

YTTRANDE

2009-01-08

Leksandsbostäder AB
Gata/Park
Box 244
793 25 Leksand

Yttrande över utredningen "Framtida väghållningsansvar i Leksand", 2008-02-20***Sammanfattning***

Vi förordar utredningens alternativ 1 och vill peka på tre huvudskäl härför:

Bemanningskäl

- Det kommer att bli svårt eller näst intill omöjligt att få folk till de styrelser som behöver bemannas i de tänkta 13 st. samfällighetsföreningarna som var och en omfattar flera byar. Inte alls säkert heller att det skulle stanna vid 13 st. I många byar skulle man nog föredra en liten "nära" förening framför en stor "opersonlig" om kommunen trots allt skulle avhända sig fortsatt ansvar för vägarna. De ideella krafterna behövs bättre för våra barn, ungdomar och äldre och för att utveckla våra byar än att förvalta vägar! Vi ifrågasätter också starkt om det skulle finnas kompetens för att göra de **upphandlingar** som skulle behövas ute i föreningarna.

Effektivitetsskäl

- Det innebär dålig effektivitet, både praktiskt och administrativt att 13 st. vägföreningar ska sköta väghållningen på sina resp. vägar istället för att **en** professionell förvaltare (= kommunen), som har en organisation för det, sköter både vägar och gator. Inte minst gäller detta kompetensen att göra **upphandlingar**. Vägar och gator är en gemensam kommunal angelägenhet som ska skötas effektivt med ett **sammanhållet** ansvar och på **likvärdigt** sätt runt om i kommunen.

Ekonomiska skäl

- Det är dålig ekonomi för såväl kommunen som de enskilda hushållen i Leksands kommun att vägföreningar ska stå för kostnaderna eftersom vi då förlorar ca 3,2 milj. kr direkt pga. att föreningarna inte har avdragsrätt för **momsen**. Ska vi som invånare betala avgifter till vägföreningar blir det dessutom med **skattade pengar**, medan den kommunalskatt vi betalar dras på inkomsten före skatt. Det innebär en ytterligare förlust på ca 4,3 milj. kr. Kostnaden blir nästan bara **hälften** så stor om vi betalar via skattsedeln! Att betala via skattsedeln innebär dessutom att alla kommuninvånare är med och betalar för alla vägar och gator, solidariskt och utifrån bärkraft (en vägavgift till en vägförening drabbar låginkomsttagare och de med låg pension hårdare än de som har högre inkomst).

Utredningen

Utredningen behandlar dels det framtida väghållningsansvaret vad avser de enskilda vägar som kommunen enligt beslut 1972-12-29 och senare åtagit sig ansvaret för, dels vägbelysningen utefter dessa vägar.

Utredningen redogör tämligen ingående för väghållningen, och mera kortfattat för vägbelysningen.

Av utredningen framgår att det sedan början av 1980-talet, förts diskussioner om kommunens ekonomiska möjlighet att leva upp till beslutet från 1972.

Vi uppfattar problemet så att kommunens ledning inte anser sig kunna upprätthålla en bra standard på vägnätet, dels av ekonomiska skäl, dels av formella skäl pga. att kommunen enligt utredningen inte kan investera i egendom som kommunen inte äger. Därav rubriken på de informationsträffar kommunen inbjudit till om utredningen: ”Hur får vi bättre kvalitet på våra byvägar?”

Utredningen redovisar tre alternativ för den framtida väghållningen och förordar själv alternativ 3, vilket är att kommunen ska upphöra med väghållningen av de enskilda vägarna. Det för med sig att ansvaret går tillbaka till dem som skött vägarna före 1973. Detta innebär i sin tur att ev. befintliga samfällighetsföreningar måste väckas till liv och att ett, sannolikt ganska stort, antal nya gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar måste bildas.

Vidare innehåller det av utredningen förordade alternativet att ansvaret för vägbelysningen överförs till samfällighetsföreningarna, trots att anläggningar för vilka kommunalt bidrag utgått, övergått i kommunens ägo och att kommunen enligt beslut 1990-02-07 övertar ansvaret för fortsatt drift och underhåll av belysningsanläggningarna.

Alternativ 1 i utredningen innebär att kommunen fortsätter som idag med väghållningen, vilket innebär att kommunen uppbär statsbidrag för de vägar som är bidragsberättigade och i övrigt skattefinansieras väghållningen av enskilda vägar. I utredningen har dock gjorts tillägg, jämfört med idag, för nybeläggning, förstärkning, dikning m.m. (se tabell 1 nedan).

Efter att ha tagit del av utredningens tre alternativ, förordar vi som undertecknat denna gemensamma skrivelse alternativ 1 som det beskrivs i utredningen och avvisar helt alternativ 3 liksom alternativ 2 som även det skulle vara både ekonomiskt och resursmässigt ineffektivt.

Vi vill särskilt utveckla våra skäl i följande avseenden:

Rättsviseskäl är bakgrunden till den ordning som gäller idag.

Bakgrunden till beslutet 1972 om att kommunen övertog väghållningsansvaret från då befintliga vägföreningar, vägsamfälligheter och byar var att man, när den nya storkommunen Leksand bildades 1973, ville uppnå rättvisa mellan tätort och landsbygd vad gäller kostnaderna för gator och vägar. Eftersom fastighetsägarna i tätorterna inte längre skulle betala sk municipalskatt och kommunen var huvudman för, och därmed ansvarig för, vägar

och gator i tätorterna, så skulle även väghållningen i byarna av rättviseskäl bekostas av skattemedel.

Vi konstaterar att inget ändrats vad gäller synen på rättvisa mellan byarna och tätorterna.

Rättvisespekten väger därför mycket tungt när det gäller vårt ställningstagande även om den del av väghållningen, som kommunen skulle vara huvudman för i fortsättningen skulle begränsas till centrala Noret. Av slutredovisning för projekt 2007 ser vi att även denna kvarvarande del kan dra stora kostnader, nu senast närmare 73 milj. kr för Kulturtriangeln inkl Siljansvallen och GC-väg Rättviksvägen att jämföra med de årliga kostnaderna hittills för byvägarna på ca 5,5 milj. kr.

Vid kommunens övertagande av väghållningen skrevs såvitt känt inget om omfattningen av kommunens åtagande. Kommunfullmäktige beslutade 1972-12-29 att fr. o m 1973 som framgår i utredningen ”att överta den enskilda väghållningen som hittills ombesörjts av vägföreningar, vägsamfälligheter och byar ...” Den skrivningen kan väl närmast tolkas så att kommunen övertagit hela ansvaret, alltså även för att vidmakthålla en bra standard på de vägar man övertog ansvaret för. För denna tolkning talar också det svar som byggnadskontoret lämnade 1984 till Björkens vägsamfällighet: ”... **kommunen** har de skyldigheter som normalt åvilar en väghållare för enskild väg”. Kommunen gjorde alltså, genom beslutet 1972, väghållningen av de enskilda vägarna till en kommunal angelägenhet.

Att byvägarnas standard genom åren blivit allt sämre torde därför bero på att kommunen inte skött sitt väghållningsansvar så att kvaliteten på byvägarna kunnat upprätthållas. Vem som annars skulle vara ansvarig är svårt att se eftersom de väghållare som fanns 1972, pga. beslutet om kommunens övertagande av väghållningen, i de flesta fall inte längre existerar och i vart fall inte är aktiva eller ”sover” som det uttrycks i utredningen.

Detta innebär att om kommunen nu skulle återlämna byvägarna, som man haft ansvaret för i 35 år, i befintligt skick, skulle detta i många fall medföra stora kostnader för fastighetsägarna runt om i Leksands byar för att återfå vägarnas kvalitet. Det framstår därför redan av detta skäl inte som rimligt att kommunen nu ensidigt skulle frånsäga sig sitt ansvar för vägarna.

Var ligger ansvaret idag?

I utredningen påstås dels att väghållningsansvaret fortfarande ligger på den enskilda väghållaren, dels att kommunen inte har möjlighet investera i anläggningar som kommunen inte äger.

Vi anser för det första att kommunen övertagit väghållningsansvaret från de dåtida väghållarna; det är ju det beslutet från 1972 och uttalandet 1984, innebär. Därmed kan ju inte väghållningsansvaret ligga kvar ”på den enskilda väghållaren” som man påstår.

Får kommunen investera i byvägarna?

Vad gäller frågan om kommunen får investera i de vägar man övertagit ansvaret för, så styrs det av vilka befogenheter kommunen har. Detta framgår av Kommunallagen, 2 kap, där det bl. a. sägs att kommunen själv får ha hand om sådana angelägenheter som är av allmänt

intresse och som har anknytning till kommunen eller deras medlemmar och som inte ska handhas av annan, exempelvis stat eller landsting. Våra vägar och gator torde vara sådan angelägenhet av allmänt intresse, vilket ju beslutet från 1972 också är ett uttryck för. Av lagtexten framgår inte att det skulle föreligga något hinder för kommunen att upprätthålla en god standard på de vägar som man övertagit ansvaret för 1972.

Av kommunen anlita jurist liksom en jurist på Sveriges kommuner och landsting (SKL) anser dock att kommunen inte får investera i annans egendom, men de säger samtidigt att rättsläget inte är klart och att ett investeringsbeslut som inte överklagas vinner laga kraft. Man poängterar samtidigt att kommunen får lämna **bidrag** till vägupprustningar. Därmed också sagt att det handlar om angelägenheter av **allmänt intresse**, annars skulle det ju inte gå.

På vilket sätt rättsläget skulle vara oklart har inte framgått och vi kan inte se att det är oklart. Klart är dock att kommunen genom åren faktiskt gjort upprustningar på byvägarna och det finns ju också med i utredningens alternativ 1, som framgår nedan.

De ekonomiska konsekvenserna, alternativ 1

I utredningens redovisning av de ekonomiska konsekvenserna av alternativ 1 finns två poster om sammanlagt 5 miljoner kr som avser upprätthållande av standarden på vägarna. Dessa upprustningskostnader är något som tillkommit utöver dagens kostnader och får anses ha karaktären av investeringar för att få bättre vägar. Därmed kan vi kanske lämna investeringsproblematiken därhän.

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

De ekonomiska konsekvenserna, alternativ 3

Lantmäterikostnaderna

Av utredningen framgår relativt utförligt vilka kostnader det skulle innebära för de tilltänkta nya väghållarna, dvs. samfällighetsföreningarna och i slutändan fastighetsägarna. Det är till att börja med kostnaderna för alla lantmäteriförrättningarna. Vilket belopp detta till slut skulle röra sig om är idag inte möjligt att med säkerhet uttala sig om. Att kostnaderna i utredningen anges till ca 4,4 miljoner bygger utredningen på att: "... kanske kostnaden ligger kvar på samma nivå som 1995", vilket ju inte låter särskilt betryggande. Förrättningarna kan också bli

långdragna och därmed dyrare p.g.a. överklaganden rörande vilka fastigheter som ska vara med, vilka andelstal som ska gälla etc.

Om lantmäteriets kostnadsbedömning på 700 – 1 500 kr per fastighet stannar vid det högre beloppet innebär det en sammanlagd kostnad på 8 550 000 kr för fastighetsägarna och skattebetalarna i kommunen (kommunen förutsätts ju i utredningen stå för 50 % av kostnaden, i alla fall upp till 2 250 000 kr).

Nedan återges tabell ur utredningen avseende kostnaderna enligt alternativ 3.

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.

Tabell 2 (Vi kan bortse från differensen mellan summabeloppen i tabellen på 10 522 kr)

De årliga kostnaderna (exkl. lantmäterikostnaderna under 4 år) utgör **16 375 000** kr.

Härifrån avgår de statliga bidragen, 1 180 000 kr, vilket innebär att kostnaden för kommuninvånarna blir totalt **15 195 000** kr (fastighetsägarna betalar 8 450 200 kr i avgift till föreningarna och alla kommunala skattebetalare i Leksand 6 744 800 kr i form av bidrag).

Eftersom samfällighetsföreningarna inte kommer att ha avdragsrätt för momsen på 3,2 milj. kr innebär det en fördyring med samma belopp, jämfört med om kommunen fortsätter med väghållningen.

En ytterligare ekonomisk förlust uppkommer när avgiften till föreningarna betalas med skattade pengar till skillnad mot om motsvarande belopp tas ut via skatten. Denna förlust kan beräknas till ca 4,3 milj. kr totalt.

Den sammanlagda förlusten per år kan alltså beräknas till ca **7,5 milj.** kr med det av utredningen förordade förslaget jämfört med alternativ 1. Kostnaden blir nästan bara **hälften** så stor om vi betalar via skattsedeln! De extra 7,5 milj. kr får vi ingen väghållning för!

Se bilaga 1 för beräkningar av moms och ”skattade-pengar-effekten.”

Solidariskt burna kostnader

En aspekt som framkommit vid informationsmötena är att de med låga inkomster t ex pensionärer med enbart garantipension, blir hårdare drabbade av en utdebitering från en samfällighetsförening än av kommunalskatten. Att det kan leda till att vederbörande får sälja gården hade man inget att invända mot från politiskt håll (sagt på ett av informationsmöten). Så vill **vi** inte ha det! Att betala via skattsedeln innebär att alla kommuninvånare är med och betalar för alla vägar och gator, solidariskt och utifrån bärkraft. Så vill vi ha det!

Fritidsfastigheterna

I utredningen pekas det på att fritidshusägarna inte betalar kommunalskatt i Leksand. Utredningen beräknar att de, med det av utredningen förordade alternativet, skulle generera 1 750 000 kr i intäkter till samfällighetsföreningarna. Till att börja med kan vi ju jämföra detta med fördyrningen på 7,5 milj. som utredningens alternativ 3 skulle innebära. Att antyda att fritidshusägarna skulle snylta på våra byvägar är inget som tagits väl upp ute i byarna. Fritidshusägarna har i väldigt många fall sina rötter i byarna och det är den gamla släktgården som är fritidshuset. Tillsammans med turisterna genererar de stora skatteintäkter till kommunen genom handel m.m. De berikar också, liksom turisterna, som ju också utnyttjar våra vägar, vår kommun på andra sätt. Bl. a bidrar de till att vi har en mycket högre standard på våra specialbutiker och våra matvaruaffärer med sina generösa öppettider, till ett rikare kultur- och nöjesutbud på somrarna och ett bättre sportutbud på vintrarna än vad vi annars med all sannolikhet hade haft.

Den **fastighetsavgift** som ersatt fastighetsskatten innebär för kommunerna ett utfall 2008 på +/- 0 p.g.a. att staten minskar det generella bidraget till kommunerna med samma belopp, för Leksands del 1 315 kr per invånare (ca 20 milj. kr). För år 2009 kommer kommunen dock att få tillgodoföra sig ett faktiskt tillskott, som SCB (Statistiska Centralbyrån) beräknat till ca 6,3 milj. kr från den fastighetsavgift som **alla** fastighetsägare i Leksand betalar. Häri inräknas alltså även fritidsfastigheterna. Beloppet kan dock komma att bli lägre p.g.a. den vikande konjunkturen.

Lägga över arbetsuppgifter på byarna

När vi tänker oss in i en situation där vi själva, dvs. ideellt arbetande byinvånare, som styrelse i en tänkt samfällighetsförening, stor eller liten, ska ta ställning till **var** något ska göras, **vad** som ska göras, **hur** det ska göras, **när** det ska göras och **vem** som ska göra det i någon av det

stora antalet gemensamhetsanläggningarna (GA), ser vi framför oss personer, som inte annat än i undantagsfall vet vad det innebär att sköta väghållningen på våra byvägar. Till detta kommer i många fall behovet av **upphandling** som kräver särskild kompetens för att upprätta förfrågningar och pröva olika anbud mot varandra, en kompetens som man inte kan räkna med skulle komma att finnas i föreningarna.

Den modell som utredningen förordar anser vi skulle vara att gå tillbaka till en tid som inte längre finns. Den innebär att man skulle lägga över en arbetsuppgift på byarna som skulle medföra oproportionerligt mycket arbete där. I dag administreras väghållningen av 2 – 2,5 personer på kommunen (Gata-Park-avdelningen på Leksandsbostäder). I den i utredningen skissade organisationen med 13 st. samfällighetsföreningar kan man räkna med att det skulle krävas ett 60-tal personer som på sin fritid fick ta på sig stora och nya arbetsuppgifter, år efter år. Det skulle verkligen vara ett stort resursslöseri!

Det är ett önsketänkande att det skulle finnas tillräckligt med folk i byarna, på landsbygden och i tätorterna, som skulle vilja ta på sig det ansvar som alternativ 3 förutsätter. Idag, när i stort sett alla har ett förvärvsarbete, ofta långt från bostaden, finns samhällets service i form av barnomsorg, äldreomsorg mm för att vi ska få livspuzzlet att gå ihop. Vi anser att skötseln av våra vägar också är av allmänt intresse och ska ingå i den skattefinansierade verksamheten som gör det möjligt att bo och leva i hela Leksands kommun. Det är redan nu svårt att få fritiden att räcka till för allt arbete som behöver göras vad gäller omsorgen om våra barn, ungdomar och gamla m.m. Till detta kommer allt ideellt engagemang i olika byföreningar, idrottsföreningar och annat, politiskt arbete m.m, vilket alla med inblick i förenings- och det politiska livet väl vet. Hur ska vi då få folk att ställa upp i dessa styrelser?

Av dokument på Internet framgår att dessa farhågor inte är obefogade. Runt om i landet sker eller övervägs, avveckling av vägföreningar där kommunen övertar ansvaret. Vi tycker att resurserna ute i byarna behövs bättre för annat, t ex att utveckla byarna, än till att förvalta byvägar, som det redan finns en fungerande organisation för i kommunen.

Ökad samhörighetskänsla?

Det har framförts att samhörighetskänslan skulle öka ute i byarna om vi själva skulle få ta hand om våra vägar. Vi är övertygade om att det är stor risk att det tvärtom skulle leda till osämja både inom och mellan byarna pga. olika uppfattningar om vilka åtgärder som borde eller inte borde vidtas, var, hur, när och av vem. Något annat som skulle vara positivt för oss, som förutsätts ta över ansvaret, har inte anförts och kan vi inte heller finna i det av utredningen förordade alternativ 3.

Vilken väg och vilken finansiering förordar vi?

Vår mycket bestämda uppfattning är att kommunen även fortsättningsvis ska ha hand om väghållningen av alla vägar och gator, alltså i enlighet med utredningens alternativ 1. Vi menar att finansieringen ska ske via skattsedeln på samma sätt som för gatorna, parkeringar och andra allmänna platser i centrala Noret. Det är mycket effektivare och det ger stordriftsfördelar och samordningsvinster på samma sätt som när kommunerna Gagnef, Leksand och Rättvik gick ihop om vatten och avfallshanteringen i ett gemensamt kommunalt bolag, Dala Vatten och Avfall AB. Här förordar utredaren att man ska göra tvärtom, splittra en befintligt

väl fungerande organisation och därmed förlora stordriftsfördelarna och samordningsvinsterna! Det har vi svårt att förstå logiken i.

Enligt alternativ 3 förutsätts kommunen visserligen lämna bidrag till samfällighetsföreningarna, men bidragen kan förr eller senare komma att ifrågasättas precis som kommunen nu vill avhända sig det ansvar man tog på sig 1972.

Gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar

I utredningen finns förslag om gemensamhetsanläggningar(GA) och samfällighetsföreningar. I samtliga fall föreslås, enligt skrivningen i utredningen, inrättande av GA som omfattar flera byar och att det bildas **en** samfällighetsförening för förvaltningen av resp. GA, sammanlagt 13 st. föreningar. Exempel på olika konstellationer finns i bilaga 2.

Att bilda en gemensamhetsanläggning för alla byarna i ett visst område t ex mellan Tibble och Rönnäs förefaller inte realistiskt. Det skulle säkert vara emot opinionen i de olika byarna. Väg nätet för de enskilda vägarna hänger ju dessutom inte annat än undantagsvis ihop mellan byarna. Det är svårt att se att t ex en fastighetsägare i Tibble skulle ha nytta och fördel av en byväg i Rönnäs. Tanken på GA som skulle omfatta flera byar torde därför falla både på väsentlighets- och båtnadsvillkoret. Avsikten är, trots skrivningen, inte heller den, enligt vad som framkommit i samtal med utredaren, utan det troliga är att det skulle bildas en GA i princip i varje by.

Även om det skulle inrättas en GA för varje by, men där förvaltning skulle ligga i **en** samfällighetsförening som skulle ha om hand många byars GA, skulle det säkert också komma att ifrågasättas av många byar. Man skulle nog föredra en liten ”nära” förening framför en stor ”opersonlig”.

Vi avvisar därför också tanken, som framförts under hand, på att bilda en **enda** stor samfällighetsförening för hela Leksands kommuns enskilda vägar. Det är en helt orealistisk tanke. De negativa ekonomiska konsekvenserna som beskrivits ovan skulle dessutom kvarstå oförändrade. Man kan också fråga sig varför vi skulle bilda en ny organisation för en av våra gemensamma angelägenheter när vi redan alla är medlemmar i kommunen som har hand om dessa?

Till slut

”Hur får vi bättre kvalitet på våra byvägar?”

För att finansiera även en väghållning som upprätthåller standarden och samtidigt svara på kommunens fråga *”Hur får vi bättre kvalitet på våra byvägar?”* förordar vi utredningens alternativ 1 med skattefinansiering, vilket innebär att en liten effektiv organisation på kommunen har hand om alla våra vägar och att samtliga kostnader för väghållningen skattefinansieras.

Kommuninvånarna får ju betala på ena eller andra sättet, men att betala via skattsedeln är som ovan påvisats, mycket mer ekonomiskt, totalt sett 7,5 milj. kr bättre! Dagens kostnad motsvarar 2 à 3 tioöringar på kommunalskatten. Den höjning som skulle behövas, skulle vara

Bilaga 1

Beräkningar av momskostnad och effekten av att betala avgift med skattade pengar

Övriga kostnader (exkl. förrätningskostnaderna 562 500 kr i fyra år) utgör, enligt utredningen, sammanlagt **16 375 000 kr** per år som ska täckas dels av **utdebitering** (9 023 222 kr ./ 562 500 kr) på fastighetsägarna, dels av statliga och kommunala bidrag. Kostnaden för fastighetsägarna skulle då bli **8 450 200 kr** (efter avdrag för bidragen) och för alla kommunala skattebetalare i Leksand, **6 744 800 kr** (= de kommunala bidragen). För kommunmedlemmarna blir kostnaden efter statliga bidrag alltså sammanlagt 15 195 000 kr och innebär samtidigt en ekonomisk förlust på 3 275 000 kr pga. av att momsens (= 20% av 16 375 000 kr) inte är avdragsgill och därför blir en kostnad för samfällighetsföreningarna. Det motsvarar ca 60 % av den kostnad som kommunen har för de enskilda byvägarna i dag. Det är pengar som man inte skulle få någon väghållning för i det av utredningen förordade alternativet. Om kommunen istället bekostat väghållningen inkl belysningen hade kostnaden för kommunmedlemmarna istället stannat vid 13 100 000 kr (= 16 375 000 ./ momsens) före statliga bidrag; en besparing på 3,2 milj. kr!

Kommunalskatten betalar vi med **icke skattade** pengar, på lönen, pensionen etc. före skatt. En vägavgift till en samfällighetsförening skulle vi betala med **skattade** pengar (som vi normalt betalt minst 32,35% på (för de som också betalar statlig skatt blir effekten naturligtvis ännu större). Detta är något som ytterligare försämrar ekonomin i det av utredningen föreslagna alternativet. (De fritidsboende betalar ju kommunalskatt någonstans så effekten av ”skattade pengar” är ju den samma för dem, i stort sett.)

Exempel 1, för att betala en utdebitering på i snitt 1 583 kr till en vägförening (i enlighet med utredningens sifferexempel (= 9 023 222 kr/5 700 fastigheter) måste man tjäna in 2 339 kr före skatt(= 1 583 x 47,81%); alltså försvinner här 756 kr (= 32,35% i kommunalskatt på 2 339 kr) per avgift eller sammanlagt 4,3 milj. kr (= 5 700 fastigheter x 756 kr), som inte kan läggas på väghållning, jämfört med om samma belopp betalats via skatten.

Exempel 2 Om utdebiteringen istället beräknas mer realistiskt så att permanentboende får andelstalet 1 och fritidsboende andelstalet 0,5 kommer den fast boende att få en utdebitering på 1 860 kr och den fritidsboende en utdebitering på 930 kr. Om vi bortser från de fritidsboende som ju normalt inte betalar kommunalskatt i Leksand, så innebär det för den permanentboende att han måste tjäna 2 749 kr före skatt; alltså försvinner 889 kr per avgift eller sammanlagt 3,5 milj. kr (= 4 000 fastigheter x 889 kr), som inte kan läggas på väghållning, jämfört med om samma belopp betalats via skatten.

Om vi lägger ihop de två beloppen 3,2 milj. (momsens) och 4,3 milj. (”skattade pengar”) så skulle kostnaden för kommunmedlemmarna bli 7,5 milj. kr högre för väghållningen på de enskilda vägarna med det av utredningen förordade alternativet än om kommunen fortsatt hade hand om väghållningen! Eller uttryckt på annat sätt; kostnaden blir nästan bara **hälften** så stor om vi betalar via skattsedeln!

Bilaga 2

Bild 1

Vad är en GA?

- GA står för GemensamhetsAnläggning
- Det finns flera typer av GA varav en är gemensamhetsanläggning för **väg**
- GA innebär en rättighet (kan jämföras med servitut) att nyttja väg för visst ändamål.
- GA kan inrättas för t ex vägar i en by eller för skogsbilvägar

Bild 2

Vad är en samfällighet?

- Vanligt här i byarna är **mark** för samfällt ändamål.
- Om en gemensamhetsanläggning (GA) tex för **vägändamål** inrättats utgör de deltagande fastigheterna en samfällighet (= fastighetssammanslutning).

Bild 3

Vad är en samfällighetsförening?

En samfällighetsförening sköter förvaltningen av t ex samfälld **mark** eller av en gemensamhetsanläggning (**GA**).

Finns både samfälld mark och GA kan de förvaltas av samma Samfällighetsförening, men **mark** och **GA** utgör skilda enheter med skild ekonomi och skilda medlemsmöten eftersom delägarkretsen inte är den samma.

Samfälld mark har bara de "jordägande" fastigheterna del i. I GA har alla fastigheter som den är inrättad för, del i.

Bild 4

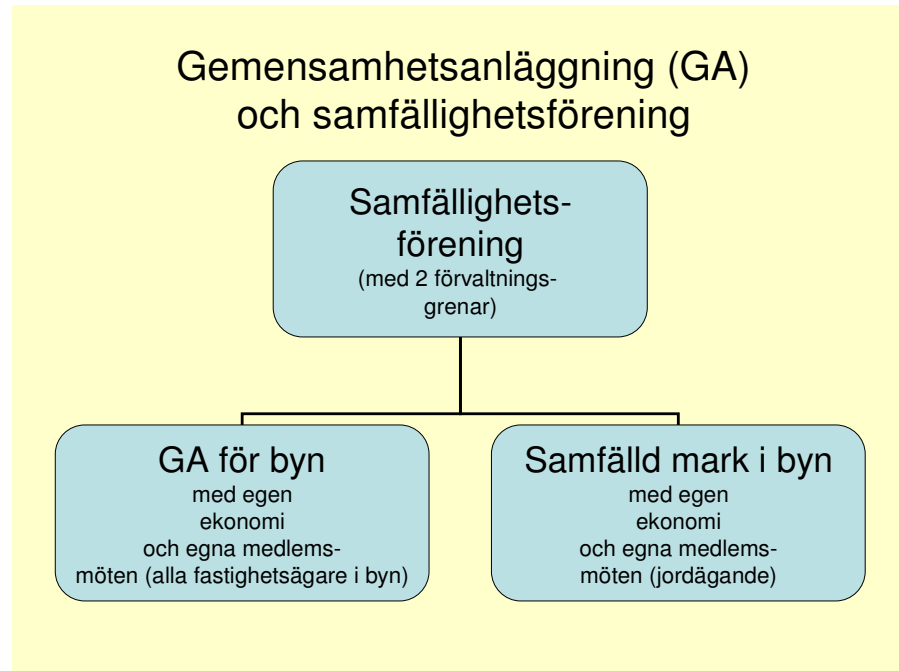


Bild 5

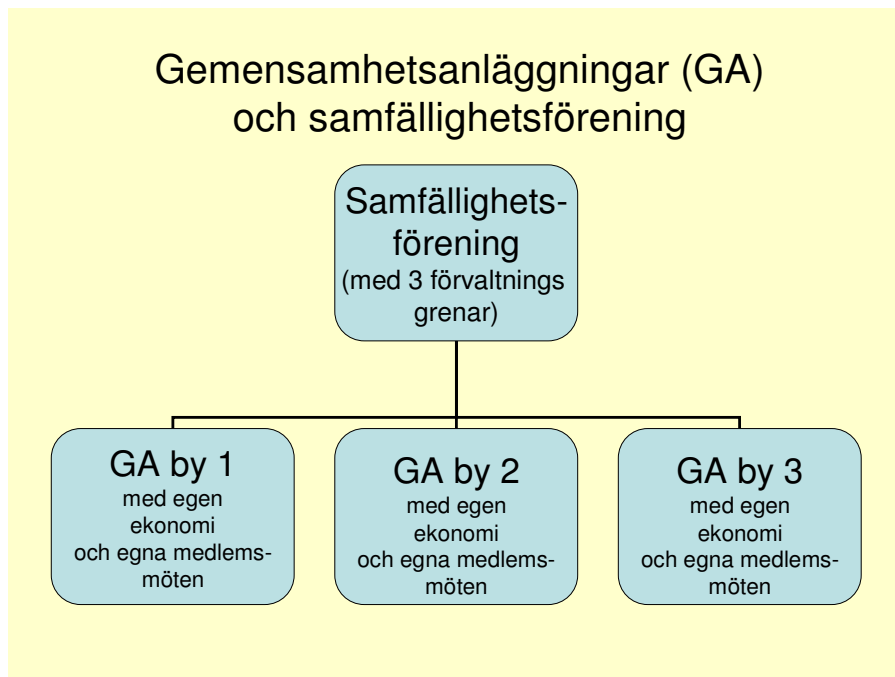


Bild 6



Detta är den modell som föreslås i utredningen. Enligt uppgift underhand från utredningens Håkan Danielsson, är detta dock inte avsikten, utan det är att inrätta GA i varje by där det finns byvägar, och att dessa ska förvaltas av **en** samfällighetsförening (se bild 5).