

Annette Bengtsson
Trafikingenjör

Utredning **Vägföreningar, vägsamfälligheter och samfällighetsföreningar**



1 Inledning

Kommunen tar i många sammanhang emot synpunkter som rör samfällighetsföreningar. Exempel på frågor som diskuteras är kostnader, väghållaransvar och skötsel. Nämnden för gemensam medborgarservice beslutade 2012-01-31 därför att ta fram en utredning som ska studera alternativa driftsformer och andra metoder för att stödja samfällighetsföreningarna i framtiden samt att ta fram riktlinjer för huvudmannaskap i nya detaljplaner.

1.1 Organisation

Utredningen har tagits fram av Medborgarservice, enheten för Teknik i samarbete med Tillväxt och samhällsbyggnad. Medverkande:

Annette Bengtsson, trafikingenjör, ansvarig handläggare för utredningen
Emma Svensson, mark- och exploateringsingenjör
Lisa Sundgren, stadsträdgårdsmästare
Hans Folkeson, stadsbyggnadsdirektör
Anders Cederhag, gatuchef
Per Juhlin, VA-ingenjör
Mathias Lindsjö, teknisk chef

Innehåll

1 Inledning	2
1.1 Organisation	2
2 Omfattning och syfte.....	6
3 Sammanfattning	7
4 Problembild.....	11
4.1 Vilka problem upplever kommuninvånaren?	11
4.2 Vilka problem upplever samfällighetsföreningarna?	11
4.3 Vilka problem upplever kommunen?	12
5 Framtida förhållningssätt.....	14
6 Begreppsförklaringar och historik	15
6.1 Allmänt	15
6.2 Planprocessen och juridik	15
6.3 Tidigare ställningstagande och utredningar om kommunens övertagande av enskild väghållning.....	21
6.4 Stöd till vägföreningarna	22
6.5 Avtal	23
7 Nuläge	24
7.1 Vad ingår i samfälligheten?.....	24
7.2 Gator	24
7.3 Grönytor och lekplatser.....	33
7.4 Dagvatten och klimatförändringar	35
7.5 Belysning	36
7.6 Intresseföreningar.....	36
7.7 Fastighetsvärde och skatter.....	37
7.8 Nationella utredningar.....	37
8 Kommunen tar över alla samfällighetsföreningar.....	38
9 Kommunala gator ombildas till samfälligheter.....	41
10 Förslag till ändrad inriktning för detaljplaner.....	42
11 Exempel på bidragsgivningen och/ eller annat stöd.....	43
11.1 Trelleborg	43
11.2 Svedala	43
11.3 Malmö.....	44
11.4 Exempel på belysningsbidrag, Falköping.....	44
11.5 Exempel på bidrag för grönytor, lekplatser och administration, Båstad	44
11.6 Exempel på bidrag, Ängelholm	45

12 Förslag till nya bidragsregler och annat ekonomiskt stöd	46
12.1 Årligt driftbidrag	46
12.2 Extra bidrag i samband med större investeringar	47
12.3 Bidrag för renovering av lekplatser	48
12.4 Bidrag till hundlatriner	48
12.5 Dagvattenutbyggnad.....	48
12.6 Belysning	49
12.7 Hängavtal och skötselavtal	49
13 Ökad service	50
13.1 Ökad samverkan.....	50
13.2 Bemötande	50
13.3 Utbildningsinsatser	51
13.4 Uppmuntran.....	51
14 Summering	52
15 Förslag till fortsatt arbete	54
16 Källor	56

Bilagor:

1. Huvudmannaskap: gator och vägar

- 1.1 Falsterbo
- 1.2 Skanör
- 1.3 Ljunghusen
- 1.4 Höllviken
- 1.5 Vellinge
- 1.6 Hököpinge, Arrie
- 1.7 Östra Grevie, Västra Ingelstad

2. Huvudmannaskap: permanent / fritidsbebyggelse

- 2.1 Falsterbo
- 2.2 Skanör
- 2.3 Ljunghusen
- 2.4 Höllviken
- 2.5 Vellinge
- 2.6 Hököpinge, Arrie
- 2.7 Östra Grevie, Västra Ingelstad

3. Kommunens skötselytor

- 3.1 Falsterbo
- 3.2 Skanör
- 3.3 Ljunghusen
- 3.4 Höllviken
- 3.5 Vellinge
- 3.6 Hököpinge, Arrie
- 3.7 Östra Grevie, Västra Ingelstad

4. Översiktskartor

- 4.1 Reglering allmänna vägar från översiktsplanen

5. Planprogram Hököpinge

6. Övriga bilagor

- 6.1 Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket och Riksförbundet för enskilda vägar: skrivelse till Näringsdepartementet, oktober 2012.
- 6.2 Kommunens remissvar angående Effektivare plangenomförande, SOU 2012:91
- 6.3 Vellinge kommuns Regler och bestämmelser för kommunal bidragsgivning till gator och vägar
- 6.4 Bestämmelser för kommunalt bidrag till enskild väghållning, Ängelholms kommun.
- 6.5 Rättstillämpning av huvudmannaskap i detaljplaner, Bilaga till LMV-rapport 2008:6, Lantmäteriet

2 Omfattning och syfte

Syftet med utredningen är att studera konsekvenserna av alternativa driftsformer av samfällighetsföreningar i framtiden samt att studera och konsekvensbeskriva alternativ för hur kommunen kan stödja samfällighetsföreningarna bättre eller ändra förhållnings-/arbets sätt. I arbetet beskrivs hur huvudmannaskapet ska fördelas i nya detaljplaner.

Inledningsvis redovisas vilka problem kommuninvånaren, samfällighetsföreningarna och kommunen upplever. Därefter görs en historisk tillbakablick och en nulägesbeskrivning av dagens lagar och regler och en beskrivning av situationen i kommunen. Alternativa förbättringar diskuteras och konsekvensbeskrivs översiktligt med avseende på kostnader/finansiering, juridik, demokrati/jämlikhet och trafiksäkerhet/tillgänglighet. Studien omfattar gator, grönytor, lekplatser och belysning. Utredningen har kopplingar till den dagvattenutredning och belysningsplan som har arbetats fram parallellt. Denna studie omfattar därför endast kortfattat vatten och belysningsfrågorna.

3 Sammanfattning

Denna utredning syftar till att beskriva hur huvudmannaskapet ska fördelas i nya detaljplaner och utreda hur kommunen kan stödja samfällighetsföreningarna bättre i framtiden. Studien omfattar gator, grönytor, lekplatser och belysning. Utredningen har kopplingar till den dagvattenutredning och belysningsplan som har arbetats fram parallellt, varför vatten och belysningsfrågorna endast behandlas kortfattat.

Lagstiftning, traditioner med mera har styrt fördelningen mellan enskilt, kommunalt och statligt väghållaransvar. I dag är nästan hälften av vägnätet i kommunen enskilt och det finns ca 90 samfällighetsföreningar/vägföreningar i kommunen. Drygt 9 000 fastigheter ingår i någon samfällighetsförening. Till samfällighetsföreningarna betalar kommunen ut ca 1,5 miljoner kronor i bidrag/år och staten ca 0,5 miljoner kronor/år.

Kommunen har planmonopol och beslutar om huvudmannaskap i detaljplaner. Kommunen beslutar också om exempelvis lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område men verksamheter som bidragsgivning och anläggande av belysning är frivillig verksamhet.

Många upplever att det är orättvist att man måste betala för gatuunderhållet, parkskötsel mm medan boende i andra områden längs statliga och kommunala gator slipper det. Man upplever också problem med exempelvis få och dåligt underhållna lekplatser, få hundlatriner och att det är mörk och otryggt på vissa platser. Många samfällighetsföreningar upplever också problem i föreningarna. Det är svårt att rekrytera styrelsemedlemmar och man saknar ofta kunskap i en rad tekniska, juridiska och ekonomiska frågor. Från kommunens sida ser man en stor utmaning i att lösa dagvattenproblemen inom bland annat samfällighetsområdena. Förändringar i plan- och bygglagen (PBL) har möjliggjort att huvudmannaskapet kan delas mellan enskilt och kommunalt i nya detaljplaner.

Det finns flera sätt hur kommunen kan hantera huvudmannaskapsfrågan. Olika alternativ har studerats och konsekvensbeskrivits bland annat med avseende på kostnader, juridik, trafiksäkerhet och demokrati. Ytterligheterna är att kommunen övertar alla vägar eller att alla gator och vägar blir enskilda. Med den historik och struktur som finns idag förefaller det dock mer troligt att man söker någon variant mellan dessa ytterligheter. Att kommunen skulle överta huvudmannaskapet för alla allmänna platser skulle innebära stora kostnader både för den enskilda fastighetsägaren och för kommunen. Kostnaden för att upprusta befintliga gator till kommunal standard skulle kunna innebära en kostnad på uppemot 2 miljoner kronor per fastighet. Kommunens kostnader för skötsel och underhåll beräknas öka med cirka 35 miljoner kronor per år om kommunen skulle överta alla samfälligheter. Kommunens budget för skötseln av de kommunala gatorna är idag drygt 18 miljoner kronor. Ett eventuellt övertagande bör ske i en långsam takt med fokus på dagvattenfrågorna. Det omvända, att omvandla kommunalt huvudmannaskap till enskilt bedöms inte juridiskt hållbart.

För framtiden bedöms det vara viktigt att behålla en flexibilitet med hänsyn till dagvattenproblematiken och andra förändringar som kan komma av exempelvis ny lagstiftning. Denna utredning föreslår därför att huvudinriktningen bör vara att ge ett

bättre stöd till befintliga samfällighetsföreningar och skapa en ny praxis för nya detaljplaner.

Kommunens fortsatta planarbete föreslås bygga på principen att när man nu planlägger nya områden försöker anpassa dessa till hur liknande områden i orten förvaltas. Huvudgator och större grönområden som avses nyttjas av allmänheten i större utsträckning läggs ut med kommunalt huvudmannaskap. Dagvattenhantering för hela eller delar av orten läggs ut med kommunalt huvudmannaskap. Gator, parkering, dagvattenhantering och grönytor inom bostadskvarter läggs ut med enskilt huvudmannaskap. Syftet med indelningen är att ge en rationell förvaltning och en rättvis fördelning av drift och underhåll inom orten.

De befintliga 25-årsavtalen om skötseln av grönområden inom Sandeplans vägförening, Kronodal-Granvik samfällighetsförening och Västra Ingelstads vägförening som bygger på samma princip, bör på sikt upphöra och ersättas med nya detaljplaner med delat huvudmannaskap.

Stödet till befintliga samfällighetsföreningar föreslås inriktas på att ge både ökat stöd i form av ökad service/kunskap och ekonomiska bidrag.

Ett ökat samarbete med REV (Riksförbundet för enskilda vägar) föreslås. Genom att utforma driftbidraget så att alla samfällighetsföreningar får bidrag motsvarande medlemsavgiften och därmed kan bli medlemmar i REV eller motsvarande får föreningarna försäkringsskydd och tillgång till rådgivning mm. Genom ett avtal med REV skulle kommunen som motkrav kunna ställa krav på t ex kostnadsfria kurser för kommunens samfällighetsföreningar. Kostnaden för samarbetet med REV har beräknats till ca 90-100 000 kr. Med hänsyn till att bidragen inte har indexreglerats sedan 2007 föreslås även att bidragen räknas upp med index. De nya bidragsbeloppen föreslås indexregleras varje år för att undvika att det går många år mellan justeringarna. Föreningarnas kostnader för drift- och underhåll varierar över tiden. Det bedöms även underlätta kommunens hantering. Av trafiksäkerhetsskäl föreslås bidraget för körbara gång- och cykelvägar fasas ut, eftersom det inte är tillåtet för exempelvis sopbilar, posten med flera att köra på gång- och cykelvägar utan dispens.

Kommunen föreslås också öppna för möjligheten att samfällighetsföreningarna ska kunna söka bidrag för stora ombyggnader, ex dagvattenutbyggnader. Bidragen kan vara i form av bidrag, borgensåtagande eller att kommunen står för ombyggnaden. Bidragsansökningar föreslås endast behandlas om kostnader överstiger 100 000 kr. Bidragen föreslås fokusera på samhällsnyttan t ex renhållningsfordons framkomlighet. Kostnader för asfalteringar och annat underhåll föreslås även fortsättningsvis inte vara bidragsberättigat, då det ingår i det normala underhållet. Från och med 2014 kommer det att finnas möjlighet för enskilda väghållare med statsbidrag att söka bidrag från Trafikverket för nyinvesteringar.

Som ekonomisk stödåtgärd föreslås kommunen arbeta för att erbjuda fler hängavtal till samfällighetsföreningarna. Idag finns det för asfaltsarbeten där samfällighetsföreningarna erbjuds samma priser som kommunen. Avtalen bedöms inte innebära några kostnader för kommunen.

Vid beslut om eventuellt bidrag för skötsel av grönområden och huvudcykelstråk föreslås att lekplatser prioriteras. De befintliga bidragen för renovering/utbyggnad av lekplatser föreslås ökas med hänsyn till att de europeiska säkerhetskraven gör ombyggnaderna kostsamma. Vidare föreslås ett nytt driftbidrag till säkerhetsgodkända lekplatser med ett bidrag på 600 kr/aktivitetsplats med minst 4 aktiviteter. Bidraget motsvarar ungefär halva kostnaden för en säkerhetsbesiktning. Som ett steg 3 kan bidrag för skötsel av grönområden, huvudcykelstråk med mera övervägas.

För ett antal år sedan reviderades de lokala ordningsföreskrifterna, upplockningstvånget av hundbajs skärptes. Detta innebär att behovet av hundlatriner i kommunen ökat och det finns en efterfrågan av hundlatriner även inom samfälligheternas område. På försök föreslås ett bidrag till uppsättning av hundlatriner. Försöket föreslås utvärderas efter 2 år.

Idag bollas samfällighetsföreningarnas frågor ofta runt inom kommunen eftersom det kan rör både juridiska och tekniska frågor. Servicen från kommunen till samfällighetsföreningarna föreslås öka genom att samla vägföreningsfrågorna hos en kontaktperson, ge bättre bemötande och ökat informationsutbyte. Detta föreslås ske genom att ge ökade resurser till tekniska enheten.

Generellt bör undantag och specialavtal undvikas och renodlas. Det gäller till exempel gatunamnskyltar och utmärkningen av lokala trafikföreskrifter.

Under arbetets gång har det även kommit fram att det finns behov av ytterligare utredningsarbete och andra förändringar:

- Fortsätt arbetet med dagvattenutbyggnaden enligt dagvattenutredningen
- Förbättra och modernisera belysningen enligt belysningsplanen
- Ta fram en lekplatsutredning med syfte att skapa lek- och aktivitetsplatser i området där det idag saknas.
- Ta fram en parkeringsstrategi
- Följ de statliga utredningarna som behandlar samfällighetsföreningar och huvudmannaskapsfrågan.

Kostnaderna för förslaget har beräknats till:

REV-samarbetet/bidraget	100 000 kr/ år
Indexuppräknig, bidrag gator	150 000 kr/ år
Nytt driftbidrag Säkerhet lekplatser	60 000 kr/ år
Ökat bidrag för renovering av lekredskap	80 000 kr/ år
Ökad service	150 000 kr/ år

Summa **550 000 kr/ år**

Därutöver tillkommer kostnader för ökat kommunalt ansvar vid antagande av nya detaljplaner samt kostnader för de föreslagna utredningarna.

Införandet av det ekonomiska stödet och servicen föreslås skattefinansieras och ske etappvis för att kunna följa upp bland annat de ekonomiska konsekvenserna. Takten

för införandet beslutas i kommunens budgetprocess.

För att klara omhändertagandet av dagvattnet för de framtida behoven med de kalkylerade klimatförändringarna kommer det att krävas stora ekonomiska resurser. Den mest sannolika finansieringsformen torde vara genom avgifter enligt vattentjänstlagen, men även andra finansieringsmöjligheter ska beaktas. Detta redovisas utförligare i dagvattenutredningen som tas fram parallellt med denna rapport.

Belysningen föreslås även fortsättningsvis ägas och förvaltas av kommunen inom samfällighetsföreningarna. I belysningsplanen som tas fram parallellt med denna utredning diskuteras prioriterade stråk, belysningsarmaturer mm. Om ambitionsnivån för belysning ska höjas, kommer det att medföra ökade investeringskostnader men även drift- och underhållsbudgeten bör höjas. Kostnaderna belastar kommunen d v s skattefinansieras.

4 Problembild

4.1 Vilka problem upplever kommuninvånaren?

Idag upplever många boende inom samfällighetsföreningarna att de drabbas av att det är orättvist att de måste betala för gatuunderhållet, parkskötsel mm men boende i andra områden slipper det. Avgiften för medlemmarna i olika föreningar varierar också. I Höllviken betalar man t ex från 400 kr/år till 1650 kr/år för permanentboende. Sommarboende betalar normalt halva kostnaden.

Vissa boende anser också att styrelsen inte sköter sig eller att årsmötet inte beslutar rätt saker eftersom alla inte kommer och gör sin stämma hörd.

Några samfällighetsföreningar har beslutat att skötseln av vägrenen, d v s remsan mellan väg och fastighetsgräns ska skötas av respektive fastighetsägare som gränsar till vägen. Enligt en del kommuninvånare är detta inte uttalat för föreningens medlemmar och således blir remsan inte skött och dess funktioner försvinner.

Barnfamiljerna inom våra samfällighetsföreningar upplever att de blir orättvist behandlade när det gäller lekplatser. Bor man i en samfällighet så får man sämre lekplatser eller ingen lekplats alls mot om man bor inom ett område där kommunen förvaltar allmän mark med tillhörande lekplatser. Barnfamiljerna upplever också att de inte får gehör för sina önskemål när de framförs till samfälligheternas styrelser. Vanligtvis framkommer dessa synpunkter i Kämpinge, Hököpinge och i Ljunghusen.

För ett antal år sedan reviderades de lokala ordningsföreskrifterna; upplockningstvånget av hundbajs skärptes. Detta innebär att behovet av hundlatriner i kommunen ökat och kommuninvånarna upplever det som konstigt att kommunen kan besluta om upplockningstvång, men inte tänker bidra till uppsättning av hundtunnor utan hänvisar till att det är samfälligheternas ansvar. Dessa synpunkter framförs vanligtvis av boende i Kämpinge och Hököpinge.

När man cyklar och går i orterna vet normalt inte besökaren vem som är ansvarig för området och vem man ska kontakta om man t ex har synpunkter. Många besökare upplever t ex att det känns mörkt och otryggt, främst i Ljunghusen och Höllviken.

4.2 Vilka problem upplever samfällighetsföreningarna?

Många samfällighetsföreningar har svårigheter att få ledamöter till styrelserna. De ledamöter som väljs är lekmän och saknar ofta de kunskaper som efterfrågas inom uppdraget. Exempel på sådana frågeställningar kan vara såväl tekniska som juridiska eller ekonomiska.

Med dagens bidragssystem tas dålig hänsyn till de faktiska förhållandena, trafikflöde, kommersiella anläggningar, lekplatser, stränder mm. Skötseln av grönytor upplevs av

många samfälligheter som något jobbigt och dyrt, något som ”inte hör till skötseln av vägen” och man påpekar att man inte får bidrag till den skötseln. Exempelvis Gya samfällighetsförening har 9 ha grönyta och ser stora framtida kostnader. Bidragen till lekredskap är låga och en del samfällighetsföreningar avsätter inte pengar till vare sig skötsel eller underhåll av lekplatserna. Detta medför att lekplatser som var fina och ändamålsenliga vid nybyggandet av ett område med åren utarmas och till slut försvinner. Även förändringen i demografin kan i ett område göra att det under ett antal år kan upplevas barnlöst och behovet av lekplatser är minimalt innan nästa generation flyttar in och behovet av lekplatser återuppstår.

Samfälligheterna önskar också bättre kunskapsstöd. Många frågor kommer upp t ex skyltning, belysning, grönytor, hastigheter, sophantering, kantröjning, snöröjning, dagvatten, besiktningar, lekplatser, stränder, kabelgrävningar. Föreningarna upplever att EU-standarden för lekplatser är krånglig och skrämmande. Även juridiska och ekonomiska frågor kommer upp som berör t ex om träd är skyddade i detaljplan, kan man förändra andelstalen/debiteringen? Hur gör man om medlemmarna inte betalar sin avgift?

Exempelvis Västra Pilen i Vellinge är en liten samfällighetsförening, liksom föreningarna runt omkring. Samfällighetsföreningarna har diskuterat fördelar med att slå ihop föreningar till en större för rationell drift, men det finns också röster för att den lilla föreningen ger en gemenskap som man vill bevara.

Inom exempelvis Falsterbo vägförening och många andra har man diskuterat och framfört önskemål om att kommunen tar över och att föreningen läggs ner.

4.3 Vilka problem upplever kommunen?

I samband med plansamråd framkommer ofta en oro för tillkommande skötsel av främst parkmark.

Kommunen känner sig idag osäker på om man ger samfällighetsföreningar rätt stöd. Det kan t ex gälla den information som föreningarna och medborgarna efterfrågar. Ibland hänvisas frågorna mellan tjänstemännen, eftersom många frågeställningar har både en fråga som berör juridiska t ex detaljplanebestämmelser och tekniska frågor. Kommunens kartmaterial är bristfälligt (Lantmäteriet är den myndighet som har alla förrättningskartor) vilket gör det svårt att ge rätt information.

I vissa fall har samfällighetsföreningarna inte byggt ut gatunätet enligt gällande byggnadsplan eller detaljplan. Det kan t ex gälla vändzoner och det får konsekvenser för sophanteringen. Sopbilar kan då inte vända utan tvingas backa. Detta kan i vissa fall bli en arbetsmiljöfråga där sophämtningen kan stoppas av arbetsmiljöverket och de boende tvingas köra ut sina soptunnor till en större gata. Om det rör sig om 5 hushåll som ska köra ut tunnan blir mellan 10-15 tunnor som ska få plats utmed den stora vägen. Även postoperatörer har uppmärksammat kommunen på dessa problem.



Figur 1. Sopbilar och andra större fordon har ibland problem med framkomligheten.

Större fordon så som räddningsfordon, sophämningsfordon och skolbussar hindras ibland av uthängande växtlighet eller bristfällig vinterväghållning. Sommaren 2006 inträffade ett dödsfall som kanske kunnat förhindrats om hjälp hade kommit fram tidigare, räddningstjänsten hindrades av en avstängd enskild väg.

Under senare år har fokus ökat på kommunens hantering av frågor kring hantering av dagvatten och dräneringsvatten. Bakgrunden till detta ligger i prognoser som nationellt och internationellt har gjorts gällande att klimatförändringar kommer att ge ett varmare och regnrikare klimat i framtiden. Likaså spås dessa klimatförändringar ge ett högre medelvattenstånd än dagens. Ett högre medelvattenstånd kommer också att generera högre grundvattennivåer. En utbyggnad, även inom de samfällda områdena kommer att krävas, vilket studeras i den pågående parallella dagvattenutredningen.

Kommunen har ingen rättighet/skyldighet att göra förbättringar inom samfällighetsföreningar t ex bygga ut dagvattenledningar, skapa lekplatser mm. Om kommunen eller t ex Trafikverket önskar skapa vägvisade cykel-, jogging- eller ridstråk krävs avtal med de enskilda väghållarna.

5 Framtida förhållningssätt

Sveriges kommuner och landsting ser en trend i landet att gator med intilliggande permanentbostäder i större utsträckning numera blir kommunala gator. Ur ett kommunalt perspektiv är denna fråga kopplad till flera andra framtida frågor, som har behandlats bland annat i översiktsplanen: Hur ska vi locka fler kommuninvånare till kommunen? Vilken roll spelar vägarnas standard och huvudmannaskap vid ett husköp? Hur bevaras och berikas orternas karaktärer bäst? Hur ska kommunen hantera klimathotet?

Det finns flera sätt hur kommunen kan hantera huvudmannaskapsfrågan. Ytterligheterna är att kommunen övertar alla vägar eller att alla gator och vägar blir enskilda. Med den historik och struktur som finns idag förefaller det dock mer troligt att man söker någon variant mellan dessa ytterligheter. I kapitel 8 och 9 beskrivs dock ytterligheterna. Att fortsätta som idag med beslut i varje enskilt detaljplaneärende och att behålla befintliga bidragsnivåer är naturligtvis också ett alternativ. I denna rapport jämförs förslag till förändringar med dagens förhållningssätt och riktlinjer. I kapitel 10 ges förslag till ändrad inriktning för nya detaljplaner och i kapitel 12-13 ges förslag till nya bidragsregler, annat ekonomiskt stöd och ökad service. I kapitel 12.4 ges en sammanfattande beskrivning av hur den dagvattenproblematik som vi ställs inför kan hanteras på olika sätt. Som en bakgrund och för att öka förståelsen för varför systemet ser ut som idag, ges dock först en historisk tillbakablick och en nulägesbeskrivning i kapitel 6 och 7.

6 Begreppsförklaringar och historik

6.1 Allmänt

Under olika tider har olika lagstiftning och praxis rått vad gäller vem som ansvarar för vägar och grönområden. Nedan ges en kortfattad återblick hur juridiken kring ansvarsfrågorna har varit. I många fall gäller lagstiftningen fortfarande.

I bilaga 1 redovisas vem som idag ansvarar för och sköter olika områden inom Vellinge kommun, ort för ort samt planprocessen och juridik.

Detaljplanernas historia

Bebyggelse och markanvändningsplanering har en mycket gamla tradition i Sverige. Redan under medeltiden fanns regler för hur marken skulle användas och husen byggas. Sveriges första planlagstiftning kom med 1874 års byggnadsstadga vars syfte var att motverka risker för brand och underlätta bekämpande av bränder. Detta genomfördes genom större öppenhet, bredare gator, och byggnadsfria stråk så kallade brandgator samt trafikens behov av utrymme och bekvämlighet.

Stadsplanelagen kom 1907 års som gav kommunerna rätt och skyldighet att lösa in mark som skulle användas till gatumark och mark för allmänna platser. Stadsplanerna skulle fastställas av kungen eller regeringen. Detta var grunden till det kommunala planmonopolet. Stadsplanen reformerades 1931 för att detaljerat kunna styra byggnadskvarter, gator och allmän platsmark. Stadsplanerna gav också kommunerna möjlighet att genom bestämmelser detaljerat styra hur byggnader skulle se ut.

Det kommunala inflytandet ökade när formerna för en social bostadspolitik lades fast i riksdagen under 1940-talet. Byggnadslagen kom 1947 vilket innebar väsentliga förändringar i förhållandet mellan samhällets och den enskilde markägarens befogenheter. Kommunerna kunde bestämma var och när planer skulle upprättas och vad de skulle innehålla. Härigenom stärktes det kommunala planmonopolet. Det var dock regeringen som fortfarande skulle fastställa de kommunala planerna. Bebyggelse inom tätbebyggelse fick bara komma till stånd där det allmänna ansåg det lämpligt och då bara efter en på förhand antagen och fastställd stadsplan eller byggnadsplan.

En ny byggnadsstadga kom 1960. Krav infördes på en byggnadsnämnd i varje kommun. Det kommunala planmonopolet infördes då ansvaret för upprättande av byggnadsplaner flyttades över från markägare/byggherre till kommunerna.

Plan- och bygglagen trädde i kraft 1987 och ersatte då byggnadslagen, byggnadsstadgan och lagen om påföljder och ingripanden mot olovligt byggande från 1976. Ansvarsfördelningen förtydligades mellan stat, kommun och övriga parter. Lagen vidgade sakägarkrets och ett förbättrat medborgarinflytande som ska leda till mer underbyggda beslutsunderlag. Den som har haft synpunkter gavs rätt att överklaga detaljplanen.

De tidigare planinstrumenten generalplan, stadsplan och byggnadsplan ersattes av översiktsplan och detaljplan. Detaljplanen fick en genomförandetid som ger fastighetsägaren en rätt till den användning som anges i planen.

En ny plan- och bygglag (PBL) trädde i kraft 2011 vars avsikt är att förenkla plan- och byggprocessen samtidigt som kontrollen av byggandet skulle skärpas. Nya bestämmelser som innebär att man ska ta hänsyn till både miljö- och klimataspekter när man planerar och bygger har införts. Planbesked infördes och möjligheterna till enkelt planförfarande har utvidgades och krav på planprogram togs bort.

6.1.1 Enskilda vägar

Enskilda vägar har funnits sedan långt tillbaka i tiden. Förr avsattes vägarna ofta som allmänningar eller samfälligheter och de fastigheter som hade mantal i byn hade motsvarande del i allmänningar eller samfälligheter. Den första rättsliga regleringen av enskilda vägar kom 1907 i lagen om enskilda vägar på landet. 1926 kom lagen om enskilda vägar som gällde även i städerna. Enskilda väglagen, EVL, ersattes 1939 som var i bruk fram till 1998 då anläggningslagen, AL och lagen om förvaltning av samfälligheter, SFL, kom.

På landsbygden bildades vägsamfälligheter enligt EVL, vilka i huvudsak reglerade utfartsvägar. I mer tätbebyggda områden bildades vägföreningar som även kunde förvalta till exempel grönområden. EVL kom att ändras 1974 då AL och SFL togs i bruk. Vägsamfälligheter bildades från och med då, enligt dessa lagar. Det fanns dock inget hinder att fortsätta bilda vägföreningar enligt EVL inom tätbebyggda områden. Den 1 januari 1998 upphävdes EVL. Lag (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar stadgar att en samfällighets väghållning ska anses få statusen som en gemensamhetsanläggning bildad i en anläggningsförrättning. Vägföreningar och vägsamfälligheter ska ses som samfällighetsföreningar bildade enligt SFL.

6.1.2 Inom detaljplanelagt område

Huvudmannaskap

I en detaljplan ska det anges vem som är huvudman för allmänna platser. Allmänna platser är det som enligt detaljplanen ska vara allmänt tillgängligt, vanligtvis gator och park. Huvudmannaskapet avser vem som ansvarar för drift och underhåll av de allmänna platserna.

Enligt byggnadslagen från 1947 gällde kommunalt huvudmannaskap för områden med stadsplan och enskilt huvudmannaskap för områden med byggnadsplan. Stadsplaner fanns i områden med permanent bostadsbebyggelse och byggnadsplaner i områden med fritidsbostadsbebyggelse och i landsbygdskommuner. I plan- och bygglagen från 1987 ersattes Stadsplaner och Byggnadsplaner med detaljplaner där man kunde ha antingen kommunalt huvudmannaskap eller enskilt huvudmannaskap. Huvudregeln är kommunalt huvudmannaskap, vilket innebär att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Om det finns särskilda skäl ska kommunen inte vara huvudman för allmänna platser, särskilda skäl redovisas nedan. I förarbetena till plan- och bygglagen från 1987 så ansåg man att man skulle reglera huvudmannaskapet som byggnadslagen från 1947. Detta skulle innebära att kommunalt huvudmannaskap skulle gälla för områden med permanent bostadsbebyggelse och enskilt huvudmannaskap för områden med fritids-

bostadsbebyggelse. I plan- och bygglagen från 2011 gavs möjlighet att ha delat huvudmannaskap i detaljplaner. Detta innebär att en detaljplan kan ha både enskilt och kommunalt huvudmannaskap för allmänna platser t ex att gator har enskilt huvudmannaskap och grönområden med öppna dagvattensystem kommunalt huvudmannaskap.

Tillämpning av ”särskilda skäl” för att kommunen ska avsäga sig det kommunala huvudmannaskapet redovisas i en bilaga till LMV-rapport (Lantmäteriverkets rapport) 2008:6; Rättstillämpning av huvudmannaskap i detaljplaner (Bilaga 6.5). I rapporten framgår att särskilda skäl har ansetts föreligga trots att ett område består av permanent bostadsbebyggelse om:

- området har fortsatt landsbygds- eller fritidsbebyggelsekaraktär.
- området har fortsatt landsbygds- eller fritidsbebyggelsekaraktär och av tradition haft enskilt huvudmannaskap.
- området angränsar till område som har enskilt huvudmannaskap.

I rapporten redovisas även fall där kommunen genom särskilda åtgärder som att ge bidrag till driften eller svara för förrättningskostnader och marklösen har påverkat bedömningen.

Det finns detaljplaner med kommunalt huvudmannaskap där man förlägger gator och grönområden på kvartersmark. Detta innebär att gator och grönområden ska förvaltas av fastigheterna i området. Det finns alltså planer med kommunalt huvudmannaskap där gator och grönområden inte ska förvaltas av kommunen utan fastigheterna i området. Detta kan leda till en missvisande bild av var det förekommer att enskilda fastighetsägare förvaltar gator och grönområden.

I utredningen SOU 2012:91 föreslås att kommunen ska ha beaktansvärda skäl. Skälen skulle vara att utförande och förvaltning blir mer ändamålsenlig med enskilt huvudmannaskap. Anläggande och skötsel ska vara rimlig för fastighetsägaren även ur ett kostnadsperspektiv. (Man ska inte ålägga fastighetsägaren anläggningar som anses dyra att sköta och svåra att ansvara för rent tekniskt).

6.1.3 Enskilt huvudmannaskap

Enskilt huvudmannaskap betyder att det är ägarna till fastigheterna i området som har ansvaret för allmänna platser. Vid en anläggningsförrättning beslutas vilka fastigheter som ska ingå och deras ansvarsförhållanden. En anläggningsförrättning innebär att man inrättar en gemensamhetsanläggning och får en ordnad förvaltning.

Vid fastställelse av byggnadsplaner förekommer ibland att Länsstyrelsen beslutat om ett särskilt förordnande enligt 113 § i byggnadslagen (1947:385, BL). Förordnandet innebär att markägaren utan ersättning upplåtit eller avstått den obebyggda mark som i planen upptagits som väg eller annan allmän plats i detaljplanen. Förordnande enligt 113 § gäller till dess att det ändras eller upphävs. Detta innebär att där dessa förordnanden ligger kvar ska mark upplåtas till allmän plats utan ersättning.

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning är enligt anläggningslagen en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna. Gemensamhetsanläggningar inrättas vid en lantmäteriförrättning av Lantmäterimyndigheten, en anläggningsförrättning. Då en gemensamhetsanläggning är en anläggning påverkar den inte fastighetindelningen utan avser endast anläggningen. Det är ovanligt att fastighetsägare kräver att gemensamhetsanläggningen löser in den mark som ingår i gemensamhetsanläggningen.

Anläggningslagen ersatte tidigare lagstiftning vilket innebar att från och med 1998 har enskilda väglagen ersatts med anläggningslagen och samfälligheter enligt enskilda väglagen utgör gemensamhetsanläggningar. Vägsamfälligheter och vägföreningar som bildades enligt enskilda väglagen anses sedan 1998 som samfällighetsföreningar.

En anläggningsförrättning kan initieras/ansökas av den inrättade ägaren av en fastighet som ska delta i anläggningen, ägaren av en fastighet som enligt en detaljplan helt eller till viss del ska användas för allmän plats, hyresgästorganisation eller kommunen. I en anläggningsförrättning beslutar Lantmäteriet om vad som ska ingå i gemensamhetsanläggningen, vilka fastigheter som ska ingå, vilka andelar fastigheterna ska få, hur förvaltningen ska ske samt när anläggningen ska vara utförd.

Andelstalen för en gemensamhetsanläggning fördelas på utförande respektive underhåll och drift. Avseende utförande ska fastighetens andelstal bestämmas utifrån vad som är skäligt med hänsyn till fastighetens nytta av anläggningen. Avseende drift och underhåll ska fastighetens andelstal bestämmas utifrån hur fastigheten beräknas använda anläggningen. Man utgår från fastighetsändamål exempelvis permanentboende, fritidsboende, verksamhet och jordbruk samt trafikmängden och väglängden. Där finns generella schablonvärden för hur andelstalen för permanentbostäder, fritidsbostäder, jord- och skogsbruksfastigheter ser ut. De fastighetstyper som saknar schablonvärde kallas i detta arbete specialfastigheter. Vid beräkning av andelstal använder man sig av något som heter tonkilometermetoden. Metoden innebär att man uppskattar vilken trafikmängd varje fastighet ger upphov till per år. Man tar hänsyn till tre aspekter, dels hur mycket trafik som fastigheten genererar, dels hur lång vägsträcka som används samt utnyttjandegraden. Andelstalen blir fasta och får inte förändras annat än genom ett nytt beslut. Enligt EVL fördelades vanligtvis andelstalen inom vägföreningen för kostnadsfördelningen efter fastigheternas taxeringsvärden.

Samfällighetsföreningen kan under vissa förutsättningar ta ut en slitageavgift från sådana fastighetsägare som inte är delägare i gemensamhetsanläggningen men som tillfälligt har behov av att använda vägen. Likaså kan styrelsen ta ut merkostnader som uppstår när en medlem tillfälligtvis utnyttjar vägen i väsentligt större utsträckning än vad som motsvaras av andelstalet.

En gemensamhetsanläggning kan enligt lagen om lagen om förvaltning av samfälligheter förvaltas på två sätt. Det ena är delägarförvaltning, där samtliga deltagande fastighetsägare måste vara överens om åtgärder som ska vidtas. Den andra förvaltningsformen är föreningsförvaltning, samfällighetsförening. En samfällighetsförening bildas i samband med anläggningsförrättningen. Besluten i en föreningsförvaltning fattas vid föreningsstämman, som vanligtvis hålls en gång per år. Föreningen ska ha en styrelse som verkställer de majoritetsbeslut som har fattats vid stämman.

I och med lagen om förvaltning av samfälligheter så kan en samfällighetsförening förvalta flera samfälligheter. Dessa regler har uppkommit för att möjliggöra en rationellare förvaltning. När en samfällighetsförening förvaltar flera samfälligheter ska deras ekonomiska förhållande hållas åtskilda. Vid en fusion innebär att två eller flera samfällighetsföreningar får en gemensam förvaltning. För att detta ska ske, krävs skriftliga avtal mellan samfällighetsföreningarna.

Enligt lagen om förvaltning av samfälligheter, får länsstyrelsen förordna syssloman om samfällighetsföreningens styrelse inte är beslutsför, t ex på grund av att en styrelseledamots uppdrag har upphört eller styrelseledamoten inte har möjlighet att fortsätta sitt uppdrag av annan orsak. Länsstyrelsen kan även förordna syssloman för det fall att samfällighetsföreningen helt saknar styrelse. Sysslomannen får i detta fall själv ha hand om föreningens angelägenheter och företräda föreningen som styrelse. En sysslomans förordnande gäller till dess att det åter finns beslutsför styrelse. Den som är beroende av en beslutsför styrelse har rätt att hos länsstyrelsen begära att en syssloman utses. Detta innebär att om en styrelse inte fullgör sina uppgifter kan en syssloman tillsättas vilket kan leda till ökande kostnader för samfällighetsföreningen. Inom Vellinge kommun finns det inga kända fall där syssloman har tillsatts.

Om en anläggning som tillhör en gemensamhetsanläggning inte utförs inom genomförandetiden så förfaller beslutet. Detta betyder att om det tas lantmäteribeslut om att exempelvis inrätta en vändplats i enlighet med detaljplan som ska ingå i gemensamhetsanläggningen och det beslutas om en utförandetid på 5 år. Om vändplatsen inte är utförd inom 5 år så förfaller beslutet, vilket innebär att vändplatsen inte längre ingår i gemensamhetsanläggningen.

För lantmäteribeslut som är tagna enligt EVL utan genomförandetid gäller enligt övergångsbestämmelserna att anläggningen/vändplatsen måste vara utförd innan 2002 annars förfaller utlåtandet/beslutet i denna del och anläggningen/vändplatsen ingår inte längre i gemensamhetsanläggningen. För att anläggningen/vändplatsen ska ingå i gemensamhetsanläggningen igen, krävs en omprövning av gemensamhetsanläggningen, vilket innebär en ny lantmäteriförrättning. Detta innebär att stora delar av det som lagts ut som allmän platsmark i detaljplaner och inte är genomförda exempelvis hörnavskärningar, vändplatser och vägar inte ingår i gemensamhetsanläggningar och att det krävs en omprövningsförrättning för att de ska ingå i gemensamhetsanläggningen igen. Det är detta som gör att man idag har detaljplaner som inte är genomförda i sin helhet och samfällighetsföreningar som inte längre får utföra en vändplats enligt detaljplaner för att utförandetiden i lantmäteribeslutet löpt ut.

Omprövningsförrättning får ske om förutsättningarna för en ny förrättning är att ändrade förhållanden som väsentligt inverkar på frågan har inträtt eller att det i den tidigare förrättningen har föreskrivits att frågan får tas upp efter viss tid och denna tid utgått eller att i annat fall ett klart behov av omprövning har framkommit.

Tillgängligheten för allmänheten att nyttja vägar och områden som är inrättade som gemensamhetsanläggningar för att förvaltas av samfällighetsföreningar är idag begränsade enligt lag. Allmänheten kan ges rätt att nyttja anläggningarna i den mån det sker inom vad som ses som allemansrätten. De bidrag som idag kommunen ger till anläggningssamfälligheterna ger även allmänheten rätt att nyttja de enskilda anläggningarna. I

dagsläget är kommunen delägare där kommunen äger fastigheter som gemensamhetsanläggningen. I utredningen SOU 2012:91 lägger man fram förslag om att allmänheten ska få tillgänglighet till gemensamhetsanläggningarna, de enskilda anläggningarna, genom att ge kommunen en andel i gemensamhetsanläggningen som motsvarar allmänhetens nytta/användande av anläggningen.

Kommunalt huvudmannaskap

Kommunalt huvudmannaskap innebär att kommunen är ansvarig för drift och underhåll av allmän plats.

Kommunen äger ovillkorlig rätt att lösa in den mark eller utrymme som enligt detaljplanen är utlagd som allmän plats. Kommunen har även ovillkorlig skyldighet att lösa in allmän plats om fastighetsägaren begär det. Detta är oberoende av genomförandetiden i detaljplanen. Överföringen av marken sker genom en fastighetsreglering i en lantmäteriförrättning. Om kommunen och fastighetsägaren inte kommer överens om ersättningen fastställs denna i lantmäteriförrättningen eller av domstol.

När kommunen är huvudman för allmänna platser inom en detaljplan så ges kommunen möjlighet att ta ut kostnader av fastighetsägarna i området för anläggandet och förbättring av gator och andra anläggningar inom allmänna platser. Denna avgift kallas gatukostnadsersättning. Avgiften får avse kommunens kostnader för byggande och standardsförbättringar avseende allmänna platser. Gatukostnadsersättningen får inte avse underhåll och driftskostnader. Ersättning kan tas ut på två olika sätt. Huvudprincipen är områdesvis fördelning. Vid områdesfördelning så beräknas kostnaderna för allmänna platser och tillhörande anordningar inom ett område vars utsträckning beslutas av kommunen och fördelas på fastigheterna inom området. Till grund för fördelningen kan man ha antalet byggrätter, tomtstorlek mm. Ersättning får endast tas ut av fastighetsägarna om åtgärden är avsedd för att tillgodose områdets behov. Ersättning kan även tas ut enligt fördelning på gatudel. Detta används då man ska förbättra eller anlägga en gata och ersättningen tas endast ut av fastigheterna utmed gatan. Kostnaderna fördelas i vanligaste fall så att varje fastighet svarar för hälften av den delkostnad som det kostat att anlägga gatan utmed sin fastighet. Kostnaden beräknas antingen utifrån faktiska kostnader eller beräknas utifrån erfarenhet om kostnader för att anlägga samt förbättra gator och allmänna platser. För att besluta om gatukostnader så måste kommunen utföra en gatukostnadsutredning. I utredningen ska man redovisa vilka kostnader som ska fördelas, vad kostnaderna blir samt grunderna för fördelningen. Kommunen ska samråda gällande utredningen. Granskning ska ske vid områdesvis fördelning. Kommunens beslut kan prövas genom stämning till mark- och miljödomstolen eller överklagas genom kommunbesvär. I utredningen SOU 2012:91 föreslås förändringar avseende gatukostnadsersättningen. Man föreslår att gatukostnadsersättning ska tas ut enligt en taxa. Taxan ska inte avse underhåll och drift utan endast anläggande och förbättringar av gator och allmänna plaster. Avgiften ska endast kunna tas ut av nytillkomna byggrätter. Vellinge kommun har inte nyttjat gatukostnadsersättning hittills.

Det finns allmänna platser som innan utgjort allmän väg, detta innebär att vägen tagits i anspråk med vägrätt. Vägrätten ligger ovanpå fastigheterna, vilket innebär att ingen förändring av fastighetsindelningen är genomförd. När allmänna vägen blir kommunal

så innebär detta att marken för anläggningen inte är inlöst utan exempelvis cykelvägen ligger på en privat fastighetsägares fastighet. Kommunen kan ansöka om att fastighetsreglera de delar som utgör allmän platsmark. Då ersättning för marken redan regleras vid inrättandet av vägrätt kommer någon ersättning inte ges för fastighetsägaren som överlåter marken.

6.1.4 Utanför detaljplanelagt område

Enskilda vägar

Enskilda vägar är vägar som inte är kommunala eller statliga vägar utanför detaljplanelagt område.

Det är vanligt förekommande att det inte finns någon inrättad gemensamhetsanläggning vid enskilda vägar. Detta beror oftast på att det endast avser vägar och inga grönområden samt att man har en tradition i området om skötsel av vägen. Det finns inga anledningar till att tillskapa en ordnad förvaltning i form av en gemensamhetsanläggning. I vissa fall utgör vägen en samfällighet, en fastighet med flera fastigheter som delägare. Men det förekommer även att marken för vägen inte är fastighetsreglerad utan ligger på en fastighetsägares mark oreglerad.

I de fall det inrättas en gemensamhetsanläggning gäller samma regler som ovan vid enskilt huvudmannaskap inom detaljplanelagt område. Kostnaden för fastighetsägarna att inrätta en gemensamhetsanläggning är ca 10 000 kr/fastighet. Även i dessa fall kan kommunen ansöka om/initiera en förrättning om inrättande av gemensamhetsanläggning.

6.2 Tidigare ställningstagande och utredningar om kommunens övertagande av enskild väghållning

Vem som ska sköta gatan har diskuterats inom kommunen inte bara vid framtagningen av nya detaljplaner, utan även i utredningar och motioner under årens lopp. Nedan ges några exempel.

Under 1994-1995 utredde tekniska kontoret (Ks § 157) kostnaderna för underhåll och investeringar vid kommunalt övertagande av all enskild väghållning, efter en skrivelse från Hejdans vägförening. Kommunens kostnader för vägföreningsövertagande inom planlagt område beräknades till 4 miljoner kronor/år. Kommunstyrelsen beslutade 1995-09-05:

att, med nedanstående motivering uttala att det inte är aktuellt för kommunen att överta all enskild väghållning.

Enligt hittillsvarande praxis i Vellinge kommun ska vägunderhåll inom tidigare byggnadsplaneområden skötas av vägförening.

Motiven är:

- Fritidsfastigheter får härigenom delta i vägunderhåll.

- Ekonomiskt visar det sig att vägföreningen för den enskilde är billigare än skattefinansiering.
- Rättvisemässigt och historiskt har tomter inom byggnadsplaneområden sålts billigare än inom stadsplan på grund av vägföreningsavgifterna.

Under 2010 lämnade Socialdemokraterna Vellinge in en motion (Ks 2010/637) och yrkade att man snarast möjligt skulle starta upp ett arbete med att under 2011 återföra cirka 20 % av de vägföreningar/samfälligheter som så önskar till kommunal regi.

Kommunfullmäktige avslög motionärens önskemål och bedömde det som orimligt att under 2011 överta vägföreningar/samfällighetsföreningar enligt motionärens önskemål.

Nya Listan i Vellinge yrkade under 2011 att kommunen skulle utreda frågan om vägföreningarnas negativa och positiva inverkan på kommuninvånarnas närmiljö (Ks 2011/536). Denna utredning hade då påbörjats, varför motionen avslogs.

6.3 Stöd till vägföreningarna

För att stödja driften av de enskilda vägarna har det funnits en möjlighet för kommuner och staten att ge ett frivilligt bidrag till väghållningen. Efter kommunsammanslagningen 1974 antog kommunfullmäktige 1975-06-30 regler och bestämmelser för kommunal bidragsgivning till vägar. (Bidragen indexuppräknades.)

Under mitten av 1980-talet erbjöd Vellinge kommuns gatunämnd vägföreningar att överta skötseln av deras vägar (GN 1985-01-15 § 75). Det var främst vägar på landsbygden som nappade på erbjudandet, men även vissa mindre vägföreningar i tätorterna exempelvis Tårepilens vägförening med flera i Skanör. Gatorna sköttes mot att kommunen fick det eventuella statliga bidraget och inte behövde betala ut det kommunala bidraget för vägföreningen. I skötseln ingick snöröjning, halkbekämpning, sopning, dammbindning, smärre asfaltslagningar, underhåll av trafiklinjer och övergångsställe, kanthuggning, hyvling och grusning av grusvägar, förnyelse av trafik- och gatunamnskyltar samt erforderlig röjning av buskar och putsning av träd. Ombyggnad av väg eller andra mer omfattande åtgärder för att hålla vägen i skick, väg- och gatubelysning, ny asfaltsbeläggning samt åtgärder för att avleda regn- och smältvatten ingick ej. Vid nyasfaltering utgick ett bidrag på 50 % av kostnaden.

Under 1990-talet avvecklades gatuenheten och verksamheten entreprenadiserades. Tekniska nämnden beslutade (TN § 47/95) att kommunalt övertagande av vägföreningsunderhåll skulle helt upphöra samt att grönområden inte skulle vara bidragsberättigade, om inte speciella avtal upprättades, lekplatser undantagna där visst bidrag kunde erhållas för inköp av lekredskap. Bidrag till istandsättning, byggande, underhåll och förrättning kvarstod men bidrag för asfaltering skulle inte lämnas.

Kommunfullmäktige beslutade (Kf § 88, 1995-09-27) om nya regler och bestämmelser för bidragsgivning till gator och vägar, vilka i stort gäller fortfarande. Den senaste uppdateringen av bidragsbeloppen antogs 2007-02-07 (Kf § 6).

6.4 Avtal

När kommunen ska anta en detaljplanen ställs krav på att exploatören ska skriva ett exploateringsavtal med kommunen. I dessa exploateringsavtal ställer kommunen krav på att anläggningarna ska uppfylla de kommunala krav som finns. Kommunen ställer även krav på att exploatören ska låta kommunen granska relationsritningar inför anläggandet av exploateringsområdet. Anläggningarna ska sedan besiktigas av en besiktningsman utsedd av Vellinge kommun och med kommunen närvarande vid besiktningen.

I vissa fall har kommunen slutit avtal med vägföreningar om exempelvis skötsel av grönområden som fortfarande gäller. Exempel på avtal:

- Sandeplans vägförening som gäller 25 år (1996-2021) för underhåll och drift av grönområde.
- Västra Ingelstads vägförening som gäller 25 år (1997-2022) för skötsel av grönområde. Ett kompletterande avtal har slutits under 2013 och som gäller 15 år.
- Kronodal-Granviks samfällighetsförening som gäller 25 år (1998-2023) för skötsel av grönområde.



Figur 2. Exempel på renoverad och EU-anpassad lekplats i Granviksområdet, Höllviken, där kommunen, enligt avtal, sköter grönytor och lekplatser åt Kronodal-Granviks samfällighetsförening

Förutsättningarna för dessa avtal har varit att grönområden och parkmark inte endast är till för de ingående fastigheterna i samfälligheten utan också har ett allmänt kommunalt intresse av att vidmakthålla sammanhängande parkområden.

Kommunen har också slutit avtal med vissa vägföreningar om vinterväghållning för att skapa en sammanhängande och effektiv snöskottning t ex Ljunghusens vägförening (2011-2015).

7 Nuläge

7.1 Vad ingår i samfälligheten?

Det som ingår i gemensamhetsanläggningen regleras i lantmäteriets anläggningsbeslut. Om man ska göra förändringar avseende gemensamhetsanläggningens ändamål och lokalisering mm så måste det ske en omprövning hos Lantmäteriet.

Vad som ingår i gemensamhetsanläggningen skiljer sig från beslut till beslut. I många beslut ingår gator och grönområden men även dagvattenhanteringen kan ingå och i vissa fall, exempelvis inom Herrestorpsområdet, ingår rörledningar för avlopp, spillvatten och dricksvatten.

Det finns totalt 15 617 fastigheter inom kommunen. Av dessa ligger nästa 60 %, cirka 9 150 fastigheter, inom någon samfällighetsförening.

7.2 Gator

Inom Vellinge kommun finns enligt nationella vägdatabasen 197 km statliga vägar, 207 km kommunala gator och 392 km enskilda vägar. Uppgifterna är från våren 2012, sedan dess har bl a de kommunala gatorna inom Skanörs Vångar och Esplanaden i Höllviken tillkommit som kommunala gator. Kommunen har dessutom ingått avtal med Trafikverket om att överta statliga vägar i samband med utbyggnaden av Trelleborgsbanan. I bilaga 3 redovisas vilka ytor som kommunen sköter. I bilaga 4.1 redovisas översiktligt regleringen av de allmänna vägarna.

Kommunen är inte ensam om att ha ett stort enskilt vägnät, jämför figur 3.

I kommunen finns det totalt 88 samfällighetsföreningar (2011-02-01, som är berättigade till kommunalt bidrag.) Föreningarna fördelas på de olika kommunalerna enligt nedan:

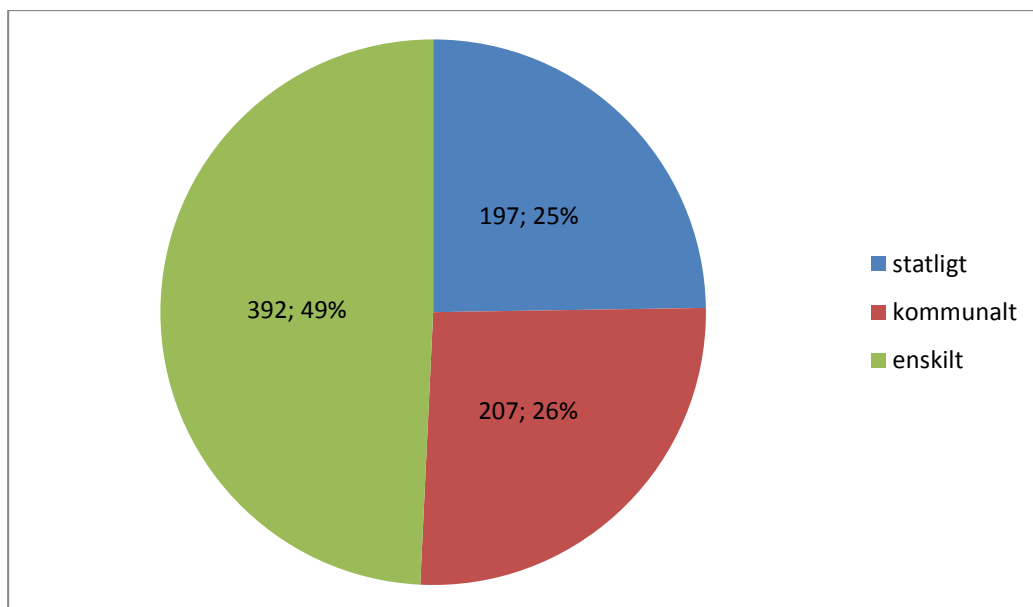
Kommundel	Antal
Skanör-Falsterbo	12 stycken
Höllviken – Räng	26 stycken
Vellinge	28 stycken
Månstorp	22 stycken

Tabell 1. Antal samfälligheter per kommunal

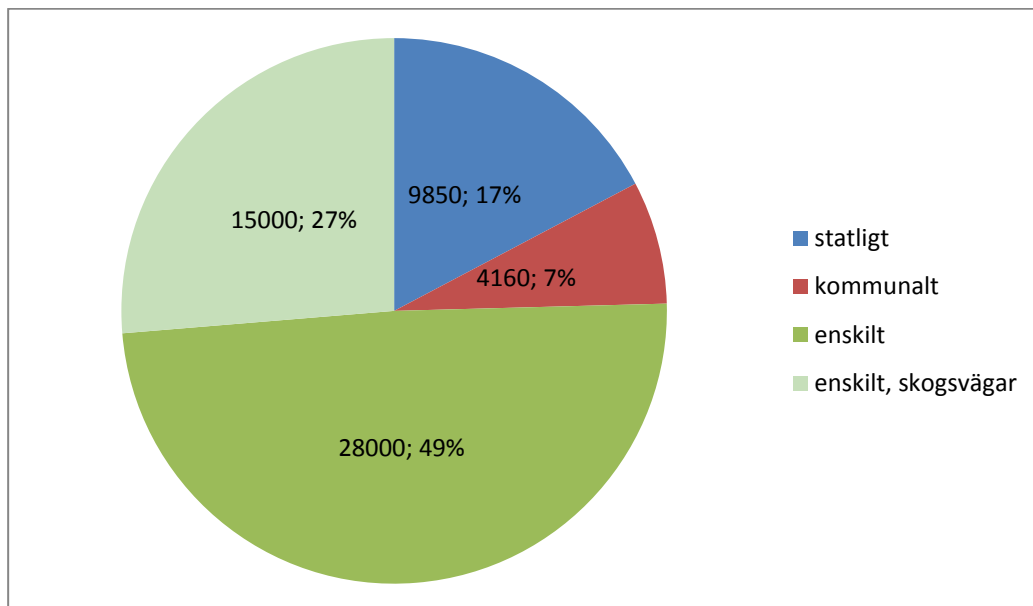
Standarden på gatorna i kommunen skiljer sig åt beroende på utbyggnadsår och geografiskt läge, men generellt har högre krav ställts på statliga och kommunala gator vid nybyggnation. Inom denna utredning har ingen bedömning gjorts av vägnätets kvalitet.

De enskilda vägarna har underhållits på olika sätt och med olika ambitionsnivåer under åren, vilket gör att gatorna kan vara i olika kondition. Skötseln av de enskilda vägarna bekostas av samfälligheterna, där varje fastighet har sin andel. Det finns en stor variation mellan samfälligheterna hur mycket pengar man lägger på driften och om man fonderar medel för framtida investeringar och t ex asfalteringar. Skötseln av statliga och

kommunala gator sker via skatten. Möjlighet finns dock för enskilda vägar att få kommunala och/eller statliga bidrag.



Vellinge kommun



Sverige

Figur 3. Fördelning av väghållaransvar i Vellinge kommun och i Sverige, km väg

7.2.1 Bidrag från kommunen

I bilaga 6.3 redovisas Vellinge kommuns Regler och bestämmelser för kommunal bidragsgivning till gator och vägar. Nedanstående bidragsbelopp gäller fr o m 2007-01-01. Beloppen indexregleras inte.

Vägförening inom planlagt eller tätbebyggt område	vägbredd < 6 m vägbredd > 6 m	6:50 kr/m väg 9:65 kr/m väg
Vägförening utan statsbidrag och vägförening utanför planlagt eller tätbebyggt område	hög utnyttjandegrad låg utnyttjandegrad	4:65 kr/m väg 3:90 kr/m väg
Samfällighetsförening o.d. för körbara gång- och cykelvägar ¹⁾		3:00 kr/m väg
Enskilda utfartsvägar bidrag för längd utöver de första 200 meterna		3:00 kr/m väg

- ¹⁾ I körbara gång- och cykelvägar ingår så kallade bilfria gator bland annat på Norra och Södra Torsgården i Vellinge tätort.

Tabell 2. Kommunala bidragsbelopp

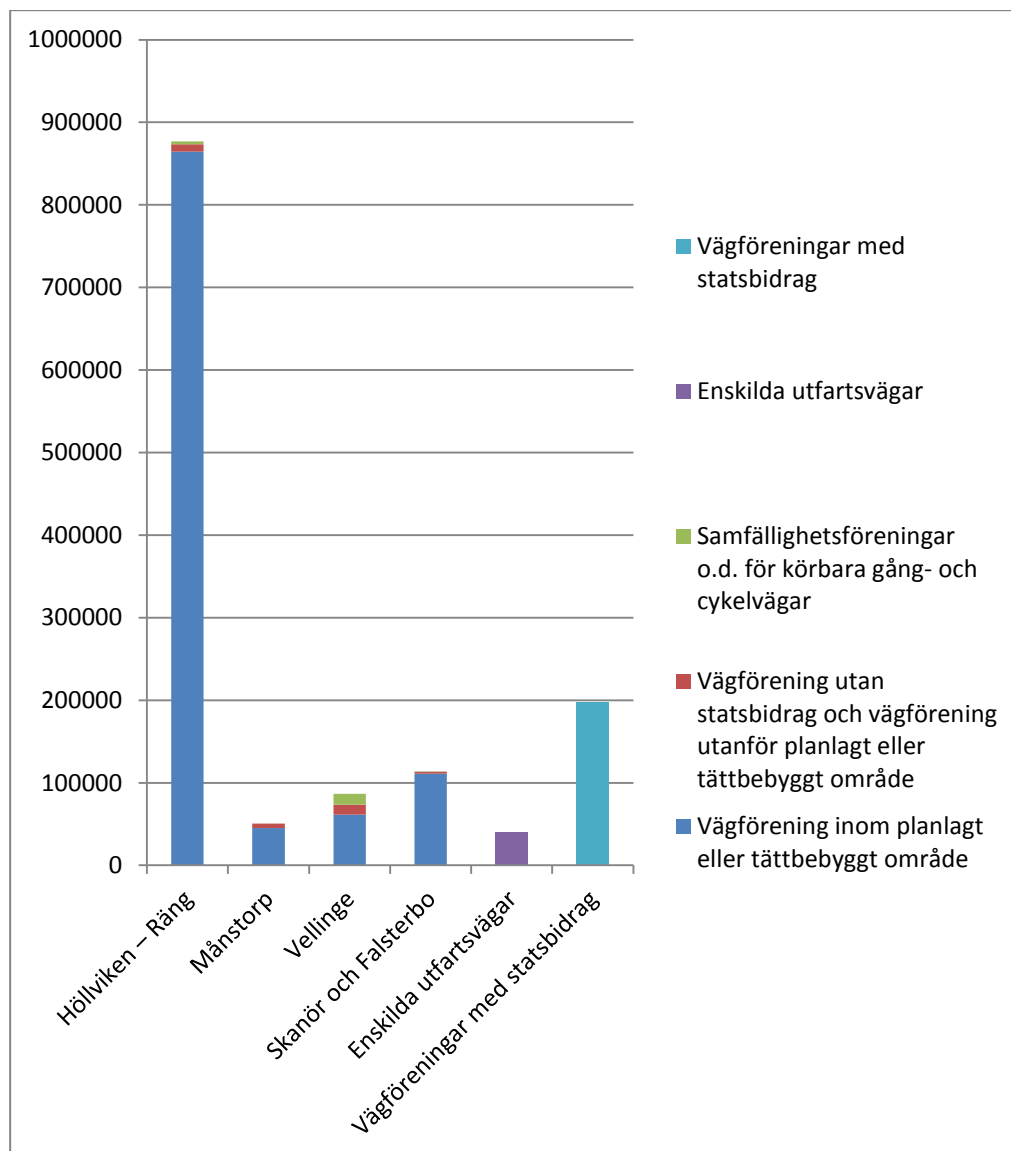


Figur 4. Niovägen, Arrie, enskild väg från Hötofta 9 till allmän väg 526/ 574, exempel på landsbygdsväg utanför tätbebyggt område.

I tabell 3 redovisas de utbetalda kommunala bidragsbeloppen fördelat på kommundel och bidragskriterie. Under 2011 var det 10 samfällighetsföreningar som inte lämnade in ekonomisk redovisning och därmed inte tog ut sina bidrag. Sammantaget betalade kommunen ut 1 420 000 kr till samfälligheterna (inkl. lekplatsbidrag). Vissa samfällighets-

föreningar inom kommunen, t ex Bruksparken i Hököpinge och delar av Herrestorpsområdet i Vellinge har inte kommit in i bidragssystemet trots flera uppmaningar från kommunen.

De kommunala bidragen fördelas enligt nedan:



Tabell 3. Utbetalda kommunala bidragsbelopp fördelat på kommunal och bidragskriterie, kronor, 2011.



Figur 5. Bruksparken, Hököpinge

I vissa fall har beslut fattats om undantag från de generella bidragsreglerna:

- Extra bidrag utgår enligt Tekniska nämndens beslut 1996-02-13 för väg till Månstorps gavlar med 2000 kr/år till Månstorps-Annelunds vägsamfällighet.
- Falsterbohus vägförening har ett avdrag för skyltsättning "Förbud mot trafik med motordrivna fordon" enligt Tekniska nämndens beslut 1996-02-13 på 30 % av bidraget.

Tidigare drog Vellinge kommun in bidraget om farthinder inte hade godkänts av kommunen.

Extra bidrag söks ibland av samfällighetsföreningarna. Extra bidrag för exempelvis snörika vintrar eller omasfalteringar har inte getts. 2007 beslutade tekniska nämnden att inte ge extra bidrag för skötseln av damm inom Vallbovägens vägförening, men i vissa fall har bidrag getts till större ombyggnader/renoveringar exempelvis:

- Tekniska nämnden beslutade att ge Gamla Haga vägförening bidrag till renovering av 1,5 km grusvägar i Gamla Haga vägförening (Tn 2010/534). Bidragssumman uppgick till 50 % av kostnaden, dock högst 62 500 kr inkl. moms.
- Efter översvämningar genomförde Ljungskogens vägförening åtgärder och fick ett bidrag på 750 000 kr (Tn 2008-02-12).

7.2.2 Bidrag från staten

Trafikverket ger bidrag till enskilda vägar i syfte att stödja de transportpolitiska målen. Sammanfattningsvis syftar bidragen till att:

- De ska underlätta boende i glesbygd.
- De ska underlätta vägtransporter i områden där kostnaderna för dessa transporter hämmar utvecklingen av näringslivet.
- Allmänheten ska ha tillgång till områden för rekreations- och fritidsaktiviteter.
- De ska säkra det vägkapital som är nedlagt i det enskilda statsbidragsvägnätet.
- De ska beakta och ta tillvara trafiksäkerhet och miljöintressen.
- De ska ta hänsyn till barn och funktionshindrade.

Bidragsberättigade vägar

Statsbidrag lämnas till väg som utgör ett komplement till det allmänna vägnätet och som har någon av i tabell 4 angivna funktioner. Statsbidrag lämnas till väg där väghållningen är ordnad genom en förrättning som vunnit laga kraft eller genom en överenskommelse som har godkänts av länsstyrelsen. Statsbidrag lämnas inte till väg som är kortare än ca 1 kilometer om det inte föreligger särskilda skäl för att bidrag ändå ska lämnas.

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

Tabell 4. Gällande bidragsnivåer - enskilda vägar.
Denna tabell visar de bidragsnivåer som gäller för år 2011.

Väg-kategori	Årlig drift	Särskild drift	Särskild drift	Byggande	Byggande
	Trafikverkets årliga beslut avseende bidragsprocent	Normalnivå enligt Trafikverkets årliga beslut om driftbidrag exkl. kategori C	Särskilda skäl - högsta bidragsprocent	Normal bidragsprocent följer högsta bidragsprocent för drift enligt SFS 1989:891 exkl. kategori C	Särskilda skäl - högsta bidragsprocent
A	65	70	70	70	75
B	35	40	70	40	75
C	80	70	70	70	75
D	65	70	70	70	75
E	35	40	70	40	75
F	65	70	70	70	75
Färjeled	80*	80	85	85	85

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

Tabell 5. Gällande bidragsnivåer i procent (%) för enskilda vägar.

Under 2011 fick 23 samfällighetsföreningar i Vellinge kommun statsbidrag från Trafikverket. Huvudelen av mottagarna är landsbygdsvägar men även Ljungskogens vägförening, Höllvikens vägförening nr 1 och Ljunghusens vägförening får bidrag. Kommunen fick statsbidrag för Halörsvägen (väg 22382) i Höllviken, 5 291 kr. Sammanlagt betalade Trafikverket ut 455 131 kr för 50 280 m väg inom Vellinge kommun. Troligen kan fler vägar i kommunen få statsbidrag om man söker. Trafikverket stöder också enskilda väghållare med information om till exempel lagar och regler, utformning av farthinder mm. (<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Enskilda-vagar/>). Trafikverket har även tagit fram en handbok för enskild väghållning.

Från och med 2014 kommer det att finnas möjlighet för enskilda väghållare med statsbidrag att kunna söka bidrag från Trafikverket för nyinvesteringar.

Om det finns möjlighet att söka bidrag från EU m fl har inte studerats inom denna utredning.

Kommunen underhåller gatunamnsskyltar i följande vägföreningsområden; Gessie Villastad, Ljunghusen, Höllviken nr 1-6, Kämpinge, Vallbovägens samt Pastoratvägens samfällighetsföreningar. Bakgrunden till att kommunen underhåller vissa skyltar är att det en gång i tiden har erbjudits alla vägföreningar att kommunen skulle ta över

underhållet av gatunamnsskyltar om vägföreningarna så önskade. Enligt vägmärkesförordningen är ägaren till den enskilda vägen ansvarig för att sätta upp, ta bort och underhålla gatunamnsskyltar.

7.2.3 Demokrati

På årsmötena beslutas om föreningarnas ekonomi. Medlemmarna har då möjlighet att besluta om ambitionsnivåerna vad gäller skötseln och eventuella nyinvesteringar i sin närmiljö. Ska grönytan vara en vildvuxen äng eller ambitiös parkyta? På så vis finns en större närdemokrati än i t ex ett bostadsområde där kommunen är väghållare.

Kommunen har idag fastigheter, skolor, förskolor, serviceboende, VA-anläggningar mm som ingår i olika vägsamfällighetsföreningar och därmed bidrar kommunen ekonomiskt till samfälligheten. Det är dock sällan kommunen utnyttjar sin rösträtt vid exempelvis föreningarnas årsmöten.

Så som enskild väghållare är samfällighetsföreningarna ofta remissinstans när det gäller exempelvis detaljplaner och lokala trafikföreskrifter som påverkar vägnätet. I detaljplanerna är annars bara fastighetsägarna remissinstans. Den enskilda väghållaren har också en juridisk möjlighet att själv besluta om vissa lokala trafikföreskrifter t ex förbud mot viss trafik, dock ej gångtrafik. Införande kan dock påverka bidragen från kommun och stat. När det gäller lokala trafikföreskrifter är normalt inte boende längs exempelvis kommunala gator remissinstans vid förändringar.

Om man vill ändra en hastighet är kommunen beslutsmyndighet inom tätbebyggt område och länsstyrelsen på landsbygden. Myndigheterna kan tolka lagstiftningen och göra olika bedömningar i likartade fall. Boende på landsbygden upplever att det är svårare att få lägre skyltad hastighet än vad det är i tätorterna. Samfälligheterna har dock som väghållare möjlighet att rekommendera (blå skyltar) en hastighet.

Kommunen är skyltsättningsansvarig för de lokala trafikföreskrifterna inom tätbebyggt område, men av hävd och genom avtal sköts skyltsättningen oftast av samfälligheterna om föreskrifterna berör deras område. Utanför tätbebyggt område och längs statliga vägar ansvarar Trafikverket för skyltsättningen.

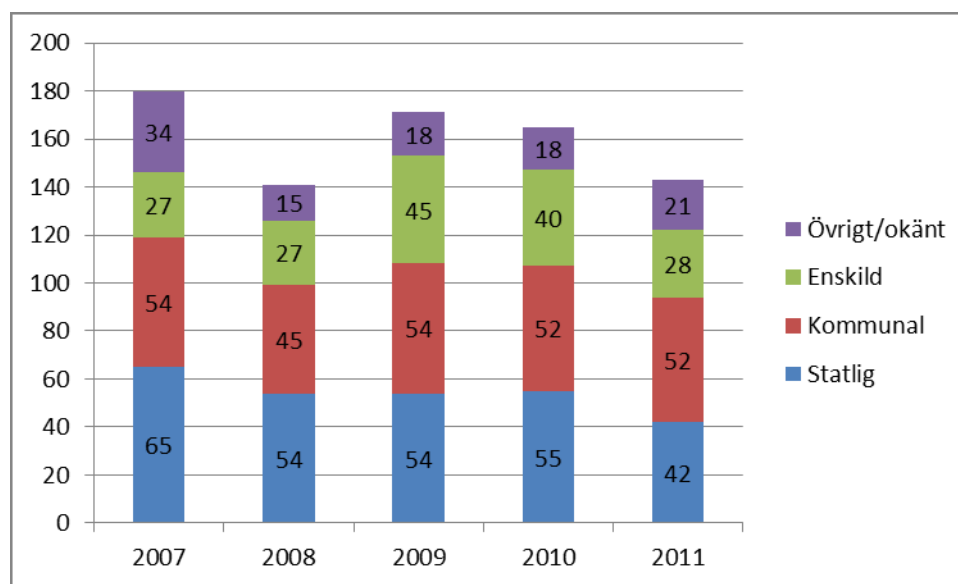
Vill man införa parkeringsförbud gäller också olika regler. Inom tätbebyggt område är kommunen beslutsmyndighet och på landsbygden är det Länsstyrelsen, liksom för hastigheter men om samfälligheten inför parkeringsövervakning, räknas området som privat område och samfälligheten beslutar själva om eventuella parkeringsförbud. Några samfällighetsföreningar utan parkeringsövervakning har uppsatta parkeringsförbud som inte är giltiga/ lagliga.



Figur 6. Höllvikens vägförening nr 5 har beslutat att införa egen parkeringsövervakning.

När det gäller information från exempelvis kommunen sker det på många sätt. För att nå t ex villaägare i Höllviken, har man ibland valt att gå ut med information om t ex bostadsinbrott via samfälligheterna. Genom samfälligheterna finns en etablerad samhörighet som även kan vara värdefull i andra sammanhang.

7.2.4 Trafiksäkerhet



Tabell 6. Trafikolycksstatistik, 2007-2011 fördelat på stat, kommun, enskilt.

Längs det enskilda vägnätet sker relativt få olyckor med hänsyn till väglängden. Man bör dock beakta att antalet trafikanter ofta är lägre än på det kommunala och statliga vägnätet.

Generellt bedöms det finnas fler hastighetsdämpande åtgärder t ex gupp på de enskilda bostadsgatorna i tätbebyggt område jämfört med de kommunala bostadsgatorna. Införandet av 30 km/tim som högsta hastighet infördes i större utsträckning på de enskilda gatorna än på de kommunala gatorna. Efter hastighetsöversynen 2011-2012 håller dock skillnaderna på att jämnas ut.



Figur 7. Exempel på hastighetsdämpande åtgärd, gupp, Möllevägen, Höllviken.

För samfällighetsföreningar finns det möjlighet i mån av ledig kapacitet att låna av kommunens hastighetsdisplayer som uppmärksammar bilisterna på deras hastighet. Kostnaden är 2500 kr/vecka, vilket många upplever som hög. På det kommunala vägnätet används displayerna mest på huvudgatorna men även på bostadsgator efter önskemål från boende. Några samfällighetsföreningar har köpt in egna displayer.

När samfällighetsföreningar behöver utföra asfalteringsarbeten finns det möjlighet att göra det till samma pris som kommunen har. Kommunens entreprenörer har accepterat det och ger samma erbjudande till samfälligheterna.

Några samfällighetsföreningar har avtal med samma ekonomikonsult som kommunen och kommunen har efter förfrågan accepterat en samordning av utskick av fakturor, vilket underlättar samfällighetsföreningens administration.

7.3 Grönytor och lekplatser

I vägunderhållet ingår även skötseln av vägrenen d.v.s. gräs- och grusremsan mellan vägen och den enskilde fastighetsägarens gräns. Denna remsa är viktig för infiltration av regnvatten och är ett område som mötande bilar och gående kan använda. I denna remsa kan det även växa buskar, sly och stora träd vilket kräver skötsel.

Inom de flesta samfälligheterna finns en eller flera allmänna grönytor. På dessa ytor kan det finnas lekplats, boulebana, fotbollsmål eller annan utrustning som gör att de blir mötesplatser för boende inom samfälligheten. Ängsytor och klippta gräsmattor kan vara mötesplatser vid t ex midsommar och smala grönstråk med stigar fungerar som genvägar inom vägsamfälligheterna. Alla dessa former av grönytor fungerar som en grön buffert mellan bebyggelsen och bidrar till en trivsam boendemiljö.

Hur många lekplatser det finns inom samfälligheterna är inte känt. Vi vet dock att Vellinge kommun förvaltar 49 lekplatser på allmän mark. Dessa finns i:

Östra Grevie	1 st.
Västra Ingelstad	3 st.
Vellinge	20 st.
Höllviken	9 st.
Skanör och Falsterbo	16 st.

Det finns således dubbelt så många kommunalt skötta lekplatser i Vellinge än i Höllviken och i Hököpinge finns ingen.



Figur 8. Rängs sand, nybyggd lekplats inom samfällighet.

På kommunens grönområden finns papperskorgar och hundlatriner där så behövs och pappersplockning/renhållning sker vid behov. Hur renhållningen inom samfälligheterna utförs har vi inte kännedom om.

7.3.1 Bidrag från kommunen för inköp av lekredskap

Kommunalt bidrag lämnas även till samfällighetsföreningar, som själva handhar skötsel av lekplatser. Bidrag utgår endast till inköp av lekredskap. Vid bedömningen av

bidragets storlek är utgångspunkten två olika lekplatsstorlekar, liten lekplats eller så kallad närlekplats samt stor lekplats.

Liten lekplats: Sandlåda med bakbord, gungställning med två gungor, gunghäst, parksoffa och papperskorg.

Stor lekplats: Sandlåda med bakbord, gungställning med fyra gungor, gunghästar, rutschbana, bollplank, klätterställning, parksoffor, papperskorg.

Bidrag lämnas med hälften av redovisade materialkostnader, dock högst 10 608 kronor för liten lekplats och högst 37 130 kronor för stor lekplats inom en tidsperiod av tio år. Beviljat bidrag utbetalas när lekredskapen är monterade genom föreningens försorg och kontrollerade av avdelningen för gemensam medborgarservice (ovannämnda bidragsbelopp indexregleras varje år, redovisade nivåer avser 2011). Vellinge kommun betalar ut bidrag för lekredskap till i snitt 2 samfällighetsföreningar per år.

Inköp av en gungställning (två platser) inklusive fallskydd kostar 15 000 - 25 000 kr exklusive moms. Ombyggnad av liten lekplats kan kosta ca 80 000 kr exklusive moms varav materialkostnaden är mer än hälften av kostnaden. Kostnaden för ombyggnad för en stor lekplats kan uppgå till ca 150 000 – 200 000 kr exklusive moms.

7.4 Dagvatten och klimatförändringar

Under senare år har fokus ökat på kommunens hantering av frågor kring hantering av dagvatten och dräneringsvatten. Bakgrunden till detta ligger i prognoser som nationellt och internationellt har gjorts gällande att klimatförändringar kommer att ge ett varmare och regnrikare klimat i framtiden. Likaså spås dessa klimatförändringar ge ett högre medelvattenstånd än dagens. Ett högre medelvattenstånd kommer också att generera högre grundvattennivåer.

Båda dessa prognoser ger ett ogynnsamt utgångsläge för Falsterbonäset som är kommunens befolkningstätaste område. Stora delar av detta är beläget på nivåer som ligger under 3–4 meter över havets nuvarande medelvattennivå som är ± 0 . I Vellinge kommun är den största delen av befolkningen ca 60 %, bosatt på Falsterbonäset som omfattar Skanör-Falsterbo, Ljunghusen och Höllviken/Kämpinge.

Kommunens dagvattenhantering har en begränsad kapacitet och en mycket begränsad geografisk utbredning. Full dagvattenhantering finns i Vellinge, Hökö-pinge, Gessie, Västra Ingelstad och Östra Grevie. I Höllviken finns dagvattenhantering i centrala Höllviken samt i utbyggnadsområdena Kronodal, Granvik och Sandeplan. För Skanör-Falsterbo gäller det också de modernare utbyggnadsområdena från 1970-tal och framåt, Björkhaga och Gässlingekroken där det dock inte är fullt utbyggt med serviser till fastigheter. I övriga kommundelar finns ingen kommunal dagvattenhantering utan här sker dagvattenomhändertagande antingen i helt privat regi eller genom diktning-företag.

7.5 Belysning

Rent juridiskt är kommuner inte tvingade att svara för vägbelysning. Idag äger och förvaltar Vellinge kommun belysning längs kommunens vägnät men också belysning inom samfälligheternas vägnät. Parallellt med denna utredning håller en belysningsplan på att tas fram. Planen tar fram strategi för hur investeringarna ska prioriteras, exempelvis utbytet av kvicksilverlampor. Planen omfattar även riktlinjer för stolptyp. För belysning längs det enskilda vägnätet gäller samma krav som för kommunens vägnät. I vilken takt förändringarna kan ske beslutas inom kommunens budgetprocess.

Vid önskemål om förändringar av belysningen erbjuds samfälligheten att bekosta investeringen, men för att samfälligheten ska få tillstånd att koppla på ny belysning på det kommunala belysningsnätet måste förslaget vara godkänt av kommunen, tekniska enheten. Kommunens elentreprenör för belysning ska normalt användas vid nyinvestering. Efter godkänd besiktning och drifttagande övertar Vellinge kommun drift- och underhållsansvaret.

I nya områden regleras utbyggnaden och överlåtandet i exploateringsavtal eller upphandlingsavtal.

7.6 Intresseföreningar

7.6.1 REV, Riksförbundet enskilda vägar

REV bevakar övergripande frågor som rör den enskilda väghållningen i Sverige. Servicen till medlemmarna består bland annat av råd och anvisningar i juridiska, väg-, lantmäteri- och miljötekniska frågor, kurser, biträdande vid tvister och förhandlingar. I medlemskapet ingår försäkring. Medlemskapet kostar 900 kr per år plus 65 kr för varje påbörjad kilometer väg föreningen har. För medlemmar med en väglängd över 40 km äger styrelsen rätt att nedsätta den rörliga delen om särskilda skäl för detta föreligger. REV har 57 registrerade vägföreningar i Vellinge kommun, dvs ca 65 % av kommunens föreningar. Förbundet arrangerade bland annat utbildningar för styrelseledamöter under våren och hösten 2012 i Höllviken.

7.6.2 NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetsfrämjande

NTF har samarbetat med samfälligheter i kommunen genom att t ex göra hastighetsmätningar. Organisationen har nyligen omorganiserats och genom Säker Trafik AB erbjuder organisationen kurser och konsulttjänster.

7.6.3 Villaägareföreningen

Villaägarnas riksförbund är en partipolitiskt obunden organisation som samlar landets villa- och fritidshusägares intressen. Föreningen bedriver bland annat opinionsarbete mot gatukostnader och andra kostnader som belastar fastighetsägarna.

7.7 Fastighetsvärde och skatter

Historiskt sett så har fastighetspriserna varit lägre inom bostadsområden med byggnadsplan än inom ett stadsplanelagt bostadsområde där man hade kommunala gator och allmänna platser. I dagsläget bedöms priset för fastigheter i mycket liten grad vara beroende av om fastigheten ligger inom samfällighetsområde eller längs en kommunal gata.

Vad gäller fritidsbebyggelse bidrar fastighetsägaren till vägunderhållet om fastigheten ligger inom en gemensamhetsanläggning, men ligger fastigheten längs en kommunal eller statlig väg betalas vägunderhållet via skatten. Eftersom mycket fritidsbebyggelse ägs av boende utanför kommunen betalas ingen skatt till Vellinge kommun. Inom kommunen finns det 1 996 registrerade fritidsbostäder idag. Under de senaste 5 åren har det i snitt konverterats ca 16 fastigheter/år från fritidsbostad till permanentbostad. Huvuddelen av konverteringen sker i Höllviken. I bilaga 2 redovisas fördelningen mellan permanent bebyggelse/fritidsbebyggelse.

De flesta samfällighetsföreningarna har inte möjlighet att lyfta momsen, vilket innebär att driftskostnader och nyinvesteringar blir 25 % högre än om exempelvis kommunen gör motsvarande på en kommunal gata.

Fastighetsägare (privatpersoner) som sköter vägren/gångbana i anslutning till sin fastighet kan utnyttja RUT-avdraget. ROT-avdrag kan göras för exempelvis flyttning av staket.

Varje fastighetsägare betalar idag en statlig fastighetsavgift. Avgiften är statligt reglerad och oberoende om fastigheten ingår i någon samfällighetsförening eller inte.

7.8 Nationella utredningar

Nationellt bedrivs en översyn av väghållaransvaret - enskilt, kommunalt och statligt. Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket och riksförbundet för enskilda vägar skrev till Näringsdepartementet i oktober 2012. I bilaga 6.1 redovisas skrivelsen till Näringsdepartementet.

Parallellt pågår också en utredning om effektivare plangenomförande, SOU 2012:91 som vi tidigare refererat till. Kommunens remissvar redovisas i bilaga 6.2.

8 Kommunen tar över alla samfällighetsföreningar

Om kommunen ska överta ansvaret från en samfällighetsförening krävs en detaljplaneändring där man ändrar huvudmannaskapet i gällande detaljplaner. Kostnaden för ändringen bör belasta fastighetsägarna i området. Kommunen bör vidare sätta upp krav för övertagande. Exempel på sådana krav inom tätort kan vara att:

- Andelen helårsboende ska vara mer 50 %.
- Gatan/området ska vara utbyggt i en god kommunal standard t ex följa detaljplanen, vara fastighetsreglerad, ha god bärighet och dränering, lekplatser ska hålla EU-standard, enkelt avhjälpna hinder (för funktionshindrade) ska vara åtgärdade.
- Marken, som enligt detaljplanen utgör allmän platsmark, ska regleras. Fastighetsägaren ska upplåta mark för allmän plats till kommunen utan ersättning.
- Lantmäteriförrättning ska genomföras för att överlåta anläggningarna till kommunen och där gemensamhetsanläggningarna och samfällighetsföreningarna upphävs.

Om det blir aktuellt att överta någon samfällighetsförening bör kommunen först ta fram en beskrivning/definition av vad god kommunal standard är. Bärighetskrav mm kan förmodligen baseras på Trafikverkets och Sveriges kommuner och landstings publikation Vägar och gators utformning, VGU. Erfarenheter från andra kommuner t ex Ängelholm och Norrköping bör också tas till vara.

I Ängelholm övertogs vägföreningar i Strövelstorp och Vejbystrand under 1990-talet. På den tiden gav Ängelholms kommun bidrag som motsvarade 100 % av vägföreningarnas utgifter. Det innebar att inga specifika krav ställdes på övertagande eftersom standarden var hög och det blev billigare att kommunen tog över underhåll och drift. Ängelholms kommun upprättade 2005 en policy för kriterier för övertagande av vägföreningar, se bilaga 6.4. Om man uppfyller kriterierna ska kommunen pröva om det är skäligt med avseende på kommunens ekonomi, möjlighet till rationellt utförande och dylikt. Kriterier är:

1. Vägen ska inte vara bildad som en samfällighet enbart för att möjliggöra en sammanhållen exploatering av ett specifikt markområde.
2. Området för väghållningen ska vara detaljplanelagt. Detaljplaneändring krävs för att ändra huvudmannaskap för offentlig plats.
3. Kommunen ska vara ägare till vägmarken.
4. Vägnetet ska hålla normal standard för kommunen.
5. Andelen helårsboende inom väghållningsområdet ska överstiga 60%.
6. Fler än 45 fastigheter ska ingå i väghållningsområdet.

I det fall punkterna 2, 3 och 4 inte uppfylls kan detta ändras genom detaljplanearbete, lantmäteriförrättning och vägombyggnad. Dessa ska bekostas av väghållaren.

Vid framtagandet av kraven för Vellinge kommun bör man även ta hänsyn till gatans karaktär som utgör en viktig del av ortens karaktär. De ofta smala körbanorna ger en tydlig karaktär till gatan, men det innebär också högre krav på körbanan eftersom trafiken alltid går i samma hjulspår. För gator utbyggda under t ex 1970-talet och framtill 1980-talet godkändes enligt dåtidens regler förstärkningslager som idag inte håller måttet. Sanden som användes är inte tjälfarlig men är för finkornig för att vara bra, den kryper gärna upp i bärlagret, vilket leder till ökad risk för spårbildning och

dyra underhållskostnader idag. Om inga större ledningsarbeten eller motsvarande ska göras bedöms det vara mycket kostsamt för samfällighetsföreningarna och därmed fastighetsägarna att bygga om hela väggroppen. Kostnaden för nybyggnad av gata ligger runt 15 000-20 000 kr/löpmeter och för gång- och cykelväg ca 2 000 kr/löpmeter. Till detta ska man tänka på att gammal asfalt innehåller PAH och måste tas omhand enligt Miljöbalken. Kostnad för att ta hand om PAH-asfalt är ca 1 100 kr/ton.

Antas att varje fastighet har en andel på 100 m väg skulle det kunna innebära att kostnaden för att nå kommunal standard kan landa runt 2 miljoner kronor per fastighet. Många samfällighetsföreningar har ett eget kapital som skulle kunna användas för att uppfylla de kommunala kraven.

För att åtgärda den typen av gator bör man utreda om det kan vara ett alternativ att söka alternativa tekniska lösningar, t ex att lägga fiberduk eller använda armerad asfaltering eller om man kan acceptera ökade driftkostnader – tätare intervall mellan asfalteringarna.

För andra områden exempelvis Sandeplansområdet i Höllviken (byggnadsplan) har gatorna byggts ut med samma goda standard som exempelvis Olsgårdsområdet i Vellinge (detaljplan). Hur områdena sköts kan dock vara olika.

Exempel på andra åtgärder som kan uppmärksammas i samband med en övertagande besiktning kan exempelvis vara skador i asfalten på grund av ledningsdragningar mm, att grusgångar/vägar behöver hyvlas för att bli jämna. Träd och växter behöver klippas för att medge fri höjd och bredd. Avvattningsområden/diken behöver rensas/öppnas eller spruckna brunnslock ersättas. Lekturströmmar, bänkar eller sand på lekplatser kan behöva ersättas. Hundlatriner och papperskorgar behöver sättas upp. Man bör också undersöka om samfällighetsföreningen har ritningar/ handlingar för alla gator mm eller om kompletterande mätningar behöver göras så att skötselytor kan läggas in i kommunens datasystem. Det kan vidare finnas avtal med fastighetsägare, ledningsägare och entreprenörer som behöver upphävas eller överlåtas. Allmän mark som har annekterats måste återlämnas.

När man i Ängelholms kommun har byggt ut ledningar, så står samfällighetsföreningen normalt för 15% av anläggningskostnaden. Detta leder till att fler och fler vägar blir i kommunal standard och delvis finansierade av fastighetsägarna (alla boende, även fritidsboende).

Kostnaden för upprättandet av nya detaljplaner varierar stort beroende på områdets storlek och vilka övriga förändringar som kan komma att bli aktuella. Kostnaderna för upprättandet av detaljplaner beslutade av kommunstyrelsen 2006-01-10 (Ks § 7). Det beslutades att grundkostnaden för en detaljplan är 100 000 kronor sedan tillkommer det kostnader per bygggrätt i detaljplanen, utredningar samt för normalt förfarande. Det beslutades även att man skulle ha en faktor avseende kostnaden på 1,5 i Höllviken och Skanör-Falsterbo och 1,0 i resten av kommunen. I plan- och bygglagen från 2011 så ska den som önskar få en detaljplan upprättad lämna en begäran om planbesked till kommunen. Oavsett om det blir positivt eller negativt besked är det förenat med en kostnad enligt en taxa fastställd av kommunfullmäktige 2011-05-18 (Kf § 63). Om kommunen ska ändra huvudmannskapet inom hela detaljplanen eller för delar av den (exempelvis för grönområden) så skulle detta endast innebära mindre korrigeringar i detaljplanen och dess handlingar och kostnaderna skulle kunna hållas nere.

Omfattningen av detaljplaneändringen kan variera beroende på planens ålder och utformning.

I vissa fall så är marken inte fastighetsreglerad enligt gällande detaljplan. Detta innebär att delar av det som enligt detaljplaner ligger utlagt som allmän platsmark idag inte är fastighetsreglerat utan ligger på privata fastighetsägares fastigheter. Detta kan innebära stora intrång samt anläggningar som behöver rivs eller flyttas så som staket, friggebodar och växtlighet. Om kommunen skulle överta ansvaret så skulle man bli tvungen att fastighetsreglera marken efter gällande detaljplan.

Det finns en stor variation om marken som samfällighetsföreningarna sköter är fastighetsreglerad eller inte. Inom vissa samfälligheter är allt reglerat medan inom vissa delar av exempelvis Höllviken är det vanligt att fastighetsregleringen inte är genomförd. Kostnaden för fastighetsregleringen bedöms till ca 20 000 kr/fastighet och kostnaden bör belasta varje fastighetsägare. Då man inrättade gemensamhetsanläggningen så har marken upplåtits till samfällighetsföreningen, vilket innebär att om det skulle bli aktuellt med ersättning för marken skulle denna utgå till ca 1 krona/kvm.

På landsbygden, utanför detaljplanlagt område, bedöms det inte vara aktuellt att överta samfällighetsföreningar, eftersom det följer normal praxis på landsbygden i Sverige.

Vid ett kommunalt övertagande kommer kommunen få ökade årliga driftskostnader, vilka idag täcks av samfällighetsföreningarna/fastighetsägarna med eventuellt bidrag från kommunen och staten. Kommunens budget för skötseln av de 207 km kommunala gatorna är drygt 18 miljoner kronor (2012). Om kommunen skulle överta alla enskilda vägar i kommunen, 392 km, skulle den kommunala driftskostnaden för gatorna, översiktligt öka med omkring 35 miljoner kronor/år. Därtill ska läggas kostnader för skötseln av grönområdena, vilket beräknats översiktligt till 5 miljoner kr (baserat på 8,73 kr/m²) och ökad kommunal administration.

Om kommunen övertar samfällighetsföreningar som har statsbidrag och huvudmannaskapet ändras genom detaljplaneändring kommer Trafikverket inte att betala ut några driftbidrag för gatorna (idag totalt ca 0,5 miljoner kr).

Ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöms det vara fördelaktigt att behålla samfälligheterna eftersom man t ex främjar en god dialog grannar emellan. Ur tillgänglighetssynpunkt bedöms avstängda vägar/bommar vara det största hindret för räddningsfordon. Genom god information om att bommar bör förses med så kallade brandkårslös bedöms en acceptabel standard kunna hållas.

Ett eventuellt övertagande kommer också i många fall innebära en försämrad standard för medborgarna vad avser vinterväghållningen, eftersom många samfällighetsföreningar har en högre ambitionsnivå för snöröjningen på bostadsgator än vad kommunen har. Å andra sidan kan också skötselkraven komma att öka i en del områden där skötseln av t ex hålor, överhängande buskar mm varit bristfällig och/eller haft en låg ambitionsnivå.

Generellt bedöms den kommunala administrationen behöva utökas eftersom antalet telefonsamtal mm om felanmälningar, önskemål och synpunkter kommer att öka. Idag sker denna dialog ofta på ideell basis inom samfällighetsföreningarna.

9 Kommunala gator ombildas till samfälligheter

Det kan även vara aktuellt att kommunala gator ombildas till samfällighetsföreningar. Vid ett överlämnande bör kriterierna för övertagande vara de samma som vid ett kommunalt övertagande.

En sådan förändring skulle innebära att detaljplaner med kommunalt huvudmannaskap skulle behöva ändras till enskilt huvudmannaskap. En anläggningsförrättning kommer behöva genomföras där de kommunala anläggningarna överlämnas till antingen en ny gemensamhetsanläggning eller till en redan existerande gemensamhetsanläggning. När man på kommuner försökt ändra detaljplaner med kommunalt huvudmannaskap till enskilt huvudmannaskap har detaljplanerna överklagats och upphävts/inte blivit gällande.

I Båstad kommun, i orten Torekov, genomförde man en planläggning där den gamla stadskärnan som innan varit stadsplanelagd skulle bli en detaljplan med enskilt huvudmannaskap. En av anledningarna till planändring var att området till största delen befolkades av fritidsboende. Beslutet som fattades i Båstads kommunfullmäktige om planläggning överprövades av Länsstyrelsen.

10 Förslag till ändrad inriktning för detaljplaner

När man ska välja huvudmannaskap vid detaljplaneläggning av nya områden så ser man till den omkringliggande bebyggelsen och dess tradition. Enligt nya plan- och bygglagen kan man dela huvudmannaskapet i en detaljplan. Detta innebär att man kan välja att ha både enskilt och kommunalt huvudmannaskap i en detaljplan men man kan inte ha delat ansvar för samma plats.

Kommunen har i delar av kommunen där samfällighetsföreningarna har ansvar för större sammanhängande grönområden som nyttjas i stor omfattning av allmänheten slutit 25-åriga skötselavtal, se avsnitt 3.5. Detta har lett till att när man nu planlägger nya områden försöker anpassa dessa till hur liknande områden i orten förvaltas. Huvudgator och större grönområden som avses nyttjas av allmänheten i större utsträckning läggs ut med kommunalt huvudmannaskap. Dagvattenhantering för hela eller delar av orten läggs ut med kommunalt huvudmannaskap. Gator, parkering, dagvattenhantering och grönytor inom bostadskvarter läggs ut med enskilt huvudmannaskap. Syftet med indelningen är att ge en rationell förvaltning och en rättvis fördelning av drift och underhåll inom orten.

11 Exempel på bidragsgivningen och/ eller annat stöd

För att studera om bidragsnivåerna ligger på rätt nivå hade det varit bra med en nationell jämförelse. Några sådana uppgifter har dock inte funnits. Detta beror troligen på att kommunernas bidragsgivning ser väldigt olika ut. Vissa ger ett procentuellt bidrag i förhållande till statsbidraget och vissa ger ett meterpris beroende på vägtyp, bredd mm. Som jämförelse har därför grannkommunernas bidragsgivning studerats. Nedan redovisas också exempel på kommuner som ger andra typer av bidrag.



Figur 9. Polisvägen, Höllviken, centrumgata som sköts av Höllviken nr 5 samfällighetsförening.

11.1 Trelleborg

Trelleborgs kommun betalar ut 20 % på det totala beloppet som Trafikverket beviljar.

11.2 Svedala

Kommunalt vägbidrag utgår till statsberättigad väg med 60 % av skillnaden mellan faktisk skötselkostnad och statligt bidrag. Dock högst 24 % av den av Trafikverket beräknade skötselkostnaden.

För vägar utan statligt bidrag utgår kommunalt bidrag med högst 65 % av kommunen beräknad skötselkostnad.

Godkända kostnader för kommunalt bidrag är skötselkostnader av vägbana, diken och vägtrummor samt försäkring. Bidrag för brorestaurering behandlas vid varje tillfälle efter ansökan. För de enskilda vägar som har bidrag och som inte själv sköter snöröjningen reduceras det kommunala bidraget med 50 % av vinterbidraget. Halkbekämpning utförs ej av kommunen.

I de flesta fall äger kommunen gatubelysningen. För övriga som har gatubelysning utgår ej kommunalt bidrag, ej heller för administration, möten, arvoden för ledamöter och dylikt. Föreningar inom statsplanelagt område kan ej söka bidrag, vilket är reglerat i exploateringsavtalen.

11.3 Malmö

Malmö stad håller också på att ta fram riktlinjer rörande sina vägföreningar. Kommunen har mestadels äldre föreningar med grusvägar även om en del på senare år har valt att asfaltera. (Av totalt 21800 m vägförening så är ca 8000 m asfalterade.) I dag finns det 27 st föreningar varav 6 st har både kommunalt och statligt bidrag. Det kommunala bidraget är 7,90 kr/metern och utöver det står Malmö Stad även för hyvlingen som utförs vår och höst.

11.4 Exempel på belysningsbidrag, Falköping

Falköpings kommun betalar ut bidrag till nyanläggning och drift av vägbelysningsanläggningar utanför detaljplanerat område. För att bidrag ska beviljas krävs att tätare bebyggelse har uppstått, att en belysningsförening eller en annan förening bildats för att ha hand om drift och skötsel av anläggningen.

Kommunalt bidrag till nyanläggning erhålls efter prövning i varje särskilt fall och i mån av tillgång till medel med 75 % av redovisad nyanläggningskostnad, dock högst med 3 000 kronor per ljuspunkt. För resterande del av kostnaden svarar föreningen.

Till driftskostnaderna utbetalas 400 kronor per ljuspunkt och år. Om anläggningen inte sköts på ett tillfredsställande sätt kan driftsbidraget dras in.

11.5 Exempel på bidrag för grönytor, lekplatser och administration, Båstad

Båstads kommun håller på att se över sina Normer för kommunalt underhållsbidrag till enskilda väghållare. Gällande regler antogs 1995. Anpassning av normerna kommer att ske i två steg. Det första skedet berör enbart de enskilda väghållare som finns utom planlagt område, där man justerar tidsgränserna för den ekonomiska redovisningen som ligger till grund för bidragsgivningen.

Bidrag ges för vägar och allmän plats (grönområde) inom byggnadsplaneområde med permanentboende.

Vägar med statsbidrag	4.97 kronor/m väg
Vägar utan statsbidrag	8.28 kronor/m väg.
GC-vägar	0.85 kronor/m väg.
Allmän platsmark	0.85 kr/m ² finplanerad gräsyta som regelbundet klipps och 0.18 kr/m ² grovplanerad gräsyta som klipps i mindre omfattning.
Lekplats	1 656 kr/st

Administration	615 kronor samt 18 kronor/medlem
----------------	----------------------------------

Tabell 7. Bidragsbelopp, Båstads kommun.

För vägar och allmän plats (grönområde) inom byggnadsplaneområde med fritidsboende är bidragsnivåerna för vägarna lägre.

11.6 Exempel på bidrag, Ängelholm

Ängelholm har historiskt gett ganska generösa bidrag. Idag ges bidrag för vägar, gång- och cykelvägar inom tätbebyggt område, grönområde och lekplatser. Bidragen baseras på Trafikverkets klassificering och teoretiskt beräknade driftskostnader, inklusive indexuppräknig. I bilaga 6.4 redovisas Ängelholms kommuns Bestämmelser för kommunalt bidrag till enskild väghållning.

Vägar med statsbidrag	Skillnaden mellan statligt bidrag och teoretiskt beräknade driftskostnaden
Vägar utan statsbidrag	100 %
GC-vägar inom tätbebyggt område	70 % (av medelvärdet för grusväg i lägsta trafikklassen)
Grönområde	1,65 kr/ kvm
Lekplats, stor	2 500 kr/st
Liten	1 950 kr/st

Tabell 8. Ängelholms kommuns bidragsbelopp.

12 Förslag till nya bidragsregler och annat ekonomiskt stöd

12.1 Årligt driftbidrag

Vid framtagningen av nya bidragsregler bör man fasa ut bidraget för körbara gång- och cykelvägar, eftersom det inte är tillåtet för exempelvis sopbilar, posten med flera att köra på gång- och cykelvägar utan dispens. Av trafiksäkerhets- och trygghetskäl bör den typen av dispenser minimeras. Bidrag bör dock övervägas för huvudcykelstråk inom områdena. Stor efterfrågan finns också för skötsel av lekplatser och grönområden. Vad gäller nivån på bidrag bör man beakta hur området nyttjas d v s den allmänna nyttan av vägen/området. Genom att ställa krav kan också service inom områdena förbättras, det kan till exempel gälla tillgång till lekplats.

Vid framtagande av förslaget har även bidrag för grönytor/parkmark och lekplatser studerats. Ett alternativ skulle kunna vara att ge bidrag till skötsel av grönytor oberoende av standard t ex finklippt gräsmatta eller naturmark i likhet med bidragen för vägarna där samfälligheterna har möjlighet att besluta om ambitionsnivån. På så sätt minimeras kommunens behov av att genomföra mätning av bidragsberättigat område uppdelat per kategori för att kunna ge bidrag. Antas att bidrag ges till ca 35 km huvudcykelstråk med ett bidrag på 3 kr/m och att ca 100 lekplatser ges ett bidrag på 1500 kr/st skulle kommunens kostnad öka med ca 700 000 kr (jfr idag). Om man även skulle ge bidrag till grönytor, överslagsmässigt 465 000 kvm, med ett bidrag på 1,5 kr/kvm ökar kostnaderna ytterligare med ca 700 000 kr. Få kommuner ger idag bidrag för grönytor och kostnaderna är relativt höga.

För att uppmuntra till en hög säkerhetsnivå på lekplatserna kan ett billigare alternativ vara att ge bidrag för godkända säkerhetsbesiktningar. I bidragsreglerna bör man överväga om det finns behov av ytterligare begränsningar, t ex avstånd mellan lekplatser, antal per förening eller innehållet på lekplatsen.

I tabell 9 redovisas ett förslag till nya bidragsnivåer för Vellinge kommun. Förslaget innebär att befintliga bidragsnivåer indexregleras med samma indexkategori som används vid kommunens entreprenad för skötsel av hårda ytor (entreprenadindex E84 med ett vägt värde mellan littera 116 (20 %) och 6011 (80 %)). Totalt beräknas kommunens kostnad för bidragen öka med till 1,65 miljoner kr, d v s öka med ca 150 000 kr (4,3 %). En mängd varianter finns naturligtvis på detta om man vill nå en högre eller lägre budgetram. De nya bidragsbeloppen föreslås indexregleras varje år för att undvika att det går många år mellan justeringarna. Föreningarnas kostnader för drift och underhåll varierar över tiden. Det bedöms även underlätta kommunens hantering eftersom man annars bör ompröva beloppen årligen.

Inkluderas även bidrag för godkända säkerhetsbesiktigade lekplatser ökar kostnaden med ca 60 000 kr. Bidragsnivån motsvarar ungefär halva kostnaden för besiktningen.

Steg 1 (1,65 milj, ökning med 150 000 kr)		Befintliga kr/m väg	Förslag Kr/m väg
Samfällighetsförening inom planlagt eller tätbebyggt område	vägbredd < 6 m vägbredd > 6 m	6:50 9:65	6:80 10:05
Samfällighetsförening utanför planlagt eller tätbebyggt område	hög utnyttjandegrad låg utnyttjandegrad	4:65 3:90	4:85 4:05
Samfällighetsförening o.d. för körbara gång- och cykelvägar		3:00	3:15
Enskilda utfartsvägar bidrag för längd utöver de första 200 meterna		3:00	3:15
Steg 2 (60 000 kr)			
Säkerhetsbesiktigade lekplatser			600 kr/plats
Steg 3 (1,4 milj kr)			
Huvudcykelstråk			3:00
Lekplatser			1 500 kr/st
Grönytor			1,5 kr/kvm

Tabell 9. Förslag till nya kommunala bidragsbelopp.

Införandetakten och ambitionsnivån vad gäller ökningen av de årliga driftbidragen prövas i kommunens budgetprocess. Förslagen ovan kan ses som en trappa, steg 1 bidragen indexregleras, steg 2 bidrag ges till säkerhetsbesiktning av lekplatser, steg 3 bidrag till grönytor.

12.2 Extra bidrag i samband med större investeringar

Förutom det årliga driftbidraget föreslås det att man ska öppna för samfällighetsföreningar att ansöka om extra bidrag för större ombyggnader eller nyinvesteringar t ex utbyggnad av dagvattensystem, skydd mot högt grundvatten, broförestärkningar, utbyggnad av nya sammanlänkande cykelvägar. Kostnader för omasfaltering eller rensning av diken föreslås inte vara bidragsberättigat. Det föreslås vidare att kostnaderna för arbetena bör överstiga 100 000 kr för att ansökan ska prövas. Bidragen kan vara i form av bidrag, att kommunen gör borgensåtagande eller att kommunen står för ombyggnaden och anläggningen därefter överläts till samfällighetsföreningen. För kommuner finns det inte möjlighet att låna ut pengar till samfällighetsföreningarna.

12.3 Bidrag för renovering av lekplatser

Lekplatsbidraget för renovering av lekplatser (byte av utrustning) föreslås också finnas kvar, men ökas och kunna sökas utan begränsningen på 100 000 kr som föreslås i avsnitt 12.2. Definitionen på liten och stor lekplats föreslås ändras till aktivitetsplats med minst 4 aktiviteter i syfte att stimulera en variation av lekutrustning både vad avser karaktär (prefabricerad lekredskap kontra naturlekplats) och att kunna attrahera olika åldersgrupper. Vid beslut om bidragsnivån bör man även beakta att en säkerhetsbesiktning i snitt för kommunen idag (2012) kostar ca 1 350 kr/ lekplats.

Bidrag föreslås lämnas om minst 4 ”aktiviteter” byts ut eller nyanläggs, för hälften av materialkostnaderna exklusive moms, dock högst 40 000 kr (idag 21 000 kr). Bidrag föreslås betalas ut när kostnaderna har redovisats och säkerhetsbesiktningen är genomförd.

12.4 Bidrag till hundlatriner

På försök föreslås kommunen ge bidrag till uppsättning av hundlatriner. Kommunen föreslås bidra med hälften av kostnaden för inköp och uppsättning av latrinerna. Kostnaden för inköp och uppsättning beroende på antal och placering beräknas kosta omkring 3000-6000 kr exklusive moms. Samfällighetsföreningar kommer då få stå för tömningarna som beräknas kosta 3500-8000 kr exklusive moms beroende på tömningsbehov och placering. Efter två år föreslås bidraget utvärderas.

12.5 Dagvattenutbyggnad

För att klara omhändertagande av dagvatten för framtida behov behövs det en omfattande utbyggnad av anläggningar. Dessa kan med fördel anpassas efter behov och förutsättningar. Inom vissa områden kommer det att bli nödvändigt med en konventionell dagvattenhantering medan inom andra områden kan man avpassa behovet efter möjligheter till lokala lösningar för fördröjning och infiltration.

Grundvattenhantering inom Höllviken och Skanör-Falsterbo kommer att få en avgörande betydelse för möjligheterna att skydda den befintliga bebyggelsen. En havsvattenhöjning om en meter kommer att innebära att grundvattennivån kommer att stiga i motsvarande grad. Utan en effektiv dränering kommer därför risken för vattenskador genom grundvattenuppträngning inom befintlig bebyggelse att bli överhängande. Denna dränering ska då också ha som syfte att hålla grundvattnet på en sådan nivå att ett effektivt uppsamlingsmagasin skapas mellan markytan och grundvattennivån för uppsamling av regnvatten.

En så omfattande utbyggnad som behövs för att klara dessa klimatförutsättningar kommer att kräva stora ekonomiska resurser. Den mest sannolika finansieringsformen torde vara genom avgifter enligt vattentjänstlagen, men även andra finansieringsmöjligheter skall beaktas. Detta redovisas utförligare i dagvattenutredningen som tas fram parallellt med denna rapport.

12.6 Belysning

Belysningen föreslås även fortsättningsvis ägas och förvaltas av kommunen inom samfällighetsföreningarna. Att överlåta belysningsanläggningarna skulle dels innebära att nya lantmäteriförrättningar behövs och dels kostnader för kommunen att koppla bort/om befintlig belysning samt en eventuell upprustning. Detta bedöms inte uppvägas av driftskostnaden under en 20-årsperiod.

I belysningsplanen som tas fram parallellt med denna utredning diskuteras prioriterade stråk, belysningsarmaturer mm. Om ambitionsnivån för belysning ska höjas, kommer det att medföra ökade investeringskostnader men även drift- och underhållsbudgeten bör höjas. Kostnaderna belastar kommunen d v s skattefinansieras.

12.7 Hängavtal och skötselavtal

Om kommunens entreprenörer accepterar det, kan man erbjuda samfälligheter att få t ex asfalteringar till samma pris som kommunen har. Idag finns ett sådant hängavtal vad gäller asfaltsupphandlingen. Liknande avtal skulle kunna undersökas vad gäller t ex vinterskötsel och säkerhetsbesiktningar av lekplatser.

En annan möjlighet är att kommunen och samfällighetsföreningen skriver avtal om en viss tjänst t ex vinterväghållning. Med hänsyn till att kommunens verksamhet är entreprenadiserad bedöms detta dock inte vara aktuellt.

Att skriva nya skötselavtal likt de befintliga 25 års-avtal för grönytor bör undvikas. I första hand bör huvudmannskapet regleras i detaljplan. För de områden där avtal redan finns bör en förlängning övervägas om detaljplanen för området inte planeras att omarbetas.

Kommunen får ibland frågor om att koppla belysning för exempelvis områdesskyltar eller effektbelysning till kommunens anläggning. Detta är ej möjligt eftersom kommunen inte får sälja förbrukning och abonnemang vidare till kund/samfällighetsförening.

13 Ökad service

Ökad service kan ges till samfällighetsföreningarna genom t ex ökad samverkan, bättre bemötande, utbildning och uppmuntransinsatser.

13.1 Ökad samverkan

Ökad samverkan kan göras i olika form. Nedan ges några exempel.

Kommunen kan arbeta för att det **informationsmaterial** man tar fram även kan utnyttjas av samfälligheterna. Idag finns möjlighet att ladda ner t ex skrifter som ”Information till fastighetsägare om deras skyldigheter att klippa häckar och träd” och grävbestämmelser från kommunens hemsida.

Kommunen skulle också kunna vara en motor för att **samverkansgrupper** skapas. Genom att styrelseledamöter träffar andra styrelseledamöter har man möjlighet att diskutera hur man har löst olika problem som har uppkommit och därmed delge varandra erfarenheter och stöd. Grupperna som skapas kan t ex vara en Höllviken-grupp, en landsbygdsgrupp osv. Genom sammangående kan föreningarna få sådan väglängd att kriterierna för statliga bidrag uppfylls.

En idé om att kommunen betalar **medlemskap i REV** (riksförbundet för enskilda vägar) för kommunens alla bidragsberättigade samfälligheter har kommit in. Genom medlemskapet får föreningarna försäkringsskydd och tillgång till rådgivning mm. Genom ett avtal med REV skulle kommunen som motkrav kunna ställa krav på t ex kostnadsfria kurser för kommunens samfällighetsföreningar. Kostnaden för samarbetet med REV har beräknats till ca 90-100 000 kr. Det är dock tveksamt om REV-idén följer kommunallagen och likabehandlingsprincipen. Ett alternativ kan vara att kommunen ger bidrag för medlemskap i REV eller likvärdiga organisationer. Former för eventuellt samarbete bör utredas ytterligare. Alternativet kan kombineras med bidraget för godkända säkerhetsbesiktigade lekplatser, se avsnitt 12.1 Årligt driftbidrag. Förslagsvis bör driftbidraget till enskilda utfartsvägar indexregleras då dessa vägar inte bedöms ha så stor nytta av ett medlemskap i REV.

Ibland efterfrågar samfällighetsföreningarna underlag från kommunen. Det kan t ex gälla **beviljade bygglov** som kan påverka debiteringarna och transporter på det enskilda vägnätet. Ett förslag kan vara att mer rutinmässigt skicka större beviljade bygglov rutinmässigt till samfälligheterna.

Kommunen bör också eftersträva att ha så **få undantag** som möjligt. Exempelvis bör uppsättning och underhållet av gatunamnsskyltar och de lokala trafikföreskrifterna följa vägmärkesförordningens principer (jfr avsnitt 7.2.2, 7.2.3).

13.2 Bemötande

Samfällighetsföreningar har önskat **en kontaktperson** på kommunen för samfällighetsfrågor. Idén kräver ökade personella resurser. Exempel på arbetsuppgifter kan vara bidragsgivning, vara rådgivare? Jämför energirådgivare/ konsumentvägledare (under-

hållsfrågor) men också förmedla kontakter inom kommunen, hålla i samverkansträffar, vara kommunens representant där kommunen är fastistighets-/markägare. Kontaktpersonen skulle också kunna stödja föreningarna i att skapa effektivare drift- och underhåll av gator och grönområden genom exempelvis ökad samverkan eller hjälpa till att undersöka möjligheter att söka t ex EU-bidrag. Att inrätta en ny tjänst för att bland annat stödja samfällighetsföreningar bedöms kosta ca 600 000-700 000 kr/år och bör skattefinansieras. Om REV-alternativet ovan väljs kan funktionen som en kontaktperson kombineras med någon befintlig eller ny tjänst, kostnaden beräknas till ca 150 000 kr.

Representanter från kommunen (tjänstemän och politiker) möter ofta vägsamfällighetsföreningarna. När denna utredning är slutförd bör man **sprida kommunens nya synsätt inom organisationen**, så att bemötandet blir gott och entydigt.

Kommunens synsätt på parkering bör utredas vidare för att tydliggöra kommunens **policy för parkering inom vägsamfällighetsföreningar** (parkeringsförbud, parkeringsövervakning, parkeringsnorm.)

13.3 Utbildningsinsatser

Kommunen skulle kunna hjälpa till att **informera om olika befintliga utbildningar** t ex REV:s utbildningar. Kommunen skulle också kunna komplettera REV:s utbildningar genom att till exempel anordna **tematräffar** om lekplatser, dagvatten, trafik osv. Detta arbete görs redan idag, exempelvis finns visst nedladdningsbart material på kommunens hemsida och samfällighetsföreningarna bjöds in under mitten av 2000-talet till informationsmöte där REV och NTF medverkade. Om man önskar genomföra 1-2 nya tematräffar eller utbildningar/år, bedöms det kunna genomföras inom befintlig organisation. Idag finns dock ingen budget för sådana aktiviteter. Ett förslag kan vara att avsätta 100 000 kr/ år för tematräffar och informationsmaterial.

För att informera husköpare om vad det innebär att bo i ett vägföreningsområde kan man ta fram **informationsmaterial** som t ex mäklare eller vägsamfällighetsföreningarna kan använda och/eller hålla en **informationskväll för mäklare**. Detta kan även tas fram för andra målgrupper.

13.4 Uppmuntran

För att uppmuntra föreningarna och styrelseledamöterna kan kommunen inrätta ett pris för **bästa samfällighetsförening** i kommunen, likt t ex kulturpriset och stadsbildspriset. Syftet skulle vara att lyfta föreningarna och sprida goda exempel. Nomineringen bör vara öppen för allmänheten men idén bedöms vara svår att genomföra (vilka kriterier ska ligga till grund?). Priset kan vara äran likt stadsbildspriset eller innebära någon form av ekonomisk vinst.

14 Summering

Sammanfattningsvis kan 3 huvudstrategier ses för det befintliga enskilda vägnätet.

Alternativ 1: Kommunen tar över huvudmannskapet för allmänna platser

- 1a överallt
- 1b i vissa fall exempelvis i samband med dagvattenutbyggnad.

Det omvända att omvandla kommunalt huvudmannskap till enskilt bedöms inte juridiskt hållbart.

Alternativ 2: Kommunen tar över skötseln för de samfällighetsföreningar som så önskar genom avtal, men fortsatt enskilt huvudmannskap för allmänna platser

- 2a all skötsel
- 2b grönområde.

Alternativ 3: Bidragen förändras

- 3a indexreglerade årliga driftbidrag och nytt lekplatsbidrag
- 3b REV-alternativet
- 3c extra bidrag vid stora ombyggnader, ex dagvattenutbyggnader eller lekplatsombyggnader. Bidragen kan vara i form av bidrag, borgensåtagande eller att kommunen står för ombyggnaden.

I alternativ 3 kan alternativen kombineras med ytterligare stödåtgärder t ex fler hängavtal.

Dagvattenanläggningar kan bli erforderliga för att skydda befintlig bebyggelse i framtiden i delar av kommunen. Det troliga är att fastighetsägarna får stå för ombyggnadskostnaden.

I vissa fall kan kommunen komma att tvinga fram utbyggnaden. Den mest sannolika finansieringsformen torde vara genom avgifter enligt vattentjänstlagen, men även andra finansieringsmöjligheter ska beaktas. Detta redovisas utförligare i dagvattenutredningen som tas fram parallellt med denna rapport.

I alternativ 1 och 2 minskar närdemokratin när kommunen tar över huvudmannskapet eller skötseln genom avtal. Ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöms alternativ 3 vara mest fördelaktigt då det sker relativt få olyckor inom samfällighetsföreningarna och att man har en hög ambitionsnivå för snö- och halkbekämpning. I tabell 10 beskrivs de ekonomiska konsekvenserna. I alternativ 3b får alla samfällighetsföreningar jämfört med alternativ 3a ett försäkringsskydd vilket minskar de ekonomiska riskerna för samfällighetsföreningarna och enskilda styrelseledamöter.

	Alt. 1 Kommunen tar över huvudmannskapet för allmänna platser		Alt. 2 Kommunen tar över skötseln genom avtal		Alt. 3 Bidragen förändras		
	<i>1a Överallt</i>	<i>1b I vissa fall</i>	<i>2a All skötsel</i>	<i>2b Grön-område</i>	<i>3a Årliga driftbidrag och nytt lekplats-bidrag</i>	<i>3b REV-alternativet</i>	<i>3c Extra bidrag vid stora ombyggnader</i>
Konsekvenser för den enskilde	Engångskostnad för upprustning till kommunal standard, 0-2 milj kr/fastighet		Eventuell kostnadsförändring beroende på tidigare ambitionsnivå inom samfälligheten		I huvudsak minskade eller oförändrade kostnader	I huvudsak minskade eller oförändrade kostnader	Engångskostnad vid investeringen
Konsekvenser för samfällighetsföreningen	Statsbidraget upphör, 0,5 milj kr	Statsbidraget minskar	Statsbidraget oförändrat		Statsbidraget oförändrat	Statsbidraget oförändrat	Statsbidraget oförändrat
Konsekvenser för kommunen	Driftskostnaden ökar, ca 35 milj kr/ år. Bidraget på 1,5 milj kr/år till samfällighetsföreningarna sparas in.	Minskade kostnader för bidrag. Driftskostnaden ökar.	Ökade driftskostnader.		Ökade årliga bidragskostnader. Gator och vägar + 150 kkr/år. Lekplatser 60 000 kr/år. Service och utbildning 700 kkr/år.	Samarbetet med REV har beräknats till ca 90-100 kkr/år, ökad service 150 kkr/år	Engångskostnad vid investeringen
Övriga konsekvenser	Fritidsboende betalar inte någon andel av driften						
Summa kostnader, milj kr/år	35		5-35		0,9	0,3	

Tabell 10. Summering.

15 Förslag till fortsatt arbete

Alternativ 3 bedöms vara det billigaste alternativet som också ger en stor handlingsfrihet för kommunen i framtiden. Flexibiliteten bedöms vara viktig med hänsyn till dagvattenproblematiken och andra förändringar som t ex den statliga utredningen kan medföra. Det bedöms vara bättre att erbjuda hängavtal (alternativ 3) än att kommunen ska sköta enskilda vägar (alternativ 2).

Följande strategi föreslås för kommunens arbete med att ge ett bättre stöd till de befintliga samfällighetsföreningarna och skapa en ny praxis för nya detaljplaner:

Ekonomiskt stöd:

- Öka gatudriftbidragen, enligt REV-alternativet.
- Ge möjlighet till extra bidrag vid stora ombyggnader, t ex dagvattenutbyggnader. Bidragen kan vara i form av bidrag, borgensåtagande eller att kommunen står för ombyggnaden.
- Öka bidragen för renovering/utbyggnad av lekplats/aktivitetsplats.
- Skapa ett nytt driftbidrag till säkerhetsgodkända lekplatser.
- Inför försök med bidrag till uppsättning av hundlatriner.
- Erbjud fler hängavtal.
- Fokusera på samhällsservice t ex renhållningsfordon genom att ställa krav på genomförd byggnadsplan/fastighetsreglering i samband med bidrag för standardhöjningar och bygglov.
- Eventuella övertagande bör ske i en långsam takt med fokus på dagvattenfrågorna.

Ökad service:

- Förstärk resurserna på tekniska enheten så att servicen till samfällighetsföreningarna kan öka genom bättre bemötande och ökat informationsutbyte.
- Starta ett ökat samarbete med REV.

Kommunens fortsatta planarbete:

- Dela huvudmannskapet i nya detaljplaner enligt praxis i området och enligt principen att huvudstråk, större parkytor och lekplatser får ett kommunalt huvudmannskap och att bostadsgator och närlekplatser får enskilt huvudmannskap.
- De befintliga 25-årsavtalen bör på sikt upphöra och ersättas med nya detaljplaner med delat huvudmannskap.

Övrigt utredningsarbete och andra förändringar:

- Fortsätt arbetet med dagvattenutbyggnaden enligt dagvattenutredningen.
- Förbättra och modernisera belysningen enligt belysningsplanen.
- Ta fram en lekplatsutredning med syfte att skapa lek- och aktivitetsplatser i området där det idag saknas.
- Ta fram en parkeringsstrategi.
- Följ de statliga utredningarna.

Innan beslut tas föreslås att kommunen informerar och för dialog om utredning med samfällighetsföreningarna och eventuellt de andra aktörerna så som REV, villaägarnas riksförbund, Lantmäteriet, Länsstyrelsen och Trafikverket. Dialogen kan bedrivas som en informationskväll där utredningen presenteras och informationstillfället kombineras med något kunskapsgivande t ex information om grävbestämmelser och/eller träd.

Under dialogskedet bör man uppmuntra deltagarna att prioritera bland de förslag som har diskuterats i denna rapport.

Införandet av det ekonomiska stödet och servicen föreslås ske etappvis för att kunna följa upp bland annat de ekonomiska konsekvenserna. Taktiken för införandet beslutas i kommunens budgetprocess.

16 Källor

Rapporter:

Bestämmelser för kommunalt bidrag till enskild väghållning,

Ängelholms kommun, 2010

Här slutar allmän väg, *Sveriges kommuner och landsting, 2007*

Rättstillämpning av huvudmannaskap i detaljplaner, *Lantmäteriverket, Rapport 2008:6*

Väghållningens juridik, *Sveriges kommuner och landsting, 2005.*

Hemsidor:

www.boverket.se

www.bastad.se

www.falkoping.se

www.riksrev.se

www.svedala.se

www.trafikverket.se

www.trelleborg.se

Kontakter:

Bengt Ericsson, f d anställd Vellinge kommun

Germund Persson, Sveriges kommuner och landsting

Lars Ahlman, Sveriges kommuner och landsting

Martin Ahlman, Malmö stad

Paul Lyckander, Trafikverket

Lars-Gunnar Ludvigsson, Ängelholms kommun

Samfällighetsföreningar inom kommunen