

Leksandsbostäder AB

FRAMTIDA VÄGHÅLLNINGANSVAR I LEKSAND



**Falun 2008-02-20
SWECO VIAK AB
Falun**

Håkan Danielsson
Uppdragsnummer 1529062000

SWECO VIAK
Parkgatan 3
Box 1902, 791 19 Falun
Telefon 023-464 00
Telefax 023-464 01

Uppdrag 1529062000; hkda
\\fsfal003\projekt\1569\1529062_leksand_gata\21_enskilda_vagar\
rapport\ra_framtida_vaghallningsansvar_1.0.doc



Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1 Bakgrundsbeskrivning	4
1.1 Utredningsuppdraget	4
1.2 Tidigare utförda utredningar	5
1.3 Begrepp och definitioner	5
2 Förutsättningar	7
2.1 Lagar och förordningar	7
2.2 Huvudmannaskap	8
2.3 Kommunala beslut rörande skötsel av enskilda vägar	9
2.4 Statsbidrag till enskilda vägar	9
2.5 Statsbidrag till vägar inom Leksands kommun	10
2.6 Möjligheter till bidrag från Leksands kommun	10
2.7 Omfattningen av det vägnät som sköts av kommunen	11
2.8 Statusen på det vägnätet	12
2.9 Kommunens kostnader för skötsel av vägar	14
2.10 Fritidshus	14
2.11 Förvaltningsformer för enskilda vägar	15
3 Exempel från andra kommuner	18
4 Vägbelysning	20
4.1 Bakgrund	20
4.2 Kommunala beslut rörande vägbelysning	20
4.3 Vägverket – kommunen	20
4.4 Vägbelysningens omfattning	21
4.5 Vägbelysningens status	21
5 Alternativ för framtida väghållningsansvar	21
5.1 Alternativ 1, kommunen fortsätter som idag med den frivilliga väghållningen	21
5.2 Alternativ 2, kommunen avtalar om den frivilliga väghållningen	22
5.3 Alternativ 3, kommunen överlåter ansvaret för väghållningen av enskilda vägar till samfällighetsföreningar.	24
6 Utredningens förslag	26
6.1 Vad innebär omprövningsförrättningar	27
6.2 Förslag till kommunalt driftsbidrag	28
6.3 I vilket skick är det rimligt att återlämna vägar till samfällighetsföreningarna	30
6.4 Förslag till policy för vägbelysning	30
6.5 Förslag till samfällighetsföreningar	31
6.6 Ekonomiska konsekvenser av redovisade alternativ	33
Bilaga 1.	37
Bilaga 2.	41
Bilaga 3.	44

Sammanfattning

I samband med kommunsammanslagningen 1972 beslutade Leksands kommun att ta på sig ansvaret för att sköta enskilda vägar i anslutning till byar och där fast boende fanns. Ett beslut som i praktiken innebar att vägföreningar, vägsamfälligheter, byaföreningar etc som tidigare ansvarat för skötseln av vägarna somnade in.

Kommunen har utfört rena driftsåtgärder i form av grushyvlning, vägslåtter, nytt grusslitlager, snöröjning, halkbekämpning etc medan större upprustnings- och förstärkningsåtgärder har aldrig uppfattats som att det varit kommunens uppdrag. Anledningen till detta är dels den stora volym vägar som sköts (resurserna räcker inte till) och dels att kommunen inte är ägare av vägarna och därmed inte kan göra investeringar.

Av den totala väglängden som sköts av kommunen så är 90 % enskilda vägar, dvs sådan som kommunen frivilligt tagit på sig att sköta. Det är bara inom områden med detaljplan som kommunen är huvudman för allmänna platser.

2003 gjorde Leksand Vatten en inventering av vägnätet avseende standarden på slitlager (beläggning och grus) och diken. Den inventeringen visade att drygt 60 % av vägnätet är i mycket stort behov av nytt slitlager och dikning. Till detta kommer att många vägar behöver bärighets förstärkning.

De resurser som Leksands kommun idag har för att sköta enskilda vägar är ca 6 miljoner kronor per år vilket bara hjälpligt täcker behovet av driftsåtgärder. Vilket bla visar sig genom ett från kommuninvånarna ökat antal klagomål på vägstandarden. Utöver kostnaden för själva driften av vägarna så har kommunen även en kostnad för vägbelysning på enskilda vägar på ca 3 miljoner kronor. Ca 10,8 mil av de totalt 32,8 milen enskilda vägar som sköts av kommunen uppbär statbidrag. Ett bidrag som 2007 var drygt 900 tkr.

Utredningen ser i huvudsak två möjliga lösningar där den ena är att kommunen avsätter i princip dubbelt så mycket pengar som idag till att sköta de enskilda vägarna. Dock kvarstår då problemet med att kommunen inte är ägare till vägarna.

Den andra tänkbara lösningen är att kommunen överlåter ansvaret för väghållningen av enskilda vägar till samfällighetsföreningar, samtidigt som man beslutar om ett bidragssystem till drift av enskilda vägar. Förslaget innebär att sovande samfällighetsföreningar måste väckas och ett antal nya gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar behöver bildas. Vilket bla innebär att alla som brukar en väg är med och betalar dvs även fritidsboende.

1 Bakgrundsbeskrivning

Leksands kommun har sedan 1972, i samband med kommunsammanslagningen, ansvarat för skötseln av enskilda vägar som tidigare sköttes av vägföreningar, vägsamfälligheter och byar.

Med åren har en praxis vuxit fram som i princip innebär att kommunen åtar sig att sköta och bekosta hela vägunderhållet till alla permanent boenden inom Leksands kommun. Något som kan tyckas vara en mycket generös tolkning av fattade beslut.

I samband med att kommunen övertog skötseln så övertog också kommunen föreningarnas statsbidrag. Inga avtal finns som reglerar varken själva skötseln eller övertagandet av statsbidraget. I och med att kommunen tog över kostnaden för vägarna så ökade också kravet på standard.

Under en lång följd av år, sedan i början av 80-talet, har diskussionen funnits om kommunens ekonomiska möjligheter att via skattemedel finansiera den enskilda väghållningen.

Vi har i Sverige ett fungerande system för väghållning där staten finansierar statliga vägar, kommunerna finansierar kommunala gator och samfällighetsföreningar (tidigare vägföreningar och vägsamfälligheter) finansierar enskilda vägar med visst stöd från stat och kommun. När detta system bryts uppstår vanligtvis problem i någon del.

Arbetsättet som Leksand använder idag gör att driften av vägarna fungerar hjälpligt, däremot finns det brister i det långsiktiga arbetet med upprustning. Bristerna hänförs dels till den stora volym vägar som sköts och dels till att kommunen inte är ägare av vägarna och kan därmed inte göra investeringar.

1.1 Utredningsuppdraget

Leksandsbostäder AB, Gata/Park, har på uppdrag av plankommittén utrett väghållningsansvaret och kommunens åtagande för de enskilda vägarna inom kommunen. I beslutet ingick att kommunstyrelsen skall vara rapportmottagare. Arbetet har utförts av en arbetsgrupp under ledning av styrgrupp bestående av politiker och tjänstemän.

1.2 Tidigare utförda utredningar

Kommunens engagemang i skötsel av enskilda vägar har under lång tid varit en fråga som på olika sätt berört och engagerat kommunala tjänstemän, politiker och kommuninvånare. Frågan har med jämna mellanrum utretts och diskuterats i Leksand, i stort sett så har man varje årtionde sedan 1970 haft uppe frågan för behandling.

År	Beskrivning
1972	PM, angående underhåll av enskilda vägar inom Leksands kommunblock
1983	Ebb i kassan, diskussionsunderlag för enskild väghållning (av Hans Bergman Byggnadskontoret)
1993	Väghållning inom Leksands kommun, delrapport 1 (av Margaretha Åslund Kansliavdelningen)
1995	Vägutredningen, delrapport 2 (av Margaretha Åslund)
2003	Vägar i Siljansnäs (av Kerstin Sondell)

Sveriges kommuner och Landsting (SKL) har i utredning 2006 ("Här slutar allmän väg") angående kommunernas engagemang i enskilda vägar kunnat konstatera att:

- ✓ I storstadskommunerna överläts skötsel av enskilda vägar till de boende, medan däremot i glesbygdskommuner (med vissa undantag) har ett stort engagemang i enskilda vägar och då i första hand genom bidrag.
- ✓ Leksands kommun tillhör de kommuner i Sverige som har allra störst engagemang i enskilda vägar.

Enligt kommunförbundets nyckeltalssammanställning 2003 har följande kommuner mycket stor andel enskilda vägar i sin väghållning, Hylte (90 %), Leksand (90 %), Norsjö (85 %) och Gotland (85 %).

1.3 Begrepp och definitioner

Inom områden med stadsplan (detaljplan) är kommunen huvudman för allmänplatsmark såvida inte annat angetts i planbeskrivning.

Huvudmannskapet innebär bl a att kommunen skall svara för underhållet av gator. För att upphäva kommunens väghållningsansvar inom område med stadsplan (detaljplan) krävs en planändring. För sådan planändring skall särskilda skäl finnas.

Enskild väg En enskild väg är en väg som inte är en allmän väg. Det finns olika kategorier av enskilda vägar: Vägar med statsbidrag (dessa är öppna för allmän trafik), övriga enskilda vägar till bebodda fastigheter och skogsbilvägar. Väghållare är den som har ansvaret för en enskild väg. Om det finns flera fastigheter längs en väg brukar det vara en förening som är väghållare, i annat fall är en eller ett fåtal markägare väghållare

Vägförening var institutet för väghållning inom tätbebyggelse och användes i huvudsak inom områden med fastställd byggnadsplan och i vissa fall anslutande bebyggelseområden. Vägförening har tillkommit enligt lagen om enskilda vägar. F o m 1 jan 1998 gäller anläggningslagen, övergången till anläggningslagens regler innebär bl a att beslut måste fattas om vilka fastigheter som fortsättningsvis ska ha gemensam väghållning. Om andelstalen grundas på taxeringsvärden skall nya andelstal fastställas enligt anläggningslagen med verkan senast från och med 1 januari 2005.

Under en övergångstid fram till år 2003 tillämpas alltså i många vägföreningar taxeringsvärdena som grund för fördelning av kostnader. Efter 2003 saknas formellt denna möjlighet och en omprövningsförrättning blir normalt nödvändig.

Omprövningsförrättningen skall fastställa nya andelstal för fördelningen av väghållningskostnaden mellan berörda fastigheter.

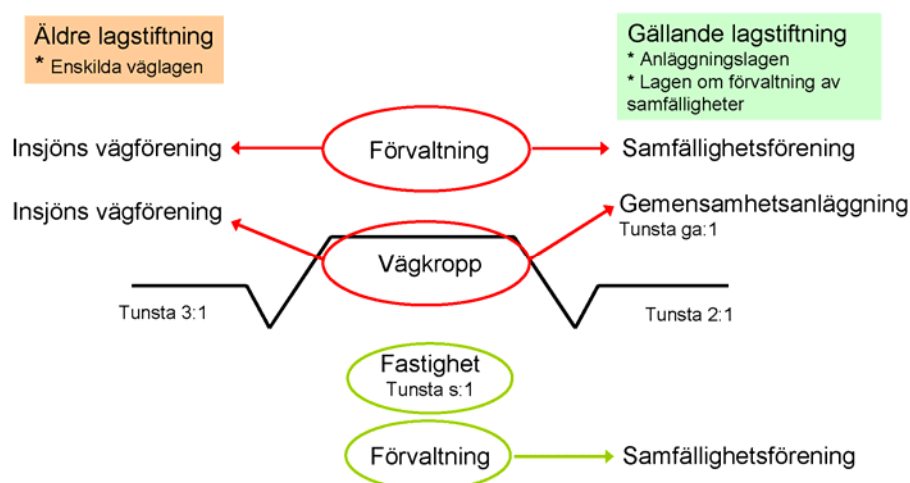
Så länge kommunen ombesörjer väghållningen åt vägföreningarna inom Leksands kommun behöver inte någon omprövningsförrättning ske.

Vägsamfällighet inrättades enligt lagen om enskilda vägar fram till 1974 och var organet för väghållning av glesbygdsvägar. Fastigheterna deltar i väghållningen efter nyttan av vägen. Befintliga vägsamfälligheterna har registrerats i fastighetsregistret som gemensamhetsanläggningar. Registreringen innebär ingen omprövning eller ändring av delägarkrets, andelstal eller förvaltning. Från den 1 januari 1998 är lagen om enskilda vägar upphävd och anläggningslagen skall i fortsättningen tillämpas på befintliga och nya

enskilda vägar. Förvaltningen av vägföreningar och vägsamfälligheter ska ske med hjälp av lagen om förvaltning av samfälligheter.

Gemensamhetsanläggning bildas med stöd av anläggningslagen och är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter. Gemensamhetsanläggning ersätter de äldre begreppen vägförening och vägsamfällighet, men kan även avse andra typer av gemensamma anläggningar än vägar, som t ex VA-ledningar, garage.

Samfällighetsförening är den moderna formen för förvaltning av en anläggning som flera fastigheter har del i. En samfällighetsförening kan förvalta en gemensamhetsanläggning men även t ex bysamfälld mark. I det senare fallet måste andelstalen i den bysamfällda marken vara utredda.



Bilden ovan redovisar begrepp och ansvarsförhållanden enl. äldre och nu gällande lagstiftning.

2 Förutsättningar

2.1 Lagar och förordningar

För att reglera förutsättningarna för enskilda att bygga vägar, trädde den första lagen om enskilda vägar i kraft 1907. Lagen gällde enbart vägar ute på landet, men år 1926 ändrades lagen så att den även omfattade enskilda vägar i städerna. I takt med att behoven av vägar

ökade ställdes också krav på att få bidrag till vägarna. År 1918 beslutades för första gången att ge statsbidrag till byggande av utfartsvägar i de fyra nordligaste länen och från början av 1930-talet utökades bidraget till att gälla hela riket. Lagstiftningen ändrades återigen år 1939 (EVL 1939:608), då 1907 års lag ersattes av en ny. Samtidigt införde man ett gemensamt bidragssystem för bidrag till drift och underhåll av enskilda vägar. 1939 års system behölls sedan fram till år 1974 då två nya lagar trädde ikraft; Anläggningslagen (SFS 1973:1165) och Lagen om förvaltning av samfälligheter (SFS 1973:1150). Med de nya lagarna samlades flera olika typer av anläggningar under en och samma lag. I samband med att dessa lagar trädde ikraft fick vägsamfälligheter enligt 1939 års lag om enskilda vägar inte längre bildas. Dock kunde vägföreningar fortfarande bildas enligt 1939 års lag om enskilda vägar.

Vid årsskiftet 1997/1998 upphörde lagen om enskilda vägar helt att gälla, vilket i praktiken innebar att undantaget för vägföreningar försvann. De vägföreningar och vägsamfälligheter som finns idag regleras därmed av Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter.

Övergången från Lagen om enskilda vägar till Anläggningslagen har bla inneburit att de vägföreningar som har sina andelstal baserade på fastigheternas taxeringsvärde måste anpassa sina andelstal till Anläggningslagens regler. Något som skulle ha skett före 2005 års utgång. Med andra ord så är befintliga andelstal ogiltiga och anpassning ska ske genom ny lantmäteri-förrättning, sk omprövning av de befintliga förhållandena, där andelstalen framledes grundas på den nytta och användning som respektive fastighet har av vägen.

Problemet i Leksand är emellertid att många vägföreningar i praktiken upphört med sin verksamhet beroende på att kommunen, rent fysiskt, tagit över väghållningen.

2.2 Huvudmannaskap

Plan- och bygglagen (PBL) tillkom 1987. Innan dess var det i centralorten vanligt med stadsplaner med kommunalt huvudmannaskap för vägar/gator. Utanför centralorten upprättades byggnadsplaner vilket innebar enskild väghållning (vägföreningar).

I samband med kommunsammanslagningen tog kommunen över väghållningen för enskilda vägar. Byggnadsplanerna ändrades inte vilket innebär att det fortfarande är enskild väghållning som gäller.

Det är viktigt att notera att de enskilda vägföreningarna (inkl inaktiva) kan ha det juridiska ansvaret gentemot 3:e man.

Av 5 kap 4§ PBL framgår att "Om kommunen inte skall vara huvudman för allmänna platser inom planområdet skall det anges i detaljplan". I 6 kap 26§ sägs att kommunen skall vara huvudman för allmänna platser om det inte finns särskilda skäl till annat.

För närvarande kan inte kommunen vara huvudman för enskilda vägar utanför detaljplanelagt område.

Det är viktigt att påpeka att väghållningsansvaret fortfarande ligger på den enskilda väghållaren. Därmed har kommunen inte möjlighet att göra investeringar i en anläggning som kommunen inte äger.

2.3 Kommunala beslut rörande skötsel av enskilda vägar

Kommunala beslut som fattats under tiden 1972 - 2004 rörande kommunalt väghållningsansvar har sammanfattats i bilaga1.

2.4 Statsbidrag till enskilda vägar

Statsbidrag till enskilda vägar har getts i olika former under lång tid. Dagens differentierade bidragssystem styrs av förordningen (SFS1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

Bidraget styrs av vägens funktion, längd, fast boende och allmän intresset av vägen. Inom detaljplanelagt område kan statligt bidrag endast ges då kommunen inte är huvudman.

Under den senaste tioårsperioden har statliga besparingar inneburit att bidragsstorleken har varierat kraftigt. Tidigare gav Vägverket normalt 70 % i bidrag, men under en period var bidraget endast 20 % och nu är det normalt 60 % av beräknad driftskostnad.

Bidragstyper

- ✓ **Årligt driftsbidrag;** en ersättning till barmarksunderhåll och vinterväghållning.
- ✓ **Upprustningsbidrag;** bidrag till åtgärder som inte ingår i det ordinarie underhållet. Det krävs att årligt driftsbidrag lämnas eller att det gäller upprustning av "ny bidragsväg" för att få bidrag.

- ✓ **Byggnadsbidrag;** bidrag till byggande av enskild väg som finns med i länsstyrelsens "femårsplan för byggande av enskilda vägar".

2.5 Statsbidrag till vägar inom Leksands kommun

Vägverket genomför en översyn vart femte år då samtliga vägar med statsbidrag synas och då eventuella förändringar noteras som kan föranleda ändring i beslutat (avgående eller tillkommande) bidrag.

I bilaga 2 redovisas en sammanställning över de vägar som kommunen sköter och som uppbär statsbidrag.

Sammantaget kan sägas att 45 s k vägnummer är bidragsberättigade och dessa omfattar en väglängd på 108 210 m samt erhåller 944 242 kr i driftsbidrag för 2007. Bidraget betalas normalt ut till vägs ägare, samfällighetsförening eller motsvarande. För vägarna som kommunen sköter betalas driftsbidraget ut till Leksands kommun. I övrigt så utbetalas statsbidrag omfattande ca 1 100 000 kr till samfällighetsföreningar.

Upprustningsbidrag kan av Vägverket lämnas i mån av tillgång på bidragspengar och angelägenhetsgrad för det aktuella objektet. Det krävs att årligt driftbidrag lämnas till vägen eller att det gäller upprustning av "ny bidragsväg" för att få bidrag.

2.6 Möjligheter till bidrag från Leksands kommun

Beläggningar

Kommunfullmäktige beslutade 1990.11.21 angående bidrag till vägbeläggningar:

- Ansökan om bidrag skall skriftligt inges till tekniska kontoret och avse väg som för närvarande är intagen i kommunalt vägunderhåll.
- Bidrag skall kunna utgå med 50 % av verklig och redovisad kostnad för beläggning av grusväg som kommunen kan godta. Eventuella kostnader för förarbeten och justering bekostas helt av sökande.
- Bidrag skall kunna utgå med 50 % av verklig och redovisad kostnad för toppbeläggning av tidigare belagd väg och som

kommunen kan godta. Eventuella kostnader för förarbeten och justering bekostas helt av sökande.

- Kommunen skall godkänna aktuell vägs standard innan bidrag för beläggning kan beviljas.
- Beläggning skall omfatta väg inom relativt samlad bebyggelse och i huvudsak permanent boende.
- Beläggning skall utföras enligt vedertagen praxis och på ett professionellt sätt.

Sandlådor

Leksands kommun har 2007 beslutat:

- att kommunen försäljer till de byföreningar, som så önskar, sandlådor med 50% subvention (c:a 1000 kr),
- att kommunen bekostar påfyllning med sand fyra gånger per år enligt den praxis som nu tillämpas. Påfyllning av sand utförs genom byföreningens försorg. Påfyllningssand hämtas vid upplag inom entreprenadområdet.
- att skadade/uttjänta lådor ej ersättes av kommunen.

2.7 Omfattningen av det vägnät som sköts av kommunen

I tabellen nedan redovisas utvecklingen när det gäller väglängder med kommunal väghållning. Bland annat kan utläsas att 1/3 av det enskilda vägnätet är berättigat till statsbidrag i form av årligt driftsbidrag (60 % av beräknad driftskostnad).

Typ av väg	1972	1983	1993	2003	2005
Kommunala gator	27 km		38 km	37 km	37 km
Enskilda vägar	260 km		327 km	321,3 km	328,1 km
Enskilda vägar med statligt bidrag				104,1 km	108,2 km
Enskilda vägar utan statligt bidrag				217,2 km	219,9 km
Gång och cykelvägar				26,4 km	26,4 km
Totalt	287 km	335 km	365 km	385 km	391,5 km

Skillnaderna mellan längderna för år 1993 och 2003 ligger i mätmetoderna, 2003 års mätning är gjord utifrån ekonomiska kartans digitala vägnät

I PM okt 1972 anges enskilda vägar omfattning till 260 km:
Leksand 170 km, Siljansnäs 40 km och Ål 50 km.

2.8 Statusen på det vägnätet

Under 2003 genomförde Leksand Vatten en inventering (i enlighet med SKL:s modell "bära eller brista") av vägnätet i Leksand med avseende på bla standard på beläggning och diken. Inventeringen kan sammanfattas enligt nedan:

Statusklass	Antal meter	% av total antal meter
God uthållighet	40 680 m	10,6 %
Dålig uthållighet	100 461 m	21,6 %
Mycket dålig uthållighet	244 326 m	63,4 %
Totalt	385 467 m	100 %

Statusklass	Definition
God uthållighet	Grusvägsklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggningssklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggningssklass 2 med dikesklass 1
Dålig uthållighet	Grusväg klass 1 med dike klass 3 eller Grusvägsklass 3 med dikesklass 1 eller Beläggningssklass 1 med dike klass 3 eller Beläggningssklass 2 med dikesklass 0, 2, 3
Mycket dålig uthållighet	Grusvägsklass 3 med dikesklass 0, 2, 3 eller Beläggningssklass 3 med dikesklass 0, 1, 2, 3

Attribut	Beskrivning	Klassning
Grusvägs standard	Vilken standard slitlagret på grusvägen har.	Typ 1 = Inget behov av nytt väggrus Typ 3 = Behov av nytt väggrus, mycket lös sten i ytan på vägen eller grus saknas
Beläggnings standard	Vilken standard har beläggningen	Typ 1 = bra inget behov av åtgärd. Typ 2 = Krackelering, sprickor, sättningar lokalt på delsträckan (<1/4 av vägytan). Typ 3 = "Torr", Krackelering, sprickor, sättningar på större delen av delsträckan. Stort behov av åtgärd.
Vägdike	Standard på diken. Standard anges i form av en klassning. Diken där det förväntas finnas diken.	Klass 0 = inga diken finns Klass 1 = fyller funktion, inget behov av åtgärd Klass 2 = fyller sin funktion, igenvuxet, står ofta vatten i diket, behov av dikesrensning Klass 3 = fyller inte sin funktion, behov av dikning

En databas finns upprättad med resultatet från inventeringen. Ur databasen kan olika redovisningar och kartor tas fram.

2.9 Kommunens kostnader för skötsel av vägar

Nedan redovisas kommunens kostnader för skötsel av vägar, kostnaderna redovisas i kkr.

	1970	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Driftkostnaden för gatuverksamheten	-	8 082	7 286	8 781	8 545	9 904	8 455
Driftkostnaden för kommunala gator (Beräknas till 35 % av total kostnaden)	-	2 829	2 550	3 073	2 991	3 466	2 959
Driftkostnaden för enskilda vägar. (Beräknas till 65 % av totala kostnaden)	320	5 253	4 736	5 708	5 554	6 438	5 496
Vägförbättring anslag från kommunen till kommunala gator och enskilda vägar.	-	200	200	400	675	825	960
Kommunalt bidrag	119	-	-	-	-	-	-
Statsbidrag	41	424	884	779	833	974	986

I tabellen ovan används begreppen kommunala gator och enskilda vägar, vilket inte motsvarar den uppdelning i tätortsvägar och glesbygdsvägar som historiskt använts i bokföring och tidredovisning. Därför har en beräkning gjorts för att ta fram fördelningen mellan kommunala gator och enskilda vägar. (Beräkningen har jämförts med nyckeltal för länets kommuner)

2.10 Fritidshus

Skötseln av enskilda vägarna till fast boende bekostas idag via skattemedel. Längs dessa vägar finns också ett stort antal fritidshus vars ägare inte bor i kommunen dvs inte är med och betalar skatt i kommunen utan erhåller vägskötsel utan kostnad.

I kommunen finns drygt 2600 fastigheter som taxeras som fritidshus. Av dessa fritidshus så uppskattas ca 65 % ligga längs eller har behov av att använda de enskilda vägar som idag sköts av kommunen.

Om ca 1700 fritidshus årligen skulle bidra till skötseln av vägarna med 1000 kr var så skulle det generera 1 700 000 kr per år.

2.11 Förvaltningsformer för enskilda vägar

Före 1972, dvs innan Leksands kommun tog över väghållningen för de enskilda vägarna sköttes vägarna av vägföreningar, vägsamfälligheter och av "byarna".

2.11.1 Vägföreningar

Vägföreningar bildades för några detaljplaneområden dvs områden med oftast tätare bebyggelse - ofta villabebyggelse, tex Insjön. När kommunen tog över väghållningen 1972 så gällde det alla vägföreningens vägar eftersom alla avsåg permanentbebyggelse. Det innebar att det i regel inte fanns någon anledning för vägföreningarna att ha någon verksamhet.

I Leksands kommun finns fem vägföreningar:

Förening	Andelstal	Aktiv styrelse		
		Taxeringsvärde	ja	nej
Hallens och Backbyns vägförening	x		?	
Hjulsbäcks vägförening	x		x	
Insjöns vägförening	x			x
Laknäs – Östanhols vägförening	x		x	
Åkerö vägförening	x		?	

Ingen av vägföreningarna har omprövats vilket innebär att andelstalen utgår från taxeringsvärdet på de delägande fastigheterna. Enligt gällande lagstiftning skall andelstalet baseras på den nytta och användning som fastigheterna har av anläggningen. Det innebär att med nuvarande andelstal är det inte möjligt att ta ut någon avgift för

väghållning av delägarna. Eftersom vägföreningarna är äldre så är delägarkretsen inaktuell. Av de fem vägföreningarna är det troligen bara Hjulbäcks vägförening som har någon verksamhet.

2.11.2 Vägsamfälligheter

Vägsamfälligheter bildades när nya vägar behövde byggas utanför detaljplanelagt område, ofta rörde det sig om nya skogsbilvägar. När kommunen tog över väghållningen till permanentboende 1972 så fick i regel vägsamfälligheterna kvar skogsbilvägar som de fortfarande måste sköta. Det innebär att verksamheten fortsatte och även om delägarkretsen och andelstalen oftast inte är aktuell så bör det finnas någon förvaltning som kommunen i princip skulle kunna lämna tillbaka ansvaret till. Men eftersom vägsamfälligheterna ofta bara berör byarna med enstaka vägar är det sannolikt en bättre lösning att ta ett helhetsgrepp och bilda gemensamhetsanläggningar för varje by som har ansvar för alla vägar inom bykärnan, dvs för de vägar till permanentboende som kommunen sköter idag.

2.11.3 Samfällida byvägar

Före 1972 så sköttes merparten av vägarna inom bykärnorna av den organisation - byalag, byamän eller liknande - som förvaltade den mark som var samfällid för byn. Det innebär att det bara var de som hade andel i samfälligheten som fick ta kostnaderna för vägskötseln. I och med att det har kommit till mer villa- och fritidsbebyggelse så framstår detta som orättvist. En del bysamfälligheter har modern förvaltning enligt gällande lagstiftning genom att man bildat samfällighetsföreningar (men andelstalen är förmodligen inaktuella).

2.11.4 Nya gemensamhetsanläggningar för vägar

De gamla vägföreningarna och vägsamfälligheterna är idag registrerade som gemensamhetsanläggningar i fastighetsregistret. Detta innebär dock inte att de är aktuella.

Nya gemensamhetsanläggningar för vägar bildas främst när nya planområden byggs ut eller när allmänna vägar upphör att vara allmänna.

Detaljplan

I genomförandebeskrivningen till nya detaljplaner som berör vägar och där kommunen inte är huvudman, anges alltid att gemensamhetsanläggning som har ansvar för drift och underhåll skall

bildas. Beträffande byggande av nya vägar är det i regel exploatören av planområdet som har ansvaret, men vid eventuell ombyggnad i framtiden så läggs även detta på gemensamhetsanläggningen.

Upphörande av statlig väghållning

När allmänna vägar dras in från allmänt underhåll skall vägen överlämnas till ny väghållare. Det innebär att en gemensamhetsanläggning måste bildas för de fastigheter som behöver använda vägen för att nå allmän väg. Alternativt kan en befintlig intilliggande gemensamhetsanläggning omprövas på så sätt att den indragna vägen tas in i den befintliga gemensamhetsanläggningen. Nyare större gemensamhetsanläggningar som bildats pga indragning är Edshult ga:2, Övermo ga:3, Hisvåla ga:2 och Kilen ga:2.

Omarrondering

I samband med omarronderingen i Åls socken har en anläggningsförrättning berörande enskilda vägar inom förrättningsområdet handlagts, avslutad 2006. Förrättningen berör i huvudsak skogsbilvägar men eftersom det finns permanentboende inom området så har även vägarna till dessa hanterats. Här berörs elva vägar och var och en utgör en egen gemensamhetsanläggning.

Även för de två pågående omarronderingarna, sydöstra respektive norra Leksand, kommer vägfrågan hanteras i anläggningsförrättningar. Det bör bli samordningsvinster om man omprövar eller bildar gemensamhetsanläggningar för vägarna till permanentboende inom omarronderingsområdena parallellt med anläggningsförrättningarna för skogsbilvägarna. I många fall, som framgår av anläggningsförrättningen i Ål, så används vägarna även av permanentboende.

Nyare gemensamhetsanläggningar

Där nya gemensamhetsanläggningar bildas finns möjlighet för kommunen att lämna över ansvar för drift och underhåll till dessa. I en del anläggningsförrättningar har getts löften, i den anläggningsförrättning för vägar inom Edshult, Edshult ga:2 bildad omkring 1995, sägs t ex att "Intill dess att kommunen tagit ställning i frågan, kommer kommunen att som tidigare stå för väghållningen i Edshult och beslut om överförandet av väghållningsansvaret kommer att ske samtidigt till berörda byar i kommunen." Något liknande står i protokollet för Övermo ga:3. Ett annat exempel på kommunalt löfte finns för Källbergsområdet. I detaljplanens genomförandebeskrivning anges att kommunen "kommer själv att handha anläggande och

skötsel av vägar, grönområden o d". När gemensamhetsanläggningar bildades för Källbergets grupphusområde så var det därmed bara för garage och parkering eftersom kommunen ansågs ansvara för vägar och grönområden.

Översyn, omprövning och förvaltning

För att skapa ett fungerande system för de enskilda vägarnas drift behöver gemensamhetsanläggningar bildas för bykärnorna och vägföreningarna måste omprövas, dvs område och andelstal ändras. Om vägarnas skötsel ska återlämnas till de boende är det troligen bättre att bilda få stora gemensamhetsanläggningar för att minska administrationen för samfällighetsföreningarnas styrelser.

För en del moderna gemensamhetsanläggningar t ex för Edshult och Övermo saknas förvaltning.

För Åls socken är det nu efter omarronderingen i stort sett bara vägföreningen som måste omprövas, vilket i sig är kostsamt eftersom det berör många fastigheter.

2.11.5 Gemensamhetsanläggningar som berör vägar som för närvarande sköts av kommunen

I bilaga 3 redovisas de gemensamhetsanläggningar som redovisas i AutokaVy och med de uppgifter som finns i fastighetsregistret.

3 Exempel från andra kommuner

Kapitel 3 är citat ur boken "Här slutar allmän väg" utgiven av Sveriges kommuner och landsting 2007.

3.1.1 Kommuner som inte ger bidrag till enskilda vägar

Ett antal kommuner har upphört med de tidigare bidragen eller skötselhjälpen när det gäller enskilda vägar. Motiven har oftast varit ekonomiska. Förvaltningarna har fått i uppgift att granska sina egentliga skyldigheter och att skära ner på allt som inte innefattas i någon kommunal lagstadgad skyldighet. Flera kommuner har inte slutat med bidraget helt, men dragit ner på dess storlek.

Älvsbyn

I Älvsbyn beslutade kommunfullmäktige 2003 att upphöra med såväl bidrag till som skötsel av enskilda vägar. Alla vägar ligger utanför detaljplanelagt område. Beslutet väckte många diskussioner ute i föreningarna, men eftersom det fattats av kommunens högsta instans tycks det ha accepterats. Idag förs inga egentliga diskussioner.

Vid tidpunkten för beslutet var vissa föreningar sovande, men kommunen har inte haft några problem med att väcka dem till liv. Förrättningar har gjort utan kommunens medverkan, varken ekonomiskt eller med rådgivning.

Botkyrka

I Botkyrka kommun beslutade tekniska nämnden att upphöra med bidragen fr o m 2001. Väghållarna reagerade negativt, men accepterade och löste situationen med hjälp av högre avgifter, flera ideella insatser mm. Kommunen har inte sett någon tendens till att standarden på de enskilda vägarna har sänkts.

3.1.2 Kommuner som ger bidrag till enskilda vägar

Kriterierna för om en enskild väghållare ska få bidrag eller inte är många och skiljer sig mycket mellan kommunerna.

För enskilda vägar som erhåller statsbidrag består kommunernas bidrag oftast av en procentuell andel av den driftskostnad som Vägverket räknat fram.

Kriterierna för om enskilda vägar utan statsbidrag ska få bidrag varierar mycket. De flesta kommunerna ställer krav på att det ska finnas permanentboende längs vägen och att väghållaren inte förhindrar eller försvårar för annan trafik längs vägen. Ytterligare krav kan bland annat vara:

- ✓ vägen är infart till permanentboende (ofta minsta längd 200 meter)
- ✓ vägen har stor betydelse ur kultur- och fritidssynpunkt
- ✓ vägen håller viss standard (ofta samma som berättigar till statsbidrag)

Kommunerna ger ofta bidrag per meter väg, men i vissa fall är bidraget grundat på föregående års redovisade driftskostnader eller på faktiska kostnader (utbetalning mot kvitto). Några kommuner använder Vägverkets bidrag som riktvärde för kommunens bidrag.

4 Vägbelysning

4.1 Bakgrund

Är kommunen huvudman för gator och allmänna platser (inom detaljplan) gäller i princip att belysning ska finnas enligt den belysningsnivå som är standard för områden med likvärdig gatumiljö inom kommunen.

I övrigt finns inga tvingande bestämmelser om vägbelysning. Kommunen har alltså ingen grundläggande skyldighet att sörja för belysning i tätorter och på landsbygden.

4.2 Kommunala beslut rörande vägbelysning

Kommunala beslut rörande vägbelysning redovisas i bilaga 1, nedan görs utdrag av viktiga delar av besluten.

Kommunfullmäktige beslutade 1972.12.29 att f.o.m. 1973

- Att bidrag till nyanläggning för vägbelysning lämnas med 50 % i likhet med tidigare.

Kommunfullmäktige beslutade 1990.02.07 angående utbyggnad av gatubelysning i byarna:

- Att 50 % kommunalt bidrag kan utgå på verklig och redovisad kostnad.
- Att anläggningen övergår i kommunens ägo efter godkänd besiktning.
- Att kommunen därefter övertar ansvaret för fortsatt drift och underhåll av gatubelysningsanläggningen.

4.3 Vägverket – kommunen

Kommunen ansvarar för ca 300 belysningspunkter på det statliga vägnätet för dessa får kommunen ersättning av vägverket. Dessutom finns ett antal belysningspunkter längs statliga vägar som kommunen bekostar men inte får någon ersättning för av vägverket.

4.4 Vägbelysningens omfattning

	1972	1993	2004	2006
Antal belysningsstolpar	2 992 st	4 930 st	5 128 st	5 400 st
Kostnad, kkr	234 kkr		2 600 kkr	3 100 kkr
Driftskostnad/ljuspunkt	80 kr		507 kr	574 kr

2006 fanns 5 400 st armaturer och en beräknad brinntid på 3900 tim/år totalt 2 700 MWh/år till en kostnad av 3 100 kkr.

4.5 Vägbelysningens status

Att inventera och beskriva statusen på vägbelysningsanläggningarna i kommunen har inte ingått i denna utredning.

5 Alternativ för framtida väghållningsansvar

5.1 Alternativ 1, kommunen fortsätter som idag med den frivilliga väghållningen

Kommunen fortsätter som hittills med den "frivilliga" väghållningen av enskilda vägar. Kommunen uppbär som nu statsbidrag för de vägar som är bidragsberättigade i övrigt skattefinansieras väghållningen av enskilda vägar.

Väghållning av enskilda vägar och finansiering av kommunal väghållning (skatt eller avgift) har under ett antal år utretts av olika myndigheter och intresseorganisationer. Någon väsentlig förändring gällande kommunernas situationer har inte framkommit.

Konsekvenser:

- ✓ Standarden försämras i och med att inte något upprustningsarbeten (bärighet, avvattning) sker utan endast driftsåtgärder (grushyvlning, asfaltreparationer, vinterväghållning etc)

- ✓ Nivån på resurstilldelningen (skattemedel) som skett under en längre tid har gjort att standarden på vägnätet kontinuerligt försämrats.
- ✓ Skattemedel kan komma att behöva tas från andra sektorer (ofta lagstiftade skyldigheter) för att vända trenden när det gäller standarden på vägnätet
- ✓ Eftersom många fritidsboende inte betalar kommunalskatt är de heller inte med och betalar driften av enskilda vägar. Många fritidshus ligger längs enskilda vägar som sköts av kommunen. Även skogsbruket använder sig av enskilda vägar som sköts och bekostas av kommunen.
- ✓ Kommunen erhåller som idag bidraget för de statsbidragsberättigade vägarna i form av årligt driftsbidrag.
- ✓ Eftersom innebörden i kommunens beslut från 1972 ofta tolkas så att kommunen förutom driften av väg också förväntas rusta upp vägen till en bättre standard, så torde synpunkterna kvarstå om "dåliga vägar" och orättvisor inom kommunens väghållning.

5.2 Alternativ 2, kommunen avtalar om den frivilliga väghållningen

Kommunen fortsätter som hittills med den "frivilliga" väghållningen av enskilda vägar. Kommunens ansvar för väghållningen regleras i avtal. Avtal tecknas med juridisk person angående drift av vägnätet, dock ej upprustning eller ombyggnad.

Vägföreningar som "sover" måste väckas till liv och omprövningsförrättning genomföras för att klargöra vilka fastigheter som fortsättningsvis skall ha gemensam väghållning. Befintliga samfällighetsföreningar (vägsamfälligheter) måste engageras för att skriva avtal gällande de vägar som man förvaltar inom byarna som tidigare inte behövt engagera sig i när kommunen sköt vägarna.

Dessutom behöver troligen ett antal gemensamhetsanläggningar med tillhörande förvaltning (samfällighetsförening) bildas för att teckna avtal med kommunen.

Avtal skrivs sedan med samtliga samfällighetsföreningarna där ansvarrollerna tydliggörs. I avtalet bestäms bl a ansvaret för trafiksäkerhetsåtgärder, ombyggnader, kostnadsfördelning,

uppsägningstider mm. Syftet med avtalet är att klargöra förhållandet mellan kommunen och samfällighetsföreningarna.

Väghållning av enskilda vägar och finansiering av kommunal väghållning (skatt eller avgift) har under ett antal år utretts av olika myndigheter och intresseorganisationer. Någon väsentlig förändring gällande kommunernas situationer har inte framkommit.

Konsekvenser:

- ✓ Detta innebär att kommunen fortsätter med väghållning av enskilda vägar i samma omfattning som nu men som "entreprenör" åt föreningarna.
- ✓ Kommunen ansvarar för och bekostar driften och föreningarna ansvarar för och bekostar upprustningar och ombyggnationer.
- ✓ Det kan vara svårt för kommunen att nå behöriga representanter för att teckna avtal, om styrelse saknas och vägföreningen omfattar många fastigheter. För föreningar som saknar styrelse kan detta lösas genom att tillsätta syssloman genom länsstyrelsens försorg. Syslomannens uppgift är att se till att en beslutsför styrelse finns, som bl a blir behörig att teckna avtal med kommunen.
- ✓ Vägsamfälligheter (samfällighetsföreningar) kan vara lättare komma i kontakt med då de idag ofta har en fungerande hantering av skogsbilvägar.
- ✓ Det svåraste kan dock vara att skapa ett engagemang hos boende efter vägar som idag inte ingår i någon gemensamhetsanläggning att via lantmäteriförrättningar bilda sådana.
- ✓ Det kommer också att bli svårt att skapa förståelse för utdebiteringar för upprustningar i andra byar eller i andra delar av byar när kommunen står för driften av vägarna.
- ✓ Skattemedel kan komma att behöva tas från andra sektorer (ofta lagstiftade skyldigheter) för att vända trenden när det gäller standarden på vägnätet.

- ✓ Eftersom många fritidsboende inte betalar kommunalskatt är de heller inte med och betalar driften av enskilda vägar. Många fritidshus ligger längs enskilda vägar som sköts av kommunen.
- ✓ Kommunen erhåller som idag bidraget för de statsbidragsberättigade vägarna i form av årligt driftsbidrag.

5.3 Alternativ 3, kommunen överläter ansvaret för väghållningen av enskilda vägar till samfällighetsföreningar.

Kommunen beslutar att upphör med väghållning av enskilda vägar både de som uppbär statsbidrag och de övriga enskilda vägarna. I syfte att samfällighetsföreningar skall ta över väghållningen.

Syftet är att kommunen även fortsättningsvis ska stötta samfällighetsföreningarna med ekonomiskt driftsbidrag.

Kommunen bör ta fram regler och eventuellt övergångsregler när det gäller kommunalt driftsbidrag för väghållning.

Vägföreningar som "sover" måste väckas till liv och omprövningsförrättning genomföras för att klargöra vilka fastigheter som fortsättningsvis skall ha gemensam väghållning. Kommunen får se till att syssloman förordnas och kallar berörda fastighetsägare till information om att den kommunala väghållningen skall upphöra och vad som bör ske. Andelstalen måste vara grundade på reglerna i anläggningsslagen.

Befintliga samfällighetsföreningar måste väckas och eventuellt måste även nya gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar bildas.

För att skapa en enhetlighet kring verksamheter kopplade till väghållning av enskilda vägar bör även ansvaret för vägbelysning överföras till samfällighetsföreningarna.

Konsekvenser:

- ✓ Alternativet kommer troligen initialt att väcka stor irritation och protester hos befintliga fastighetsägare. Detta alternativt är en svår fråga både politiskt och juridiskt.

- ✓ Politiskt svår fråga ur bl a ett likställighetsperspektiv, såvida kommunen inte fortsättningsvis väljer att lämna ett driftsbidrag om än dock mindre än idag.
- ✓ Samfällighetsföreningarna erhåller det statliga driftsbidraget för de statsbidragsberättigade vägarna som kommunen tidigare erhöLL.
- ✓ Kommunen ger ett årligt driftsbidrag.
- ✓ Eventuellt bör kommunen ta fram regler för ett kommunalt upprustningsbidrag.
- ✓ Kommunen bidrar till en omprövnings- och anläggningsförrättningar för att bilda gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar.
- ✓ Samtliga fastighetsägare är med och betalar till driften av vägarna dvs även fritidsboende.

6 Utredningens förslag

Utredningen föreslår att kommunen beslutar sig för alternativ 3 dvs kommunen överlåter ansvaret för väghållningen av enskilda vägar till samfällighetsföreningar.

Alternativ 3	Kommunen överlåter ansvaret för väghållningen av enskilda vägar till samfällighetsföreningar.
Motivering	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vi återgår till den "svenska modellen" där staten finansierar statliga vägar, kommunerna finansierar kommunala gator och samfällighetsföreningar (tidigare vägföreningar och vägsamfälligheter) finansierar enskilda vägar med visst stöd från stat och kommun ✓ Skapa ett system med kommunala bidrag till samfällighetsföreningar, vilket idag används av de flesta kommunerna i Sverige. ✓ Detta skapar möjlighet till delaktighet och engagemang vilket ger en stark och levande landsbygd. ✓ Detta skapar möjligheter för samfällighetsföreningarna att utöva en mera långsiktig planering av väghållningen (exv fondera medel för upprustning). ✓ Kommunen skapar möjlighet att bättre använda skattemedel till lagstiftade verksamheter.
Kommentar	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ett antal omprövningsförrättningar måste genomföras. ✓ Ett antal anläggningsförrättningar bör genomföras (pågår delvis i samband med omarronderingar) där gemensamhetsanläggningar bildas. ✓ Nya samfällighetsföreningar behöver bildas för förvaltning av gemensamhetsanläggningar.

6.1 Vad innebär omprövningsförrättningar

En omprövningsförrättning innebär att man ser över och ändrar en befintlig vägsamfällighet, vägförening eller gemensamhetsanläggning. Förutsättningen för att göra en omprövningsförrättning skall vara att förhållandena ändrats t ex genom att nya vägar behöver tas in i anläggningen eller att andelstalen inte stämmer överens med den nytta och användning som berörda fastigheter har av vägarna.

Rent praktiskt går omprövningsförrättningen till så att förrättningsmannen på lantmäteriet tillsammans med sakägarna (de som behöver vägen) avgränsar det geografiska området och upprättar förteckningar över berörda fastigheter samt föreslår andelstal.

Andelstal

Det finns i huvudsak två principer för andelstal i gemensamhetsanläggning för vägar. För tätbebyggda bostadsområden med skola, butiker, gemensamma grönområden i området ges oftast lika andelstal för fastigheter av samma kategori, t.ex. permanentboende. Även för gemensamhetsanläggningar i mindre planområden som byggs ut i ett sammanhang ges oftast lika andelstal. Det innebär att ingen hänsyn tas till hur långt de olika fastigheterna har till allmän väg.

För vägar med glesare bebyggelse där det kan vara stora skillnader i väglängd till allmän väg tillämpas tonkilometermetoden. Den innebär att man beräknar hur många ton som varje fastighet belastar vägen med. Även här görs en viss schablonisering på så vis att för alla permanentthus använder man sig samma ton per km – andelstalet ska vara oberoende av ägare.

Mellan dessa två huvudprinciper för andelstal finns många varianter, ibland har man t ex bara tagit viss hänsyn till väglängden.

6.1.1 Kostnader och handläggningstider

En omprövningsförrättning genomförs av lantmäteriet enligt tidersättning. Dvs man betalar efter hur mycket tid lantmäteriet behöver lägga ner på förrättningen.

År 1995 uppskattades den totala kostnaden för att bilda eller ompröva gemensamhetsanläggningar till 4,4 miljoner kr. Då var tanken att bilda en gemensamhetsanläggning per by.

Lantmäteriet bedömer att kostnaden idag ligger mellan 700-1500 kr/fastighet för anläggningar med mer än 50 fastigheter. Det mest effektiva kostnadsmässigt och bästa, om man ser till föreningarnas framtida skötsel, är troligen att inte "pusla" med befintliga anläggningar utan istället bilda få riktigt stora föreningar. Genom att bilda stora föreningar och med den effektivisering som skett av lantmäteriets handläggningsmetoder och samordningsvinster med omarronderingarna kanske kostnaden ligger kvar på ungefär samma nivå som 1995.

Handläggningstiden för en större förrättning bedöms till ca ett år. Den totala handläggningstiden för de anläggningsförrättningar som behövs i Leksands kommun uppskattas till ca 4 år. För de båda pågående omarronderingsområdena är dock handläggningstiden för anläggningsförrättningen beroende av hur fort arbetet med omarronderingen går.

6.1.2 Förslag till bidrag till omprövningsförrättningar

Kommunen bidrar med 50 % av förrättningskostnaderna för att genomföra de omprövnings- och anläggningsförrättningar som föreslås i kapitel 6.5 nedan.

6.2 Förslag till kommunalt driftsbidrag

6.2.1 Regler för driftsbidrag till samfällighetsförening

Kommunen lämnar efter ansökan driftsbidrag till samfällighetsföreningar som har väghållansvar för:

- ✓ enskild väg med statligt driftsbidrag (statsbidragsberättigad väg) i anslutning till byar, som utgör utfart för minst 2 fastigheter med helårsboende som är mantalsskrivna i kommunen
- ✓ annan enskild väg längre än 100 m i anslutning till byar, som utgör utfart för minst 2 fastigheter med helårsboende som är mantalsskrivna i kommunen.
- ✓ vägbelysning längs allmän väg genom samlad bebyggelse eller längs vägar med kommunalt driftsbidrag.

6.2.2 Krav på väg till vilken kommunen ger bidrag

Innan tillkommande väg ges kommunalt bidrag skall väg besiktigas och godkännas av kommunen.

Krav på väg till vilken kommunalt bidrag ges:

- ✓ Körbanan ska ha en bredd av minst 3,5 meter med god framkomlighet.
- ✓ Vägkropp med god bärighet för året runt bruk.
- ✓ Slitlager, grus- eller asfaltbeläggning med god funktion.
- ✓ Diken och trummor ska finnas för god dränering och avvattning av vägkroppen.
- ✓ Godtagbar vändplan ska finnas (väghållnings-, räddningsfordon etc)

6.2.3 Storlek årligt driftsbidrag

För vägar som uppfyller villkoren enligt kap 6.2.1 gäller.

- ✓ Väg med statsbidrag ges årligt kommunalt driftsbidrag med 30 % av vägverkets beräknade driftskostnad (medför idag en egen finansiering på 10 %).
- ✓ Övrig väg ges årligt kommunalt driftsbidrag med 60 % av vägverkets beräknade driftskostnad för vägklass A (för statsberättigade vägar).
- ✓ Årligt bidrag för drift, underhåll och elförbrukning ges till vägbelysning med 300 kr per belysningsarmatur (motsvarar 2007 ca 50% av årlig kostnad).

6.2.4 Upprustningsbidrag

Kommunen ger möjlighet att söka upprustningsbidrag för vägar som erhåller kommunalt driftsbidrag.

I kommunens budget avsätts årligen pengar för att ge upprustningsbidrag. Bidrag ges med högst 50% av upprustningskostnaden och betalas ut efter utfört arbete.

Detaljerade regler för upprustningsbidrag tas fram i samband med att bidraget införs.

6.3 I vilket skick är det rimligt att återlämna vägar till samfällighetsföreningarna

Enskilda vägar som kommunen sedan 1972 skött driften av återlämnas i befintligt skick till "vägs ägare" (befintliga och nya samfällighetsföreningar).

6.4 Förslag till policy för vägbelysning

Målsättningen är att staten ska svara för vägbelysning på det statliga vägnätet, kommunen svarar för vägbelysning där kommunen är huvudman och samfällighetsföreningar svarar för vägbelysningen på vägnät med enskild väghållning.

6.4.1 Nyexploatering

För områden med kommunalt huvudmannaskap för gator, vägar och gc-vägar bekostar exploitören belysning. Därefter övertar kommunen kostnadsfritt belysningsanläggningen och svarar för framtida drift, underhåll och förnyelse.

För områden med enskild väghållning för gator, vägar och gc-vägar bekostar exploitören vägbelysning. Därefter övertar bildad samfällighetsförening belysningsanläggningen och svarar för framtida drift, underhåll och förnyelse.

6.4.2 Kompletterande belysning

För områden med statlig väghållning ska ansökan om kompletterande belysning lämnas till Vägverket.

För områden med kommunalt huvudmannaskap för gator, vägar och gc-vägar ska ansökan om kompletterande belysning lämnas till kommunen. Efter kommunalt beslut som tillstyrker uppsättning av sökt belysning svarar kommunen för anläggningskostnaden samt framtida drift, underhåll och förnyelse.

För områden med enskild väghållning för gator, vägar och gc-vägar ska ansökan om kompletterande belysning lämnas till för området bildad samfällighetsförening. Finns fast boende kan samfällighetsförening hos kommunen ansöka om bidrag för anläggnings- och driftskostnaden. Förutsättningen för kommunalt anläggningsbidrag är att reglerna för kommunaltdriftsbidrag uppfylls.

6.5 Förslag till samfällighetsföreningar

Nedanstående förslag innebär att det kommer att finnas 13 st samfällighetsföreningsstyrelser som sköter de enskilda vägarna i Leksands kommun.

Åls socken

- ✓ Insjöns vägförening, dvs Tunsta ga:1 omprövas. Föreningen utvidgas till att omfatta alla de vägar som sköts av kommunen och som inte hanterats i den stora anläggningsförrättningen efter omarronderingen.
- ✓ Förslaget blir att det kommer att finnas två samfällighetsföreningar för Åls socken: Åls vägars samfällighetsförening (inkl Ål-Kilen) och "Insjöns samfällighetsförening".
- ✓ Åtgärd: omprövningsförrättningen söks.

Leksands sydöstra omarronderingsområde

- ✓ En gemensamhetsanläggning med förvaltning bildas för byarna längs älven - Tibble till och med Rönnäsbyarna.
- ✓ Byarna på skogen – Hisvåla m fl kommer att ingå i den gemensamhetsanläggning som bildas i samband med omarronderingen och som i huvudsak hanterar skogsbilvägarna.
- ✓ Åtgärd: anläggningsförrättningarna följer omarronderingens tidsaxel.

Leksands norra omarronderingsområde

- ✓ En gemensamhetsanläggning bildas för Östanhol-Laknäs-Tällberg-Hjortnäs-Sunnanäng.
- ✓ En annan gemensamhetsanläggning bildas för byarna öster om riksvägen.
- ✓ En samfällighetsförening bildas för förvaltning av respektive gemensamhetsanläggning.
- ✓ Åtgärd: anläggningsförrättningarna följer omarronderingens tidsaxel.

Siljansnäs

- ✓ För vägarna i norra delen av Siljansnäs finns nyare gemensamhetsanläggningar, de förvaltas av Siljansvägarnas samfällighetsförening, dvs en modern förvaltning. Ingen ytterligare åtgärd behövs här.

- ✓ För tätorten Siljansnäs, dvs Björken-Hallen-Backbyn mfl och byarna runt Alviken t ex Fornby-Tasbäck-Almo-Alvik samt Hjulbäck, bildas en gemensamhetsanläggning med en samfällighetsförening som förvaltare.
- ✓ För de korta vägsträckorna vid Klockarberg bildas en mindre gemensamhetsanläggning.
- ✓ Åtgärd: anläggningsförrättningen för tätorten med byarna söks.

Leksands tätort

- ✓ Åkerö vägförening (Åkerö ga:1) omprövas och utvidgas så att Källbergets vägar kommer att ingå. Genom detta kommer de tre tätortsnära gemensamhetsanläggningarna Edshult ga:2, Övermo ga:3 och Åkerö ga:1 omfatta alla tätortsvägarna söder om älven. För förvaltning av de tre gemensamhetsanläggningarna bildas **en** samfällighetsförening – det sparar tid och kostnader.
- ✓ För vägarna inom området norr om Noret inkl Käringberget och Limhagen bildas en gemensamhetsanläggning med en samfällighetsförening som förvaltare.
- ✓ Inom områden med kommunalt huvudmannaskap för gator kan enligt lag med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning (1998:814) ansvaret för renhållning och vinterväghållning på gångbanor läggas på fastighetsinnehavaren.
- ✓ Åtgärd: omprövningen av Åkerö vägförening söks, genomför planändring gällande huvudmannaskap för vägarna inom Käringberget och sök anläggningsförrättning. Se över möjligheterna att lägga ansvaret på fastighetsägarna för renhållning och vinterväghållning på gångbana eller annat utrymme utanför fastigheten som behövs för gångtrafik.

I övrigt bildas följande gemensamhetsanläggningar med förvaltande samfällighetsföreningar:

- ✓ Grytnäs-Västanvik-Styrsjöbo
- ✓ Häradsbygden
- ✓ Djura-Rälta och vägarna på skogen väster och norr därom
- ✓ Åtgärd: anläggningsförrättningar söks.

6.6 Ekonomiska konsekvenser av redovisade alternativ

6.6.1 Ekonomiska konsekvenser alternativ 1

Alternativ ett innebär att kommunen fortsätter som hittills med den "frivilliga" väghållningen av enskilda vägar.

- ✓ Standarden på vägnätet kommer att försämrats allt mer i och med att inte något upprustningsarbeten (bärighet, beläggning, avvattning etc) sker utan endast driftsåtgärder (grushyvlning, asfaltreparationer, vinterväghållning etc)
- ✓ Synpunkter och klagomål på vägstandarden i Leksand kommer förmodligen att öka.
- ✓ Eftersom många fritidsboende inte betalar kommunalskatt är de heller inte med och betalar driften av enskilda vägar.
- ✓ Kommunen erhåller som idag bidraget för de statsbidragsberättigade vägarna i form av årligt driftsbidrag.

I samband med inventeringen av vägnätet som gjordes 2003 konstaterades av drygt 63 % av vägnätet hade mycket dålig uthållighet dvs i akut behov av upprustningsåtgärder. För att vända trenden och långsiktigt skapa bättre vägar behöver ett kontinuerligt upprustningsarbete ske.

Behovet är en kontinuerlig upprustning av vägnätet omfattande minst 5 000 000 kr årligen, pengar som inte finns budgeterade.

Alternativ 1 skulle för kommunen innebära:

Kostnader och intäkter (2007 års nivå)	
Driftskostnad	6 000 000 kr
Statligt bidrag	-944 000 kr
Driftskostnad vägbelysning	3 100 000 kr
För att klara nybeläggning vart 25:e	2 500 000 kr
Förstärkning och dikning grusvägar	2 500 000 kr
Summa	13 156 000 kr

Man kan ifrågasätta om kommunen kan (får) gå in och upprusta väg som kommunen inte är ägare av.

6.6.2 Ekonomiska konsekvenser alternativ 2

Alternativ 2 innebär att kommunen fortsätter som hittills med den "frivilliga" skötseln av enskilda vägar.

Vägföreningar och samfällighetsföreningar väcks till liv och ett antal ny gemensamhetsanläggningar med tillhörande förvaltning (samfällighetsförening) bildas.

Avtal skrivs sedan med samtliga samfällighetsföreningarna där ansvarrollerna tydliggörs. I avtalet bestäms bl a ansvaret för trafiksäkerhetsåtgärder, upprustning, ombyggnader, kostnadsfördelning, uppsägningstider mm.

- ✓ Detta innebära att kommunen fortsätter med väghållning av enskilda vägar i samma omfattning som nu men som "entreprenör" åt föreningarna.
- ✓ Kommunen ansvarar för och bekostar driften och föreningarna ansvarar för och bekostar upprustningar och ombyggnationer.
- ✓ Eftersom många fritidsboende inte betalar kommunalskatt är de heller inte med och betalar driften av enskilda vägar.
- ✓ Kommunen erhåller som idag bidraget för de statsbidragsberättigade vägarna i form av årligt driftsbidrag.

Alternativ 2 skulle för kommunen innebära:

Kommunen	
Kostnader och intäkter (2007 års nivå)	
Driftskostnad	6 000 000 kr
Förrättningskostnad, 50% av kostnaden delat på 4 år	562 500 kr
Vägbelysning	3 100 000 kr
Statligt bidrag	-944 000 kr
	8 718 500 kr

Alternativ 2 skulle för samfällighetsföreningarna innebära:

Föreningar	
Kostnader (2007 års nivå)	
Förrätningskostnad, 50% av kostnaden delat på 4 år	562 500 kr
För att klara en nybeläggning vart 25:e	2 500 000 kr
Förstärkning och dikning grusvägar	2 500 000 kr
	5 562 500 kr
Intäkter (2007 års nivå)	
Utdebitering samfällighetsförening	5 562 500 kr
	5 562 500 kr

Dessa kostnader skulle då fördelas mellan ca 5 700 fastigheter för permanentboende och fritidsboende.

6.6.3 Ekonomiska konsekvenser alternativ 3 (utredningens förslag)

Alternativ 3 innebär att kommunen beslutar att upphöra med skötsel av enskilda vägar. I syfte att samfällighetsföreningar skall ta över väghållningen.

Kommunen kommer fortsättningsvis ska stötta samfällighetsföreningarna med ekonomiskt driftsbidrag.

- ✓ Samtliga fastighetsägare är med och betalar till driften och upprustning av vägarna dvs även fritidsboende.
- ✓ Samfällighetsföreningarna erhåller det statliga driftsbidraget för de statsbidragsberättigade vägarna.
- ✓ Kommunen ger ett årligt driftsbidrag (vägar och belysning).
- ✓ Eventuellt bör kommunen ta fram regler för ett kommunalt upprustningsbidrag.
- ✓ Kommunen bidrar till en omprövnings- och anläggningsförrättningar för att bilda gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar.

Alternativ 3 skulle för kommunen innebära:

Kommunen		
Kostnader (2007 års nivå)		
Bidrag vägunderhåll		2 624 800 kr
Förrättningskostnad, 50% av kostnaden delat på 4 år		562 500 kr
Upprustningsbidrag		2 500 000 kr
Bidrag vägbelysning		1 620 000 kr
	summa	7 307 300 kr
Minskade kostnader (2007 års nivå)		
Vägunderhåll		6 000 000 kr
Statsbidrag		-944 000 kr
Vägbelysning		3 100 000 kr
	summa	8 156 000 kr

Alternativ 3 skulle för samfällighetsföreningarna innebära:

Föreningar		
Kostnader (2007 års nivå)		
Vägunderhåll ("vägar som kommunen skött")	inkl moms	7 500 000 kr
Förrättningskostnad, 50% av kostnaden delat på 4 år		562 500 kr
Belysnings kostnader	inkl moms	3 875 000 kr
Upprustning ("vägar som kommunen skött")		5 000 000 kr
	summa	16 937 500 kr
Intäkter (2007 års nivå)		
Utdebitering ("vägar som kommunen skött")		9 023 222 kr
Statsbidrag	inkl moms	1 180 000 kr
Kommunalt bidrag till vägar	8 kr/m	2 624 800 kr
Kommunalt bidrag vägbelysning	300 kr/punkt	1 620 000 kr
Upprustningsbidrag ("vägar som kommunen skött")		2 500 000 kr
	summa	16 948 022 kr

Utdebiteringen fördelas mellan ca 5 700 fastigheter för permanentboende och fritidsboende.

Bilaga 1.

Kommunala beslut rörande skötsel av enskilda vägar

År	Beslut
1972	<p>Kommunfullmäktige beslutade 1972.12.29 att f.o.m. 1973</p> <ul style="list-style-type: none"> • Att överta den enskilda väghållningen som hittills ombesörjts av vägföreningar, vägsamfälligheter och byar, dock ej skogsbilvägar, vägar till fritidsstugor samt underhåll och drift av vägbelysning. • Att kommunstyrelsen erhåller i uppdrag att på lämpligt sätt organisera väghållningen. • Att bidrag till nyanläggning för vägbelysning lämnas med 50 % i likhet med tidigare. <p><i>Vad som kan tolkas i ovanstående är att några avtal om väghållning har inte skrivits mellan "nuvarande väghållare" och Leksands kommun. Citat från PM okt 1983 - Diskussionsunderlag för enskild väghållning, "Några avtal som reglerade verksamhetens omfattning upprättades oss veterligen aldrig".</i></p>
1979 - 1980	<p>Kommunstyrelsen beslutade 1980.01.07</p> <p>Att tillämpa gällande praxis vid intagande av vägar i kommunalt underhåll.</p> <p>Vägar i direkt anslutning till byar och där fast boende finnes har intagits, medan däremot vägar till enskilt fast boende ej i anslutning till byn eller fritidsboende erhållit avslag å vägunderhåll.</p>
1983	<p>Kommunstyrelsen beslutade 1983.10.10 på frågeställning från byggnadskontoret om följande riktlinjer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Väghållning: I väghållning föreslås ej ingå gårdsinfart, gårdsplan och ägoväg. • Fast boende: Mantalsskriven och helårsboende på fastigheten i befintligt bostadsområde och i anslutning till dessa. • Fritidsboende: Ej mantalsskriven på fastigheten. • Väglängd samt antal bebodda fastigheter: Dessa faktorer skall avgöra om vägunderhåll skall göras av kommunen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Bystuga och föreningsägda fastigheter: Inget vägunderhåll. • Ej kommunal badplats, Båtplats, Industri- och företagsverksamhet, enskilda branddammar, ej kommunala friluftsf- och fritidsanläggningar, grönområden: Inget vägunderhåll. • Till väg hörande vägområde begränsas till: Diket är gräns för vägunderhållet.
1984	I svar till Björkens vägsamfällighet, skriver byggnadskontoret 1984-03-06, "Byggnadskontoret föreslår kommunstyrelsen besluta att till Björkens vägsamfällighet uttala att kommunen har de skyldigheter som normalt åvilar en väghållare för enskild väg"
1990	<p>Kommunfullmäktige beslutade 1990.02.07 angående utbyggnad av gatubelysning i byarna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Att efter prövning medge vägföreningar, vägsamfälligheter eller byorganisationer (vägägare) utbygga gatubelysningsanläggning. <i>En skrivning som antyder att föreningar och samfälligheter är vid liv.</i> • Att gatubelysningsanläggningen utföres efter väg med kommunalt underhåll. • Att gatubelysningsanordning utföres i enlighet med den standard som kommunen och eldistributören kräver. • Att 50 % kommunalt bidrag kan utgå på verklig och redovisad kostnad. • Att anläggningen övergår i kommunens ägo efter godkänd besiktning. • Att kommunen därefter övertar ansvaret för fortsatt drift och underhåll av gatubelysningsanläggningen.
1990	<p>Kommunfullmäktige beslutade 1990.11.21 angående bidrag till vägbeläggningar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansökan om bidrag skall skriftligt inges till tekniska kontoret och avse väg som för närvarande är intagen i kommunalt vägunderhåll. • Bidrag skall kunna utgå med 50 % av verklig och redovisad kostnad för beläggning av grusväg som kommunen kan godta. Eventuella kostnader för förarbeten och justering

	<p>bekostas helt av sökande.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bidrag skall kunna utgå med 50 % av verklig och redovisad kostnad för toppbeläggning av tidigare belagd väg och som kommunen kan godta. Eventuella kostnader för förarbeten och justering bekostas helt av sökande. • Kommunen skall godkänna aktuell vägs standard innan bidrag för beläggning kan beviljas. • Beläggning skall omfatta väg inom relativt samlad bebyggelse och i huvudsak permanent boende. • Beläggning skall utföras enligt vedertagen praxis och på ett professionellt sätt. • Bidrag utbetalas i efter skott och inom ram för budgeterade medel och efter godkänd besiktning.
1993	<p>Kommunstyrelsen beslutade 1993-04-26 att genomföra planändring för Kärringberget och Sätra i Insjön med avsikt att kommunen inte längre skulle vara huvudman för allmän plats. Byggnadsnämnden påbörjade planändringsprocessen under 1993 och nämnden beslutade under hösten 1993 att rekommendera kommunfullmäktige att avstyrka planändringen.</p>
1995	<p>Kommunstyrelsen beslutade 1995-04-24 att uppdra till en utredningsgrupp ledd av Margaretha Åslund att arbeta fram underlagsmaterial till ett princip beslut i kommunfullmäktige om bildande av gemensamhetsanläggningar för övertagande av drift och underhåll av vägar och grönytor.</p> <p>I KS AU 1995-08-21 redovisade M Åslund grundmaterialet i utredningen. KS AU beslutade att uppdra åt M Åslund att utarbeta förslag till bidragssystem från kommunen till samfällighetsföreningarna som bygger på att kommunens kostnad för drift och underhåll av vägnätet skall maximeras till 2,5 mkr/år.</p>
1995	<p>I vägutredning, delrapport 2 (1995-09-20) kan läsas: Lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar har genomförts i Övermo och Edshult. Gemensamhetsanläggningarna omfattar samtliga vägar och grönytor inom de två byarna. En liknande förrättning pågår i Plintsberg. I samband med förrättningarna på Övermo/Edshult gavs dessutom löftet att dessa föreningar inte skall börja arbeta tidigare än andra utan att alla skall dras igång ungefär samtidigt.</p>

	Lantmäteriet uppskattar kostnaderna för att bilda erforderliga gemensamhetsanläggningar (i princip en per by) till knappt 4,4 miljoner kr i 1995 års prisläge. Ett förfarande som beräknas ta 6 – 8 år innan fungerande samfällighetsföreningar finns.
2004	Kommunstyrelsen beslutade 2004.03.15 att fastställa delegationsordning inom kommunstyrelsens verksamhetsområde, bla delegeras till Väg- och trafikingenjören i punkt D4 Intagande av väg i kommunalt underhåll samt i punkt D5 Gatubelysning, utbyggnad och bidrag.

Bilaga 2.

Vägar som uppbär statsbidrag och tillika har kommunalt underhåll för 2007.

Väg nr.	Tid. väg nr.	Väg kategori	Väghållare	Bidrags mot-tagare	Längd (m)	Bi-drag %	Beslutad kostnad (kr)	Beslutat bidrag (kr)
29 850	86	C	Hedby - Fors	Leksands kommun	1 170	80	18 549	14 840
29 875	143	A	Siljansvägens vägsamfällighet	Leksands kommun	5 880	60	98 516	59 110
29 876	145	A	Leravägens vägsamfällighet	Leksands kommun	3 360	60	49 165	29 499
29 887	157	A	Tällbergs byamän	Leksands kommun	5 960	60	107 620	64 572
29 891	168	A	Mons o Tasbäcks bysamfällighet	Leksands kommun	1 950	60	31 612	18 967
29 903	195	A	Solberga vägsamfällighet	Leksands kommun	3 140	60	38 607	23 164
29 905	197	C	Lindberg-Västgårde vägsamfällighet	Leksands kommun	2 770	80	51 508	41 206
29 923	240	B+A	Knippbohedens vägsamfällighet	Leksands kommun	1 130	35+60	17 483	8 266
29 924	241	F+A	St. Helgås-Insjöns vägsamfällighet	Leksands kommun	3 440	60	41 323	24 794
29 944	271	C	Bergsängs vägsamfällighet	Leksands kommun	920	80	14 586	11 669
29 994	360	A	Östanmors samfällighetsförening	Leksands kommun	3 000	60	35 212	21 127
30 026	413	A	Skommarbovägens samfällighetsförening	Leksands kommun	1 270	60	17 062	10 237
30 027	414	A	Ytterboda-Överboda gemensamhets förening	Leksands kommun	4 560	60	63 956	38 373
30 046	448	A	Timmersmora-Helgås vägsamfällighet	Leksands kommun	2 220	60	29 854	17 913
30 047	449	A	Åls Östra vägsamfällighet	Leksands kommun	1 600	60	18 779	11 267
30 058	447	A	Almbergs vägsamfällighet	Leksands kommun	1 760	60	27 907	16 744
30 060	485	A+C	Laknäs-Östanhols vägförening	Leksands kommun	5 890	60+80	88 592	59 389
30 090	531	A	Tibble-Lycka vägsamfällighet	Leksands kommun	2 740	60	44 849	26 909
30 099	549	A	Slättbergs Bys vägsamfällighet	Leksands kommun	2 080	60	28 636	17 181

ra02s 2005-11-11

30 155	650	A	Kilen-Hoberg enskildaväg	Leksands kommun	1 000	60	11 736	7 042
30 157	653	A	Enskild väg till Hackmora	Leksands kommun	1 130	60	15 560	9 336
30 163	659	A	Åsledes vägsamfällighet	Leksands kommun	900	60	12 107	7 264
30 164	660	A	Åjer-Vargnäs vägsamfällighet	Leksands kommun	1 640	60	26 003	15 602
30 177	675	B	Stengårdsvägen - Vintergatan m.fl.	Leksands kommun	4 240	35	51 573	18 050
30 189	701	A	Björkberg-Torrberg vägsamfällighet	Leksands kommun	1 520	60	20 436	12 262
30 204	728	A+F	Enskild väg genom Djura	Leksands kommun	960	60	15 221	9 133
30 214	749	A	Hyttkvarn-Årboheden m.fl. vägsamfällighet	Leksands kommun	2 610	60	42 311	25 386
30 223	771	A	Björkens vägsamfällighet	Leksands kommun	5 090	60	69 279	41 568
30 282	866	A	Söder Lindbergs vägsamfällighet	Leksands kommun	2 080	60	58 636	17 181
30 286	876	A	Hallen Backbyns vägförening	Leksands kommun	1120	60	20 820	12 492
30 346	1006	A	Torrberg-Bodlindor vägsamfällighet	Leksands kommun	2000	60	31 741	19 027
30 473	1215	A	Gassarvet - Tasbäck	Leksands kommun	1350	60	21 884	13 131
30 489	1233	A	Åjers by - Björkbergsvägen	Leksands kommun	1000	60	13 452	8 071
30 490	1234	A	Ytternvägens samfällighet	Leksands kommun	1500	60	24 318	14 591
30 503	1250	A	V Rönnäs - Ö Rönnäs	Leksands kommun	2830	60	40 338	24 203
30 505	1252	A	Lycka - Vargnäs	Leksands kommun	1670	60	22 443	13 466
30 523	1275	A	Kilens-Almbergs vägsamfäll. fören.	Leksands kommun	1950	60	31 612	18 967
30 655	1457	A	Häradsbygden - Ytteråkerö	Leksands kommun	1250	60	19 817	11 890
30 656	1458	A	Brenäs - Brenäsudden	Leksands kommun	1260	60	16 943	10 166
30 684	1493	D	Alvik - Granberget	Leksands kommun	1830	60	25 202	15 121
30 685	1494	A	Opplimmen - Plintsberg Vägar inom Plintsberg	Leksands kommun	3970	60	58 718	35 231
30 686	1495	A	Gärde - Mjälgen	Leksands kommun	1320	60	17 747	10 648
30 689	1500	A	Knåpbodarna - Oxberg	Leksands kommun	3750	60	47 324	28 394

30 747	1565	A	Sättra Ål - Sättra 32:3	Leksands kommun	1400	60	22 199	13 320
30 748	1566	B	Ålvägen - Faluvägen, Kyrkvägen, Stationvägen, Clas Ohlsons väg	Leksands kommun	4000	35	49 922	17 473
Summa					108 210		1 611 158	944 242
Anm.								
Nedanstående vägar uppbär statsbidrag Kommunen har genom särskilt beslut åtagit sig vissa kostnader för dessa vägar.								
30 446	1174	D	Nya Granbergsvägens vägsamfällighet	Vägsamf.	4750	60	78 996	47 398 Moms 10 304
29 904	196	D+ E+ A	Ljusbodvägarnas samfällighet	Ljusbodv. smf.	12350		197 148	99 483 Moms 25 715

Under rubriken "väghållare" saknas för vissa vägar det juridiska beteckningen för gemensamhetsanläggningen i fråga

Bilaga 3.

Gemensamhetsanläggningar som berör vägar som för närvarande sköts av kommunen

Nedan redovisas de gemensamhetsanläggningar som redovisas i AutokaVY och med de uppgifter som finns i fastighetsregistret.

EVL = Enskilda väglagen, AL = Anläggningslagen

	Bildad enl: äldre-EVL gällande-AL	Förvaltning	Uppgift finns om:	
			Deläggande fastigheter	Andel stal
Siljansnäs				
Almo ga:1 (berörs lite)	EVL	-	-	-
Alvik ga:1	AL	Ängestäkts i Alvik samf.för	X	-
Alvik ga:3	EVL	(Alviks vägsamf)	-	-
Björken ga 3		Björkens vägars samf.för		
Björken ga:5 (berörs lite)	AL	Björkens vägars samf.för	X	X
Grytnäs ga:1	EVL	Nya Granbergsvägens samf.för	-	-
Hallen ga:1	EVL	Hallens o Backbyns vägförening	-	-
Hjulfäcka ga:2	EVL	Hjulfäckas vägförening	-	-
Hjulfäcka ga:5	AL	Siljansvägarnas samf.för.	X	X
Näsbyggebyn ga:1	EVL	Österåkerns o L vägsamf	-	-
Olsnäs ga:1	AL	Olsnäs samf.för.	X	-
Leksand				
Björkberg ga:1	EVL	Björkberg-Torrbergs vägsamf	-	-
Bodlindor ga:1	EVL	-	-	-
Djura ga:3	AL	Leksand-Floda vägars samf.för	X	X
Djura ga: 4	AL	-"-	X	X
Djura ga: 5	EVL	-	-	-
Djura ga:10	AL	Kraftverksvägens samf.för	X	X
Edshult ga:2 (Leksands tätort)	AL	-	X	X

Gärde ga:2	AL	Leksand-Floda vägars samf.för	X	X
Hagen ga:1	EVL	Hagen-Rälta vägsamf	-	-
Hisvåla ga:2	AL	Hisvåla byvägars samf.för	X	-
Hälla ga:1	EVL	-	-	-
Karlsarvet ga:1	AL	Karlsarvets samf.för	X	-
Kilen ga:2	AL	Almberg-Kilens vägsamf	X	-
Kullsbjörken ga:1	AL	Jönsgattu samf.för.	x	-
Laknäs ga:5	EVL	Laknäs-Östanshols vägförening	-	-
Norr Bergsäng ga:1	EVL	Bergsängs vägsamf	-	-
Norr Lindberg ga:3	EVL	Norr Lindberg –Västg vägsamf	-	-
Sjugare ga:1	AL	Sjugare-Bergsängs samf.för	X	-
Slättberg ga:1	EVL	-	-	-
Styrsjöbo ga:2	EVL	Styrsjöbovägens vägsamf	-	-
Sunnanäng ga:1	AL	Yttervägens samf.för	X	X
Sätra ga:2	EVL	-	-	-
Sätra ga:3	AL	-	X	X
Söder Lindberg ga:1	EVL	Söder Lindbergs vägsamf	-	-
Tibble ga:3	EVL	(Tibble-Lycka vägsamf)	-	-
Ullvi ga:1	AL	Hälla-Ullvi samf.för	X	-
Ullvi ga:3	EVL	Hyttkvarn mm vägsamf	-	-
Varnäs ga:1	EVL	Varnäs-Åjers vägsamf	-	-
Västanvik ga:4, berörs lite	EVL	-	-	-
Yttermo ga:11 berörs lite	EVL	Korpholens vägsamf	-	-
Åjer ga:1	EVL	Varnäs-Åjers vägsamf	-	-
Åkerö ga:1	EVL	Åkerö vägförening	-	-
Östansör ga:1	EVL	(Östansörs vägsamf)	-	-
Östra Rönnäs ga:1	AL	Lissbjörkens samf.för	X	-
Övermo ga:3 (Leksands tätort)	AL	-	X	X

ÅI				
Genom den anläggningsförrättning som gjorts efter omarronderingen har de flesta gemensamhetsanläggningarna i Åls socken omprövats. En stor (och kostsam) omprövning återstår dock av Insjöns vägförening.				
Brenäs ga:1	AL	Hundhagens samf.för.	X	-
Djuptjärnbo ga:1	AL	Åls vägars samf.för.	X	X
Helgnäs ga:1	AL	-"-	X	X
Kvarnberg ga:3	AL	-"-	X	X
Nedre Heden ga:1	AL	-"-	X	X
Oxberg ga:1	AL	-"-	X	X
Sers Byggning ga:1	AL	-"-	X	X
Sers Byggning ga:2	AL	-"-	X	X
Solarvet ga:3	AL	Åls vägars samf.för.	X	X
Solarvet ga:4	AL	-"-	X	X
Solberga ga:2	AL	-"-	X	X
Solberga ga:3	AL	-"-	X	X
Solberga ga:4	AL	-"-	X	X
ÅI-Tällberg ga:2	AL	-"-	X	X
ÅI-Tällberg ga:3	AL	-"-	X	X
ÅI-Kilen ga:3	AL	-"-	X	X