007-04-18)

drift och underhåll eftersom ingen tar på sig ansvaret som väghållare även om det finns fastighetsägare. Denna typ av icke väghållning förekommer främst på mindre orter.<sup>9</sup>

Enskilda vägar utgör den största gruppen av vägar. Det finns idag cirka 60000 väghållare som ansvarar för drift och underhåll av 284000 kilometer enskilda vägar i Sverige, vilket motsvarar ca 2/3 av vägnätet. Av dessa utgår statsbidrag till 24000 väghållare som ansvarar för 75000 km vägar.

Enskilda vägar regleras i AL och delvis i PBL. I 5 kap. 4 § PBL står att om inte kommun skall vara huvudman skall det anges i detaljplanen. Detta skall finnas med i bestämmelserna på plankartan, i planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen. Dessutom skall särskilda skäl finnas. De planer som reglerar att kommunen inte skall vara väghållare kallas "Detaljplan utan kommunalt huvudmannaskap" vilket motsvarar "Byggnadsplan" i den äldre lagstiftningen (Byggnadslagen, 1947:385).

De enskilda vägarna kan om de uppfyller vissa villkor erhålla statligt och/eller kommunalt bidrag. Kommunala bidrag till vägföreningar och samfälligheter lämnas inte av alla kommuner. Statsbidraget till enskild väghållning är en ersättning för att vägarna skall kunna hållas öppna för allmän trafik och därmed utgöra en del av vägnätet. Varje förening bestämmer själv hur vägen skall utformas, underhållas och vad den får kosta. Byggnation och underhåll sker genom upphandlingar eller eget arbete. I analyser har det visat sig att drift och underhåll av enskilda vägar har lägre kostnader än motsvarande lågtrafikerade allmänna vägar. Detta kan förklaras med att enskilda huvudmän oftare anpassar standard efter lokala behov.

En del väghållare avstår eller är inte berättigade till statsbidrag. De förvaltar ca 60000 km enskild väg. Således finns det nästan 150000 km väg där väghållare är berättigade till bidrag, men inga statliga bidrag utgår.<sup>10</sup>

Inom sammanhängande bebyggelse såsom tätorter och detaljplanerade områden finns oftast olika anordningar ovan, under eller vid sidan om väg. De kan vara vatten- och avloppsledningar, ledningar till bredband, kabel-tv eller telefoni samt gatubelysning. Dessa, förutom belysningen, ingår inte i vägföreningens ansvarsområde utan respektive operatör ansvarar för sin anläggning. I områden med enskilt huvudmannaskap kan undantagsvis gemensamhetsanläggningar finnas för vatten- och avloppsledningar. Gatubelysningen är inte lagligt reglerad utan det är upp till kommunen, staten eller enskilda att ta hand om genom överenskommelser och kommunala beslut.<sup>11</sup>

Riksförbundet Enskilda Vägar, REV, tillvaratar enskilda väghållares intressen. Den grundades 1968 och är en rikstäckande ideell organisation för väghållare, inte enskilda fastighetsägare, i Sverige som har som uppgift att tillvarata det enskilda vägnätets intressen. REV sysslar med rådgivning, opinionsbildning och utbildning. Förbundet företräder även sina medlemmar mot politiker, myndigheter och andra organisationer. Organisationen finansieras genom medlemsavgifter förutom utbildning som finansieras av bidrag från Vägverket.<sup>12</sup>

9 Theander, Tomas (2006-12-05), Stadsarkitekt i Kristianstad, *Intervju*

10 <http://www.revriks.se> (2006), (2006-11-08)

11 <http://www.kristianstad.se> (2006), *Gatubelysning*, (2007-01-22)

12 <http://www.revriks.se> (2006), (2006-11-08)

## **3.2 Lagstiftning**

### **3.2.1 Inledning**

Bygglagstiftning är den samlande benämningen för lagar som rör markanvändning, planering och byggande. Det främsta syftet med bygglagstiftningen är att, med hjälp av planer och bestämmelser, reglera markanvändningen och byggandet. Planerna kan vara översiktliga och ange den huvudsakliga och långsiktiga markanvändningen eller detaljerade och ge byggrätt. Ett annat syfte med bygglagstiftning är att säkerställa en god kvalitet och att åstadkomma en enhetlig beslutsordning inom landet.

Olika typer av regleringsformer har funnits i Sverige sedan landskapslagarna på 1200-talet. Från början innefattade regleringen bara samlad bebyggelse i form av byar, tätorter m.m., medan det var fritt att bygga på landsbygden där det är glest mellan bebyggelsen. Bjärköarätten och Magnus Erikssons stadslag var de första lagarna som reglerade städernas utformning, främst då gatornas bredd. Den utveckling som skett av lagstiftningen har inneburit att det allmänna successivt kunnat styra alltmer av planeringen av bebyggelsen. Under 1900-talet skedde en rad ändringar i lagstiftningen där ansvaret mer och mer övergick från staten till kommunen. Det kommunala inflytandet utökades 1947 när Byggnadslagen kom till och med PBL överläts beslutsrätt för markanvändningen helt till kommunen. I vissa undantagsfall beträffande riksintressen, miljökvalitetsnormer och frågor som berör flera kommuner eller hälsa och säkerhet har staten behållit ett avgörande inflytande.

Sedan lång tid tillbaka har förutsatts att byggandet på den för enskilt ändamål avsedda marken skall ske på ägarens eget initiativ. Med den nyare lagstiftningen har möjligheterna öppnats, för det allmänna, att säkra genomförandet av avsikterna i planen. Nu finns möjligheter för det allmänna att överta såväl ägandet av marken som rätten att bygga genom expropriation.<sup>13</sup>

I följande avsnitt skall den lagstiftning som berör allmänna, kommunala och enskilda vägar behandlas. Dessutom skall redovisas vad som står om vägar i övergångsreglerna, hur lagstiftarna tänkt att PBL skall tolkas enligt PBL-propositionen, samt vilka förändringar som föreslås i den nya PBL-utredningen.

### **3.2.2 Plan- och bygglagen**

Den idag gällande lagstiftningen för planer och bestämmelser är plan- och bygglagen (PBL) som trädde i kraft den 1 juli 1987. Här regleras planläggning av mark och vatten samt byggande. Syftet med lagen är att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna idag och imorgon samtidigt som den enskilda människans frihet beaktas, 1 kap 1 § PBL.

#### **Utformning**

I 5:3 PBL regleras markens indelning i tre grupper av huvudändamål, mark för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden. Eftersom arbetet endast behandlar allmän platsmark och vägar fokuseras redogörelsen av lagstiftningen på dessa. Till allmänna platser avses i PBL platser som är allmänt tillgängliga och avsedda för gemensamt behov. Hit räknas gator, vägar, torg och parker. I detaljplaner med kommunalt huvudmannaskap skall både användningen och utformningen anges. Anledningen är att sakägarna skall kunna få inflytande över utformningen av vägarna och andra allmänna platser, eftersom denna påverkar drift och

<sup>13</sup> <http://www.ne.se> (2007), *Bygglagstiftning*, (2007-02-13)



underhållskostnaderna.<sup>14</sup> En detaljplan skall innehålla plankarta med bestämmelser och till dessa skall bifogas plan- och genomförandebeskrivning, 5 kap 9-10 §§.

### Huvudmannaskap

Inom detaljplan kan huvudmannaskapet för de allmänna platserna antingen vara kommunalt eller enskilt. Huvudregeln i 6 kap 26 § säger dock att, inom detaljplanerat område skall huvudmannaskapet för allmänna platser vara kommunalt, såvida inga särskilda skäl anges. Om inte kommunen skall vara huvudman måste det enligt 5 kap 4 § anges i planen. Endast en huvudman får finnas för en detaljplan.

Vidare sägs att kommunen skall iordningställa kommunala gator och andra allmänna platser snarast möjligt i enlighet med planen så att dessa kan används för avsett ändamål.<sup>15</sup>

### Genomförande

I genomförandebeskrivningen som regleras i 6 kap 1 § skall de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder redovisas som behövs för att genomföra planen. Där står vem som är huvudman inom detaljplanen.

För att säkerställa planens genomförande har kommunen rätt att lösa in den mark som behövs om denne skall vara huvudman, 6 kap 17 §. Kommunen kan också lösa mark eller annat utrymme som enligt planen skall användas för annat än enskilt bebyggande. Om ett utrymme skall vara allmän plats med annan än kommun som huvudman är fastighetsägare till marken skyldig att upplåta denna, 6 kap 18§. Kommun eller samfällighet är skyldiga att lösa in mark som i detaljplan skall vara allmän plats och där dessa är huvudmän om fastighetsägaren begär det. Skall vägsamfällighet vara huvudman räcker det med att den har en nyttjanderätt, eller annan särskild rätt, kap 14 1§.

### Enskilt huvudmannaskap

Kommunen kan om de vill avsäga sig huvudmannaskapet i områden där det tidigare varit planlagt som byggnadsplan, t.ex. bland fritidsbebyggelse eller på industrimark. För att en detaljplan skall kunna ha enskilt huvudmannaskap måste detta anges på planen. Det behöver dock inte anges vem som är huvudman. Detta görs i genomförandebeskrivningen och i planbeskrivningen motiveras varför enskilt huvudmannaskap valts.<sup>16</sup> Enskilt huvudmannaskap för vägar eller andra allmänna platser regleras i anläggningslagen AL.

## 3.2.3 Byggnadslagen

Plan- och bygglagens föregångare var Byggnadslagen (BL) från 1947 (SFS 1947:385). Den reglerade detaljplaner i städer och orter med stadsplaner och byggnadsplaner.

### Stadsplan

Stadsplan (spl) var ett rättsligt bindande planinstitut enligt äldre lagstiftning och likställs idag med en detaljplan. Den reglerade tätbebyggelse, varvid planområdena indelades i byggnadskvarter för olika ändamål, gator, torg, parker och andra allmänna platser samt specialområden (t.ex. för idrottsverksamhet, järnvägstrafik, hamntrafik eller öppet vatten). I planen bestämdes också hur områdena fick bebyggas och anordnas. Valet av spl innebar kommunalt huvudmannaskap på allmänna platser. Stadsplaner antogs av kommunfullmäktige

<sup>14</sup> Prop.1985/86:1 sid 562f

<sup>15</sup> Boverket, sid 107och prop.1985/86:1 sid 565f

<sup>16</sup> Boverket, sid 107och prop.1985/86:1 sid 656f

eller byggnadsnämnd men skulle för att bli gällande fastställas av länsstyrelsen. Var planen av större allmän betydelse skulle den fastställas av regeringen.<sup>17</sup>

### Byggnadsplan

Byggnadsplan (bpl) är en äldre benämning på en detaljplan som reglerar bebyggelse för ett markområde på landsbygden, i småorter eller i mindre tätorter. Valet av bpl innebar enskilt huvudmannaskap på allmänna platser. Planerna skulle vara kopplade till olika avtal mellan exploatörer som stod för anläggandet och fastighetsägare/föreningar som sedan skulle sköta drift och underhåll. Verkligheten ser dock annorlunda ut på många platser. Ansvaret för väghållningen inom de gamla byggnadsplanområdena men även inom nya områden utan kommunalt huvudmannaskap är reglerade på flera olika sätt.<sup>18</sup>

### Jämförelser med plan- och bygglagen

PBL har tagit över de flesta paragrafer som fanns i BL och anpassat dessa till dagens situation. Skillnaderna är att i PBL finns bara ett instrument att reglera markanvändningen (detaljplan), medan det i BL fanns såväl byggnads- som stadsplaner, med olika huvudmän som följd. Detta medförde att BL var mer utförlig vad som gällde för respektive plantyp. I PBL förutsätts att huvudmannaskapet är kommunalt såvida inga skäl anges, medan kravet i BL för enskilt inte var lika hårt som i PBL. Med PBL har beslutsprocessen för en plans gällande förkortats då länsstyrelsen inte längre behöver fastställa kommunfullmäktiges antagande. Detta gäller såvida inte planen överklagas.

### 3.2.4 Övergångsregler

Principen med ny lagstiftning är att den skall gälla vid införandet. Detta gäller såväl processuella som materiella bestämmelser. Dock måste det finnas regler som underlättar införandet av nya bestämmelser när en ny lag ska börja gälla och som särbehandlar eller undantar redan existerande fall i vissa situationer. För dessa finns övergångsbestämmelser som gäller under en viss angiven övergångsperiod. Beträffande bestämmelser av materiell innebörd skall den äldre lagen gälla om förhållandena härrör från tiden före införandet.<sup>19</sup>

Enligt 17 kap PBL gäller följande övergångsbestämmelser för planer i allmänhet och vägar i synnerhet:

- Som detaljplan enligt denna lag skall gälla stadsplaner och byggnadsplaner enligt BL eller stadsplanlagen (1931:142), samt avstyckningsplaner som inte upphört att gälla vid denna lags ikraftträdande,
- för stadsplaner och byggnadsplaner antagna efter 1979 är genomförandetiden fem år räknat från ikraftträdandet, för övriga anses den ha utgått,
- uppkommer skada till följd av att plan eller bestämmelse utgått, upphävt eller ändrats enligt ovan kan ägare och innehavare av särskild rätt till fastighet få rätt till ersättning av kommunen,
- för stads- eller byggnadsplaner som antagits, men som inte fastställts före ikraftträdandet, skall äldre bestämmelser tillämpas,
- undantag från inlösningsreglerna enligt 14 kap PBL,
- kommunen behöver inte vara huvudman för de områden som vid ikraftträdandet var byggnadsplan eller avstyckningsplan

17 <http://www.ne.se> (2007), *Stadsplan*, (2007-02-13)

18 Theander, Tomas (2006-12-05), *Stadsarkitekt i Kristianstad, Intervju* och <http://www.ne.se> (2007), *Byggnadsplan*, (2007-02-13)

19 <http://www.lagrummet.se> (2006), *Ordlista*, (2007-02-25)

- om ett gatubyggnadsarbete påbörjades före ikraftträdandet skall äldre bestämmelser om skyldighet att betala ersättning för gatumark och gatubyggnadskostnad tillämpas.

### **3.2.5 Proposition om ny plan- och bygglag**

Före plan- och bygglagen bestod svensk bygglagstiftning av ett flertal lagar och bestämmelser. Syftet med en ny plan- och bygglag var att samla all denna lagstiftning, samt att förenkla och modernisera regelsystemet. Därför gjordes en genomgripande systematisk omarbetning av den då gällande lagstiftningen. Förslaget redovisades till riksdagen som Regeringens proposition 1985/86:1 Ny plan- och bygglag. Målet med PBL var att decentralisera beslutsfattandet till kommunerna och förbättra medborgarinflyttandet så att lagstiftningen kunde bli mer anpassad till samhällets och människornas behov och önskemål.

I propositionen föreslogs att detaljplaner ersätter alla tidigare plantyper. Där skall områdenas huvudmål anges. Dessutom utvidgades detaljplanens tillämpningsområde. Planhandlingarna skall utformas så att alla tydligt kan följa och förstå förslaget. Krav på att planen genomförs under en tidsbegränsad period införs.

Planens genomförande förenklas och tydliggörs genom plan- och genomförandebeskrivning, möjlighet till exploateringssamverkan för enskilda exploatörer, ändrade gatukostnadsregler, förenkling av bestämmelserna om upplåtande av gator och allmänna andra platser.

Det sistnämnda innebär att kommun skall vara huvudman i största möjliga mån och iordningställa gator och andra allmänna platser. Om annan huvudman föreslås, skall detta tydligt framgå i planhandlingarna och särskilt skäl anges. Syftet med denna formulering är att kommun inte utan vidare skall kunna avsäga sig väghållaransvaret.

### **3.2.6 PBL-utredningen 2005**

Sedan plan- och bygglagen infördes 1987 har den reviderats vid ett flertal tillfällen. Regeringen gav år 2002 PBL-kommittén i uppdrag att se över PBL och föreslå nödvändiga förändringar så den bättre passar dagens behov och krav. År 2005 kom kommittén med sitt slutbetänkande Får jag lov? – Om planering och byggande (SOU 2005:77).

I kommitténs utredning framkom att stödet för de grundläggande syftena och grundstrukturen i PBL i stort sett är samstämmiga och har ett starkt stöd. Det har dock visat sig att det krävs lagändringar som ger stöd för planering och byggande samt främjar en långsiktigt hållbar utveckling. Brister i dagens PBL har uppenbarats inom flera områden. För detaljplaner och väghållning gäller att:

- de materiella bestämmelserna ska bli tydligare och mer överskådliga, exempelvis samhälleliga krav som ska tillgodoses,
- en detaljplanering med fokus på strukturella frågor ska underlättas,
- frågor som rör genomförande av planer, exempelvis huvudmannaskap för allmänna platser, ska aktualiseras tidigt i planläggningsarbetet,
- prövningsförfarandet enligt PBL och miljöbalken (MB) bör samordnas, bl.a. genom att lagstiftningen ska ge förutsättningar för enskilda att få samordnade besked vid prövning av åtgärder som kräver lov enligt PBL och prövning enligt MB,
- tydliggöra rätten att komma till tals och överprövningens omfattning,
- instanskedjan för överprövning av beslut enligt PBL ska kortas och att PBL-ärenden och MB-ärenden ska kunna samordnas också vid överprövningen.

Huvudmannaskapsfrågan i 6:26 PBL förändras. Förslaget innebär att kommunen kan välja bland tre typer av huvudmannaskap, kommunalt, enskilt eller ett delat i en detaljplan. Enligt förslaget så kommer således en mellanform med delat huvudmannaskap att bli tillåtet, där kommun och enskild tillsammans ingår i en gemensamhetsanläggning. Dessutom föreslås att det ska vara möjligt med olika huvudmän för olika allmänna platser inom en och samma detaljplan. Kommunens möjligheter att överlåta ansvaret för de allmänna platserna kommer fortsättningsvis också vara begränsade. Detta kan bara ske om *kommunen anser att planområdet inte är av tydlig allmän karaktär, kommunen bidrar till kostnaderna för utförande och drift med en andel som motsvarar den omfattning i vilken allmänheten kan förväntas utnyttja de allmänna platserna eller de är av tydlig enskild karaktär.*

Paragraferna i 5:3-4 förenklas och anpassas till de nya reglerna där även ett delat huvudmannaskap måste anges i plan.

Genomförandebeskrivningen enligt 6:1 skall redovisa *organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder* som behövs för planens genomförande samt vilka *konsekvenserna* blir för fastighetsägarna inom planområdet. Detta skall ske i ett tidigt stadium i planprocessen.

### **3.2.7 Väglagen**

Väglagen (VL) (SFS 1971:948) reglerar allmänna vägar där staten och i vissa fall kommuner är väghållare. Väg blir allmän när den anläggs enligt denna lag, om den förändras enligt VL, om den används för allmän samfärdsl som sedan tidigare ansetts som allmän eller om den anlagts som eller förändrats till allmän enligt äldre bestämmelser som vid denna lags ikraftträdande hålls av staten eller en kommun. Allmän väg upphör att gälla om den dras in eller förändras till gata enligt PBL.

Till allmänna vägar i orter och tätorter räknas främst genomfartsleder. Huvudregeln är att staten genom Vägverket är väghållare för samtliga allmänna vägar, men regering eller myndighet kan besluta att en kommun får vara väghållare för en viss väg eller visst område inom en kommun om väghållningen främjas på detta sätt.

Vidare i VL står att en kommun är skyldig att inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap tillhandahålla mark åt staten som väghållare. Staten är således bara ansvarig för vägområdet i planen inte övriga allmänna platser.

### **3.2.8 Anläggningslagen**

Anläggningslagen (AL) (SFS 1973:1149) reglerar anläggningar som är för stadigvarande bruk för två eller flera fastigheter. För att en gemensamhetsanläggning, ga, får bildas måste den dels vara av en väsentlig betydelse för de ingående fastigheterna, dels att fördelarna måste vara större än kostnaderna och de olägenheter som den medför, dels att uppförandet ger minsta möjliga intrång och olägenhet. Dessa regler är dispositiva och avsteg kan göras om fastighetsägare eller andra sakägare medger detta. Dessutom får ingen ga inrättas om det strider mot en detaljplan eller om det medför olägenheter för allmänna intressen.

Finns inget hinder för en ga skall beslut medges och där innehålla:

- anläggningens ändamål, läge storlek och huvudsakliga mål
- vilka fastigheter som är deltagande
- vilket utrymme som upplåtits

- om någon fastighet lösts in
- om byggnad eller anläggning omfattas av beslut
- om ga:n har en begränsad tid
- anläggningens genomförandetid
- föreskrifter som gäller för ga:ns utförande

Enskilda vägar består av väg och väganordningar. I vissa fall behövs en ga för att tillgodose fastigheter med väg. Med stöd av ga:n utgör fastigheterna en samfällighet som sköter utförande och drift. Hur kostnader skall fördelas mellan deltagarna regleras i AL. Gemensamhetsanläggning bildas i en förrättning genom beslut av lantmäterimyndighet. AL reglerar också hur enskilda vägar ansluts till det allmänna vägnätet.

### **3.2.9 Lag om förvaltning av samfälligheter**

En samfällighet kan välja mellan två förvaltningsformer enligt Lag om förvaltning av samfälligheter (SLF), antingen att ha en enklare form genom en delägarförvaltning, eller en föreningsförvaltning.

#### **Delägarförvaltning**

Den enklare formen är delägarförvaltning. Den kräver ingen styrelse och formella möten men samtliga fastighetsägare måste vara eniga. Föreningen kan genom fullmakt till en utsedd person, syssloman, bemyndiga denne att föra vägföreningens talan gentemot myndigheter och entreprenörer. Fastighetsägarna kan också gemensamt göra detta. För beslut och genomförande av åtgärder krävs inget formellt möte.

#### **Föreningsförvaltning**

En mer avancerad förvaltningsform är föreningsförvaltning som sköts av en samfällighetsförening. Den kräver att en styrelse finns och att det finns stadgar i enlighet med SLF. Dessutom skall stämmor hållas där styrelse väljs, ekonomin redovisas och grundläggande beslut för föreningen tas. Således är denna form mer aktiv och kräver ett större engagemang. En samfällighetsförening får endast behandla frågor som berör det ändamål för vilken den är bildad.

## **3.3 Mer om väghållning**

### **3.3.1 Grundregler för allmänna och enskilda vägar**

Varje väghållare finansierar och står för sina respektive kostnader som uppkommer. Därför kan standarden vara mycket varierande från en väg till annan. Vägarnas utformning, underhåll och drift anpassas därför till det lokala behov som finns samt till väghållarens ekonomiska situation. Dessutom gäller olika regler om stat (Väglagen), kommun (PBL) eller enskild (AL) är väghållare, se avsnittet om lagstiftning ovan. Det finns också olika föreskrifter och förordningar beroende i vilken kommun vägen ligger. Skyltning, vägmarkeringar och andra anordningar, som finns på kommunala eller statliga gator och vägar, behöver inte nödvändigtvis finnas på enskilda vägar.

### **3.3.2 Kostnader och finansiering**

#### **Kostnader**

Kostnader för stat och kommuner är främst investeringar (nyproduktion eller mer omfattande ombyggnader) och transfereringar i form av bidrag eller anslag. Kommuner brukar också

förskottera för en del projekt och investeringar tills de får tillbaka för sina utlägg från staten. Den andra stora kostnadsposten är för drift och underhåll. Här ingår mindre ombyggnader, renhållning, reparationer, vinterväglagsbekämpning mm. Dessutom tillkommer alla administrativa kostnader i form av tillstånd, projektering och handläggning.

Förutom alla kostnader för investeringar, drift och underhåll, som nämnts ovan, har enskilda väghållare även kostnader för styrelsens verksamhet, alla tillstånd, förrättningar vid bildande av gemensamhetsanläggning eller samfällighet samt fondavsättning för framtida investeringar.<sup>20</sup>

## Finansiering

Statliga och kommunala vägar och gator byggs, skötts och underhålls av stat eller kommun eller av dem anlitade entreprenörer. De finansieras med avgifter och skatter.

Den dominerande finansieringskällan för Vägverket (staten) är statliga anslag, men en del nyinvesteringar i vägar finansieras genom lån hos Riksgäldskontoret eller genom förskott från kommuner.

Kommuner finansierar sina investeringar, drift och underhåll främst genom statliga lån eller anslag/bidrag samt, enligt 6 kap 31 § PBL, genom avgifter från fastighetsägare. Eftersom ett väghållningsområde kan avse en hel ort eller kommun kan kommunen välja att lägga denna avgift på kommunalskatten. Beroende på skatteunderlaget i kommunen, vilken standard eller vilket utförande som önskas varierar kommunernas andel hur mycket av skatten som tas ut till vägar.<sup>21</sup> SKL anser att dagens finansiering är orättvis både för fastighetsägare inom planer med kommunalt och enskilt huvudmannaskap. Därför vill de ersätta dagens finansiering med en kommunal avgift, likt VA-avgiften, som tas ut från varje fastighetsägare.<sup>22</sup>

Enskilda vägar med samfällighetsförening som huvudman finansieras genom medlemsavgifter och i vissa fall genom bidrag. De flesta föreningar klarar detta enbart med medlemsavgifter och andra avgifter. Men drygt 24000 väghållare får statligt stöd och ett ej definierat antal får kommunala bidrag för att finansiera sin verksamhet. Det finns ingen rikstäckande sammanställning hur mycket och till hur många väghållare kommunalt bidrag utgår.

Ett eller en kombination av följande finansieringsmöjligheter finns för ett större vägarbete:

- högre debitering av medlemsavgifter det år arbetet utförs,
- utnyttja fonderade pengar,
- eller genom lån.

För att erhålla statligt stöd måste ett antal förutsättningar uppnås. I Förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning regleras villkoren för att söka statsbidrag. Bland annat skall den enskilda vägen:

- inte vara av obetydlig längd (normalt minst 1 km),
- tillgodose ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet,
- vara av väsentlig betydelse som genomfartsväg eller som uppsamlingsväg för fritidsbebyggelse,

<sup>20</sup> <http://www.revriks.se> (2006), (2006-11-08) och Riksförbundet Enskilda Vägar och Vägverket (2003), *Enskild Väghållning - Några vanliga frågeställningar*

<sup>21</sup> <http://www.vv.se> (2006), *Finansiering av verksamheten 2006 – 2008*, (2007-01-22)

<sup>22</sup> Eriksson, Örjan (2007-04-17), Sveriges Kommuner och Landsting, *Intervju*

- vara ändamålsenlig med hänsyn till övriga vägar och att kostnaderna är skäliga med hänsyn till nyttan,
- hållas öppen för trafik och underhållas väl,
- ha en ordnad organisation som sköter väghållningen eller en överenskommelse mellan fastighetsägare som godkänts av Vägverkets region.

Alla utbetalningar av det årliga driftbidraget för vägar sker i efterskott för varje kalenderår.

Bidrag lämnas inte till vägar inom områden med detaljplan enligt PBL där en kommun är väghållare enligt 5 § väglagen. Stängs en väg av för trafik utan Vägverkets regions medgivande eller om underhållet eftersatts, får Vägverkets region besluta att beviljat årligt driftbidrag dras in. För att rusta upp vägar som inte är i tillfredsställande skick kan dock särskilt driftbidrag lämnas om kostnaden är skälig. I de kommuner som ger bidrag till enskilda vägar söks och ges bidraget enligt respektive kommuns uppgjorda regler. Tjänster som upphandlats och som är finansierade av statliga eller kommunala bidrag kan medföra att lagen om offentlig upphandling måste tillämpas.

Det finns normalt inga hinder för en förening att uppta lån eftersom de ingående fastigheterna räknas som säkerhet. En låneansökan beslutas av en föreningsstämma.

En samfällighetsförening måste göra upp en budget för sina inkomster och utgifter under året. Den upprättas av styrelsen och skall godkännas av föreningsstämman för att bli gällande. Det skall också finnas en debiteringslängd som visar vilket totalbelopp som uttaxeras, hur mycket som belöper på varje fastighet och när betalning skall ske.

Om föreningen förvaltar en anläggning som är av "kommunalteknisk natur eller annars av större värde" skall en underhålls- och förnyelsefond inrättas. En enskild väg är normalt av "kommunalteknisk natur" om den inte är av mycket enkel beskaffenhet. I föreningens stadgar måste grunderna för avsättningen anges innan fondavsättningen påbörjas. Oftast anges där också ett minimibelopp som årligen skall avsättas till fonden. För att kunna bedöma storleken på fondavsättningen skall styrelsen även upprätta en underhålls- och förnyelseplan. Föreningen kan i princip utnyttja fonderade pengar när som helst, men styrelsen bör ange i budgeten att man har för avsikt att utnyttja fonderade pengar för ett visst ändamål exempelvis finansiering av ett större vägarbete. Anledningen till att fondavsättning finns är att alla som idag nyttjar och sliter på anläggningen också skall bidra till dess reparation och förnyelse.<sup>23</sup>

### 3.3.3 Konsekvenser för fastighetsägare

När en spekulant står i begrepp att köpa en fastighet eller bostad är det viktigt att denne tar reda på hur väghållningen är ordnad och hur mycket den kostar. Många fastighetsägare är inte medvetna om att deras fastighet ingår i en vägförening som är väghållare för privat eller allmän väg. Deltagande i gemensamhetsanläggning bör stå i köpeavtalet som upprättas vid köp av fastighet, annars bör köparen se till att få tillräcklig information om anläggningen. För varje fastighetsägare som ingår i samfällighet och/eller fastighet som har del i gemensamhetsanläggning med väghållning, ansvarar enligt uppgjord plan.<sup>24</sup>

#### Gemensamhetsanläggning

Ägare till fastighet som är delaktig i gemensamhetsanläggning är automatiskt bunden av de beslut som skett i lantmäteriförvaltningen, det vill säga sakrättsligt anslutna till anläggningen. Besluten kan gälla deltagande i drift och underhåll, samt vilket andelstal som fastigheten har.

<sup>23</sup> Riksförbundet Enskilda Vägar m.fl., sidan 8 f

<sup>24</sup> Diskussion med Göran Persson, Kristianstads kommun

Fördelningen av kostnader och andelstal skall vara skäligen för respektive fastighet, vilket innebär att de motsvarar fastighetens nyttjande av anläggningen.<sup>25</sup>

### Samfällighetsförening

Samfällighetsföreningen är den juridiska person som sköter och representerar gemensamhetsanläggningen vid föreningsförvaltning. För fastighet som är ansluten till denna är deltagande i samfällighet för fastighetens ägare obligatorisk. Således blir ägare till de fastigheter som har del i en anläggning automatiskt medlemmar i en samfällighetsförening.<sup>26</sup>

### Övrigt

Om en fastighet överskrider nyttjandet av vägen enligt andelstalet skall denna erlægga ersättning för de merkostnader som uppstår för anläggningen.<sup>27</sup>

Inom områden med kommunalt huvudmannaskap är konsekvenserna mindre påtaliga beträffande deltagande och ekonomi. Dock förekommer i vissa kommuner att avgifter tas ut eller att fastighetsägare åläggs sköta underhåll av förgårdsmarken, dvs. trottoarer eller annan markremsa i anslutning till tomtgränsen. Detta är möjligt enligt Lag med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning (LGS).

## 3.3.4 Andra faktorer än kostnader

### 3.3.4.1 Föreningsstämma och styrelsens sammansättning

Enskild väg som består av gemensamhetsanläggning förvaltas ofta av en samfällighetsförening. I föreningen är alla till gemensamhetsanläggningen och samfälligheten berörda och ingående fastighetsägare medlemmar. Delägare som gemensamt äger en eller flera fastigheter utövar då gemensamt medlemskapet i föreningen.

Eftersom samfällighetsföreningen är en juridisk person kan den ingå förbindelser och förvärva rättigheter gentemot andra. Ändamålet med föreningen är att endast bedriva verksamhet för vilken den bildats. I detta fall innebär de att den skall förvalta gemensamhetsanläggningen som utgör den enskilda vägen. Målet är att uppnå ett godtagbart resultat för alla medlemmar sedda som ett kollektiv.

Samfällighetsföreningen bildas på initiativ av en eller flera fastighetsägare och i samband med en lantmäteriförrättning. Ombildning sker när andelstal skall ändras eller från- och tillägg skall göras av fastigheter, mark etc. Mindre justeringar kan göras av samfällighetsföreningen om det är motiverat och kan hänföras till förnyelse eller drift av gemensamhetsanläggningen. För att lantmäterimyndigheten skall godkänna förrättningen måste enligt SFL, stadgar finnas för föreningen. Lagen ställer också krav på stadgarnas innehåll.

Alla grundläggande beslut skall fattas på en föreningsstämma. Däremellan fattas besluten på styrelsesammanträde eller löpande under verksamhetsåret. Till en föreningsstämma skall alla medlemmar kallas och i god tid före mötet.

Rösträtt på stämma har alla som fullgjort sina ekonomiska förpliktelser gentemot föreningen. Två alternativ finns hur beslut sker, acklamation eller omröstning. Acklamation innebär att deltagarna ropar antingen ja eller nej. Det andra alternativet är omröstning och kan vara

---

25 Österberg sidan 113

26 Österberg sidan 23 och 29 ff.

27 Österberg sidan 116



röstning enligt huvudtalsmetoden, dvs. en röst per ingående deltagare, eller vid viktigare ekonomiska frågor - andelsmetoden.

Föreningen företräds av en styrelse som väljs bland medlemmarna på årsmöte om inte stadgar anger annat. Den skall bestå av en eller flera ledamöter. Antalet anpassas till verksamhetens omfattning. Det lägsta och högsta antalet ledamöter skall anges. Enda krav på ledamot som ställs är att denne är myndig, han eller hon behöver inte vara medlem i föreningen. På föreningsstämma kan bestämmas vilka funktioner respektive ledamot skall ha ordförande, kassör eller sekreterare. För att kontrollera styrelsen och föreningens ekonomiska förhållanden kan en eller flera revisorer utses.

Till styrelsen har medlemmarna delegerat en del beslut och att sköta den löpande verksamheten, samt att verkställa beslut som fattats av föreningsstämman. Styrelsen är bunden av tagna beslut men kan om de strider mot lag eller stadgar vägra att verkställa dem. Vidare skall styrelsen hålla reda på föreningens ekonomi samt redovisa den för medlemmar och gentemot myndigheter.

Den skall också se till att anläggningens medlemmar sköter sina åtagande gentemot förening och anläggning. Till styrelsens uppgift hör också att föra förteckning över fastigheter som har del i anläggningen, dess ägare och andelstal samt föreningens medlemmar.<sup>28</sup>

### 3.3.4.2 Ansvar och engagemang

#### Standard

En väg som hålls öppen för allmän trafik måste hålla en viss minimistandard så att inga olyckor och skador sker pga. dess beskaffenhet. Ansvaret för detta åvilar alltid väghållaren. Väghållare för en enskild väg är oftast en vägförening, vägsamfällighet eller numera samfällighetsförening. Men det kan också vara en privatperson eller en ideell förening, t.ex. en delägarförening. Vägens standard beror naturligtvis på väghållarens förutsättningar och trafikintensiteten på vägen.

#### Skador på väg

Oavsett vem eller vad som orsakat skador på en väg måste alltid väghållaren återställa vägen i ett tillfredsställande skick. Om trafikant med fordon eller med häst åsamkat skadan genom vårdslöshet kan ägaren till vägen kan begära skadestånd för de skador som uppstått enligt bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207).

#### Skadeståndsskyldighet

Skulle något inträffa som medför skada på någon trafikant eller något fordon och det beror på bristande väghållning kan väghållaren som juridisk person bli skadeståndsskyldig. Detta gäller även vinterväghållningen. Därför bör väghållaren teckna en ansvarsförsäkring för att inte drabbas så hårt ekonomiskt av ett skadeståndskrav. Om den juridiska personen är en vägförening tar denna ansvaret. Även styrelsens ledamöter kan drabbas av skadeståndsansvar om de missköter sitt uppdrag.

#### Försäkringar

Förutom ansvarsförsäkringen bör väghållaren ha en rättsskydds-försäkring vara försäkrad mot förmögenhetsbrott, d.v.s. försäkring, bedrägeri, stöld m.m. Man bör även ha någon form av sakförsäkring för maskiner och inventarier.

### Vatten från vägen får inte skada fastigheterna

Regn och smält snö måste kunna rinna av vägen till diken eller avlopp. Under sådana förhållanden får fastighetsägare tåla mindre vattensamlingar. Vägföreningen bör dock se till att angränsande fastigheter inte drabbas betydligt av vattenavrinningen från vägen och att skador åsamkas på planteringar, brunnar eller källare. Skulle så ske står väghållaren för kostnaderna för att leda vattnet vidare. Skulle det uppstå skador genom att vägsamfällighet har lett om vatten, måste denna vara beredd på att få betala ersättning.<sup>29</sup>

#### 3.3.4.3 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten på och i närheten av våra vägar är viktig för att hålla olycks- och tillbudsstatistiken nere. En rad projekt och åtgärder tas fram och genomförs därför av stat, kommuner, Vägverket och andra myndigheter och organisationer för att uppnå målen. Fokus läggs på förare och fordon genom hastigheter, nykterhet och bältesanvändande, samt en god standard och miljö på vägen.

Detta innebär bl.a. satsningar på:

- att ta bort hinder och göra de ”farligaste vägarna” mötesfria
- säkrare trafik i kommunerna och det kommunala vägnätet
- att öka respekten för trafikreglerna
- ökat ansvar för dem som utformar vägtransportsystemet
- alternativa finansieringsformer för nya vägar.

I PBL och VL står att och hur statliga, kommunala och enskilda vägar och gator skall utformas på ett säkert sätt, samt hur de bildar ett sammanhållet vägnät. Dessutom finns olika förordningar och handböcker som beskriver hur dessa skall utformas.

För de allmänna vägarna finns regler och förordningar som upprättas av regering, riksdag och av Vägverket. På kommunala och enskilda vägar och gator kan även lokala trafikföreskrifter gälla. Dessutom kan vägsamfälligheter i sina stadgar skriva in regler om trafik och säkerhet.<sup>30</sup>

#### 3.3.4.4 Tillgänglighet och trafikregler

##### Tillgänglighet

Det förutsätts att allmänna vägar och kommunala vägar och gator alltid skall vara öppna för trafik såvida inget exceptionellt inträffat. Däremot är det inte självklart att enskilda vägar hålls öppna för motorfordonstrafik för allmänheten. Allemansrätten ger alla rätt att beträda (gå och cykla på) en enskild väg om denna inte skadas. Enligt 10 kap 10 § trafikförordningen är det fastighetsägare eller vägsamfällighet som måste medge att beträdelse får ske. Utgår bidrag från stat eller kommun får väghållare inte stänga av enskild väg utan medgivande från länsstyrelsen.<sup>31</sup> Enligt 6 kap 18 § PBL får fastighetsägare eller samfällighet inte hindra allmänheten att beträda obebyggd mark inom detaljplan som är avsedd för allmän plats.

Det finns lagar som reglerar parkering på gator och andra allmänna platser. Några motsvarande bestämmelser som gäller privat mark, t ex enskilda vägar, finns inte. Därför har många enskilda väghållare problem med olovlig parkering på vägar och vändplaner m.m. Parkeringsförbud inom tätbebyggt område beslutas av kommunens trafiknämnd och utanför tätbebyggt område beslutar länsstyrelsen. Finns inget beslut om parkeringsförbud får

29 Riksförbundet Enskilda Vägar m.fl, sidan 9 ff. och 15

30 Österberg sidan 90 och <http://www.vv.se> (2004), Trafiksäkerhet/Punkter i korthet, (2007-01-22)

31 Österberg sidan 90

markägaren eller den enskilde väghållaren bestämma parkeringsvillkoren själva. Man har möjlighet att ta ut en kontrollavgift av dem som inte följer villkoren.<sup>32</sup>

### Trafikregler

Trafikreglerna gäller överallt både på vägarna och i terrängen. Till terräng räknas enligt trafikförordningen allt som inte är väg.



*Exempel på hur fastighetsägare kan utforma egna skyltar*

Merparten av trafikreglerna finns i Trafikförordningen (SFS 1998:1276). Kommunerna och länsstyrelserna beslutar om lokala trafikföreskrifter. Dessa föreskrifter kan fås på gatukontor eller trafikkontor ute i kommunerna. För enskilda vägar avgör vägens ägare eller förvaltare om allmäntrafik skall vara begränsad eller tillåtas överhuvudtaget. I vissa fall gäller lokala trafikföreskrifter även här. Annars är det upp till väghållaren att besluta om hastigheter, parkering, skyltning mm. Dessa regler är civilrättsligt bindande för medlemmar och andra nyttjare.<sup>33</sup>

32 Riksförbundet Enskilda Vägar m.fl. sidan 13 ff.

33 Österberg sidan 91 och <http://www.vv.se> (2006), *Trafikregler*, (2007-04-18)

## 4. Beskrivning av kommunerna

### 4.1 Inledning

I inledningen gjordes en avgränsning till tre kommuner som skall studeras närmare. Dessa är Kristianstad, Staffanstorp och Vellinge. Orsakerna till valet av dessa kommuner är att förutsättningarna skiljer sig åt för varje kommun. Skillnaderna består i politisk åskådning, kommunernas storlek och organisation samt historia och utveckling. Anledningen till valet av Kristianstad är att iden till ämnet väcktes inom kommunen.

För att kunna göra jämförelser mellan kommunerna följer information om kommunernas läge, areal och befolkningssmängd samt befolkningsutveckling. Dessutom beskrivs kommunerna kortfattat, deras historia, näringsliv och politiska majoritet. Denna beskrivning görs för att se om den policy som kommunen har om väghållning eventuellt kan vara en del av den samhällsutveckling som respektive kommun genomgår.

### 4.2 Läge, areal och befolkning

Alla tre kommunerna ligger i Skåne län. Staffanstorp och Vellinge ligger i sydvästra delen av länet medan Kristianstad återfinns i länets östra del. Tabellen nedan visar areal, befolkningssmängd samt invånare/km<sup>2</sup> i respektive kommun, (SCB Kommunarealer 2006 samt befolkning 2006-12-31).<sup>34</sup>



De berörda kommunernas läge i Skåne län

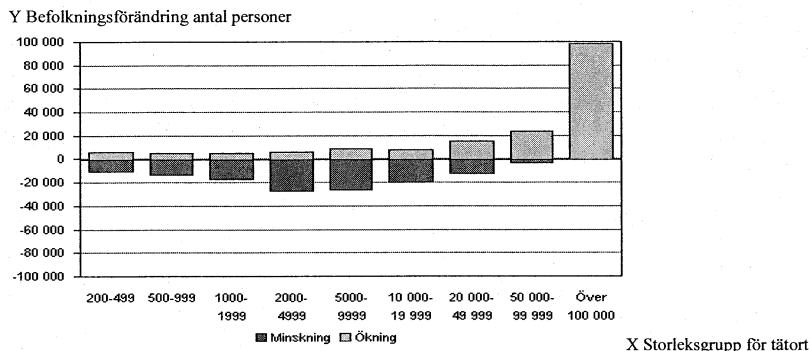
Kommun	Areal (km <sup>2</sup> )	Befolkningssmängd	Invånare/km <sup>2</sup>
Kristianstad	1 251,7	76540	61,1
Staffanstorp	107,6	20840	193,7
Vellinge	143,2	32270	225,3

Tabell 1: Kommunernas storlek till areal och befolkningssmängd samt antalet invånare per kvadratkilometer.

<sup>34</sup> <http://www.scb.se> (2006), *Land- och vattenarealer*, (2006-11-28) och <http://www.scb.se/> (2007), *Folkmängd i riket, län och kommuner 2006-12-31 och befolkningsförändringar*, (2007-02-15)

## Tätorter

Diagrammet nedan beskriver befolkningsförändringen i Sveriges tätorter efter storleksgrupp mellan 1995 och 2000.<sup>35</sup> X-axeln visar indelning av tätorternas storlek medan Y-axeln visar totala ökningen (blått) respektive totala minskningen (rött) för de olika tätortsgrupperna.



Figur 1: Befolkningsförändring i Sveriges tätorter 1995 – 2000

Diagrammet visar den urbana utvecklingen där större tätorter blir ännu större och mindre och medelstora tätorter minskar. Av praktiska skäl kan inte dessa tätorter med befolkningsökning ta emot alla nya invånare utan att bygga ut samhällena. Därför måste nya detaljplaner antas som visar lämpliga områden för bebyggelse inom tätorterna. Kommunerna i rapporten har tätorter som de senaste åren vuxit betydligt.

Samtidigt visar utvecklingen också på att antalet tätorter blir fler när mindre samhällen växer till tätorter. I stället för att växa ihop till ett fåtal större orter bildar tätorterna ett stadslandskap, framförallt i storstadsområdena. Av de utvalda kommunerna tillkom bara en ny tätort, i Kristianstads kommun, under perioden ovan. Tom 2005 har dock två tätorter i Kristianstads kommun degraderats då invånarantalet understigit 200 personer. Tätortsgraden har bara ändrats marginellt under dessa perioder. Anledningen är att bosättningen på landsbygden också ökar samtidigt som tätorterna ökar. Tätortsgraden ökar på grund av inflyttningar till befintlig bebyggelse och nyexploateringar.

Eftersom Kristianstads kommun är den kommun med den största befolkningen och ytan i utredningen, med möjlighet till bosättning på flera platser, finns här flest tätorter nämligen 26 st. Motsvarande siffror för Staffanstorp och Vellinge är tre respektive nio stycken. 2005-12-31 var tätortsgraden i Kristianstad 81,6 %, i Staffanstorp 87,0 % och i Vellinge 90,1 %. Tabellerna i bilaga 1 visar tätortsgraden i respektive kommun och tätort för åren 2000 och 2005 samt förändring i tätortsgrad och antal tätorter.

## Befolkningsutveckling

Eftersom PBL varit den gällande lagstiftningen under perioden 1986-2006 kan det vara intressant att visa befolkningsutvecklingen i de tre kommunerna under denna period. PBL trädde i kraft halvårsskiftet 1987.

I samtliga tre kommuner har befolkningen ökat de senaste tjugo åren. Antalet invånare har ökat med 6599 personer i Kristianstad, 3409 i Staffanstorp och 6351 i Vellinge. Den största ökningen i antal personer har Kristianstad, men Vellinge kommun har den största ökningen sett till tidigare befolkning. Anledningarna till att dessa kommuner ökar beror på många olika

35 Statistiska Centralbyrån (2002), *Sveriges Officiella Statistik – Statistiska meddelanden – Tätorter 2000*, (2007-04-11)

faktorer. Framförallt är det inflyttning pga. bra boende eller till studier som utgör ökningen. Lite om detta berörs i kommande avsnitt om politik och näringsliv. Även en stor andel danska invandrare har medfört att befolkningen ökat i kommunerna.<sup>36</sup>

Kommun	Befolkning		Befolkningsförändring	
	1986-12-31	2006-12-31	Antal	Procent
Kristianstad	69941	76 540	6599	8,6 %
Staffanstorps	17431	20 840	3409	16,4 %
Vellinge	25919	32 270	6351	19,7 %

Tabell 2: *Ändring av invånarantal under perioden 1986-2006 angivet i antal och procent.*

För Vellinges del har befolkningen ökat konstant hela tiden medan de övriga kommunerna har både minskat och ökat under perioden. De få tillfällen som dessa minskat har det varit mycket marginellt. Den totala trenden är dock att kommunernas befolkning ökar. Sedan 1950 har ökningen för Staffanstorps och Vellinge varit mycket stor. Kommunerna har flerdubblat sina folkmängder. Kristianstads kommun har ökat med nästan 12000 personer under samma period.<sup>37</sup>

Med hjälp av förändringen av antalet invånare per tätort och kommunens totala befolkningsförändring fås även befolkningsförändringen på landsbygden och i de mindre orterna fram, se bilaga 1. Resultatet visar att befolkningen även ökar här, vilket kan vara en trend då fler väljer ett mer naturnära boende. I de undersökta kommunerna har även här gjorts nya detaljplaner vilket framöver innebär att dessa ”nya” orter blir tätorter.

## 4.3 Politik och näringsliv mm

### 4.3.1 Kristianstad

Kristianstads kommun är till ytan den största kommunen i Skåne län. Landskapet är mycket vattenrikt med många sjöar och vattendrag och vegetationen är blandad med både skog och öppna landskap med många jordbruk. Dessa förutsättningar har bidragit till att det finns flera tätorter i kommunen. Kommunen är Sveriges tätortstätaste kommun. Fortfarande finns här ett 40-tal orter, varav 26 av dessa har mer än 200 invånare.

Huvudorten i kommunen är Kristianstad. Staden grundades 1614 av den danske kungen Christian IV. Tidigare var Kristianstad en garnisonsstad men idag finns där istället en högskola, Kristianstad Högskola. Pga. stadens läge blev den tidigt ett centrum för hantverk och handel. Denna tradition håller i sig än idag då människor från hela nordöstra Skåne söker sig till Kristianstad för att handla. I centrum finns många butiker och serveringar och i utkanten av staden har det vuxit upp områden med flera lågprisvaruhus och mindre industrier. Kommunens näst största ort är Åhus. Här finns en hamn med stor godshandling men även med färjetrafik till Baltikum.

I kommunen finns flera livsmedelsindustrier och jordbruk som tillsammans med offentlig och civil förvaltning, handel och service är basen i arbetslivet. Det är Kristianstadsslätters goda jordar som gjort att det har vuxit fram många livsmedelsföretag.<sup>38</sup>

36 <http://www.scb.se> (2006), *Beskrivning av Sveriges befolkning*, sidan 35, (2005-12-03)

37 <http://www.scb.se> (2005), *Folkmängd i Sveriges 1950 - 2001*, (2007-04-11) och Faktakalendern 90 m.fl.

38 <http://www.kristianstad.se> (2006), *Om Kristianstads kommun*, (2006-12-03)

Med några undantag har Socialdemokraterna styrt kommunen de senaste decennierna, själva eller med samarbetspartier. Vid valet 2006 fick kommunen ett borgerligt styre den innevarande mandatperioden. Se bilaga 2 Mandatfördelning i kommunvalen.

### 4.3.2 Staffanstorp

Staffanstorps kommun ligger mittemellan Malmö och Lund och en är del av Öresundsregionen. Kommunen bildades den 1 januari 1952 genom sammanslagning av 12 socknar. Kommunen ligger i ett kulturlandskap som präglas mycket av jordbruk.

Kommunen var tidigare en utpräglad jordbrukskommun, men med höga markpriser i Malmö och Lund har flera företag flyttat hit. Här finns många mindre företag, dessutom startar många nya företag här, vilka bidrar till den ekonomiska tillväxten i kommunen.

Staffanstorp är kommunens huvudort och största tätort. Här finns de flesta företagen och arbetsplatserna. Staffanstorp är ett gammalt bynamn från medeltiden men tills järnvägen anlades omnämndes orten som Stanstorp. Pga. förväxlingar med andra orter ändrades namnet tillbaka till Staffanstorp.<sup>39</sup>

Även Staffanstorp har länge haft ett socialdemokratiskt styre men den förra mandatperioden hade kommunen borgerligt styre. Vid valet 2006 fick kommunen ett fortsatt borgerligt styre den innevarande mandatperioden. Se bilaga 2 Mandatfördelning i kommunvalen.

### 4.3.3 Vellinge

Vellinge kommun ligger söder om Malmö på hörnet av Östersjön och Öresund. Merparten av arealen är jordbruksmark, dock inte på Näset där det är mycket högexploaterat. Stränderna är milsvida runt kommunen. De äldre tätorterna har bildats som fiskesamhällen, kyrkbyar eller semesterorter. Tidigare bestod kommunen av fyra mindre kommuner Månstorp, Vellinge, Höllviken – Räng och Skanör - Falsterbo. Dessa räknas idag som olika kommundelar.

På senare år har dessa växt sig större samtidigt som nya orter vuxit upp när inflyttningen till kommunen tog fart. Kommunen har under de senaste decennierna flerdubblat folkmängden. En del har valt att flytta permanent till sina sommarhus från andra kommuner, andra har valt att flytta hit pga. bra boende med låg skatt och goda förutsättningar. Sedan Öresundsbronns tillkomst har även många danskar hittat till kommunen.

Trots att kommunen har en stor dagsutpendling till bl.a. Köpenhamn, Malmö och Lund finns drygt 2 800 företag inom kommunen. De flesta (ca 95 %) består av småföretag som sysselsätter färre än fem anställda. Anledningen är att Vellinge är omvittnat en mycket företagervänlig kommun som har ett av landets bästa företagsklimat. Dessutom har kommunen en av landets lägsta inkomstskatter. Kommunens kännetecken är förutom de låga skatterna och det goda företagsklimatet även att medborgarna har stor personlig frihet att välja hur de skall forma sin vardag.<sup>40</sup>

Kommunen har de senaste decennierna varit borgerligt styrt. Vid valet 2006 fick kommunen ett fortsatt starkt borgerligt styre den innevarande mandatperioden. Se bilaga 2, Mandatfördelning i kommunvalen.

39 <http://www.staffanstorp.se> (2006), *Om kommunen*. (2006-12-03)

40 <http://www.vellinge.se> (2006), *Kommunfakta* (2006-12-03)

## 5. Vaghållningen i kommunerna

### 5.1 Inledning

Syftet med inventeringen är att se vilka olika typer av detaljplaner som finns i kommunerna och vilka huvudmannaskap som finns för gator, torg och parker. Detta skall sedan ge svar på hur dessa utvalda kommuner utformar sina detaljplaner och tillämpar PBL i fråga om huvudmannaskapet. Inventeringen gjordes också för att utröna om det finns skillnader i synsättet på planering av nya områden, samt skillnader i hur områden som upprättats genom tidigare lagstiftning planerats. I analysen skall mer generella slutsatser dras med ledning av uppgifterna från inventeringen.

#### Inventering

Inventeringen inledes med att från kommunernas hemsidor samla in och bearbeta material om bland annat deras vägnät och dess skötsel samt vilka bidragsformer de har. Den övriga inventeringen kan delas in i tre huvudsteg:

#### Steg 1

I detta första steg genomfördes intervjuer med representanter från de tre kommunerna. Tanken var att få inledande information om kommunernas synsätt, i hur de upprättar och tillämpar detaljplaner, byggnadsplaner och stadsplaner. Intervjuerna genomfördes på plats i respektive kommun. Ett utskick gjordes innan intervjun, där en kortfattad beskrivning av rapporten samt frågorna fanns. Syftet med utskicket var att personerna på respektive kommun kunde förbereda sig på frågorna så att intervjun inte skulle ta lång tid och att de hade adekvat information. Mer om intervjuerna redovisas nedan.

#### Steg 2

Nästa steg i rapporten var att utföra själva inventeringen av planerna (arkivforskningen). Den gjordes i respektive kommun. Rapporten bygger på de fakta som fås i denna inventering genom att studera planer, byggbestämmelser, planbeskrivningar eller andra handlingar som reglerar vaghållningen inom specifika områden i respektive kommun.

För att få en struktur på arbetet och veta vad som eftersöktes i arkivforskningen gjordes följande disposition upp. Den beskriver vilken information och tillvägagångssättet hur den skall tas fram. Med detta arbetsschema underlättades arbetet mycket.

- En översiktlig undersökning var i kommunen respektive tätort finns för att få en orientering hur omfattande kommunen är.
- Hur många planer som finns i respektive tätort.
- Vilka former som förekommer, stadsplaner, byggnadsplaner eller detaljplaner. Detta kunde utläsas på plankartan eller i beskrivningarna.
- Vilket huvudmannaskap som finns, kommunalt eller enskilt.
- I planbeskrivningen utlästes sedan motiven till varför kommunen valt ett enskilt huvudmannaskap.
- På kommunernas hemsidor kunde detaljplaner under upprättande, som är ute på samråd, studeras. Dessa planer studerades precis som beskrivits ovan.
- Slutligen sammanställdes materialet och en kategorisering gjordes efter vilket huvudmannaskap som fanns. Resultatet redovisas nedan.

#### Steg 3

Olika vaghållare kontaktades för synpunkter på sin roll som ansvariga vaghållare. Intervjuer gjordes med slumpvis utvalda fastighetsägare eller representanter för vägsamfälligheter.



## Exempel på konflikt

Avslutningsvis i redovisningen visas annat exempel på där huvudmannaskapet inte är kommunalt. Här tog jag kontakt med stadsarkitektkontoret i Simrishamns kommun, eftersom kommunstyrelsen under år 2006 beslutade om att tillåta en gemensamhetsanläggning bli huvudman för en lokalgata. Kontakt togs för att få mer fakta och synpunkter om beslutet och handläggningen.

## 5.2 Kommunernas ståndpunkter

För att erhålla sökt information gjordes interjuver med personer som kunde tillhandahålla mig denna information. Kontaktpersoner i kommunerna som frågorna ställdes till var Sven Gustafsson mark- och exploateringsingenjör i Vellinge, Ann-Katrin Sandelius planarkitekt och Johan Israelsson stadsbyggnadschef i Staffanstorps samt Tomas Theander stadsarkitekt i Kristianstad.

Intervjuer med ovannämnda personer har genomförts och de svar som erhållits redovisas nedan efter frågorna. Varje intervju tog ca 1-1½ timme. Efter att ha sammanställt svaren på frågorna gavs vid nästkommande möte möjligheten att korrigera eventuella missförstånd eller tveksamma uppgifter. Syftet med detta är att få så lite felkällor som möjligt i rapporten. För att åskådliggöra svaren i redovisningen på ett enkelt sätt är frågorna systematiskt genomgångna kommun för kommun. Följande frågor ställdes:

- 1) Vilka former för förvaltning av vägar inom detaljplaner utan kommunalt huvudmannaskap förekommer?
- 2) Vilka är orsakerna till att kommunen inte alltid står för väghållningen, politiska, ekonomiska, organisatoriska eller en kombination av dessa? Med organisatoriska åsyftas vem som är utförare och hur utförandet sker.
- 3) Vilka är skillnaderna mellan gamla byggnadsplanområden och nyare detaljplaneområden?
- 4) Hur hanterar kommunerna huvudmannaskapsfrågan i nya detaljplaner?
- 5) Överensstämmer de med PBL: s intentioner?
- 6) Hur ser kommunen på sin roll kopplat till hur kommunen utformar detaljplanen och reglerar väghållningen?
- 7) Tillämpas huvudmannaskapet på det sätt som anges i detaljplanen?
- 8) Hur säkerställs både utförande och framtida förvaltning av vägnätet?
- 9) Vem ansvarar för väghållningen, trafiksäkerhetsfrågor och underhållsplanering inom detaljplanerat område då kommunen inte är huvudman?
- 10) Hur hanterar kommunen permanentning av fritidshusområden? Innebär det aktivitet från kommunen i huvudmannaskapsfrågan eller gör man ingenting?
- 11) Generellt, vilka kostnader har kommunen respektive väghållaren? Dessutom utgår bidrag till väghållare?

### 5.2.1 Kristianstad

- 1) Kommunen har alla former av planer. Stadsplaner och byggnadsplaner från tidigare lagstiftning och detaljplaner som upprättas enligt PBL.

Stadsplaner har kommunalt huvudmannaskap medan detaljplanerna har båda varianterna. Byggnadsplanerna har alla former av enskilt huvudmannaskap. De är alltifrån helt oreglerade vägar till fullt utvecklade vägföreningar.

- 2) Anledningarna är organisatoriska och ekonomiska.
- 3) Det finns inga direkta skillnader i tillämpningen. Däremot kan formella skillnader skönjas. En byggnadsplan förutsatte att man hade ett exploateringsavtal, men i PBL står väghållare utsatta i de administrativa bestämmelserna om det är enskilt huvudmannaskap.
- 4) Kommunens primära mål är att följa huvudregeln i PBL, som säger kommunallt huvudmannaskap, mellan 80 och 90 % har denna form av de nyare planerna. Men i vissa områden där det finns eller funnits byggnadsplaner i närheten kan enskild väghållning övervägas. Om det finns fungerande gemensamhetsanläggningar väljs ofta av driftsmässiga skäl att kommunen inte skall vara huvudman. Ett mönster av tradition inom vissa områden finns också. Naturligtvis görs en värdering av plan till plan.
- 5) Nej, man tror inte det alltid överensstämmer med PBL.
- 6) Kommunen ansvarar för att detaljplanen genomförs och vidmakthålls. Vid enskilt huvudmannaskap kopplas alltid ett exploateringsavtal till planen.
- 7) Ja
- 8) Se svar på fråga 6. För enskilda huvudmän bildas gemensamhetsanläggningar genom lantmäteri-förrättningar.
- 9) Det gör respektive väghållare. För gamla byggplanområden ansvarar kommunen trots att den inte är huvudman. Trafiksäkerhetsfrågorna står kommunen för på allmänna platser. Vägverket ansvarar för sina vägar både beträffande drift och underhåll och trafiksäkerhet.
- 10) Eftersom kommunen är så pass stor och det finns områden med fritidshus lite varstans skulle det vara en djungel att reda ut allting. För att slippa en sådan komplicerad procedur väljer man att bibehålla enskilt huvudmannaskap.
- 11) De enskilda vägarna kan om de uppfyller vissa villkor erhålla statligt och/eller kommunalt bidrag. Mer om bidrag redogörs i 5.3.

### 5.2.2 Staffanstorp

- 1) I tätorterna är det byggnadsplaner som varit det mest förekommande planeringsinstrumentet i den äldre bebyggelsen. Här har dock alltid kommunen varit huvudman för allmänna platser. Det har aldrig upprättats en fastighetsplan i någon av kommunens tätorter.

I nyare områden som regleras med detaljplaner är kommunen oftast huvudman, såvida det inte är på kvartersmark som då tillhör enskilda fastighetsägare. Kommunen har som policy att alla vägar och gator skall ha statligt eller kommunallt huvudmannaskap. På senare år har dock några detaljplaner utformats där vägföreningar är huvudmän till allmän väg. Ett sådant exempel är Åkershus i Staffanstorp dessutom är ytterligare två på gång.

- 2) Eftersom kommunen nästan uteslutande står för väghållningen förutom på kvartersmark kan frågan med svårighet besvaras.
- 3) Idag planeras fler områden med kvartersmark än tidigare, annars görs ingen skillnad på hur det gjordes för.
- 4) Intentionerna är att kvartersmarken skall vara enskild och att all allmän platsmark skall vara kommunal. Diskussioner förs dock just nu huruvida en förskjutning skall ske mot att enskilda vägföreningar skall ta över som väghållare. Kommunstyrelsens (Ks) företrädare vill gärna se denna utveckling medan nuvarande ordförande för Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen (MoS) inte gillar tanken.
- 5) Än så länge överensstämmer kommunens detaljplaner med PBL och dess intentioner.
- 6) NS Stadsbyggnad har här ett nära samarbete med Tekniska förvaltningen. Tillsammans utformar de nya detaljplaner, företrädesvis utanför kvartersmark, så att de följer regelsystemen som är gällande normer, t.ex. ARGUS eller VGU<sup>41</sup>, hur vägar och andra allmänna platser bör utformas. Detta krav finns inte på kvartersmark.

Kommunen har en beställare – utförare organisation, vilket innebär att en förvaltning beställer en produkt eller tjänst och att utföraren är någon annan förvaltning eller utomstående entreprenör. I Staffanstorp är Tekniska förvaltningen beställare för såväl drift och underhåll som renhållning medan utföraren är idag Markteknik.

- 7) Ja, förutom att det är kommunen som är väghållare även för de planer som upprättades som byggnadsplaner. Tydligt är det en lösning som passade när planerna upprättades.

Under den tid som fortfarande exploatören är ansvarig för sin anläggning/sitt område, dvs. tills slutbesiktning har skett, är exploatören huvudman trots att det i detaljplanen står att kommunen skall vara detta. Några exempel på detta är idag den första etappen av Jakriborg i Hjärup samt Hagalid i Staffanstorp.

- 8) Utförandet säkerställs genom exploateringsavtal och förvaltningen är kommunal enligt detaljplanen och sköts av Tekniska förvaltningen. I de fall där förvaltningen inte är kommunal sköts den av vägföreningar som bildas genom lantmäteriförrättning.
- 9) De vägar som är enskilda ansvarar respektive vägförening för. I dagsläget finns bara ett känt exempel men kommunen kommer att anta fler planer med enskilda väghållare framöver.

Kommunen ansvarar för trafiksäkerheten inom all tätbebyggelse i kommunen. I de lokala trafikföreskrifterna för kommunen kan man se vad som gäller.

- 10) Kommunen har inga fritidshusområden.
- 11) Respektive väghållare står för sina kostnader. Staffanstorps kommun lämnar bidrag för väghållning till enskilda vägar enligt följande:
  - Den enskilda vägen skall ha en längd överstigande 200 meter.

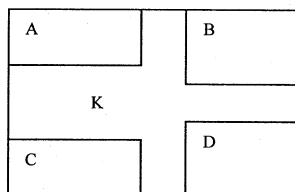
41 ARGUS var ett planeringsinstrument för gator och vägar i tätorter. Idag har denna tillsammans med VU94 ersatts av VGU (Vägars och gators utformning). <http://www.vv.se> (2006), Vägars och gators utformning, (2007-04-11)

- Vägen skall upplåtas för allmän trafik.
  - Vägörening eller därmed jämförlig förening skall finnas.
  - Bokslut och revisionsberättelse skall upprättas för varje kalenderår.
  - Vägbidrag utbetalas för verksamhetsåret och högst ett år före verksamhetsåret
- Se bilaga 4 Bidragsregler för väghållare Staffanstorps kommun.

### 5.2.3 Vellinge

- 1) Kommunen har mycket enskilt huvudmannaskap där vägföreningar är väghållare. Vägföreningar inom detaljplan finns i stort sett i samtliga av kommunens tätorter men med större representation i områden som varit sommarstugor. Hit hör Ljunghusen och Höllviken. I Västra Ingelstad och Östra Grevie förekommer enbart lösningar med enskilda väghållare. Skanör-Falsterbo har både stadsplaner och byggnadsplaner. Vellinge har några storkvarter i stadsplaner övriga delar av tätorten är stadsplaner med kommunalt huvudmannaskap. Vägverket är huvudman för de flesta genomfartsleder i kommunen med några undantag, t.ex. Falsterbovägen i Höllviken där kommunen är ansvarig väghållare.
- 2) Kommunen har som mål att den enskilde medborgaren skall ha så stort inflyttande över sin vardag som möjligt. Detta inkluderar då bl.a. närmiljön. Därför har kommunen gjort ett medvetet val att slimma sin organisation för att hålla nere kostnader. Kommunen hyr in entreprenörer för att lösa sina åtaganden såsom drift och underhåll, medan de enskilda föreningarna får lösa sina åtaganden som de önskar. I de delar av kommunen som varit fritidsområde har man vid permanentning och nyexploatering låtit huvudmannaskapet vara enskilt.
- 3) Det råder inga skillnader mellan gamla byggnadsplaner och nya detaljplaner eftersom kommunen strävar efter mycket enskilt huvudmannaskap.
- 4) I nyare områden vill man följa den tradition som råder på orten, oftast innebär det enskilt huvudmannaskap, förutom i Vellinge där det innebär kommunalt huvudmannaskap.

Ett exempel på hur kommunen löser huvudmannaskapet är Skanörs Vångar. Det gör man med en skelettplan med kommunalt huvudmannaskap. Detta innebär att kommunen är ansvarig för allmän platsmark som inte har några byggrätter och där plan med enskild huvudman för övrig mark med byggrätt och allmän platsmark. Se skiss nedan.



K = kommunalt huvudmannaskap och A-D är enskild huvudmannaskap

- 5) De nya detaljplaner som görs med enskilt huvudmannaskap kan sägas ligga i en gråzon då motivering är mycket sparsam.

- 6) Kommunen anser att detta är en sak för den enskilde medborgaren och exploatörer. Därför tillåter man sig bara ha en styrande roll som anger riktlinjer hur bebyggelseutvecklingen skall ske.
  - 7) Huvudmannaskapet tillämpas i de flesta fall såsom det anges i detaljplanen. I områden med byggnadsplaner är oftast enskilda föreningar väghållare. Undantag förekommer dock i några fall då en väg/gata som belastar ett större område med många fastighetsägare där det kan uppstå en orättvisa om hur att kostnaderna skall fördelas.
  - 8) I nyexploaterade områden säkerställs utförandet genom exploateringsavtal och förvaltningen genom lantmäteriförrättningar.
  - 9) Ansvar för åvilar alltid väghållaren, vilket innebär att de enskilda vägföreningarna får stå för samtliga åtgärder och kostnader som uppstår på deras anläggning (väg). Detta innefattar bl.a. asfaltering, snöröjning, gatusopning samt annat underhåll. Alla trafiksäkerhetsfrågor står också varje förening för, Vilka föreskrifter som finns för respektive väg är dokumenterade i ett Trafiksäkerhetsregister så att kommunen kan ha uppsikt över samtliga gällande trafikregler i kommunen.
- Eftersom kommunen inte har en egen park- eller renhållningsavdelning hyrs olika entreprenörer in för respektive ändamål. Detta gäller enbart kommunen, vägföreningarna får sköta detta själva.
- 10) Kommunen har haft en mycket stor permanentning av fritidsbebyggelse då många valt att bosätta sig i sina sommarvillor på Näset. Kommunens ståndpunkt är att inte behövs göra något, utan bibehålla det enskilda huvudmannaskapet.
  - 11) Kostnaderna är uppdelade på respektive väghållare. Det vill säga, kommunens vägar bekostas ur allmänna medel, medan varje enskild förening står för sina kostnader. I vissa fall kan bidrag utgå till vägföreningar för drift och underhåll. Se bilaga 5, Bidrag till gator och vägar för Vellinge kommun.

Vellinge kommun, med undantag av Storvägsområdet i Ljunghusen, ansvarar för samtliga VA-ledningar i kommunen som ligger under gata eller allmän plats, även de som ligger där enskilda är väghållare. På frågan hur ledningarna säkerställs, sades att något servitut för detta förekommer sällan.

### **5.3 Resultat av inventering av detaljplaner**

Resultaten baseras på de uppgifter som fåtts fram genom arkivforskningen och sökningen på kommunernas hemsidor. Det är främst planerna och dess tillhörande handlingar men även andra fakta om vägnätet i kommunerna som utgör grunden för resultatredovisningen.

Hur resultatet tillhandahållits har redovisats tidigare. Tillvägagångssättet varierade dock för de olika kommunerna beroende på hur deras register såg ut och hur omfattande det var. Den disposition som listades upp följdes därför inte helt, eftersom förutsättningarna varierade från kommun till kommun.

En begränsning som gjorts i arbetet är att inte titta på vare sig områdesbestämmelser eller kvartersmark. Dock visade det sig att ibland kan det vara svårt att avgöra om planen bara avser kvartersmark eller om det även finns allmän platsmark. Att undersöka äldre planer

kunde också vara svårt eftersom de bestämmelser och handlingar som bifogats inte uppger vem som är huvudman. Antagande kunde göras att i stadsplaner var det kommunalt huvudmannaskap och i byggnadsplaner var det enskilt huvudmannaskap. I byggnadsplanerna kunde mycket väl kommunen även där vara ansvarig väghållare även om lagstiftningen inte avsåg detta.

Slutligen behandlades övriga uppgifter och upplysningar som erhållits av kommunerna.

### 5.3.1 Kristianstad

Inventeringen i Kristianstad gjordes på Stadsbyggnadskontoret tidigare Stadsingenjörkontoret. Samtliga antagna och ikraftträdde planer undersöktes, vilket var 1399 stycken. Förfarandet har beskrivits tidigare. Dessutom studerades några nya planer som kommunen lagt ut på hemsidan. Det intryck som gavs var att kommunen oftast är väghållare på allmänna platser då detta varit den smidigaste lösningen. Kommunen har ändå ganska många områden med enskilt huvudmannaskap. Framförallt förekommer dessa i Åhus, Yngsjö, Furuboda och Degeberga.

#### Vägar i kommunen

Samtliga genomfartsvägar i tätorterna är allmänna med Vägverket som huvudman, förutom inom två avgränsade områden, dels i centrala Kristianstad och Vä, dels i Åhus där kommunen är väghållare. På vissa större trafikleder inom dessa två områden är dock staten genom Vägverket väghållare. I Kristianstads kommuns väghållningsområde underhålls E22 med anslutningar, riksväg 19 och 21 och länsväg 118 av Vägverket.<sup>42</sup>

Det kommunala väghållningsansvaret omfattar detaljplanerade områden i Kristianstad, Vä, Åhus, Tollarp, Hammar, Fjälkinge, Önnestad, Degeberga, Norra Åsum, Färlöv, Gärds Köpinge, Viby, Everöd, Arkelstorp, Rinkaby, Hammarslund, Österslöv, Vinnö, Balsby, Bäckaskog, Ovesholm, Östra Sönnarslöv, Öllsjö, Åsumtorp, Möllebacken och Horna.

I Åhus, Degeberga, Hammar, Arkelstorp, Rinkaby och Österlöv finns både kommun och enskilda som väghållare, medan i Kristianstad, Tollarp, Önnestad och Vä finns nästan bara kommunalt huvudmannaskap. På Ivön, i Linderöd och Yngsjö finns bara enskilda väghållare liksom i en rad mindre orter eller byar. Dessa områden har fått enskilt huvudmannaskap eftersom de tidigare varit fritidsbebyggelse eller mindre orter på landsbygden.

#### Kommunala vägar

Gatunätet omfattar 388 km körbanor, 182 km gång och cykelbanor, 150 km gångbanor och 63 km turistleder (f.d. Banvallar). Kommunens tekniska förvaltning, C4 Teknik svarar för skötsel, förvaltning och nyanläggning av gator, torg, gång- och cykelvägar samt övriga allmänna platser där kommunen är väghållare. Här hanteras även olika trafiksäkerhetsåtgärder, bidrag till enskilda vägar och samt kommunens gatubelysning och VA. Alla gator underhålls av Kristianstads kommun, C4 TEKNIK, Gatu- och VA-avd. I kommunens gångbaneföreskrifter står att det åligger fastighetsinnehavarna inom område med detaljplan, där kommunen är huvudman för allmänna platser, att utföra de renhållnings-, snöröjnings- och liknande åtgärder på gångbana eller annat för gångtrafiken erforderligt utrymme utanför fastigheten. Genom avtal och mot betalning kan fastighetsägare överlåta detta till C4 TEKNIK, Gatu- och VA-avd.

42 (<http://www.kristianstad.se> (2006), *Gatu- och väghållning*, 2006-12-18)

C4 Teknik utfärdar lokala trafikföreskrifter och tillfälliga lokala trafikföreskrifter. Gällande föreskrifter finns tillgängliga på C4 Teknik. Tekniska nämnden är kommunens trafiknämnd och ansvarar för beslut i fråga om lokala trafikföreskrifter, dispenser, transporttillstånd, parkeringstillstånd för rörelsehindrade, tillstånd för nyttjande av offentlig plats mm. C4 Teknik handlägger och har delegation för beslut i flertalet av dessa frågor. Beslut om lokala trafikföreskrifter för övriga vägar fattas av Länsstyrelsen och kommunen.<sup>43</sup>



Stora Torg i Kristianstad och Åhus centrum

### Enskilda vägar

De enskilda vägarna sköts och underhålls av samfällighetsföreningar, andra sammanslutningar eller enskilda personer/fastighetsägare. Hur detta utformas bestäms av respektive väghållare. Finansiering sker främst genom medlemsavgifter men under vissa förutsättningar kan även kommunalt bidrag utgå. Kommunen har två olika typer av bidrag till enskilda vägföreningar. En för de med statligt och en för föreningar utan statligt bidrag. Se även bilaga 3.<sup>44</sup>

### Gällande planer i kommunen

I Kristianstads kommun finns detaljplaner eller motsvarande upprättade för områden i de större tätorterna i kommunen, men även i flertalet mindre orter.

Totalt har fullmäktige antagit 1399 planer och beslut av olika slag som reglerar markanvändning. Av dessa återstår 859 gällande planer, se bilaga 6. Några av de gällande planerna har också reviderats under åren. Se tabell 3 nedan. Eftersom planer med enbart kvartersmark inte skulle studeras utesluts dem ur redovisningsmaterialet fortsättningsvis. Därefter återstår 722 planer, som fördelas efter huvudmannaskap. Se tabell 4 nedan.

Tätortstyp/område	Gällande planer
Större	348
Medelstora	315
Mindre	135
Småorter och stugområden	61
<b>Totalt</b>	<b>859</b>

Tabell 3: Fördelning av planer per typ av tätort eller område

43 <http://www.kristianstad.se> (2006), *Gator och vägar*, (2006-12-18), <http://www.kristianstad.se> (2006), *Gatu- och gångbanerenshållning*, (2006-12-18), <http://www.kristianstad.se> (2006), *Lokala trafikföreskrifter*, (2006-12-18) och <http://www.kristianstad.se> (2006), *Biltrafik*, (2006-12-18)

44 <http://www.kristianstad.se> (2006), *Gatu- och väghållning*, (2006-12-18) och <http://www.kristianstad.se> (2006), *Bidrag till enskilda vägar*, (2006-12-18)

Tätortstyp	Planer med enskilt huvudmannaskap	Planer med kommunalt huvudmannaskap	Övriga väghållare (Vägverket)
Större	4	297	1
Medelstora	55	207	0
Mindre	62	46	0
Småorter och stugområden	39	11	0
<b>Totalt</b>	<b>160</b>	<b>561</b>	<b>1</b>

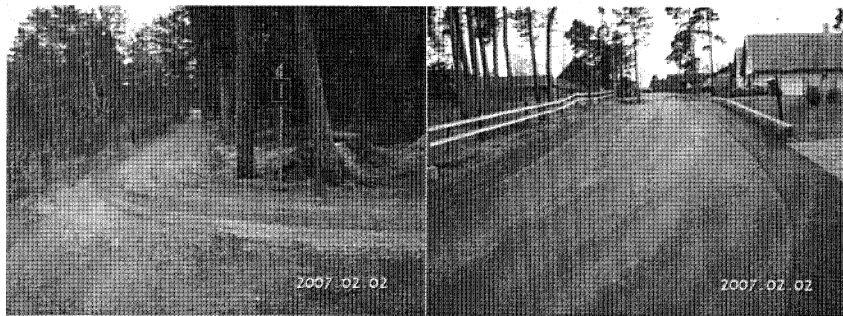
Tabell 4: Antal planer med kommunalt och enskilt huvudmannaskap på allmänna platser

För att se metoden hur detta resultat vuxit fram och kommundelsindelning, hänvisas till bilaga 6. Där visas systematiskt vilka utslutningar av planer som gjorts. Samtliga stadsplaner och merparten av detaljplanerna hade kommunalt huvudmannaskap medan byggnadsplanerna och resterande del av detaljplanerna hade enskilt huvudmannaskap.

Efter kommunsammanslagningarna 1967-1974, genomförde kommunen en genomgripande omvandling av gamla byggnadsplaner med åretruntbebyggelse till stadsplaner. Syftet var att klara ut och förenkla väghållningsfrågorna. Omvandlingen påbörjades i Vä. Sedan följde bl. a delar av Arkelstorp, Balsby, Bäckaskog, Degeberga, Everöd Fjälkinge, Färlöv, Gärds Köpinge, Hammar, Ovesholm, Viby, Vinnö, Öllsjö, Önnestad, Österslöv och Östra Sönnarslöv. Men på grund av ny gatukostnadslagstiftning som kom 1982 försvårades ett fullständigt genomförande.<sup>45</sup>

#### Planer med enskild huvudman

Totalt hittades 160 planer med enskilt huvudmannaskap i kommunen. Dessa är fördelade över nästan alla orter. Majoriteten återfinns i områden där tidigare byggnadsplaner varit gällande. Planer med enskild huvudman återfinns oftast inom bostadsområden i utkanten av samhällena eller där det finns eller har funnits fritidsbebyggelse. Exempel på sådana områden med fritidsbebyggelse är Yngsjö, Furuboda, Vanneberga Sommarby, Degeberga sommarby, Olseröds sommarby.



Vägföreningar i Aspet respektive Tället i Åhus

Kommunen är mycket sparsam med att upprätta planer med enskilt huvudmannaskap. Det är i princip bara områden inom eller vid fungerande gemensamhetsanläggningar som får enskilt huvudmannaskap. Ett mönster av tradition inom vissa områden finns också.

Motiveringarna till de flesta av detaljplanerna gick inte att utläsa ur planbeskrivningarna, oftast är de mycket sparsamma eller diffusa.

<sup>45</sup> <http://www.kristianstad.se> (2006), *Historik/Gator*, (2006-12-18)



## Förslag på nya detaljplaner i kommunen

Kommunen planerar löpande nya områden för boende, arbete, service, parker, etc., därför växer nya detaljplaner ständigt fram. Just nu finns tio planer ute på samråd eller som är överklagade. Dessutom finns ytterligare planer under produktion eller på idéstadiet. Planerna återfinns i alla delar av kommunen. Av de föreslagna detaljplanerna som hittades på hemsidan kunde huvudmannaskap utläsas endast i sex, varav två föreslogs få kommunalt, två få enskilt och två bli kvarterersmark. Anledningen till att de inte gick att hitta väghållare var att planerna inte är färdiga eller att de inte kunde visas fullständigt på hemsidan.<sup>46</sup>

### 5.3.2 Staffanstorp

Inventeringen i Staffanstorp gjordes på stadsbyggnadskontorets planavdelning. Samtliga antagna och ikraftträdna planer undersöktes, vilket var närmare hundra stycken. Förfarandet har beskrivits tidigare. Dessutom studerades några nya planer som kommunen lagt ut på hemsidan. Det intryck som gavs var att kommunen oftast är väghållare på allmänna platser då detta varit den smidigaste lösningen. Även i byggnadsplanerna var kommunalt huvudmannaskap den dominerande lösningen i kommunens tätorter.

#### Vägar i kommunen

För samtliga genomfartsvägar i tätorterna är Vägverket huvudman. Det kommunala väghållningsansvaret omfattar detaljplanerat område i Staffanstorps centralort, Hjärup och Kyrkheddinge. I övriga orter och byar har kommunen valt att låta anläggningssamfälligheter vara huvudmän. Anledningen är att det skulle bli för stora kostnader om kommunens utförare av skötsel och underhåll skulle åka ut till samtliga orter och byar.

#### Kommunala vägar

Kommunens Tekniska avdelning svarar för skötsel, förvaltning och nyanläggning av kommunens gator, torg, gång- och cykelvägar samt övriga allmänna platser. Här hanteras även olika trafiksäkerhetsåtgärder, bidrag till enskilda vägar och samt kommunens gatubelysning. För drift och underhållet står kommunens utförarenhet Markteknik. De får uppdrag av Tekniska nämnden som omfattar bl. a. beläggingsunderhåll, barmarksunderhåll, gatuhållning, vinterväghållning, dagvattenavledning och trafikordningar. Eftersom kommunen har en beställare- utförarorganisation är det inte säkert att Markteknik alltid kommer att stå för drift och underhåll.

#### Enskilda vägar

Enskilda vägar sköts och underhålls av vägföreningar, gemensamhetsanläggningar, vägsamfälligheter eller enskilda fastighetsägare. Hur detta utformas bestäms av respektive väghållare. Kommunen kan under vissa omständigheter bevilja bidrag, även statligt bidrag kan utgå.<sup>47</sup>

#### Gällande planer i kommunen

I Staffanstorps kommun finns detaljplaner eller motsvarande upprättade för områden i Staffanstorp, Hjärup, Kyrkheddinge, Flackarp och Knästorp. Dessutom är en detaljplan på gång i Nordanå. Totalt har 100 planer för hela kommunen antagits av fullmäktige sedan 1942. Av dessa gäller fortfarande 91 stycken, några av de gällande planerna har också reviderats under åren. Se tabell 5 nedan. Eftersom planer med enbart kvarterersmark inte skulle studeras

46 <http://www.kristianstad.se> (2007), *Aktuella planer*, (2007-01-29)

47 <http://www.staffanstorp.se> (2006), *Gator och vägar*, (2006-12-03) och <http://www.staffanstorp.se> (2006), *Vägrafik*, (2006-12-04)

utesluts dem ur redovisningsmaterialet fortsättningsvis. Därefter återstår 68 planer, som fördelas efter huvudmannaskap. Se tabell 6 nedan.

Ort	Antagna planer	Upphävda planer	Gällande planer
Staffanstorp	77	7	70
Hjärup	20	2	18
Kyrkheddinge	1	0	1
Flackarp	1	0	1
Knästorp	1	0	1
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>9</b>	<b>91</b>

Tabell5: Fördelning av planer per ort

Ort	Planer med enskilt huvudmannaskap	Planer med kommunalt huvudmannaskap
Staffanstorp	3	46
Hjärup	1	16
Kyrkheddinge	0	1
Flackarp	1	0
<b>Totalt</b>	<b>5</b>	<b>63</b>

Tabell6: Antal planer med kommunalt och enskilt huvudmannaskap på allmänna platser

Eftersom detaljplanen i Knästorp visade kvartersmark finns den inte med i materialet längre. För att se metoden hur detta resultat vuxit fram hänvisas till bilaga 7. Där visas systematiskt vilka uteslutningar av planer som gjorts.



Exempel på kommunal väghållning, Jakriborg i Hjärup samt Torget och Storgatan i Staffanstorp

Samtliga stadsplaner och merparten av byggnadsplanerna och detaljplanerna hade kommunalt huvudmannaskap eller att kommunen svarar för väghållningen. Av stads- och byggnadsplanerna var det ganska lätt att avgöra vem som var väghållare, men för detaljplanerna var det svårare. Ibland kunde inte detta utläsas detta ur handlingarna. Förvirrande var också att kommunen är ansvarig väghållare på allmän plats i flertalet byggnadsplaner.

#### Planer med enskild huvudman

Fem detaljplaner där inte kommunen är huvudman hittades. Av dessa är fyra detaljplaner och en är avstyckningsplan. Tre av detaljplanerna återfinns i Staffanstorp och den fjärde i Flackarp. Avstyckningsplanen återfinns utanför Hjärup.

Avstyckningsplanen är den äldsta av planerna. Den upprättades redan 1942. Avstyckningen avsåg en fastighet i Stora Uppåkra precis utmed väg 108 och på gränsen till Lunds kommun. Här skulle bostäder byggas på kvartersmarken och allmänna platser anläggas. Motivet för att en vägförening skulle vara väghållare för allmänna platser var att fastigheten som

exploaterades dels låg utanför tätbebyggd område, dels att övrig mark som ingick i planen var kvartersmark. Därför rekommenderades de nya fastighetsägarna i området att bilda en gemensamhetsanläggning.

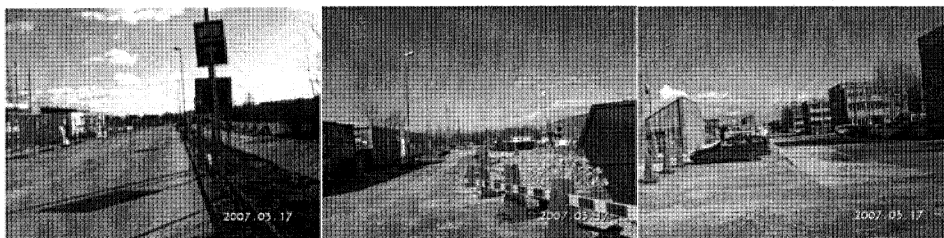
Detaljplanen i Flackarp är från 2005. Här skall bostäder byggas på som sedan säljs av en exploatör - fastighetsägaren. Motivet att låta en gemensamhetsanläggning vara huvudman för allmänna platser är även här att det ligger på landsbygden.

Kommunen har sedan länge en policy allmänna platser utanför de större tätorterna skall skötas av enskilda föreningar. Det beror på att det medför mycket merarbete och inte är lönsamt för kommunen. Därför vill man låta enskilda ta över drift och underhåll av vägar på landsbygden och i småorter. Skulle det visa sig att dessa orter byggs ut kan man tänkas sig att omvärdera huvudmannaskapet.

I en av de tre detaljplanerna i Staffanstorp har man delat på huvudmannaskapet inom detaljplanen. Anledningen är att den skall ge möjlighet till både bostäder samt industri och småhandel. Området med bostäder har kommunalt huvudmannaskap medan industriområdet skall skötas av en eller flera gemensamhetsanläggningar. Planen har upprättats på detta vis för att industriområdet skall kunna fungera bättre.

En annan detaljplan säger att marken får användas till hästgårdar som ligger utmed en återvändsgata. Egentligen ligger planen utanför tätorten men kommunen har pga. den kraftiga exploateringen låtit detaljplanera området. Enskilt huvudmannaskap valdes för att det bara var dessa gårdar med tillhörande bostäder som nyttjar vägen.

Den tredje planen i Staffanstorp är ett bostadsområde, Åkershus, inne i centralorten. Bostadsområdet tillhör Staffanstorpshem och de sköter alla anläggningar på kvartersmarken. Den aktuella vägen är en kort stump som leder in till fastigheten. Motivet till att enskilt huvudmannaskap valdes var dels önskemål från fastighetsägaren som ville pröva denna variant, dels att Staffanstorpshem ansågs säkra som väghållare eftersom det är ett kommunalt bolag med goda resurser att klara av skötseln.



*Åkershus i Staffanstorp*

Motiveringarna till några av planerna gick inte att utläsa ur planbeskrivningarna, istället ställdes frågan till de ansvariga planförfattarna. Därför kan motiven redogöras.

### Förslag på nya detaljplaner i kommunen

Nya detaljplaner växer ständigt fram. Just nu finns ett tiotal under produktion eller ute på samråd. De flesta av planerna berör Staffanstorp eller Hjärup eftersom de är de stora orterna i kommunen. Men nu kommer även Nordanå att få ett detaljplanerat område inom kort. Av de sju planer som hittades på hemsidan kunde huvudmannaskap utläsas i alla utom en. En plan berörde endast kvartersmark, två av planerna skulle få enskilt huvudmannaskap och i de

övriga tre skulle kommunen vara huvudman för allmänna platser.<sup>48</sup> De två med enskild väghållning låg båda på landsbygden. Den ena var i Nordanå, den andra i Stora Uppåkra jämte platsen där den första planen med annan väghållare än kommunen antogs. Båda dessa ligger än så länge på landsbygd vilket är anledningen kommunen väljer att en gemensamhetsanläggning skall sköta vägarna i området.

### 5.3.3 Vellinge

Inventeringen i Vellinge gjordes på Miljö- och Stadsbyggnadsförvaltningen. Samtliga gällande planer undersöktes, vilket var 282 stycken. Förfarandet har beskrivits tidigare. Dessutom studerades några nya planer som kommunen lagt ut på hemsidan. Det intryck som gavs var att kommunen gärna överlåter huvudmannaskapet till enskilda väghållare om detta är möjligt. Stadsplaner har i samtliga fall kommunalt huvudmannaskap medan byggnadsplaner har enskilt. I detaljplanerna låter kommunen det i området lämpligaste huvudmannaskapet vara gällande. Således antas många nya planer med enskilt huvudmannaskap, framförallt i områden där vägföreningar tidigare varit huvudmän och på mindre orter på landsbygden. De motiveringar som anges är mycket sparsamma.

#### Vägar i kommunen

Samtliga genomfartsvägar i tätorterna är statliga Vägverket huvudman för förutom Gamla Falsterbovägen i Höllviken där kommunen är väghållare. Det kommunala väghållningsansvaret omfattar detaljplanerade områden i Vellinge centralort, norra delen av Höllviken och Ljunghusen samt delar av Skanör-Falsterbo. I övriga planområden, orter och byar har kommunen valt att låta vägföreningar vara huvudmän. Anledningen är att kommunen vill att den enskilde individen skall kunna styra sin vardag så långt som möjligt. Detta innefattar även vem som är ansvarig väghållare på allmänna platser. I Vellinge anser man att individen eller vägföreningar lika bra kan sköta drift och underhåll av vägnätet som kommunen.

#### Kommunala vägar

Kommunens Tekniska förvaltning svarar för skötsel, förvaltning och nyanläggning av gator, torg, gång- och cykelvägar samt övriga allmänna platser där kommunen är väghållare. Det motsvarar ca 140 km gator och vägar. Här hanteras även olika trafiksäkerhetsåtgärder, bidrag till enskilda vägar och samt kommunens gatubelysning och VA. Beslut om trafikföreskrifter för gator inom tätbebyggt område (Arrie, Gessie Villastad, Hököpinge Kyrkby, Hököpinge-Gessie By, Höllviken-Ljunghusen-Kämpinge, M Grevie, Möllevången, N Håslöv, Räng, Räng Sand, S Håslöv, Skanör-Falsterbo, Vattle, Vellinge, Vellinge Väster, V Grevie, Ö Grevie) fattas av Tekniska nämnden. Beslut om lokala trafikföreskrifter för övriga vägar fattas av Länsstyrelsen. För utförande, drift och underhåll anlitar kommunen olika entreprenörer.



Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap i Falsterbo respektive Vellinge

48 <http://www.staffanstorp.se> (2006), *Aktuella planer*, (2006-12-04)

### Enskilda vägar

Vellinge kommun är en av de kommuner i landet som satsat på att låta vägföreningar sköta en stor del av det lokala gatu- och vägnätet. Här finns totalt 83 vägföreningar, som sköter totalt cirka 220 kilometer gator och vägar i kommunen. Enskilda vägar sköts och underhålls av vägföreningar, vägsamfälligheter eller enskilda personer/fastighetsägare. Hur detta utformas bestäms av respektive vägghållare. Finansiering sker främst genom medlemsavgifter, men även kommunalt bidrag kan utgå, se bilaga 5.<sup>49</sup>

Föreningarna fördelas så här på de olika kommundelarna:

Kommundel	Antal	Längd
Skanör - Falsterbo	11 st.	27 km gator/vägar
Höllviken - Räng	26 st.	141 km gator/vägar
Vellinge	24 st.	29 km gator/vägar
Månstorp	22 st.	20 km gator/vägar

Tabell 7: Samfällighetsföreningar i Vellinge kommun

I denna tabell ingår såväl vägar inom som utanför detaljplanerat område.

### Gällande planer i kommunen

I Vellinge kommun finns detaljplaner eller motsvarande upprättade för områden i Arrie, Gessie, Hököpinge, Höllviken, Ljunghusen, Räng, Skanör – Falsterbo, Vellige, Västra Ingelstad, Östra Ingelstad och Östra Grevie. Totalt finns 282 gällande planer för hela kommunen som antagits av fullmäktige. Se tabell 8 nedan. Av dessa är 76 stycken stadsplaner, 51 byggnadsplaner och 155 detaljplaner. Eftersom planer med enbart kvartersmark inte skulle studeras utsluts dem ur redovisningsmaterialet fortsättningsvis. Därefter återstår 224 planer, som fördelas efter huvudmannaskap. Se tabell 9 nedan.

Ort	Gällande planer
Skanör och Falsterbo	84
Höllviken, Ljunghusen och Räng	99
Gessie, Hököpinge och Vellige	77
Arrie, Västra Ingelstad, Östra Ingelstad och Östra Grevie	22
<b>Totalt</b>	<b>282</b>

Tabell 8: Fördelning av planer per respektive kommundel

Kommundel	Planer med enskilt huvudmannaskap	Planer med kommunalt huvudmannaskap	Övriga vägghållare (Vägverket)
Skanör och Falsterbo	25	46	0
Höllviken, Ljunghusen och Räng	42	18	5
Gessie, Hököpinge och Vellige	16	52	2
Arrie, Västra Ingelstad, Östra Ingelstad och Östra Grevie	16	1	1
<b>Totalt</b>	<b>99</b>	<b>117</b>	<b>8</b>

Tabell 9: Antal planer med kommunalt och enskilt huvudmannaskap på allmänna platser i respektive kommundel

För att se metoden hur detta resultat vuxit fram hänvisas till bilaga 8. Där visas systematiskt vilka utslutningar av planer som gjorts.

Samtliga stadsplaner och drygt hälften av detaljplanerna, som inte är kvartersmark, har kommunalt huvudmannaskap. Av byggnadsplanerna har samtliga enskilda huvudmän. Av

<sup>49</sup> <http://www.vellinge.se> (2006), *Trafik, gator och vägar*, (2006-11-15)

stads- och byggnadsplanerna var det ganska lätt att avgöra vem som var väghållare, men för detaljplanerna var det svårare. Ibland kunde detta inte utläsas ur bestämmelserna utan man blev tvungen att titta i planbeskrivningarna. I några fall var det svårt att avgöra om där fanns allmän platsmark eller bara kvartersmark.

### Planer med enskild huvudman

99 planer där inte kommunen är huvudman hittades. Av dessa är 49 detaljplaner och resterande är byggnadsplaner. Av detaljplanerna återfinns 16 stycken i Arrie m.fl., 25 i Skanör-Falsterbo, 42 i Höllviken och 16 i Vellinge m fl.

Flertalet av detaljplanerna i Höllviken och Skanör-Falsterbo har tidigare varit byggnadsplaner upprättade under 60-, 70- och 80-talen som reviderats. Kommunen har restriktiva bestämmelser för hur mycket bebyggelsen får växa på Falsterbonäset, därför har tillägg till befintliga planer som reglerar bebyggelsen kommit till. Kommunens plankontor fick 1991 i uppdrag av kommunfullmäktige att se över samtliga detaljplaner i Skanör-Falsterbo och Höllviken i syfte att hejda den oönskade förtätningen. Detaljplanerna är inga nya planer utan här har bara tillägg gjorts för att tillgodose kommunens intensioner. Därför har en stor del av detaljplanerna fortsatt enskilt huvudmannaskap. Dessa planer har också den tydligaste motiveringen till varför enskilt huvudmannaskap valts.

I tätorter och orter i kommunens östra del har nästan samtliga planer enskilt huvudmannaskap. Detta beror på att tidigare upprättades här enbart byggnadsplaner där vägföreningar sköter väghållningen. För att inte bryta sönder och minska föreningarnas roll låter man dem ta över ansvaret för väghållningen även i planer upprättade som detaljplaner.

Av samma anledning som ovan, dvs. att inte splittra upp vägföreningarna, har kommunen valt att låta allmänna platser i detaljplaner på Falsterbonäset och i andra delar av kommunen förbli i enskilt huvudmannaskap. Detta gäller såväl nya som reviderade planer inom områden som tidigare varit planlagda.

För helt nyexploaterade områden väljs huvudmannaskapet efter det som är mest lämpligt. Motiveringarna till de flesta av detaljplanerna gick inte att utläsa ur planbeskrivningarna, oftast är de mycket sparsamma eller diffusa.



*Anläggningssamfälligheter i Höllviken och Falsterbo*

### Förslag på nya detaljplaner i kommunen

Nya detaljplaner växer ständigt fram. På kommunens hemsida kunde ett tjugotal planer hittas som är föreslagna eller ute på samråd. Planer är föreslagna i alla delar av kommunen men majoriteten i de större tätorterna Vellinge, Höllviken och Skanör-Falsterbo. Av de 22 föreslagna detaljplaner som hittades på hemsidan kunde huvudmannaskap utläsas endast i en

tredjedel varav alla utom en föreslogs enskilt huvudmannaskap. Anledningen till att de inte gick att hitta huvudmannaskapet var att länken inte var aktiv längre.<sup>50</sup>

## 5.4 Intervjuer med enskilda väghållare

Intervjuer genomfördes med representanter för vägsamfälligheter i Kristianstad och Vellinge kommuner. För att få en geografisk spridning på urvalet väljs några vägsamfälligheter i olika orter slumpvis ut. Eftersom det i praktiken finns så få enskilda huvudmän i Staffanstorp valdes denna kommun bort.

Syftet med intervjuerna är att få kommentarer hur de ser på sin roll som väghållare, ta reda på vilka problem som kan uppstå samt vilka för- och nackdelar som finns med enskild väghållning. Intervjufrågorna som ställdes redovisas i bilaga 9.<sup>51</sup>

### Kristianstad

Samtliga fyra gemensamhetsanläggningar som valts ut förvaltas genom vägsamfällighetsförening. Storleken på föreningarna varierar från ett tjugotal medlemmar till över 700 st. Beroende på vägsamfällighetens storlek varierar styrelsesammansättningen från en person till tio personer. De flesta hyr in entreprenörer som sköter drift och underhåll, framförallt reparationer och snöröjning. I några av vägsamfälligheterna finns speciella dagar då medlemmarna gemensamt utför diverse underhållsarbeten.

Vägarnas beskaffenhet varierar både i längd och med beläggning. Några har ett mycket omfattande vägnät medan andra endast består av en väg. Beläggningen är antingen asfalt eller grus. I vissa föreningar finns både asfalterade och grusbelagda vägar.

Äspets vägförening i Åhus omfattar ett stort vägområde. Där har varje styrelsemedlem tilldelats ett mindre vägområde där denne kontinuerligt skall göra inventeringar av vägarna för att se vad som behöver utföras. Samtidigt finns en vägfogde som övervakar hela vägsystemet och samordnar olika åtgärder. Styrelsen har gått ut och frågat medlemmarna i ett frågeformulär där de vill veta hur respektive medlem vill att vägarna utformas. Tanken är att alla vägar på sikt blir hårdbelagda och trafiksäkra. Svaren blev cirka fifty-fifty, men svarsfrekvensen var ganska låg.

Det finns för- respektive nackdelar med enskilt huvudmannaskap. Det vanligaste argumentet för är att varje vägsamfällighet själva kan besluta vad som skall göras och hur mycket det får kosta. På så sätt kan de få vägen/vägarna i det skick som är mest lämpligt beroende på trafikintensitet och föreningens ekonomi. Nackdelar är att det krävs att mycket arbete läggs ned från medlemmarna eller styrelserna samt att det på vissa vägar förekommer mycket trafik som inte tillhör de deltagande fatigheterna. De flesta anser inte att kommunen borde ta över väghållningen då det skulle bli dyrare samt att det skulle ta längre tid att få vägarna åtgärdade vid t.ex. vinterväglag. De flesta representanterna ansåg att fördelarna övervägde nackdelarna.

### Vellinge

Samtliga fyra gemensamhetsanläggningar som valts ut förvaltas genom en vägsamfällighetsförening. Två av föreningarna hade ett tiotal medlemmar medan de andra två har flera hundra, ca 400 respektive över 800 stycken. Beroende på anläggningssamfällighetens storlek varierar styrelsesammansättningen från tre till åtta personer. De flesta hyr även här in

50 <http://www.vellinge.se> (2006), *Detaljplaner*, (2006-12-18)

51 Telefonintervjuer med representanter för samfällighetsföreningar i Kristianstads och Vellinge kommuner

entreprenörer som sköter drift och underhåll, framförallt reparationer och snöröjning. I några av samfällighetsföreningarna finns speciella dagar då medlemmarna gemensamt utför diverse underhållsarbeten. Vägarnas beskaffenhet varierar också här i längd och med beläggning. Några har ett stort vägnät medan andra endast består av en väg. Beläggningen är antingen asfalt eller bara grus. Vissa föreningar har både och. Alla fyra får kommunala bidrag.

Svaren på för och nackdelarna varierade mer i Vellinge. I några föreningar var det svårt att engagera medlemmarna och/eller konflikter. Negativt är också att de mindre föreningarna har en mindre budget och även svårare att teckna diverse avtal samt att fastigheternas medlemmar betalar dubbelt för vägarna i kommunen. De flesta tyckte att det var mycket krävande och ansvarsfullt arbete men mycket givande då de är tvungna att sätta sig in i olika regler, lagstiftning mm. Positivt är också att besluten ligger närmare invånaren, vilket kan innebära att ansvarskänslan för närmiljön ökar. Det vill säga medlemmarna blir mer varsamma om vägar och anläggningar när de själva betalar. Grannsämjan kunde också bli bättre när man hjälps åt.

Det råder delade meningar om kommunen skall ta över väghållningen. Argument för kommunalt huvudmannaskap är oftast ekonomiska medan närheten till beslut och utförande uppskattas. Några ansåg att kommunens hållning är orättvis då de får betala vägarna i kommunen två gånger, dels via medlemsavgift till sin förening och dels genom kommunalskatten. Antingen skall alla vägar utom huvudleder vara enskilda eller så borde kommunen ta över väghållningen för samtliga vägar.

## **5.5 Exempel från Simrishamn**

Frågan hur ett huvudmannaskap skall lösas kan vara konfliktfylld. Det finns exempel på kommuner där införandet av enskilt huvudmannaskap väckt väldiga reaktioner. Ett sådant exempel är från Simrishamns kommun.

I juni 2006 antog kommunfullmäktige en detaljplan för Rörum 24:9 m.fl. i Vik. I planen ingår ett bostadsområde med sex tomter med tillhörande återvändsgata. Majoriteten i tekniska nämnden föredrog ett kommunalt huvudmannaskap för gatan, men i kommunfullmäktige ändrades beslutet och planen blev kvartersmark med enskild huvudman. Konflikten bestod dels av sakfrågan om vem som skulle vara huvudman, men även om hur beslutsprocessen hade gått till.

Motiveringen från kommunstyrelsen och kommunfullmäktige till valet av kvartersmark var att vägfastigheten skulle betraktas som en gemensamhetsanläggning. Dessutom är det ett principiellt viktigt beslut när det gäller hur mycket frihet en exploatör skall ges, samt att fastighetsägarna bör kunna välja en enklare och billigare väglösning än den som kommunen skulle tvinga fram. Den politiska oppositionen menade att detta är en markant förändring av synsättet hur huvudmannaskapet skall lösas jämfört med tidigare beslut. I Simrishamns kommun hade dittills alltid kommunen per automatik varit huvudman när gator, torg, vatten- och avloppsanläggningar skulle anläggas i ett område för permanentbostäder. Beslutet ansågs därför strida mot PBL då området inte avsåg fritidsbebyggelse.

Den andra invändningen var att kommunfullmäktige inte ansågs ha gått korrekt tillväga med beslutsprocessen. Kommunfullmäktige tog upp frågan om exploateringsavtalet innan nämnden fattat ett beslut, vilket medfört att lagligheten i planen och beslutet kan ifrågasättas. Dessutom gick majoriteten i kommunfullmäktige emot tekniska nämndens beslut. Därför har beslutet överklagats för att få en laglighetsprövning av planen. Målet har inte avgjorts ännu.





## 6. Diskussion

Huvudregeln i PBL säger att det skall vara kommunal väghållning inom detaljplan. Tanken med arbetet är att se vilka olika väghållare som förekommer i kommunerna, samt vilka skäl som anges då kommunen inte är huvudman.

Efter att ha studerat såväl lagstiftning, som hur denna tillämpas i de tre redovisade kommunerna kan jag konstatera att det finns många likheter men även flera skillnader i synsätt på huvudmannaskap, arbetssätt, policyer mm. Här vill jag göra några förtydliganden och kommentarer till faktaunderlaget som redovisats.

### Lagstiftning

Med den gällande Plan- och bygglagen kom en mer enhetlig och tydligare bygglagstiftning än vad den tidigare var. Den gav också kommunerna större frihet att kunna planera vägar, byggnader, anläggningar samt ange vilka bestämmelser som skall gälla. Kommunerna fick då planmonopol vilket innebär att de allena har rätten att planera och disponera den mark som finns inom kommunen. Därmed decentraliserades beslutsrätten från länsstyrelser och regering till kommunerna. Fortfarande kan i undantagsfall regering besluta i vissa planfrågor. Samtidigt medförde det en inskränkning i de enskildas möjlighet att planera sin egen mark.

Samhällsutvecklingen har dock inneburit att lagen behövs reviderats vid ett flertal tillfällen så att den anpassas till den rådande situationen. Det förslag om ny PBL som tagits fram av PBL-kommittén och redovisats i slutbetänkandet "Får jag lov?" innebär att möjligheten till inflytande ökar från allmänheten och andra intressenter när de ges utrymme att i ett tidigt skede i planprocessen kunna föra fram sina åsikter. Denna föreslagna förändring är en frukt av att många aktörer känt sig överkörda av kommunernas beslut, men även ett steg i att samordna planeringen av plan- och byggfrågor med miljöbalkens krav.

Förslaget till ny PBL innebär också förändringar hur olika huvudmannaskap kan utformas. Huvudregeln att kommunen skall vara huvudman finns kvar men möjligheterna att medge enskilt huvudmannaskap blir större. Dessutom införs en tredje form med ett delat huvudmannaskap inom en plan, men även att flera huvudmän kan tillåtas om det finns flera allmänna platser inom en plan. Detta skulle innebära att inom samma plan kan både kommun och enskild tillsammans vara huvudman för en allmän plats. Det skulle också innebära om flera allmänna platser finns att två eller flera huvudmän kan finnas. T.ex. skulle det innebära att planen från Staffanstorp skulle bli laglig, där både kommunen och fastighetsägarna på industrimarken är huvudmän.

I PBL finns inga entydiga krav på vilka särskilda skäl som måste uppfyllas för att inte kommunen skall vara huvudman. Det enda som finns är att inom områden som tidigare varit byggnadsplaner, t.ex. fritidsbebyggelse, kan enskilt huvudmannaskap medges. Därför har det varit ganska fritt för kommunerna att tolka lagstiftningen. Med nya regler i 6:26 PBL försvinner kravet på särskilda skäl och det blir tydligare när och var enskilt huvudmannaskap kan medges. I förslaget föreslås att kommunen alltid skall vara huvudman när det är av tydlig allmän karaktär. Delat eller enskilt huvudmannaskap får införas om kommunen kan bidra med den andel för utförande och drift som allmänheten förväntas utnyttja eller om det är tydlig enskild karaktär.

Ytterligare en nyhet i förslaget är att konsekvensbeskrivningar skall införas i ett tidigt skede i planprocessen. Detta ger större möjligheter för allmänheten och inblandade aktörer att i ett tidigt skede förstå vilka konsekvenser planen medför, ansvar, ekonomiskt, miljömässigt mm.

Effekterna av de föreslagna ändringarna är enligt PBL- kommittén följande:

- Ökad tydlighet om vad en detaljplan innebär såväl vid det direkta plangenomförandet som vid den framtida förvaltningen.
- Ökad rättssäkerhet genom att de oreglerade mellanformer som i dag förekommer för allmänna anläggningar av olika slag inte längre behövs.
- Kommunen ges ökade möjligheter att i det enskilda fallet finna lämpliga förvaltningsformer för allmänna platser, men ska å andra sidan alltid svara för de kostnader som motsvarar allmänhetens brukande av de allmänna platserna.
- Förenkling av förfarandet genom att formella komplikationer som kan uppstå vid plangenomförandet undanröjs.

Övrig lagstiftning som behandlats förefaller vara anpassad till dagens krav och behov. Möjligen skulle anläggningslagen och lag om samfälligheter ses över när den nya PBL införts.

### Konsekvenser

I kapitel 3.3.3 har olika konsekvenser som kan uppkomma för fastighetsägare eller väghållare redovisats. Anledningen till att jag tar upp detta är att det visat sig att många fastighetsägare inte känt till vilka bestämmelser som gäller eller vem som är huvudman för allmänna platser inom den plan där deras fastighet ligger. Ofta tror fastighetsägarna att kommunen eller lantmäterimyndigheten skall lösa alla problem och att det är kommunen som ansvarar för väghållningen.

### Trafiksäkerheten och trafikreglerna

Trafiksäkerheten och trafikreglerna är inte samma för allmänna och enskilda vägar, inte heller för vägar med kommunalt eller statligt huvudmannaskap jämfört med enskilt. För allmänna vägar med kommun eller stat som huvudman finns tydliga och generella regler och bestämmelser medan det är upp till varje fastighetsägare eller gemensamhetsanläggning att själva bestämma vilken säkerhet och vilka trafikregler som skall gälla på deras väg. I vissa kommuner finns lokala trafikförfordningar som skall tillämpas för att få något så när enhetliga regler. Detta borde finnas för hela landet. En enhetlig flora av skyltar med jämförbara symboler skulle öka säkerheten då alla trafikanter känner igen dem och vet vad de betyder.

### Kommentarer om resultat

Resultatet av inventeringen visade att tillämpningen varierar i de tre kommunerna. Flera faktorer har lyfts fram tidigare i rapporten men något som jag tror har stor betydelse är vilken politisk majoritet som respektive kommun har. Staffanstorps kommun har länge varit en kommun med Socialdemokraterna som det dominerande partiet. Där har man valt att ha mycket kommunalt huvudmannaskap förutom i vissa mindre byar. Även i de planer som antagits som byggnadsplaner finns kommunen som ansvarig för väghållningen. Det är först på senare år som fler planer med enskilt huvudmannaskap tagits fram och antagits. Om detta beror på den ändrade politiska majoriteten vet jag inte, men förändringar mot mer enskilt huvudmannaskap har aviserats.

Kristianstad har också den dominerats av Socialdemokraterna men där har antagandet av enskilda planer mer anpassats efter den rådande situationen på platsen. Hur det blir under denna mandatperiod när kommunen fått en borgerlig majoritet återstår att se.

I Vellinge har en borgerlig majoritet med Moderaterna som största parti varit dominerande de senaste tre decennierna. Där har också många planer med enskilt huvudmannaskap antagits även efter att PBL införts. Kommunen har en tydlig och väl uttalad policy att beslut som rör

den enskilde medborgaren skall tas så nära denne som möjligt. Detta innebär att kommunen överfört mycket av sitt ansvar på kommuninvånarna istället, bland annat en stor del av väghållningen.

Politisk majoritet har betydelse hur fördelningen mellan kommunalt och enskilt blir. Det är oundvikligt att bortse från att planläggningen påverkas av vilka beslut som tas i respektive kommunfullmäktige. Med översiktsplaner, som skall upprättas minst en gång under varje mandatperiod, kan kommunstyrelsen styra planläggningen av detaljplanerna när de lägger upp riktlinjerna för hur bebyggelsen skall utformas. Där ges således också hänvisningar till vilket huvudmannaskap som skall finnas inom respektive område. Borgerliga partier och Moderaterna i synnerhet ser gärna att ansvaret ligger närmare individen, medan socialistiska partier anser att det är det allmännas ansvar att tillhandahålla väghållningen.

En annan faktor som kan vara viktig är hur planeringen av nya planer sker och hur de efterlevs. I en kommun med större resurser finns oftast möjligheten att ta fram arbetsmaterial och att följa upp planerna bättre. Här finns flera myndigheter under en och samma organisation som kan samverka nära varan, medan en kommun som har sämre resurser eller är mindre får anlita myndigheter utanför kommunens organisation.

I undersökningen har det visat sig att tydliga skäl sällan angavs eller är bristfälliga då kommunen valt att inte vara huvudman på allmän plats. Om detta är ignorans för eller dålig kunskap om lagstiftningen är svårt att säga. I PBL-kommitténs slutbetänkande står att: "Erfarenheterna från de hittillsvarande närmare 20 årens tillämpning av PBL visar att kommunerna inte har kunnat eller velat leva upp till detta ansvar." Kommunerna har ofta valt att ha enskilt huvudmannaskap på platser där det kunde vara kommunalt. Valet av enskild huvudman har oftast motiverats med tradition inom den befintliga eller närliggande bebyggelsen. I Kristianstads kommun har dock försök gjorts på 1960- och 70-talen att kommunalisera väghållningen. Detta kunde inte fullföljas och avbröts pga. ny gatukostnadslagstiftning.

Inga generella slutsatser kan dras av denna inventering eftersom det är ett för litet urval kommuner som studerats. Dock finns tendenser att fler kommuner väljer enskilt huvudmannaskap på allmänna platser eller kvartersmark, vilket inte var tanken med PBL. Detta bekräftas också i PBL-kommitténs utredning.

Planförfattarna har oftast på allmänna platser med enskild huvudman eller på kvartersmark säkerställt allmänhetens tillträde genom olika bestämmelser i planen. Detta har gjorts för att kunna kringgå huvudregeln. Med tydligare regler i PBL, som föreslås av kommittén, om när enskilt huvudmannaskap får inrättas kommer möjligheten att kringgå 6:26 PBL att minskas.

#### För- och nackdelar

Undersökningen och intervjuerna har visat att det finns för- och nackdelar med respektive huvudmannaskap. Detta har även redogjorts i PBL-kommitténs slutbetänkande. En viktig fråga som lyfts fram är hur kostnadsfördelningen skall ske. Det anses orättvist att fastighetsägare inom plan med enskilt huvudmannaskap skall behöva betala två gånger.

Kommittén har redovisat några förslag till ändringar. En annan fråga som togs upp i redovisningen är att det kan vara svårt för mindre föreningar att teckna avtal med olika entreprenörer eller ta kontakt med olika myndigheter. En möjlighet vore om flera föreningar kunde gå samman och gemensamt teckna avtal med olika entreprenörer mm.



## 7. Analys

### 7.1 Inledning

I inledningen av rapporten ställdes sju frågor som skulle besvaras med hjälp av fakta som tagits fram och inventering som gjorts. Tillsammans med diskussionen skall detta material knytas ihop till en analys med frågorna som utgångspunkt. I analysens skall undersökas om svaren är rimliga, vilka mönster som kan skönjas, vad materialet vill säga samt vilka konsekvenser det medför.

### 7.2 Analys av lagstiftningen

Lagstiftning kring väghållning och huvudmannaskap har studerats. Beroende på om väghållningen sker i enskild eller offentlig regi finns olika lagar för respektive väghållare. Eftersom endast vägar och gator inom detaljplanerat område undersökts i rapporten har främst lagstiftning som berör detta studerats. Även andra lagar har studerats för att kunna svara på frågan: *Vilken lagstiftning som berörs och vad den säger?*

#### Väglagen

För allmänna vägar där staten är huvudman tillämpas väglagen. Inom områden med detaljplan är det främst genomfartsleder i tätorter och orter som åsyftas. Rapporten tar upp generella bestämmelser i lagen. Trots att lagen kom till på 1970-talet är den ännu tillämplig och inga större förändringar har hittills behövs göras, men en harmonisering med PBL skulle vara önskvärd. I PBL kunde en regel finnas som innehöll möjlighet för staten att vara väghållare inom detaljplan eller att det sker enligt bestämmelserna i 6:26 PBL. Väghållningen skulle fortfarande ske enligt väglagen. Lydelsen där borde motsvara den att enskild huvudman får förekomma inom plan. Detta skulle innebära att det kan förekomma fyra olika huvudmän inom plan kommunen, enskild väghållare, kommun + annan väghållare eller staten. Denna ändring skulle medföra en tydligare gränsdragning mellan kommunens och Vägverkets åtaganden beträffande väghållningen på allmänna platser.

Endast ett fåtal planer i de berörda kommunerna har statlig väghållning. Staten genom Vägverket ansvarar ändå för väghållningen på de flesta av de allmänna vägarna trots att det i planen stod att kommunen var huvudman. I vissa planer var det svårt att avgöra om det är kommunen eller Vägverket som är huvudman. Denna osäkerhet skulle kunna elimineras med möjligheten att ange staten som väghållare i en plan eller att kommun och staten delade på huvudmannaskapet.

#### Plan- och bygglagen

I plan- och bygglagen har främst huvudregeln 6:26 studerats eftersom det är huvudregeln som reglerar hur väghållning får ske i Sverige. I rapporten beskrivs denna regel och hur den tillämpas. Det har visat sig att regeln inte tillämpas i enlighet med tanken som låg bakom propositionen till PBL. Den nuvarande lagtexten innehåller otydligheter som möjliggör för kommuner att avsäga sig huvudmannaskapet på allmänna platser.

Genom PBL-utredningens förslag till ny plan- och bygglag förtydligas lagen om vilka som får tilldelas väghållningsansvaret. Dessutom införs möjligheten att dela på ansvaret.

Även andra paragrafer som berör detaljplanernas utformning och deras genomförande måste ändras när 6:26 får en ny lydelse. I förslaget till ny PBL föreslås att en konsekvensbeskrivning

måste finnas för varje plan. Denna kommer ge fastighetsägare och andra berörda möjlighet att tidigt kunna se vilka konsekvenser planen får för dem och andra.

De ändringar som har föreslagits för PBL kommer medföra att det blir tydligare vem som är huvudman inom en viss plan. Med möjligheten att dela på ansvaret kan de ekonomiska orättvisorna minskas när mer än en väghållare skall vara med och dela på kostnader för utförande samt drift och underhåll. Framförallt gäller det vägområden som både enskilda och kommunerna nyttjar gemensamt. För att inte lagen återigen skall luckras upp bör en spärr införas att planer med mer än en enskild väghållare inte får förekomma i ett tydligt sammanhållet vägsystem.

### Byggnadslagen

Byggnadslagen har ersatts av PBL, men den har fortfarande en betydande roll hur tätorter eller andra detaljplanerade områden är utformade. Med utgångspunkt från PBL har ännu inte alla stads-, byggnads- och avstyckningsplaner ersatts av detaljplaner. Därför finns det planer som fortfarande gäller enligt denna äldre lagstiftning. Genom upphävande, tillägg och ändringar kommer dessa planer att så småningom utgå. På sikt är detta bra då det blir mer enhetligt vilken typ av plan som finns.

### Anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter

Enskilda vägar regleras enligt anläggningslagen. För dessa är väghållningen reglerad på olika sätt, alltifrån ingen organiserad väghållning eller enskilda fastighetsägare till stora välfungerande gemensamhetsanläggningar som sköts av samfällighetsföreningar. Inom plan med enskilt huvudmannaskap förutsätts dock att en eller flera gemensamhetsanläggningar enligt AL inrättas för de allmänna platserna, vilket inte har redovisats i detta arbete. Inga förändringar behövs i AL för att anpassas till PBL i fråga om huvudmannaskapet.

Deltagande fastigheter i en gemensamhetsanläggning utgör en s.k. anläggningssamfällighet. Denna förvaltas vanligtvis av en samfällighetsförening med en aktiv och avancerad förvaltning (föreningsförvaltning). Mindre vägar med ringa trafik kan med fördel förvaltas genom delägarförvaltning som är en enklare variant. Anledningen är att det inte krävs så mycket arbete för att samordna och besluta i frågor om utförande och drift av gemensamhetsanläggningen. Däremot kräver en större anläggningssamfällighet mer arbete och större resurser och bör därför förvaltas av en föreningsförvaltning. Utan en tydlig organisation kan det bli svårigheter att komma överens sinsemellan i olika frågor. Med en föreningsförvaltning blir det en tydlig organisation som kan styra upp arbetet och samordna alla olika viljor i föreningen, samt vara en stark och tydlig part i förhandlingar med kommun och entreprenörer.

Skilnader kan förekomma i bemötande vid upphandlingar mm. En styrelse eller dess representant kan av myndigheter och entreprenörer ses som en jämbördig part medan en syssloman kanske mer ses som en kund.

Lagen säger inget om hur stor anläggningssamfälligheten behöver vara för respektive förvaltningsform vilket gör det möjligt att välja båda formerna för såväl stora som små anläggningssamfälligheter.

### Tillämpning av plan- och bygglagen

Gör kommunerna rätt när de handlägger nya planer, och hur överensstämmer detta med den gällande lagstiftningen? Dessa frågor är relevanta att ta upp och har också gjorts i PBL-utredningen. Kommittén har sett att kommunerna inte alltid tillämpar lagstiftningen som det

var tänkt från början. Detta mönster kan också skönjas i den inventering i de tre kommunerna som denna rapport baseras på.

I de planer med enskild huvudman som undersökts, finns sällan något tydligt skäl angivet varför kommunen inte är huvudman. Många kommuner tummar gärna på reglerna för att de inte vill vara huvudman. Det främsta skälet till detta är ekonomiskt men även organisatoriska skäl är av stor vikt. T.ex. finns det en tradition inom vissa områden att själva sköta vägarna eller att det skulle bli olönsamt för kommunen att sköta väghållning i mindre eller perifera orter. Med olönsamhet åsyftas bl.a. tid-, arbetskrafts- och materialåtgång.

Det måste dock påpekas att de flesta detaljplaner får kommunalt huvudmannaskap, men en tydlig tendens är att fler och fler planer får enskilt huvudmannaskap. Utövarna lär sig med tiden att hitta kryphål i all lagstiftning. I detta fall har kommunerna och deras tjänstemän hittat kryphål i PBL som möjliggör för kommun att avsäga sig väghållningen och/eller tillåta enskilda väghållare. Genom att ange marken som kvartersmark, med olika kombinationer av bestämmelser i planen, ges allmänheten tillträde samtidigt som kommunen kommer ifrån sitt ansvar. Tanken var att detta endast skulle vara ett undantag. Det är en viss nyansskillnad om det är kommunen som av olika skäl vill avstå huvudmannaskapet eller om det är ett önskemål från en exploatör att den vill sköta väghållningen.

Vad är då anledningen till att kommuner använder lagstiftningen på ett sätt som den inte var tänkt för? Är det fel i lagstiftningen eller tillämpar kommunerna den felaktigt? Svaret är både och. Många kommuner väljer att tillämpa lagstiftningen på ett för dem fördelaktigt sätt, även om det strider mot gällande lagstiftning. Kommunerna använder sig av de kryphål som nämnts ovan, men de tillåter också enskilt huvudmannaskap trots att inget tydligt skäl anges. Detta måste innebära att det finns fel i lagstiftningen. PBL är i flera avseenden otydlig och de som lärt sig hantera den känner också till bristerna. Några av dem har redovisats i denna rapport men en hel del är säkert okända för de flesta.

Enligt 6:26 PBL måste det finnas särskilda skäl till val av enskild huvudman i detaljplan. Till särskilda skäl kan räknas om kommunen vill avsäga sig områden som tidigare var planlagda med byggnadsplaner. Med de gamla byggnadsplanerna avsågs främst planer på landsbygden och områden med fritidsbebyggelse. Således kan inte permanentbostäder inom plan räknas till byggnadsplaner. Att kommunerna har sina skäl eller motiv är säkert troligt, men dessa skäl går mycket sällan att finna i planhandlingarna eller så är de mycket vagt formulerade. Varken i lagtexten eller i PBL-propositionen står något om hur särskilda skäl skall anges eller utformas. Kommuner som vill avsäga sig huvudmannaskapet och kanske gör det på tveklaktiga grunder behöver således inte ange sitt skäl till enskilt huvudmannaskap i planhandlingarna.

Mitt förslag till förtydligande var att skälet till enskilt huvudmannaskap måste tydligt anges i handlingarna. Detta är dock inaktuellt nu. I PBL-kommitténs förslag finns förtydliganden om vem och när olika huvudmannaskap skall finnas. Förslaget innebär större möjligheter till enskilt huvudmannaskap samtidigt som gråzonen mellan vad som får och inte får räknas still enskilt huvudmannaskap försvinner. Detta förslag är bättre än det jag hade.

### Konsekvenser av tillämpningen

Tillämpningen av lagstiftningen som redovisats ovan medför att fler planer än som egentligen skulle tillåtas har fått ett enskilt huvudmannaskap på allmänna platser. Om detta beror på kommunens önskemål att slippa väghållningen eller den enskildes vilja att ta över ansvaret är svårt att avgöra. Troligtvis är det ett gemensamt önskemål, framförallt i planer som antagits de senaste åren. Några konsekvenser av att tillåta enskilt huvudmannaskap har blivit att:



- Större ansvar läggs på enskilda medborgare och fastighetsägare eller anläggningssamfälligheter. De måste nu stå för alla arbeten och kostnader som uppkommer i samband med sitt väghållningsansvar.
- Fastighetsägare som ingår i en anläggningssamfällighet blir mer rädda om närmiljön.
- Kommunernas kostnader minskar för drift och underhåll samt utförande.
- Om ingen tydlig väghållare finns, kan förvirring om vem som är väghållare uppstå.
- Orättvisor uppstår för fastighetsägare som får dubbla utgifter för väghållningen.

Med plan- och bygglagen har en förskjutning skett från en mer offentlig och samhällsorienterad planläggning som skedde med byggnadsplaner och stadsplaner, till att mera tillgodose enskilda intressen i form av fastighetsägare eller exploatörer.

För att PBL och huvudmannaskapsfrågan skulle fungerat bättre borde alla berörda myndigheter yttrat sig om huvudmannaskapet vid planeringen av nya planer. Då kunde olika konsekvenser samt för- och nackdelar upptäckts. Idag det är det svårt för vissa kommuner att följa upp detaljplanerna när de saknar en organisation där flera myndigheter ingår. Gemensamt kan en väl fungerande organisation ta fram underlag som möjliggör en bättre beslutsgång och ett resultat som är till gagn för alla i kommunen. Systemet med flera oberoende myndigheter som handlägger plan- och fastighetsärenden har både för- och nackdelar. Handläggningen kan gå trögare och beslutsgången kan gå långsammare, men nya idéer och kunskaper kan tillföras kommunen. Eftersom alla resurser är samlade i en organisation kan den samordnas bättre samt sträva efter ett mål. På så sätt blir denna organisation mer effektiv.

### **7.3 Väghållare i kommunerna**

Den andra frågan som analysen skall besvara är vilka väghållare som förekommer i respektive undersökt kommun, och vilken motivering har kommunen gett om den inte är huvudman.

#### **Kristianstad**

Av de undersökta kommunerna hade Kristianstads kommun flest antagna planer. Det beror på att kommunen har en stor yta med många utspridda tätorter och orter. I kommunen finns också ett flertal planer antagna inom friliggande stugområden eller industriområden. Merparten av kommunens planer finns i de största tätorterna Kristianstad och Åhus.

De flesta planerna har kommunalt huvudmannaskap eftersom de oftast återfinns i de större tätorterna. Kommunen eftersträvar att följa huvudregeln i PBL med kommun som huvudman. Planer med enskilda huvudmän finns i några större tätorter men merparten av dem finns i mindre orter, i byar och inom områden med fritidsbebyggelse. Kristianstad har under åren aktivt sett över sina planer och dess huvudmannaskap så att de passar till de krav som omgivningen och lagstiftningen ställer. Denna översyn innebar att många planer fått kommunen som huvudman när byggnadsplaner ersattes av stadsplaner. Att det ändå antas planer med enskilt huvudmannaskap beror främst på organisatoriska och ekonomiska faktorer. Vid och inom områden där byggnadsplaner tidigare antagits medges enskilt huvudmannaskap som tradition om det är motiverat.

Kommunens motivering till varför enskilt huvudmannaskap valts saknas oftast och om det finns är det vagt formulerat. Inga tydliga motiveringar i handlingarna kunde hittas.

## Staffanstorp

Staffanstorps kommun hade minst antal antagna planer. Detta beror på att det endast finns planer i tre tätorter och två mindre orter. Flest planer finns i Staffanstorp följt av Hjärup. I de andra orterna finns bara ett fåtal planer. Merparten av planerna har antagits som byggnadsplaner eller detaljplaner medan bara ett fåtal antagits som stadsplaner. Trots detta har kommunen valt att sköta väghållningen i Staffanstorp och Hjärup även om det enligt planen skulle vara annan huvudman. Detta ställningstagande har kommunen haft under lång tid då den ansett att detta vore den bästa lösningen. På landsbygden och i byarna får enskilda väghållare själva sköta sina respektive vägar och andra allmänna platser. På senare år har detaljplaner med enskilt huvudmannaskap eller kvartersmark blivit mer förekommande.

Kommunens motivering till varför enskilt huvudmannaskap valts saknas oftast eller är vagt formulerat. Inga tydliga motiveringar i handlingarna kunde hittas. De bästa motiveringarna gavs för de senast antagna planerna, eftersom planförfattarna kunde förklara varför enskilt huvudmannaskap valts. Motiveringen var att det var den bästa lösningen för situationen och ändamålet med planen skulle fungera bäst på detta sätt.

## Vellinge

Vellinge kommun har nio tätorter och ett antal mindre orter med planer. Befolkningen är spridd över hela kommunen men majoriteten av invånarna bor på Falsterbonäset. De största tätorterna är Höllviken, Skanör-Falsterbo, Vellinge och Ljunghusen med flera tusen invånare var. Här finns också de flesta planerna, men planer har upprättats i alla kommunens delar.

Eftersom många av orterna varit fiskesamhällen, kyrkbyar eller fritidsområden har detta påverkat vilket huvudmannaskap planerna fått. I kommunen finns ett flertal planer antagna inom friliggande stugområden. Vellinge är en av de kommunerna i landet med flest enskilda huvudmän i planer på allmän plats. Detta är en medveten lösning som beslutats av kommunfullmäktige. Sett ur totala antalet planer är andelen planer med enskild huvudman mycket hög nästan 50 %. Antalet ökar också då kommunen uppmanar till enskilt huvudmannaskap.

De flesta planerna har ändå kommunalt huvudmannaskap och finns i Skanör-Falsterbo och Vellinge. Planer med enskilda huvudmän finns i såväl tätorterna som i mindre orter eller inom områden med fritidsbebyggelse. Vellinge har under åren aktivt sett över sina planer och dess huvudmannaskap så att de passar till de krav som omgivningen ställer. I flera planer på Näset har tillägg och ändringar gjorts för att hejda exploateringen. I samband med denna översyn ändrades äldre planer, framförallt byggnadsplaner till detaljplaner. Dock lät man det enskilda huvudmannaskapet kvarstå eftersom redan existerande och väl fungerande anläggningssamfälligheter skulle vara intakta. Antagandet av planer med annan huvudman än kommun beror också på organisatoriska och ekonomiska faktorer. Traditionen att inom gamla byggnadsplaner eller områden som motsvarar dessa medge enskilt huvudmannaskap finns även i Vellinge.

Inga tydliga motiveringar i handlingarna kunde hittas. Kommunens motivering till varför enskilt huvudmannaskap valts saknas oftast och om det finns är det mycket vagt formulerat.

## Generella antaganden

Motiveringar till varför kommunerna avstått väghållningen förekommer mycket sparsamt och är luddigt formulerade. Oftast måste man gissa sig till svaret om det överhuvudtaget finns något. Än en gång beror detta på den otydlighet som finns i PBL.

I de undersökta kommunerna är Vägverket väghållare för i stort sett alla större genomfartsleder. Men som påpekats tidigare har det ibland varit svårt att avgöra om det är kommunen eller Vägverket som är väghållare.

Kvartersmark förekom ytterst sällan i de planer som antogs enligt byggnadslagen. Men PBL möjliggör detta. Kvartersmark är också vanligt på platser där även allmänheten har tillgång vilket möjliggörs av kryphålen i PBL. Orsakerna till att kvartersmark väljs är att kommunerna vill undkomma kostnader. Samtidigt kan detta vara planer där nyttjandegraden för allmänheten är svårdefinierad.

En reflektion som jag gjort när äldre planer jämförts med dagens detaljplaner är att det var lättare i äldre planer se vem som var huvudman, kommun eller enskild. I PBL finns inte denna angivelse i planen, utan i bestämmelserna står det om annan skall vara huvudman. Ytterligare en reflektion som gjorts är att det finns en tydlig skillnad vem som är väghållare i centralorter eller större tätorter där det oftast är kommunalt huvudmannaskap gentemot mindre tätorter och orter där enskilt huvudmannaskap är vanligare. Skillnaderna består i utformningen av vägen men även hur den sköts. I intervjun till vägsamfälligheter påpekades detta att större resurser läggs på centralorter och större tätorter. Istället ville en representant för en vägsamfällighetsförening att alla i kommunen skulle få ta del de investeringar som gjordes.

#### **7.4 Kommunernas motiveringar och plan- och bygglagens intentioner**

*Överensstämmer kommunernas motiveringar med PBL: s intentioner?*

Tanken är att huvudmannaskapet i så stor utsträckning som möjligt skall vara kommunalt när detaljplaner tas fram och antas. Men med ett särskilt skäl kan kommuner avsäga sig huvudmannaskapet på allmänna platser. Detta särskilda skäl motiveras i planbeskrivningen.

Ingen kommun väljer av ren lättja eller bekvämlighet att bara överlåta väghållningen till någon annan. Ett skäl till sitt ställningstagande finns alltid men pga. lagstiftningens otydlighet om hur särskilda skäl anges finns det sällan med eller är vagt formulerad. Därför kan konstateras att kommunerna inte följer intentionerna med PBL, men de gör å andra sidan inte något olagligt när de inte redovisar sina skäl.

I de fall som motiverats ligger de flesta inom ramen för intentionerna i PBL och vad som sägs i propositionen. Således kan enskilt huvudmannaskap tillåtas i områden motsvarade de gamla byggnadsplanerna.

Det finns inget entydigt svar på vilket argument en kommun har för att inte ange särskilt skäl. Anledningarna kan vara att kommunen inte får några påföljder eller att de tror de motiverat skäl genom att ange vem som blir väghållare, vilken typ av anläggning och förvaltning som skall bildas.

#### **7.5 Orsaker till att kommun inte är väghållare**

Olika orsaker och motiv finns för att en kommun inte står för väghållningen. Detta har beskrivits tidigare i rapporten men innebörden och konsekvenserna behöver utvecklas mer.

Var en plan i en kommun är belägen kan ha betydelse för vilken typ av huvudmannaskap den får. I städer eller andra tätorter finns främst planer med kommunalt huvudmannaskap eller

kvartersmark. I mindre orter och på landsbygden är det fortfarande vanligt att planerna får enskilt huvudmannaskap. Allt vanligare är också att kvartersmark planläggs istället för enskilt huvudmannaskap. Detta är ett sätt att kringgå att behöva motivera särskilda skäl och samtidigt slippa huvudmannaskapet. Kristianstad har ofta tillämpat denna metod.

En annan orsak eller motiv är de ekonomiska vinster som en kommun gör på att inte vara väghållare. Vellinge kommun har oomtvistat en av de lägsta inkomstskatterna i landet. Anledningen till detta är att kommunen slimmat sin organisation mycket kraftigt. Som exempel har de lagt ut en betydande del av vägnätet på kommuninvånarna istället, samtidigt har de ingen utförandeorganisation utan hyr in entreprenörer vid behov. Tar kommunen över ansvaret för all drift och underhåll samt bekostar utförandet kommer med säkerhet kommunalskatten påverkas negativt. Även de andra kommunerna tjänar på att lägga ut ansvaret för väghållningen på enskilda.

Ännu ett motiv är de organisatoriska vinster som kan göras. I exemplet ovan beskrevs hur Vellinge köper upp sina utförandeuppgifter på entreprenad. Likaså har Staffanstorps kommun delvis gjort. Dessa kommuner har en beställare- utförareorganisation. Av praktiska skäl som redovisats tidigare har Staffanstorp valt att avsäga sig vissa områden på landsbygden eller i mindre orter där det bara finns ett fåtal planer. De anser det skulle innebära stort merarbete för kommunen att åka runt och sköta dessa planer i småorterna. Istället kan de boende ta detta ansvar. Om någon ort där det idag finns enskilt huvudmannaskap får fler planer kan kommunen överväga väghållansvaret igen.

Hur väghållningen har varit organiserad tidigare är ännu en viktig faktor som påverkat valet av väghållare. I varje del av kommunerna finns olika traditioner vem som har varit huvudman. I områden med fritidsbostäder har det nästan uteslutande varit byggnadsplaner med enskilt huvudmannaskap. När dessa områden vuxit ihop med andra orter eller sommarstugorna blivit permanentbostäder har väghållningen fortsatt att vara enskild. Likaså har nya detaljplaner fått enskild huvudman då det inom området alltid varit så. Detta gäller alla de undersökta kommunerna.

Boende inom områden på landsbygd eller i mindre orter har oftast en god lokalkänedom. De vet vilka behov som finns och kanske kan lösa dem bättre och fortare än kommunen. Där är ytterligare ett argument för kommunen att avsäga sig ansvaret när de vet att de boende bättre vet vad som behöver göras och kan få göra det som de själva önskar.

## **7.6 Skillnader och likheter i de undersökta kommunerna**

I de tre undersökta kommunerna finns stora skillnader på hur man ser på kommunal respektive enskild väghållning. Olika synsätt finns också i tillämpningen av lagar och hur planerna skall utformas. Men det finns några likheter också.

På grund av kommunernas olika utseende, invånarantal, näringsliv och politiska majoriteter är inte förutsättningarna de samma var, när och hur planerna kan utformas. Dessutom är inte behoven desamma i någon av kommunerna. De geografiska förutsättningarna i form av kommunens utseende samt invånarantal beror på var och hur man väljer att bo, tätt och samlat eller utspritt över hela kommunen.

De undersökta kommunerna har olika grundsyner på hur väghållningen skall utformas. Kristianstads kommun vill i största möjliga mån leva upp till PBL:s intentioner att kommunen skall vara huvudman på allmänna platser. Enskild väghållning bör endast tillåtas i

undantagsfall eller i områden där det tidigare var motiverat att ha byggnadsplaner. Kommunen har aktivt gjort försök till att kommunalisera väghållningen i hela kommunen. Men det var inte möjligt och skulle bli ett mycket komplicerat arbete. De flesta planer i Staffanstorps kommun har antagits som byggnadsplaner eller detaljplaner med kommunalt huvudmannaskap. Eftersom kommunen anser att det är mest lämpligt med kommunal väghållning i tätorterna har den tagit över ansvaret även för planer som upprättats som byggnadsplaner. I småorter och i på landsbygd har kommunen valt enskilt huvudmannaskap. Vellinge kommun skiljer sig mest i synen på vem som skall vara huvudman och hur lagen skall tillämpas. Av olika skäl som angetts tidigare har kommunen valt att lägga en stor del av väghållningen på enskilda fastighetsägare eller anläggningssamfälligheter. Till skillnad från de andra kommunerna så antar Vellinge systematiskt nya planer med enskilt huvudmannaskap. Detta är möjligt så länge de upprättas där det tidigare var motiverat att ha byggnadsplaner, men kommunens hållning är ett gränsfall att de uppfyller PBL:s intentioner.

Kristianstad och Vellinge har en mycket stor andel fritidsbebyggelse, medan Staffanstorp inte har några sådana områden. De har också behandlat huvudmannaskapet likartat för fritidsbebyggelsen.

Likheter kan skönjas i alla tre kommunerna. Tendensen att utnyttja den otydliga lagstiftningen i PBL och tillåta mer och mer kvartersmark där det kunde varit enskilt huvudmannaskap finns i alla tre kommunerna.

## **7.7 Kostnader och ekonomiska konsekvenser för väghållare**

I rapporten har redogjorts för vilka kostnader som åligger en väghållare och hur de kan fördelas. Kostnader finns för investeringar, dvs. anläggning av väg, samt drift och underhåll. För enskilda väghållare tillkommer kostnader för diverse tillstånd mm, samt en del administrativa kostnader.

Vägverket får anslag till sin verksamhet från staten, kommuner finansierar sin verksamhet genom skatt och anslag medan medlemsavgifter och eventuella bidrag finansierar enskilda vägar som är reglerade med anläggningssamfällighet. Denna finansiering skall täcka alla de kostnader som uppkommer. Risken finns att med en sträng budgetram måste väghållaren prioritera investeringar, och hur drift och underhåll skall ske. För staten blir inte konsekvenserna så stora om en kostnad för en genomfartsled eller annan väg inom detaljplanerat område där de är väghållare blir dyrare än beräknat. De har möjligheten att tillföra extra medel genom utökade anslag eller lån.

För en kommun kan konsekvenserna bli mer kännbara. De har en mindre ram än Vägverket samtidigt som de ofta har ett omfattande vägnät som skall skötas. Vid extraordinära kostnader, t.ex. reparationer, snöröjning eller om kostnaden för en investering blir dyrare än beräknat, spricker oftast årsbudgeten, vilket går ut över den övriga väghållningen med uppskjutna investeringar och sämre drift och underhåll. Finansieringen kan lösas med att medel överförs från ordinarie väghållning eller genom förskotteringar från kommun eller lån.

Enskilda väghållare har nästan samma premisser som beskrivits för kommunen ovan, men deras budget är ännu mindre och konsekvenserna kan bli ännu mer kännbara för såväl anläggningssamfälligheten som de enskilda fastighetsägarna. Om budgeten spricker kan varje medlem åläggas att skjuta till extra medel eller så får föreningen ta fonderade medel om det är möjligt. Ytterligare en konsekvens för fastighetsägare inom plan med enskilt huvudmannaskap är att de betalar två gånger för vägarna i kommunen. Genom

medlemsavgifter finansierar de "sin väg", men de måste också betala för hela kommunens vägnät genom kommunalskatten. Detta system upplevs av många som orättvist. I intervjuer med fastighetsägare framkom att kommunerna bör välja antingen kommunalt huvudmannaskap i hela kommunen eller tvärtom förutom på genomfartsleder.

Problem kan uppstå för samfälligheten då den inte får in medlemsavgifter. Det finns fastighetsägare som av olika anledningar vägrar att betala sin medlemsavgift, bland annat kan det vara av ovanstående förklaring eller att de anser vägen inte sköts på ett för dem godtagbart sätt. I sådana fall har föreningen genom kronofogdemyndigheten rätt att utmäta så att avgiften blir betald.

Ännu en konsekvens för en vägförening är att de kanske får ett högre pris för en upphandlad tjänst än vad kommunen skulle fått om den var huvudman. Detta utvecklas mer i nästa avsnitt.

Förslaget från SKL att ersätta finansieringen genom kommunalskatten med en avgift för fastighetsägare inom detaljplan kan tyckas vara bra, men hur skall den fördelas, vilka fastigheter skall betala och finns undantag? SKL vill införa en avgift som liknar VA-avgiften med en fast och en rörlig del. Hur skall den rörliga avgiften räknas ut och vad skall den baseras på, fastighetens storlek, taxeringsvärde eller nyttjande av allmän plats? Oavsett vilket alternativ som väljs kommer den rörliga delen bli orättvis eller svår att räkna fram. En avgift som baseras på fastighetens storlek eller taxeringsvärdet blir orättvis eftersom den inte behöver motsvara dess utnyttjande. Exempelvis är det inte säkert att ett äldre par utan bil men med en ganska stor fastighet kommer att utnyttja det allmänna vägnätet och platserna lika mycket som en barnfamilj i en mindre villa. Ett nyttjande som baseras på fastighetens nyttjande vore det mest rättvisa men skulle vara mycket komplicerat att genomföra. Det är lätt att mäta hur mycket vatten en fastighet förbrukar, men det blir svårt att kontrollera var fastighetsägaren eller dess inneboende rör sig. Flera ingående parametrar måste därför beaktas såsom antal fordon (dess typ, vikt och km/år) eller antal personer på fastigheten. Detta skulle innebära omfattande administration och kontrollarbete.

Syftet med att betala allmänna platser i kommunen via skattemedel är att alla solidariskt betalar. Förslaget från SKL innebär att bara fastighetsägare betalar inte inneboende eller hyresgäster. Det kan medföra att fastighetsägare framöver anser att de har större rätt till allmänna platser än de som inte betalar avgifter.

I samtal med SKL framkom inte hur de tänkt att problemet skall lösas med dubbelbetalande fastigheter inom detaljplanerat område bara att skillnaderna mellan områden med detaljplan och övriga områden försvinner. Är inte denna fråga löst blir det fortfarande orättvist för fastigheter inom planer med enskilt huvudmannaskap om det skall betala en avgift till kommunen och en till samfälligheten. Förslaget från en fastighetsägare att kommunen väljer antingen kommunalt eller enskilt för samtliga allmänna platser i kommunen skulle vara en enkel och rättvis lösning för fastighetsägare och kommuner.

## **7.8 Ansvar och konsekvenser**

Tidigare i rapporten har olika ansvarsroller och konsekvenser för en väghållare tagits upp. Här utvecklas resonemanget lite mer.

### **Kommunalt ansvar**

Att det finns farbara vägar i hela det allmänna vägnätet borde ligga i kommunens intresse även om de själva inte är huvudman. Om en väg är tillgänglig för allmän trafik skall den ha en

viss minimistandard, vägutformning och tillhörande anordningar. Den bör kunna betjäna en viss trafikmängd förutom den som tillhör fastigheterna. Genom samtal med representanter för kommun och olika samfällighetsföreningar framkom att vägarna bör vara dimensionerade för minst utrycknings- och renhållningsfordon. Oftast är denna minimistandard reglerad i planen genom olika bestämmelser. Men jag anser att detta skall vara ett obligatorium för kommunerna att ställa ett sådant krav på gemensamhetsamfälligheterna.

För att enskilda väghållare skall kunna hålla den standard som planen förutsätter bör kommunerna bistå med hjälp, kontaktperson och ekonomiskt. Vägar som är av allmänintresse får ibland bidrag från kommun eller stat och bör få det fortsättningsvis också.

### Lösenrätt

En del vägar där det är enskilt huvudmannaskap har ingen organiserad väghållning överhuvudtaget. Eftersom det inte finns någon lösenrätt för byggnadsplaner har det i dessa planer inte kunnat bildas gemensamhetsanläggningar eller kunnat lösas in av kommun eller annan väghållare. Detta innebär att en del vägvagnsstråk saknar drift och underhåll eftersom ingen tar på sig ansvaret som väghållare även om det finns fastighetsägare. Vissa fastighetsägare är inte medvetna om att de är väghållare. Denna typ av icke väghållning förekommer främst på mindre orter och på landsbygden.

### Kontakt nät

Enskilda väghållare behöver en öppen kontakt med kommunerna. Det skall vara någon som kan vägleda dem med kontakter till entreprenörer men även vara dem behjälplig med avtal mm om önskemål finns. Kommunerna har oftast utbildad personal som sköter dessa frågor medan enskild väghållning görs på ideell basis och kanske med personer som inte är insatta i juridik eller att upprätta avtal. Många av de entreprenörer som anlitas har ofta god kännedom i att upprätta eller ombud som upprättar fördelaktiga avtal. Tanken med en kommunal kontaktperson är att skillnaderna skall minska och att enskilda väghållare kan få avtal på samma villkor som kommunerna. Detta kanske fungerar informellt idag eller i vissa kommuner men borde bli permanent och en möjlighet för alla enskilda väghållare. Det är trots allt kommunen som ålagt vägsamfälligheten att sköta och bestämma om utförande och drift för en väg.

### Säkerhet, tillgänglighet och trafikregler

Beroende på vem som är väghållare är ansvaret olika. Staten genom Vägverket har stort ansvar när de tar fram olika riktlinjer, bestämmelser, trafikregler mm för allmänna vägar och platser. Kommuner kan genom sina föreskrifter bestämma om lokala trafikregler. Enskilda väghållare använder även kommunens föreskrifter men kan också själva utforma trafikregler och gatuskyltar. I diskussionen förelögs att en gemensam flora av trafikskyltar även borde gälla för enskilda vägar och vägar med enskilt huvudmannaskap. Utformningen behöver inte vara densamma som gäller för andra allmänna platser. Idag kan dessa utformas hur som helst utan några krav på tydlighet, språk eller dylikt. Med likartad skyltning skulle alla kunna förstå och snabbt och lätt känna igen sig.

Med ett utförande av vägar som motsvarar den minimistandard som anges i planen kommer säkerheten för fastighetsägare och trafikanter att öka.

Det finns enskilda väghållare som anser att allmänhetens trafik belastar dem oproportionellt mycket. Därför vill eller till och med överväger många att stänga trafiken för allmänheten. Detta är inte möjligt utan länsstyrelsens medgivande. För föreningen skulle detta innebära att ett eventuellt beviljat bidrag återkallas men många är beredda att ta den smällen då andra fördelar överväger. Med nya bestämmelser i 6:26 PBL med möjlighet till delat

väghållningsansvar mellan kommun och fastighetsägare i en vägsamfällighet löses problemet då kommunen får betala för den delen som motsvarar allmänhetens nyttjande av anläggningen.

## **7.9 Kommentarer till analys och faktaunderlag**

Mina tankar, funderingar och analyser överensstämmer till stor del med PBL-kommitténs analyser av hur lagstiftningen och plansystemet fungerar idag. Mina åtgärder och förslag på ändringar mm skiljer dock sig från kommitténs. I analysen har jag använt PBL-kommitténs slutbetänkande som ett bollplank för att se om mitt resonemang och mina funderingar är rimliga. Detta innebär inte att jag accepterat deras resonemang tillfullo.

Det material som finns att studera är tillräckligt för att kunna se tendenser och kunna dra slutsatser av i vilken riktning utvecklingen går i respektive kommun, om det är mot mer kommunalt eller enskilt huvudmannaskap (kvartersmark inkluderad). Slutsatsen kan baseras på såväl intervjun som materialet från arkivforskningen och hemsidorna. Däremot är det inte ett representativt urval för hela riket. För det behövs en djupare analys göras med fler kommuner från olika län som ingår i underlaget.

Arbetet har inneburit ett omfattande inläsnings- och inventeringsarbete. Därför är det befogat att kommentera källorna. Jag har tillhandahållit mina uppgifter från litteratur, lagtexter, olika hemsidor, intervjuer samt egen inventering. Informationen har tolkats och förmedlats i redovisningen. Detta innebär att jag kan ha missuppfattat informationen, att de intervjuade personerna kan ha missuppfattat mina frågor eller gett mig ett svar som inte direkt svarar på frågan. Även materialet på hemsidorna måste påpekas. Den information som hittades där var i vissa fall gammal och kanske inaktuell. Att den information som fanns på hemsidorna vill förmedla en positiv bild av kommunen, myndigheten eller organisationen har också haft betydelse vilken information jag tillhandahållit och hur den tolkats.





## 8. Slutsats

Rapporten har visat att kommuner inte alltid följer intentionerna med PBL beträffande huvudmannaskapet men däremot följs oftast detaljplanerna och dess bestämmelser. Vad detta beror på finns det flera förklaringar till. En del av orsakerna har ett samband men det finns också enskilda anledningar som påverkar vilket huvudmannaskap som väljs.

I rapporten har det visat sig att geografiska, ekonomiska, politiska och organisatoriska förutsättningar har stor betydelse vilket huvudmannaskap som väljs, men även lokala traditioner för val av huvudman inom ett område finns. Fortfarande finns det flest planer med kommunalt huvudmannaskap men andelen minskar år för år till förmån för enskilda väghållare och områden med kvartersmark. Denna trend är tydlig i alla de undersökta kommunerna och tros inte minska framöver.

Med plan- och bygglagens införande har anledningarna att tillåta mer enskilt eller kvartersmark ökat då många kommuner nu såg en chans att slippa undan väghållaransvaret. Detta var möjligt genom en otydlig lagstiftning med flera kryphål för kommunen att avsäga sig huvudmannaskapet. Bland annat finns inga tydliga regler eller bestämmelser hur särskilt skäl skall anges eller vad det innebär. Tanken var att bara enskilt skulle få tillåtas inom områden som tidigare varit byggnadsplaner eller motsvarande. Otydligheten i lagstiftningen har inneburit att motiveringarna blivit mycket bristfälliga om de överhuvudtaget finns några. En annan var att det blivit lättare att medge kvartersmark.

Med en tydlig lagstiftning hur och varför en viss huvudman väljs ökar säkerheten för alla berörda parter, kommun, staten, fastighetsägare och väghållare.

Kommunerna har oftast motiverat sina val av enskild huvudman eller planer med kvartersmark på ett otydligt sätt. Men eftersom lagstiftningen inte kräver tydligare motiveringar och kommunerna riskerar inte repressalier kan de fortsätta som de hittills gjort.

Det finns tydliga skillnader mellan kommunerna i vilken utsträckning de antar detaljplaner med respektive huvudman men även hur de motiverar sina beslut. Skillnader finns också i hur lagstiftningen skall tolkas.

För många enskilda väghållare finns behov av att ha någon kontaktperson på kommunen, som kan ge dem råd, information samt vara dem behjälplig med avtal eller dylikt. Möjlighet till detta finns i en del kommuner men inte alla. Därför borde det i varje kommun där väghållningsansvar ålagts medborgaren finnas möjlighet till en kontaktperson. Anledningen är att enskilda väghållare inte har de resurser som kommun eller staten har.

Tanken var att avgränsa rapporten så att inte kvartersmark behandlades. Tyvärr har detta inte varit fullt möjligt eftersom antalet planer med kvartersmark redovisas i rapporten. Dessutom finns tendenser att kommunerna medvetet väljer kvartersmark för att kunna avsäga sig huvudmannaskapet. Därför är valet av kvartersmark, där tydlig karaktär av allmän plats finns, ofta kopplat till att kommunen inte vill vara huvudman.

Slutsatsen av rapporten är att plan- och bygglagen är otydlig hur särskilda skäl skall anges då dess lydelse möjliggör för kommunerna att bryta mot intentionerna. Med en tydligare lagstiftning som föreslagits i PBL-utredningen 2005 kanske denna otydlighet försvinner. Detta skulle innebära att tolkningarna av lagstiftningen blir mer generella.



## 9. Källförteckning

### 9.1 Litteratur

Bengtsson, B (2000): *Speciell fastighetsrätt Miljöbalken; sjunde upplagan*. Uppsala: Iustus förlag.

Bokförlaget Semic, (1987): *Faktakalendern 1988*. Stockholm: Bokförlaget Semic.

Boverket (2002): *Boken om detaljplan och områdesbestämmelser, upplaga 4:1*. Karlskrona.

Riksförbundet Enskilda Vägar och Vägverket (2003): *Enskild Väghållning - Några vanliga frågeställningar; Utgåva 3*. Stockholm.

Österberg, T (2004): *Samfälligheter – Handbok för samfällighetsföreningar*. Stockholm: Norstedts Juridik.

### 9.2 Elektroniska källor

Kristianstads kommun (2007): *Aktuella planprojekt*: (2007-01-29)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2477.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2477.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Bidrag till enskilda vägar*: (2006-12-18)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2587.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2587.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Biltrafik*: (2006-12-18)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2603.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2603.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Gatubelysning*: (2007-01-22)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2586.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2586.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Gatu- och gångbanerenshållning*: (2006-12-18)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2718.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2718.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Gator och vägar*: (2006-12-18)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2584.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2584.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Gatu- och väghållning*: (2006-12-18)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2585.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2585.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Historik/gator*: (2006-12-18)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_8812.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___8812.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Lokala trafikföreskrifter*: (2006-12-18)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2694.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2694.aspx)

Kristianstads kommun (2006): *Om Kristianstads kommun*: (2006-12-03)  
[http://www.kristianstad.se/templates\\_custom/Page\\_\\_\\_2110.aspx](http://www.kristianstad.se/templates_custom/Page___2110.aspx)

Lagrummet.se (2006): *Ordlista*: (2007-02-25)  
<http://www.lagrummet.se/lar-dig-mer/ordlista/#Ö>

Lantmäteriverket (2006): *Planförkortningar*: (2006-11-25)  
[http://www.lantmateriet.se/upload/filer/fastigheter/fastighetsinformation/FR-allmanna\\_delen/Blanketter/planfork040818.pdf](http://www.lantmateriet.se/upload/filer/fastigheter/fastighetsinformation/FR-allmanna_delen/Blanketter/planfork040818.pdf)

Nationalencyklopedins Internettjänst (2007): *Bygglagstiftning*: (2007-02-13)  
[http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i\\_sect\\_id=138982&i\\_history=1](http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_sect_id=138982&i_history=1)

Nationalencyklopedins Internettjänst (2007): *Byggnadsplan*: (2007-02-13)  
[http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=139021&d\\_class=915&h\\_type=1&h\\_subject\\_search=true](http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=139021&d_class=915&h_type=1&h_subject_search=true)

Nationalencyklopedins Internettjänst (2007): *Stadsplan*: (2007-02-13)  
[http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=313839&d\\_class=915&h\\_type=1&h\\_subject\\_search=true](http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=313839&d_class=915&h_type=1&h_subject_search=true)

Regeringskansliets publikationer (2007): (2007-02-25)  
[www.regeringen.se/publikationer](http://www.regeringen.se/publikationer)

Riksförbundet Enskilda Vägar (2006): *Enskilda vägar fakta*: (2006-11-08)  
[http://www.revriks.se/om\\_enskilda\\_vagar/enskilda\\_vagar\\_fakta.htm](http://www.revriks.se/om_enskilda_vagar/enskilda_vagar_fakta.htm)

Riksförbundet Enskilda Vägar (2007): *Startsida*:  
<http://www.revriks.se> 2006-11-08

Simrishamns kommun: (2007-03-19)  
[www.simrishamn.se](http://www.simrishamn.se)

Staffanstorps kommun(2006): *Aktuella planer*: (2006-12-04)  
[http://www.staffanstorp.se/primarnavigering/bobygga/planeringochframtidabebyggelse/aktuel\\_laplaner.4.1dd8664104604b773680001152.html](http://www.staffanstorp.se/primarnavigering/bobygga/planeringochframtidabebyggelse/aktuel_laplaner.4.1dd8664104604b773680001152.html)

Staffanstorps kommun(2006): *Gator och vägar*: (2006-12-04)  
<http://www.staffanstorp.se/primarnavigering/vagtrafik/gatorochvagar.4.1dd8664104604b773680002055.html>

Staffanstorps kommun(2006): *Om kommunen*: (2006-12-03)  
<http://www.staffanstorp.se/omkommunen/omkommunen.4.b642110451ec96898000185.html>

Staffanstorps kommun(2006): *Väg Trafik*: (2006-12-04)  
<http://www.staffanstorp.se/primarnavigering/vagtrafik.4.b642110451ec96898000140.html>

Statistiska Centralbyrån (2006): *Beskrivning av Sveriges befolkning s 35*: (2005-12-03)  
[http://www.scb.se/statistik/\\_publikationer/BE0101\\_2005A01\\_BR\\_BE0106TEXT.pdf](http://www.scb.se/statistik/_publikationer/BE0101_2005A01_BR_BE0106TEXT.pdf) sid 35

Statistiska Centralbyrån (2007): *Folkmängd i riket, län och kommuner 2006-12-31 och befolkningsförändringar 2006*: (2007-02-15)  
[http://www.scb.se/templates/tableOrChart\\_\\_\\_193256.asp](http://www.scb.se/templates/tableOrChart___193256.asp)

Statistiska Centralbyrån (2005): *Folkmängd i Sverige 1950 -2001*: (2007-04-11)  
[http://www.scb.se/templates/tableOrChart\\_\\_\\_25836.asp](http://www.scb.se/templates/tableOrChart___25836.asp)

Statistiska Centralbyrån (2006): *Land- och vattenarealer*: (2006-11-28)  
[http://www.scb.se/templates/Product\\_\\_\\_12835.asp](http://www.scb.se/templates/Product___12835.asp)

Statistiska Centralbyrån (2002). *Sveriges Officiella Statistik – Statistiska meddelanden – Tätorter 2000*: (2007-04-11)  
[http://www.scb.se/statistik/MI/MI0810/2000A01/MI0810\\_2000A01\\_SM\\_MI38SM0101.pdf](http://www.scb.se/statistik/MI/MI0810/2000A01/MI0810_2000A01_SM_MI38SM0101.pdf)

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), *Frågor och svar om förbundet* (2007-04-17)  
<http://www.skl.se/artikel.asp?C=5934&A=15504>

Vellinge kommun (2006): *Detaljplaner*: (2006-12-18)  
<http://www.vellinge.se/Bygga-Bo/Planer/Detailplaner/>

Vellinge kommun (2006): *Kommunfakta*: (2006-12-03)  
<http://www.vellinge.se/Kommunfakta>

Vellinge kommun (2006): *Trafik, gator och vägar*: (2006-11-15)  
[http://www.vellinge.se/Bygga-Bo/Trafik\\_gator\\_vagar](http://www.vellinge.se/Bygga-Bo/Trafik_gator_vagar)

Vägverket (2006): *Finansiering av verksamheten 2006–2008*: (2007-01-22)  
[http://www.vv.se/templates/page3wide\\_\\_\\_15477.aspx](http://www.vv.se/templates/page3wide___15477.aspx)

Vägverket (2006): *Om Vägverket*: (2006-12-18)  
[http://www.vv.se/templates/page2\\_2\\_\\_\\_3670.aspx](http://www.vv.se/templates/page2_2___3670.aspx)

Vägverket (2006): *Statlig väghållning*: (2007-02-15)  
[http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_6040.aspx](http://www.vv.se/templates/page3___6040.aspx)

Vägverket (2006): *Trafikregler*: (2007-04-18)  
[http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_1075.aspx](http://www.vv.se/templates/page3___1075.aspx)

Vägverket (2004): *Trafiksäkerhet/punkter i korthet*, (2007-04-18)  
[http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_5428.aspx](http://www.vv.se/templates/page3___5428.aspx)

Vägverket (2006): *Vägars och gators utformning (VGU)*, (2007-04-11)  
[http://www.vv.se/mondosearch/search\\_\\_\\_14305.aspx?quicksearchquery=ARGUS](http://www.vv.se/mondosearch/search___14305.aspx?quicksearchquery=ARGUS)

### **9.3 Lagtexter, propositioner och betänkanden**

#### **Lagbok**

Anläggningslag, AL (SFS 1973:1149)  
Förordning om statsbidrag till enskild väg (SFS 1989:891)  
Lag om förvaltning av samfälligheter, SLF (SFS 1973:1150)  
Plan och bygglagen, PBL (SFS 1987:10)  
Väglagen, VägL (SFS 1971:948)

#### **Gamla lagar och övergångsregler**

Byggnadslagen, BL (stads- och byggnadsplan) (SFS 1947:385)

Övergångsregler BL – PBL se SFS 1987:10

### **Propositioner och betänkanden**

Regeringens proposition 1985/86:1 (1986): *med förslag till ny plan- och bygglag*. Stockholm.  
SOU 2005:77 (2005): *Får jag lov? del 1 och 2 Om planering och byggande - Slutbetänkande av PBL-kommittén*: Stockholm

### **9.4 Artiklar**

Jonsson, Jea (2006-07-03): Större frihet för fastighetsägare – Nytt vägval efter beslut i kommunfullmäktige. Ystad: Ystads Allehanda.

Jonsson, Jea (2006-07-06): Tenland anklagar fullmäktige för att ha begått lagbrott – Nämndsordförande kritisk mot privat anläggande av gata. Ystad: Ystads Allehanda.

### **9.5 Intervjuer**

#### **Frågeformulär till kommuner**

Gustafsson, Sven (2006-11-22), Mark- och exploateringsingenjör, Vellinge kommun

Sandelius, Ann-Katrin (2006-11-23), Planarkitekt, Staffanstorps kommun

Theander, Tomas (2006-12-05), Stadsarkitekt, Kristianstads kommun

#### **Enskilda väghållare**

##### *Kristianstad*

Blom, Hans (2007-02-24), Ordförande, Lillesjö vägs samfällighetsförening, Yngsjö

Henriksson, Jerker (2007-02-24), Kassör, Loarp samfällighetsförening, Linderöd

Nederstedt, Sven (2007-02-25), Sekreterare, Äspets Vägförening, Åhus

Ström, Helge (2007-02-24), Ordförande, Skogshyddans samfällighetsförening, Ivö

##### *Vellinge*

Karlsson, Jan-Åke (2007-02-23), Vägfogde Vallbovägens vägförening, Falsterbo

Nilsson, Peter (2007-02-23), Ordförande Höllvikens vägförening nr 5, Höllviken

Rönngård, Sarah (2007-02-24), Ordförande Ringbovägens vägförening, Räng

Nilsson, Thomas (2007-02-24), Ordförande Jordholmens vägförening, Västra Ingelstad

#### **Övriga kommunala representanter**

Persson, Göran (2007-01-22), Stadsbyggnadschef, Kristianstads kommun, personlig kommunikation

Ferlinger, Eva (2007-02-23), Planarkitekt, Simrishamns kommun, telefonintervju

#### **Intresseorganisationer**

Eriksson, Örjan (2007-04-17), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), telefonintervju

# Bilaga 1

# Tätortsgrad i respektive tätort

Tabellerna nedan visar tätortsgraden i respektive kommun och tätort för åren 2000 och 2005 samt förändring i tätortsgrad och antal tätorter.

Tätort	Folkmängd 2000-12-31	Bef. andel	Acku- mulerat	Folkmängd 2005-12-31	Bef. andel	Acku- mulerat	Befolkning förändring	Tätortsgrad förändring	Förändring tätorter
<i>Kristianstad</i>									
Kristianstad	31592	0,4260	0,4260	33 083	0,4358	0,4358	1 491	0,0098	
Åhus	8681	0,1171	0,5430	8 984	0,1183	0,5541	303	0,0013	
Tollarp	3174	0,0428	0,5858	3 170	0,0418	0,5959	-4	-0,0010	
Hammar	1979	0,0267	0,6125	1 971	0,0260	0,6219	-8	-0,0007	
Fjälkinge	1706	0,0230	0,6355	1 639	0,0216	0,6434	-67	-0,0014	
Önnestad	1377	0,0186	0,6541	1 366	0,0180	0,6614	-11	-0,0006	
Degeberga	1346	0,0181	0,6723	1 305	0,0172	0,6786	-41	-0,0010	
Norra Asum	1229	0,0166	0,6888	1 248	0,0164	0,6951	19	-0,0001	
Färlöv	973	0,0131	0,7019	976	0,0129	0,7079	3	-0,0003	
Gärds Köpinge	956	0,0129	0,7148	936	0,0123	0,7203	-20	-0,0006	
Viby	927	0,0125	0,7273	936	0,0123	0,7326	9	-0,0002	
Everöd	869	0,0117	0,7391	855	0,0113	0,7438	-14	-0,0005	
Arkelstorp	784	0,0106	0,7496	772	0,0102	0,7540	-12	-0,0004	
Rinkaby	681	0,0092	0,7588	700	0,0092	0,7632	19	0,0000	
Vinnö	488	0,0066	0,7654	496	0,0065	0,7698	8	0,0000	
Österslöv	402	0,0054	0,7708	381	0,0050	0,7748	-21	-0,0004	
Linderöd	378	0,0051	0,7759	396	0,0052	0,7800	18	0,0001	
Hammarlund	358	0,0048	0,7807	346	0,0046	0,7846	-12	-0,0003	
Yngsjö	334	0,0045	0,7852	341	0,0045	0,7891	7	0,0000	
Balsby	332	0,0045	0,7897	407	0,0054	0,7944	75	0,0009	
Bäckaskog	313	0,0042	0,7939	308	0,0041	0,7985	-5	-0,0002	
Ovesholm	297	0,0040	0,7979	283	0,0037	0,8022	-14	-0,0003	
Östra Sönnarslöv	285	0,0038	0,8018	291	0,0038	0,8060	6	0,0000	
Huaröd	277	0,0037	0,8055	274	0,0036	0,8096	-3	-0,0001	
Torsebro	249	0,0034	0,8089	262	0,0035	0,8131	13	0,0001	
Vittskövle	224	0,0030	0,8119	230	0,0030	0,8161	6	0,0000	
Vanneberga	206	0,0028	0,8147	0	0,0000	0,8161	-206	-0,0028	-
Bjälrov	204	0,0028	0,8174	0	0,0000	0,8161	-204	-0,0028	-
<b>Tätorter</b>	<b>60 621</b>	<b>0,8174</b>		<b>61 956</b>	<b>0,8161</b>		<b>1 335</b>	<b>-0,0013</b>	
I småort	2741	0,0370	0,8544						2
Övrigt	10799	0,1456	1,0000	13 959	0,1839	1,0000	419		
<b>Kommunen totalt</b>	<b>74161</b>	<b>1,0000</b>		<b>75 915</b>	<b>1,0000</b>		<b>1 754</b>		<b>-2</b>
<i>Staffanstorp</i>									
Staffanstorp	13 596	0,6861	0,6861	13 783	0,6690	0,6690	187	-0,0171	
Hjärup	3 402	0,1717	0,8578	3 885	0,1886	0,8576	483	0,0169	
Kyrkheddinge	237	0,0120	0,8698	251	0,0122	0,8698	14	0,0002	
<b>Tätorter</b>	<b>17 235</b>	<b>0,8698</b>		<b>17 919</b>	<b>0,8698</b>		<b>684</b>	<b>0,0000</b>	
I småort	829	0,0418	0,9116						
Övrigt	1751	0,0884	1,0000	2 683	0,1302	1,0000	103		
<b>Kommunen totalt</b>	<b>19815</b>	<b>1,0000</b>		<b>20 602</b>	<b>1,0000</b>		<b>787</b>		<b>0</b>
<i>Vellinge</i>									
Höllviken	9387	0,3076	0,3076	10 014	0,3157	0,3157	627	0,0081	
Skanör med Falsterbo	7087	0,2322	0,5398	6 861	0,2163	0,5320	-226	-0,0160	
Vellinge	5973	0,1957	0,7356	6 115	0,1928	0,7247	142	-0,0030	
Ljunghusen	2253	0,0738	0,8094	2 444	0,0770	0,8018	191	0,0032	
Hököpinge	889	0,0291	0,8385	923	0,0291	0,8309	34	0,0000	
Västra Ingelstad	707	0,0232	0,8617	703	0,0222	0,8530	-4	-0,0010	
Gessie villastad	468	0,0153	0,8770	485	0,0153	0,8683	17	0,0000	
Östra Grevie	420	0,0138	0,8908	436	0,0137	0,8821	16	0,0000	
Rängs sand	350	0,0115	0,9023	596	0,0188	0,9009	246	0,0073	
<b>Tätorter</b>	<b>27 534</b>	<b>0,9023</b>		<b>28 577</b>	<b>0,9009</b>		<b>1 043</b>	<b>-0,0014</b>	
I småort	1027	0,0337	0,9359						
Övrigt	1955	0,0641	1,0000	3 145	0,0991	1,0000	163		
<b>Kommunbefolkning totalt</b>	<b>30516</b>	<b>1,0000</b>		<b>31 722</b>	<b>1,0000</b>		<b>1 206</b>		<b>0</b>





## Bilaga 2 Mandatfördelning kommunvalen 1998 – 2006

### Kristianstads kommun

1998		2002		2006	
Parti	Mandat	Parti	Mandat	Parti	Mandat
m	15	m	12	m	14
c	4	c	4	c	5
fp	6	fp	11	fp	11
kd	6	kd	6	kd	3
mp	3	mp	1	mp	3
s	26	s	28	s	25
v	5	v	4	v	1
Åp	2	Sjp	4	KbF	4
Sjp	4	Åp	1	Sd	3
	71		71	Åp	2
				SPI	2

73

### Staffanstorps kommun

1998		2002		2006	
Parti	Mandat	Parti	Mandat	Parti	Mandat
m	15	m	11	m	16
c	2	c	2	c	3
fp	1	fp	4	fp	3
kd	2	kd	2	kd	1
mp	1	mp	1	mp	2
s	15	s	16	s	12
v	1	v	1	v	0
Stp	3	Stp	2	Stp	1
SPI	1	SPI	2	Sd	1
	41		41	övriga	2

41

### Vellinge kommun

1998		2002		2006	
Parti	Mandat	Parti	Mandat	Parti	Mandat
m	34	m	33	m	35
c	2	c	1	c	1
fp	2	fp	4	fp	4
kd	2	kd	2	kd	2
mp	1	mp	1	mp	0
s	7	s	7	s	6
v	0	v	0	v	0
SPI	1	SPI	1	SPI	1
	49		49		49

KbF -Kristianstadsbygdens Framtid  
Sjp - Sjöbopartiet  
Stp - Staffanstorpspartiet SPI - Sveriges Pensionärers Intresseparti  
Sd - Sverigedemokraterna  
Åp - Åhuspartiet

#### Länkar hämtade 2007-01-29

Valmyndighetens hemsida:

<http://www.val.se>

Kommunfullmäktigevalen 1998 kommunvis. Tillsatta mandat efter partier.

[http://www.val.se/val/val\\_98/slutres/kommun/pmk12.html](http://www.val.se/val/val_98/slutres/kommun/pmk12.html)

Kommunfullmäktigevalen 2002 kommunvis. Tillsatta mandat efter partier.

[http://www.val.se/val/val\\_02/slutresultat/12K/12.html](http://www.val.se/val/val_02/slutresultat/12K/12.html)

#### Länkar hämtade 2006-12-18

Kommunfullmäktigevalen 2006 kommunvis. Tillsatta mandat efter partier och kön

[http://www.scb.se/statistik/ME/ME0104/2006A01A/tab23SV\\_2006\\_%20K0m\\_mandat\\_KOut.xls](http://www.scb.se/statistik/ME/ME0104/2006A01A/tab23SV_2006_%20K0m_mandat_KOut.xls)

Kommunfullmäktigevalen 2006 kommunvis. Övriga partier som erhållit mandat i kommunfullmäktige

[http://www.scb.se/statistik/ME/ME0104/2006A01A/tab24SV\\_2006\\_%20kom\\_mandov\\_kout.xls](http://www.scb.se/statistik/ME/ME0104/2006A01A/tab24SV_2006_%20kom_mandov_kout.xls)

## Bilaga 3 Bidrag till enskilda vägar Kristianstads kommun

Statsbidrag kan utdelas till enskilda vägar enligt FÖRORDNINGEN OM STATSBI DRAG TILL ENSKILDA VÄGAR (SFS 1989:891). Statsbidragen för enskilda vägar inom Kristianstads kommun kan sökas hos Vägverket Region Skåne.

Kristianstads kommun har två olika typer av kommunala bidrag till enskilda vägar:

1. Kommunalt bidrag till enskild väg med statsbidrag.
2. Kommunalt bidrag till enskild väg utan statsbidrag.

Villkoren för kommunalt bidrag regleras i ett kommunalt beslut i kommunfullmäktige 1982-05-11 § 112 senast reviderat i kommunfullmäktige 1997-11-18 § 226. Nedan har utdrag gjorts ur detta beslut.

1. Kommunalt bidrag till enskild väg med statsbidrag.  
"Till statsbidragsberättigade enskilda vägar lämnas även ett årligt kommunalt bidrag. Detta är så pass stort att det statliga och kommunala bidraget tillsammans helt skall täcka den beräknade årliga underhållskostnaden. Beräkningen görs av vägverket. För iståndsättningskostnader lämnas bidrag på motsvarande sätt."
2. Kommunalt bidrag till enskild väg utan statsbidrag.  
"Till övriga enskilda vägar som är längre än 400 m lämnas ett årligt kommunalt underhållsbidrag. Bidragsbeloppet uppgår 1981 till 95 öre (2,20 kr år 2005) per meter väg och justeras upp varje år med det index som statens vägverk tillämpar vid beräkning av bidrag till statsbidragsberättigade enskilda vägar. Bidrag lämnas ej för de första 200 metrarna.

Nämnda bidrag utgår under förutsättning av att vägen huvudsakligen betjänar bostadsfastighet med på denna mantalsskrivna personer att vägen hålls i för fordonstrafik farbart skick att vägen ej stänges av för allmänheten att privatperson, juridisk person eller ideell organisation tagit på sig ansvaret att underhålla vägen samt lämnat ansökan om bidrag med erforderliga uppgifter till kommunen. Bidraget utbetalas årligen i efterskott.

Kommunen förbehåller sig rätt att helt eller delvis dra in underhållsbidraget om kommunens villkor ej längre uppfylls eller kommunen av andra skäl finner att bidrag i vissa fall (skogsväg, markväg etc.) ej bör utgå."

Utbetalning driftdelen av kommunalt bidrag till enskild väg med statsbidrag sker utan särskild ansökan från C4 TEKNIK, på våren, året efter beslut om dess storlek fattats av vägverket.

En första ansökan om kommunalt bidrag till enskild väg utan statsbidrag görs hos C4 Teknik på blankett.

Därefter skickas en ansökningsblankett ut årligen våren efter bidragsåret. När denna återsänts, utbetalas sedan bidraget.

Kontaktperson: Johan Isberg  
Tel: 044-13 62 36



## Bilaga 4 Bidragsregler för väghållning

STAFFANSTORPS KOMMUN

NÄMNDSERVICE TEKNIK

Mona Blomqvist

Tel: 046-25 12 81

Fax: 046-25 12 80

2006-02-22

### BIDRAGSREGLER FÖR VÄGHÅLLNING

Staffanstorps kommun lämnar bidrag för väghållning till enskilda vägar enligt följande:

- Den enskilda vägen skall ha en längd överstigande 200 meter.
- Vägen skall upplåtas för allmän trafik.
- Vägförening eller därmed jämförlig förening skall finnas.
- Bokslut och revisionsberättelse skall upprättas för varje kalenderår.
- Vägbidrag utbetalas för verksamhetsåret och högst ett år före verksamhetsåret.

Bidrag utbetalas efter en av Vägverket beräknad schablonkostnad per meter väg för att underhålla och snöröja en enskild väg. Schablonkostnaden är uppdelad på fem olika klasser beroende på hur trafikerad vägen är.

Klass	Antal motordrivna fordon/årsmedeldygn*)	Bidrag/m väg 2005 (verksamhetsåret)
1	1 - 25	8:81 kronor
2	26 - 50	9:30 "
3	51 - 125	11:19 "
4	126 - 250	13:61 "
5	251 -	13:99 "

\*) Beräknas i vanliga fall till två bilresor/hushåll.

De vägföreningar som erhåller statsbidrag får 20 % av den klassade schablonkostnaden per meter väg i bidrag och de vägföreningar som inte är berättigade till statligt bidrag erhåller 50 %.

#### EXEMPEL:

En vägförening utan statligt bidrag är 870 meter lång. Längs vägen finns det 15 hushåll.

Vägen hamnar då i klass 2 (15 hushåll x 2 bilar = 30 fordon/dygn).

Bidragsberäkning:  $9:30 \text{ kr} \times 50 \% = 4:65 \text{ kr} \times 870 \text{ m} = 4\,045 \text{ kronor}$ .

Vägföreningen får således ett bidrag för 2005 års verksamhet på 4 045 kronor. Detta skall motsvara halva driftkostnaden (50 %).

*Ansökan om Vägbidrag med vidhängande bokslut och revisionsberättelse skall insändas till:*

**STAFFANSTORPS KOMMUN, Ns teknik, 245 80 STAFFANSTORP**

Innan kommunen betalar ut bidraget besiktigar vi vägen för att se om den är i ett gott skick.

K/Vägbidrag/Bidreg



## **Bilaga 5 Bidrag till gator och vägar för Vellinge kommun**

### **Allmänt**

Huvudmannaskapet för den enskilda väghållningen skall enligt regler och bestämmelser för den kommunala bidragsgivningen (1995-09-27) åvila den enskilde väghållaren (vägförening, vägsamfällighet e.d.).

Mindre vägföreningar behöver ej vara juridiskt bildade för att komma i åtnjutande av vägbidrag. Minimikrav är att det finns ordförande och kassör, som gentemot kommunen kan svara för och redovisa att erhållet bidrag användes till vägunderhåll.

Tekniska förvaltningen, som är kommunens verkställande organ i vägfrågor, skall svara för administration och erforderlig kontroll.

### **Ansökan**

Ansökan om bidrag skall vara tekniska förvaltningen tillhanda senast juli månad för att bidrag skall kunna erhållas nästkommande kalenderår. När bidrag erhållits första gången kvarstår ansökan och behöver ej förnyas förrän efter anmodan från tekniska förvaltningen. Ansökan skall dock kompletteras om någon förändring inträffar som gör att förutsättningarna för bidragsgivningen ändras.

Ansökan skall innehålla följande uppgifter:

- Väglängd, vägnamn och vägbanans beskaffenhet (asfalt, grus e.d.) samt med angivande av förekomst av gupp, avstängningar m.m.
- Föreningens adress och kontaktperson
- Postgironummer, bankgironummer eller adress för utbetalning av beviljat bidrag

### **Belopp och utbetalning**

Kommunalt bidrag utgår med belopp per meter väg, se tabellen nedan. Beträffande vägsamfälligheter utan statsbidrag och vägföreningar utanför planlagda eller tätbebyggda områden uppdelas dessa i två bidragskategorier beroende på vägens utnyttjande.

Statsbidragsberättigad väg erhåller kommunalt bidrag till underhåll med ett belopp, som motsvarar skillnaden mellan av Vägverket beräknad underhållskostnad och erhållet statsbidrag, dock högst det belopp som skulle ha utgått om vägen ej haft statsbidrag.

Indexreglering av bidragsbeloppen kan ske. Detta bestäms av tekniska nämnden i samband med budgetberedning och med hänsyn till disponibelt budgetbelopp.

Utbetalning av årligt bidrag sker under första kvartalet.

Ekonomisk redovisning för föregående år skall inlämnas till tekniska förvaltningen årligen. När det gäller juridiskt bildade föreningar skall redovisningen bestå av årsberättelse och revisionsberättelse.



Vägförening inom planlagt eller tätbebyggt område	5:85 per meter väg	
Vägsamfällighet utan statsbidrag och vägförening utanför planlagt eller tätbebyggt område	Hög nyttjandegrad	4:20 per m väg
	Låg nyttjandegrad	3:55 per m väg
Samfällighetsförening o.d. för körbara gång- och cykelvägar	2:65 per m väg	
Enskilda utfartsvägar	2:65 per m väg	

### **Indragning och reducering**

Indragning eller reducering av bidrag kan ske när hastighetsdämpande åtgärder utförs utan tekniska nämndens godkännande (undantag Rumble strips), när avstängningar o.d. utförs i strid med gällande planer, när av förening infört P-förbud kan orsaka trafikproblem på närliggande område, när skyltar uppsattes med syfte att utestänga trafik från föreningens område samt när bidragsmottagaren vid årlig redovisning ej har utgifter, som motsvarar det kommunala bidraget.

Tekniska nämnden beslutar i varje enskilt fall i vilken omfattning bidraget skall påverkas. När det gäller avstängningar skall dessa vara utformade enligt räddningskårens anvisningar (speciellt i avseende på låsanordning).

### **Förrättning**

Kostnad för förrättning vid bildande av vägförening e.d. bestrids av den nybildade föreningen. Kommunen kan dock förskottera kostnaden tills den nybildade föreningen blivit etablerad.

När det gäller omförrättning föranledd av planändring o.d. svarar kommunen för kostnaden under förutsättning att förrättningen har ett normalt förlopp. Lantmäteriet skall därvid lämna en kostnads offert innan förrättningen.

### **Bidrag att söka**

#### **Bidrag för iståndsättning av vägar**

Denna typ av bidrag prövas i varje särskilt fall av tekniska nämnden. Ansökan skall vara tekniska förvaltningen tillhanda senast i juli månad för att bidrag skall kunna erhållas nästkommande kalenderår.

När det gäller statsbidragsberättigade vägar skall det kommunala bidraget tillsammans med erhållet statsbidrag ej överstiga verklig iståndsättningskostnad.

#### **Bidrag till byggande av vägar**

Denna typ av bidrag prövas i varje särskilt fall av tekniska nämnden. Ansökan skall vara tekniska förvaltningen tillhanda senast i juli månad för att bidrag skall kunna erhållas nästkommande kalenderår. Kostnader för marklösen och asfaltbeläggning är inte bidragsberättigade.

#### **Bidrag till asfaltbeläggning**

Bidrag till detta utgår ej. I samband med asfaltbeläggning bekostar kommunen emellertid de arbeten som erfordras för att justera betäckningar av brunnar, ventiler o.d. på det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp. Ersättning utgår för verklig kostnad dock högst enligt den å-prislista, som kommunen har varje år med beläggningsentreprenör.

## Bidrag till underhåll av vägar

Underhållsbidrag kan utgå enligt nedan:

a) Vägförening inom planlagt eller tätbebyggt område	
b) Vägsamfällighet och vägförening utanför planlagt eller tätbebyggt område. Här finns två olika bidragsbelopp beroende på bebyggelse och trafikintensitet	
c) Vägsamfällighet med statsbidrag	
d) Samfällighetsförening, gemensambetsanläggning o.d. Bidrag utgår till med bil körbara gång- och cykelvägar, som exempelvis trafikeras av renhållningsfordon o.d.	
e) Utfartsväg från en eller flera fastigheter. Beträffande dessa gäller:	- att endast fastighet som används som permanentbostad kan erhålla bidrag
	- att vägens längd beräknas från huvudingången vid fastighetens bostadstomt till vägens anslutning vid allmän/statsbidragsberättigad väg
	- att de första 200 meterna ej berättigar till bidrag.
Generellt gäller att väg som erhåller kommunalt bidrag skall ha viss av kommunen godkänt standard.	
Vägförening som har väg eller gata med en bredd av 6 m eller mer (stadsplanestandard) erhåller tillägg med 50 % på angivet belopp.	



## Bilaga 6 Gällande planer i Kristianstads kommun

	Större tätorter	Medelstora tätorter	Mindre tätorter	Småorter och stugområden	Övriga akter	Totalt
Totalt antal planer	537	440	177	77	168	1399
Upphävda planer	178	116	38	14	10	356
OB, FÖP m.fl.	11	9	4	2	158	184
<b>Gällande planer</b>	<b>348</b>	<b>315</b>	<b>135</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>859</b>

Stadsplaner	204	140	38	10		392
Byggnadsplaner	4	39	42	24		109
Detaljplaner	138	129	49	25		341
Avstyckningsplaner	2	7	6	2		17
	<b>348</b>	<b>315</b>	<b>135</b>	<b>61</b>		<b>859</b>

Enskild huvudman	4	55	62	39		160
Kommun huvudman	297	207	46	11		561
Kvartersmark	46	53	27	11		137
Vägverket	1	0	0	0		1
	<b>348</b>	<b>315</b>	<b>135</b>	<b>61</b>		<b>859</b>

Detaljplan	DP
Stadsplan	SPL
Byggnadsplan	BPL
Områdesbestämmelse	OB
Fördjupad översiktsplan	FÖP

### Tätortstyper

#### Större tätorter

Kristianstad inkl Nosaby, Vä, Öllsjö

#### Medelstora tätorter

Degeberga, Fjälkinge, Hammar, Norra Åsum, Tollarp, Åhus, Önnestad

#### Mindre tätorter

Arkelstorp, Balsby, Bjärlöv, Bäckaskog, Everöd, Färlöv, Gärds Köpinge, Hammarslund, Huaröd, Linderöd, Ovesholm, Rinkaby, Skånes Viby, Vinnö, Vittskövle, Yngsjö, Österlöv, Östra Sönnarslöv

#### Småorter och stugområden

Djuröd, Fjälkestad, Furuboda, Gringelstad, Horna, Ivö, Kiaby, Lyngby, Maglehem, Möllebacken, Nöbbelöv, Olseröd, Oppamanna, Rickarum, Rigeleje, Snårarp, Trolle-Ljungby, Vanneberga Stugområde, Vånga, V Vram, Åsumtorp, Åsphult



## Bilaga 7 Gällande planer i Staffanstorps kommun

	Staffanstorp	Hjärup	Kyrkheddinge	Flackarp	Knästorp	Totalt
Totalt antal planer	77	20	1	1	1	100
Upphävda planer	7	2	0	0	0	9
<b>Gällande planer</b>	<b>70</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>91</b>

Stadsplaner	8	0	0	0	0	8
Byggnadsplaner	21	10	1	0	0	32
Detaljplaner	41	8	0	1	1	51
	<b>70</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>91</b>

Enskild huvudman	3	1	0	1	0	5
Kommun huvudman	46	16	1	0	0	63
Kvartersmark	21	1	0	0	1	23
Vägverket	0	0	0	0	0	0
	<b>70</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>91</b>

Detaljplan	DP
Stadsplan	SPL
Byggnadsplan	BPL
Områdesbestämmelse	OB
Fördjupad översiktsplan	FÖP



## Bilaga 8 Gällande planer i Vellinge kommun

	Skanör och				Totalt i kommunen
	Månstorp	Falsterbo	Höllviken	Vellinge	
Totalt antal planer	24	86	103	79	292
Upphävda planer, OB och FÖP	2	2	4	2	10
<b>Gällande planer</b>	<b>22</b>	<b>84</b>	<b>99</b>	<b>77</b>	<b>282</b>
Stadsplaner	0	34	7	35	76
Byggnadsplaner	8	17	21	5	51
Detaljplaner	14	33	71	37	155
	<b>22</b>	<b>84</b>	<b>99</b>	<b>77</b>	<b>282</b>
Enskild huvudman	16	25	42	16	99
Kommun huvudman	1	46	18	52	117
Kvartersmark	4	13	34	7	58
Vägverket	1	0	5	2	8
	<b>22</b>	<b>84</b>	<b>99</b>	<b>77</b>	<b>282</b>

Detaljplan	DP
Stadsplan	SPL
Byggnadsplan	BPL
Områdesbestämmelse	OB
Fördjupad översiktsplan	FÖP

### Kommundelar

#### Månstorp

Arrie, Västra Ingelstad, Östra Ingelstad och Östra Grevie

#### Skanör

Skanör och Falsterbo

#### Höllviken

Höllviken, Ljunghusen och Räng

#### Vellinge

Gessie, Hököpinge och Vellige





## Bilaga 9 Frågor till väghållare – Samfällighetsföreningar

### Frågor

1. Hur är er förening organiserad? Är det en delägarförvaltning eller samfällighetsförening?
2. Hur många medlemmar finns i föreningen?
3. Hur många deltagande fastigheter finns i samfälligheten?
4. När bildades föreningen?
5. Hur sköts föreningen, styrelsesammansättning?
6. Hur fördelas arbetet, drift och underhåll? Finns det utsedda personer, sköter medlemmarna det gemensamt eller hyr ni i entreprenörer?
7. Vilka för- respektive nackdelar ser ni med att ha väghållningsansvaret?
8. Skulle det vara bättre om kommunen tog över ansvaret?
9. Övriga kommentarer

