

Allmänna och enskilda vägar

- Väghållaransvar utanför detaljplanelagt område



Sofia Bergkvist Johanna Runge
Institutionen för ingenjörsvetenskap
2017-05-30

Sammanfattning

För att infrastrukturen, gällande trafiken, ska fungera krävs det att vägnätet uppfyller sin funktion. Även ansvarsfördelningen mellan de olika parterna, Trafikverket, kommunerna och enskilda fastighetsägare, är viktig och det är lätt att det uppstår konflikter eller meningsskiljaktigheter. Vilka det är som ska sköta drift och underhåll till vilken väg samt vad lagarna säger om respektive väg är ibland ottydligt.

Trafikverket, kommuner och enskilda fastighetsägare är de tre olika parter som kan vara ansvariga vad gäller drift och underhåll, även kallat väghållare, av vägar. Om vägen är belägen inom eller utom planlagt område har stor betydelse vad gäller vilken lagstiftning som ska tillämpas. Plan- och bygglagen (PBL) och Väglagen (VägL) är de lagar som används inom planlagt område, men också Anläggningslagen (AL) vid bildande av gemensamhetsanläggningar (GA). Det är främst PBL som tillämpas eftersom den reglerar planläggningen, vägen kan då benämnas gata enligt PBL, men kommunerna kan också välja att planlägga vägen enligt VägL. I de fall VägL tillämpas är processen mer omfattande och för att denna lag ska gälla måste det vara en allmän väg.

Utanför planlagt område finns ingen lag som styr på liknande sätt som PBL, här tillämpas AL för de enskilda vägar och då främst gällande bildandet av en GA. Det är vid upprättandet av denna som stadgarna sätts, anläggningsbeslutet reglerar driften och underhållet av vägen som berör de enskilda fastighetsägarna.

Studien omfattas av en enkätundersökning som skickades ut till 49 kommuner i Västra Götalands län. Fyra av dessa kommuner valdes sedan ut för vidare fördjupade intervjuer. Därtill intervjuades Trafikverket och Riksförbundet enskilda vägar (REV) intervjuades, detta för att få en övergripande syn och inte endast information från olika kommuner.

Resultatet baseras främst på intervjuerna men även svar från enkäterna. Informationen som framkommit under intervjuerna med kommunerna skiljer sig från de svar som erhållits från enkäten vad gäller frågan om kommunerna upplever problem med förvaltning av enskilda vägar. Kommunerna menar istället att det generellt är mer problem inom planlagt område än utom. Resultatet tyder även på en variation mellan kommunerna medan Trafikverket har tydliga ramar för kriterier vad gäller val av väghållare. REV tar upp att det förekommer problematik kring svårigheten att få personer att ordna styrelsearbetet rörande enskild väg. Definitionen av allmän och enskild väg skiljer sig mellan de olika intervjuade parterna. I studien reflekteras det kring tydligare riktlinjer för när en väg ska vara allmän respektive enskild för att tydliggöra gränsen för när ett väghållaransvar tar vid och ett annat tar slut.

Datum:	2017-06-15
Författare:	Sofia Bergkvist, Johanna Runge
Examinator:	Ulf Ernstson
Handledare:	Johanna Kirudd, Högskolan Väst
Huvudområde:	Lantmäteriteknik
Kurspoäng:	15 högskolepoäng
Nyckelord:	Enskild väg, allmän väg, väg, REV, Trafikverket, utanför planlagt område, gemensamhetsanläggning, väghållaransvar
Utgivare:	Högskolan Väst, Institutionen för ingenjörsvetenskap, 461 86 Trollhättan

Abstract

Public and private roads – responsibility of roads outside planned area

In terms of traffic, in order for the infrastructure to work it requires that the road network fulfills its function. Communication between the different parties, the Swedish Transport Administration (Trafikverket), municipalities and individual property owners is important, and situations with conflicts and disagreement are easy to evolve. Which part should manage the operation and maintenance to a certain road and what the laws say about each road are sometimes unclear.

The Swedish Transport Administration, municipalities and individual property owners are the three different parties that can be responsible for operation and maintenance, also known as road holders, by roads. If the road is located within or outside of the planned area depends on which legislation is applicable.

Planning and building act (PBL) and road legislation (VägL) are the laws used inside the planned area, but so is the plant legislation (AL) in the formation of community facilities. It is mainly the planning and building act that is applied because it regulates the planning, the road is then named street according to PBL, but in some cases the municipalities may choose to plan the road according to the road legislation. In cases where the road legislation is applied the process is more extensive and for this law to apply, the roads must be public.

Outside planned area there is no law that regulates in the same way as the planning and building act, instead the plant legislation is applied for the individual roads mainly to establish a community facility. It is at the establishment of the community facilities the statutes are set, these regulate the operation and maintenance of the road which concerns the individual property owners.

The study includes a survey conducted to 49 municipalities in the county Västra Götaland. Four of these municipalities were then selected for a further interview. The Swedish Transport Administration and National federation individual roads (Riksförbundet enskilda vägar) were also interviewed, this in order to get an overall view and not only information from different municipalities.

The result is based primarily on the interviews but also the answers from the survey. The information that emerged from the interviews with the municipalities differs from the answers received from the survey whether the municipalities experience problems with managing individual roads. Instead, the municipalities mean that there are generally more problems in the planned area than outside. The result also indicates a variation between the municipalities, while the Swedish Transport Administration has clear limits on the selection of road holders. REV addresses the problem of the difficulty of getting people to arrange

the board work on an individual road. The definition of public and individual road differs between the different interviewed parties. The study reflects on distinct guidelines for when a road should be public respectively individual in order to clarify the boundary of when road maintenance takes over and another ends.

Date:	2017-06-15
Author:	Sofia Bergkvist, Johanna Runge
Examiner:	Ulf Ernstson
Advisor:	Johanna Kirudd, University West
Main field study:	Engineering, Land surveying
Credits:	15 HE credits
Keywords:	The Swedish Transport Administration, municipalities, individual road, public road, community facilities
Publisher:	University West, Department of Engineering Science S-46186 Trollhättan

Förord

Detta examensarbete har utförts som ett avslut på Lantmäteringenjörsprogrammet för institutionen ingenjörsvetenskap på Högskolan Väst. Kursen omfattar 15 högskolepoäng och pågår under tio veckor. Arbetet har till största del genomförts gemensamt av båda författarna vilket gett oss tillfälle att samarbeta och förbereda oss inför det kommande arbetslivet. Metodavsnittet relateras till tidigare kurs, VMT 400 (Vetenskaplig metod och teori), och här vill vi tacka vår examinator Ulf Ernstson som gett oss bra råd angående detta avsnitt men också vad gäller formalia.

Vi vill börja med att tacka vår handledare, Johanna Kirudd, som från början gav oss idén till arbetet och som har stöttat oss från början till slut. Även Linn Gustavsson Christiernin och Marianne Carlbring har kommit med mycket bra input och vägledning genom arbetets gång.

Vi vill också rikta ett tack till de kommuner som valt att svara på vår enkätundersökning. Ett stort tack vill vi även ge till Trafikverket, Riksförbundet enskilda vägar (REV) och de kommuner som valt att ställa upp på intervjuer.

Vidare vill vi också tacka Jennifer Nordén och Olivia Jinhagen som har korrekturläst vårt arbete. Ett stort tack vill vi också ge Simon Stefansson som har hjälpts oss med programmet ArcGis.

Trollhättan, den 25 Maj 2017

Johanna Runge och Sofia Bergkvist

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
2	Metod.....	3
2.1	Tillvägagångssätt.....	3
2.2	Urval.....	8
3	Inledande teori – Allmänt om vägar.....	10
3.1	Allmänna vägar.....	11
3.2	Enskilda vägar.....	15
4	Resultat	21
4.1	Enkätundersökning.....	21
4.2	Trafikverket.....	22
4.3	Tanum.....	25
4.4	Härryda.....	29
4.5	Partille.....	31
4.6	Uddevalla.....	32
4.7	Riksförbundet enskilda vägar	34
4.8	Resultatanalys.....	35
5	Reflektion och slutsats.....	41
6	Diskussion.....	45
6.1	Metodproblem och tillförlitlighet	45
6.2	Hållbar utveckling.....	48
6.3	Framtida studier	48

Bilagor

- A. Enkäten
- B. Intervjufrågor till Trafikverket
- C. Intervjufrågor till kommunerna
- D. Intervjufrågor till REV

Nomenklatur

Författningar

AL	Anläggningslag (1973:1149)
EVL	Lag (1939:608) om enskilda vägar
KL	Kommunallag (1991:900)
LGA	Lag (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar
MB	Miljöbalk (1998:808)
VägK	Väggörelse (1971:954)
VägL	Väglag (1971: 948)

Övrigt

Allmän plats - Ett område i en detaljplan som är ämnat för ett gemensamt behov

Dispositiv paragraf - En paragraf som går att avtala bort

Drift och underhåll - Skötsel av vägarna så att dessa är framkomliga och säkra året runt

GA - Gemensamhetsanläggning, vilket kan ses som en förening där flera fastigheter gemensamt sköter drift och underhåll för en anläggning. Upprättas genom en anläggningsförrättning.

Indispositiv paragraf - En paragraf som inte går att avtala bort

REV - Riksförbundet för enskilda vägar, en opartisk organisation som bevakar övergripande frågor gällande enskilda vägar.

Väganordning - Anordning som behövs för vägens varaktighet och drift

Väghållare - Den som har ansvaret för byggande, förvaltning och underhåll av väg

Vägområde - Mark som tagits i anspråk för en väganordning

ÅDT - Årsmedelgyntrafik, är ett mått på till exempel det genomsnittliga antalet bilar som varje dag under ett år passerar en utvald väg. Resultatet används sedan som underlag för att uppskatta omfattningen på de åtgärder som ska vidtas.

1 Inledning

Ett fungerande vägnät är en viktig del i dagens samhälle. Vägar är en del i infrastrukturen som används varje dag till både små och stora bestyr. En del av ett fungerande vägnät är lagstiftning och väghållaransvar. Inom planlagt område är vägnätet till synes inte lika oklart som vägnätet utanför planlagt område. Områden som inte är planlagda är vad Sverige till stor del består av. Det är därför viktigt att kartlägga vilket regelverk som styr vägarna utanför planlagt område. Plan- och bygglagen (PBL) reglerar allmän platsmark, däribland gator och vägar, men det är då inom detaljplan. Hur ser det ut utanför detaljplan? Ytterligare en aspekt som är intressant att undersöka är vilken myndighet eller organisation som har ansvaret för väghållningen för respektive väg utanför planlagt område. När anses en enskild väg tillföra en så stor allmännytta att den borde vara under kommunalt väghållaransvar? Frågor som dessa har inspirerat detta arbete, att tydliggöra gränserna mellan de olika ansvarsförhållandena på vägarna, enskilda och allmänna. Hur agerar de olika parterna; staten, kommunerna och enskilda fastighetsägare? Upplevs det som beskrivits ovan som något problem av nämnda parter? Ett tidigare examensarbete skrivet av Robin Axelsson och Simon Wangerås¹ år 2016 “Övertagande av huvudmannaskap för allmän plats - en studie av kommuner som behandlat frågan kring övertagande av huvudmannaskap för allmän plats i detaljplan” undersöker problemet med enskilt huvudmannaskap *inom* detaljplaner i olika kommuner. De undersöker även kommunalt övertagande av enskilt huvudmannaskap. Även här är ansvarsfrågan, då för den allmänna platsen eftersom det är inom detaljplan, oklar.

Vårt syfte med denna studie är att undersöka ansvaret för vägarna *utanför* detaljplan och problemen som kan uppstå i frågor om ansvarstagande gällande förvaltningen av enskilda och allmänna vägar.

Studien är inriktad mot hur valda kommuner upplever allmänna och enskilda vägar inom respektive kommun. Om de upplever problem med förvaltning, finansiering och inom denna studie har följande avgränsningar gjorts:

- Västra Götaland
- Utanför planlagt område
- Befintliga vägar
- Inte motorvägar

Studien är övergripande till sin karaktär. Den är utförd inom Västra Götalands län. Eftersom det tidigare har gjorts examensarbeten inom detaljplan var det intressant att undersöka eventuella problem utanför detaljplan. Fokus kommer även att ligga på befintliga vägar och skötseln samt förvaltningen av dessa. De stora vägarna, så som

¹ Axelsson, Robin och Wangerås, Simon, *Övertagande av huvudmannaskap för allmän plats - en studie av kommuner som behandlat frågan kring övertagande av huvudmannaskap för allmän plats i detaljplan*, 2016-03-01, Högskolan Väst.

motorväg, har uteslutits då planläggningen kring dessa vägar blir tydligare samt förvaltningen av vägen.

Studien utgörs av en enkätundersökning i Västra Götaland och av 49 kommuner deltog 24. Utifrån enkäterna drogs slutsatsen att det upplevdes som ett problem gällande förvaltning av enskilda vägar. Det visade sig emellertid efter genomförda intervjuer med kommunerna: Tanum, Härryda, Partille och Uddevalla samt Riksförbundet enskilda vägar (REV) och Trafikverket, framstod det här inte längre som något problem. Det innebar att inriktningen på studien justerades något efterhand och i studien undersöktes även andra problem angående enskilda och allmänna vägar utanför detaljplan.

De frågeställningar som studien baseras på är följande:

- Kartläggning: Hur fungerar förvaltning och skötsel av befintliga vägar utanför detaljplan med inriktning mot lagstiftning och väghållaransvar?
 - Upplever kommunen eller Trafikverket problem gällande väghållaransvaret för enskilda och allmänna vägar?
 - Hur fungerar statligt och kommunalt bidrag till enskilda vägar med hänsyn till rättigheter och skyldigheter?

2 Metod

Detta är en kartläggande studie som ska klargöra kommunens respektive fastighetsägarnas ansvar för allmänna och enskilda vägar och till viss del statens ansvar. Metoden i detta examensarbete baseras på kvantitativ och kvalitativ metod. Studien baseras både på intervjuer och en enkätundersökning. Dessa tekniker tillämpas för att kunna samla in information från olika källor.² Genom hela arbetet har författarna förhållit sig till begreppen validitet, reliabilitet, användbarhet samt tydlighet.

Undersökningen har gjorts utifrån relevant litteratursökning för att ge arbetet hög validitet, vilket innebär att den information som används är relevant till ämnet.³ Metodavsnittet har utarbetats i syfte att en oberoende person ska kunna upprepa samma studie med samma tillvägagångssätt och få samma resultat. Detta innebär att arbetet har hög reliabilitet, vilket betyder hög pålitlighet.⁴ För att utesluta tolkningsproblem har författarna lagt stor vikt vad gäller just tydlighet genom att presentera vilka kriterier studien görs utifrån.⁵

2.1 Tillvägagångssätt



Figur 1 Västra Götalands län

Källa: Lantmäteriet 2016

En enkätundersökning har utförts med kommuner i hela Västra Götalands län, se figur 1. Denna metod är kvantitativ till sin karaktär.⁶ Att en metod är kvantitativ innebär att undersökningen främst riktar sig till att undersöka “hur många” eller “hur mycket” och ett försök att hitta ett samband mellan de olika företeelserna. Resultatet presenteras sedan med numeriska värden.⁷ I denna rapport ligger intresset i att se om, och hur många av, kommunerna som upplever problem med vägar. Resultatet har sedan bearbetats, analyserats och tolkats. Denna process kallas enligt Hartman för kvalitativ metod.⁸ En kvalitativ metod karaktäriseras av att man tolkar världen och försöker förstå hur

² Patel, Runa & Davidson, Bo, *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, 3., uppl., Studentlitteratur, Lund, 2003, 69

³ Hartman, Jan, *Vetenskapligt tänkande: från kunskapsteori till metodteori*, 2., uppl., Studentlitteratur, Lund, 2004, 146-148

⁴ Hartman. *Vetenskapligt tänkande: från kunskapsteori till metodteori*, 240

⁵ Ibid, 240-241

⁶ Ibid, 104-105

⁷ Ibid, 205-206

⁸ Ibid, 273

människor upplever världen och sig själva.⁹ Resultatet är något subjektivt som inte kan presenteras med numeriska värden.¹⁰

Det har utförts intervjuer med slumpmässigt valda kommuner, Trafikverket samt REV. Dessa intervjuer har tolkats och analyserats. Respondenterna presenteras inte med yrkestitel eller namn, med undantag från kontaktpersonen på REV, för att hålla dessa anonyma. En del information och fakta har inhämtats från olika slags källor, både primära och sekundära. Till primära källor räknas bland annat lagar, propositioner, statens offentliga utredningar (SOU). Sekundära källor är de av lägre vikt, hit hör information som inhämtats från olika hemsidor såsom Trafikverkets hemsida. Genom denna studie har avvägningar gjorts mellan olika källor. Tyngden på källan har utgjort det slutliga valet, om det är en primär eller sekundär källa samt aktualiteten på källan. I vissa delar av studien har en primärkälla valts över en källa med hög aktualitet, medan valet andra gånger har gjorts utefter källans nyliga uppdateringar och aktualitet.

Enkäten och intervjuerna har baserats på olika typer av frågor, dock har det inletts med neutrala frågor både i intervjufrågorna och enkätundersökningen.¹¹ Vid intervjuer och enkätundersökningar är det viktigt att beakta utformningen av frågorna samt vilket svarsutrymme personen i fråga får. Enligt Patel och Davidson¹² finns det två aspekter som är viktiga att ta hänsyn till, standardisering och strukturering. Vilken grad av strukturering baseras på hur stort utrymme personen i fråga får för att kunna besvara frågorna. Hög grad av strukturering innebär tydliga ramar för personen att svara inom, medan låg strukturering innebär att personen får stort utrymme för svar. Graden av standardisering grundas på hur lika frågorna under intervjun är mellan de olika parterna. Hög grad av standardisering innebär att identiska frågor har ställts medan låg grad av standardisering innebär att frågor kan formuleras och ställas under intervjuens gång. Enkäten i denna studie bestod av en blandning mellan hög och låg grad av strukturering. Medan intervjuerna bestod av en låg grad av strukturering. Vad gäller standardiseringen har både enkätundersökningen och intervjuerna baserats på en låg grad av standardisering.

Denna undersökning har utförts i tre olika steg, enligt Hartman även kallade *tre faser*. Dessa faser utgörs av planeringsfasen, som är första fasen. Därefter kommer insamlingsfasen och den tredje och sista är analysfasen.¹³ Dessa tre faser kommer att presenteras för sig här nedan.

⁹ Ibid, 105-107

¹⁰ Ibid, 272

¹¹ Patel, Runa & Davidson, Bo, *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, 3., uppl., Studentlitteratur, Lund, 2003, 73

¹² Patel & Davidson. *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, 71-72

¹³ Hartman, Jan, *Vetenskapligt tänkande: från kunskapsteori till metodteori*, 2., uppl., Studentlitteratur, Lund, 2004, 14-15

2.1.1 Planeringsfasen

I denna studie utgjorde planeringsfasen ett steg där författarna bestämde sig för hur studien skulle utföras. Denna fas inbegriper även att författarna fördjupar sig i ämnet. För att kunna besvara de frågeställningar som studien är uppbyggd kring började författarna att läsa på om vägar. Även lagar, statens offentliga utredningar (SOU) och propositioner som berör det valda ämnet studerades. Av detta material gjordes sedan ett urval av det som var relevant, detta för att få hög validitet på rapporten, alltså hög giltighet. I samband med fördjupningen inom ämnet gjordes det sökningar i olika databaser, främst på diva.se och uppsatser.se, för att kontrollera så att det inte hade skrivits liknande uppsatser tidigare. De få C - uppsatser som hittades berörde främst vilken påverkan vägar kan ha för klimatet, utsläpp, risken för fotgängare och liknande. Det fanns inga uppsatser som tycktes beröra det ämne som denna studie behandlar.

Veckan innan kursstart började planeringen av studien och då blev det uppenbart att undersökningen skulle bli en kombination mellan kvantitativ och kvalitativ metod. Vid denna vecka planerades det för att utföra en enkätundersökning. För att få ytterligare information och kunskap planerades det även att utföras intervjuer. Beroende på valet av insamling; intervjuer, enkäter, ren litteratursökning, statistiska analyser och så vidare kan det krävas olika metoder, därför är det ett viktigt steg i planeringen att ha valt ut tillvägagångssätt tidigt i studien. Vid denna tid gjordes även avgränsningen till Västra Götaland gällande enkätundersökningen. Dessa tankar om tillvägagångssätt sammanställdes i en promemoria (PM). Detta PM skrevs veckan innan kursstart och innehöll tankar om tillvägagångssättet samt en enklare tidplan.

Veckan innan kursstart planerades det även in möte med handledaren samt bestämdes tid för när enkäten skulle vara färdigställd och när denna skulle skickas ut till handledaren för att testas. Det bestämdes även ett datum för när enkäten senast skulle skickas ut till samtliga kommuner inom Västra Götalands län. Enkäten skickades ut första veckan. Det var först efter att svaren från enkäten erhållits som planering angående intervjuer kunde ske.

Under tiden från slutet av första veckan och fram till andra veckan planerades intervjufrågor till kommuner, REV samt Trafikverket. Valet av kommuner skedde relativt slumpmässigt. Första kommunen, Tanum, valdes då Tanum kommun mejlade och erbjöd hjälp vid frågor eller liknande. Trafikverket tipsade om intressanta kommuner att undersöka.

2.1.2 Insamlingsfasen

Insamlingsfasen är den fas där allt material som studien baseras på samlas in, samt där de metoder som valts faktiskt utförs. Till denna studie utarbetades en enkät som skickades ut till alla kommuner i hela Västra Götaland samt intervjufrågor. Under denna tid insamlades också material från valda relevanta lagar, detta material kom sedan att bearbetas. Även intressanta artiklar, vetenskapliga rapporter med mera

söktes upp. Dock blev resultatet av insamlingen av dessa artiklar och rapporter sämre än väntat. Flera olika ord och begrepp prövades för att få fler träffar. Dessa begrepp prövades både på engelska och svenska. Exempelvis kunde sökorden vara; “allmän väg”, “enskild väg”, “landsväg”, “private roads”, “public roads”, “highway”, “residential roads”, med flera. När begrepp på engelska användes lades det till “swed*” för att få fram rapporter som skrivits om vägnätet i Sverige. Eftersom vägnätet och lagarna skiljer sig åt vad gäller Sverige jämfört med övriga länder kan det vara svårt och opålitligt att använda dessa.

Förutom information från vetenskapliga rapporter, artiklar, Trafikverkets hemsida, lagstiftningar och så vidare, så samlades information in från enkäten och från intervjuerna. Hur bearbetningen och insamling skett med respektive redovisas här nedan.

Enkäten

I slutet av första veckan utarbetades en enkät som skickades till handledaren för konstruktiv kritik. Denna kritik erhöles i början på andra veckan och enkäten kunde därmed färdigställas. Enkäten utarbetades på en internetsida, *SurveyMonkey* och via denna internetsida kunde enkäten skickas ut som en länk via mejl. Den 5 april skickades enkäten ut via mejl till alla 49 kommuner i Västra Götaland. I mejlet gavs en förklaring till syftet med enkäten och de olika avgränsningar som framgår i avsnitt 1, inledningen. Enkäten var utformad så att varje kommun kunde hålla sig anonyma.

Enkäten var uppbyggd med tio frågor, varav de första två frågorna var allmänna frågor angående yrkestitel och arbetslivserfarenhet. Resterande åtta frågor berörde studiens ämne. Anledningen till att använda två allmänna frågor var för att få en form av introduktion. Uppbyggnaden av enkäten försökte utarbetas med en röd tråd genom hela för att den skulle bli tydlig och kännas lättöverskådlig. Frågor om exempelvis ålder eller kön uteslöts från enkäten då det inte ansågs vara av intresse eller relevans för studien.

Efter sex dagar, på den tredje veckan, skickades det ut en påminnelse till respektive kommun angående enkäten. En andra påminnelse skickades ut efter ytterligare sex dagar, den fjärde veckan. I denna påminnelse tydliggjordes det att enkäten endast förväntades ta cirka två minuter att besvara. Detta med förhoppningen om att fler skulle ta sig tid att svara på enkäten. Här angavs även ett datum för när enkäten skulle stängas, vilket var den 20 april, fjärde veckan. Då hade kommunerna sammanlagt haft tolv dagar på sig att svara. Utav de 49 kommuner som fick enkäten var det 24 stycken som deltog och svarade.

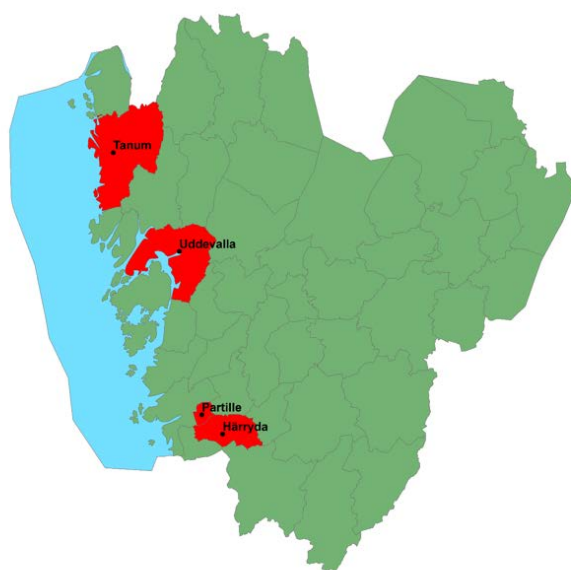
Efter den 20 april började bearbetningen med enkäten. Det gjordes en bedömning att en stor del av frågorna i enkäten inte skulle komma att beröras då de inte var relevant i arbetet. Det har gjorts en tabell över svaren från enkäten som presenteras i avsnitt 4.1. Vidare kommer resultatet att analyseras, reflekteras och diskuteras i avsnitt 4.8, 5 samt 6.

Intervju

I slutet på andra veckan utarbetades intervjufrågor till kommunerna. De kommuner som valdes är Tanum, Härryda, Partille och Uddevalla, se figur 2, och dessa fick möjlighet att vara anonyma. Urvalet skedde oberoende av geografi, storleken på kommunerna och invånarantal.

Tanum kommun valdes då de mejlade och erbjöd hjälp vid eventuella frågor i och med enkätundersökningen. Vid intervjun med Trafikverket tipsade de om intressanta kommuner för intervjuer. Den andra veckan mejlades även en förfrågan om intervju till Per Nilsson på REV. Under tiden författarna väntade på svar från Nilsson, början på tredje veckan, utarbetades intervjufrågor. Dessa frågor skickades som PDF format via mejl till Nilsson den 10 april, efter att ha mottagit svar om att ställa upp på intervju. Anledningen till att frågorna skickades via mejl var att kontaktpersonen på REV befann sig i Stockholm vilket försvårade möjligheten till intervju på plats. Samma vecka utarbetades även intervjufrågor till kommunerna och till Trafikverket. Samma intervjufrågor ställdes till samtliga kommuner, detta för att resultatet skulle gå att jämföra med varandra.

Intervjun med Trafikverket var en av de första intervjuerna och ägde rum fjärde veckan, anledningen var för att få bakgrundsinformation som skulle vara till hjälp under arbetets gång. Tanum var den första kommunen som besöktes för intervju vilket gjordes under fjärde veckan. Härryda intervjuades den sjätte veckan och var den sista kommunen som intervjuades. Resterande kommuner, Partille och Uddevalla, har inte haft möjlighet att träffas utan har svarat på frågorna via mejl. Den sjätte veckan skickades det även ut en påminnelse till Uddevalla kommun som ännu inte hade svarat på frågorna. Till Partille utarbetades det även följdfrågor som skickades samma vecka.



Figur 2 Kommuner som har intervjuats; Tanum, Uddevalla, Partille & Härryda
Källa: Lantmäteriet 2016

2.1.3 Analyseringsfasen

Det sista steget är analysfasen. Det är i denna fas som allt material från enkäter och intervjuer ska tolkas och analyseras. Det insamlade materialet i denna del utgör resultat-, analys- och diskussionsdel.

Det allra första som analyserades var enkäten. Detta var främst för att få en bakgrundsbild över situationen som denna studie ska behandla och för att få svar på den översiktliga frågan i studien om kommunerna upplever problem gällande förvaltning av enskilda vägar. Men även andra frågor i enkäten kom att användas i denna studie.

Nästa steg var att analysera svaren från REV och Trafikverket. Kommunernas intervjuer var det sista som analyserades. Utifrån svaren från samtliga kommuner valdes studiens inriktning. Detta på grund av att det framgick annan information än förväntat från kommunerna. Författarna antog att kommunerna upplevde problem inom respektive kommun, men efter intervjuerna med dessa framkom det att fallet inte var så. Detta medförde att författarna fick ändra riktningen i examensarbetet. Svaren som intervjuerna gav erbjöd många olika sätt att genomföra denna studie på. Därför kunde de tidigare frågeställningarna frångås något och istället byta inriktning. För att erhålla ett bra och intressant examensarbete lades relativt stor vikt på denna bit och det fördes en del diskussioner angående olika möjligheter mellan författarna. Valet av inriktning gjordes främst utifrån det som intresserade författarna. Men även möjligheten att jämföra de olika svaren mellan Trafikverket, REV och kommunerna var en faktor som vägdes in när val av inriktning gjordes.

Det resultatanalysen och diskussionen främst kommer kretsa kring är den information som har erhållits från intervjuerna med de olika nämnda parterna i denna studie. Anledningen till detta är att det inte har hittats några vetenskapliga rapporter och endast ett fåtal SOU:er, som rör det ämne som denna studie kommer att omfatta.

2.2 Urval

Denna studie har inte begränsats till någon viss tidsperiod, anledningen är att historiken kan komma att spela roll i hur vägarna sköts och förvaltas, detta är då något som är intressant i undersökningen. Anledningen att det har valts att utföra en undersökning utanför detaljplan är främst att det inom detaljplan finns tydlig lagstiftning, PBL, som säger hur det ska planläggas och vem som ska ha huvudansvaret. Utanför detaljplan finns det inga tydliga regelverk eller riktlinjer som berör enskilda vägar eller mindre vägar som inte ansvaras av staten. Avgränsningar vid val av vilka vägar som ska ingå i studien har gjorts. De större vägarna som kräver mer omfattande vägplan, exempelvis motorvägar, har uteslutits. Det är intressant att undersöka vägar som är ett slags gränfall mellan enskild och allmän. Det är främst rollerna mellan enskilda och kommunala som kommer omfattas av studien. Dock kommer viss beaktning och bearbetning av de statliga vägarna samt Trafikverkets roll behövas, eftersom förvaltning och skötsel av de allmänna vägarna går in i varandra.

Exempelvis finns det ingen klar gräns när till exempel en enskild väg bör övergå till att vara en allmän väg med kommunal väghållare.

Studien berör till största del befintliga vägar. Planläggningen genom detaljplan presenteras i teorin och kommer till viss del beröras när frågeställningarna undersöks och besvaras. Anledningen är att svaret på varför förvaltningen av en väg ser ut som den gör går in i planläggningen till viss del, därför kan planläggning av vägar inte helt uteslutas.

Hjälpmedel har främst erhållits från de olika kommunerna som har intervjuats, Trafikverket och REV. Trafikverkets hemsida har varit till stor hjälp för att förstå hierarkin av de olika vägarna och för att få en grund inför studien.

3 Inledande teori – Allmänt om vägar

Till begreppet väg hör vägbana och övriga anordningar.¹⁴ Vägnätet i Sverige kan grovt delas in i allmänna och enskilda vägar. Enligt statens offentliga utredningar (SOU) 2001:67¹⁵ anses behovet av allmän samfärdsel ligga till grund för att kunna bedöma om en väg ska vara allmän eller enskild. Det anses vara av betydelse hur många fordon som använder vägen per årsmedeldygn samt vägens sträcka för att besluta om väghållare. Vägen bör vara allmän om vägen används av mer än 125 fordon per årsmedeldygn eller i de fall där det är glesbygd över 50 fordon per årsmedeldygn. Om en väg är av obetydlig längd och endast är till nytta för ett fåtal fastigheter bör vägen vara enskild. Även andelen genomfartstrafik som använder vägen är en indikator på om vägen ska vara för allmänhetens nytta eller endast för ett fåtal enskilda. Gränsen för detta är om genomfartstrafiken är större än 60 fordon per dygn eller 25 fordon per dygn i glesbygd. Dessa förutsättningar ska vara bestående under en längre tidsperiod. Enligt SOU 1938: 23¹⁶ definieras enskild väg som en motsats till allmän. Med detta menas att de vägar som inte är allmänna är enskilda. En väg kan även planläggas som gata enligt Plan- och bygglagen (PBL). Ansvar för att ställa i ordning samt förvalta gatan sköts av huvudmannen. Kommunen kan vara huvudman och då är huvudmannskapet kommunalt. Även de enskilda fastighetsägarna kan vara huvudman och då benämns det som enskilt huvudmannskap.

Beroende på vilken form av väg det gäller kan ansvaret för väghållningen variera. Den person, myndighet, organisation eller förening som ansvarar för att en väg är i gott skick samt körbar benämns väghållare.¹⁷ De allmänna vägarna regleras i första hand i Väglagen (VägL). De enskilda vägarna sköts av enskilda fastighetsägare. Med skötsel menas här drift och underhåll. Vanligt är att flera fastighetsägare tillsammans bildar en gemensamhetsanläggning (GA) med stöd av Anläggningslagen (AL).¹⁸

Kommunen som organisation

Enligt Sveriges kommuner och landsting (SKL)¹⁹ styrs landets 290 kommuner och kommunfullmäktige som är kommunens högsta beslutande organ. Kommunfullmäktige styrs av politiska församlingar som har blivit valda av svenska folket. Deras uppgift är bland annat att ta beslut om till exempel budget och kommunal service. Det är kommunfullmäktige som utser kommunstyrelse, vilka

¹⁴ SFS 1971:948. *Väglag*, 2 §

¹⁵ SOU 2001:67. *Enskild eller allmän väg?*, 41

¹⁶ SOU 1938:23. *Betänkande med förslag till lag om enskilda vägar*, 47

¹⁷ Trafikverket; *Nya vägar och järnvägar – så här planerar vi*. 2013-03. s. 4

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10482/RelatedFiles/100585_Nya_vagar_och_jarnvagar_sa_har_planerar_vi_utg2_201303.pdf
(Hämtad 2017-04-03)

¹⁸ Lantmäteriet; *Enskilda vägar*. <https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/samfalligheter/enskilda-vagar/> (Hämtad 2017-03-28)

¹⁹ Sveriges Kommuner och Landsting; *Så styrs en kommun*. 2017-04-18

<https://skl.se/demokratiledningstyrning/politiskstyrningfortroendevalda/kommunaltstyretyresastyrskommunenochlandstinget/sastyrskommunen.735.html> (Hämtad 2017-05-16)

ansvarar för kommunens ekonomi samt agerar som samordnare av arbete inom kommunen. Kommunstyrelsen består av olika nämnder och utskott vilka ansvarar för olika områden. Det är kommunfullmäktige som beslutar om vilka nämnder som ska finnas, därför kan det se olika ut mellan kommunerna. Exempel på olika nämnder är stadsbyggnadsnämnd och teknisk nämnd.

Fortsättningsvis skriver SKL att den lagstiftning som styr kommunernas, landstingens och regionernas verksamhet är bland annat Kommunallagen (KL). Eftersom kommunen är väghållare för de allmänna vägar som undersöks i denna rapport kan Kommunallagen komma att tillämpas. Det är då främst KL 2 kap 2 §²⁰ som säger att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Enligt KL 2 kap 3 §²¹ får kommuner och landsting inte fatta beslut med tillbakaverkande kraft som är till nackdel för medlemmarna, om det inte finns synnerliga skäl till det. Vidare skriver SKL²² att ytterligare lagstiftning som tillämpas är Regeringsformen (RF). Kommunerna har något som kallas kommunalt självstyre som återfinns i RF. Självstyret innebär att kommunerna får fatta självständiga beslut samt rätten att ta ut skatt av kommun medborgarna. Utöver detta ska de följa de bestämmelser som riksdag och regering beslutat. Största delen av kommunens inkomst är kommunalskatten. Denna inkomst råder varje kommun över och bestämmer själva hur pengarna ska fördelas.

3.1 Allmänna vägar

Enligt Trafikverket²³ består Sveriges vägnät av 4 100 mil kommunala gator och vägar. Det är vanligtvis staten som är väghållare för de allmänna vägarna, men regeringen kan utse en kommun att vara väghållare enligt Väglagen, om detta främjar en rationell väghållning.²⁴ Med väghållare menas den som har ansvaret för byggande, förvaltning och underhåll av väg. Enligt Peter Ribjer²⁵ kan kommunen ansvara för ett väghållningsområde eller viss avgränsad väg. Det är vanligt förekommande att dessa väghållningsområden samt angränsande vägar är belägna runt och inom kommunens tätorter. För övergripande vägar inom kommunens väghållningsområde är staten vanligtvis väghållare, då för vägar med nummer 1-499. Undantag finns då det anses främja en rationell väghållning. Övriga allmänna vägar, vägar med nummer 500 och upp, är kommunen väghållare för. Även här finns det undantag, då en väg har en övergripande funktion i vägnätet. Fortsättningsvis menar Ribjer att det idag finns cirka

²⁰ SFS 1991:900. *Kommunallag*

²¹ SFS 1991:900. *Kommunallag*

²² Sveriges Kommuner och Landsting; *Så styrs en kommun*. 2017-04-18

<https://skl.se/demokratiledningstyrning/politiskstyrningfortroendevalda/kommunaltsjalfvstyresastyrskommunenochlandstinget/sastyrskommunen.735.html> (Hämtad 2017-05-16)

²³ Trafikverket; *Enskilda vägar*. 2017-05-15 <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Enskilda-vagar/> (Hämtad 2017-03-29)

²⁴ SFS 1971:948. *Väglag*, 5 §

²⁵ Ribjer Peter; *PM, väg eller gata eller både och?* Trafikverket avdelning planprövning. 2013-11-26

http://www.trafikverket.se/contentassets/0f11dba8697c48fbb757e5dd9352bab0/stodjande/pm_vag_eller_gata_eller_bade_och_131016_rev_131126pr.pdf (Hämtad 2017-03-18)

200 kommuner som är väghållare enligt Väglagen. Det finns även en förordning, Trafikförordningen²⁶, som innehåller bestämmelser angående trafikregler på väg och terräng, enligt 1 §. Dessa regler gäller såväl olika motorfordon som fotgängare. Förordningen innehåller även bestämmelser om ansvarsfördelningen mellan statliga myndigheter och kommuner.

De allmänna vägarna delas in i landsvägar och riksvägar²⁷ och tillkommer eller förändras med stöd av Väglagen.²⁸ När ärenden enligt Väglagen prövas ska vissa kapitel i Miljöbalken²⁹ (MB) tillämpas. Det handlar främst om hänsynsreglerna i MB 2 kap, de grundläggande hushållningsbestämmelserna i MB 3 kap, särskilda hushållningsbestämmelser för vissa områden i MB 4 kap samt miljökvalitetsnormerna i MB 5 kap 3 §, enligt VägL 3 a §.

3.1.1 Plan- och bygglagen (2010:900)

I Sverige har varje kommun planmonopol,³⁰ vilket innebär att det är kommunen som har ansvaret och som tar initiativet till att påbörja planläggningen av ett visst område. Planläggningen ska ske enligt Plan- och bygglagen.³¹ Lagstiftningen innehåller bestämmelser om planläggning av mark och vatten samt om byggande. Lagen är till för att främja en god samhällsutveckling samt god och långsiktig hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle, det ska ske med hänsyn till enskilda intressen.³² Kommunen kan använda olika former av planläggning beroende på vad de vill uppnå. Denna studie kommer att beröra planläggning som görs med detaljplan. I en detaljplan kan kommunen reglera mark och vatten på en djupgående nivå, denna typ av plan regleras i PBL 4-6 kap.³³

3.1.1.1 Detaljplan

I detaljplanen kan kommunen reglera hur bebyggelsen ska komma att utformas. Bebyggelsens struktur, volym och byggrätter är några av de egenskaper som kan regleras med hjälp av en detaljplan. Det som bestäms i detaljplanen är juridiskt bindande.³⁴ Enligt PBL 4 kap 5 § 2 ska kommunen bestämma användning och utformning av allmänna platser, som kommunen är huvudman för, i detaljplan. Huvudmannaskapet i en detaljplan kan variera och det är kommunen som bestämmer vem som ska vara huvudman. Med huvudman menas den person, myndighet eller

²⁶ SFS 1998:1276. *Trafikförordning*

²⁷ SFS 2012:707. *Vägförordning*, 1 §

²⁸ SFS 1971:948. *Väglag*, 1 §

²⁹ SFS 1998:808. *Miljöbalk*

³⁰ Boverket; *Guide för detaljplanprocessen*, 2016-11-09 <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/guider/hur-en-detaljplan-tas-fram/> (Hämtad 2017-05-05)

³¹ SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*, 2 §

³² *Plan- och bygglag*, 1 §

³³ Boverket; *Kommunens verktyg*, 2016-06-13 <http://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/att-ta-fram-riktlinjer/kommunens-verktyg/> (Hämtad 2017-05-05)

³⁴ Boverket; *Kommunens verktyg*

organisation som har huvudansvaret för en viss verksamhet.³⁵ En detaljplan kan ange kommunalt-, enskilt- eller delat huvudmannaskap. Kommunalt huvudmannaskap innebär då att det är kommunen som har ansvaret över till exempel vägarna i detaljplanen medan enskilt huvudmannaskap innebär att det är en vägförening eller liknande som har ansvar för vägen. Kommunen kan planlägga allmän platsmark och ange med en administrativ bestämmelse att det ska vara enskilt huvudmannaskap, om det finns särskilda skäl. Ansvaret för den allmänna platsen ligger då på de enskilda fastighetsägarna. Vanligtvis inrättas en gemensamhetsanläggning, enligt Anläggningslagen, och en samfällighetsförening som sköter byggande samt underhåll på den allmänna platsen. Mer om enskild väghållning återfinns i avsnitt 3.2. Delat huvudmannaskap innebär till exempel att kommunen har kommunalt huvudmannaskap på en parkering medan en väg till parkeringen har enskilt huvudmannaskap.³⁶

3.1.2 Väglagen (1971:948)

Väglagen trädde i kraft år 1971 och enligt 1 § regleras allmänna vägar i denna lag. Dessa vägar kan ha tillkommit eller förändrats med stöd av Väglagen eller genom äldre bestämmelser då vägarna vid denna tidpunkt ägts av staten eller kommunen. En allmän väg kan också ha tillkommit genom hävd, vilket innebär att vägen har varit upplåten för allmän samfärdsel sedan en tid tillbaka och av sedvana blivit allmän väg. En allmän väg kan ha förändrats med stöd av VägL 21 §. Paragrafen säger att enskild väg får förändras till allmän om denna medför en stor nytta för den allmänna samfärdseln eller om den av andra skäl är av synnerlig betydelse för allmänheten. Denna förändring prövas av Trafikverket, dock ska Trafikverket först samråda med länsstyrelsen, enligt VägL 22 §.

Väghållning omfattar byggande samt drift av väg. Denna ska utföras med hänsyn till enskilda och allmänna intressen utifrån trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö samt utformning.³⁷ Grundregeln säger att staten ska vara väghållare, men det kan även vara kommunen om det främjar en god och rationell väghållning. Detta är något som regeringen beslutar om. Detta beslut kan avgränsas till att endast gälla för vissa vägar eller vissa områden i kommunen enligt VägL 5 §.

3.1.2.1 Fem typfall

En del vägar som upprättas enligt Väglagen kan ha krav på planläggning samt hur denna ska genomföras, medan andra vägar som regleras i samma lag inte har detta krav. För att underlätta planläggningen av vägar samt för att skapa klarhet i vilken

³⁵ Nationalencyklopedin, *huvudman*.

[http://www.ne.se.ezproxy.server.hv.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/huvudman-\(forvr\)](http://www.ne.se.ezproxy.server.hv.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/huvudman-(forvr)) (hämtad 2017-05-05)

³⁶ Boverket; *Huvudmannaskap*, 2016-08-08 <http://boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/administrativa-bestammelser/huvudmannaskap/> (Hämtad 2017-05-05)

³⁷ SFS 1971:948. *Väglag*, 4 §

situation som kräver vägplan, har Trafikverket utarbetat fem typfall utifrån de vanligast förekommande sätten att genomföra planläggning. Dessa typfall har bearbetats utifrån fyra frågor, vilka citeras här nedan:

1. *“Är det en liten och okomplicerad åtgärd på befintlig anläggning som endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och har berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk?”*
2. *Innebär åtgärden betydande miljöpåverkan?*
3. *Finns det alternativa lokaliseringar som tillgodoser ändamålet och projektmålen?*
4. *Ska åtgärden tillåtlighetsprövas av regeringen?”*³⁸

Beroende på vilka svar dessa frågor ger kan genomförandet av planläggningen ske på olika vis. Detta resulterar i fem olika typfall, vilka citeras nedan:

“Typfall 1 - Små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning, endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, frivillig markåtkomst (svar ja på fråga 1)

Typfall 2 - Ej betydande miljöpåverkan (svar nej på alla fyra frågorna)

Typfall 3 - Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar (svar nej på fråga 1, ja på fråga 2 samt nej på frågorna 3 och 4)

Typfall 4 - Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar (svar nej på fråga 1, ja på frågorna 2 och 3 samt nej på fråga 4)

*Typfall 5 - Tillåtlighetsprövning, betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar (svar nej på fråga 1 samt ja på frågorna 2, 3 och 4)”*³⁹

Enligt Trafikverket innebär inte typfall 1 byggande av väg enligt lagens mening och behöver därför ingen vägplan när detta fall ska genomföras. Trafikverket menar därför att för resterande fall, typfall 2-5, behövs en vägplan tas fram för att kunna genomföra dessa. De menar även att det behöver finnas en flexibilitet i planlägningsarbetet vilket ska möjliggöra för en eventuell övergång mellan de olika typfallen om detta behövs. Anledningen till denna flexibilitet är att under projektets gång kan processen komma att ändras då nya kunskaper fås under arbetets gång.⁴⁰

3.1.2.2 Vägplan

Som nämnts ovan kan en vägplan upprättas beroende på vilket typfall som berörs och i denna beskrivs och redovisas resultatet samt utformningen av planprocessen. Väglagen 16 a - c § anger vad en vägplan ska innehålla, bland annat ska vägplanen innehålla en karta över området som visar vägens sträckning och uppgifter om den mark som bestående behövs för anläggningen. Den ska också visa markområden och

³⁸ Trafikverket; Rapport – Planläggning av vägar och järnvägar, 2014-09, s. 35
http://www.trafikverket.se/contentassets/20d0aaf135d8488fa133a0d750bbc852/planlaggning_vagar_jarnvagar_1_0_141014.pdf (Hämtad 2017-05-05)

³⁹ Trafikverket; Rapport – Planläggning av vägar och järnvägar, 2014-09, s. 35-36

⁴⁰ Ibid, s.36

transportsträckor som endast behövs under byggtiden. En vägplan måste vinna laga kraft för att bli giltig och därefter är det den planen som ska följas. Det är efter antagen plan som rätten att lösa in mark blir aktuell, det gäller då mark som permanent behövs för vägen.⁴¹

3.2 Enskilda vägar

Sveriges vägnät består till största delen av enskilda vägar, cirka 43 000 mil, dessa delas in i olika typer. Enligt Trafikverket⁴² är en stor del av antalet mil enskilda vägar skogsbilvägar som inte är tillgängliga för allmänhetens fordonstrafik, dessa kommer inte beröras i denna rapport. De enskilda vägar som berörs i denna rapport är befintliga vägar som har någon form av genomfartstrafik, inte de vägar som belastas av trafik som endast alstras av de fastigheter som finns längs vägen.

De enskilda vägarna som undersöks kan ha tillkommit på olika sätt.⁴³ Ett sätt är enligt en överenskommelse mellan enskilda fastighetsägare eller en situation där en enskild fastighetsägare bygger en väg på sin egna mark. Den enskilda vägen kan även tillkomma genom ett lantmäteribeslut. Det kan också vara så att en allmän väg övergår till enskild, detta om den inte längre behövs för att tillgodose det allmänna behovet, det kallas då för indragning av väg enligt VägL 25 §.

Väghållare till enskilda vägar kan vara en eller flera enskilda markägare eller organisationer, till exempel samfällighetsföreningar, vägföreningar och vägsamfälligheter.⁴⁴ Mer om gemensamhetsanläggning och samfälligheter återfinns i avsnitten 3.2.3.1 respektive 3.2.4. Avsnitt 3.2.6 handlar om riksförbundet enskilda vägar (REV), deras uppgift är att finnas till hands för de som är väghållare för enskilda vägar. I avsnitt 3.2.7 behandlas fastighetsbildningslagens tillämpning till detta arbete.

Fortsättningsvis skriver Trafikverket⁴⁵ att enskilda vägar kan ha rätt att få statsbidrag och i Sverige är cirka 7 600 mil enskilda vägar berättigade till någon form av bidrag. Enligt Per Nilsson på REV erhåller cirka 23 000 enskilda väghållare statligt driftsbidrag. Enligt Förordningen om statsbidrag till enskild väghållning 1 §⁴⁶ är det Trafikverket som prövar om en väg är berättigad statsbidrag för drift. Dessa bidrag betalas även ut av Trafikverket. Mer om statsbidrag till enskilda vägar återfinns i

⁴¹ Trafikverket; *Nya vägar och järnvägar – så här planerar vi*. 2013-03. s. 11 & 13

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10482/RelatedFiles/100585_Nya_vagar_och_jarnvagar_sa_har_planerar_vi_utg2_201303.pdf
(Hämtad 2017-04-03)

⁴² Trafikverket; *Enskilda vägar*. 2017-05-15 <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Enskilda-vagar/> (2017-03-29)

⁴³ Länsstyrelsen Västra Götaland; *Enskilda vägar: samråd och tillstånd vid byggande, underhåll och drift*. 2001-10. s.4 <http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/infrastruktur-och-it/ENSKILDAVAGAR.pdf> (Hämtad 2017-03-30)

⁴⁴ Trafikverket; *Enskilda vägar*. 2017-05-15

⁴⁵ Ibid

⁴⁶ SFS 1989:891. *Förordning om statsbidrag till enskild väghållning*

avsnitten 3.2.5 och 3.2.5.1. Enligt Trafikförordningen 10 kap 10 §⁴⁷ är det vägföreningen som avgör hur vägen får användas och vilka som ska ha tillgång till vägen.

3.2.1 Lagen om enskilda vägar (1939:608)

I Lagen om enskilda vägar (EVL), som antogs år 1939, regleras användningen av enskilda vägar. Lagen användes fram till år 1998 då den upphörde och ersattes av Anläggningslagen. I 2 kap regleras enskilda vägar i allmänhet, om rätt till väg och väghållningsskyldighet. I detta kapitel regleras det även om vägsamfälligheter. Kapitel 3 tillämpas till vissa vägar inom områden med tätare bebyggelse. De fastighetsägare som ansvarar för underhållet av vägen benämns här som en vägförening. Vad gäller skogsvägar tillämpas 4 kap, här används begreppet vägsamfällighet för de fastighetsägare som ansvarar för vägunderhållning. Vägsamfälligheterna förvaltades av samfällighetsföreningar. I kapitel 5 regleras bestämmelser för främjandet av trafiksäkerheten.

3.2.2 Lagen om vissa gemensamhetsanläggningar (1966:700)

Lagen om vissa gemensamhetsanläggningar (LGA) trädde ikraft år 1967. Denna lag möjliggjorde för en gemensamhetsanläggning att inrättas för minst två fastigheter, om anläggningen var av stadigvarande betydelse för fastigheterna i fråga. Det fanns dock viss begränsning, vägar som kunde regleras med EVL kunde inte regleras med LGA. Inom områden med då gällande planformer gav LGA viss möjlighet till tvångsåtgärd. Fastigheter kunde anslutas oberoende av överenskommelse. Andelstalen låg till grund för fördelningen av kostnader angående utförande, underhåll samt drift. När en gemensamhetsanläggning skulle inrättas, prövades detta ärende vid en förrättning.⁴⁸

3.2.3 Anläggningslagen (1973:1149)

Anläggningslagen trädde ikraft år 1974 och ersatte flera lagar, däribland LGA samt delar av EVL. Syftet med AL är att reglera samarbetet mellan fastigheter i fråga om utförandet samt driften av gemensamhetsanläggningar. Lagen reglerar även bestämmelser om enskilda vägar, det kan gälla rätten för nybyggnation eller användning av befintlig väg till förmån för enskild fastighet. Ärenden som prövas enligt AL sker vid förrättningar som handläggs av lantmäterimyndigheten.⁴⁹

3.2.3.1 Gemensamhetsanläggning

En anläggning som tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för flera fastigheter gemensamt kallas för gemensamhetsanläggning.⁵⁰ För att en fastighet ska

⁴⁷ SFS 1998:1276. *Trafikförordning*

⁴⁸ Ekbäck, Peter, *Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar: särskilt om Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter*, 2. uppl., Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH Royal Institute of Technology, Stockholm, 2011, 35

⁴⁹ Ekbäck, *Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar: särskilt om Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter*, 35

⁵⁰ SFS 1973:1149. *Anläggningslag*, 1 §

vara lämplig krävs tillgång till bland annat väg⁵¹ Ute på landsbygden kan det vara flera fastigheter som behöver tillgång till en väg som ligger utanför respektive fastighetsgräns. Tillgång till väg löses då genom att bilda en gemensamhetsanläggning för fastigheterna som då ingår gemensamt i denna.

Ett krav för att få upprätta en gemensamhetsanläggning är att det är minst två deltagande fastigheter. Viktigt att framföra är att det inte är personligt knutet, utan det är fastigheten som har en del i gemensamhetsanläggningen.⁵²

Följande citat taget från AL 1 § påvisar att en gemensamhetsanläggning upprättas mellan *fastigheter*:

“Enligt denna lag kan inrättas anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem (gemensambetsanläggning).”⁵³

Att det är fastigheten som har en del i en gemensamhetsanläggning innebär en långsiktig lösning då eventuellt fastighetsägarbyte inte påverkar fastighetens tillgång till anläggningen.

Enligt Peter Ekbäck har begreppet fastighet samma betydelse i AL som begreppet har i FBL.⁵⁴ Med fastighet avses en egendom som har förts in som fastighet i fastighetsregistret.⁵⁵

För att en gemensamhetsanläggning ska få inrättas krävs att följande villkor är uppfyllda. Enligt AL 1 § ska en gemensamhetsanläggning vara av stadigvarande betydelse. Den ska även vara av väsentlig betydelse för fastigheterna som ingår. Detta villkor kallas för väsentlighetsvillkoret⁵⁶ och är dispositivt, vilket innebär att om deltagarna i gemensamhetsanläggningen är överens så behöver inte denna paragraf tillämpas. Inrättandet av en gemensamhetsanläggning får endast ske om fördelarna av ekonomisk eller annan art, t.ex. social art, överväger de kostnader och olägenheter som medförs av anläggningen. Det ska ske en båtnad, vilket innebär att fördelarna med att utföra en åtgärd överstiger kostnaderna och olägenheterna. Detta villkor kallas för båtnadsvillkoret och återfinns i AL 6 §. Opinionsvillkoret, AL 7 §, innebär att en gemensamhetsanläggning inte får inrättas om fastighetsägare och hyresgäster som ska delta i anläggningen mera allmänt motsätter sig åtgärden. De ska dock finnas beaktansvärda skäl för det. De som beaktas främst är fastighetsägare eller hyresgäster som har störst nytta av anläggningen. AL 8 § är ett skydd för enskilda och allmänna intressen. Den reglerar lokalisering och utförande av en gemensamhetsanläggning.

⁵¹ SFS 1970:988. *Fastighetsbildningslag*, 3 kap 1 §

⁵² Lantmäteriet; *Om gemensambetsanläggningar*,

<https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/samfalligheter/om-gemensambetsanlaggningar/> (Hämtad 2017-05-10)

⁵³ SFS 1973:1149. *Anläggningslag*

⁵⁴ Ekbäck, Peter, *Fastighetsamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar: särskilt om Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter*, 2. uppl., Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH Royal Institute of Technology, Stockholm, 2011, 41

⁵⁵ SFS 1970:988. *Fastighetsbildningslag*, 1 kap 2 §

⁵⁶ SFS 1973:1149. *Anläggningslag*, 5 §

Villkoret tillämpas i de fall då det finns alternativa möjligheter gällande placering och utformning. I dessa situationer ska kostnaderna för de olika alternativen jämföras med de olägenheter och intrång som anläggningarna kan medföra. Villkoret är dispositivt om den utgör skydd mot enskilt intresse. En Gemensamhetsanläggning ska inrättas med hänsyn till att ett områdes användning utanför detaljplan inte påverkas negativt, detta gäller områden med översiktsplan.⁵⁷ I de fall det uppstår situationer då flera olika allmänintressen berörs ska en avvägning göras mellan dessa enligt AL 11 §.

För att rättvist fördela kostnaderna för utförande och drift av en gemensamhetsanläggning får varje fastighet som deltar ett andelstal. Andelstalet för utförande bestäms utifrån vilken nytta respektive fastighet har av anläggningen. Medan andelstalet för driften av anläggningen fastställs utifrån vilken omfattning respektive fastighet förväntas använda anläggningen. Grunderna för dessa kostnader både för utförande och drift fastställs vid förrättningen.⁵⁸

En gemensamhetsanläggning bildas genom en anläggningsförrättning och i de fall berörda parter inte är överens kan lantmäteriet tvångsansluta fastigheter. För att sköta om gemensamhetsanläggningen bildas en samfällighetsförening. Mer om förvaltning av samfälligheter återfinns i avsnitt 3.2.4. Enligt Peter Ekbäck⁵⁹ finns det i Sverige ca 80 000 gemensamhetsanläggningar och det nybildas årligen ca 3 000.

3.2.4 Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter

När en gemensamhetsanläggning har bildats krävs samverkan mellan involverade fastighetsägare för att denna ska fungera, därför bildas en samfällighet. Lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL) 1 § anger vad som anses som en samfällighet för att denna lag ska kunna tillämpas. Enligt 4 § finns det två former av förvaltning för samfälligheter, dessa två är delägarförvaltning och föreningsförvaltning. Delägarförvaltning innebär att det är delägarna som direkt förvaltar, medan det i en föreningsförvaltning är en särskilt bildad samfällighetsförening.

3.2.5 Förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väg

I denna förordning regleras statsbidragen till enskilda vägar. Enligt 2 § ska vägen tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov, det inkluderar fast boende, näringsliv och friluftsliv för att vara berättigad statsbidrag. Vägen ska även vara av väsentlig betydelse som genomfartsväg eller uppsamlingsväg för fritidsbebyggelse.

Det finns två olika typer av driftbidrag som kan lämnas, årligt driftbidrag och särskilda driftbidrag.⁶⁰ För att erhålla det årliga driftsbidraget ska vägen vara i tillräckligt gott

⁵⁷ SFS 1973:1149. *Anläggningslag*, 10 §

⁵⁸ SFS 1973:1149. *Anläggningslag*, 15 §

⁵⁹ Ekbäck, Peter, *Fastighetsamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar: särskilt om Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter*, 2. uppl., Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH Royal Institute of Technology, Stockholm, 2011,

⁶⁰ SFS 1989:891. *Förordning om statsbidrag till enskild väg*, 15 §

skick för god funktion och väghållningen ska vara ordnad.⁶¹ För genomfartsvägar får högst 80 % av kostnaderna täckas av årligt driftbidrag. När det gäller vägar som tillgodoser kommunikationsbehov för fast boende på landsbygd eller som är av väsentlig betydelse för näringsliv eller friluftsliv får högst 70 % täckas av det årliga driftsbidraget. För övriga vägar gäller högst 40 %.⁶² Särskilt driftbidrag lämnas till sådana arbeten som avses i Väggkunganörelsen (VägK) 45 § 2 och 3, men dessa bidrag ska högst täcka 70 % av kostnaderna.⁶³

3.2.5.1 Statligt bidrag till enskild väg

För att erhålla bidrag från staten ska en skriftlig ansökan skickas in till Trafikverket. Dock ska den som mottar statligt bidrag uppfylla Trafikverkets krav på väghållning, det åligger även en del skyldigheter på den som ansökt om bidrag. För att en väg ska anses vara berättigad statligt bidrag ska den vara tillräckligt lång, minst 1 kilometer, och den ska även vara av betydelse för genomfartstrafik. De enskilda vägarna som erhåller bidrag ska dessutom vara öppna för den allmänna trafiken samt underhållas väl. Väghållningen på den enskilda vägen ska vara arrangerad i någon form av organisation eller liknande och detta ska godkännas av Trafikverket.⁶⁴

Vidare är vägar för vilka kommunen är väghållare, enligt 5 § VägL och inom områden med detaljplan enligt Plan- och bygglagen, inte berättigade statsbidrag.⁶⁵

De årliga driftsbidragen lämnas till sådana arbeten och verksamheter som avses i VägK 45 §. Exempel på arbeten och verksamheter enligt denna paragraf är servicearbeten, underhållsarbeten, förbättringsarbeten och renhållningsarbeten.

Vägens kategori eller funktion avgör hur mycket bidrag som betalas ut av staten. Trafikverket har kategoriserat de olika vägarna utefter vilken typ av bidrag dessa är berättigade. Nedan följer ett citat taget från Trafikverkets hemsida:

- ”Väg för fast boende inom landsbygdsområde – kategori A
 - utfart
 - vägslinga
- Väg för fast boende inom bebyggelseområde där vägen fungerar som uppsamlingsväg eller utfartsväg – kategori B
- Väg för genomfart för andra än dem som bor utmed eller har del i vägen – kategori C
- Väg för det rörliga friluftslivet – kategori D
- Väg för normalt minst 25 fritidsbus – kategori E
- Väg för näringslivet kategori F.”⁶⁶

⁶¹ Förordning om statsbidrag till enskild väg, 16 §

⁶² SFS 1989:891. Förordning om statsbidrag till enskild väg, 17 §

⁶³ Förordning om statsbidrag till enskild väg, 18 §

⁶⁴ Trafikverket; Ansök om bidrag för enskilda vägar. 2016-08-25

<http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/>
(Hämtad 2017-03-29)

⁶⁵ Förordning om statsbidrag till enskild väg, 3 §

Utifrån dessa vägkategorier kan Trafikverket räkna ut olika bidragsnivåer som de olika vägarna är berättigade. Tabell för bidragsnivån år 2016 återfinns på Trafikverkets hemsida.⁶⁷

3.2.6 Riksförbundet enskilda vägar

Riksförbundet enskilda vägar (REV) bildades år 1968⁶⁸ och är en intresseorganisation för enskilda väghållare. Antalet vägföreningar som är medlemmar i REV uppges vara cirka 11 500 stycken. REV finns till hands för de som arbetar med väghållningen för enskilda vägar. Det är en opolitisk organisation som ska bistå de som arbetar med den enskilda väghållningen inom frågor som berör juridik, miljö, lantmäteri och teknik. REV är även till hjälp för att representera de enskilda väghållarna utåt gentemot politiker i kommunerna, landstingen, regeringen och riksdagen samt olika myndigheter och organisationer. REV verkar även som remissinstans för riksdag, regering, myndigheter samt statliga verk.⁶⁹ Med remissinstans menas att en myndighet eller organisation kommer med någon form av regeringsförslag, motion eller liknande till riksdagsutskott.⁷⁰ De som kan ingå i REV är bland annat samfällighetsföreningar och andra enskilda väghållare.⁷¹

3.2.7 Fastighetsbildningslag (1970:988)

När det handlar om färre fastigheter som behöver tillgång till väg, oftast en, löses detta genom att bilda ett servitut. Enligt 5 kap 1 § får servitut bildas, ändras eller upphävas genom fastighetsreglering. Dessa bestämmelser regleras i 7 kap och gäller både för official- och avtalsservitut. Ett officialservitut är ett servitut som bildas genom ett beslut från en myndighet medan ett avtalsservitut bildas genom ett avtal mellan fastighetsägarna. Den fastighet som belastas med servitut benämns tjänande, och den fastighet som servitutet upplåts för benämns härskande.⁷²

För att få bilda ett avtalsservitut måste kraven i Jordabalken (JB) 14 kap 1 §⁷³ vara uppfyllda. Ett servitut får bildas då det är ägnat att främja en ändamålsenlig användning, avse ändamål av stadigvarande betydelse.

⁶⁶ Trafikverket; *Vägkategori A-F*. 2014-07-15 <http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/Vagkategori-A-F/> (Hämtad 2017-03-29)

⁶⁷ Trafikverket; *Bidragsnivåer – Enskilda vägar*. 2016-11-01 <http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/Gallande-bidragsnivaer/> (Hämtad 2017-05-05)

⁶⁸ Riksförbundet enskilda vägar; *Historia*. <http://www.revriks.se/om-rev/historia/> (Hämtad 2017-04-06)

⁶⁹ Personlig kontakt; Per Nilsson på REV

⁷⁰ Nationalencyklopedin, remiss.

<http://www.ne.se.ezproxy.server.hv.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/remiss> (hämtad 2017-04-06)

⁷¹ Riksförbundet enskilda vägar; *Om REV*. <http://www.revriks.se/1054> (Hämtad 2017-04-06)

⁷² Ekbäck, Peter, *Fastighetsbildning och fastighetsbestämning; om fastighetsbildningslagen m.m.*, 3. uppl., KTH Arkitektur och samhällsbyggnad, Stockholm, 2016, 153

⁷³ SFS 1970:994. *Jordabalk*

4 Resultat

Denna studie har grundats på en enkätundersökning samt intervjuer med olika parter. Dessa är Trafikverket och kommunerna Tanum, Härryda, Partille, Uddevalla samt riksförbundet enskilda vägar. Det som presenteras i detta avsnitt är inledningsvis svar från enkätundersökningen, därefter presenteras resultatet som erhållits från nämnda intervjuer i ovan nämnd ordning.

4.1 Enkätundersökning

Då enkätundersökningen innehåller både ja- och nej alternativ samt svarsalternativet *annat*, där fritext tilläts, har vissa frågor brutits ut ur tabellen för att kunna ge en övergripande bild. De första två frågorna valdes att inte presenteras i tabellen då de inte berör arbetet utan var inledande frågor rörande yrkestitel samt arbetslivserfarenhet. De frågor som har brutits ut ur tabellen valdes att presenteras efter tabellen. Anledningen till detta är för att det inte går att presentera fritexten i tabellen på ett bra och tydligt sätt.

Fritexten som presenteras är ett urval av olika svar som kommunerna gav. De svar som presenteras har valts av författarna då de anses tillföra relevant information till studien.

Tabell med sammanställda utvalda enkätsvar

Nummerföljd	Fråga	JA	NEJ
3.	Upplever ni problem med förvaltning av enskilda vägar inom kommunen?	7 stycken (1 har ej svarat)	16 stycken
4.	Förvaltar er kommun enskilda vägar?	9 stycken	14 stycken
5.	Se nedan		
6.	Är kommunen med i någon GA avsedd enskild väg?	22 stycken	2 stycken
7.	Är kommunen aktivt med i styrelsen av GA:n avsedd enskild väg?	4 stycken	20 stycken
8.	Se nedan		
9.	Upplever ni att bildandet av en GA istället för en allmän	14 stycken	10 stycken

	väg kan skapa konflikter med fastighetsägare?		
10.	Har det uppstått situationer då kommunen vill att en väg med en GA ska vara tillgänglig för allmänheten?	15 stycken (1 har ej svarat)	8 stycken

Källa: Enkätundersökningen

På **fråga 5** ”Vad skulle Ni i huvudsak säga har styrt vägarnas upplåtelseform?” finns det fyra svarsalternativ. Dessa är *översiktsplan*, *ekonomi*, *policydokument* och *annat*. På svarsalternativet *annat* tilläts kommunerna att skriva fritt. Av de 24 kommuner som svarade valde följande:

- 6 stycken alternativet *ekonomi*
- 4 stycken svarade *policydokument*

Resterande kommuner valde svarsalternativet *annat* och exempel på hur dessa svar kan ha sett ut är följande:

- 2 stycken svarade vet ej
- 2 stycken svarade politik
- 5 stycken svarade att det är något som övervägs i detaljplan

På **fråga 8** ”Om ni väljer att använda en gemensamhetsanläggning istället för allmän väg, vad skulle ni säga är anledningen?” finns det tre svarsalternativ. Dessa är *för att åstadkomma en enbetydig förvaltning*, *ekonomiskt försvarbart* och *annat*. Även här tilläts kommunerna att svara fritt på svarsalternativet *annat*. På frågan svarade:

- 6 stycken kommuner att anledningen var *för att åstadkomma en enbetydig förvaltning*
- 6 stycken svarade att det var *ekonomiskt försvarbart*

Resterande, med undantag från en kommun som valt att inte svara, valde alternativet *annat*. Ett urval av dessa svar är följande:

- 3 stycken menar att det allmänna intresset styr
- 2 stycken anser att det ska övervägas i detaljplan
- 1 kommun anser att det är praktiskt
- 2 stycken menar att det inte har vägar som berörs av denna fråga

4.2 Trafikverket

I intervjun med respondenten på Trafikverket framkommer det att allmän väg definieras som statlig men kan även ha kommunal väghållare, det är en allmän väg då den har vägrätt. År 1943-44 kom väglagen och då drogs alla stora vägar in till staten, men även småvägar där en allmän angelägenhet var slutpunkten. En del har fortsatt att vara småvägar och en del har utvecklats och blivit stora. Försättningsvis menar respondenten att staten ska vara väghållare för de övergripande vägarna, alltså de stora vägarna och de vägar som leder till stora ändamål eller en målpunkt som är viktig. Kommunen bör ha väghållning inom tätort och planlagt område. Kommunen kan ta över en statlig väg som ligger utanför planlagt område, då kvarstår vägrätten och

därför kan kommunen också vara väghållare för allmän väg. Vägrätten inom en detaljplan eller inom ett kommunalt väghållningsområde upphör att gälla när en detaljplan planläggs ovanpå vägen. Det blir i de fall en gata enligt PBL. De övriga vägarna ska vara enskilda vägar på landsbygd, de definieras som motsatsen till allmänna vägar.

Fortsättningsvis framkom det under intervjun att Trafikverket har i 209 kommuner något som kallas för väghållningsområde. Enligt respondenten bildades de flesta av dessa år 1943-44 när vägrätten kom, en justering gjordes dock 1989-91 och då bildades några till. Trafikverket jobbar idag för att skapa fler väghållningsområden inom landets kommuner. Inom ett sådant område kan kommunen ha både kommunala gator enligt PBL och allmänna vägar enligt vägrätten. Enligt respondenten kan kommunen välja vilken process de vill planera vägen med, antingen med hjälp av PBL eller VägL, om kommunen har ett kommunalt väghållningsområde. Är det inget kommunalt väghållningsområde kan de bara använda sig av PBL. Det går, trots att det är ett kommunalt väghållningsområde, att lägga enskilt huvudmannaskap.

Utanför dessa väghållningsområden och planlagda områden finns det också lagar och regler som styr vilken väghållare en väg bör ha. Allt som är allmän väg styrs av VägL, det kan även finnas vägförordningar och liknande, medan till enskild väg tillämpas AL. Den enskilda vägen drivs sedan av en GA och inom denna finns stadgar som reglerar vad som får göras och inte gällande vägen. Det finns även mindre enskilda vägar som inte är anordnade med en GA utan det kan handla om en ensam fastighetsägare, här finns ingen specifik lag att tillämpa. De enskilda vägar som tar emot statsbidrag eller kommunalt bidrag får detta gentemot att de håller vägen öppen för allmänheten och därmed också en viss standard som ska hållas.

Väghållarens ansvar, menar respondenten på Trafikverket, är till största del drift och underhåll. Med drift och underhåll menas här skötsel av vägarna så att dessa är framkomliga och säkra året runt.⁷⁴ Den som är väghållare får också möjlighet att bestämma vägens utformning och även omgivningen. Med omgivning menas hur det ska vara utformat runtomkring, till exempel skyltar och liknande. För staten står det tydligt i lagen vad som ingår som väghållaransvar, men för de oreglerade enskilda vägarna som inte har någon vägförening är det varierande. De enskilda vägar som har en vägförening eller liknande har i de flesta fall bildat stadgar där väghållaransvaret framgår.

Respondenten upplever generellt inga problem med allmänna vägar vad gäller väghållning, i de fall problem uppstår handlar det oftast om personalomsättning eller ren okunskap. Alla vägar har en historia och idag när en väg undersöks kan människor tro att den ägs eller sköts av någon trots att det inte stämmer. Detta för att det en

⁷⁴ Trafikverket; *Underhåll väg*, 2015-09-30 <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/underhall-vag/> (Hämtad 2017-05-08)

gång i tiden sades att det var på ett visst sätt men inget som fastställdes juridiskt, vilket det måste göras för att det ska gälla.

Vad gäller enskilda vägar kan det finnas oklarheter då trafikverket eller kommunen till exempel snöröjer trots att det är enskild väg och då en vägförening som egentligen ska sköta detta, menar fortsättningsvis respondenten. Det kan även uppstå diskussioner från fastighetsägarnas sida då stora fordon som lastbilar och liknande av en slump kommer in på en enskild väg, när de då ska vända och köra ut kan de i många fall leda till att området kring vägen blir uppkört eller skadat och de enskilda ringer då staten eller kommunen och anser att de ska fixa detta eller i vissa fall dra in vägen till statlig eller kommunal.

Enligt respondenten är det Trafikverket som ser över vägnätet i Sverige. De ska som tidigare nämnts endast vara väghållare för de övergripande vägarna. Fortsättningsvis menar respondenten att det finns riktlinjer som säger att de vägarna med årsmedeldygnstrafik (ÅDT) under 250 ska dras in och bli kommunala eller enskilda. I nuläget har dock trafikverket valt att börja med de vägar som har ÅDT under 50 för att sedan jobba sig uppåt. Idag följs också gränsen 400 meter, och även antal boende för området. Då gäller det permanentboende, det finns dock undantag längs kusten där fritidsboende tenderar att blir året runt boende. Trafikverket kan i princip lämna över alla vägar, utom de övergripande som de själva ska ha hand om, till kommunen. Det kan de göra då kommunen har samma ändamål som staten, att hålla vägen öppen för allmänheten. Vid överlämning till enskild väg istandsätter Trafikverket alltid vägen, ingen väg ska behövas upprustas året efter utan den ska överlämnas i "okej" skick, menar respondenten.

Vid frågan hur ofta VägL 21 §, då enskild väg övergår till allmän, används svarade respondenten att den tillämpades fem gånger förra året och att det var relativt många på ett år. Detta är då statistik för en specifik region och inte hela landet. Tillvägagångssättet är som en indragning fast tvärtom. Det kommer in en ansökan och den diarieförs, man meddelar sedan att den diarieförts samt diarienummer. Sedan skickas ett PM samt karta ut till vägsamfälligheten som ansöker samt till kommunen, därefter till länsstyrelsen och sist Trafikverkets huvudkontor i Borlänge där beslut tas. Då tas den fakta samt underlag som krävs fram. I slutändan är det länsstyrelsen och Trafikverkets huvudkontor som bestämmer, anser länsstyrelsen att vägen ska vara allmän förutsätts det att de läggs in i länsplanen så att det kommer pengar för upprustning. När de gäller enskild väg som ska bli allmän krävs oftast mer än istandsättning menar trafikverket.

När det gäller VägL 25 §, då allmän väg övergår till enskild, är det Trafikverket som föreslår de vägar som är objekt för indragning menar respondenten. Denna paragraf användes cirka tio gånger förra året, även här statistik från respondentens distrikt och inte hela landet. I detta fall väljer Trafikverket ut de vägar som har ÅDT under 50 till exempel och gör en utredning för vald väg. Ett PM med karta skickas till samråd för

fastighetsägare, kommun och Försvarsmakten. En remiss till länsstyrelsen och sist till Trafikverkets huvudkontor i Borlänge där beslut tas. De vägar som inte har en allmän samfärdsel ska inte vara statlig väg utan den ska vara enskild.

Avslutningsvis nämner respondenten att väghållare för enskilda vägar kan ansöka om statligt samt kommunalt bidrag. Statsbidraget kan alla enskilda vägar söka, de måste inte ha varit statliga från början. Det finns dock kriterier för vägen som måste vara uppfyllda, bland annat att vägen ska vara 1 kilometer lång. Trafikverket har även kategoriserat de olika vägarna utefter vilken typ av bidrag dessa är berättigade, de olika alternativen kategoriseras med A-F. Det finns flera olika faktorer, däribland olika driftnivåer och det är även lite beroende på hur många som bor där. Då statsbidrag tas emot är det inte lov att sätta bom på vägen, den ska vara öppen för allmän samfärdsel. Kommunalt bidrag är något varje enskild kommun styr över.

4.3 Tanums kommun

Tanum kommun består av ett antal mindre samhällen och några större tätorter som Fjällbacka, Grebbestad, Tanumshede och Hamburgsund, resterande är landsbygd.



Figur 3 Väghållare inom Tanum kommun; Röd markering är statlig väg, blå är kommunal och grön är enskild.

Källa: Bild hämtad från Trafikverket NVDB på webb (2017).

Vid intervjun, med anställd på kommunen, framkommer det att vägnätet i Tanum kommun ser ut på följande sätt, på landsbygden finns det endast statliga och enskilda vägar medan det i tätorterna är planlagt med antingen kommunalt eller enskilt huvudmannaskap. Ett exempel på hur det kan se ut ges i figur 3. Anledningen till att det ser ut som det gör i tätorterna, med stor del kommunalt och enskilt

huvudmannaskap, är för att kommunen inte har varit konsekvent när de har tagit fram detaljplaner genom åren. Det som har påverkat är främst politik och trender menar respondenten.

I de tätorter med enskilt huvudmannaskap har det antingen bildats vägföreningar, som fungerar än idag eller som har "somnat in", eller så bildades det aldrig vägföreningar där det borde finnas vägföreningar. Respondenten på Tanums kommun har undersökt situationen i tätorterna och de har haft funderingar på att väcka liv i vägföreningar som har somnat in eller bilda vägföreningar där det inte finns. Det skulle innebära att kommunen skulle iståndsätta gator där det behövdes och ändra från enskilt till kommunalt huvudmannaskap i samtliga detaljplaner. Detta skulle resulterat i att huvudmannaskapet skulle bli enhetligt i hela kommunen. Respondenten på Tanum kommun anser dock att det skulle innebära stora förrättningskostnader. Detta skulle även medföra en opinion bland fastighetsägare. Det är ett par anledningar till att försöket till att skapa enhetlig förvaltning stagnerade. Kommunen funderar dock fortfarande på frågan och en lösning skulle vara att ändra huvudmannaskapet i varje detaljplan till kommunalt huvudmannaskap. En anledning till att denna lösning har blivit stillastående är för att politikerna inte prioriterar denna typ av planarbete. I Tanums kommun har man just nu många detaljplaner på gång och detta prioriteras högre, därför ser läget ut som det gör i Tanum.

Respondenten på Tanums kommun definierar allmän väg som en väg som ägs, förvaltas och driftas av Trafikverket. De enskilda vägarna definieras som en motsats till Trafikverkets vägar. En enskild väg kan gälla ett område utanför detaljplan men även inom. Inom detaljplan anges huvudmannaskapet som enskilt.

Det framkommer även i intervjun med respondenten på Tanums kommun att väghållarens ansvar går ut på att sköta drift och underhåll av vägen så att denna håller sin funktion. Driften och underhållet gäller hela vägområdet. Med vägområde menas mark som tagits i anspråk för en väganordning.⁷⁵ I underhållsansvaret ingår både röjning och rensning av diken samt beläggning. Detta ansvar gäller oavsett vem som är väghållare, det vill säga om det är en statlig väg, kommunal väg eller enskild väg. Något som spelar in i vilken typ av underhåll som kan ges är de resurser som finns till befogande. Tanums kommun menar att om det inte finns pengar avsatta i deras budget för att hålla ordning på vägar så kan de inte göra det även om det ingår i ansvaret. Kommunen använder något de kallar för underhållsplan, som grund för att få in pengar varje år för driften av de kommunala och enskilda vägarna. Alla vägar som ingår i kommunens område för väghållaransvar har blivit inventerade, vilken kvalitet de har och så vidare. Utifrån det beräknar man när dessa vägar behöver

⁷⁵ Trafikverket; *Information om vägområdet*. 2017-05-15 <http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om-tillstand/ansok-om-ledningsarenden/Ansok-om-ledningsarenden-inom-vagområdet/infor-ansokan-om-ledningsarende-vag/Information-om-vagområdet/> (Hämtad 2017-05-05)

asfalteras om, när diken behöver rensas och liknande. Utifrån detta får kommunen en planering som hela tiden uppdateras.

Enligt respondenten snöröjer Tanums kommun alla planlagda gator inom tätorter, oavsett huvudmannaskap. Undantaget är enskilda vägar ute på landsbygden och i sommarstugeområden med fungerande vägföreningar. Denna fråga är enligt Tanum en politisk fråga då politikerna menar att man ska värna om landsbygden. Respondenten svarade på frågan, om kommunen ger ut kommunalt bidrag, med ett nej. Dock kan snöröjningen av enskilda vägar inom tätorter ses som ett kommunalt bidrag. De enskilda vägarna med fungerande vägföreningar kan få statligt bidrag. Dessa föreningar kan då välja om de vill stå för snöröjningen själva eller om kommunen ska sköta snöröjningen och att kommunen istället får en del av det statliga bidraget.

Enligt respondenten förs det diskussioner mellan Tanums kommun och Trafikverket angående frågan om att kommunen, i framtiden, kan komma att ta över en del statliga vägar och då komma att ha kommunalt väghållaransvar för dessa. Om en sådan situation skulle uppstå skulle det gå till på följande sätt, ett avtal mellan kommunen och Trafikverket upprättas där kommunen övertar ansvaret för den statliga vägen som tidigare sköttes av Trafikverket. Det bästa scenariot är då båda parter är överens om upprättandet av ett sådant avtal. I denna fråga har Trafikverket vetorätt och kan använda planläggningen som ett påtryckningsmedel.

Vid frågan om Tanums kommun upplever problem med kommunala vägar så svarade respondenten nej. Dock menade respondenten att det kan finnas vissa otydligheter eller oklarheter hos privatpersoner. De kanske får för sig att en statlig väg är kommunal och att de då hör av sig till kommunen och klagar på om den då är i dåligt skick.

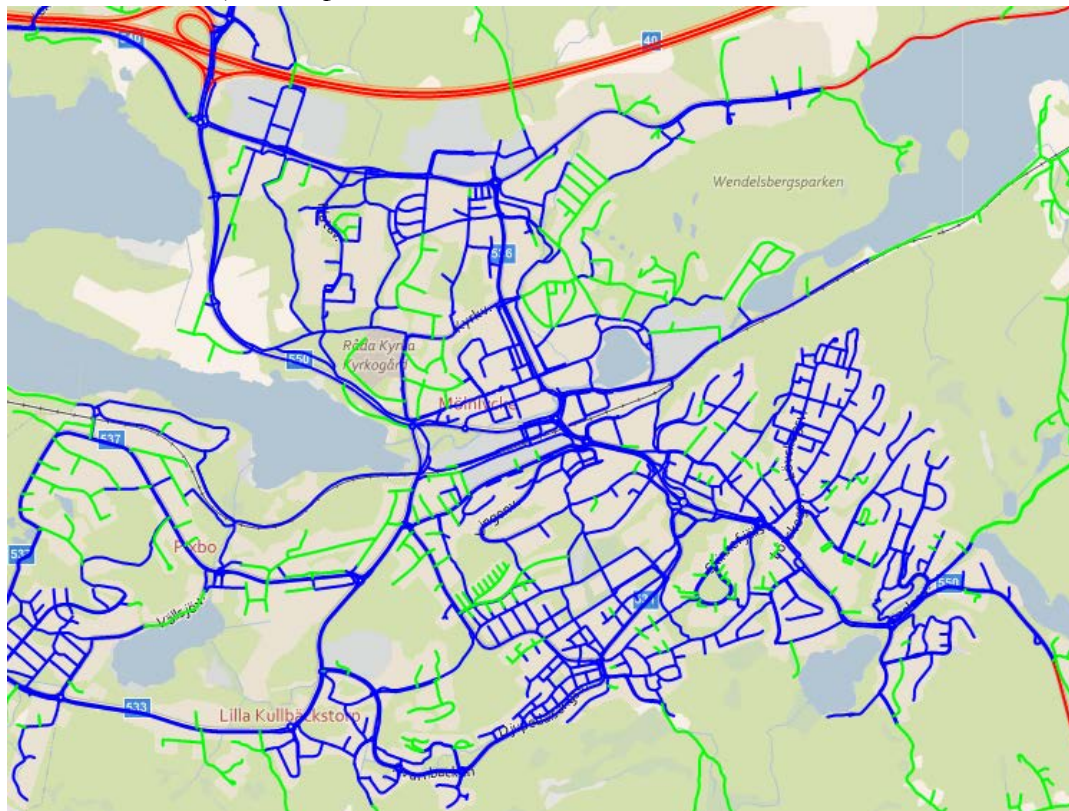
Under intervjun menar respondenten att Tanums kommun inte har hört talas om att väglagen 21 § har använts inom kommunen. De upplever att anledningen till det är att kriterierna inte uppfylls för att den enskilda vägen ska bli allmän. Kommunen upplever dock att Väglagen 25 § sker oftare. Kommunen och berörda fastighetsägare kan lämna synpunkter angående när en väg ska dras in eller omvänt. Kommunen anser inte att förändringen av allmän till enskild och vice versa skapar problem utifrån allmänna synpunkter. De menar istället att det kan lösa problem genom att inrätta vägförening och fastställandet av andelstal. Dock menar kommunen att det kan skapa viss irritation. När det är en fråga om pengar och ansvar så kan det vara känsligt och skapa viss opinion.

Avslutningsvis berättar respondenten på Tanums kommun att kommunen har andel i många gemensamhetsanläggningar och det är då i egenskap av fastighetsägare. Det kan också vara för att de har skolor, äldreboenden eller liknande som ligger ute på landsbygden och som behöver ha tillgång till väg. De ingår då, utifrån dem själva, som

vilken fastighetsägare som helst. Respondenten menar att Tanums kommun även kan välja att vara med i en gemensamhetsanläggning för att kunna påverka med hjälp av andelstalen. Eftersom kommunen är med i många gemensamhetsanläggningar så är de inte med i några styrelser av dessa.

4.4 Härryda kommun

Härryda kommun bildades genom en sammanslagning av kommunerna Råda, Landvetter och Björketorp.⁷⁶



Figur 4 Väghållare inom Härryda Kommun; Röd markering är statlig väg, blå är kommunal och grön är enskild.

Källa: Bild hämtad från Trafikverket NVDB på webb (2017).

Vid intervjun med respondenten på Härryda kommun framkommer det att kommunen endast har en kommunstyrelse och några facknämnder, dock finns inga tekniska nämnder. De har olika sektorer som svarar gentemot kommunstyrelsen. Respondenten nämner att det finns några vägar inom Härryda kommun som de tagit över från Trafikverket. Det är främst större vägar som ligger utanför detaljplan och till exempel en väg som är parallell till motorvägen, kommunen har då väghållaransvar över dessa vägar. Men denna situation är dock ovanlig menar respondenten. En statlig väg, för vilken kommunen tagit över ansvaret, kallas enligt respondenten för kommunal väg. Definitionen allmän väg berör både kommunala och statliga vägar. Definitionen av enskild väg blir motsatsen till allmän väg, en väg som inte är kommunal eller statlig. Se figur 4 för exempel på hur det kan se ut inom Härryda kommun.

Vid frågan om vad som ingår i väghållarens ansvar, svarar respondenten driften av befintliga vägar. Inom Härryda kommun byggs det sällan nya vägar, frågorna berör

⁷⁶ Härryda kommun; *Frågeställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter*. 2011-05-16

därför befintliga vägar. Dock ingår byggandet av vägen i väghållarens ansvar, om det gäller nya vägar.

Det som påverkar om en väg ska bli enskild respektive allmän är främst Trafikverkets initiativtagande men även ekonomi, menar respondenten. Om det finns ett stort allmänt intresse som skapar genomfart av vägen till exempel att kollektivtrafiken använder vägen då kan kommunen ge bidrag till de enskilda väghållarna eller vägföreningarna. Inom tätorten finns både kommunalt och enskilt huvudmannaskap med fungerande vägföreningar. Enligt respondenten på Härryda kommun har det gjorts utredningar inom kommunen angående ändring av huvudmannaskap, då från enskilt till kommunalt med hjälp av detaljplan. Denna utredning var något som påbörjades och till största delen skedde under år 2009. Kommunen gick vidare från utredningen och antog en strategi för övertagande av enskilda vägar inom tätbebyggt område i kommunfullmäktige. Denna strategi arbetar kommunen fortfarande efter. Hittills har det skett ett övertagande och ytterligare två områden är i detaljplaneskedet. Dock har takten i övertagandet dragits ned som en följd av att kommunen fått prioritera annat planarbete. Utgångspunkten är att huvudmannaskapet ska vara kommunalt. Fortsättningsvis menar respondenten att det inte upplevs några problem gällande de allmänna vägarna inom Härryda kommun. Dock kan en situation där kommunen vill framställa en detaljplan skapa konsekvenser om Trafikverket har en väg inom planområdet. Kommunen kan hamna i diskussion med Trafikverket angående planläggning över områden där det finns statliga vägar. Det kan bli en situation där Trafikverket har kvar väghållaransvaret över vägen och då ska både en vägplan och en detaljplan upprättas eller en situation där kommunen tar över vägen och endast behöver upprätta en detaljplan.

Vid frågan om Väglagen 21 § och 25 § används inom kommunen svarade respondenten nej.

Under intervjun framkommer det att Härryda kommun inte upplever problem angående de enskilda vägarna inom kommunen. Kommunen kan behöva använda en enskild väg vid byggande av en kommunal angelägenhet, detta upplevs inte som något problem från några parter. Respondenten på Härryda kommun menar att om vägen skulle förstöras på grund av att kommunen använt den då är det kommunens ansvar att laga den och få den i funktion. Om en vägförening får kommunalt eller statligt bidrag får den enskilda vägen inte stängas av med bom eller liknande. Det förs resonemang inom kommunen kring allmänna intressen, om en enskild väg belastas i stor utsträckning av allmänheten kan kommunen välja att ta över vägen om kommunen anser att ett stort ansvar hamnar på vägföreningen. Det finns dock ingenting nedskrivet angående kriterier eller liknande för när en enskild väg ska bli kommunal.

Härryda kommun har andelar i några gemensamhetsanläggningar och då främst som fastighetsägare, vanligast menar respondenten är skogsfastigheter. Kommunen

upplever inte att de får ta ett större ansvar än en “vanlig” fastighetsägare, de anser sig själva vara som vilken fastighetsägare som helst menar respondenten. Härryda kommun är även med i en del styrelser för dessa gemensamhetsanläggningar. Deras andelstal, precis som vilken fastighet som helst, speglar deras nytta av vägen. Om det är en kommunägd fastighet som alstrar mycket trafik då har kommunen ett större andelstal. Härryda menar att de inte vill ta för stort ansvar från vägföreningen då det kan riskera att denna “dör ut”.

Vid frågan om kommunen någon gång velat att en gemensamhetsanläggning ska vara öppen för allmänheten, svarade respondenten ja. Det är dock mer sällan, om ett problem uppstår tacklas det där och då. Kommunen menar att eftersom en gemensamhetsanläggning är av stadigvarande natur och inte medför någon direkt förändring uppstår dessa problem sällan. Det som kan skapa problem är i de fall en vägförening får nya medlemmar och så vidare som kan förändra situationen.

Härryda kommun har fler olika kommunala bidrag men därtill hör även olika kriterier som ska vara uppfyllda för att ha rätt att söka bidrag. Kommunalt driftsbidrag kan sökas varje år och det finns en miniminivå att erhålla. Det finns även ett kommunalt bidrag som stöttar det statliga upprustningsbidraget, har man ansökt och fått statligt upprustningsbidrag då har man även rätt att få bidrag från kommunen. Härryda kommun tar inte en del av det statliga bidraget för att istället underhålla den enskilda vägen.

4.5 Partille kommun

Partille kommun är en till ytan relativt liten kommun som är belägen öster om Göteborg. En stor del, cirka 60 procent, av Partille består av skyddad natur. Inom Partille finns 250 km vägar och gator, de flesta ingår i kommunens väghållningsområden. Trafikverket ansvarar för E20, Landvettervägen samt tre trafikmot. Därutöver finns cirka åtta kilometer enskilda vägar med andra väghållare.⁷⁷ Figur 5 visar ett exempel på hur det kan se ut inom Partille kommun. Respondenten definierar allmän väg som en väg som tillgodoser det allmännas intressen, till exempel boende, besökare och friluftsliv. En enskild väg definieras som en väg vilken tillgodoser “lokala” intressen, då till exempel enbart boende. Det som ingår i respektive väghållares ansvar är drift och väghållning.

⁷⁷ Partille kommun; *Trafik och gator*. <https://www.partille.se/gata-park--trafik/trafik--gator/> (Hämtad 2017-05-05)



Figur 5 Väghållare inom Partille Kommun; Röd markering är statlig väg, blå är kommunal och grön är enskild.

Källa: Bild hämtad från Trafikverket NVDB på webb (2017).

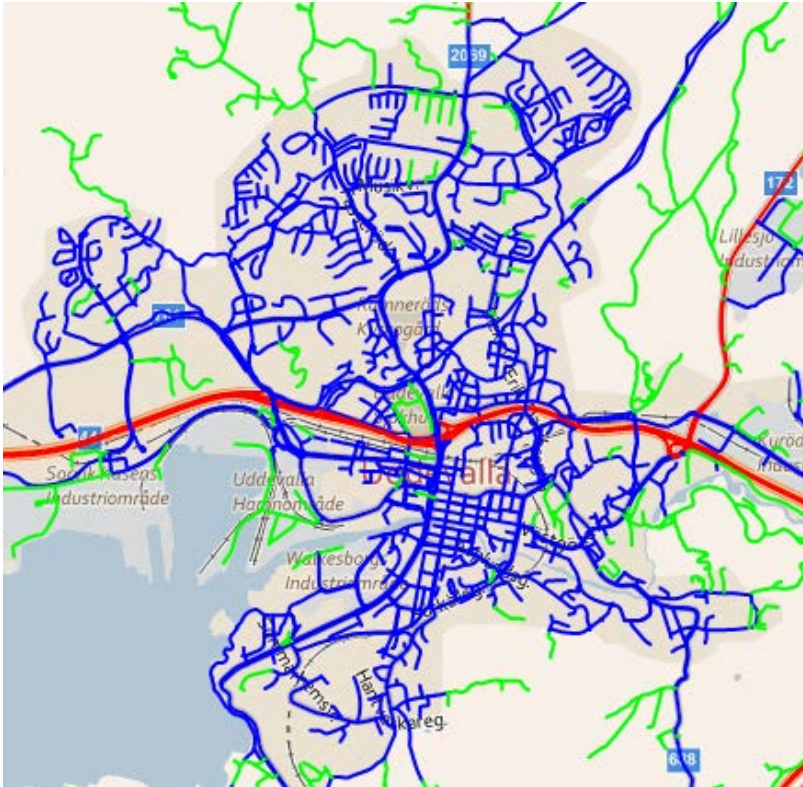
Det som styr om en väg ska bli enskild respektive allmän anser respondenten kan vara en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Vad gäller VägL 21 §, där enskild väg övergår till allmän, tillämpas den sällan. VägL 25 §, där allmän väg övergår till enskild, är oklar om den används inom kommunen, skriver respondenten vid mejlkontakt.

Vidare uppger respondenten på kommunen att de inte upplever problem med de allmänna vägarna inom kommunen, de upplever dock problem med de enskilda. Problemen är då ottydlighet kring vem som ansvarar för vad och orsaken till detta tros vara brist på tydliga avtal med ansvarsfördelning. Vid frågan om de har del i någon gemensamhetsanläggning svarar respondenten ja, syftet till detta är att de är fastighetsägare och skall bevaka sina intressen som ägare. I vissa fall är kommunen aktiv i styrelsen av gemensamhetsanläggningen, men de försöker minska ner detta. Det finns situationer när kommunen vill att en enskild väg ska vara tillgänglig för allmänheten, detta löser kommunen genom att ta över ansvaret genom avtal. Det händer att fastighetsägarna uttrycker missnöje över de beslut som tas, troligtvis då det är svårt att bedöma de allmänna intressets andel.

Inom kommunen förekommer det att gemensamhetsanläggningar får statligt bidrag som går till kommunen som därmed sköter driften av vägen.

4.6 Uddevalla kommun

Uddevalla kommun är till ytan en medelstor kommun belägen norr om Göteborg. På deras hemsida anger kommunen att deras mål med väghållning är att skapa god framkomlighet och hög säkerhet samt skapa ett trafikflöde som ger låg miljöpåverkan.



Figur 6 Väghållare inom Uddevalla Kommun; Röd markering är statlig väg, blå är kommunal och grön är enskild.

Källa: Bild hämtad från Trafikverket NVDB på webb (2017).

Vid mejlkontakt med respondenten på Uddevalla kommun framkommer det att benämningen allmän väg används på de vägar med kommunalt huvudmannaskap, det gäller då gata enligt PBL eller trafikområde enligt detaljplan. Men också andra vägar som kommunen är väghållare för och som ligger utanför detaljplanelagt område. Begreppet enskild väg definieras som en väg som varken kommunen eller trafikverket är väghållare för. Vad gäller väghållarens ansvar anser de att det är drift, underhåll och trafiksäkerhet som ingår. Det som styr om en väg ska vara enskild eller allmän är detaljplanen. Om det är nybyggnation är utgångspunkten ifall allmänheten har nytta av vägen eller inte. Figur 6 är ett exempel på hur det kan se ut inom Uddevalla kommun.

Under mejlkontakten framkommer det att Uddevalla kommun inte upplever problem vad gäller allmänna vägar, i några få fall kan det vara problem internt inom kommunen och det kan då handla om oklarheter om vilken del av kommunens organisation som är väghållare.

Vad gäller enskilda vägar ser inte kommunen heller något större problem, de gånger det har uppstått har det varit frågor från ägare till enskilda vägar angående trafikregleringsfrågor, menar respondenten. Det kan då röra sig om oklarheter så som vilket mandat ägaren har i till exempel trafikregleringsfrågor. Olika regler kring detta gäller också beroende på om den enskilda vägen ligger inom eller utom ett tätbebyggt område. Enligt kommunen kan orsaken till detta vara att regelverket är krångligt.

Avslutningsvis besvarar respondenten frågan om kommunen deltar i någon gemensamhetsanläggning med att kommunen har del i cirka 70 stycken. Syftet med detta är att säkerställa att vägen får nyttjas av kommunen. Vägen kan exempelvis leda till en av kommunens skogsfastigheter, badplatser eller avloppsanläggningar. Syftet att ingå i gemensamhetsanläggningarna uppfylls. Fortsättningsvis menar respondenten att av dessa gemensamhetsanläggningar är kommunen med i en styrelse. Långsiktigt har Uddevalla kommun planerat att de boende i området ska ta över ansvaret helt, men detta först när det nybyggda området är helt färdigställt.

I de fall kommunen vill att allmänheten ska ha tillgång till en enskild väg, till exempel en badplats, har kommunen fått andelar utefter detta i gemensamhetsanläggningen. Slutligen anger respondenten att Uddevalla kommun inte betalar ut kommunala bidrag till enskilda vägar.

4.7 Riksförbundet enskilda vägar

I samband med intervjun med Per Nilsson på REV ventilerades definitionen av allmän väg vilket enligt honom framgår av VägL 1 § samt 5 §. Första paragrafen säger att det normalt är staten som är väghållare för allmän väg, medan femte paragrafen säger att i vissa fall kan kommunen vara väghållare för den allmänna vägen. Definitionen av enskild väg är en restpost, alltså de vägar som inte är kommunala eller statliga.

Fortsättningsvis menar Per Nilsson att det är Trafikverket som fattar beslutet, med stöd av väglagen, om en väg ska övergå från statlig väghållning till enskild. Orsaken kan bero på att trafikmängden är för låg eller att en ny allmän väg byggts och att den ”gamla allmänna vägen” därmed saknar allmänt intresse och därför dras in från allmänt underhåll. Förvaltningen och ansvaret av vägen övergår till enskilda fastighetsägare i och med att Trafikverket regelmässigt ansöker om lantmåteriförrättningar för att bilda gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar. Sakägare kan påverka om en allmän väg ska bli enskild, inom förrättningens ramar. Sakägare kan även överklaga Trafikverkets beslut om indragning av allmän väg.

Fortsättningsvis menar Per Nilsson att det inte finns någon reglering av hur enskilda vägar ska byggas. Däremot ger Trafikverket och Skogsstyrelsen ut rekommendationer om hur de enskilda vägarna ska byggas beroende på bland annat trafikmängd. Trafikverket ställer även krav på vägstandard för att ha rätt till statsbidrag.

De vanligaste sätten att sköta eller förvalta enskilda vägar är genom vägföreningar, vägsamfälligheter eller samfällighetsföreningar, olika namn på förvaltningen men samma regler gäller. Det kan också ske genom en ideell förening eller sammanslutning utan stadgar. Det finns många gamla vägföreningar som upprättats med den gamla lagstiftningen EVL och där andelstalen ofta är inaktuella. Vid frågan om förvaltningen av enskilda vägar kan skapa problem utifrån fastighetsägarnas perspektiv svarade Nilsson att det vanligtvis fungerar bra, men att det kan finnas problem i form av

motsättningar mellan enskilda personer på samma sätt i förhållandet till kommunerna. Ett ökande problem är svårigheten att få personer att ställa upp i styrelsearbetet rörande enskild väg.

Per Nilsson nämner att en del kommuner kan ge bidrag till enskild väghållning. Han hänvisar även till Trafikförordningen 10 kap 10 § som säger att det är vägföreningen som avgör hur deras väg får användas och vilka som ska ha tillgång till vägen. I de fall då kommunen betalar bidrag till väghållningen kan de ha som krav att vägen ska hållas öppen för allmän samfärdsel.

Fortsättningsvis menar Per Nilsson att en del problem relaterade till samspelet mellan kommun och vägförening rör det kommunala bidraget till väghållningen, som kan variera mycket från kommun till kommun. En del kommuner tar en del av det statliga driftsbidraget från vägföreningarna och tar därmed över skötseln av vägarna vilket resulterar i att föreningarna dör ut.

Nilssons erfarenhet är att det är ganska vanligt för kommuner att ha del i gemensamhetsanläggningar främst i tätorter. Anledningen är då att kommunen äger fastigheter eller att någon form av verksamhet bedrivs i kommunal regi, vanligtvis en skolfastighet. Kommunen agerar i dessa fall som vilken delägare som helst.

4.8 Resultatanalys

Resultatet från enkäten påvisade viss oklarhet vad gäller förvaltning av enskilda vägar och var gränsen går mellan kommunalt väghållaransvar och enskilt. Dock blev resultatet annat vid intervjuerna med Tanum, Härryda, Partille och Uddevalla kommun. Dessa kommuner upplevde inte något problem angående förvaltningen av de enskilda vägarna utanför planlagt område. Där de främst upplevde problem var inom planlagt område, ett område där avgränsning skett. Resultatanalysen kommer därför även innehålla viss analys av vägar inom planlagt område då vissa kommuner, som Tanum, i sina svar endast kunde relatera till detta.

4.8.1 Kartläggning – Hur fungerar förvaltning och skötsel av befintliga vägar utanför detaljplan med inriktning mot lagstiftning och väghållaransvar?

Utanför detaljplan är det främst Trafikverket som styr och reglerar de statliga vägarna, det är de som tar initiativ till att ändra väghållaransvaret menar ett flertal kommuner. De enskilda vägarna ansvaras av enskilda fastighetsägare eller vägföreningar. Inom detaljplan är det planläggningen som styr om det ska vara enskilda eller kommunala vägar. Det kan dock finnas en och annan statlig väg som går genom ett planområde, detta vill trafikverket undvika och ser därmed över dessa vägar för andra lösningar. Varken Härryda eller Tanum har kommunala vägar utanför detaljplan, det som gäller är främst statliga och enskilda vägar. Härryda har dock ett undantag från detta, de nämnde en parallellväg till motorvägen som har kommunalt väghållaransvar. Inom

Härryda kommun har de befintliga vägarna styrts av hävd, historiken kring vägarna spelar in i vilken typ av huvudmannaskap det är och även fler faktorer. I de fall Tanum kommun skulle ta över ansvaret för en enskild väg skulle vara för att gynna allmänheten menar de.

Enligt Trafikverket jobbar de, som tidigare nämnt, med att kommunerna ska ta över väghållaransvaret på vissa statliga vägar, då bland annat vägar med ÅDT under 50. Anledningen till det är att Trafikverket endast ska vara väghållare för övergripande vägar. Kommunen kan även ta över väghållaransvaret i de fall ett område ska planläggas där statliga vägar finns belägna. Detta är något som Tanum och Härryda kommun styrker. Liknande situationer kan även komma att ske med enskilda fastighetsägare, då statliga vägar dras in och väghållaransvaret tas över av enskilda. Vid nu nämnda situationer skulle i så fall Trafikverket iståndsätta de vägar det är frågan om innan en överlämning skulle komma till stånd.

Skötseln av vägarna inom och utom detaljplan är olika från kommun till kommun. Exempelvis är Härryda kommun noga med att hålla isär kommunala och enskilda vägar gällande skötseln av dessa, detta för att inte skapa förvirring hos fastighetsägare. Om en väg är enskild sköter fastighetsägarna snöröjning, halkbekämpning med mera och om vägen istället är kommunal sköter kommunen vägen. Tanum kommun håller inte isär de olika vägarna på samma sätt, de menar på att de i många fall kan snöröja en enskild väg för att vara snälla. Dock gäller det endast enskilda vägar inom tätorterna med helårsboende. Härryda menar att när kommunen övertar väghållningen för en vägförening riskerar denna att dö ut, detta nämner också trafikverket. Detta är även något som Per Nilsson upplever, enligt honom ligger problemet i att vissa kommuner erhåller det statliga driftsbidraget från vägföreningarna och som istället tar över skötseln av vägarna vilket resulterar i att föreningarna dör ut. Därmed finns det ingen kontroll över hur pengarna används.

Det har förts diskussioner inom Härryda kommun att ta över väghållningen men det har inte blivit något av det just av den anledningen att vägföreningen riskerar att dö ut och följderna av det skulle bli att man behöver väcka liv i föreningen igen. Även Tanums kommun nämner risken med att ta över väghållaransvaret på de enskilda vägarna, trots det snöröjer kommunen de enskilda vägarna inom tätorterna. Det Härryda kommun ser som positivt om kommunen tog över vägarna inom planlagt område skulle vara att det blir en tydligare gräns för enskilda fastighetsägare och för husköpare som flyttar in till tätorten, husköpare kanske inte i första hand förväntar sig få del i en vägförening. Inom ett område där en väg till exempel har kommunalt väghållaransvar och en annan väg i närheten har enskilt väghållaransvar kan det uppstå irritation för de fastighetsägare som själva måste betala pengar till en vägförening. Tanums kommun nämnde att de försöker lösa själva huvudmannaskapsfrågan genom att ändra till kommunalt huvudmannaskap i samtliga detaljplaner. Även Per Nilsson på Rev nämner att det finns en risk att fastighetsägarna

till de enskilda vägarna upplever orättvisa, då de skulle vilja att kommunen har ansvar för vägarna istället. Detta är förmodligen något som vanligtvis förekommer när kommunen sköter vägarna i centralorten medan invånare i andra orter inom kommunen får bekosta vägarna.

Per Nilsson nämner också att det kan uppstå problem relaterade till samspel mellan kommun och vägförening i de fall då exploatering sker längs de enskilda vägarna. Det handlar då om att exploateringsavtalen som upprättas inte tar vägföreningens önskemål och krav i beaktande.

Storleken på kommunen kan vara en faktor som kan påverka olikheterna angående förvaltning och skötsel av vägarna beroende på vilken kommun det är. Mindre kommuner med färre invånare året runt har det tuffare vad gäller budget. Trots det finns ändå ansvaret kvar men man saknar intäkterna för att täcka kostnaderna för vägarna. Tanum är en kommun som har mycket sommarboenden och det kan skapa kostnader för kommunen men inga större intäkter. Medan en kommun som Härryda, där i princip all bebyggelse är helårsboende, har bättre förutsättningar gällande intäkter.

Utanför detaljplan sköts många enskilda vägar i form av gemensamhetsanläggningar i vilka en del kommuner kan ha viss andel i. Det är också olika från kommun till kommun, dock visade enkäten att de flesta kommuner, 22 av de 24 som svarade, var med i en gemensamhetsanläggning. De flesta kommuner som svarade på enkäten samt de intervjuade kommunerna svarade att det var i egenskap av fastighetsägare och att de därför har behov av väg. Tanum och Härryda menar att de är som vilka fastighetsägare som helst, dock kan det bero på vilken typ av fastighet kommunen äger som behöver tillgång till gemensamhetsanläggningen. Detta är även något som styrks av Per Nilsson på REV, han menar att kommunen då är som vilken delägare som helst. Dock påverkar det vilken typ av fastighet det är frågan om, är det en skogsfastighet så kommer förmodligen inte denna fastighet att alstra mycket trafik från allmänheten. Medan om det är en badplats som kommunen äger kommer denna att alstra mycket trafik från bland annat badgäster. Kommunerna menar att de har andelar utefter nyttan av gemensamhetsanläggningen och att det sällan uppstår situationer då det upplevs orättvisa. Tanum kommun menar att de är med i gemensamhetsanläggning dels för att kunna påverka vägen och dels för att kunna hålla den öppen för allmänheten. Fortsättningsvis menar de att ansvaret för att förbättra och göra i ordning vägen ska sättas i relation till den som använder vägen mest. En skola som alstrar mer genomfartstrafik på vägen, gentemot de enskilda fastigheterna, medför ett större ansvar från kommunens sida, menar Tanum. Utifrån sunt förnuft borde då kommunen sköta vägen gällande sandning, saltning, asfaltering, snöröjning med mera.

I enkätundersökningen var endast fyra kommuner av de 24 som svarade med i styrelsen för gemensamhetsanläggning. Dock var frågan om kommunen *aktivt* var

med i styrelsen. Denna fråga kan kommunerna svarat nej på i avseende att de inte *aktivt* deltar i styrelsen. Partille är en kommun som är med i styrelsen men de försöker minska ner på deltagandet. De menar att anledningen till det är för att ge privata fastighetsägare mer inflytande i gemensamhetsanläggningen. Ofta är kommunerna med i egenskap av en av de största andelsägarna och får därmed mer makt. Partille menar att det är lämpligare om exempelvis ordföranderollen ligger på någon av de privata fastighetsägarna.

Ett annat dilemma, enligt Per Nilsson, är inaktuella andelstal som finns i många gamla vägföreningar som upprättats med den gamla lagstiftningen EVL. Trots detta tillämpar dessa vägföreningar andelstal utifrån AL som inte har stöd i den ursprungliga förrättningen, som upprättades enligt EVL. Det innebär därför att en del föreningar varje år taxerar en avgift grundad på informella regler medan en del föreningar grundar sin taxering helt enligt nu gällande lagar SFL och AL.

Fortsättningsvis menar Per Nilsson att ett ökande problem är att få personer att ställa upp i styrelsearbetet beträffande enskild väg. I många fall kan det innebära svårigheter och i de fall väghållningen för enskilda vägar inte fungerar kan länsstyrelsen ingripa på olika sätt. Ett sätt är att länsstyrelsen kan utse en syssloman i styrelsens ställe.

Eftersom skötsel av väg ser så olika ut från kommun till kommun borde liknande frågor stävas med bestående avtal eller dylikt. Det borde inte spela någon roll vem som äger vägen eller vilka personer som är inblandade.

4.8.2 Upplever kommunerna eller Trafikverket problem gällande väghållaransvar för enskilda och allmänna vägar?

Kommunerna i studien och Trafikverket upplever generellt inte några problem med varken allmänna eller enskilda vägar utanför planlagt område. Trafikverket anser att gränserna är klara i fråga om vem som ska vara väghållare för vilka vägar i teorin men att det i dagsläget inte på alla ställen i landet är som det borde vara. Som tidigare nämnt jobbar Trafikverket för att dra in vägar som inte anses vara övergripande, och det uppges finnas tydliga riktlinjer att följa för vilka vägar som staten bör vara väghållare för. I de fall otydligheter uppstår menar Trafikverket att det kan bero på personalomsättning och okunskap. Är det en person som ensam jobbat med att se över vägar inom kommunen och det sätts en ny person i positionen kanske den personen kommer med nya tankar och synvinklar. Resultatet av detta blir att det kan tas olika beslut inom en kort period, då främst vad gäller väghållaransvaret och att enskilda kan känna sig orättvist behandlade om de får ansvaret medan det tidigare varit på tal om kommunalt väghållaransvar. När det gäller okunskap kan det vara så att fastighetsägare tror att vissa saker ska vara på ett visst sätt medan lagen säger annat. Som Trafikverket nämnde vid intervjun så sades det mycket saker förr, det lovades att vägen skulle skötas av Trafikverket men det var aldrig något som klargjordes på papper så att det blev juridiskt korrekt. Detta kan leva kvar hos

fastighetsägare menar Trafikverket. Respondenten på Tanums kommun nämnde att det kunde finnas oklarheter för fastighetsägarna för de enskilda vägarna, detta är något som stärker Trafikverkets yttrande. Även respondenten på Partille kommun menar på att det kan finnas situationer där det blir otydligt vem som ansvarar för vad, anledningen till detta tros vara brist på avtal.

Respondenten på Uddevalla kommun anser sig kunna uppleva problem internt inom kommunen och det är då oklarheter om vilken del av kommunens organisation som ska ansvara för vaghållningen. Denna fråga brukar lösas utifrån vilket intresse allmänheten har av vägen. Detta problem hade kunnat undvikas genom att vägen hade omfattats av en detaljplan som angav gata med kommunalt huvudmannaskap.

Respondenten på Härryda kommun kan se problem med allmänna vägar när de vill framställa en detaljplan och Trafikverket är vaghållare, de måste då upprätta både en detaljplan samt vägplan vilket tar lång tid och blir mer kostsamt. Ett smidigt sätt att lösa detta är genom att kommunen tar över vaghållaransvaret och slipper då upprätta en vägplan.

Både Tanums och Härryda kommun anser att det är mer problem inom planlagt område än utom. Det som upplevs som ett problem är val av huvudmannaskap, det finns fördelar och nackdelar med kommunalt och enskilt ur kommunens synvinkel. Det är inte bara vid planläggning av nya områden och vägar som det kan uppstå problem, utan även vid befintliga. Det kan då vara så att kommunen har vaghållaransvar över vägar som bör vara enskilt eller tvärtom. Detta kan bero på, som tidigare nämnts personalombyte, men även politikens påverkan tas upp. Givetvis påverkar ekonomiska aspekter, detta är dock inget som benämns men vid frågan om de påverkar så är svaret ja för de tillfrågade.

4.8.3 Hur fungerar statligt och kommunalt bidrag till enskilda vägar med hänsyn till rättigheter och skyldigheter?

De som är vaghållare för enskilda vägar kan ansöka om statligt och kommunalt bidrag. Dock kan det kommunala bidraget variera från kommun till kommun. Vissa kommuner har inget bidrag som betalas ut till vägföreningarna, Tanum är en sådan kommun. Andra kommuner, som till exempel Härryda, har ett brett urval av bidrag. Det som avgör om en kommun kan bidra med pengar till vägföreningarna är om det finns en viss pott avsatt i budgeten för det. Denna budget kan variera då det beror på hur mycket riksdag och regering avsätter för denna typ av bidrag, menar respondenten Tanums kommun. Att Tanums kommun i vissa fall snöröjer vägar med enskilt huvudmannaskap inom tätorterna kan dock ses som en typ av bidrag. Vid frågan till kommunerna om det händer att de tar det statliga bidraget och ger det som ett kommunalt bidrag svarar samtliga kommuner i studien att det inte förekommer. Det händer som tidigare nämnt dock att kommunerna tar det statliga bidraget gentemot att de underhåller de enskilda vägarna. Detta styrker Partille och Tanum då de båda berättar att det händer i respektive kommun.

Tanums kommun gav ett exempel gällande en situation i en annan kommun där det förekom kommunal snöröjning på enskilda vägar med helårsboende. När kommunen beslutade om att sluta snöröja dessa vägar gavs i stället en typ av kommunalt bidrag till vägföreningarna. Med tid minskades detta bidrag och tillslut fick de inget bidrag alls.

I Härryda kommun kan ett kommunalt driftbidrag sökas varje år, det finns också ett bidrag kommunen ger som stöttar det statliga upprustningsbidraget. Ett exempel som gavs är om en vägförening ansöker om bidrag för byte av trumma hos Trafikverket och får igenom ansökan, då har föreningen även rätt att ansöka hos kommunen med som stöttar med några procent till. Därutöver har kommunen ett eget upprustningsbidrag som liknar det statliga bidraget.

5 Reflektion och slutsats

Något som de intervjuade kommunerna, och något som endast ett fåtal påpekat i enkäterna, är de ekonomiska aspekterna. Denna aspekt anser vi till största del påverkar ansvarsförhållandet mellan de olika vägarna och att detta inte benämns mer är besynnerligt. Ingen vill ha ansvar för vägarna för att de kostar pengar och är tidsödande att sköta om. Staten vill, enligt respondenten på Trafikverket, endast ha väghållaransvar för övergripande vägar och lämnar över väghållaransvaret till kommunerna på de vägar som inte ingår i kriterierna för övergripande vägar, vissa vägar blir även enskilda. Den enskilda fastighetsägaren tycker förmodligen inte att detta är bra då de får betala, men är det verkligen rättvist eller ekonomiskt försvarbart att staten ska betala för en väg som till exempel tre fastigheter använder? Vi anser att kommunen borde tycka att det är bra att ha väghållaransvaret, då de slipper upprätta vägplan om de vill bygga i närheten och vägen berörs. Äger de vägen så kan de planlägga och styra som de vill. Det känns som att det till slut handlar om en principalsak mer än att faktiskt tänka logiskt. Men mest av allt anser vi att ekonomin ligger till grund. Tanums kommun har ett exempel som berör hur politiken påverkar. Tanums kommun snöröjer alla planlagda gator inom tätorter, oavsett huvudmannaskap. Undantaget är enskilda vägar ute på landsbygden och i sommarstugeområden med fungerande vägföreningar. Denna fråga är enligt Tanums kommun en politisk fråga, då politikerna menar att man ska värna om landsbygden.

Något som också kan skapa irritation är när överlämningen av en allmän väg till enskild ska ske, detta enligt respondenten på Trafikverket. Vi anser att en bidragande orsak till denna irritation är att fastighetsägare tror att de får rusta upp vägen själva och att det bara är negativt med att få väghållaransvar för en väg. Men enligt Trafikverket iståndsätter de vägen innan en överlämning och de enskilda brukar då i slutändan vara nöjda.

Efter intervjun med Trafikverket fick vi en klarare bild över hur vägarna fungerar i den region som informanten arbetar inom. Detsamma gäller efter intervjun med REV, men då hur vägföreningars situation ser ut. REV och Trafikverket anses ha samma åsikter och synpunkter angående de olika vägarna medan det inom kommunerna ser olika ut. Anledningen till att det skiljer sig mellan kommunerna i studien beror antagligen återigen främst på ekonomi och politik. Både REV och Trafikverket stödjer och ger råd till enskild väghållning inom ramen för den lagstiftning som finns för väghållning. Deras frågor rör även övergripande över hela landet och det gör att deras åsikter och handlingsförfaranden inte kan variera i lika stor grad som de olika kommunerna. Kommunerna har främst skyldigheter gentemot kommuninvånarna, vilket gör att det kan se olika ut beroende på vilken kommun man bor i. Här anser vi att det krävs någon tydligare lagstiftning som styr hur de ska behandla vägar utom planlagt område för att slippa orättvisa. I enkäten ställdes frågan vad som kan ha styrt de enskilda vägarnas upplåtelseform. Sex stycken kommuner i enkäten har angett

ekonomi, fyra stycken angav policydokument och resterande är blandat, men ingen har nämnt att översiktsplaneringen kan styra. Detta anser vi är en möjlighet för respektive kommun att styra upplåtelsen av vägarna. Men som tidigare nämnts kan det behövas en tydligare lagstiftning eller regelverk.

Det är på ett sätt bra att kommunerna kan styra och välja själva hur de vill arbeta, då de kan göra det som fungerar bäst i den situationen utefter deras tillgångar och kunskaper. Men i det stora hela tycker vi att det blir orättvist i de fall en kommun står som väghållare på en exakt likadan väg som grannkommunen lagt enskild väghållaransvar på.

Härryda påbörjade år 2009 utredningar med frågeställningar kring enskild väghållning i kommunens större tätorter. Utredningar färdigställdes och har tillämpats på en detaljplan och ska tillämpas på ytterligare två. Dock har övertagandet dragits ned som en följd av att kommunen fått prioritera annat planarbete. Tanums kommun har haft funderingar på att ta över huvudmannskapet, inget har gjorts, allt har lagts på is. Trots problem och otydligheter är detta inget som prioriteras. Dessa utredningar gäller dock främst inom planlagt område men det verkar som tidigare nämnt vara mest problem där. Frågan är ju då varför det inte prioriteras? Allt fokus har lagts på bostadsbyggande, och följderna av fler bostäder är att vägarna blir högre trafikerade och därför anser vi att vägfrågan borde prioriteras högre. Inte minst bör de prioriteras för att slippa otydligheter och onödiga irritationer.

En sak till som vi märker skiljer sig från kommun till kommun i studien är hur respektive kommun definierar allmän väg. De fyra kommuner som vi har intervjuat har haft olika definition på allmän väg och detta kan spela in i svaren som erhållits både på intervju och i enkäterna. En kommun pratar om allmän väg som en väg staten är väghållare för, en annan kommun definierar allmän väg som en väg allmänheten har intresse för. Väljer vi slumpvis en allmän väg finns det inget tydligt svar vem som är eller bör vara väghållare. Dock vet vi statens kriterier, ÅDT över 50 och så vidare, men eftersom de är mitt inne i en utredning av dessa vet man inte om vägen är färdigutredd eller inte. Alla kommuner och även staten definierar enskild väg som motsats till allmän väg, med undantag från en kommun som menar att en enskild väg är en väg som tillgodoser lokala intressen. Även om varje kommun i studien menar att enskild väg är motsats till allmän, blir svaret olika beroende på hur man definierar allmän väg. Dessa otydliga definitioner av de olika vägarna kan skapa problem då det lätt uppstår missförstånd.

Vad gäller valet om en väg ska vara enskild eller allmän anser som tidigare nämnt Trafikverket att gränserna är klara, men hur kan de då upplevas finnas problem med detta inom kommunerna? Svaret på detta tror vi kommer landa i att planläggningen, både gällande befintliga och nya planerade vägar, påverkas av politik och ekonomi. Kommunerna i studien har olika syn att se på saker och därför blir resultaten olika.

Eftersom Tanums kommun har den situation de har rörande vägar, inom detaljplan är det huvudmannaskapen som styr vägarna och utanför är vägarna antingen statliga eller enskilda, så blir svaret på frågan vad som styr om en väg ska bli enskild respektive allmän inte som ”väntat”. De har inte denna situation menar dem. Det enda de kan relatera till är valet av huvudmannaskap i detaljplaner. Anledningen till att det ser ut som det gör i Tanums kommun med hälften enskilt och hälften kommunalt är på grund av trender och politik menar de. Vem som sitter i regimen styr vilket val av huvudmannaskap som görs. Är det en socialistisk majoritet i kommunen så lutar det åt mer kommunalt huvudmannaskap, medan om det är en borgerlig regering under längre tid så lutar det åt enskilt huvudmannaskap. Informanten menar att mycket hänger på politiken, detta styrker ännu en gång vår teori om att politiken påverkar.

Anledningen till att enskilt huvudmannaskap väljs är, vad vi tror, för att undkomma kostnader för vägen som istället sköts av en vägförening eller liknande. Vissa tycker det är mer rättvist medan andra anser att det är mer rättvist med kommunalt huvudmannaskap. I frågan om det ska vara kommunalt eller enskilt huvudmannaskap finns det enligt informanten från Tanums kommun de på plansidan som tycker att man ska läsa grunden av PBL rakt av, att det ska vara kommunalt huvudmannaskap. Men denna syn blir inte rimlig i Tanums kommun, anser informanten. Det finns områden med fritidsbebyggelse där det är enskilt huvudmannaskap och även ute i periferin, det är då inte rimligt att det tas fram ett nytt område som ska vara kommunalt huvudmannaskap. Informanten kan då tycka att även de nya detaljplaner som tas fram bör ha enskilt huvudmannaskap och att man får ta tag i denna fråga om kanske 30 år när all bebyggelse är permanent och ändra huvudmannaskapet i samtliga detaljplaner till kommunalt huvudmannaskap. Tanums kommun är ute efter att det ska vara rättvist och en enhetlig förvaltning.

Vi förstår tanken med att ta tag i denna fråga när all bebyggelse är färdig, det är självklart lättast att ha det enhetligt från början till slut. Man kan inte välja helt fritt vilket huvudmannaskap, för enskilt krävs det att vissa kriterier uppfylls, men uppenbarligen kan kommunerna i studien ändå välja relativt fritt eftersom det skiljer sig mellan de kommuner vi har intervjuat. Vi anser att det är bra ur varje kommuns synpunkt att kunna planlägga utefter deras önskemål och möjligheter, men det kan komma att bli negativt ur enskilda fastighetsägares synpunkt då de kan uppleva orättvisa. Utanför planlagt område när Trafikverket överlämnar en allmän väg till enskilda fastighetsägare så har de bra bakomliggande argument för detta vad vi kan se, de har tydliga ramar för vad de ska vara väghållare för och inte. Det är då lättare för både Trafikverket att argumentera och det blir lättare för fastighetsägarna att skaffa sig förståelse för situationen. En kommun, inte nödvändigtvis en intervjuad i studien utan generellt sätt, verkar inte ha lika klara regler för vad som gäller och de har då inget tydligt lagverk att luta sig tillbaka mot om fastighetsägare inte accepterar deras argument.

När kommunen ingår i gemensamhetsanläggningar anser de att de ingår som vilken fastighetsägare som helst. Vid en annan fråga om tillgänglighet så säger flera av de intervjuade kommunerna att de är med i gemensamhetsanläggningen för att kunna påverka samt för att ge allmänheten tillgänglighet. Att vara med i avsikt att ge allmänheten tillgänglighet till att de ingår som vilken fastighetsägare som helst tycker vi är en motsägelse, de agerar då inte som vilken fastighetsägare som helst. Självklart spelar det in vilken typ av fastighet kommunen äger som berörs av vägen. Men i de fall kommunen är med i avsikt att ge allmänheten tillgänglighet till en badplats till exempel kan det röra sig om 20 000 invånare som ska få tillgång till vägen medan fastigheten bredvid kanske består av en familj på fyra personer. Antagligen löses detta med att kommunen får större andelstal men hur kan ett större andelstal väga upp att allmänheten får tillgång till en väg som är enskild? I dessa fall anser vi att vägen bör vara allmän även om den skulle vara belägen på landsbygden och leda till ett område med fritidsbebyggelse. Det allmänna intresset spelar in och detta påverkar om en väg ska vara allmän eller inte enligt en av de intervjuade kommunerna. Det är dock inte så i alla kommuner. Partille kommun är en av de intervjuade kommunerna som menar att de minskar sitt deltagande i styrelser av gemensamhetsanläggningar för att de vill ge mer inflytande till de privata fastighetsägarna. Till exempel vill de undvika ordföranderollen och istället ge den till någon av de andra deltagande fastigheterna. I många fall där kommunen är med som fastighetsägare av en skogsfastighet har de stora andelstal och de vill då inte ha mer ansvar eller möjlighet att påverka.

6 Diskussion

Definition av allmän och enskild väg skiljer sig åt mellan de fyra kommuner som har intervjuats i studien. Vi anser att det kan komma att skilja sig åt i alla kommuner i hela Sverige. Det är svårt att säga i vilken grad eller hur många kommuner som definierar allmän väg på ett sätt, men man kan säkert säga att det kommer att skilja sig åt mellan kommunerna i Sverige och det beror förmodligen på att de gör så olika från kommun till kommun. Om det varierar så mycket som det visat sig mellan dessa fyra kommuner, hur mycket kommer det inte variera mellan Sveriges 290 kommuner? Det kommer förmodligen finnas många fler definitioner enligt kommunerna än de vi tar upp i denna studie.

Enligt enkäterna upplevde 7 av 24 kommuner som svarade i enkäten problem med förvaltning av enskilda vägar, medan intervjuerna påvisade att det inte fanns något större problem. Dock kan vi fastställa att det finns ett problem eftersom det var en del i enkäten som svarade ja på den frågan. Utifrån detta kan vi anta att det kommer variera i hela Sverige men vi tror ändå att fler kommuner upplever problem med förvaltningen av enskilda vägar. Vi anser att om vi skulle utfört en undersökning i hela Sverige skulle det uppmärksammas att fler kommuner upplever problem och viss otydlighet. Även skötseln av vägarna vad gäller drift och underhåll kommer med stor sannolikhet att variera genom hela Sverige efter det resultat vi erhållit från de fyra kommuner som är delaktiga i denna studie.

Anledningen till att det varierar så mycket från kommun till kommun anser vi är kommunernas ekonomiska situationer. En kommun med mindre stabil ekonomi kommer förmodligen inte vilja ta på sig för mycket ansvar gällande väghållning. Ytterligare en sak som gör att det kan variera mellan de olika kommunerna är vilka som styr inom kommunen. En person som har hand om budget och hur mycket som ska läggas på exempelvis planläggning kanske inte anser att det är viktigt och därför istället lägger mer pengar på skola och omsorg. Medan en annan kommun kan ha en person som styr budgeten och som prioriterar frågan om vägar.

6.1 Metodproblem och tillförlitlighet

Vår tanke med att starta detta arbete med att skicka ut enkäten till kommuner var för att få en bakgrundssyn på om kommunerna upplever problem eller inte. Vi ansåg att det tydligt framfördes att undersökningen gjordes utefter kriterier och att dessa presenterades. Trots detta fick vi svar som inte kunde användas då svaren inte var relevanta till arbetet, det gällde de frågor där kommunerna själva kunde skriva svar på frågor och inte endast kryssa i alternativ. Ytterligare något som påverkar studiens trovärdighet är yrkestitlarna som respektive person hade som besvarade enkäten. Detta gäller även de personer som intervjuades. Majoriteten av personer som svarade på enkäten och de som intervjuades hade yrkestiteln mark- och exploateringsingenjör.

Vi tror att svaren hade blivit mer relevanta för denna studie om de som svarade på enkäten och intervjuerna hade yrkestiteln trafikingenjör.

I slutändan har vi därför till mesta del använt svaren på enkäterna för att se om kommunerna upplevde problem med förvaltning av vägar eller inte. Men även de svar som avsåg om kommunerna var med i gemensamhetsanläggningar och om de var med i styrelsen av dessa har kommit att användas. Av de 24 kommuner som svarade upplevde 7 problem, bra att ha i beaktande är att en kommun hoppade över att svara på denna fråga. Vi anser att detta resultat tyder på att det finns ett problem, antalsmässigt är det inte många men att det ens förekommer oklarheter inom detta är ju ett problem i sig. Hade 0 av 24 svarat nej hade det inte varit något problem.

Då kommunerna var anonyma i enkäten fanns ingen möjlighet att välja ut de kommuner som gav intressanta svar för en vidare intervju. Det hade varit lättare att direkt välja en kommun som upplevt problem och då få möjlighet att diskutera med kommunen varför och vad det är för problem som finns. På detta sätt skulle riktningen i examensarbetet kunnat påverkas i början av studien och resultatet av undersökningen skulle blivit annorlunda. Att svaren i enkäten till stor del varit oanvändbara har inte påverkat vårt arbete till någon större del, inte mer än att det har fått läggas större fokus och vikt på resultatet från intervjuerna. Det har gjort att vi har fått arbeta extra mycket kring intervjuerna för att få bästa möjliga resultat. Till en början hade vi frågeställningar som vi utarbetade intervjufrågorna efter, dock har frågeställningarna ändrats efter tid. Detta för att de svar vi fått utifrån intervjuerna inte riktigt varit som förväntat och vi har därför behövt vinkla frågeställningarna på annat sätt. Detta var dock något vi hade förväntat oss och har därför genom hela arbetet haft olika alternativ i åtanke.

Det fanns ingen möjlighet att träffa kontaktpersonen på REV, detta eftersom personen befann sig i Stockholm. Intervjufrågorna mejlades i stället som ett PDF-format till kontaktpersonen. Samma procedur gjordes för kommunerna Partille och Uddevalla då de inte hade någon möjlighet att träffas. Detta medförde en viss begränsning i studien eftersom svaren på en intervju per mejl och svaren på en intervju där möjlighet gavs att träffa personen kan resultera i olika svar. Vid en intervju på plats finns det möjlighet att ställa relevanta följdfrågor och svaren kan komma att bli mer utförliga. Då Partilles svar ansågs vara för korta utarbetades följdfrågor till de svar som behövde utvecklas. Författarna har under samtliga intervjuer försökt hålla sig inom samma ramar, detta för att få så jämförbara svar som möjligt.

Ytterligare ett metodproblem var att många kommuner inte svarade på enkäten, 24 av 49 kommuner gav svar. Anledningen till detta kan vara att de antagit att enkäten skulle ta lång tid att besvara och att de därför har valt att inte göra det. Detta skulle kunna undvikas genom att skriva i mejlet hur lång tid enkäten förväntas ta. För denna enkät beräknades det ta cirka två minuter för att besvara. Resultatet av detta hade

förmodligen varit fler svar. Något som ytterligare kan påverka antalet svar från kommunerna är det faktum att många studenter skriver examensarbete samtidigt. Det kan vara många som har valt att använda enkäter som undersökningsmetod och det skulle innebära att en del kommuner erhåller ett flertal enkäter från olika studenter. Dessa kommuner kan då tappa intresset i att besvara dessa enkäter och kanske endast besvarar ett par eller väljer att inte besvara några alls.

Trots att avgränsningar tydligt skrevs ut i mejlet tycks många kommuner ha missat dessa. Vad de främst verkar ha missförstått är avgränsningen utanför detaljplan och att frågorna berör befintliga vägar. Många svar relaterades till vägar inom detaljplan. Detta kan dels bero på missförstånd, men också att kommunen i fråga faktiskt inte har några vägar utom planlagt område och därför hänvisar till inom. Även andra kriteriet i mejlet så som att undersökningen gäller befintliga vägar har missats, många svar relaterades till planläggning.

En lösning på detta skulle vara att på något sätt få kriterierna att sticka ut. Kanske genom ett annat teckensnitt eller en annan färg på kriterierna i mailet så att personen som ska besvara lägger märke till dessa i första hand och får med sig ramarna från början.

När det gäller avgränsningen utom planlagt område har vi fått tänja på gränserna. Många av de svar vi fått in genom enkäterna och många av intervjuerna som utförts har varit relaterade till vägar inom planlagt område. Därför har vi i arbetet valt att ta med lite om planläggning trots att det är utom ramarna för avgränsningen. Det har varit bra att se hur respektive alternativ fungerar för att kunna se skillnader och likheter, detta gör att vi får större förståelse hur det fungerar övergripande och har därmed lättare att se samband. Dock anser vi, precis som många vi pratat med vid intervjuer, att det verkar vara mer problem inom planlagt område än utom.

Validitet och reliabilitet

För att erhålla en hög validitet på en studie krävs det att man undersöker rätt sak. Om man ska undersöka antalet landsvägar i Sverige men istället undersöker antalet motorvägar, får studien en låg validitet. Detta anser vi har åstadkommit i denna studie då den grundar sig i en jämförelse mellan kommuner och enkäten samt intervjuer har ägt rum med olika kommuner men även intervjuer med Trafikverket och REV. Vi anser att vi har haft tydliga avgränsningar just för att vi ska kunna undersöka det som är relevant. Under arbetets gång har dessa avgränsningar ändrats något men vi har ändå försökt hålla oss inom dessa ramar.

Graden av reliabilitet påverkas av hur bra man faktiskt utför studien. Om man ska analysera en viss data till exempel statistik över vägar, ska resultatet bli samma oavsett vem som studerar data. Pålitligheten i studien är även den något vi har försökt att förhålla oss till under arbetets gång genom att detaljerat ange hur vi har gått tillväga i

metodavsnittet. Vi har även enkäten samt intervjufrågorna som bilagor för att underlätta om en annan person skulle försöka sig på samma undersökning.

6.2 Hållbar utveckling

Vad gäller Trafikverket jobbar de efter en ekonomisk hållbar utveckling då de har ett mål om att endast vara väghållare för de övergripande vägarna i Sveriges vägnät. Det är inte ekonomiskt hållbart att mindre vägar som inte leder till någon slutpunkt av allmänt intresse ansvaras av Trafikverket. Kommunerna är i liknande situation, det är inte ekonomiskt hållbart att de ansvarar för väghållningen av alla vägar och därför krävs det enskilt väghållaransvar där det är möjligt. I kommuner som Tanum, där de snöröjer enskilda vägar för att vara snälla, bör de bli mer konsekventa på att endast sköta drift och underhåll av vägar med kommunalt väghållaransvar för att förhålla sig till en, ur ekonomiskt perspektiv, hållbar utveckling.

Många åtgärder som ska utföras vad gäller planläggning av väg omfattas av miljöbalken. Denna lag har ett övergripande mål som är att främja en hållbar utveckling. Det innebär att när en väg upprättats och miljöbalken har tillämpats är projektet godkänt vad gäller en hållbar utveckling ur miljösynpunkt.

6.3 Framtida studier

Under arbetes gång har ett flertal frågor dykt upp som kan vara exempel på framtida studier. Den största frågan som kan vara spännande att utreda är hur stor påverkan politik och ekonomi har på kommunens val av väghållare. Varför ingen vill ta ansvar för vägarna och anledningen till det. Då detta arbete är en övergripande kartläggning, dock delvis med jämförelsestudie mellan olika parter, skulle även en fallstudie kunna vara ett alternativ för att få en djupare inblick i hur en specifik kommun arbetar. Det kan då undersökas vad det finns för kriterier beträffande när en enskild väg blir allmän väg med kommunal väghållare.

Något som också skulle vara ett framtida arbete är att undersöka hur kommunerna planerar för framtiden angående vägar och trafik. Härryda kommun har framställt en utredning gällande enskild väghållning inom tätorten. Det skulle då vara lämpligt att utreda om det är fler kommuner som planerar att göra liknande utredningar och om de kommuner som har färdiga utredningar tillämpar dessa i praktiken. Dock finns det i nuläget ett färdigt examensarbete⁷⁸ som handlar om övertagande av huvudmannaskap för allmän plats, det är en studie av kommuner som behandlat

⁷⁸ Axelsson, Robin och Wangerås, Simon, *Övertagande av huvudmannaskap för allmän plats - en studie av kommuner som behandlat frågan kring övertagande av huvudmannaskap för allmän plats i detaljplan*, 2016-03-01, Högskolan Väst.

frågan kring övertagande av huvudmannaskap för allmän plats i detaljplan. Detta arbete berör inte endast vägar men det berör just övertagandet av huvudmannaskap och det kan komma att bli liknande vid övertagande av vägar inom planlagt område. För en vidare studie kan därför detta arbete ligga till grund.

Källförteckning

Primärkällor

SFS (1973:1149) Anläggningslag
SFS (1970:988) Fastighetsbildningslag
SFS (1989:891) Förordning om statsbidrag till enskild väghållning
SFS (1970:994) Jordabalk
SFS (1991:900) Kommunallag
SFS (1939:608) Lag om enskilda vägar
SFS (1973:1150) Lag om förvaltning av samfälligheter
SFS (1966:700) Lag om vissa gemensamhetsanläggningar
SFS (1998:808) Miljöbalk
SFS (2010:900) Plan- och bygglag
SFS (1998:1276) Trafikförordning
SFS (2012:707) Vägförordning
SFS (1971:954) Vägkungörelse
SFS (1971:948) Väglag

SOU (1938:23) Betänkande med förslag till lag om enskilda vägar
SOU (2001:67) Enskild eller allmän väg?

Sekundärkällor

Boverket; *Guide för detaljplaneprocessen*, 2016-11-09 <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/guider/hur-en-detaljplan-tas-fram/> (Hämtad 2017-05-05)

Boverket; *Huvudmannaskap*, 2016-08-08 <http://boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/administrativa-bestammelser/huvudmannaskap/> (Hämtad 2017-05-05)

Boverket; *Kommunens verktyg*, 2016-06-13 <http://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/att-ta-fram-riktlinjer/kommunens-verktyg/> (Hämtad 2017-05-05)

Ekbäck, Peter, *Fastighetsbildning och fastighetsbestämning: om fastighetsbildningslagen m.m.*, 3. uppl., KTH Arkitektur och samhällsbyggnad, Stockholm, 2016, 153

Ekbäck, Peter, *Fastighetsverket för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar: särskilt om Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter*, 2. uppl., Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH Royal Institute of Technology, Stockholm, 2011

Hartman, Jan, *Vetenskapligt tänkande: från kunskapsteori till metodteori*, 2., uppl., Studentlitteratur, Lund, 2004

Härryda kommun; *Frageställningar kring enskild väghållning i Härryda kommuns större tätorter*. 2011-05-16

Lantmäteriet; *Enskilda vägar*.

<https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/samfalligheter/enskilda-vagar/> (Hämtad 2017-03-28)

Lantmäteriet; *Om gemensambetsanläggningar*,

<https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/samfalligheter/om-gemensambetsanlaggningar/> (Hämtad 2017-05-10)

Länsstyrelsen Västra Götaland; *Enskilda vägar: samråd och tillstånd vid byggande, underhåll och drift*. 2001-10. s.4

<http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/infrastruktur-och-it/ENSKILDAVAGAR.pdf> (Hämtad 2017-03-30)

Nationalencyklopedin, *huvudman*.

[http://www.ne.se.ezproxy.server.hv.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/huvudman-\(forvr\)](http://www.ne.se.ezproxy.server.hv.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/huvudman-(forvr)) (hämtad 2017-05-05)

Nationalencyklopedin, *remiss*.

<http://www.ne.se.ezproxy.server.hv.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/remiss> (hämtad 2017-04-06)

Partille kommun; *Trafik och gator*. <https://www.partille.se/gata-park--trafik/trafik-gator/> (Hämtad 2017-05-05)

Patel, Runa och Davidson, Bo, *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, 3., uppl., Studentlitteratur, Lund, 2003

Ribjer Peter; *PM, väg eller gata eller både och?* Trafikverket avdelning planprovning. 2013-11-26

<http://www.trafikverket.se/contentassets/0f11dba8697c48fbb757e5dd9352bab0/sto>

[djande/pm_vag_eller_gata_eller_bade_och_131016_rev_131126pr.pdf](#) (Hämtad 2017-03-18)

Riksförbundet enskilda vägar; *Historia*. <http://www.revriks.se/om-rev/historia/> (Hämtad 2017-04-06)

Riksförbundet enskilda vägar; *Om REV*. <http://www.revriks.se/1054> (Hämtad 2017-04-06)

Sveriges Kommuner och Landsting; *Så styrs en kommun*. 2017-04-18

https://skl.se/demokratiledningstyrning/politiskstyrningfortroendevalda/kommunalt_sjalvstyresastyrskommunenochlandstinget/sastyrskommunen.735.html (Hämtad 2017-05-16)

Trafikverket; *Ansök om bidrag för enskilda vägar*. 2016-08-25

<http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/> (Hämtad 2017-03-29)

Trafikverket; *Bidragsnivåer – Enskilda vägar*. 2016-11-01

<http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/Gallande-bidragsnivaer/> (Hämtad 2017-05-05)

Trafikverket; *Enskilda vägar*. 2017-05-15 <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Enskilda-vagar/> (Hämtad 2017-03-29)

Trafikverket; *Information om vägområdet*. 2017-05-15

<http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/ansok-om-ledningsarenden/Ansok-om-ledningsarenden-inom-vagområdet/infor-ansokan-om-ledningsarende-vag/Information-om-vagområdet/> (Hämtad 2017-05-05)

Trafikverket; *Nya vägar och järnvägar – så här planerar vi*. 2013-03. s. 4

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10482/RelatedFiles/100585_Nya_vagar_och_jarnvagar_sa_har_planerar_vi_utg2_201303.pdf (Hämtad 2017-04-03)

Trafikverket; *Rapport – Planläggning av vägar och järnvägar*, 2014-09, s. 35

http://www.trafikverket.se/contentassets/20d0aaf135d8488fa133a0d750bbc852/plan_laggning_vagar_jarnvagar_1_0_141014.pdf (Hämtad 2017-05-05)

Trafikverket; *Underhåll väg*. 2015-09-30 <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/underhall-vag/>

(Hämtad 2017-05-08)

Trafikverket; *Vägkategori A-F*. 2014-07-15 <http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/Vagkategori-A-F/>

(Hämtad 2017-03-29)

Axelsson, Robin och Wangerås, Simon, examensarbete; *Övertagande av huvudmannaskap för allmän plats - En studie av kommuner som behandlat frågan kring övertagande av huvudmannaskap för allmän plats i detaljplan*, 2016-03-01, Högskolan Väst

Personliga kontakter

Trafikverket	2017-04-20
Tanum kommun	2017-04-19
Härryda kommun	2017-05-02
Partille kommun	2017-04-27
Uddevalla kommun	2017-05-05
Per Nilsson på REV	2017-04-10

A. Enkäten

1. Vad är Er yrkestitel?
 - Mark- och exploateringsingenjör
 - Förrättningslantmätare
 - Planarkitekt
 - Annat
2. Hur lång arbetslivserfarenhet har Ni inom nuvarande yrkestitel?
 - <2 år
 - 2-5 år
 - 6-10 år
 - >11 år
3. Upplever Ni problem med förvaltning av enskilda vägar inom kommunen?
 - Ja
 - Nej
 - Om ja, hur upplever ni problemet?
4. Förvaltar Er kommun enskilda vägar?
 - Ja
 - Nej
 - Om ja, ange antalet enskilda vägar inom kommunen samt vilka av dessa ni förvaltar
5. Vad skulle Ni i huvudsak säga har styrt vägarnas upplåtelseform (allmän/enskild)?
 - Översiktsplan
 - Ekonomi
 - Policydokument
 - Annat
6. Är kommunen med i någon gemensamhetsanläggning avsedd enskild väg?
 - Ja
 - Nej
 - Om ja, vad skulle ni säga är anledningen till det?
7. Är kommunen aktivt med i styrelsen av gemensamhetsanläggningen avsedd enskild väg?
 - Ja
 - Nej
8. Om Ni väljer att använda en gemensamhetsanläggning istället för allmän väg, vad skulle Ni säga är anledningen till det?
 - För att åstadkomma en enhetlig förvaltning
 - Ekonomiskt försvarbart
 - Annat
9. Upplever Ni att bildandet av en gemensamhetsanläggning istället för en allmän väg kan skapa konflikter med fastighetsägare?

- Ja
- Nej

10. Har det uppstått situationer då kommunen vill att en väg med en gemensamhetsanläggning ska vara tillgänglig för allmänheten?

- Ja
- Nej

B. Intervjufrågor till Trafikverket

1. Vad är Er yrkestitel?
2. Vad är Era arbetsuppgifter?
3. Hur definierar Ni allmän väg?
4. Vilken lag/regelverk styr respektive väg enskild/kommunal/statlig?
 - a) Anser Ni att det är tydligt?
5. Vad anser Ni ingår i en väghållares ansvar?
6. Upplever Ni att det är problem med allmänna vägar inom kommunen/kommunerna?
 - a) Vad tror Ni är anledningen till problemet?
7. Vad styr om en väg ska bli enskild respektive allmän? (förutom detaljplan - policydokument, politik, ekonomi?)
 - a) Vad innebär policydokument?
8. Vart går gränsen mellan enskild och allmän väg? (visst antal fordon per årsmedeldygn?)
 - a) Vart anser Ni att gränsen bör gå?
 - b) Känner Ni till några problem gällande gränsen mellan enskild/allmän?
 - c) Upplever fastighetsägarna orättvisa vad gäller väghållningen?
 - d) Upplever de orättvisa gällande val av ägare till vägen (allmän istället för enskild, vice versa.)?

- 9.** Hur går det till när VägL 21 § används (enskild till allmän)?
- a) Hur ofta används denna?
 - b) Vad är anledningen till att den används?
 - c) Hur blir reaktionerna från allmänheten? Ses det som bra eller dåligt?
- 10.** Hur går det till när VägL 25 § används (indragning av allmän väg)?
- a) Hur ofta används denna?
 - b) Vad är anledningen till att den används?
 - c) Hur blir reaktionerna från allmänheten?
- 11.** Kan Ni beskriva de fem typfallen som Trafikverket använder?
- a) Hur går det till i praktiken?
 - b) Vilka av dessa typfall behöver/kräver vägplan?
 - c) Hur mycket flexibilitet tillåts i planläggningsprocessen? – Kan Ni gå från ett projekt som kräver vägplan till ett projekt som inte längre behöver en plan och tvärtom?
 - d) Kan Trafikverket eller kommunen frångå vägplanen?
 - e) Om en väg ska upprättas enligt ett typfall som kräver vägplan, kan kommunen kringgå detta och slippa upprätta vägplan?
- 12.** Statligt driftbidrag och kommunalt bidrag kan ges till enskilda vägar, ligger det statliga till grund för det kommunala eller är det två skilda bidrag?
- 13.** Det finns ingen reglering av enskilda vägar. Ger ni ut några särskilda rekommendationer vid byggande samt vid drift/underhåll av enskild väg?
- a) Vad styr dessa?

Någon mer som kan påverka eller ge rekommendationer?

C. Intervjufrågor till kommunerna

1. Vad är Er yrkestitel?
2. Vad är Era arbetsuppgifter?
3. Hur definierar Ni allmän väg?
4. Hur definierar Ni enskild väg?
5. Vad anser Ni ingår i en väghållares ansvar?
6. Vad är det som styr om en väg ska bli enskild respektive allmän? (Policydokument, politik, ekonomi?)
7. Om Er kommun använder sig av policydokument kan Ni förklara vad det innebär?
8. Vad har Ni för lokala trafikförordningar? Vad innebär de?
9. Upplever Ni problem med de allmänna vägarna inom kommunen?
 - a) Hur upplever ni problemet?
 - b) Vad anser ni är anledningen till att det har blivit problem?
10. Enligt Väglagen 21 § så kan en enskild väg göras om till allmän.
 - a) Används denna paragraf i denna kommun?
 - b) Om den används vad är anledningen?
 - c) Vad anses vara gränsen för när en enskild ska bli allmän?

- 11.** Upplever Ni problem med de enskilda vägarna inom kommunen?
- a) Hur upplever ni problemet?
 - b) Vad anser ni är anledningen till att det har blivit problem?
- 12.** Enligt Väglagen 25 § så kan en allmän väg dras in och bli enskild.
- a) Används denna paragraf i denna kommun?
 - b) Om den används vad är anledningen?
 - c) Vad anses vara gränsen för när en allmän ska bli enskild?
 - d) Anses detta beslut skapa problem ur användarnas synpunkt?
- 13.** Har kommunen del i någon gemensamhetsanläggning?
- a) Vad skulle Ni säga är syftet?
 - b) Upplever Ni att syftet blir uppfyllt?
- 14.** Är kommunen aktivt med i styrelsen av någon av dessa gemensamhetsanläggningar?
- 15.** Finns det/har det funnits situationer då kommunen vill att en enskild väg tillhörande en gemensamhetsanläggning ska vara tillgänglig för allmänheten?
- a) Hur löser Ni det för att det ska vara rättvist ur fastighetsägarnas perspektiv?
 - b) Har det funnits situationer då fastighetsägarna har uttryckt ett missnöje över kommunens beslut?
 - c) Om de har uttryckt missnöje, vad anser Ni är anledningen till det?
- 16.** Statligt driftbidrag och kommunalt bidrag kan ges till enskilda vägar, ligger det statliga till grund för det kommunala eller är det två skilda bidrag?

D. Intervjufrågor till REV

1. Vad är REV?
2. Vad är er uppgift?
3. I vilka situationer kommer ni i kontakt med fastighetsägare?
4. Vad kan orsaken vara att en allmän väg blir enskild?
5. På vems initiativ sker detta?
 - a) Hur går det till med förvaltningen av vägen?
 - b) Hur övergår ansvaret till de enskilda fastighetsägarna?
 - c) Hur mycket kan fastighetsägarna påverka ett beslut om enskild väg?
6. Hur är det vanligast att de enskilda vägarna fungerar rent allmänt, alltså gällande förvaltning, ekonomi osv?
7. Skulle du säga att kommunen har någon påverkan på de enskilda vägarna?
 - a) I så fall hur stor påverkan har kommunen på de enskilda vägarna?
 - b) På vilket sätt?
8. Vad finns det för lagar som styr de enskilda vägarna, då till exempel krav på standard, väghållning m.m.?
9. Är det mycket problem med förvaltning av enskilda vägar utifrån fastighetsägarnas perspektiv?
10. Händer det att enskilda vägar dras in för att det inte fungerar gällande väghållning etc.?
11. Är det ofta problem i en gemensamhetsanläggning? Hur upplever du i så fall problemet?
12. Upplever du att fastighetsägarna till de enskilda vägarna känner orättvisa, att de istället skulle vilja att kommunen har ansvar för vägarna (allmän väg)?
13. Kan kommunen välja att allmänheten ska ha tillgång till en enskild väg?
 - a) Hur ofta förekommer det?
 - b) Hur löses detta i så fall?
14. Är det vanligt att kommunen har en del (andelstal) i gemensamhetsanläggningar?
 - a) Vad är i så fall orsaken?

- b) Tar kommunen sitt ansvar i gemensamhetsanläggningen eller läggs ansvaret över på fastighetsägarna?

15. Hur upplever du att ansvarsfördelningen rent allmän är mellan kommun och fastighetsägare? Anser du att det är orättvist och i så fall på vilket sätt?