



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-11-21

Vår referens

Nicole Bochnak

Ingenjör

nicole.bochnak@malmo.se

Ändring av bidragsregler till enskild väghållning TN-2024-1883

Sammanfattning

Bidragsgivning till enskild väghållning är ett frivilligt åtagande för kommunen. Det finns stora skillnader i kommuners förhållningssätt till bidragsgivning till enskild väghållning. Inför sammanslagningen av Bunkeflo och Malmö kommuner beslöt fullmäktige i Malmö år 1969 att de förpliktelser som Bunkeflo kommun frivilligt påtagit sig vad gällde enskilda väghållares väghållningsbörda skulle övertas av den nybildade Malmö kommun år 1971 enligt de villkor som gällde i Bunkeflo kommun. De reglerna gäller än i dag i Malmö stad med mindre förändringar genomförda under december 2000.

De nuvarande reglerna för Malmö stads kommunal bidragsgivning är svårtolkade och har inte setts över på över på länge. Fastighets- och gatukontoret anser att reglerna bör ändras så att det blir tydligt vilka krav som gäller för att få bidraget samt att bidraget begränsas till enskilda vägar där det förekommer kommunala intressen. Förslaget för ändringen av bidragsreglerna anförs nedan i det bilagda förslaget till Riktlinjer för bidrag till enskild väghållning inom Malmö. Förslaget föreslås att gälla från 2025-04-01. Ändring av bidragsreglerna ska fastställas av kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens föreslås besluta

att godkänna bilagda förslag till ändrade regler för kommunal bidragsgivning till enskild väghållning inom Malmö stad enligt det bilagda förslaget Riktlinjer för bidrag till enskild väghållning inom Malmö stad, samt

att föreslå kommunfullmäktige att fastställa förslaget till ändrade regler för bidragsgivning till enskild väghållning inom Malmö stad att gälla från den 1 april 2025.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse TN 241126 Ändring av regler och bestämmelser för kommunal bidragsgivning till enskild väghållning inom Malmö stad



- Rutin för utbetalning bidrag till enskild väghållning inom Malmö stad
- Riktlinjer för bidrag till enskild väghållning inom Malmö stad
- Bihang nr 349, § 367, fullmäktiges sammanträde 24 oktober 1969, se bilaga 1
- Regler och bestämmelser för kommunal bidragsgivning till enskild väghållning inom Malmö stad, daterat december 2000, se bilaga 2

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2024-11-26

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige.

Ärendet

Bakgrund till ärendet

Vägnätet i Sverige består av allmänna och enskilda vägar. De allmänna vägarna byggs och sköts antingen av staten, som har väghållansvar för det nationella och regionala vägnätet genom Trafikverket, eller av landets kommuner. De flesta gator och vägar inom Malmö tätort är kommunala och Malmö stad har genom fastighets- och gatukontoret väghållansvar för dessa i enlighet med det kommunala reglementet.

Enskild väg är en väg som inte tas hand om av stat eller kommun. För förvaltningen av dessa svarar ofta någon form av organisation, samfällighetsförening eller delägarförvaltning, som omfattar berörda fastighetsägare. På de enskilda vägarna kan väghållaren bland annat förbjuda trafik med motorfordon, sätta upp farthinder samt reglera parkering. Den som ger bidrag till enskild väghållning kan ställa krav på att till exempel vägen ska vara öppen för allmän trafik.

Att ge bidrag till väghållning för enskilda vägar är ett frivilligt åtagande från kommunernas sida. Trafikverket har ett eget bidragssystem till enskild väghållning där vägar som är över 1 km och öppna för allmän trafik kan ansöka om statligt bidrag.¹ Det kan förekomma att en enskild väghållare får både kommunalt och statligt bidrag.

Under 2007 begärde Sveriges kommuner och landsting (SKL) in svar på enkäter vilka rörde enskild väghållning och kommunala bidrag till desamma. Av 290 kommuner svarade 247 på de båda enkäterna. 223 kommuner (90 procent) gav vid tillfället kontant bidrag, eller så skötte kommunen de enskilda vägarna, medan 24 kommuner (10 procent) vare sig gav bidrag till eller skötte enskilda vägar. Några kommuner var obekanta med problemet eftersom de inte hade några enskilda vägar inom sina gränser. I andra kommuner hade man upphört med de tidigare bidragen eller med skötselhjälpen. Motiven till att upphöra med bidragen var oftast ekonomiska. De

¹ [Enskilda vägar - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



kommunala förvaltningar hade fått i uppgift att granska sina obligatoriska skyldigheter och att skära ner på allt som inte innefattades i dessa. Då det inte finns någon kommunal lagstadgad skyldighet att ge bidrag till enskilda väghållare togs bidragen bort. I flera kommuner har man inte slutat med bidraget helt och hållet men dragit ner på dess storlek.

Skillnaderna i kommunernas synsätt har utgångspunkt i stor utsträckning i hur man hanterade vägfrågorna vid kommunreformen i början av 1970-talet. Att mindre landsbygdskommuner lades samman med större kommuner spelade en stor roll för i vilken utsträckning de enskilda kommunerna tog ansvar för att finansiera och sköta de enskilda vägarna.

1 januari 1971 slogs Bunkeflo kommun samman med Malmö kommun för att gemensamt bilda en ny kommun. I ärendet från 1969 (Bihang nr 349, Om sammanläggning av Bunkeflo kommun med Malmö stad fr.o.m. den 1 januari 1971 antaget av fullmäktige 24 oktober 1969, § 367, Nr 8) utfäste sig Malmö kommun att fortsatt frivilligt påta sig de enskilda väghållarnas väghållningsbörda enligt de villkor som gällde i Bunkeflo kommun, se bilaga 1.

Beslutsfattande

Tekniska nämnden har till uppgift att ansvara för förverkligande, förvaltning, genomförande och upplåtelse av kommunens allmänna platsmark om ärende inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt för kommunen enligt de grunder som anges i kommunallagen. I det kommunala reglementet omnämns inte frågan om enskilda vägar varför ändring av bidragsbestämmelserna är beslut som ska fattas av kommunfullmäktige. Frågan är heller inte omnämnd i delegationsordning för tekniska nämnden.

Att i enlighet med antagna bidragsbestämmelser besluta om nekande eller medgivande till bidrag är verkställighet av fattat politiskt beslut. Förutvarande gatu- och trafiknämnd – nuvarande tekniska nämnden – gavs i ärendet från 1969 rätt att kontrollera användningen av bidragen. De smärre ändringar och den strukturella uppdelningen som gjorts av bestämmelserna år 2000 får anses vara sådan verkställighet. Fastighets- och gatukontoret är framledes den förvaltning som kommer att utöva verkställigheten och förvaltningen har tagit fram en rutin för det arbetet.

Om skyldighet för iordningsställande och upplåtande av allmän plats

Huvudregeln i plan- och bygglagen (PBL) är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Om det finns särskilda skäl kan även annan än kommunen vara huvudman. Detta ska då anges i detaljplanen. Kommunen ska ordna, upplåta och underhålla de allmänna platser som kommunen är huvudman för. Detta innebär att kommunen är ansvarig för utbyggnad, framtida drift och underhåll av gator inom planområdet. Kommunens kostnader för underhåll av allmänna platser måste täckas med skattemedel. Om staten är väghållare för en allmän väg inom ett område som



omfattas av detaljplanen, ska i stället staten svara för att vägen underhålls i enlighet med väglagen.

För allmänna platser som kommunen inte är huvudman för finns bestämmelser i anläggningslagen. Om kommunen inte är huvudman för en allmän plats är det upp till fastighetsägarna inom planområdet att bestämma hur den allmänna platsen ordnas, upplåts och underhålls. Det regleras inte närmre i PBL hur det enskilda huvudmannaskapet ska organiseras och det finns inga formella hinder mot att de berörda fastighetsägarna löser detta på det sätt de själva finner vara lämpligt. Om någon av fastighetsägarna – eller kommunen – ansöker om en förrättning enligt anläggningslagen bildas en gemensamhetsanläggning som omfattar de allmänna platserna. En sådan gemensamhetsanläggning förvaltas normalt av en samfällighetsförening. Vid förrättningen beslutas om andelstal som reglerar hur kostnaderna för utförande och drift av de allmänna platserna ska fördelas mellan de fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen.

Nuvarande regler för bidragsgivning till enskild väghållning i Malmö stad.

Kommunala bidrag till enskild väghållning är ett frivilligt åtagande. I dagsläget är reglerna för kommunal bidragsgivning till enskild väghållning inom Malmö stad otydliga och det finns ingen budget som är specifikt avsatt till det. Nuvarande bidragsgivning finansieras med hjälp av drifts- och underhållsbudget som är avsatt till det allmänna vägnätet. Malmö stad ger i dagsläget (senast 2023) bidrag till 14 vägföreningar varav 3 av dessa föreningar också får statligt bidrag av Trafikverket. Utöver det finansiella bidraget utför Malmö stad hyvling 2 gånger om året åt enskilda väghållare som har grusade vägar. Den totala kostnaden för det finansiella bidraget samt hyvling uppgick till 179 tkr år 2023 och 142 tkr år 2024.

De nuvarande reglerna beskrivs i bilaga 2 Regler och bestämmelser för kommunal bidragsgivning till enskild väghållning inom Malmö kommun 2000. Det bifogade förslaget till Riktlinjer för bidrag till enskild väghållning inom Malmö stad ersätter således dessa regler från 2000.

Förslag till ändrade regler för årligt drift & underhållsbidrag

Tekniska nämnden har gett fastighets- och gatukontoret i uppdrag att ta fram förslag till nya regler för bidragsgivning till enskild väghållning. De nuvarande reglerna för kommunal bidragsgivning har inte reviderats sedan år 2000 och har i praktiken varit svårtolkade. Regel under punkt A i bilaga 2, överföring av det statliga bidraget till kommunen, har heller inte tillämpats i praktiken.

Nedan beskrivs de olika ställningstaganden som gjorts av förvaltningen när förslaget till nya bidragsregler tagits fram.

Enskilda vägar med kommunala intressen

De nuvarande reglerna har inte enbart tagit hänsyn till kommunala intressen utan bidrag har utgått till samtliga enskilda väghållare som uppfyllt kriterierna för att få bidraget.



Detta har lett till betungande utgifter från en budget som är avsedd för drift- och underhåll för allmänna vägar. Därför föreslår förvaltningen att bidragsreglerna förändras så att bidragsgivningen avgränsas till enskilda vägar där det förekommer kommunala intressen. Kommunala intressen kan avse kommunens behov av att nyttja vägen för att genomföra drifts- och underhållsåtgärder på allmän platsmark eller anslutande fastigheter som nyttjas av kommunen. En annan typ av kommunala intressen kan vara nyttjande av vägen av allmänheten där vägen är en viktig kommunal transportväg. Några exempel på sådana situationer är enskilda vägar som nyttjas till rekreation och friluftsliv av andra än de boende, vägar av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar. Till icke-kommunala intressen hör de boendes kommunikationsbehov och service såsom till exempel avfallshantering, postutdelning, hemtjänst mm.

Inom detaljplanelagt område

I 6 kap. 1 §, sista stycket, anges förutsättningarna för inrättande av gemensam anläggning med enskilt huvudmannskap. Kapitlet avser genomförande av detaljplaner. Förvaltningen anser inte att bidraget ska utgå till enskilda vägar inom detaljplanelagt område eftersom underhållet och driften har bestämts vara enskild i detaljplanen.

Enskilda vägar som kan få bidrag från Trafikverket

Trafikverket har ett regelverk och ett bidragssystem där man kan söka bidrag för enskild väg, ett av kraven är att vägen ska vara över 1000 meter. Enligt praxis har detta inneburit 950 meter de facto. Det statliga bidraget täcker 30 – 80% av kostnaderna för vägen enligt Trafikverkets modell². Skulle kommunen ge bidrag till vägar över 950 meter skulle dessa väghållare då erhålla dubbelt bidrag, vilket faktiskt är fallet idag för tre vägföreningar. Förvaltningen föreslår att bidrag inte utgår för de enskilda vägar som kan få statligt bidrag från Trafikverket.

Skolskjuts

I Malmö stad är det grundskoleförvaltningen som utreder behovet av skolskjuts, rektorerna på skolorna bestämmer formen för detta, dvs, taxi, buss, etc. Behovet av skolskjuts är föränderligt termin från termin, då elever flyttar, skolor byggs om, elever slutar skolan, blir äldre, etc. På grund av det ständigt föränderliga behovet av skolskjuts anser förvaltningen att det blir svårprövat till vilka enskilda vägar som bidrag ska utgå. Bidraget till enskilda väghållare är dessutom ett bidrag för ett helt kalenderår, medan behovet av skolskjuts varierar från termin till termin men även under terminerna. I dagsläge finns det heller inget enkelt samlat system där det framgår exakt på vilka vägar det förekommer skolskjuts. Det går att få fram hållplatser där skolbussarna stannar vid. Exakt information om körvägar för skolresor med taxi är det däremot endast taxibolag som sitter på. Enskilda väghållare har dessutom ett ansvar att själva sköta sina vägar. Förvaltningen anser inte att förekomst av skolskjuts på enskild väg ska vara ett bidragsgrundande skäl.

Vinterväghållning

² [Enskilda vägar - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



Det har förekommit att Malmö stads entreprenör utfört vinterväghållning på vissa enskilda vägar. Förvaltningen anser att vinterväghållning är en form av bidrag som i fortsättningen bör utebli. Det finansiella bidraget tillsammans med den enskilde väghållarens intäkter i form av medlemsavgifter kan användas till att den enskilde väghållaren själv anordnar sin vinterväghållning.

Bidragets omfattning

Förvaltningen föreslår att bidrag till enskild väghållning ska utgå som finansiellt bidrag samt som hyvling av grusvägar. Det årliga driftsbidraget är för närvarande 11,32 kr per löpmeter väg år 2025. Förvaltningen anser att det är en lämplig nivå även fortsatt och att beloppet ska uppräknas enligt årlig indexreglering motsvarande som gäller för drifts- och underhållsentsprenaden för allmän platsmark. Utöver kontantbidraget ska enskilda väghållare för grusvägar kunna ansöka om hyvling som utförs av Malmö stads entreprenör två (2) gånger om året. Hyvling medgavs i de gamla bidragsreglerna. Fortsatt utförande av hyvling som form av bidrag skapar incitament till att den enskilde väghållaren bibehåller grus som beläggningsmaterial. Stora delar av Malmö får nya hårdgjorda ytor när de exploateras och förvaltningen vill värna om de infiltrationsytor som finns kvar för att staden lättare ska kunna hantera skyfall.

Förvaltningens förslag i helhet framgår av det bilagda förslaget till Riktlinjer för bidrag till enskild väghållning inom Malmö stad och att följande riktlinjer ska gälla från 2025-01-01.

Konsekvens

Det nya bidragsförslaget tydliggör förutsättningarna och formerna för kommunalt bidrag till enskild väghållning. Förvaltningens arbete kommer att underlättas med nya tydliga regler för bidragsgivning. Kommunala medel kommer att gå till de enskilda vägar där det finns kommunala intressen.

Några av de enskilda väghållarna som erhåller bidrag i nuläget utan att det finns några kommunala intressen kopplade till vägen kommer att förlora möjligheten att söka bidraget. Väghållare till enskilda vägar över 950 meter kommer i fortsättningen enbart kunna ansöka om bidrag hos Trafikverket.

Införande av nya bidragsregler kommer att medföra att ansvaret för den enskilda vägens vinterväghållning åligger den enskilda väghållaren.

Slutligen uppskattas utgifterna till bidragsgivning till enskilda vägar att minska och kommer att vara mer förutsägbara. Förvaltningens prognos är att 4 vägföreningar kommer att kunna ansöka om vägbidrag inklusive hyvling. Utgifterna förväntas att minska från ca 179 - 142 tkr till 58 tkr.

Ansvariga

Lars Johansson Enhetschef



Andrew Roberts Avdelningschef
Tobias Nilsson Direktör