



# Enskilda vägar med statsbidrag

- utredning

Fastställt av tekniska nämnden

Framtagen av teknikförvaltningen

Datum 2020-05-12

Ärendenr TN 2020/625

Version [1.0]

## Enskilda vägar med statsbidrag

### Innehåll

<b>Bilagor:</b>	<b>2</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>3</b>
1.1 Bakgrund	3
1.2 Syfte	3
<b>2. Kommunalt åtagande</b>	<b>3</b>
2.1 Historik	3
2.2 Politiska beslut	3
2.3 Nuläge	4
<b>3. Enskilda vägar</b>	<b>5</b>
3.1 Innebörden	5
3.2 Vaghållare	6
3.3 Kriterier för att få statsbidrag	6
<b>4. Rådighet och ansvar</b>	<b>6</b>
4.1 Huvudmannaskap i detaljplanläggning	6
4.2 Äldre lagstiftning	7
4.2.1 Vägsamfällighet	7
4.2.2 Vägörening	7
4.3 Samfällighetsörening	7
4.4 Marksamfällighet	8
4.5 Gemensamhetsanläggning	8
4.6 Markägande	8
<b>5. Omvärldsbevakning – andra kommuner</b>	<b>8</b>
5.1 Kävlunge	9
5.2 Härjedalen	10
5.3 Leksand	10
5.4 Sundsvall	10
5.5 Borgholm	11
5.6 Eskilstuna	11
5.7 Värmdö	12

<b>6. Beslut som påverkar kommunalt åtagande .....</b>	<b>13</b>
6.1 Rättsfall.....	13
6.2 Förändringar av det statliga driftbidraget .....	14
<b>7. Modeller och kostnader .....</b>	<b>14</b>
7.1 Oförändrat.....	14
7.2 Återlämning .....	15
7.3 Övertagande .....	16
<b>8. Sammanfattning och förslag på hantering av enskilda vägar .....</b>	<b>17</b>
8.1 Inspel från andra organisationer.....	18
8.2 Vidare hantering av enskilda vägar .....	18
8.3 Pilotprojekt .....	19

**Bilagor:**

Bilaga 1, De Sammanläggningsdelegerades beslut från år 1970

Bilaga 2, Beslut om utökning av budgetramar från år 1995

Bilaga 3, Beslut av Tekniska nämnden om underhåll av enskilda vägar utan statsbidrag från år 1996

Bilaga 4, Beslut av Tekniska nämnden om upphörande av snöröjning för enskilda vägar från år 2016

Bilaga 5, Beslut av Tekniska nämnden om att avbryta drift och underhåll av natur-, kultur- och sommarvägar år 2019

## 1. Inledning

### 1.1 Bakgrund

Utifrån Teknikförvaltningens verksamhetsplan för år 2019 och dess prioriterade uppdrag från tekniska nämnden vad avser landsbygdsutveckling så har förvaltningen fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för överlåtelse av underhåll av enskilda vägar med statsbidrag till de boende/fastighetsägare som nyttjar vägarna. Under år 2018 påbörjade Teknikförvaltningen en dialog med representanter i Östergarnslandet, Ljugarn och När. Målet för år 2019 var att fortsätta dialogen och bedöma förutsättningarna för pilotprojekt i lämpligt område.

### 1.2 Syfte

Utredningens syfte är att belysa konsekvenserna av en överlåtelse i form av förslag till modeller, där Region Gotland behandlar liknande vägar på samma sätt och vilka uppskattade kostnader val av modell medför. Utredningen ska kunna ligga som underlag för beslut vid val av framtida pilotprojekt.

## 2. Kommunalt åtagande

### 2.1 Historik

I samband vid de stora kommunsammanslagningarna som gjordes i hela Sverige under 1960- och 1970-talen beslöt många kommuner att ta över driften av enskilda vägar som erhöll statsbidrag. Statsbidragen täckte ursprungligen stora delar av kommunens kostnader för driften. Efterhand har statsbidragen minskat samtidigt som kommunens kostnader för driften av de enskilda vägarna har ökat.

### 2.2 Politiska beslut

Kommunsammanslagningen på Gotland har påverkat Region Gotland av nedanstående beslut.

År 1970 tog de Sammanläggningsdelegerade beslut om bestämmelser för det kommunala underhållet av de enskilda vägarna inom Gotlands kommun i enlighet med arbetsutskottets förslag som innehöll följande punkter.

- att kommunen ombändertar underhållet omfattande snöröjning, grusning, buskröjning, sladdning, hyvling och reparation av vägar och broar på samtliga enskilda vägar inom Gotlands kommun, vilka leda till och från fast bostadsbebyggelse och överstiger en längd av 100 m
- att kommunen åtager sig dammbindningen av de för snöröjning mm ombändertagna enskilda vägarna på de delar som går förbi fast bostadsbebyggelse och i övrigt på de delar som efter gatukontorets bedömande är nödvändigt
- att kommunen åtager sig sandningen av de för snöröjning mm ombändertagna enskilda vägarna inom tätorter och att vägarna utanför tätorterna sandas i enlighet med kommunernas tidigare åtaganden och efter gatukontorets bedömande
- att dammbindning av vägar till badstränder, vilka är sk "turistvägar" sker i den mån gatukontoret finner det erforderligt
- att för åbekommande av kommunalt underhåll av enskild väg, i den mån vägen icke tidigare är övertagen för kommunalt underhåll, erfordras skriftlig framställning därom från berörda fastighetsägare och iordningsställande av vägen till samma standard som för erhallande av statsbidrag till underhåll av därtill berättigade vägar

År 1995 halverades de statliga bidragen för drift och byggande av enskilda vägar. Det innebar för Gotlands kommun en minskning av bidraget med 3 200 000 kronor. För att upprätthålla kommunens åtagande vad avsåg underhåll av enskilda vägar i motsvarande omfattning beslutade tekniska nämnden utökning av budgetramarna med motsvarande belopp.

År 1996 fattade tekniska nämnden beslut om besparingar vad avser underhåll av enskilda vägar utan statsbidrag med anledning av kommunfullmäktiges beslutade budget. Detta innebar att sommarunderhållet hyvling, grusning, slåtter, siktröjning, diken, trummor, kantskärning och eventuell dammbindning från och med hösten år 1996 skulle skötas av den enskilde markägaren eller nyttjaren av vägen. Tekniska nämnden erbjöd fortsatt snöröjning på enskilda vägar utan statsbidrag under förutsättning att en vägförening eller motsvarande bildades för dessa vägar. Besiktning av vägarna skulle utföras av gatukontoret inför vintersäsongen.

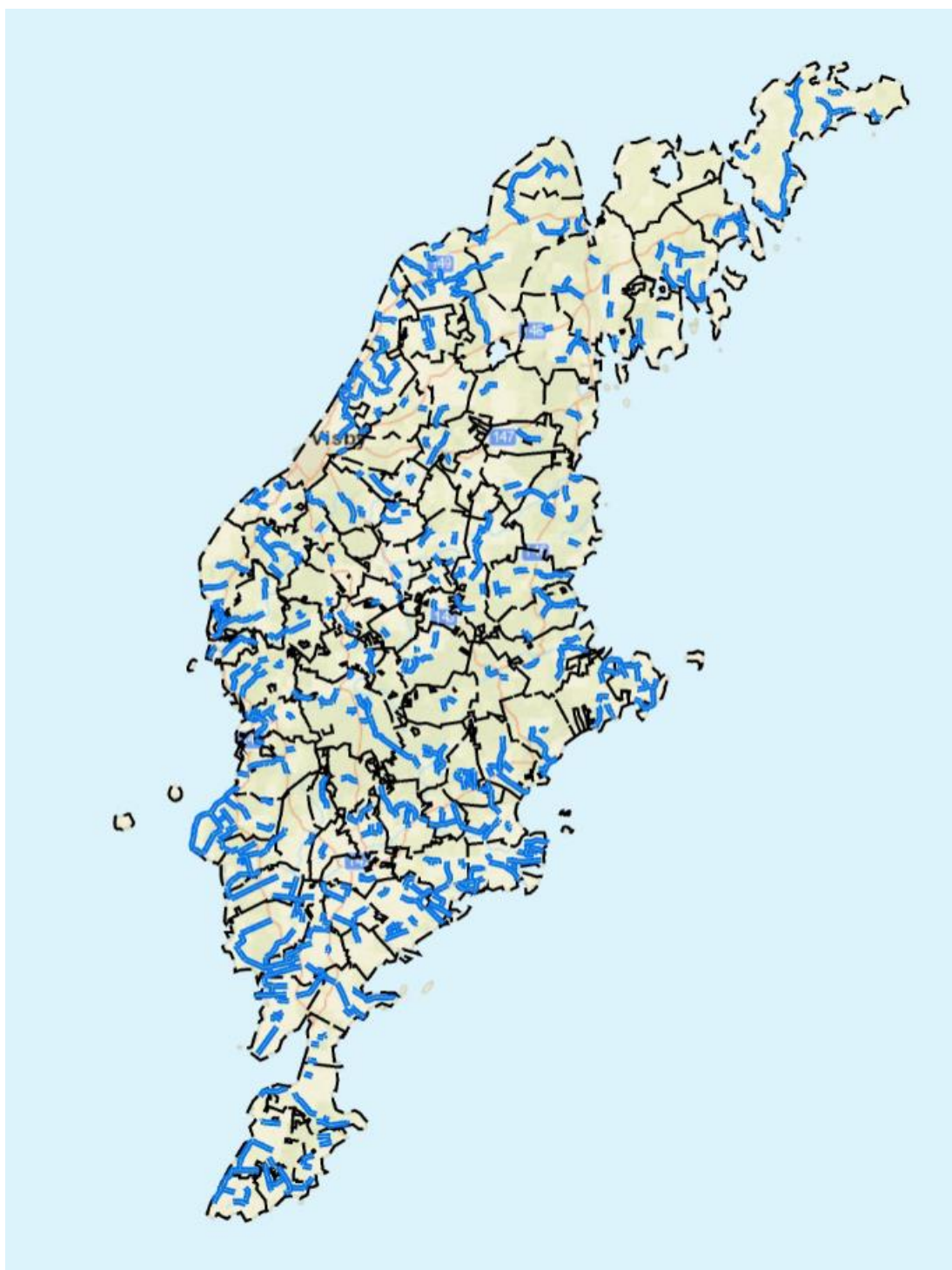
År 2016 beslutade tekniska nämnden att snöröjningen av enskilda vägar utan statsbidrag på Gotland skulle upphöra hösten år 2016. Det innebar att en hel del kortare enskilda vägar runt om på ön fortsättningsvis inte kom att snöröjas. Efter hösten år 2016 blev ägarna och användare av aktuella vägar ansvariga att ombesörja snöröjningen. Det totala omfånget berörde cirka 40 mil väg runt om på ön.

År 2019 i juni beslutade tekniska nämnden att avbryta drift och underhåll av natur-, kultur- och sommarvägar med anledning av besparingsbeting. Totalt omfattades 81,9 kilometer väg.

### 2.3 Nuläge

Region Gotland sköter idag 414 enskilda vägar med statsbidrag med en totallängd om ca 830 kilometer, av dessa vägar är ca 430 kilometer grusad och övrig belagda. Region Gotland får ca 6,5 miljoner kronor i statligt bidrag från Trafikverket, ett så kallat driftsbidrag. Den totala kostnaden för skötseln av de enskilda vägarna är 15,5 miljoner kronor/år. Av den totala kostnaden är 1,5 miljoner kronor avsatta för tätortsvägar utanför Visby men för att klara de krav som ställs för att erhålla driftsbidrag går de istället till de enskilda vägarna.

Ungefär 2,5 miljoner kronor per år är avsatta för de vägar som regionen är skyldig att sköta, det vill säga de vägar med kommunalt huvudmannaskap som finns i Visby, Slite, Hemse samt del av Klintehamn, Fårösund och Roma.



*Översikt av de 414 enskilda vägar med statligt driftbidrag som Region Gotland sköter år 2019.*

### 3. Enskilda vägar

#### 3.1 Innebörden

Någon lagstadgad definition av begreppet enskild väg finns inte. Av Regeringens proposition 1996/97:92 förs ett resonemang om att alla vägar som inte enligt 1 § väglagen är att anse som allmänna, det vill säga i praktiken vägar för vilka inte staten eller en kommun är väghållare är att ses som enskilda. De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag, så kallat statsbidrag, till enskilda vägar för

att de ska hållas öppna för främmande/genomfartstrafik och för att de ska kunna utgöra en del av det allmänna vägnätet.

### 3.2 Väghållare

Staten, genom Trafikverket, eller kommuner, vägföreningar/samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar.

Fördelningen av väghållaransvar ser i korthet ut så här:

- Staten genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar genom beslutade detaljplaner med kommunalt huvudmannaskap.
- Enskilda vägar förvaltas av vägsamfälligheter/vägföreningar/samfällighetsföreningar eller av enskild markägare.

Väghållning handlar om byggande och drift av väg. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika väghållare som ansvarar för vägen och flera lagstiftningar som reglerar byggande och drift.

Väghållare för enskilda vägar, detta inkluderar gator inom detaljplanelagt område med enskilt huvudmannaskap, är ofta en organisation, till exempel en samfällighetsförening och i vissa enskilda fall en enskild markägare.

### 3.3 Kriterier för att få statsbidrag

För att en väg ska få årligt statsbidrag, statligt driftbidrag, ska den vara cirka 1 kilometer eller längre och tillgodose ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse kan också få bidrag. Väghållningen ska vara ordnad i någon form av organisation eller genom en överenskommelse som godkänts av Trafikverket. Det är väghållarna som har ansvar för väghållningen, även efter att driftbidrag beviljats.

Vägar som får driftbidrag ska hållas öppna för allmän trafik och underhållas väl. Trafikverket genomför årlig tillsyn av ca 1/5 av alla statsbidragsvägar per år, vid tillsyn upprättas ett protokoll. Protokollet upplyser väghållaren vilka åtgärder som måste vidtas för att behålla det driftsbidraget. I protokollet framgår även allmänna råd till väghållaren, vad som bör göras för att optimera vägkvalitén, men är inte alltid ett krav för att behålla driftsbidraget.

## 4. Rådighet och ansvar

Rådighet i detta sammanhang menas att tillskapa rätt att på något sätt ta eller använda annans mark för ett specifikt ändamål. Detta kan göras genom markförvärv och olika typer av upplåtelser med stöd av bland annat jordabalken, fastighetsbildningslagen och anläggningslagen. Genom upprättande och antagande av vägplan kan staten genom Trafikverket få rådighet genom vägrätt. En kommun kan tillskapa underlag för rådighet genom detaljplanläggning.

### 4.1 Huvudmannaskap i detaljplaneläggning

Genom detaljplaneläggning kan kommunen tillskapa underlag för rådighet över allmänna platser såsom t ex gator och grönytor. Huvudregeln, enligt plan- och bygglagen, är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser i detaljplanen. Det krävs särskilda skäl för

att en kommun ska kunna avsäga sig huvudmannaskapet. Staten kan aldrig vara huvudman för allmän plats i en detaljplan även om man är väghållare för en allmän väg. När kommunen är huvudman för allmän plats har den rätt att när så behövs lösa in mark och skyldig att göra det om fastighetsägaren begär det. Kommunen ska svara för underhållet av gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för. Den skyldigheten består även om detaljplanen för området upphävs. För att överlämna ansvaret måste en ny detaljplan upprättas eller att en gemensamhetsanläggning bildas genom lantmäteriförrättning.

Om kommunen inte är huvudman för allmänna platser i detaljplanen ligger ansvaret för byggande, drift och underhåll på de enskilda fastighetsägarna som nyttjar de allmänna platserna. Skyldigheten att förvalta den allmänna platsen hanteras normalt genom att en gemensamhetsanläggning bildas.

## **4.2 Äldre lagstiftning**

Den rättsliga regleringen av enskilda vägar i Sverige har sin grund i 1907 års lag om enskilda vägar. Lagen behandlade enskilda vägar på landet. 1907 års lag ersattes därefter av lagen 1926 om enskilda vägar. Lagen gällde både på landsbygden samt inom de områden i stad som inte var planlagda för bebyggelse. År 1940 ersattes 1926 års lag med lag (1939:608) om enskilda vägar (EVL). I EVL reglerades tre former av fastighetssamverkan för att tillgodose behovet av väg, enskilda vägar inom landsbygden, vägar inom områden med tät bebyggelse och skogsbilvägar.

År 1998 ersattes EVL med anläggningslagen (AL) detta innebar att samfälligheter enligt EVL från och med då är att ses som gemensamhetsanläggningar enligt AL. Från och med år 1998 var det inte längre möjligt att bilda nya vägföreningar. Möjligheten att bilda vägsamfällighet upphörde redan år 1974. Sedan år 1998 är både vägsamfälligheter och vägföreningar (förutsättningen är att det finns fastställda stadgar) att anses som samfällighetsföreningar enligt lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL). Vägsamfälligheter och vägföreningar får dock behålla sin firma och stadgar förutsatt att de inte strider mot SFL.

### **4.2.1 Vägsamfällighet**

Enlig 2 kap. EVL kunde vägsamfällighet bildas för enskilda vägar inom landsbygdsområden. Kapitlet innehöll regler om bildande och förvaltning av vägsamfällighet.

### **4.2.2 Vägförening**

Inom områden med tätare bebyggelse bildades vägföreningar enligt 3 kap. EVL. Avgränsningen av kretsen av fastigheter som är anslutna till en vägförening avgjordes av en områdesgräns. Alla fastigheter inom området blev automatiskt anslutna till föreningen. Även nya fastigheter som bildats inom området blev automatiskt anslutna.

## **4.3 Samfällighetsförening**

Samfällighetsförening är en juridisk person med rätt att ingå förbindelser och förvärva rättigheter. En samfällighetsförening bildas vid sammanträde som hålls av Lantmäteriet. En samfällighetsförening är direkt kopplad till en samfällighet, för att en samfällighetsförening ska kunna bildas måste det finnas en samfällighet att förvalta. Medlemskapet i en samfällighetsförening är direkt förenat med delägarskapet i den samfällighet som föreningen förvaltar. Den som förvärvar en fastighet, som har del i en samfällighet som förvaltas av en samfällighetsförening, blir automatiskt medlem i föreningen. Det finns flera olika typer av samfälligheter de vanligaste är marksamfälligheter och gemensamhetsanläggningar.

#### 4.4 Marksamfällighet

Ett markområde som tillhör flera olika fastigheter gemensamt är en samfällighet. Begreppet samfällighet används i fastighetssammanhang även för andra former av gemenskap mellan olika fastigheter. För att samfällighetsbegreppet inte ska blandas ihop används ofta benämningen marksamfällighet för samfällda markområden. Varje fastighet har en bestämd andel i marksamfälligheten som tillhör fastigheten oberoende av vem som äger den. Vid överlåtelse av fastighet som har del i en marksamfällighet följer andelen alltid med. Många av dagens marksamfälligheter är rester av äldre markanvändning och regelsystem. Det innebär att det idag finns marksamfälligheter som inte fyller något praktiskt behov för de fastigheter som har del i dem. Tidigare var det t ex vanligt att vägarna i en by var samfällda, dvs de utgjorde marksamfälligheter för byns fastigheter. Idag kan dessa vägar ha ersatts av helt nya vägar. Det kan också vara så att de samfällda vägarna aldrig blev byggda. När någon ändring inte har gjorts i fastighetsindelningen, finns de dock kvar som samfälligheter i rättslig bemärkelse även om den inte är synliga på marken.

#### 4.5 Gemensamhetsanläggning

Med stöd av anläggningslagen kan anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse inrättas som gemensamhetsanläggning genom en lantmäteriförrättning. Med anläggning menas bland annat vägar, vatten- och avloppsanläggningar, bryggor, garage med mera. Ägandet av gemensamhetsanläggningen är direkt knuten till de fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen. Vid överlåtelse av en fastighet, som deltar i en gemensamhetsanläggning, följer därför rätten till gemensamhetsanläggningen med. En kommun i egenskap som kommun kan inte delta i en gemensamhetsanläggning men kommunägda fastigheter kan delta i en gemensamhetsanläggning. Fastighetsägarna samverkar och har regler för att bygga och sköta gemensamhetsanläggningen utifrån beslut som meddelats vid lantmäteriförrättning. Fördelning av de kostnaderna som är förknippade till gemensamhetsanläggningen regleras i form av särskilt andelstal för varje fastighet. Regionen i egenskap som kommun kan initiera en lantmäteriförrättning utan att för den delen äga någon fastighet som ska delta i gemensamhetsanläggningen.

#### 4.6 Markägande

Som markägare finns ingen automatisk skyldighet att hålla enskilda vägar öppna och körbara för allmänheten. Dessa skyldigheter är direkt sammankopplade till statligt driftbidrag, detaljplanläggning och/eller bildande av gemensamhetsanläggning.

Om en fastighet under lång tid använt en väg över annans mark kan inte markägaren utan vidare stänga av vägen. För att stänga av vägen måste markägaren få fastställt att grannen inte har rätt att använda vägen. Han får då stämma grannen vid tingsrätten och begära att domstolen fastställer att grannen inte har rätt att köra där. I många sådana fall är underhållsfrågan olöst även om en tvist skulle resultera i att rätt till väg finns. Underhållsfrågan för enskilda vägar kan lösas genom bildande av gemensamhetsanläggning.

### 5. Omvärldsbevakning – andra kommuner

Diskussioner kring det framtida väghållningsansvaret och driften av de enskilda vägarna har förts i Sveriges kommuner sedan 2000-talets början och förmodligen redan tidigare. Många kommuner har avslutat sina tidigare åtaganden om att utföra driften av enskilda vägar och har istället infört kommunala bidrag till föreningarna för att täcka en del av kostnaderna för driften.



Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) gjorde år 2007 en sammanställning över kommunernas engagemang av den enskilda väghållningen i skriften "Här slutar allmän väg". I skriften framgår att kommunerna har hanterat frågan om väghållningsansvaret och drift av enskilda vägar på olika sätt. Vid en enkätundersökning som skickades ut till samtliga 290 kommuner, där 247 svarade, framkom att 90 % av dessa kommuner ger bidrag eller sköter enskilda vägar medan 10 % vare sig sköter eller ger bidrag till enskilda vägar. Det finns inte några lagkrav om att en kommun ska sköta eller ge kommunalt bidrag till enskilda vägar, ändå gjorde 90 % av kommunerna det vid tidpunkten för förfrågan (år 2005).

Aktuell rapport har tittat närmare på nedanstående kommuner i Sverige och hur de har hanterat de enskilda vägarna. De aktuella kommunerna har både en geografisk spridning och antalet innevånare skiljer sig från drygt 3000 invånare till drygt 67 000 invånare.

### 5.1 Kävlinge

År 2017 beslutade kommunfullmäktige i Kävlinge att tidigare beslut, om kommunal drift av enskilda vägar från år 1977, upphävs. Kävlinge kommun har sedan år 1977 erhållit statligt bidrag för skötsel av enskilda vägar. Som en följd av beslutet från år 1977 tecknade kommunen avtal med respektive vägförening om utförande av driften. Avtalen gäller tillsvidare med en ömsesidig uppsägningstid om sex månader. Kommunfullmäktiges beslut från år 2017 innebar att driften på sikt ska utföras av huvudmännen för de enskilda grusvägarna, det vill säga vägföreningarna. Fullmäktige beslutade vidare att kommunen inte skulle åta sig att utföra driften av enskilda grusvägar för nybildade samfällighetsföreningar, det vill säga kommunen skulle inte teckna några nya driftavtal gällande enskilda grusvägar.

År 2015 påbörjade Kävlinge kommun en utredning som skulle undersöka framtiden för vägföreningarna i kommunen. Utredning låg som underlag för kommunfullmäktiges beslut år 2017. Utredningen visade på tre kategorier av vägar som kommunen enligt avtal åtagit sig att utföra driften på.

1. Enskilda asfalterade vägar med belysning inom detaljplanerat område - utan statsbidrag
2. Enskilda asfalterade vägar - med statsbidrag
3. Enskilda grusvägar - med statsbidrag

Sammantaget omfattades ca 30 stycken vägar med statsbidrag. Kostnaden för driften av grusvägarna var år 2013, 710 000 kronor. Projektgruppen som tog fram utredningen i dialog med Tekniska nämndens presidium kom fram till tre hanterbara alternativ:

- Oförändrat, det vill säga vägföreningarna förblir huvudman och kommunen sköter driften enligt gällande avtal.
- Driften återlämnas till vägföreningarna, det vill säga avtalen med vägföreningarna sägs upp, vägföreningarna utför driften av vägarna och erhåller kommunalt bidrag för utförande av driften.
- Kommunen övertar huvudmannaskapet och utför driften, det vill säga avtalen med vägföreningarna sägs upp, kommunen övertar huvudmannaskapet för vägarna och blir därmed väghållare och övertar driftansvaret.

Det alternativ som man valde att gå vidare med vad avser enskilda grusvägar var alternativ 2, det vill säga en återlämning av driften. För att nå ut till de berörda vägföreningarna valde kommunen att arrangera informationsmöten. En utmaning för kommunen var dock att kommunicera återlämningen av driften på de berörda vägarna, då flertalet vägföreningar i princip inte existerade. Det gjorde det näst intill omöjligt att kalla till ett informationsmöte.

Kommunen beslutade också att ett vägbidragsreglemente skulle tas fram och beslutas. Det kommunala driftsbidraget avsågs täcka vägföreningarnas beräknade driftskostnader upp till 100 procent, när det statliga bidraget har borträknats.

Under hösten år 2019 beslutade Kommunstyrelsen att inte gå vidare med arbetet kring de vägar som utredningen föreslog att kommunen skulle överta ansvaret för (enskilda asfalterade vägar med belysning inom detaljplanerat område) eftersom kostnaderna blev för stora.

## 5.2 Härjedalen

Härjedalens kommun har fattat beslut om att från och med 1 oktober år 2020 tar kommunen inte längre något ansvar för att snöröja och underhålla enskilda vägar utanför tätorterna. Däremot föreslår kommunen att det kommunala bidraget till drift av enskilda vägar behålls, men sänks till maximalt 1 000 kronor per fastighet med fastboende.

Även i tätorterna vill samhällsbyggnadsutskottet att kommunen inte ska ansvara för snöröjning och underhåll av vägar och gator där kommunen inte är juridiskt ansvarig för väghållningen och där det är praktiskt möjligt. I tätorterna är processen mer komplicerad och tar längre tid. Den ska vara avslutad senast 1 juni år 2023.

## 5.3 Leksand

I Leksands kommun finns 33 mil enskilda vägar som kommunen har skött på frivillig basis åt fastboende sedan 1970-talet. År 1972 beslutade Leksands kommun att ta på sig ansvaret för att sköta enskilda vägar i anslutning till byar och där fastboende fanns. Kommunfullmäktige beslutade år 2016 att ”klargöra och främja ägaransvaret för de enskilda vägarna i Leksands kommun” vilket innebär ett ökat ansvarstagande för fastighetsägarna. Skälet är att med nuvarande ordning har inte investeringar i vägarna gjorts i tillräcklig omfattning och det råder oklarheter i vissa ansvarsområden.

Målsättningen är att skapa en långsiktigt hållbar väghållningsorganisation i hela kommunen. Detta genom att de enskilda vägarnas ägare tar ansvar för investeringar och upprustning, medan kommunen erbjuder fortsatt skötsel eller stöd till skötsel. Det innebär bland annat att kommunen fortsätter sköta snöröjning, sandning, grushyvlning och dammbindning enligt beslutat regelverk.

För att få del av den kommunala skötseln eller stöd till skötsel så ställer kommunen krav på att det finns en väghållningsorganisation vilket innebär att de enskilda vägarna ska ingå i en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening. Leksands kommun har ansökt om lantmäteriförrättning avseende de enskilda vägar som idag sköts av kommunen. Det ska ses som en möjlighet till en snabbare hantering av processen. Kommunen har beslutat att ge ekonomiskt bidrag till en del av förrättningskostnaden för fastigheter med fastboende. Detta beslut blev dock överklagat och beslut har nu tagits i kammarrätten att det var ett sätt att särbehandla kommunmedlemmar och beslutet stred därmed mot likställighetsprincipen. Kommunens beslut i den delen upphävdes. De första anläggningsförrättningarna startade under februari år 2019 alla förrättningar väntas vara klara år 2022.

## 5.4 Sundsvall

År 2002 stod Sundsvall inför stora ekonomiska utmaningar. Alla avdelningar fick i uppdrag att plocka fram underlag var besparingar kan genomföras. Gatuavdelningen föreslog att de

kunde sluta sköta driften av enskilda vägar. Ett annat skäl var att det fanns många enskilda vägar som kommunen inte skötte och det ansågs vara en rättvisefråga eftersom många boende hade en kortare vägsträcka. Sundsvall hade 80-85 enskilda vägar men alla vägar påverkades inte av besparingskravet. Vägar som slutade vid Trafikverkets väg återlämnades. Idag har Sundsvalls kommun kvar 20- 25 stycken enskilda vägar. Under början av 1960-talet fanns det vägföreningar som skötte dessa vägar, men i samband med kommunsammanslagningen så beslutade kommunen att de skulle sköta dessa vägar. År 2002 beslutades det att de enskilda vägarna skulle lämnas över. Vägarna skulle överlämnas i ett ”anständigt skick”. Vilket innebar att en mycket högre standard än den som Sundsvall i övrigt har. Efter detta informerades samtliga berörda att överlämning kom att ske och att de skulle ta över vägarna och ansvara för de driftkostnader som skulle tillkomma.

Sundsvall kommun höll informationsmöten med de berörda och det blev motstånd, men eftersom det redan fanns politiskt förankrade beslut kring besparingar så kom man att genomföra överlämningen. Kommunen rekommenderade de berörda att bilda gemensamhetsanläggningar för att på ett så rättvist sätt som möjligt fördela kostnaderna för vägen, vilket de berörda gjorde.

Summeringen var att det gick betydligt bättre än Sundsvalls kommun annat att det skulle gå att överlämna ansvaret till föreningarna. Kommunen avsatte ca 16 miljoner kronor på dessa vägar för att rusta upp dem. Det är oklart hur många kilometer totalt som rustades upp men den längsta vägen var 5 kilometer lång.

## 5.5 Borgholm

Borgholms kommun arbetar med driftbidrag. I Borgholms kommun finns ca 130 stycken samfällighetsföreningar som kommunen betalar ut stöd till. Den totala summan som fördelas på dessa 130 föreningar är ca 1 miljon kronor. (950 000 kronor). Summan som budgeteras är densamma för varje år.

Av denna summa får respektive vägförening bidrag i antal kronor per vägmeter beroende på vilken beläggning det är på vägen.

I Borgholms kommun finns det 3 större orter. Det är Borgholm, Köpingsvik och Byxelkrok. Det är enbart Borgholm som sköts av kommunen. Köpingsvik och Byxelkrok sköts av varsin förening. Denna metod har använts så långt tillbaka som de ansvariga för betalningarna kan minnas.

## 5.6 Eskilstuna

I samband med kommunsammanslagningen år 1971 tog kommunen över drift och underhållsansvaret för många bebyggelsegrupper och erhöll bidragen som ersättning. Byggnadsplanerna ändrades inte vilket innebär att det fortfarande var enskilt väghållarskap, med mer eller mindre aktiva föreningar. Därmed har kommunen inte heller haft möjlighet att göra investeringar i en anläggning som kommunen inte äger. Det är de vägföreningarna (inklusive inaktiva) som har det juridiska ansvaret gentemot 3:e man.

Eskilstuna kommun fattade beslut år 2004 om att kommunen skulle pröva att överta huvudmannaskapet för enskilda vägar och gemensamhetsanläggningar samt beslutade kommunen att på grund av rättviseskäl mellan olika föreningar, skulle upphöra med kommunala åtaganden på enskilda vägar i form av vinterväghållning och övrig drift senast den 1 november år 2006. Någon enhetlig norm för kommunala driftbidrag har aldrig funnits. Man

konstaterade vidare att kommunerna inte har någon reglerad skyldighet att ge bidrag till enskild väghållning.

Kriterierna för att övertagande av gator och vägar är att upprustning skett till kommunal standard av den enskilde väghållaren före övertagandet. För att vägföreningarnas medlemmar ska ha möjlighet att ta ställning till om de vill fortsätta att vara väghållare eller att kommunen tar över väghållningen preciserades den kommunala standarden i ett särskilt beslut.

År 2005 beslutade kommunfullmäktige att kommunen skulle lämna bidrag till de enskilda vägar som inte inbringade statligt driftbidrag. Ansökan sker genom att man fyller i en blankett och anger hur många åretrunt- och fritidsboende som vägen försörjer och hur lång vägen är.

## 5.7 Värmdö

I Värmdö kommun finns en tradition att vägar och andra allmänna platser förvaltas och finansieras av de boende, genom enskilt huvudmannaskap. Kommunen har en stor andel fritidshusområden och gles bebyggelse i perifera områden spridda över kommunen där det har varit och är naturligt att vägarna är enskilda. Dessa områden har historiskt haft en enklare vägstandard med en enskild förvaltning. Även i Värmdös tätorter finns områden och vägar med enskilt huvudmannaskap. I takt med att allt fler områden blir permanenta och tätorterna blir mer stadslika ställs högre krav på gemensamma anläggningar och dess standard.

Den 7 juni år 2017 gav Alliansen i Värmdö Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att analysera effekterna av kommunalisering av vägar i samband med detaljplanläggning vilket resulterade i antagna riktlinjer för huvudmannaskap vid detaljplanläggning år 2019.

Riktlinjer innehåller en princip för väghållaransvar i kommunen som ska utgöra ett stöd i bedömning av huvudmannaskap för vägar i samband med detaljplanläggning. Ett kommunalt huvudmannaskap innebär ett högre ansvarstagande från kommunens sida samtidigt som det ofta medför garantier gällande utbyggnad av gång- och cykelbanor, belysning och andra trafikanordningar som höjer trafiksäkerheten. Med huvudmannaskapet för allmänna platser i detaljplanlagda områden följer också ansvar för skötsel och underhåll. Plan- och bygglagen ger möjlighet för kommunen att ta ut en ersättning av de som har nytta av vägen. Kommunen har dessutom rätt att lösa in mark som behövs för anläggningen. Däremot kan inte kommunen ta ut ersättning för drift- och underhållskostnader. Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting samt Riksförbundet för enskilda vägar har lagt fast principer för väghållaransvar som riktlinjerna bygger på:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd som främst är till nytta för fastighetsägare i vägarnas närhet.

Syftet med riktlinjerna var att utifrån gällande lagstiftning föreslå ett succesivt övertagande där behovet av kommunalt huvudmannaskap är som störst och i en takt kommunen har förmåga att hantera processerna samt säkra likabehandling inom ramen för detaljplanprocesserna. Riktlinjerna bygger på principen att ett kommunalt huvudmannaskap för allmänna vägar tillämpas:

- Som huvudregel i kommunens centrumområden.
- Som huvudregel för vägar som leder till allmänna ändamål så som förskolor och skolor i kommunens prioriterade förändringsområden.

Utbyggnaden av allmänna vägar och anläggningar som kommunen är huvudman för kan finansieras genom exploateringsintäkter, skattemedel eller genom uttag av gatukostnader från fastighetsägare. Riktlinjerna föreslår kommunen att tillämpa uttag av gatukostnad. Kommunen bedöms trots uttag av gatukostnad inte att kunna få full täckning för de investeringar som behöver genomföras eftersom kommunen endast kan ta ut ersättning för de delar av anläggning som fastighetsägarna som berörs har nytta av.

Riktlinjerna skapar en tydlighet för vilka principer kommunen tillämpar och hur kommunen avser att ta in ersättning för dessa så att fastighetsägare kan planera utifrån detta. De fastighetsägare i ett område där ett kommunalt huvudmannaskap blir aktuellt behöver inte sköta driften för vägen. Däremot kommer fastighetsägarna att vid behov av standardhöjning vid övertagande betala en ersättning till kommunen för detta. Fastighetsägarnas kostnader är olika stora beroende på åtgärder som behövs för att möjliggöra ett övertagande men också hur många som kan dela på kostnaderna. Nivån ska alltid utredas inom ramen för den gatukostnadsutredning som ska genomföras. Genom att jämföra med gatukostnader i andra kommuner så rör det sig om allt ifrån omkring 70 000 kr till mer än 500 000 kr. Det högre spannet rör dock alltid tillkommande fastigheter med ny bebyggelse.

## 6. Beslut som påverkar kommunalt åtagande

### 6.1 Rättsfall

#### 6.1.1 Skadestånd för miljöskada

Under våren år 2019 beslutade mark- och miljödomstolen om skadestånd för miljöskada, mål nr M 7486-17. Målet gällde huruvida dammbindningsmedel hade spridit sig till intilliggande fasighet och vattentäkt vilket medfört att vattnet blivit otjänligt.

Domstolen konstaterade att en skada på fastigheten i form av förorening av grundvatten hade uppkommit och bedömningen var att Region Gotland var ansvarig för skadan. Ansvar baserades på en bedömning att det fanns ett åtagande i form av en överenskommelse med aktuell vägsamfällighet om att vidta skötselåtgärder på enskild väg under förutsättning att regionen erhåller statliga medel för åtgärden, i det här fallet utläggande av dammbindningsmedel.

Domstolen bedömde vidare att det förelåg en övervägande sannolikhet för ett orsakssamband mellan spridningen av dammbindningsmedlet och föroreningen av brunnsvattnet det vill säga att dammbindningsmedlet på vägen nära aktuell fastighet hade orsakat skadan på vattentäkten. Eftersom frågan avsåg förorening av grundvatten gjorde domstolen bedömningen att skadan inte heller skäligen kan tålas med hänsyn till förhållanden på orten. Utifrån detta beslutade domstolen att regionen var skyldig att betala fastighetsägaren för de kostnader som uppkommit till följd av skadan på vattenbrunnen.

#### 6.1.2 Bidrag till förrättningskostnad

I november år 2019 beslutade Kammarrätten om laglighetsprövning enligt kommunallagen, mål nr 2464-18. Kommunstyrelsen i Leksands kommun har beslutat att endast kommunmedlemmar som äger en fastighet för permanentboende i kommunen har en möjlighet att erhålla ett bidrag motsvarande 1300 kronor för den förrättningskostnad som uppkommer

för enskilda fastighetsägare i samband med bildande av gemensamhetsanläggning. Som skäl för denna positiva särbehandling av permanentboende fastighetsägare hade kommunen som sitt huvudsakliga syfte angett att det inte fanns ekonomiskt utrymme för att utge bidrag till samtliga fastighetsägare i kommunen och att det varit nödvändigt att prioritera de kommunmedlemmar som är permanentboende i kommunen. Vidare hänvisade kommunen till att det är också dessa kommunmedlemmar som via skatt bekostat all väghållning av de enskilda vägarna i kommunen. Vid en laglighetsprövning fann kammarrätten, till skillnad för förvaltningsrätten, att angivna skäl sammantaget inte utgör sakliga skäl för att särbehandla kommunmedlemmar. Beslutet strider därmed mot likställighetsprincipen varför kammarrätten upphäver kommunstyrelsens beslut i denna del.

I domen framkommer att kommunstyrelsens beslut om att tvinga fastighetsägarna eller väghållningsorganisation att teckna avtal med kommunen, för att kommunen fortsättningsvis ska ansvara för driften av de enskilda vägarna, inte stred mot likställighetsprincipen.

## 6.2 Förändringar av det statliga driftbidraget

Trafikverket har meddelat att inga större förändringar kommer ske framöver i förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Med undantag för att man framöver kommer ersätta väglängden med bidragsrätt. Detta innebär att bidragsrätten finns där man är folkbokförd. Inte som idag där det är väglängden som styr. Är man inte folkbokförd på fastigheten är det ett fritidsboende enligt Trafikverket.

## 7. Modeller och kostnader

Sedan år 1970 då beslut togs av de Sammanläggningsdelegerade om bestämmelser för det kommunala underhållet av de enskilda vägarna inom Gotlands kommun har vägsamfälligheterna inte haft någon egentlig uppgift, vilket har lett till att flertalet vägsamfälligheter inte är aktiva idag utan har "somnat in". För att väcka liv i en förening krävs att en omprövningsförrättning av gemensamhetsanläggningen genomförs av Lantmäteriet vilket regionen kan initiera i rollen som kommun. För de vägar där det saknas någon tidigare bildad gemensamhetsanläggning eller på annat sätt ordnad förvaltning bildad behöver regionen initiera en överlämning.

Som aktuell utredning och som andra kommuner och utredningar ser det så finns tre alternativa modeller för hantering av de enskilda vägarna avseende ansvar för driften och väghållningen.

1. Oförändrat, det vill säga vägsamfälligheterna/samfällighetsföreningarna förblir väghållare och kommunen sköter driften enligt de kommunala åtagandena genom gällande beslut.
2. Återlämning av driften till de som nyttjar vägen, det vill säga genom beslut avsäger sig regionen sig de kommunala åtaganden och överlämnar driften till väghållaren.
3. Regionen övertar väghållningen och utför driften genom beslut i form av detaljplanläggning med kommunalt huvudmannaskap.

### 7.1 Oförändrat

Ett oförändrat alternativ innebär att regionen fortsätter att ansvara för driften enligt åtagande för de enskilda vägar där regionen erhåller statligt driftbidrag.

Kostnaderna för driften avseende personal, maskiner, anläggningsmaterial, dammbindningsmedel m.m. är idag 15,5 miljoner kronor varav 6,5 miljoner kronor erhålls genom statligt driftbidrag, återstående kostnad täcks genom skattemedel. Differensen mellan den totala driftkostnaden och det statliga driftbidraget kommer även fortsättningsvis behöva täckas av skattemedel.

Ett oförändrat läge medför en fortsatt otydlighet kring rådighet och ansvar för den enskilda vägen. Regionen riskerar även i framtiden genom beslut av domstol bli ansvariga för uppkommen skada trots att man formellt sett inte är väghållare. Den framtida driftkostnaden bedöms öka med 2 % per år. En översyn pågår av det statliga driftsbidraget vilket kommer att påverka storleken på hur mycket som behöver täckas av skattemedel.

## 7.2 Återlämning

För att regionen ska kunna återlämna ansvaret för driften av enskilda vägar måste beslut fattas av ansvarig nämnd. Beslut om upphörande av det kommunala åtagandet och återlämning av driften till de som nyttjar vägen innebär att regionen inom en viss tid upphör med ansvaret för driften av de enskilda vägarna och med att ansöka om det statliga driftbidraget för den samma. Återlämning kan ske utifrån att det finns en organiserad motpart i form av en förening eller enskild markägare samt att det finns något slag av bidrag kopplat till återlämningen. En alternativ återlämning skulle kunna ske genom beslut där regionen avsäger sig de kommunala åtaganden och överlämnar driften till väghållaren utan krav på motpart eller bidrag till återlämningen. Det finns givetvis varianter av nämnda ytterligheter. Oavsett alternativ bör information om att beslut har eller kommer att fattas om upphörande av ansvar för driften i någon form till de som nyttjar den enskilda vägen.

### 7.2.1 Organiserad motpart och bidrag i någon form

Regionen beslutar att upphöra med att utföra driften av de enskilda vägarna inom en viss beslutad tid. Incitamentet för de berörda är att bidrag i någon form överlämnas av regionen genom tecknande av avtal med en organiserad motpart. Om inte organiserad motpart bildas inom en viss beslutad tid utgår inget bidrag och regionen upphör med att utföra driften av de enskilda vägarna.

Bidrag bl.a. kan ske i form av att regionen

- betalar del av lantmäterikostnad för att bilda gemensamhetsanläggning och samfällighetsförening eller bidrar med kompetens och hjälp att ansöka om bildande av gemensamhetsanläggning.

- betalar driftbidrag till den organiserade motparten utifrån fastställda instruktioner som till exempel skulle kunna innehålla under hur lång period ska driftbidrag betalas ut, ska driftbidraget betalas ut i förhållande till väglängd, ska driftbidrag betalas ut enbart om det uppfyller Trafikverkets regelverk kring erhållande av statligt driftbidrag, ska driftbidraget endast betalas ut om det finns fastboende längs vägen etc.

- iordningställer vägen i tillräckligt gott skick för erhållande av statligt driftbidrag utifrån de protokoll som upprättas i samband då Trafikverket utför tillsyn.

Bidrag till lantmäteriförrättning är beroende av hur många förrättningar som behöver genomföras, idag sköter regionen driften av 414 stycken vägar det är dock inte troligt att det behöver göras 414 stycken förrättningar utan mer troligt att det är 300-350 stycken. En lantmäteriförrättning kostar i genomsnitt ca 125000 kronor. Lantmäteriet debiterar efter nedlagd tid, kostnaden påverkas därför av förrättningen komplexitet vilket bland annat omfattas av vägens längd och antal fastigheter som ska delta i gemensamhetsanläggningen. Detta innebär en totalkostnad om ca 37,5 – 43,75 miljoner kronor. Alternativet att regionen

bidrar med hjälp att ansöka om lantmäteriförrättningar utifrån ovanstående antaganden och att det krävs ca 20 timmar per ansökan skulle innebära att det kommer gå åt ca 6000-7000 arbetstimmar.

Regionens kostnader för driften av de 414 enskilda vägarna är idag ca 9 miljoner kronor per år. Det innebär att regionen betalar ca 10,85 kronor i genomsnitt per längdmeter och år för driften av vägarna. För att erhålla statligt driftbidrag, utifrån Trafikverkets protokoll i samband vid tillsyn, utför regionen arbeten som motsvarar ca 200 000 kronor per år.

Genom att besluta om upphörande av det kommunala åtagande och lämna över driften av vägen till en organiserad motpart blir ansvarsfrågan och rådigheten tydlig. Nackdelen är att även om incitament finns kommer ett antal vägar stå utan någon organiserad motpart och vägen kan i framtiden avstängas av de som har rådighet över vägen.

Det är viktigt att alla berörda får en likvärdig behandling vad avser erhållande av bidrag. Om regionen väljer alternativet att hjälpa den organiserade motparten med ansökan så krävs det att regionen har personal med den specifika kompetensen, det vill säga någon som arbetat som förrättningslantmätare och bildat ett antal gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar. Bidrag i samband med lantmäteriförrättning och iordningställande av väg i tillräckligt gott skick för erhållande av statsbidrag innebär ett engångsbidrag från regionen medan bidrag till drift blir en årlig återkommande utgift.

### **7.2.2 Ingen organiserad motpart eller bidrag**

Regionen beslutar att upphöra med att utföra driften för de enskilda vägarna inom en viss beslutad tid och de boende som nyttjar vägen får därefter själva lösa framtida underhåll och skötsel.

Kostnader som uppkommer för en sådan hantering av återlämnande är den information ska hanteras till de som berörs. I övrigt sparar regionen 7,5 (15,5-6,5-1,5) miljoner kronor per år. Dock har driften för tätorterna fått stå tillbaka vilket innebär att en del av det som sparas behöver överföras till driften för dessa vägar. Uppskattningsvis bedöms det kunna sparas 4 miljoner kronor per år efter en omfördelning av medel till tätortsvägarna.

Genom beslut om upphörande av det kommunala åtagandet är ansvaret för driften inte längre regionens. För att de som nyttjar den enskilda vägen ska kunna få rådighet över den behöver en gemensamhetsanläggning bildas. Om det finns en gammal gemensamhetsanläggning behöver den troligen omprövas då det har skett stora förändringar av utformningen av vägen och berörkretsens av de fastigheter som nyttjar vägen. Det blir dock upp till de berörda att avgöra hur rådighet och ansvar ska hanteras. Initialt kommer denna hantering vara en känslig fråga för regionen dock accepterades det beslut som togs år 2016 om upphörande av snöröjning relativt fort. Genom upphörande av det kommunala åtagandet avseende driften för de enskilda vägarna går regionen från ett frivilligt åtagande till ett uppdrag som regionen är skyldig att göra, det vill säga ansvara för drift och väghållning av gator inom detaljplanlagt område med kommunalt huvudmannaskap.

### **7.3 Övertagande**

Genom beslut om detaljplanläggning med kommunalt huvudmannaskap kan regionen få rådighet över de enskilda vägarna inom detaljplanen och övertar därmed ansvaret för väghållningen och driften.



Kostnader som uppkommer i samband vid framtagande av ny detaljplan och inlösen av mark kan eventuellt täckas med att man tillskapar nya byggrätter för området. Kostnader för att anlägga eller förbättra gator eller andra allmänna platser inom detaljplanen kan täckas genom att regionen beslutar om uttag av gatukostnader från de fastigheter som ligger inom området. Kostnaderna för driften och framtida investeringar kommer fortsättningsvis behöva täckas av skattemedel.

Vid ett kommunalt övertagande blir rådigheten och ansvaret tydligt. Dock minskar inflytandet för de boende längs vägen i form av vägstandard, gatubelysning, skyltning, trafiksäkerhetsåtgärder m.m. Det finns flera tätorter som exempelvis Fårösund, Ljugarn och Klintehamn som till större delen har enskilt huvudmannaskap, det vill säga där de boende i området ska ansvara för de allmänna platserna, men där regionen sköter driften av vägarna.

## 8. Sammanfattning och förslag på hantering av enskilda vägar

Omvärldsbevakningen visar att de kommuner som beslutat om en översyn av sitt åtagande avseende driften av de enskilda vägarna har hänvisat till att det är en fråga om rättvisa och likabehandling, att det finns behov av tydlighet då det råder oklarheter i vissa ansvarsområden samt att det finns ekonomiska utmaningar inom kommunerna. Besluten har i många av de berörda kommunerna hanterat både de enskilda vägar som ska återlämnas till fastighetsägarna och de enskilda vägar som kommunen bör pröva att överta ansvaret för. För att nå ut till berörda har kommunerna hållit i informationsmöten, i en av kommunerna har man även lämnat in ansökningar om lantmäteriförrättningar för de vägar som berörs för att på så sätt nå ut till de berörda. Som incitament vid en återlämning har kommunerna beslutat att under vissa förutsättningar lämna bidrag eller utföra skötsel av de enskilda vägarna i någon form.

För de flesta av de 414 enskilda vägarna som regionen idag sköter driften på saknar regionen rådighet över. Genom att överlämna skötseln av driften till den faktiska väghållaren blir ansvaret och rådigheten tydlig. Det finns flera olika typer av organiserade motparter som till exempel samfällighetsföreningar och ekonomiska föreningar, de stora skillnaderna är att medlemskapet i samfällighetsföreningarna är direkt kopplad till den samfällighet som föreningen förvaltar och medlemskapet är därmed inte frivilligt vilket det är i en ekonomisk förening. Det innebär att även om man inom en samfällighetsförening inte är överens är man tvungen att delta och betala för den andel som ens fastighet genererar jämfört vid en ekonomisk förening där man kan gå ur föreningen och underlåta att betala utan att det får några rättsliga konsekvenser. En annan skillnad är att rådigheten, en samfällighetsförening har rådighet genom den samfällighet (marksamfällighet, gemensamhetsanläggning) som den förvaltar, en ekonomisk förening har ingen juridisk koppling till någon samfällighet och har därmed inte heller någon rådighet över den mark som föreningen förvaltar.

Det finns ingen kommunal lagstadgad skyldighet att sköta driften eller ge bidrag till enskilda väghållare. Det är oklart om det finns lagstöd i att använda skattemedel för att sköta driften av enskilda vägar som regionen inte har någon rådighet över. Andra aspekter som man bör ta hänsyn till är hur domstolarna ser på kommunens ansvar i samband med miljöskada, där regionen i det aktuella fallet ansågs vara ansvariga för att dammbindningsmedel hade spridit sig till intilliggande fastighet och vattentäkt vilket medfört att vattnet blivit otjänligt och blev skyldig att betala för de kostnader som uppkommit till följd av skadan på vattentakten. I det aktuella fallet ikläder sig regionen en roll som väghållare det vill säga regionen får ett större ansvar än vad som avsågs då de Sammanläggningsdelegerade beslutade om att regionen skulle sköta driften av de enskilda vägarna.

Risken om regionen beslutar att man ska upphöra med skötsel av driften och återlämning till väghållaren är att vägen i framtiden avstängs av de som har rådighet över vägen och den generösa åtkomsten på Gotlands enskilda vägar begränsas. Om det däremot finns en aktiv förening som erhåller statligt driftbidrag måste vägarna även fortsättningsvis hållas öppna.

Kostnaderna för skötseln av driften ökar samtidigt som det pågår arbete kring förändringar för att erhålla statligt driftbidrag. Regionen har beslutat om sparkrav och medger ingen ökad budget vilket innebär att om ingen besparingsåtgärd vidtas kommer den totala kostnaden att öka.

### **8.1 Inspel från andra organisationer**

På Gotland finns det ett antal ideella organisationer som exempelvis Leader Gute och Hela Sverige ska leva som på olika sätt arbetar med enskilda vägar på Gotland.

Leader Gute har under åren 2016 - 2019 arbetat med ett projekt där man har tagit fram underlag för att en gemensamhetsanläggning och samfällighetsförening ska kunna bildas dels för Tomtbod i Burs och dels för Mulde i Fröjel. Trots att organisationen kostnadsfritt har tagit fram ett underlag för ansökan om en lantmäteriförrättning har berörda fastighetsägare ännu inte valt att gå vidare med någon ansökan. Regionen sköter idag driften för vägen vid Tomtbod vilket skulle kunna påverka de boendes intresse att bilda en gemensamhetsanläggning.

Hela Sverige ska leva har under hösten år 2019 genomfört ett möte om enskilda vägar, där representanter för regionen, länsstyrelsen och andra organisationer och privat personer deltog. Vid detta möte diskuterades olika förslag och inspel för en framtida hantering och ansvar för de enskilda vägarna. Det framkom olika förslag om ur man genom skatt och andra anslag ska få bidrag till skötseln, att det är viktigt att det finns en morot om man ska bilda en samfällighet och att även de i tätorterna ska vara med och betala för de enskilda vägarna på landet.

Något man inte diskuterade vid aktuellt möte var att när gemensamhetsanläggningar bildas betalar även de som har fritidshus på Gotland för underhållet av de enskilda vägarna istället för som idag då enbart de folkbokförda på Gotland betalar genom kommunalskatten. Enligt länsstyrelsen Gotlands läns bostadsanalys från år 2018 fanns det år 2017, 11 645 stycken fritidsbostäder på Gotland vilket är över 40 procent av samtliga bostäder på Gotland. Genom att inkludera en större del av dessa fritidsbostäder i kostnaderna för skötseln av de enskilda vägarna så skulle det bidra till att de som faktiskt nyttjar vägen är med och bekostar driften och underhållet av vägarna.

### **8.2 Vidare hantering av enskilda vägar**

Regionen behöver besluta om hur man vill gå vidare med hanteringen av de enskilda vägarna, genom ett framtida inriktningsbeslut.

- Ska man upphöra med skötsel av driften och ska man ha incitament eller inte, eller
- ska man fortsätta som man gör eller
- behövs det en genomgång av vilka vägar regionen behöver ha rådighet över och detaljplanlägga dessa områden och därefter ta över väghållningsansvaret.

Beslutet kan även vara en kombination av ovanstående punkter, till exempel kan ett första steg vara en genomgång av vilka vägar regionen behöver rådighet över och det andra steget kan vara att regionen ska upphöra med skötseln av övriga enskilda vägar.

Om regionen beslutar att man ska upphöra med skötsel av driften och återlämning till väghållaren ska gå till behövs det utformas tydliga instruktioner för hur hanteringen av upphörandet ska ske och om det ska utgå någon form av bidrag innan något beslut om upphörande tas. Beslut om de särskilda instruktionerna bör fattas särskilt. Det är viktigt att det i instruktionerna framgår hur information ska ske till de som berörs, vilken typ av eventuellt bidrag regionen avser att bistå med, hur eventuellt bidrag ska beräknas, vilken typ av organiserad motpart regionen kräver, om driftbidrag ska utgå vilka krav ställer regionen på motparten och hur ska det följas upp, vilka ekonomiska konsekvenser dessa åtaganden innebär för regionen.

### 8.3 Pilotprojekt

Utöver beslut om hur regionen avser hantera enskilda vägar behöver regionen också ta ställning till om pilotprojekt ska påbörjas innan inriktningsbeslut om enskilda vägars hantering och tillhörande instruktioner har utformats och beslutats. Pilotprojekt kan ligga till grund för framtida hantering och återlämning av enskilda vägar men kan också innebära modell för hantering av övriga vägar vilket kan generera till förväntningar som inte regionen kan leva upp till. För att kunna starta upp och genomföra ett pilotprojekt krävs att det finns avsatt budget och resurser för ändamålet.

Lämpliga pilotprojekt kan vara där det finns enskilda vägar som inbringar statligt driftbidrag och där det finns en relativt aktiv samfällighetsförening men där regionen idag sköter driften av vägen. Eller enskilda vägar där regionen inte kan uppfylla de krav som ställs för att erhålla statligt driftbidrag utan att riskera beslut om att betala skadestånd för miljöskada.