

Tillbakablick

I december 1972, tog Leksand kommun beslutet att överta väghållningen som hittills ombesörjts av vägföreningar, vägsamfälligheter och byar.

Det gjorde att de föreningar och samfälligheter som tidigare skött vägarna, inte längre behövde göra det.

Föreningar där verksamheten i praktiken har upphört, kallas ofta för "sovande heter och vägföreningar".

Korrekt beskrivning. Kommunen säger dock inte vad man anser att "väghållning" innebär, men man konstaterar att de som tidigare skött vägarna inte längre behövde göra det. Det kan inte förstås på annat sätt än att kommunen håller med om att man övertagit hela ansvaret.

1974 slogs Leksand, Åhl och Siljansnäs ihop.

Många menar att det finns en underhållsskuld utifrån att vägstandarden inte upplevs som tillräckligt bra

och att vägarna har försämrats under den tiden som kommunen skött dem.

Vilka dessa "många" är framgår inte, inte heller vad kommunen anser om underhållsskulden.

Man menar att kommunen genom dåligt vägunderhåll är ansvarig för att denna underhållsskuld uppstått.

Och att man även är skyldig att reglera den.

Vem är "man"? Och vad anser kommunen?

Då det inte finns någon besiktning eller motsvarande från 70-talet,

så är det idag svårt för såväl kommunen som någon annan, att veta om de enskilda vägnas faktiska status.

Kommunbygderådet har vid flera tillfällen framfört att byarna måste få veta vad de förväntas överta i form av upprustningskostnader. Det behövs därför en opartisk besiktning som klargör vilken upprustning som behövs och vad den kommer att kosta byarna!

Det som står klart är att kommunen har plogat, sandat, slagit diken och genomfört annat viktigt underhåll i snart 50 år.

Om man inte plogat mm, skulle det blivit uppenbart att man inte skött väghållningen. Det man inte gjort vad gäller upprustning, bärighetshöjande åtgärder o dyl märks ju inte på samma sätt men i underlåtenheten kan ligga dolt en stor och kostsam underhållsskuld. Det samma kan sägas gälla stt kommunen inte anlagt de vändplaner, som man anser nödvändiga för dagens trafik.

Under 2000-talet har insatserna kostat mellan 5-10 miljoner kronor per år.

Kommunen har också självklart utvecklat vissa delar av vägnätet genom åren.

Här har det kanske skett en sammanblandning med de 5-10 miljoner som kommunen beräknar behövs för upprustning mm **utöver** de ca 6-6,5 miljon som den löpande driften kostar per år. Se KF beslut sep 2016; "För att klara behovet på investeringar med cirka 5-10 miljoner kronor/år ..."

I huvudsak har det skett med kommunala skattemedel, men ibland med tillskott från fastighetsägarna i byarna och statsbidrag.

Den utveckling som skett med tillskott från byarna har varit när byarna tagit initiativ till beläggning (asfaltering) av byvägarna, Då har byarna fått bidrag med 50 % av kostnaden. Se beslut i KF1990-11-21.

Men ju längre tiden har gått, desto tydligare har det blivit att pengarna inte räcker till för alla behov och önskemål av främst välfärd som finns i en kommun.

Detta konstaterades redan 10 år efter kommunens övertagande, då man 1983 skrev: "I den allt knappare kommunala ekonomin blir det allt svårare att sköta väghållningen på ett tillfredsställande sätt." Att sätta detta i motsats till välfärden visar dålig respekt för KF:s beslut 1972. Skälet är att den styrande majoriteten inte höjt skatten så att medel blivit tillgängliga för något man åtagit sig. Bra vägar hör även de till välfärd i vidare mening.

Därför har vägarna sakta men säkert blivit alltmer eftersatta, och beslutet från 1972 har blivit alltmer ohållbart.

Här vidgår kommunen att man eftersatt vägunderhållet genom underlåtenheten att skjuta till medel.

Detta har konstaterats i utredningar om ansvaret för de enskilda vägarna från såväl 80- som 90-talet.

Desto värre att kommunen låtit detta pågå årtionde efter årtionde!

Den senaste omfattande utredningen genomfördes år 2008.

I utredningen 2008 refereras till en besiktning 2003 av hela vägnätet. Då konstaterades att 90 % av vägarna är i dåligt (26 %) respektive mycket dåligt (64 %) skick. Därtill fanns behov av bärighetshöjande åtgärder. Vad av detta har åtgärdats och hur är statusen idag?

2016 beslutade en stor majoritet av kommunfullmäktiges 49 ledamöter att ta sig an utmaningen och lösa problemet.

Spela upp (k)

Var denna majoritet helt medveten om vad resultatet av beslutet skulle bli? Bygdepartiet ångrar idag att de röstade för förslaget. Kanske finns det fler som nu är tveksamma till det förnuftiga att lägga på byarna administration och praktisk förvaltning av byvägarna med de ekonomiska konsekvenser det kan få. Kanske skulle man idag hellre rösta för en skattehöjning på 20-30 öre (0,2-0,3 %) på kommunalskatten som var ett av alternativen 2016 liksom det var i utredningen 2008? Se gärna byarnas Yttrande 2009 över förslagen i i 2008 års utredning: http://bysam.se/yttrande_lsbost.pdf

Tacka Nej



Majoriteten avgör

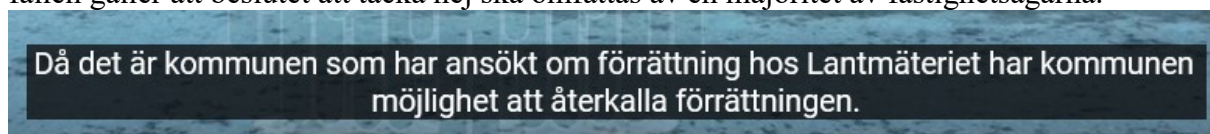
Förrättningen är frivillig om man önskar fortsatt kommunal drift och det är majoriteten i respektive område som avgör om den ska bli av eller inte.



Det är bra att denna information om KS beslut dec 2017 nu lämnas. I beslutet skriver kommunen: "Om någon by inte vill genomföra en förrättning går det att tacka nej innan förrättningen påbörjas."



Hur ska beslut om att tacka nej fattas i byn? Vid en Lantmäteriförrättningar ska beslut i regel fattas vid ett sammanträde = **möte med fastighetsägarna**. Så kan man naturligtvis när byn beslutar om att tacka nej till förrättning enligt KS-beslutet i dec 2017. Det kan alltså ske på ett **bymöte** med fastighetsägarna. Alternativt kan man samla in **skriftliga yrkanden**. I båda fallen gäller att beslutet att tacka nej ska omfattas av en majoritet av fastighetsägarna.

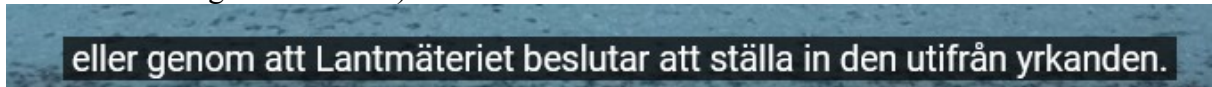


Att by kan tacka nej är ovillkorlig och inte beroende på byns storlek eller annat och innebär att kommunen ska återkalla ansökan till den del den omfattar den berörda byn. Därefter har Lantmäteriet att enligt 4 kap 32 § Fastighetsbildningslagen (FBL) besluta om inställande" Vill sökanden hos lantmäterimyndigheten återkalla sin ansökan, skall han göra det skriftligen eller

också muntligen vid sammanträde. Har annan sakägare ej fört talan (gjort yrkande) vid förrättningen när återkallelsen sker, skall förrättningen genast inställas. I annat fall skall sakägare som fört talan vid förrättningen och som själv kunnat ansöka om åtgärden underrättas om återkallelsen. Om ej sådan sakägare begär att förrättningen fortsättes, **skall den inställas. ...**”

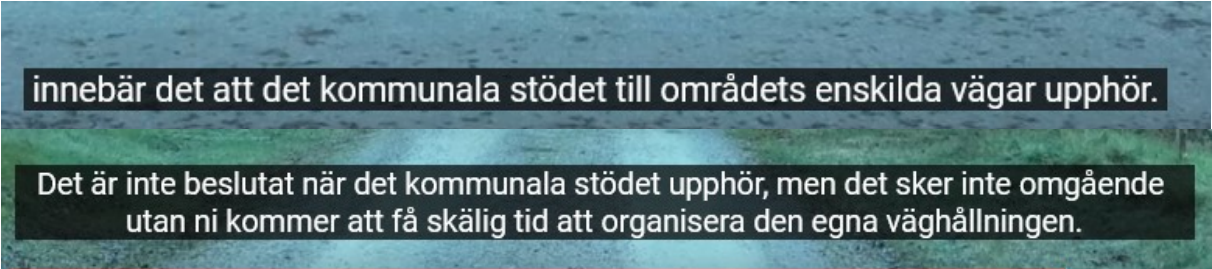


Eftersom kommunen inte tidigare tydligt, informerat om möjligheten att tacka nej är det naturligt att det finns möjlighet att tacka nej även när förrättningen påbörjats. Det är bra att tydliggörs här. Kommunen har dock ingen möjlighet att återkalla en ansökan till den del förrättningen är avslutad (”Återkallelse hos lantmäterimyndigheten får ej i något fall ske sedan förrättningen avslutats.”)



Att i förrättningen yrka om inställande innebär att man för Lantmäteriet ska visa att det finns en opinion som motsätter sig att en gemensamhetsanläggning inrättas. Då gäller bestämmelserna i Anläggningslagen 7 §. Det kan visa sig vara en betydligt svårare och mycket mer formell väg till ett inställande av förrättning än när en by tackar nej enligt KS-beslutet 2017 och kommunen återkallar sin ansökan.





innebär det att det kommunala stödet till områdets enskilda vägar upphör.

Det är inte beslutat när det kommunala stödet upphör, men det sker inte omgående utan ni kommer att få skälig tid att organisera den egna väghållningen.

Så länge 1972 års beslut gäller så kan inte den kommunala väghållningen upphöra bara för att det inte blivit någon ga och sff bildad för en by. Bra dock att man nu är tydlig med att den kommunala skötseln inte upphör omgående vilket man tidigare ibland givit intryck av.

Ulf Sundén