

Analys och kommentarer till Tjänsteutlåtande 2019-04-30 projekt ”Våra vägar i Leksand” med bilagor samt till ”Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar”

(Kursiv stil = citat ur Tjänsteutlåtande och Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar)

KF:s beslut 19 sep 2016, § 83 innebär att ägaransvaret, främst avseende investeringar, för de enskilda vägarna i Leksand, klargörs och främjas. Avsikten med beslutet är att klara behovet av **investeringar** (ca 5-10 miljoner kronor/år) för de enskilda vägarna.

Enligt beslut i KS den 22 maj 2017, § 71 erbjuder kommunen skötsel av enskilda vägar till fast boende där avtal har tecknats med väghållningsorganisation senast 31 december 2019. Beslutet har inte vunnit laga kraft då det är föremål för överklagande och prövningstillstånd har beviljats av Kammarrätten.

De två besluten medför enligt Kommunen ett gemensamt ansvar för väghållningen. men det innebär också ett tudelat ansvar för de enskilda vägarna i byarna, där kommunen i fortsättningen ska ansvara för den löpande driften, medan byarna ska ansvara för nödvändiga upprustningar. Svåra gränsdragningsfrågor mellan ansvarsområdena kan förutses.

Sammanfattning

Vi konstaterar att inget nämns om **Avtalsinnehåll** i förslaget. Byarna har efterlyst vad avtalen kommer att innehålla under lång tid! I förslaget anges på bild vid ”**Avtal**” - Ansvar, rättigheter & skyldigheter, omfattning, - Stöd i form av: skötsel / bidrag, - Investeringar (t ex upprustning), - Statsbidrag. Detta är viktiga punkter för byarna att ta ställning till i synnerhet när det som i detta fall föreligger ett tudelat ansvar för väghållningen både vad gäller utförande och skadeståndsansvar! Efter genomgång av föreliggande förslag känns det än mer angeläget att ta del av förslag till avtal mellan byarna och Kommunen!

Mål med det kommunala stödet

Mål med det kommunala stödet är att

- *Få bättre vägar i Leksand genom långsiktigt hållbar förvaltning av enskilda vägar med kommunalt engagemang och ökat ansvarstagande från vägs ägare*

Vad avser Kommunen med begreppet ”vägs ägare”? Av information som skickats ut till hushållen i Leksand framgår att kommunen menar att de enskilda vägarna ägs av fastighetsägare som har nytta av vägen. Detta är dock inte korrekt! Innan en samfällighet bildats är fastighetsägarna, av naturliga skäl, inte ens delägare i samfälligheten, delägare i vägen blir de aldrig! Det är redan idag i stort sett alltid en samfällighet som äger vägarna (oftast inte en GA utan en **marksamfällighet**), endast undantagsfall ligger vägen på privat mark. Det väsentliga är alltså inte fastighetsägarna utan vägorganisationen oavsett vilken form den har, GA eller ideell förening. Det är vägorganisationen som beslutar om vägarna och säkrar finansiering och tar ansvar för de enskilda vägnas upprustning.

Bakgrund - ”Våra vägar i Leksand”

”Leksands är idag en av de kommuner i landet som ger mest stöd till enskilda vägar”

Att Leksand idag är en av de kommuner i landet som ger mest stöd till enskilda vägar beror till stor del på att det finns så många enskilda vägar i kommunen och att de till övervägande

delen är belägna i alla Leksands ca 90 byar. På få andra ställen i landet kan man finna denna by- och vägstruktur där byarna utgör små ”tätorter”!

”Det finns i nuläget inga avtal eller annan klart uttalad överenskommelse med de olika väghållningsorganisationerna som reglerar kommunens åtagande, ansvar, rättigheter, skyldigheter, hantering av statsbidraget mm.”

Eftersom beslutet att överta väghållningen från byarna 1972 var ett ensidigt beslut från Kommunens sida, som inte byggde på vare sig avtal eller överenskommelser, borde bestämmelserna i Väglagen vara vägledande för den kommunala väghållningen: ”Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.” (VL § 26)

Vägföreningarna slutade att fungera

Att vägföreningarna slutade att fungera, var ju en konsekvens av att Kommunen övertog väghållningsansvaret. Huruvida vägföreningarna är ”sovande” eller döda kan ju diskuteras.

Nya enskilda vägar tillkommer.

Detta förutskickades även i 1972 års beslut där man talar om både **nyanläggning** och **upprustning**.

Särskilda bidrag till vägbeläggning

Inga kommentarer just nu.

Problematik med nuvarande väghållning

”Där det inte finns fungerande väghållningsorganisation blir det problem med finansieringen av nödvändiga investerings- och förbättringsarbeten. Om inte mer investeringsmedel tillförs kommer standarden på vägar successivt försämrats.”

Sedan 1973 är det Kommunen som varit ”väghållningsorganisation”. Vad gäller finansieringen finns andra alternativ än det oekonomiska och ineffektiva att lägga tillbaka ansvaret på byarna. Byarna har tidigare förordat en finansiering via skattsedeln med ca 20 öre/skattekrona, vilket uppfattas som mest rättvist då både bybor och tätortsbor, är med och solidariskt betalar för alla vägar. Att Kommunen skulle vara förhindrad att investera i byvägarna av formella skäl stämmer inte eftersom Kommunen 1972 fattade beslut om övertagande av väghållningen och där även investeringar ingår. Beslutet 1972 överklagades inte och vann därför laga kraft och det gäller fortfarande. Vad gäller de fritidsboende så betalar de genom Fastighetsavgiften idag ca 16 milj till Leksands kommun utan att i övrigt, i någon högre grad, belasta Kommunen.

”Boende utmed enskild väg har ofta inte kännedom om vem som äger vägen och därmed vem som har det yttersta ansvaret för väghållningen.”

Eftersom Kommunen har ansvaret för väghållningen genom 1972 års beslut så upplevs det nog inte som intressant vem som äger vägen. Man kan fråga sig om intresset skulle vara större om en samfällighetsförening tillsammans med Kommunen svarar för väghållningen?

”Svårt för kommunen att föra dialog med vägs ägare när motpart saknas.”

Kommunen har en gång tagit ifrån byarna ansvaret för vägarna varför behovet av dialog torde vara begränsat.

”Många av de vägar kommunen sköter är inte byggda för dagens trafikmängd och belastning. En del är inte alls byggda utan ”bara blivit” väg.”

Eftersom Kommunen är väghållare enligt 1972 års beslut har man ansvaret för att ”Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.”

Nytt kommunalt beslut

”19 september 2016 beslutade kommunfullmäktige att ägaransvaret, främst avseende investeringar, för de enskilda vägarna i Leksands kommun, klargörs och främjas.”

Vi får se om beslutet anses utgöra laglig grund för ett antal senare beslut i KS om de enskilda vägarna; process pågår i Kammarrätten.

Beskrivning av ärendet

”Att utforma ett enkelt och tydligt regelverk innebär utmaningar och ställningstaganden. Inte minst utifrån avsikter, ståndpunkter, förväntningar mm från såväl kommunmedborgare som politiker och tjänstemän.”

Även de fritidsboende kan ha ståndpunkter och förväntningar! Om begreppet kommunmedlemmar används istället kan även de fritidsboende känna att de är välkomna med ståndpunkter och att ha förväntningar.

I övrigt inga kommentarer just nu.

Förslag till beslut

1. *”Att anta förslag till regler för kommunalt stöd till enskilda vägar.”*

Se kommentarer under avsnittet, sid 4 ff.

2. *”Med ändring av tidigare beslut (Ks 17-05-22 §71 punkt 2 och 3) sätta tiden för att skriva avtal med kommunen till 1 september 2020 eller snarast efter att väghållningsorganisation finns.”*

Vi efterlyser fortfarande **avtalstexten**. Vi ifrågasätter tidsgränsen som den är satt. Ingen kan veta i förväg när gränsen infaller; den är ju beroende av när en väghållningsorganisation är klar och det kan bli både före och efter den 1 sep 2020. Skriv då hellre ”snarast efter att en väghållningsorganisation finns” så slipper man fundera på vilken betydelse 1 sep 2020 har i sammanhanget.

3. *”Resultat av klassificering av vägtyper i enlighet med 2.1 i regelverket skall redovisas till KS senast januari 2020”*

Vad innebär detta? Innebär det att beslut om kategorisering av vägarna ska tas innan beslutsfattarna vet vad den föreslagna begränsningen av den kommunala vägskötseln innebär? Det finns ju ingen uppgift överhuvudtaget om hur många och hur långa vägsträckor det gäller och i vilka byar sådana vägar finns, som skulle tillhöra kategori B!

Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar

Grundförutsättningar

Inga kommentarer just nu

1.1 Vägstandard

Här räknas i 6 punkter kraven upp, med bara icke mätbara beskrivningar.

1. *”Väggropp med **god bärighet** för åretruntbruk och vägens dimensionerande trafik.*
2. *Slitlager, grus- eller asfaltbeläggning med **god funktion** anpassad till vägens bärighet och dimensionerande trafik.*
3. **God dränering** och avvattnings av väggroppen. Diken och trummor ska vara anpassade efter vägens behov (vägtrumma genom väg minst 300 mm, sidotrumma minst 200 mm).
4. *Körbanan ska ha en bredd som medger **god framkomlighet** och i hela sin sträckning medge rationell skötsel.*
5. **Godtagbar vändplan** eller annan vändningsmöjlighet (väghållnings-, räddnings-, renhållningsfordon etc. ska kunna vända) inom vägområdet.
6. **Vid behov** mötesplats eller annan likvärdig möjlighet till möte mellan fordon.”

Hur ska man i byarna förhålla sig till dessa obestämda beskrivningar av vägstandarderna? Vem skall tolka vad beskrivningarna betyder i praktiken? Beskrivningen måste vara entydig och baseras på någon form av mätbar standard.

1.2 Övriga förutsättningar

Inga kommentarer just nu

1.3 Besiktning

”Innan väg beviljas kommunalt stöd ska väg besiktigas och godkännas av kommunen. Väg som inte klarar besiktning ska ges möjlighet att rätta till bristerna inom en rimlig tid.”

Tjänstemännen undviker att säga vem som ska rätta till bristerna (”vägen” kan ju inte gärna göra det). I belysning av att Kommunen i snart 50 år haft det fulla ansvaret för väghållningen inklusive upprustningsbehov är denna skrivning anmärkningsvärd. Man måste överlämna vägarna i det skick, som motsvarar den vägstandard som kommunen kräver enligt regelverket, och som klarar ca 10 år för att nybildade vägorganisationer skall hinna bygga upp ett fondkapital för kommande upprustning. För byarna framstår det som självklart att Kommunen

ska åtgärda ev. fel och brister. Besiktningen bör naturligtvis utföras av en från kommunen fristående besiktningsman. Kommunen är ju ”part i målet”!

2 Verksamhetsområde (som det framgår av bilaga 1)

Många byar i östra och västra Leksand ligger utanför området för att få fortsatt kommunal skötsel, vilket skulle drabba dessa byar ofta med liten befolkning hårt, vilket vi inte tycker är acceptabelt och inte i överensstämmelse med vad Kommunen sagt tidigare om fortsatt skötsel.

2.1 Vägtyper (se också Bilaga 3 Vägtyper)

”Beroende på vägens funktion indelas enskilda vägar i ett antal vägtyper som bedöms och fastställs av kommunen.”

De enskilda vägarna föreslås indelade i kategorier, där **kategori B** är väg som ansluter till allmän väg eller till en ”uppsamlingsväg” i en by och har en längd av minst 100 m. Dessa vägar föreslås **inte** få sommarskötsel (dvs hyvling eller sladdning och dammbindning 1 – 2 gånger per år samt skötsel och utbyte av vägtrummor under väg <400 mm samt dikesslätter 1 gång per år under hösten), utan endast få vinterskötsel. Någon analys av eller uppgift om, vad förslaget innebär för enskilda byar framgår inte av förslaget. För att kunna bedöma förslaget måste byarna få uppgift om vilka vägar som skulle komma att hänföras till Kategori B om förslaget antas. Beslut ska vara välgrundade. Att redan nu, innan man vet vilka vägar eller hur många byar, som berörs verkar bakvänt! Eftersom det inte finns några ”radbyar” i Leksand (dvs där alla gårdar ligger på rad utmed en väg) så lär förslaget drabba alla byar och de flesta byvägarna skulle hamna i kategori B så vitt vi kan bedöma. Detta skulle innebära ett klart avsteg från vad byarna haft anledning att räkna med utifrån vad kommunen hittills sagt under processen och beslutet i KF den 19 sep 2016 om ägaransvaret för investeringar, nämligen att kommunen ska fortsätta som tidigare med väghållningen utom vad gäller investeringar. Det har inte talats om att byarna även skulle överta en stor del av den löpande driften och så har nog de politiker som tog beslutet 2016 inte heller tänkt att det skulle bli!

Skulle man nu fatta beslut om att indela vägarna i ett antal typer, som skulle få olika omfattning av kommunal vägskötsel, så skulle det innebära det att man beslutar om kategorisering av vägarna innan beslutsfattarna vet omfattningen av den föreslagna begränsningen av den kommunala vägskötseln! Resultat av klassificering av vägtyper skall ju enligt förslaget redovisas till KS senast januari 2020, se ovan s. 3 under Förslag till beslut.

Förslaget innehåller ytterligare en begränsning av skötseln, nämligen till vägar med minst till 100 m längd. Hur många vägar omfattas av denna begränsning? För de boende utmed sådan väg skulle det ju innebära att de inte behandlades lika med övriga boende i byn. Om förutsättningarna i övrigt för skötsel föreligger anser vi inte att denna begränsning är acceptabel. Om vägen ifråga ingår i mark- eller vägsamfällighet bör även kortare vägar än 100 m omfattas av kommunens skötsel.

3 Former för kommunalt stöd

Stöd kan ges i form av kommunal skötsel eller om väghållningsorganisation så väljer ekonomiskt bidrag.

Det är positivt och mycket viktigt att byarna kan välja mellan kommunalt utförande och ekonomiskt bidrag.

Om statligt driftbidrag utgår för väg där kommunen utför skötsel ska kommunen erhålla bidraget.

Detta kan accepteras endast om Kommunens åtagande omfattar både barmarks- och vinterskötsel, men naturligtvis inte om förslaget om Kategori B-vägar antas.

Förutom valet mellan kommunalt utförd skötsel och bidrag, vill vi också att byarna ska ha möjlighet att välja mellan kommunalt utförande av upprustningsåtgärder (utan kostnad för Kommunen) och att utföra dem i egen regi.

3.1. Kommunal skötsel

Ingen kommentar; det är, som vi uppfattar det, den skötsel av vägarna som kommunen hittills utfört sedan 1973. Om det är något som **avviker** från hittillsvarande skötsel vill vi få veta det.

3.1.1 Övriga förutsättningar

Övriga förutsättningar för kommunens skötsel är att:

✓ *prioriteringar och skötselnivå bestäms i kommunens verksamhetsplan*

Innebär det att VP:n tar över det tänkta Avtalet?

✓ *för området ordinarie driftsfordon ska kunna användas*

Ingen kommentar just nu

✓ *det finns entreprenörer i tillräcklig omfattning*

Är detta tänkt att ingå i Avtalet? Force majeure eller vad? Vi är tveksamma till denna friskrivning.

3.2 Ekonomiskt bidrag

Det kommunala bidraget utbetalas efter att handlingar enligt kapitel 4 har inkommit till kommunen.

Att hänvisa till att kommunala bidraget först betalas ut efter att man krävt in och erhållit ett flertal handlingar är helt fel väg att gå. Det utökar det kommunala mandatet samt byråkratin helt i onödan och minskar därmed effektiviteten.

3.2.1 Vägar utan statsbidrag (torde gälla i stort sett alla vägar inom byarna, eftersom kravet är ca 1 km för att få statligt bidrag)

Ingen kommentar just nu eftersom vi inte kan bedöma om bidraget skulle räcka, annat än att vi inte kan acceptera att några vägar i byarna skulle få mindre skötsel än hittills.

3.2.2 Vägar med statsbidrag

Torde gälla ett begränsat antal vägar i byarna pga begränsningen till 1 km för statsbidrag.

3.3 Extraordinära händelser

Inga kommentarer just nu

4 Ansvar för återkoppling till kommunen

Väghållningsorganisation som beviljats kommunalt stöd (skötsel eller ekonomiskt bidrag) ska årligen (senast 31 maj) till kommunen lämna

- ✓ årsmötesprotokoll
- ✓ ekonomisk redovisning
- ✓ firmatecknare, kontaktperson med aktuella kontaktuppgifter
- ✓ förändrade förutsättningar (antal fast boende, vägstandard, väglängd etc) som ligger till grund för det kommunala stödet
- ✓ redovisning av statligt driftbidrag (per vägnummer och vägdel) om det ges för väg eller del av väg som har kommunalt stöd.

Som det har framställts hittills kommer byarna att erbjudas kommunal skötsel av byvägarna under förutsättning att man skriver **Avtal** med Kommunen. Ovanstående och det följande om **Ansökan** innebär något helt annat och betydligt mer byråkratiskt och arbetskrävande för både byarna och Kommunen än att skriva på ett avtal, som löper över längre tid. Kommunen kommer ju inte att vara delägare i samfälligheterna, varför ska man då ställa krav på ekonomisk redovisning från byarna. **Avtalet** ska ju innehålla den reglering av bl a ansvar, rättigheter och skyldigheter som gäller mellan parterna.

5 Ansökan om kommunalt stöd

”Väghållningsorganisation som önskar erhålla kommunalt stöd (skötsel eller ekonomiskt bidrag) för enskilda vägar ansöker om det hos Leksands kommun. Ansökan om kommunalt stöd ska vara kommunen tillhanda senast 31 oktober (för möjlighet till stöd under innevarande år)”

Har tankar på ett Avtal övergetts? I beslut i KS den 22 maj 2017, § 71 erbjuder kommunen skötsel av enskilda vägar till fast boende där avtal har tecknats med väghållningsorganisation. Något krav på en årlig **ansökan** har det inte talats om vare sig i beslut eller i informationen till byarna. Varför denna byråkrati för att Kommunen ska fortsätta med den löpande driften och byarna för de upprustningar som kan behövas? Det kommer att kräva ytterligare ideella resurser i byarna och administrativa kostnader hos kommunen.

Bilaga 1 Verksamhetsområde

Som ovan sagts, många byar i östra och västra Leksand ligger utanför området för att få fortsatt kommunal skötsel, vilket skulle drabba dessa byar ofta med liten befolkning hårt, vilket vi inte tycker är acceptabelt och inte i överensstämmelse med vad Kommunen sagt tidigare om fortsatt skötsel.

Bilaga 2 Väghållningsorganisation

Kommentaren i denna del ägnas relativt mycket utrymme pga av dess betydelse för byarna. Grund för vårt ställningstagande vad gäller formen för väghållningsorganisationen är att vi eftersträvar **valfrihet** för byarna utifrån avsikten med beslutet den 19 sep 2016 att byarna ska stå för upprustningskostnaderna vad gäller byvägarna. Enskilda byar ska utifrån sina förutsättningar och önskemål och i enlighet med sina hävdvunna ordningar att sköta sina bygemensamma angelägenheter kunna välja mellan att låta göra en lantmäteriförrättning för

att bilda gemensamhetsanläggning och samfällighetsföreningen och den enklare och mycket billigare modellen med ideell förening. Det handlar alltså inte om synnerliga skäl [s 1 Regler ...] eller medgivande av KS [bilaga 2] utan om en **reell valfrihet** utifrån varje bys förutsättningar och önskemål. Vi vill inte att det görs våld på enskilda byars kulturella integritet genom att försöka slå in en ”fyrcantig pinne i ett runt hål”. Vi har svårt att se hur denna valfrihet skulle kunna negativt påverka vare sig Kommunens eller den enskilda byns åtagande avseende väghållningen. Det kommer att vara avtalet eller överenskommelsen som styr förhållandet mellan parterna och inte formen för den ena avtalsparten.

Att bilda en ideell förening för att driva en verksamhet av gemensamt intresse är inte främmande för byarna. I många byar finns t ex en bystuga som byn förvaltar, ofta genom en ideell förening, som finansierar verksamheten helt ideellt och på frivillig grund genom arbete och frivilliga bidrag. Detta gäller också andra gemensamma intressen som kyrkbåtar, kyrkbåtshus, magasinshärbren, tvättbryggor, majstånger, stort och smått men som sammantaget medför rätt stora kostnader att sköta. Alla bidrag till kostnaderna sker frivilligt, men uppslutningen från såväl fastboende som fritidsboende är genomgående stor.

Vad gäller byvägarna så sköttes de på motsvarande sätt i de flesta Leksandsbyarna fram till 1973 då Kommunen genom sitt beslut, av rättviseskäl (byvägarna skulle behandlas lika som gator och vägar i tätorterna), övertog väghållningen på de enskilda vägarna ute i byarna. Vi tror att man i många byar tycker att det skulle vara naturligt att på frivillig grund finansiera även den gemensamma resursen vägar i byn. Vi utgår inte heller då från att någon ska tvingas vara med. Detta är bakgrunden till synsättet att man i många byar skulle kunna sköta även vägarna på frivillig grund, i all synnerhet som kostnaderna för byarnas del skulle vara relativt begränsade.

Formellt finns inget övergripande krav från samhällets sida på formen för en vägorganisation som ska handha enskilda vägar. Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) organiserar väghållare av enskilda vägar i landet. Enligt uppgift från REV är 3 000 av deras medlemmar (= 1/4) inte lantmäteriförrättade samfällighetsföreningar utan ideella föreningar. Den fördel som brukar lyftas fram med en samfällighetsförening är att den kan ha ett förenklat förfarande hos kronofogden om någon vägrar att betala sin vägavgift. Detta ordning föreslås dock i en statlig utredning (SOU 2016:81) **upphöra**, varefter det inte kommer att bli någon skillnad i detta avseende mellan en lantmäteriförrättad samfällighetsförening och en ideell förening, dvs man måste i båda fallen få ett rättsligt utslag innan man kan begära verkställighet hos Kronofogden.

REV anser att ideella föreningar generellt inte har större eller fler problem och att en uppenbar fördel med ideell förening är att föreningen själv kan besluta om ändrade principer för hur avgifterna från medlemmarna ska fördelas.

REV stöder alla medlemmar med råd i praktiska såväl som juridiska och lantmäteritekniska frågor, vilket innebär att man som medlem får förutsättningar att ha god ordning och reda i sin verksamhet oavsett formen för väghållningsorganisationen.

Hur ställer sig då Kommunen till frågan om formen? Kommunen har under 2017 mycket tydligt deklarerat sin uppfattning i två yttranden till Förvaltningsrätten i Falun i mål 2753-17.

KS svar till Förvaltningsrätten 2017-08-28:

”Beslutet gällande avtal för fortsatt kommunalt stöd i form av vägskötsel (såsom snöröjning, grushyvlning etc.) av enskilda vägar innebär **inget krav på att det ska finnas en vägsamfällighet**. Det väsentliga är att kommunen och vägs ägare (väg- eller samfällighetsförening eller **annan form** av

väghållningsorganisation) har ett **avtal eller överenskommelse** som reglerar ”parternas ansvar och åtagande (rättigheter och skyldigheter).

Klaganden i målet skriver i sitt svarsyttrande att gemensamhetsanläggningar är nödvändiga för att det ska fungera. Kommunen har dock en annan uppfattning, som framgår nedan.

Kommunens yttrande 2017-12-05, 2.10.

Med väghållningsorganisation avses inte gemensamhetsanläggning och någon lantmäteriförrättning är således inte nödvändig för upprättandet. ... Syftet är själva avtalet samt avtalsinnehållet (...) och inte formen för den ena avtalsparten. Det är således inte korrekt uppfattat av klaganden att beslutet kräver att en vägsamfällighet bildas.

I föreliggande förslag från tjänstemännen säger de att Kommunen förordar en organisation i form av gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening. Detta stämmer uppenbarligen inte med vad Kommunen uttryckligen hävdar i sina yttranden till Förvaltningsrätten. Vi har svårt att förstå hur Kommunen kan uttrycka så diametralt olika uppfattningar i samma fråga under en rätt begränsad tid dessutom.

Kommunen ser följande fördelar med att genomföra en lantmäteriförrättning för att bilda gemensamhetsanläggningar (GA) och samfällighetsföreningar (SF):

”Oberoende myndighet (Lantmäteriet) som bedömer och prövar lämplighet att bilda en GA och som driver/genomför hela processen.”

Det finns ingen koppling mellan vilka vägar som ingår i en GA och de vägar som kan få kommunal skötsel! Det senare kommer ju att bestämmas i avtalet mellan byn och Kommunen. (Vid en GA-väg kan det bo enbart fritidsboende utmed hela eller längst bort på vägen; de vägsträckorna kommer enligt Kommunens principer inte att få kommunal skötsel, men de kommer att ingå GA om de ligger inom båtnadsområdet.) Detsamma gäller vägsträckor som inte uppgår till 100 m.

”Tvingande medlemskap – ingen kan välja att stå utanför”

Detta har berörts ovan. Vid förvaltning i ideell förening finns inget behov av tvång. Hur föreningen finansierar verksamheten är inte Kommunens problem, lika lite som när byarna finansierar sina övriga gemensamma angelägenheter.

”Vedertagen lösning som gäller i hela landet och som är lämplig även i Leksand”

Även förvaltning i ideell förening är en vedertagen form, se ovan om 3 000 medlemmar i REV som är ideella föreningar.

”Att det finns en gemensamhetsanläggning och en samfällighetsförening kommer att vara krav för möjlighet till statsbidrag (undantag för vägar med fåtal delägare, max 5-10 st fastigheter). Det gäller för ca 11 mil av de 33 mil enskild väg som idag sköts av Leksands kommun.”

Det finns inget krav på GA och SF för statsbidrag från Trafikverket, det räcker med ”vägorganisation” (”Väghållningen ska vara ordnad i någon form av organisation eller genom en överenskommelse som godkänts av Trafikverket”). Kommunen har inte visat att Trafikverket beslutat att förändra villkoren i det här avseendet. Dessutom är det bara i undantagsfall som väglängderna överstiger 1 km i byarna.

”Långsiktig och enhetlig lösning i hela kommunen”

En modell passar inte alla byar. De byar som modellen med ideell förening passar bör få använda den. Att inte acceptera det innebär att Kommunen inkräktar på byns självbestämmande över sina angelägenheter och den traditionella modellen för att handha de bygemensamma angelägenheterna som utvecklats i många byar under lång tid och som är en väsentlig del av bykulturen.

”Fastställer ”vägrätt” och vägområde (sidoområden med diken etc vilket många gånger kan ligga på privat mark)”

I de flesta fall ligger byvägarna på samfälld mark och det framgår av lantmäterihandlingar var gränserna går för vägområdena.

”Fastigheten ingår i gemensamhetsanläggningen oaktat förändrade ägarförhållanden.”

Se kommentarerna ovan om att vid förvaltning i ideell förening inte finns behov av tvång. Återigen, där modellen med ideell förening passar bör den också accepteras av kommunen.

”Fastlagda andelstal baserat på fastighetens ”nytta” av vägen. Normalt kan föreningen själv justera andelstal vid förändrad användning (tex obebyggd tomt bebyggs, fritidshus blir permanentboende osv) om så beslutats vid förrättningen.”

I många fall finns inget behov av att fastställa skilda andelstal utan man vill i byn ha lika andelstal för alla, dvs man betalar solidariskt lika.

Vad gäller **delägarförvaltning** så handlar det om förvaltning av en samfällighet som redan finns eller som bildas genom en lantmäteriförrättning. Har en GA bildats finns ingen anledning att inte bilda en samfällighetsförening. Arbetet och kostnaden ligger på bildandet av GA; kostnaden för att bilda en SF är i sammanhanget relativt begränsad (ca 5 % av hela kostnaden på ca 250 000 kr i en by med 100 fastigheter).

”Frivillig överenskommelse kan se olika ut och är som namnet säger frivillig. Med denna organisationsform för vägar är det frivilligt för fastighetsägare att bidra till drift och upprustning. Detta kan i viss mån regleras med avtal (civilrättsligt). Men att ingå ett avtal är frivilligt liksom rättighet att säga upp ett avtal. Denna organisationsform kan fungera bra om kretsen av delägare är relativt liten (lika som för delägarförvaltning) och så länge alla är överens. Men om man inte är överens, många delägare, har olika behov (fastboende, fritidsboende, skogsägare, näringsidkare osv) blir denna form svårare att hantera.”

För de byar för vilka modellen med ideell förening passar är resonemanget i förslaget i den här delen inte relevant. Det handlar inte om att alla ska vara överens; den bygger på den frivillighet som ligger till grund för finansieringen av övriga gemensamma angelägenheter i byn.

Bilaga 3 - Vägtyper

I regelverket föreslås en uppdelning (klassificering) i olika vägtyper.

Vägtyp	Definition
Tätortsväg	Väg i områden som i lokala trafikföreskrifter (LTF) klassats som tätbebyggt område eller anges som tätort i översiktsplanen. (för närvarande Leksand, Siljansnäs,

	<i>Insjön, Tällberg, Djura)</i>
Kategori A	Väg som fungerar som huvudväg, genomfart eller uppsamlingsväg för trafik i eller genom en by.
Kategori B	Utfartsväg som fungerar som utfart för minst en fastighet med fast boende till allmän väg, kommunal väg, tätortsväg eller vägkategori A. Väglängd minst 100 m.
Kategori C	Väg som utgör länk mellan områden med fast boende eller till allmän väg.

Vi motsätter oss alla inskränkningar i den utlovade kommunala vägskötseln. Syftet med förändringen vad gäller väghållningen är enligt 2016 års beslut i KF att byarna ska bära kostnaden för upprustningar/investeringar inte att överta ansvaret också för en stor del av den löpande driften.

Se också kommentarer ovan under 2.1 Vägtyper (s. 4)

Bilaga 4 – nivå på ekonomiskt bidrag

Inga kommentarer just nu