

REV enkät - Kommunalt bidrag till enskild väghållning

Text: Per Nilsson

Foto: Mostphotos

Många av REV:s medlemmar får statliga bidrag till sin väghållning från Trafikverket. Dessutom får en del kommunala bidrag. REV har ganska god kännedom om vilka som får statliga bidrag och hur dessa är utformade. Däremot är kännedomen om vilka som får kommunala bidrag och hur dessa är utformade sämre.

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, redovisade i publikationen "Här slutar allmän väg" som gavs ut 2007 hur de kommunala bidragen till enskild väghållning såg ut 2004. REV tycker nu att det är dags att uppdatera dessa uppgifter och skickade därför ut en enkät under fjolåret om bidrag till enskild väghållning till alla kommuner.

Vi fick in svar från 160 av landets alla kommuner. Enskild väghållning stöds med allmänna medel främst genom bidrag från staten i enlighet med förordningen om statsbidrag till enskild väghållning (SFS 1989:891). Bidrag till driften av vägarna handhas av Trafikverket enligt särskilda anvisningar.

Trafikverket ger även stöd till investeringar i enskilda vägar. Fördelning av visst stöd till investeringar i enskilda vägar beslutas också av länsstyrelserna. Det statliga driftstödet kan maximalt vara 80% av den av Trafikverket beräknade driftskostnaden (genomfartsled mellan allmänna vägar) och som lägst 30% av driftskostnaden (utfartsleder) från bebyggelsegrupper. Den vanligaste nivån är 60%.

Utöver det statliga stödet bidrar i vissa fall kommunen med ytterligare stöd. Varje kommun beslutar om den ska ge stöd



Enskilda vägar hänger samman med politiska beslut eftersom kommunerna

till enskild väghållning och i så fall enligt vilka principer. Detta kan se helt olika ut från kommun till kommun. Många kommuner ger inget stöd alls till enskild väghållning utanför kommunens centralort där vanligen kommunen själv är väghållare och således betalar hela väghållningskostnaden.

Hur det kommunala stödet ser ut och på vilken nivå det ligger har REV nu undersökt via en enkät till landets 290 kommuner. Av dessa har 160 kommuner svarat. Av dessa ger 76% bidrag till driften av enskilda vägar i kommunen och 28% ger också visst investeringsstöd. 24% ger inget stöd alls.

Varierande förutsättning i kommunerna

Förhållandena varierar mycket mellan olika kommuner vad



vid detaljplanering kan besluta om kommunen ska vara väghållare eller om det ska vara enskild väghållning.

gäller förekomsten av enskilda vägar. Vissa kommuner har mycket enskilda vägar och andra nära nog inga. Detta beror både på geografiska förhållanden och på politiska beslut. Att förekomsten av enskilda vägar också hänger samman med politiska beslut beror på att kommunerna vid detaljplanering kan besluta om kommunen ska vara väghållare eller om det ska vara enskild väghållning.

Storleken på det kommunala stödet till enskilda vägar

Frågan är då om de kommuner som har mest enskilda vägar också betalar mest till enskild väghållning. Om man endast ser till det totala driftsstödet till enskilda vägar så har dessa tio kommuner av de 160 som besvarat enkäten gett det högsta stödet.

Kommun	Driftbidrag miljoner kr	Enskilda Vägars andel av totala vägnätet i kommunen
Leksand	7,9	78 %
Kungsbacka	6,3	77 %
Varberg	5,0	76%
Ludvika	3,5	83%
Gävle	3,4	75%
Falun	3,3	81%
Kristianstad	3,3	70%
Vetlanda	2,9	80%
Uppsala	2,8	70%
Olofström	2,5	74%



Leksand är den kommun som ger mest driftbidrag per kommuninvånare.

Det finns inget tydligt samband mellan att de kommuner som har mest enskilda vägar också betalar mest stöd till enskild väghållning.

Om det totalbelopp som kommunerna angett att de gett

i stöd 2015 delas med hur mycket enskilda vägar det finns i kommunen enligt Trafikverkets Nationella Vägdatabas (NVDB) erhåller man följande tio i topp lista för de kommuner som ger mest stöd:

Kommuner	Driftbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Mölndal	6,20
Leksand	4,68
Kungsbacka	3,93
Båstad	3,91
Nacka	3,69
Ängelholm	2,84
Olofström	2,53
Varberg	2,39
Ystad	2,13
Eslöv	2,00

Kommuner	Investeringsbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Upplands-Bro	1,49
Ängelholm	1,46
Sjöbo	1,20
Eslöv	1,02
Härryda	0,93
Leksand	0,89
Tingsryd	0,60
Karlstad	0,53
Kramfors	0,53
Luleå	0,43

Hur mycket kommunen satsar på enskild väghållning kan uttryckas på flera sätt. Nedan anges de 10 kommuner som

satsar mest per kommuninvånare på dels drift till enskild väghållning och dels investeringsstöd.

Kommuner	Driftbidrag Kr/invånare
Leksand	521
Gagnef	227
Bjurholm	209
Olofström	195
Vindeln	194
Tingsryd	189
Övertorneå	189
Gullspång	162
Rättvik	158
Båstad	155

Kommuner	Investeringsbidrag Kr/invånare
Tingsryd	123
Leksand	99
Kramfors	65
Sunne	62
Sjöbo	62
Vaggeryd	49
Nordanstig	44
Vindeln	33
Ängelholm	32
Olofström	31

Investeringsbidraget kan variera mycket från år till år så rangordningen mellan kommunerna kan därför variera från år till år.

Om man sammanfattningsvis jämför det totala stödet som ges av de 114 kommuner, som i enkäten angett ett belopp på stödets storlek, med det stöd som staten ger till enskild väghållning i dessa kommuner så utgör det kommunala stödet ca 40% av det statliga driftstödet och 16% av investeringsstödet (både investering och särskilt driftsbidrag)

Konstruktionen av stödet

Det vanliga är att stödet betalas som ett komplement till det statliga stödet det vill säga de vägar som uppfyller villkoren för statligt stöd får också ett tillägg med kommunalt stöd. Dessutom betalar 82% av de kommuner som ger driftsstöd även driftsstöd till vägar som inte uppfyller villkoren för det statliga stödet. För investeringsbidraget är motsvarande siffra 56%.

Hur villkoren i det kommunala ser ut finns inte utrymme att redovisa här. Varje kommun har sin modell. Här kan ges ett smakprov på olika typer av svar:

”Vägar med statligt bidrag får 10% av TRV beslutade kostnad inkl moms i kommunalt bidrag. Vägar utan statligt bidrag får 1:50 kr/km.”

”Vi har ett vinterbidrag för drift på 5,40 kr/m upp till 1000m - 300m schablonavdrag. Över 1000m har man statligt bidrag”

”Kommunen betalar 50 % av skillnaden mellan trafikverkets godkända driftkostnad och trafikverkets bidrag.”

”Driftsbidrag ges till de enskilda vägar som har busstrafik i linjetrafik på deras vägar, främst för förbättrad vinterväghållning.”

Fall där kommunen tar hand om det statliga stödet

I några kommuner tar kommunen hand om det statliga stödet och sköter vägarna åt vägföreningarna. Detta förfaringssätt kanske upplevs som bekvämt för vägföreningarna som då helt slipper att engagera sig i väghållningen som sköts på samma sätt som i kommunens centralort.

Det finns dock en del avvisidor med detta system. Ansvarsförhållandet om en olycka sker på vägen är oklart. De boende på vägen kan inte själva besluta om vägens standard och väghållningens kvalitet. Efter en tid finns inte längre någon som representerar vägföreningen. Om kommunen beslutar att upphöra med detta system finns ingen fungerande organisation som kan ta över.

Av de kommuner som besvarat enkäten tillämpar 30 st detta i varierande utsträckning.

Kommande förändringar

17 kommuner av de kommuner som uppgett att de ger driftsbidrag uppger att bidragsreglerna är under översyn. Det gäller både förslag i riktningen att överföra ökat ansvar för väghållningen till föreningarna och i riktningen att kommunen ska ta över mer av väghållningen i detaljplanlagda områden. Också bidragsnivåerna är i några kommuner under utredning.

▲ Mer information på REVs hemsida

På REVs hemsida finns en förteckning över vilka kommuner som besvarat enkäten och ytterligare sammanställningar och tabeller.