Drift- och underhållskostnader för 33 mil samfälld väg i Leksand

– kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys – båtnadsanalys för GA, exempel

2024



Bild: Hallens by, Siljansnäs tätort, Leksand, sommaren 2023. Foto: Peo Nordlöf

Rapporten finns tillgänglig här: https://peo-nordlof.webnode.se

Förord Reviderad version 2.0

Huvudsaklig anledning till denna uppdatering är att *skattereglerna gällande momsredovisning för samfällighetsföreningar kommer att förändras efter en dom i Högsta Förvaltningsrätten*, vilket medför att jag räknat om siffermaterialet. Jag har lagt till ett nytt **kapitel 5**, som heter ***Skattebördan för fastighetsägare vid GA.***

Även om jag i första hand berör de ekonomiska aspekterna i denna rapport, så har de så starka kopplingar till (bristen på) politiskt demokratiskt beslutsfattande, lagstiftning och regelverk för myndigheter, att jag även lagt till en bakgrund i **kapitel 2**, om ***Aktuell politisk process och lagstiftning kring vägfrågan.***

Det har framkommit att Lantmäteriet sällan eller aldrig gör fullständiga ***Båtnadsanalyser*** i förrättningarna. Om ”Båtnad” föreligger eller inte för fastighetsägarna är en mycket viktig parameter som skall beräknas och bedömas i en förrättning som *underlag för om man får bilda en GA eller inte enligt Anläggningslagen AL*. Jag har därför även lagt till ett **kapitel 13, *Båtnadsanalyser för GA – exempel***, som visar **enkla kalkylexempel** på hur man själv kan ställa upp en jämförelse mellan en förrättnings ***Båtnad*** (nytta/fördel) för fastighetsägare jämfört med dess kostnad/nackdelar. Om man inte har egna lokala data, kan man använda **kapitel 12 *Nyckeltal för Båtnadsanalyser*.** Nyckeltalen är framtagna utifrån 2003 års besiktning av Leksands vägar och är bearbetade och omräknade till 2023 års prisnivå. Fritt att använda!

Förord

Vid nyår 2023/2024 var det 50 år sedan kommunerna Leksand, Siljansnäs och Ål (Insjön) tillsammans bildade Leksands kommun. Den nya kommunen tog ett gemensamt kommunalt ansvar för väghållningen av såväl de samfällda som de kommunala gatorna och vägarna, där nästan alla fastboende Leksingar bor.

Att sköta drift- och underhåll på både de kommunala och de samfällda vägarna och gatorna och att återställa deras hållbarhet och funktion, är ett gemensamt kommunalt ansvar som vi på ett effektivt sätt kan ta tag i successivt och i den takt vi i kommunen orkar med ekonomiskt. Vägarna och gatorna tillsammans med Leksands unika byar och nio tätorter, bidrar till att göra **hela** Leksands kommun attraktiv och tillgänglig för både Leksandsbor och alla våra besökare.

När denna rapport släpps pågår det på kommunens begäran, förrättningar i byar och tätorter. Några är avslutade, andra pågår och en del är inte påbörjade ännu. Men vare sig den politiska eller juridiska processen kring vem som skall ha ansvaret för väghållningen och därmed ansvaret för drift- och underhåll av de samfällda enskilda vägarna är klar, utan debatten pågår, motioner är lagda i kommunfullmäktige och den juridiska prövningen pågår.

Fokus i denna rapport är på de ekonomiska effekterna och konsekvenserna, av hur drift- och underhållsverksamheten har bedrivits (eller inte har bedrivits) och kan komma att bedrivas.

Det finns ingen betalande uppdragsgivare till denna rapport. Jag har som ett ”pro bono publico”[1] arbete genomfört den ekonomiska analysen på min egen privata tid och ställer den till Leksands kommuns förfogande. Rapporten står alla helt fritt att använda och, om man så skulle vilja, sprida.

[1] Latin: ”För allmänhetens bästa”

Under mitt yrkesliv här i Dalarna har jag hela tiden arbetat med transportekonomi och andra transportrelaterade frågor.

Min önskan är att försöka bidra till diskussionen om hur **hela** vår fantastiska kommun skall kunna hållas fortsatt **öppen och tillgänglig för alla**, kombinerat med en **godtagbar vägstandard** och en så **rättvis och kostnadseffektiv väghållning** som möjligt, som vi alla har råd med.

Jag som gjort denna rapport är tillsammans med min familj boende i Hallens by, Siljansnäs tätort, Leksands kommun. Vi flyttade hit 1998, vilket jag aldrig ångrat 😊

Peo Nordlöf
Nationalekonom
Siljansnäs, Leksand
nordlofpeo@gmail.com



Drift- och underhållskostnader för 33 mil samfälld väg i Leksand

– kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys – båtnadsanalys i GA, exempel

Förord Reviderad version 2.0 ..... **2**

Förord **2**

Sammanfattning: **6**

1.Bakgrund **9**

2. Aktuell politisk process och lagstiftning, kring vägfrågan. **12**

2.1 Politiska krav i Leksands kommun 12

2.2 Aktuella lagparagrafer 14

2.3 Sammanfattande citat om Båtnadsvillkoret - ur Lantmäteriets Handbok AL, Anläggningslagen 16

3. Drift, Underhåll, Skötsel, Underhållsskuld och Vägstandard?? **18**

3.1 Drift och underhåll enligt Trafikverket 18

3.2 Vad menar Leksands kommun med skötsel 19

3.3 Underhållsskulden ger undermålig vägstandard 19

3.4 Vad är rätt Vägstandard? 20

3.5. Långsiktiga risker 20

4. Kostnadseffektiv och rationell väghållning **22**

4.1. Samhällsekonomisk effektivitet och rationell väghållning 22

4.2. Ineffektiv väghållning och finansiering 22

4.3. Kostnaden för ombildning av väghållning och huvudmannaskap 22

5. Skattebördan för fastighetsägare med GA **24**

5.1 Nya regler för moms i samfällighetsföreningar efter dom i högsta förvaltningsdomstolen? 24

5.2 Den kommunala fastighetsavgiften 25

5.3 Skillnad mellan bruttoinkomst och nettoinkomst för att betala vägavgifter 25

6. Underhållet före 2003 års besiktning **26**

7. 2003 års besiktning av Leksands vägar **27**

7.1 Vilka underhållsarbeten är det som inte utförs? 29

7.2 Vi delar upp vägarna i kommunala och samfällda 29

7.3 Beläggning belagd väg 2003 30

7.4 Vägdiken belagd väg 2003 31

7.5 Beläggning Grusvägar 2003 32

7.6 Vägdiken Grusvägar 2003 33

7.7 Sammanfattning årligt kostnadsbehov 2003 33

8. 2008 års vägutredning **36**

9. 2016 års bedömning **38**

10. Beräkningsförutsättningar 2023/2024 ..... **39**

10.1 Index och försiktighet i analysen (reviderat) 39
10.2 Statsbidrag 40
10.3 Statistik Leksands kommun 40
10.4 Längdavstånd 40
10.5 Väglängder på detaljerad nivå 42
10.6 Vägar gamla Leksand, Siljansnäs och Ål 43
10.7 Antalet berörda fastigheter i närheten av de samfällda enskilda vägarna. 43
10.8 Boendekoncentration nära de 33 milen samfällda enskilda vägarna 44
11. Beräkningar för 2023/2024 49
11.1 Osäkerheter om drift- och underhållskostnaderna 49
11.2 Driftskostnader för samfällda vägar – Behovet i 2023 års priser 49
11.3 Drift –årligt behov av dikesrensning i 2023 års priser 50
11.4 Beräkning av Vidmakthållande underhåll – årligt tillkommande underhållsbehov i 2023 års prisnivå. 51
11.5 Vidmakthållande underhåll - Jämförelse med tidigare genomförda bedömningar 53
11.6 Beräknad Underhållsskuld i Löpande priser + jämförelse med tidigare bedömningar 53
11.7 Beräknad Underhållsskuld i 2023 års priser + jämförelse med tidigare bedömningar 54
12. Nyckeltal för Båtnadsanalyser 56
12.1 Nyckeltal för behovet av årlig drift (skötsel, service) 56
12.2 Nyckeltal genomsnittligt tillkommande underhållskostnad – vidmakthållande underhåll 58
12.3 Nyckeltal för underhållsskulden – Behov av renovering och upprustning 58
13 Båtnadsanalyser för GA – exempel 60
14. Kommunekonomisk Kostnadsbåtnadsanalys (KBA) 66
14.1 Några grundläggande begrepp 66
14.2 Kommunekonomisk kostnadsbåtnadskalkyl – för 33 mil samfällda enskilda gator och vägar i Leksand. 66
14.3 Kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys (KBA) 72
14.4 Sammanvägd bedömning av Kostnadsbåtnadsanalysen (KBA) 75
15 Slutsatser 76
Referenser 77

Sammanfattning: Drift- och underhållskostnader för 33 mil samfälld väg i Leksand – kommunekonomisk[2] kostnadsbåtnadsanalys (KBA)[3] – båtnadsanalys i förrättning, exempel

I rapporten visas att underhållsskulden[4] på 33 mil samfällda[5] enskilda vägar och gator i Leksand nu är uppe i **326 miljoner kronor** i 2023 års prisnivå.[6]

De 33 milen utgör 90 % av de vägar och gator där vi gemensamt via vår kommun ansvarat för väghållningen[7] i mer än 50 år. Om vi som kommunstyret planerat, 1 juni 2025, lämnar över underhållsskulden till de boende i de 5 700 fastigheter som finns i närheten av de samfällda vägarna, så har den gemensamma skulden privatiserats! För att kunna finansiera en privatiserad skuld på 326 miljoner kronor via vägavgifter behöver berörda Leksandsbor öka sina bruttoinkomster av lön och pension med nästan **490 miljoner kronor**.[8]

UNDERHÅLLSSKULD för samfällda enskilda vägar i Leksand. Eftersläpning - Upprustningsbehov	Ackumulerad Underhållsskuld Löpande priser	**Underhållsskuld Upprustningsbehov kommunen Prisnivå 2023**	*Underhållsskulden 2023 motsvarar vid GA Bruttoinkomster (löner och pensioner) o Kommunal skattesats 33,45%, ungefär.*
Besiktningen 2003 - Leksands vatten. -omräkning Peo Nordlöf	*241 218 676 kr*	**325 888 065 kr**	*489 689 054 kr*
Genomsnitt per Fastighet 5 700 fastigheter vid 33 mil samfällda vägar	*42 319 kr*	**57 173 kr**	*85 910 kr*

Tabell 1. *Totala underhållsskulden för samfällda enskilda vägar i Leksand. 326 mnkr i 2023 års prisnivå.*

Orsaken till underhållsskulden är att den som ansvarat för väghållningen, vår gemensamma kommun, inte finansierat nödvändigt förebyggande underhåll under många år. Beläggningar har inte förnyats i tid, vare sig på grusvägar eller asfalterade vägar. Diken har inte rensats och grävts om i tid. Bärighetsåtgärder har inte genomförts. Vattenfyllda vägkroppar[9] och dålig vägstandard har efterhand

---

[2] Kommunekonomisk analys, eng. *municipality economic analysis*. En analys av hur en kommuns ekonomi påverkas av en åtgärd. Omfattar alla ekonomiskt aktiva individer, företag och organisationer inom en kommun. Jämför med ”samhällsekonomisk analys” som avser hela Sverige eller globalt.

[3] Kostnadsbåtnadsanalys (KBA), eng. *Cost-Benefit Analysis (CBA).* Jämför med det utanför fastighetsekonomin mer vanliga ”nyttokostnadsanalys” eller ”kostnadsnyttoanalys”. Båtnad, eng. *benefit,* är ett äldre ord för nytta, fördel eller gagn. Båtnad är ett prissatt eller beskrivet resultat av en effekt som utgör en nytta, fördel eller vinst av en åtgärd som är till gagn eller båtnad för någon och är den behovstillfredsställelse eller välfärdsförändring som individer och näringsliv får om en åtgärd genomförs.

[4] Underhållsskulden är det beräknade beloppet för det underhåll och de reinvesteringar som *borde* ha varit gjorda för att vägarnas standard, kvalitet och funktionalitet skulle bibehållits, *men som inte har gjorts*. Används som en proxy för vad det kommer att kosta att restaurera och upprusta vägnätet till rätt standard igen.

[5] Samfälld mark = Gemensam mark som hör till flera fastigheter (kollektivt ägda, inte privat ägda). En samfällighets gräns är i rättslig mening detsamma som fastighetsgräns. Samfällda vägar avstyckades under tidigt 1800-tal i Leksand.

[6] Årsmedelvärden till och med oktober 2023. Använt index är (huvudsakligen) Trafikverkets Infrastrukturindex: Driftindex väghållning

[7] Väghållning = byggande + underhåll + drift

[8] 326 mnkr / (100 – 33,45 %) ≈ 490 mnkr, 33,45 är Leksands kommuns skattesats 2024

[9] Vägkropp = Det underlag som vägbanan vilar på. Vägbanan kan bestå såväl av den ursprungliga marken som av jord-, grus- och stenmaterial som förts dit från annan plats.

minskat vägarnas motståndskraft och ökat risken för vägras, slukhål, bortspolning, skador på både vägar och fordon samt personolyckor[10]. Uppskjutet underhåll riskerar att på sikt bli ännu dyrare, när vägen väl akut måste åtgärdas. Varje år har det saknats underhållsåtgärder för drygt 12 mnkr i **Vidmakthållande underhåll** och år i 2023 års pris.

Vidmakthållande underhåll Årligt tillkommande underhållsbehov för Samfällda enskilda vägar.	Vidmakthållande Underhåll tillkommande behov per år. Prisnivå 2003	**Vidmakthållande Underhåll tillkommande behov per år i kommunens väghållning Prisnivå 2023**	Vidmakthållande Underhåll tillkommande behov per år motsvarar i Bruttoinkomster (löner och pensioner), ungefär
Omräkning av 2003 års besiktning från Leksands vatten - Peo Nordlöf	*6 934 520 kr*	**12 396 479 kr**	*18 627 317 kr*

***Tabell 2**. Årligt tillkommande underhållsbehov för vidmakthållande, för samfällda enskilda vägar i Leksand. Årligt behov, **efter** att man renoverat vägarna, för att de sedan inte skall börja förfalla igen!*

”Vägfrågan i Leksand” handlar om att lämna över underhållsskulden (renoveringsbehovet) och det årliga behovet av Drift- och underhållsåtgärder för att vidmakthålla vägstandarden, till de närboende. Därav att så många tycker det är fel med påtvingade förrättningar för att bilda gemensamhetsanläggningar (GA), som skall ta över det fulla ekonomiska och juridiska ansvaret för vägarnas standard. I varje fall, innan man ens skulle få reda på prislappen!

En sådan här process med förslag till ändrat ansvar för väghållningen, borde ha inletts med en professionell besiktning[11] av vägarna. När Trafikverket tar initiativ till att omvandla allmän väg till enskild, betalar de anläggningsförrättningen och de bekostar även nödvändiga underhållsåtgärder om det visar sig att vägen är i eftersatt underhåll. Men så har inte Leksands kommunstyre agerat utan den har för avsikt att utan föregående besiktning och reglering av eftersatt underhåll, lämna över vägarna till de närboende i ”befintligt skick”.[12]

Det näst bästa man kan göra när man inte gör en ny professionell besiktning är att räkna om den senaste kommunala besiktningen[13]. Den genomfördes 2003 och visade att redan då var vägarna i dåligt skick. Experterna räknade då ut hur mycket det årliga kommunala anslaget för underhåll behövde öka för att kunna återställa vägarna till godtagbar standard. Vi vet via kommunens senare utredningar[14] att de behov av underhållsinvesteringar som beräknades 2003, inte har finansierats och därmed inte genomförts på de samfällda enskilda vägarna.

Databasen från 2003 års besiktning, som visar vägarnas standard och beräknat behov av upprustning, finns inte längre kvar hos kommunen.[15] Med hjälp av presentationsbilder, 2008 års vägutredning[16] och de statistikuppgifter som gått att få ut från kommunen[17] samt med hjälp av ett anpassat infrastrukturindex[18] för drift av väg, har informationen återskapats, de samfällda vägarna har separerats från de kommunala gatorna och 2003 års besiktning har räknats om till vad den motsvarar

---

[10] Eftersatt underhåll kan medföra ökad risk för trafikolyckor. Trafikverket (2019), *Drift och underhåll av enskilda vägar.* Publikation 2019:186.

[11] Besiktning = granskning som utförs av sakkunniga

[12] Danielsson Håkan (2008), Framtida väghållningsansvar i Leksand

[13] Leksands kommun (2004), STATUS_VÄGNÄT_2003

[14] Danielsson Håkan (2008), Framtida väghållningsansvar i Leksand, samt Leksand (2016), Vägar i Leksands kommun.

[15] Leksands kommuns registrator (2023:1), mail till Peo Nordlöf.

[16] Danielsson Håkan (2008), Framtida väghållningsansvar i Leksand.

[17] Leksands kommuns registrator (2023:2), mail till Peo Nordlöf, Svar på begäran – Längd Kostnad Fastigheter Enskilda vägar. Samt Leksands kommun, Joel Johansson: Dnr 2023/1470, Beslut om delvis avslag på begäran om utlämnande av allmänna uppgifter.

[18] Trafikverkets index. Använt 2003 till 2023. För 2022 har jag av försiktighetsskäl halverat uppmätt kostnadstillväxt på grund av en prischock för DoU kostnader det året. Det är den långsiktiga trenden jag vill fånga.

idag för de samfällda enskilda vägarna. Sannolikt är ca 63% av de belagda vägarna och ca 78% av grusvägarna i mycket dåligt skick med de risker och de renoveringsbehov det för med sig.

En kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys (KBA), för 33 mil samfällda vägar, har genomförts. **De bedömda direkta och långsiktiga, ekonomiska och fördelningsmässiga effekterna av att privatisera väghållningen, är genomgående negativa för Leksands ekonomi**. I **kapitel 14** gås dessa ekonomiska effekter igenom i detalj och hur de påverkar hela Leksands ekonomi. Den vinst för vår gemensamma kommunkassa som beräknats kommer att med råge ätas upp av **negativa ekonomiska effekter för vår samlade ekonomi i Leksand** [19].

En GA privatisering av de samfällda vägarnas drift- och underhållskostnader inklusive underhållsskulden kommer att leda till ett tryck på att kunna finansiera behoven i form av vägavgifter. I **tabell 3** kan vi se att om vi återställer och renoverar vägarna under 8 år så kommer hushållet för en genomsnittlig fastighet (av totalt cirka 5 700) att generera ett årligt behov av 7 585 kronor i vägavgifter vilket motsvarar cirka 11 397 kronor i bruttoinkomster. Då ingår inte kostnader för ordinarie drift och service (skötsel).

1. Sammanfattning Vägavgifter vid GA för alla Samfällda vägar	**Vägavgifter totalt under en renoveringsperiod**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*	**Vägavgifter under *ett* av åren där renovering pågår (här 1:8)**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*	**Vägavgifter *per år och genomsnittlig fastighet* under renoveringsperiod (här 1:8)**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*
Underhåll; återställa underhållsskulden/ renovera	**325 888 065 kr**	*489 689 054 kr*	**40 736 008 kr**	*61 211 132 kr*	**7 147 kr**	*10 739 kr*
Extra Drift; återställa dikena	**19 975 303 kr**	*30 015 481 kr*	**2 496 913 kr**	*3 751 935 kr*	**438 kr**	*658 kr*
DoU; återställa, renovera	**345 863 368 kr**	*519 704 535 kr*	**43 232 921 kr**	*64 963 067 kr*	**7 585 kr**	*11 397 kr*

***Tabell 3**. Behov av tillkommande vägavgifter under en 8 årig period för att återställa vägarna.*

När vägarna återställts i rätt skick måste Drift- och underhåll utföras så att vägarna vidmakthålls och inte förfallet sätter fart igen. I **tabell 4** framgår att ett normalt år (när inte renoveringar pågår) finns ett tillskottsbehov av 2 496 kronor per genomsnittlig fastighet och år (cirka 3 751 kronor i bruttoinkomst).

2. Sammanfattning Vägavgifter vid GA för alla Samfällda vägar	**Vägavgifter under *ett år* när renovering *inte* pågår**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*	**Vägavgifter *per år och fastighet* när renovering *inte* pågår**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*
Underhåll; Vidmakthålla	**12 396 479 kr**	*18 627 317 kr*	**2 175 kr**	*3 268 kr*
Extra Drift; vidmakthålla dikena	**1 831 860 kr**	*2 752 607 kr*	**321 kr**	*483 kr*
Vidmakthållande Drift och Underhåll	**14 228 339 kr**	*21 379 924 kr*	**2 496 kr**	*3 751 kr*

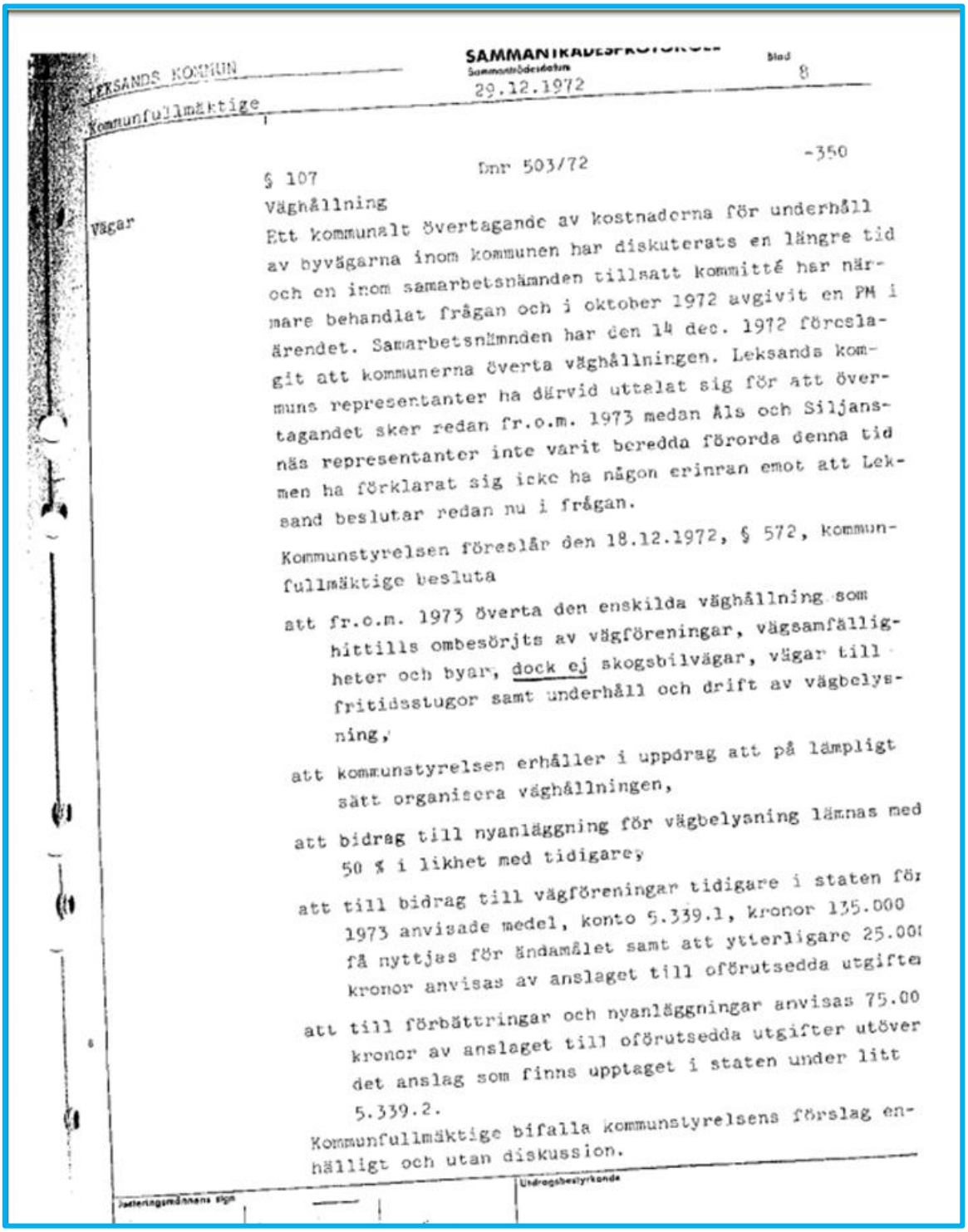
***Tabell 4.** Behov av tillkommande vägavgifter per år ett ordinarie år (när inte renoveringar pågår).*

Den totala sammanvägda bedömningen av kostnadsbåtnaden visar att det är en **kommunekonomiskt olönsam åtgärd** att omvandla 33 mil samfällda enskilda vägar med kommunalt ansvar för väghållningen till GA med enskild väghållning. I **kapitel 12** finns nyckeltal som bland annat kan användas för att göra **Båtnadsanalyser i förrättningarna** och i **kapitel 13** beskrivs hur man gör en Båtnadsanalys. **Mallar i excel samt denna rapport finns här:** https://peo-nordlof.webnode.se/

[19] Dvs vår gemensamma kommunkassa samt alla individer, företag och organisationer som är ekonomiskt aktiva i Leksand.

1. Bakgrund

Leksands kommunfullmäktige beslutade 1972.12.29 att fr.o.m. 1973 ”överta den enskilda väghållningen som hittills ombesörjts av vägföreningar, vägsamfälligheter och byar”. Kommunstyrelsen gavs i uppdrag att organisera väghållningen.



LEKSANDS KOMMUN
Kommunfullmäktige
SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Sammanträdesdatum
29.12.1972
Blad
8

§ 107 Dnr 503/72 -350

Vägar

Väghållning

Ett kommunalt övertagande av kostnaderna för underhåll av byvägarna inom kommunen har diskuterats en längre tid och en inom samarbetsnämnden tillsatt kommitté har närmare behandlat frågan och i oktober 1972 avgivit en PM i ärendet. Samarbetsnämnden har den 14 dec. 1972 förordat att kommunerna överta väghållningen. Leksands kommuns representanter ha därvid uttalat sig för att övertagandet sker redan fr.o.m. 1973 medan Ås och Siljansnäs representanter inte varit beredda förorda denna tid men ha förklarat sig icke ha någon erinran emot att Leksand beslutar redan nu i frågan.

Kommunstyrelsen föreslår den 18.12.1972, § 572, kommunfullmäktige besluta

att fr.o.m. 1973 överta den enskilda väghållning som hittills ombesörjts av vägföreningar, vägsamfälligheter och byar, dock ej skogsbilvägar, vägar till fritidsstugor samt underhåll och drift av vägbelysning,

att kommunstyrelsen erhåller i uppdrag att på lämpligt sätt organisera väghållningen,

att bidrag till nyanläggning för vägbelysning lämnas med 50 % i likhet med tidigare;

att till bidrag till vägföreningar tidigare i staten för 1973 anvisade medel, konto 5.339.1, kronor 135.000 få nyttjas för ändamålet samt att ytterligare 25.000 kronor anvisas av anslaget till oförutsedda utgifte

att till förbättringar och nyanläggningar anvisas 75.00 kronor av anslaget till oförutsedda utgifter utöver det anslag som finns upptaget i staten under litt 5.339.2.

Kommunfullmäktige bifalla kommunstyrelsens förslag enhälligt och utan diskussion.

Justeringsmännens sign
Utdragsbestyrkande

***Bild 1.1**. Leksands Kommuns sammanträdesprotokoll 29.12.1972. Dnr 503/72 § 107*

Av protokollet från 1972 **(Bild 1.1)** framgår klart att det Leksands kommun tog hand om var hela väghållningen och att det inbegrep underhållet. Första meningen i § 7 börjar ”Ett kommunalt

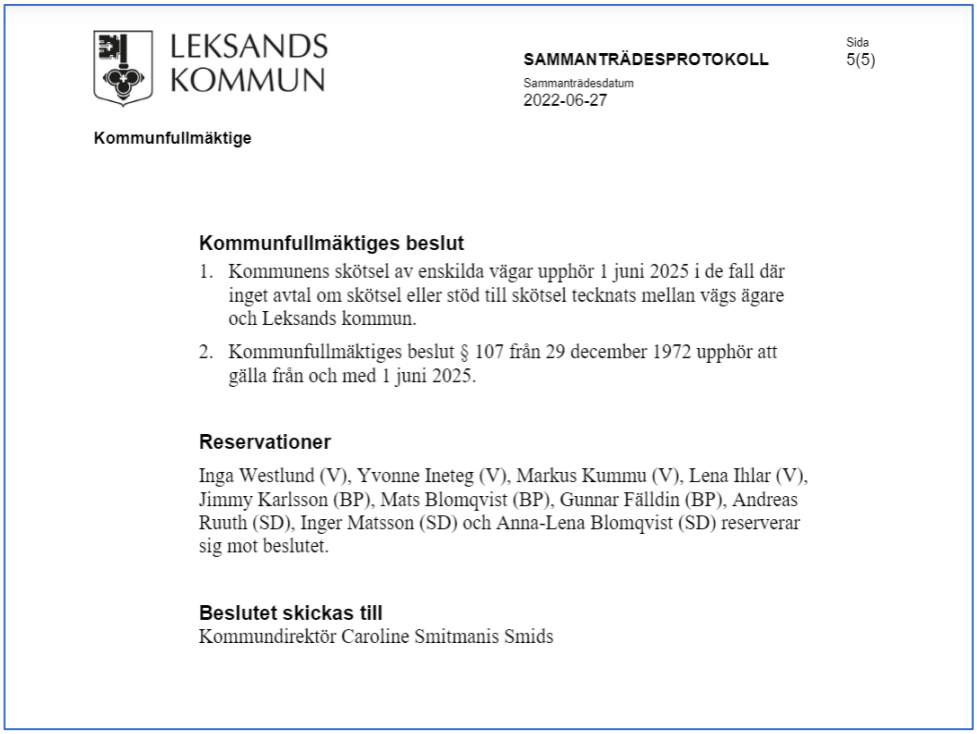
övertagande av kostnaderna för underhåll av byvägarna inom kommunen har diskuterats en längre tid". Av protokollet framgår också att kommunfullmäktiges beslut var enhälligt.

Nuvarande Leksands kommun bildades 1974 genom att de tidigare kommunerna Leksand, Ål (Insjön) och Siljansnäs slogs ihop till den nya kommunen.

Siljansnäs och Ål hade fram till kommunsammanslagningen rustat sina samfällda[20] enskilda vägar och gattur[21] med kommunala medel och överlämnade vid sammanslagningen dessa iordningsställda och i mycket gott skick, tillsammans med kommunalt ägda maskiner och utrustning, till den nya kommunen. I Siljansnäs hade iordningställandet skett i ett kommunalt 5-årigt program.

Under kommunens drygt 50 år har kommunen haft ansvar för väghållningen där nästan alla bor i täta byar och i nio tätorter, och har så även nu när detta skrivs. För närvarande rör det sig om ca 4 mil kommunala gator och vägar och 33 mil samfällda enskilda gator och vägar.

Kommunstyret har inlett en process för att byta organisationsform och har för avsikt att frånsäga sig ansvaret för väghållningen av 33 mil samfällda enskilda vägar. Ansvaret för väghållningen är då tänkt att övertas av ett stort antal gemensamhetsanläggningar som skapas enligt Anläggningslagen via lantmäteriförrättningar som Leksands kommun ansökt om. Det gamla beslutet om kommunens ansvar för väghållningen är tänkt att upphöra 1 juni 2025.[22]



LEKSANDS KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sida 5(5)

Sammanträdesdatum
2022-06-27

Kommunfullmäktige

Kommunfullmäktiges beslut

1. Kommunens skötsel av enskilda vägar upphör 1 juni 2025 i de fall där inget avtal om skötsel eller stöd till skötsel tecknats mellan vägs ägare och Leksands kommun.
2. Kommunfullmäktiges beslut § 107 från 29 december 1972 upphör att gälla från och med 1 juni 2025.

Reservationer

Inga Westlund (V), Yvonne Ineteg (V), Markus Kummu (V), Lena Ihlar (V), Jimmy Karlsson (BP), Mats Blomqvist (BP), Gunnar Fälldin (BP), Andreas Ruuth (SD), Inger Matsson (SD) och Anna-Lena Blomqvist (SD) reserverar sig mot beslutet.

Beslutet skickas till
Kommundirektör Caroline Smitmanis Smids

***Bild 1.2**. Leksands Kommuns sammanträdesprotokoll 27.06.2022. Dnr 2016/716 § 57*

När detta skrivs är dock inte den politiska eller juridiska processen klar, motioner är lagda till kommunfullmäktige och debatten pågår liksom den juridiska prövningen. Kort om de politiska

[20] Samfällt betyder att vägar är Gemensamt (kollektivt) ägda och inte privat ägda. Avstyckningen till samfällda vägar gjordes under storskiftet i början av 1800-talet.
[21] Äldre ord för gata. Lever kvar i gatunamnen i Siljansnäs.
[22] Leksands kommun (2022), Kommunfullmäktige 2022-06-27 § 57 Upphörande av Leksands kommuns skötsel av enskilda vägar.

kraven och aktuella lagparagrafer i kapitel 2. I övrigt fokuserar denna rapport framförallt på de ekonomiska aspekterna.

Inför en sådan här omfattande process borde man ha genomfört en besiktning av vägarna för att rätt kunna beskriva vägarnas standard och identifiera vilket eventuellt eftersläpande underhåll som måste åtgärdas av den som hittills haft ansvaret, innan man lämnar över förvaltningsansvaret.

För att få fram nuvarande underhållsbrister i detalj per vägsträcka måste man göra en ny professionell besiktning. Någon sådan besiktning har dock inte genomförts. Kommunen erbjuder en enklare vägsyn[23] men först när förrättningarna påbörjats.

I de regler[24] som utformats för kommunalt stöd till enskilda vägar, efter bytet av förvaltningsform, stipuleras att besiktning görs av kommunen först inför att den ska godkänna kommunalt stöd till den väg där då gemensamhetsanläggningen har tagit över ansvaret för väghållningen. Väg (gemensamhetsanläggning) som inte klarar den besiktningen ska ges möjlighet att rätta till bristerna ”inom en rimlig tid”[25].

Senast det gjordes en professionell besiktning av Leksands vägar och gator var 2003. Det näst bästa man nu kan göra är att räkna om den senaste besiktningen till dagens förhållanden och kostnadsnivå.

Denna rapport är en redovisning av vad kommunens besiktning 2003 visade samt en omräkning till vad den innebär för 2023/2024.

Med utgångspunkt i denna omräkning redovisas en kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys för att visa den ekonomiska skillnaden mellan att genomföra ett överlämnande av väghållningen till närboende fastighetsägare för 33 mil väg, i jämförelse med att kommunen fortsätter att ansvara för väghållningen. Presenteras även ett exempel på en Båtnadsanalys för en förrättning.

[23] Vägsyn = identifiering av de vägavsnitt som måste repareras. Jämför med Besiktning = granskning som utförs av sakkunniga.
[24] Leksands kommun (2019), Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar.
[25] Dito

2. Aktuell politisk process och lagstiftning, kring vägfrågan.

2.1 Politiska krav i Leksands kommun

Beslutet att Leksands kommun ska upphöra med sitt ansvar för väghållningen är omstritt politiskt. Leksand har ett minoritetsstyre (2024). Oppositionen som är i majoritet vill ha ett omtag i vägfrågan.

Tabell sammansättning Leksands kommunfullmäktige (2024):

Oppositionen	
Bygdepartiet	**8**
Vänsterpartiet	**5**
Sverigedemokraterna	**4**
Kristdemokraterna	**3**
Miljöpartiet	**1**
	21
Styret	
Socialdemokraterna	**8**
Moderaterna	**6**
Centerpartiet	**5**
Liberalerna	**1**
	20

Det finns ett flertal motioner i Vägfrågan från oppositionen (som är i majoritet). Styret har ännu inte (2024-03-08), tillåtit att flertalet yrkanden behandlas, trots att det i flera fall är ett brott mot kommunallagens regler (se nedan).

Här är att satserna på de motioner som är lagda från majoritetsoppositionen:

Vänsterpartiet	Bygdepartiet	Kristdemokraterna	Kommentar
Ansökan hos Lantmäteriet, i syfte att ”skapa gemensamhetsanläggningar samt omprövning av befintliga inom Leksands kommun, samt skapande av samfällighetsföreningar” utan dröjsmål **återkallas**.	Leksands kommun **återkallar sin ansökan om vägförrättning** för de områden där beslut om GA ännu inte fattats av lantmäteriet.	Att Leksands kommun möjliggör **fler förvaltningsformer** för enskilda vägar än enbart samfällighetsföreningar med genomsamhetsanläggningar genom att föra dialog med berörda samt **informera om alternativen och möjligheten att avbryta den anläggningsförrättning som kommunen har ansökt om.** Med väghållningsorganisation avses exempelvis samfällighetsförening, delägarförvaltning eller frivillig väghållningsorganisation.	Oppositionen överens om att **återkalla kommunens ansökan om förrättningar** alternativt att man skall ha **rätt att avbryta anläggningsförrättning** (något som kommunstyret ej tillåter numera).

Beslutet i kommunfullmäktige … **”Upphörande av Leksands kommuns skötsel** av enskilda vägar” utan dröjsmål **rivs upp**.	**Leksands kommun ersätter förrättnings-kostnaderna** för att bilda GA till samtliga fastighetsägare där beslut om bildande av GA redan fattats av lantmäteriet.	Kommunens skötsel av enskilda vägar upphör **1 juni 2030** i de fall där inget avtal om skötsel eller stöd till skötsel tecknats mellan vägs ägare och Leksands kommun. Kommunfullmäktiges beslut § 107 från 29 december 1972 uppgör att gälla från och med **1 juni 2030**.	Innebär att det finns majoritet för att **Väghållnings ansvaret inte skall upphöra 1 juni 2025 utan tidigast 2030** (eller inte alls). **2026 är det kommunalval igen.** Ersättningskrav för fastighetsägare som ”körts över” framförs.
Frågan om **huvudmannaskap** förutsättningslöst **utreds**, för att kunna nå en lösning som både är rättvis och effektiv, där **kommunalt huvudmannaskap** är ett av alternativen.	Ändra befintliga detaljplaner till **kommunalt huvudmanna skap** av vägarna som kommunen haft väghållaransvar för sedan 1973. Upprätta detaljplaner över vägområden/by ar som inte redan ligger inom detaljplaner och inför **kommunalt huvudmanna skap** inom dessa detaljplaner.	Att Leksands kommun omgående genomför en **översyn av vägarnas huvudmannaskap** i hela kommunen och till kommunstyrelsen presenterar förslag på ändringar av huvudmannaskapet med målet att uppnå en rättvis och rationell ansvarsfördelning som utgår från generella principer.	Oppositionen överens om att **minst utreda huvudmannaskapet**. V och BYP tydliga med kommunalt huvudmannaskap. KD om att förslag på ändringar av huvudmannaskap skall föreslås.
		Upprustningsbidrag på 3,5 mnkr årligen för enskilda vägar.	Kom ej med i senaste kommunala budgetbeslutet.
		Att Leksands kommun omgående anställer en kommunal rådgivare eller liknande för vägs ägare och väghållnings-organisationer som ska föra dialog, ge information, hjälpa till vid förrättning och vara ett fortsatt stöd i arbetet med förvaltningen av enskilda vägar.	Beslutat i fullmäktige efter att kommunstyret tillstyrkt.

***Bakom kraven att kommunen ska återkalla sin ansökan om förrättningar finns bland annat att kommunen, utan att fatta nytt generellt beslut, nu börjat svika sitt löfte om att de byar som inte vill ha förrättning skall slippa ha det, genom att kommunen då skulle dra tillbaka sin ansökan*.** Se **faktaruta** nedan om vad kommunen lovat.

FAKTARUTA

KS beslut 2017-12-11 § 177 Dnr 2016/16 Utdrag:

”Om någon by inte vill genomföra en förrättning går det att tacka nej innan förrättningen påbörjas.”

”Uppdra till förvaltningen att på lämpligt sätt informera berörda fastighetsägare om innehållet och innebörden av beslutet.”

Leksands kommuns informationsfilm – ”Vägfrågan” vårt gemensamma vägval för framtiden.

”Naturligtvis går det att tacka nej till en förrättning innan den påbörjats. Då är det viktigt att det framgår att majoriteten inom berört område står bakom beslutet att tacka nej. Då det är kommunen som har ansökt om förrättning hos lantmäteriet har kommunen möjlighet att återkalla förrättningen. Kommunen står då för eventuella lantmäterikostnader. Det är också möjligt att dra sig ur en påbörjad förrättning antingen genom att kommunen återkallar ansökan eller genom att lantmäteriet beslutar att ställa in den utifrån yrkanden.”

2.2 Aktuella lagparagrafer

Enligt **plan- och bygglagen PBL** är huvudprincipen att kommunerna skall ha huvudmannaskap för gator inom planlagt område där allmänheten skall ha tillträde. En del kommuner, exempelvis Leksand, har dock kvar äldre byggnadsplaner inom tätorterna som visserligen gäller som detaljplaner, men historiskt med enskilt huvudmannaskap för vägarna. I Leksand har vi 33 mil samfällda enskilda vägar i och runt tätorterna där kommunen enligt beslut ansvarar för väghållningen.

Vill vi ombilda vägarna och anpassa dom till nyare lagstiftning så kan vi med stöd av Plan- och bygglagen successivt införa kommunalt huvudmannaskap för de 33 milen, eller med hjälp av **Anläggningslagen AL** (som nu pågår) söka omvandla dom till renodlat enskilt huvudmannaskap.

Det finns även kombinationer av detta, och olika former för vem som skall betala en ombildning. Detta kan utredas men vi går inte här på djupet kring de olika lagstiftningarna. Vi kan dock konstatera att laggrunden för väghållning är flexibel och regleras i huvudsak i följande tre lagar.

- Väghållning av allmänna vägar, enligt Väglagen 1971:948
- Gatuhållning, enligt Plan- och bygglagen 2010:900
- Väghållning av enskilda vägar, enligt Anläggningslagen 1973:1149.

Båtnadsvillkoret i Anläggningslagen:
Enligt 6§ AL framgår att *”Gemensamhetsanläggning får inrättas endast om fördelarna av ekonomisk eller annan art av anläggningen överväger de kostnader och olägenheter som anläggningen medför”.*
Kommentar: Lantmäteriet skall följa detta då ”båtnadsvillkoret” är *indispositivt*[26]. Läs mer om tillämpningen av detta viktiga villkor i **avsnitt 2.3 nedan**.

Opinionsvillkoret i Anläggningslagen:
Enligt **7§ AL** framgår att ***”Gemensamhetsanläggning får ej inrättas, om ägarna av de fastigheter som skall deltaga i anläggningen och hyresgästerna i sådana fastigheter mera allmänt motsätter sig åtgärden och har beaktansvärda skäl för det.*** *Vid denna prövning skall främst deras mening beaktas som har störst nytta av anläggningen. Hyresgästerna företräds av den eller de organisationer som har avtal om förhandlingsordning för berörda fastigheter eller, om förhandlingsordning inte gäller, riksorganisation av hyresgäster eller förening, som är ansluten till sådan organisation och inom vars verksamhetsområde fastigheterna är belägna (hyresgästorganisation****). Första stycket gäller icke, om behovet av anläggningen är synnerligen angeläget.”***
Kommentar: Lantmäteriet behöver kunna redovisa *varför* fastighetsägarna inte skulle ha *beaktansvärde skä*l när de motsätter sig inrättande av gemensamhetsanläggning. Beaktansvärde skäl kan exempelvis vara att ”Båtnadsvillkoret” inte är uppfyllt (se ovan). Sista meningen om att opinionsvillkoret *inte* skulle gälla om behovet av anläggningen är *synnerligen angeläget?* Vad skulle det vara? Måste kunna motiveras!

”Allmän plats” i Plan- och Bygglag:
1 kap 4 § *I denna lag avses med Allmän plats: en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.*

Kommunen som huvudman för allmänna platser i Plan- och Bygglag:
4 kap 7 § *Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera platser.*
4 kap 32 § …. *Detaljplanen får inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte.*
6 kap 21§ *Kommunen ska svara för underhållet av gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för. Det gäller även om detaljplanen upphävs.*

Byggnadsplaner för våra byar är detaljplaner:
”Innan plan- och bygglagen trädde i kraft 1 juli 1987 gällde byggnadslagen från 1947. Enligt byggnadslagen hanterades detaljplaneläggning med stadsplan och byggnadsplan”.
”Sedan plan- och bygglagen infördes 1987 gäller både stadsplaner och byggnadsplaner som detaljplaner.” (Källa Boverket – PBL kunskapsbanken).

Ur ”Väghållningens juridik”:
”Kommunallagen lägger inga hinder i vägen för kommunen att överta enskild väghållning eller att lämna bidrag till sådan väghållning, så länge den har ett allmänintresse. Det framgår både av förarbeten till kommunallagstiftningen och etablerad rättspraxis”. Sidan 32.

[26] Dispositiv lagstiftning innebär att man t.ex. kan avtala bort en lag. Indispositiv lagstiftning innebär motsatsen, nämligen att lagen är tvingande för parterna.

Likställighetsprincipen i Kommunallagen:
2 kap 3 § *Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat.*

Leksands kommunstyre bryter mot kommunallagen när man inte behandlar motionerna i tid:
5 kap 35 §: *En motion eller ett medborgarförslag ska om möjligt beredas på sådant sätt att fullmäktige kan fatta beslut inom ett år från det att motionen eller medborgarförslaget väcktes. Om beredningen inte kan avslutas inom denna tid, ska detta och vad som har kommit fram vid beredningen anmälas till fullmäktige inom samma tid. Fullmäktige får då avskriva motionen eller medborgarförslaget från vidare handläggning.*
Kommentar: Trots detta drar sig inte kommunstyret från att inte behandla majoritetsoppositionens motioner trots att flera av ovanstående att-satser legat och vänta betydligt längre än ett år. Att man kan göra så här beror på att det inte finns någon straffskala för att bryta mot lagen. Ändock är det vad man gör, bryter mot lagen!

Objektivitetsprincipen enligt regeringsformen:
I **regeringsformen 1 kap 9 §,** framgår det *att "förvaltningsmyndigheter och andra som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter ska i sin verksamhet beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet"*.
Kommentar: Det taktiska och nära samarbetet mellan Lantmäteriet och Leksands kommun gentemot Leksands byar och tätorter rimmar mycket illa i förhållande till objektivitetsprincipen. Exempel från när förrättningarna startade i **lantmäteriets minnesanteckningar från ett möte mellan kommunen och lantmäteriet 2018-05-21**:
"Lantmäteriet och kommunen är överens om att börja med de byar/ärenden som vill ha ga/samfällighetsföreningar. Infon kommer att sprida sig vidare till tveksamma byar som goda exempel. Kommunen har kunskap om vilka byar som är positiva och kommer att uppdatera detta och göra listor på vilka byar som Lantmäteriet bör börja med. Listan skickas till….".

2.3 Sammanfattande citat om Båtnadsvillkoret - ur Lantmäteriets Handbok AL, Anläggningslagen

Anläggningslagen (1973:1149) reglerar bestämmelser som rör gemensamhetsanläggningar. Båtnadsvillkoret (6 §) – innebär att fördelarna (vinst och nytta) med anläggningen måste överstiga nackdelarna (kostnad och olägenheter). Texten är hämtad direkt från Lantmäteriets Handbok[27].

6 § Båtnadsvillkoret

6 § Gemensamhetsanläggning får inrättas endast om fördelarna av ekonomisk eller annan art av anläggningen överväger de kostnader och olägenheter som anläggningen medför.
Gemensamhetsanläggning får icke inrättas för byggnad eller annan anläggning som ej hör till fastighet, om ökad kostnad eller annan olägenhet av betydelse därigenom kan komma att uppstå för annan deltagare i gemensamhetsanläggningen.

Bild 13.1. *Båtnadsvillkoret i Anläggningslagen - ur Lantmäteriets handbok.*

[27] Lantmäteriet (2024-01-03), *Handbok AL – Anläggningslagen*. https://www.lantmateriet.se/globalassets/om-lantmateriet/rattsinformation/handbocker/handbok-al.pdf

Enligt 6 § första stycket får en gemensamhetsanläggning inrättas endast om fördelarna av ekonomisk eller annan art överväger de kostnader och olägenheter som anläggningen medför. Detta s.k. båtnadsvillkor innebär att en fastighet aldrig kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som inte är ekonomiskt försvarbar – även om anläggningen skulle vara av väsentlig betydelse för fastigheten. Båtnadsvillkoret ska prövas för hela ”anläggningsföretaget”, inte för varje enskild fastighet för sig. Om företaget som helhet är lönsamt, regleras den enskilda fastighetens ekonomiska utfall genom andelstalen.

Båtnadsvillkoret är – inte minst med tanke på fordringshavarna – indispositivt[28]. Det får alltså inte åsidosättas ens om alla fastighetsägare är överens om att gemensamhetsanläggningen ska inrättas. (Prop. 1973:160 s. 221–222.)

Kravet på ett klart konstaterat ekonomiskt utbyte är i praktiken beroende av förhållandena i varje särskilt fall. Redan av lagtexten framgår att även fördelar av ”annan art” än ekonomiska kan beaktas. Om de uppskattningar som läggs till grund för bedömningen är osäkra, bör det dessutom finnas en större säkerhetsmarginal i kalkylen än i normalfallen. Inte sällan torde det framstå som mer eller mindre uppenbart att kravet på lönsamhet är uppfyllt, vilket innebär att utredningen kan begränsas. Vid tveksamhet måste noggrannare kalkyler göras. (Prop. 1973:160 s. 189 n–190 ö.)

Fördelarna ska hänföra sig till fastigheten. Hänsyn ska alltså inte tas till att anläggningen tillgodoser en fastighetsägares rent personliga intressen. Varje förbättring av möjligheterna att utnyttja de fastigheter som ska delta i anläggningen ska anses som en fördel. En förbättring av detta slag torde normalt yttra sig i en ökning av fastighetsvärdet. Även sådana fördelar som inte direkt påverkar fastighetens värde ska beaktas. Vilka faktorer som ska tas med i kalkylen får bedömas mot bakgrund av de värderingar som råder vid varje särskild tidpunkt och med beaktande av de lokala förhållandena.

Som kostnad i båtnadskalkylen ska räknas alla utgiftsposter som belastar fastighetsägarna.

Till utgiftsposterna ska hänföras inte bara kostnader för anläggningens utförande utan också framtida driftskostnader. Vidare ska förrättningskostnader och kostnader för s.k. enskilda fullföljdsåtgärder ingå i kalkylen. Advokatarvode och andra kostnader som sakägarna kan drabbas av för att tillvarata sin rätt vid anläggningsförrättningen ska däremot inte beaktas vid båtnadsberäkningen.

Med olägenhet vid båtnadsberäkningen avses ekonomisk olägenhet. En sådan olägenhet tar sig inte alltid uttryck i en minskning av en fastighets värde, utan kan även bestå i arbete som drabbar en delägare till följd av anläggningens utförande och drift. Även besvär eller obehag i sådant hänseende som har ekonomisk betydelse bör beaktas (prop. 1973:160 s. 150 y).

[28] Som ej går att förhandla bort.

3. Drift, Underhåll, Skötsel, Underhållsskuld och Vägstandard??

För att få fram nuvarande underhållsbrister i detalj per vägsträcka borde man alltså göra en ny professionell besiktning men vi får utgå från den senaste från 2003.

Allt syns inte på ytan utan det kan vara avgörande för hur länge en del vägar kommer att hålla, hur länge vägkropparna har stått vattenfyllda på grund av uteblivna åtgärder vad gäller dikning[29], bärighet och beläggning. Gäller både för grusvägar och belagda vägar. Vägområdets olika delar och skötseln av dom hänger ihop. Se **bild 1:3.**

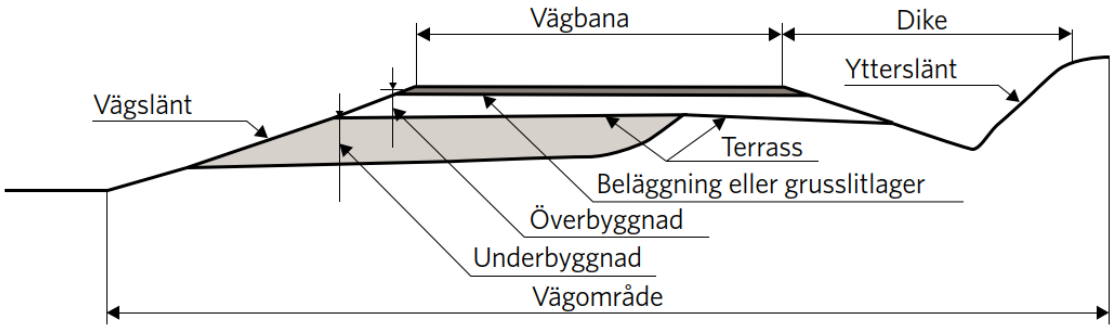


***Bild 3.1**. Skiss över ett vägområdes olika delar.* Från Trafikverket (2019), *Drift och underhåll av enskilda vägar.* Publikation 2019:186.

En god väghållning behövs för både framkomligheten[30], tillgängligheten[31] och trafiksäkerheten. Det är viktigt att sköta väg- och gatunäten via en effektiv drift- och underhållsstrategi på både beställar- och utförarsidan, så att anslagen eller avgifterna kan användas för att ge så mycket underhåll som möjligt per satsad krona. Det finns möjliga stordriftsfördelar och samordningsmöjligheter för drift- och underhållsverksamheten.

3.1 Drift och underhåll enligt Trafikverket[32]

Enligt Trafikverkets beskrivning innefattar Drift och Underhåll (DoU) av vägåtgärder, åtgärder som:

- säkerställer att trafiken kan komma fram, t ex snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador samt hyvling[33] och dammbindning[34] på grusvägar (servicearbeten),
- bibehåller vägens standard genom smärre åtgärder, t ex förnyelse av slitlager och vägmarkeringar samt dikning (underhållsarbeten),

---

[29] Dikena ska samla upp och leda bort vatten som rinner ned från vägbanan, leda bort vatten från terrängen omkring vägen och bidra till att torka ut och dränera vägen. Särskilt viktigt att dränera vägen när terrängen är tjälkänslig eller tjälfarlig. Förfallna diken kan bli den direkta orsaken till svåra skador under tjällossningen.

[30] Framkomlighet är den lätthet med vilken man kan ta sig fram i trafiken.

[31] En god tillgänglighet är målet för de flesta transportaktiviteter, att man lätt skall kunna nå ett rikt och varierat utbud av målpunkter.

[32] Sammanfattning på Trafikverkets hemsida om drift och underhåll, 2023.

[33] Hyvling innebär att vägbanan får rätt lutning i sidled. Viktigt för att vattnet ska rinna av och att slitlagerytan ska hållas jämn.

[34] ”Salta vägen”. Dammbindningen innebär att man kan behålla en riktig sammansättning på slitlagersmaterialet under längre tid. En väl dammbunden vägbana är trafiksäkrare än en obunden vägbana,

- förbättrar vägens standard genom smärre åtgärder, t ex beläggning av grusväg, förstärkning av bärigheten och punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten (förbättringsarbeten),
- håller vägen ren, såsom sopning, borttagande av skräp och smuts samt ogräsbekämpning (renhållning),
- eller på annat sätt håller vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

3.2 Vad menar Leksands kommun med skötsel

Det Leksands kommun avser med bibehållen skötsel av de samfällda enskilda vägarna gäller framförallt den första punkten i trafikverkets lista – **servicearbeten**. Ofta kallat ”Drift”.

Punkt 2 och punkt 3 i Trafikverkets lista dvs **underhållsarbeten** och **förbättringsarbeten** ingår inte i kommunens skötsel. Underhållet och förbättringsåtgärderna har under lång tid varit eftersatta och det har skapat en underhållsskuld (renoveringsbehov), som vi kan se i denna rapport.

Kommunen presenterar den skötsel (drift) som gemensamhetsanläggningarna kan få avtal om ifall man har ordnat godtagbar standard i ”Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar”[35].

- Barmarksskötsel grusväg: hyvling eller sladdning eller dammbindning 1–2 gånger per år. Skötsel och utbyte av vägtrummor mindre eller lika med 400 mm (ej sidotrummor). Dikesslåtter 1 gång per år under hösten.
- Barmarksskötsel belagd väg: Samma som för grusväg vad gäller trummor och dikesslåtter. Mindre tillfälligt uppkomna vägskador (tex potthål).
- Vinterskötsel: snöröjning, sandning vid ishalka, sandsopning (belagd väg), svallisrivning, ishyvling och trumupptining

3.3 Underhållsskulden ger undermålig vägstandard

Underhållsskulden är det beräknade beloppet för det underhåll och de förbättringsåtgärder som *borde ha varit gjorda* för att vägarnas standard, kvalitet och funktionalitet skulle ha bibehållits, men som *inte har gjorts*. Underhållsskulden blir då en proxy[36] för vad det kommer att kosta att restaurera och upprusta vägnätet till rätt standard igen.

Eftersläpning av underhållet innebär att man skjuter underhållsbehoven framåt tidsmässigt. Det medför olägenheter i närtid och ökar med accelererande fart risken för att det blir ännu dyrare i framtiden, när vägen går i sönder och måste åtgärdas.

För belagda vägar måste helt ny beläggning läggas minst vart 25:e år och dikena rensas och grävas om vart 10:e år. För grusvägar måste slitlagret bytas och dikena rensas och grävas om vart 5:e år. Bärighetshöjande åtgärder måste genomföras. Trummor måste ha rätt dimension för att kunna möta stora vattenmängder.

Eftersläpningen av underhållet har gett vattenfyllda vägkroppar och dålig vägstandard vilket innebär stora sårbarheter[37] och att vägarnas motståndskraft efterhand minskat. Risken och frekvensen för slukhål, vägras, bortspolning, kantras, skador på både vägar och fordon samt personolyckor ökar allt

[35] Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar Antagna av KF 2019-06-12 § 37
[36] Proxy betyder i vetenskapliga sammanhang att man vill mäta eller uppskatta något som inte kan mätas direkt, där man då istället mäter något annat som har en känd relation till det man egentligen ville undersöka.
[37] Handbok i kommunal krisberedskap 2. Kommunala verksamheter – Kommunala gator

efterhand. Vägarna blir alltmer känsliga för påverkan av tung trafik. Ej underhållna vägar klarar vintrarna sämre, om dikena förfaller kan det bli den direkta orsaken till svåra skador under tjällossningen. Vid behov kan man då till slut bli tvungen att gräva ur undergrunden och lägga till isolerande skikt mot tjällossningen.

Välbunden väg med torr vägkropp är trafiksäkrare och står bättre emot trafikens och vädrets påverkan samt ger mindre risk för potthål och spårbildning.

Allmänheten, företagen, den kommunala servicen och räddningsfordon, får försämrad framkomlighet och komfort. Tillgängligheten till olika målpunkter försämras när trafikanterna får svårare att nå sina målpunkter på ett bra sätt.

3.4 Vad är rätt Vägstandard?

När (om) de samfällda enskilda vägarna med idag kommunalt ansvar för väghållning har ombildats till gemensamhetsanläggningar (GA) med enskild väghållning kommer de från och med 1 juni 2025 erbjudas teckna avtal[38] om kommunalt stöd (se ovan). Förutsättningen för det är att vägen skall hållas öppen för allmän trafik, året runt, samt att standarden godkänns av kommunen vid en besiktning. Den Väg/GA som inte klarar besiktningen ska ges möjlighet att rätta till bristerna ”inom en rimlig tid”. Vad som är ”rimlig tid” anges inte men blir ganska avgörande för hur stor kostnad det kommer att bli inledningsvis för de nya GA.

Kommunens krav för att GA ska erhålla kommunalt stöd är att vägen skall ha följande standard:

1. Vägkropp med god bärighet för åretruntbruk och vägens dimensionerande trafik.
2. Slitlager[39], grus- eller asfaltbeläggning med god funktion anpassad till vägens bärighet och dimensionerande trafik.
3. God dränering och avvattning av vägkroppen. Diken och trummor ska vara anpassade efter vägens behov (vägtrumma genom väg minst 300 mm, sidotrumma minst 200 mm).
4. Körbanan ska ha en bredd som medger god framkomlighet och i hela sin sträckning medge rationell skötsel.
5. Godtagbar vändplan eller annan vändningsmöjlighet (väghållnings-, räddnings-, renhållningsfordon etc. ska kunna vända) inom vägområdet.[40]
6. Vid behov mötesplats eller annan likvärdig möjlighet till möte mellan fordon.

Punkt 1 – 3 är de frågor där eftersläpningen av underhållet varit stor och uteblivna åtgärder är grunden för underhållsskulden. Sannolikt är ca 63% av de belagda vägarna och ca 78% av grusvägarna i mycket dåligt skick med de risker, renoveringsbehov och kostnader det för med sig.

3.5. Långsiktiga risker

Om väghållningen har privatiserats är det stor risk att förfallet i många byar fortsätter helt enkelt för att de boende inte ser sig ha möjlighet att med privata medel finansiera nödvändig upprustning av vägarna. Har det gått för långt på en väg måste man till slut välja mellan att byta ut delar av vägkroppen eller att stänga av vägen för så mycket biltrafik som möjligt.

---

[38] Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar Antagna av KF 2019-06-12 § 37

[39] Slitlagret bör vara omkring 5 cm tjockt. Då finns det tillräckligt mycket material när vägen ska hyvlas eller sladdas. Slitlagret får efterhand fel sammansättning genom att finmaterial dammar bort och att bilhjulen krossar de övre kornen.

[40] Vägområde: Hela det område som tagits i anspråk för väganläggningen.

På vägar med statsbidrag måste man hålla öppet för allmänheten samt hålla en viss standard. Endast en tredjedel av de samfällda vägarna i Leksand har dessa statsbidrag, som omprövas vart 5:e år. Om man inte har tillräcklig standard kan man alltså förlora statsbidraget, som kommunen enligt nu gällande förslag till avtal även fortsättningsvis vill ska gå direkt från staten till kommunen, och alltså inte till GA.[41]

Kommunstyret har sagt att de skall erbjuda avtal om skötsel (drift eller serviceåtgärder) om vägarna har en standard som kommunen godkänner och att motprestationen är att vägarna får en godkänd standard på fastighetsägarnas bekostnad inom ”rimlig tid” samt att vägarna hålls öppna för allmänheten.

En långsiktig risk med att det eftersatta underhållet fortsätter att växa, är att man till slut kan passera en kritisk brytpunkt där det upplevs bli för dyrt för de närboende att rusta upp, ***även*** om man tappar kommunens drift och eventuellt statsbidrag. Det är då förbudsskyltarna och vägbommarna åker fram så att endast behörig trafik får använda vägen. Detta har hänt och händer på flera andra ställen i vårt land.[42] Attraktionskraften och fastighetsvärdena för ett område där vägarna är närmast ofarbara och där det inte längre erbjuds någon tillgänglighet för besökande utanför städer och utvalda turistattraktioner, kommer att sjunka, och en ond spiral mot glesbygdsliknande förhållanden påbörjas på allvar. Det är en utvecklingsspiral som vi i Leksand nog inte vill hamna i.

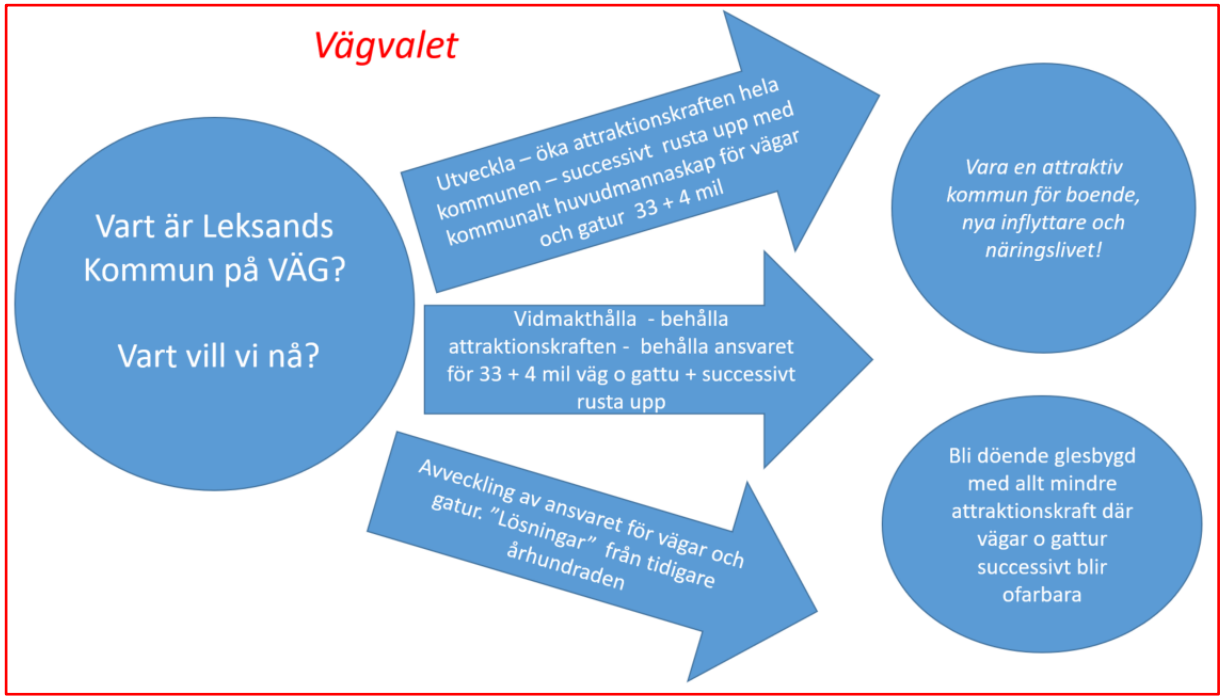


Bild 3.2 *Vägvalet – Vart är Leksands Kommun på väg?*

[41] *”Om statligt bidrag utgår för väg där kommunen utför skötsel ska kommunen erhålla bidraget”.* Leksands kommun (2019), Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar.

[42] Exempelvis Höga kusten området i Medelpad och Ångermanland utanför Sundsvall och Kramfors. (författarens rötter)

4. Kostnadseffektiv och rationell väghållning

4.1. Samhällsekonomisk effektivitet och rationell väghållning

Trafikverket, Riksförbundet Enskilda vägar och Sveriges kommuner och landsting har kommit fram till en målbild för hur ansvarsfördelningen enligt dessa organisationer bör vara för väghållningen.[43]

Utgångspunkten för deras syn på väghållaransvaret var det effektmål de hade i sitt projektdirektiv:

”att uppnå ett rätt avgränsat väghållningsansvar mellan statlig, kommunal och enskild väghållning utifrån samhällsekonomisk effektivitet och rationell väghållning”

De principer de anser bör gälla för väghållaransvaret är

- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätorter[44] med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd som främst är till nytta för fastighetsägare i vägarnas närhet.

Trafikverket anser att en sådan ansvarsfördelning bedöms leda till en mer effektiv och rationell väghållning, en större tydlighet i ansvarsfördelningen och en mer rättvisa kostnadsfördelning mellan staten, kommuner och medborgare.[45]

4.2. Ineffektiv väghållning och finansiering

En ineffektiv organisering av väghållningen i många små väghållare, gemensamhetsanläggningar, istället för en stor samordnande väghållare, Leksands kommun, riskerar att bidra till att kostnadseffektiviteten[46] för drift- och underhållsverksamheten (DoU) sjunker och att kostnaderna på totalen för det eftersläpande underhållet ökar istället för att minska.

Svårigheterna att finansiera nödvändiga underhållsåtgärder ökar om kostnaderna skall delas av ett färre antal kommuninvånare via vägavgifter direkt och tillkommande belastar de närboendes privata ekonomier istället för via de skatter och kommunala fastighetsavgifter där alla bidrar. En ineffektiv (och orättvis) finansieringsstrategi ökar alltså risken för fortsatt eftersläpande underhåll.

4.3. Kostnaden för ombildning av väghållning och huvudmannaskap

Leksands kommun har för avsikt att överlämna de samfällda enskilda vägarna till GA i ”**befintligt skick”[47].** Vilket innebär att det eftersläpande underhållet (underhållsskulden) inte först skall åtgärdas av den som överlämnar ansvaret för väghållningen (kommunen) utan istället är ett krav på den som tar emot väghållningen (gemensamhetsanläggningen) för att kunna få avtal eller bidrag till skötsel (service och drift).

---

[43] Trafikverket (2013), Projektrapport Översyn av väghållaransvar. Publikation 2013:043. ISBN:978-91-7467-455-2.
[44] 81 % av alla fastboende i Leksand bor i nio tätorter och nästan alla övriga i tätortsnära och tättbebyggda byar.
[45] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/vaghallaransvar/
[46] Kostnadseffektivitet innebär att en DoU åtgärd skall nå en önskad effekt till så låg kostnad som möjligt. Alternativt att få så mycket DoU som möjligt för satsade pengar.
[47] Danielsson Håkan (2008), Framtida väghållningsansvar i Leksand. Sidan 30.

En relevant jämförelse är att om Trafikverket tar initiativ till att allmän väg skall förändras till enskild väg, då ansöker Trafikverket om och bekostar anläggningsförrättningen hos Lantmäteriet, med målsättning att en gemensamhetsanläggning bildas som ny väghållare för vägen. **Trafikverket bekostar även nödvändiga underhållsåtgärder om det visar sig att vägen är i eftersatt underhåll.**[48]

4. Inkomna synpunkter sammanställs och bemöts.

- Synpunkterna kan föranleda att utredningshandlingarna behöver justeras eller omarbetas. Beroende på omfattningen av uppdateringen kan ett nytt samråd vara aktuellt (punkt 3).
- Om synpunkterna visar att vägen fortsatt behövs som allmän väg avbryts utredningsarbetet.

5. Förslag till indragning av vägrätt skickas till beslut till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning. I samband med detta skickas ärendet på kommunikation hos de som inkommit med synpunkter under samrådsskedet. Eventuella ytterligare synpunkter kan då skickas till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning.

- Beslutet är överklagningsbart. Överklaganden ställs till Trafikverkets funktion Juridik och planprövning och hanteras och beslutas av regeringen.

6. Beslut vinner laga kraft.

- Om beslutet innebär att vägen förändras till enskild väg, ansöker och bekostar Trafikverket om anläggningsförrättning hos Lantmäteriet, med målsättning att en gemensamhetsanläggning bildas som ny väghållare för vägen.
- Berör indragningen enbart en till två fastigheter ansöks anläggningsförrättning om så behövs.

7. Om beslutet innebär att vägrätten dras in, ska ett besiktningsmöte hållas mellan Trafikverket och den blivande väghållaren.

- Trafikverket bekostar nödvändiga underhållsåtgärder om det visar sig att vägen är i eftersatt underhåll.

Bild 4.1 *Utdrag ur Trafikverket "Process för ett förändringsarbete"*

[48] Trafikverket (2023), Väghållaransvar – Process för ett förändringsärende. 2023-12-06.

5. Skattebördan för fastighetsägare med GA

5.1 Nya regler för moms i samfällighetsföreningar efter dom i högsta förvaltningsdomstolen?

Bidrag som en samfällighetsförening uttaxerar av sina medlemmar ska inte vara föremål för mervärdesskatt, fastslår Högsta Förvaltningsdomstolen. Det föranleder att rapporten nu räknats om utifrån detta besked. (Om inte momsreglerna trots allt skulle ändras så skall en uppräkning med faktorn 1,25 göras på beräknade tillkommande kostnader i denna rapport).



HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLEN
SVERIGES DOMSTOLAR

Lyssna på sidan

Bidrag som en samfällighetsförening uttaxerar av sina medlemmar ska inte vara föremål för mervärdesskatt

Publicerad 2024-02-20 av Högsta förvaltningsdomstolen

Mål: 1536--1537-23, 2868-23, 4686-23

Pressmeddelande: Högsta förvaltningsdomstolen har i fyra mål slagit fast att de bidrag som samfällighetsföreningar uttaxerar av sina medlemmar inte ska vara föremål för mervärdesskatt.

När en beskattningsbar person tillhandahåller en vara eller en tjänst mot ersättning ska transaktionen i regel vara föremål för mervärdesskatt. Bidrag som uttaxeras av en medlem i en samfällighetsförening utifrån de andelstal som fastställts för en gemensamhetsanläggning utgör dock inte ersättning för en vara eller en tjänst som föreningen tillhandahåller.

Redan av tidigare avgöranden från Högsta förvaltningsdomstolen följer att bidrag som uttaxeras av medlemmar i en samfällighetsförening inte ska vara föremål för mervärdesskatt. I de överklagade målen hade emellertid Skatteverket gjort gällande att det tidigare rättsläget inte längre kunde upprätthållas med hänsyn till rättsutvecklingen hos EU-domstolen.

– EU-domstolens praxis innebär inte att det finns skäl att anse att uttaxerade bidrag ska vara föremål för mervärdesskatt, säger Mats Anderson, justitieråd.

Nya domar från Högsta förvaltningsdomstolen

Högsta förvaltningsdomstolen har kommit fram till att bidrag som en samfällighetsförening får från sina medlemmar inte ska vara föremål för mervärdesskatt. Det innebär att de flesta samfällighetsföreningar inte ska vara registrerade för mervärdesskatt.

Skatteverket analyserar domarna från Högsta förvaltningsdomstolen och kommer att återkomma med närmare besked om hanteringen av avregistreringarna.

Figur 5.1 *Hämtat från Sveriges Domstolar samt Skatteverket, 2024-03-02.*

5.2 Den kommunala fastighetsavgiften

Alla fastighetsägare i Leksand betalar kommunal fastighetsavgift till vår gemensamma kommunkassa. *Det gäller både fastboende och de som är skrivna i andra kommuner*. För småhus är procentsatsen 0,75 procent av taxeringsvärdet och takbeloppet är 8 874 konor. För 2024 är prognosen en intäkt på 55,5 miljoner kronor. Vid genomförande av GA blir vägavgifterna *utöver den kommunala fastighetsavgiften* man redan betalar.

5.3 Skillnad mellan bruttoinkomst och nettoinkomst för att betala vägavgifter

Vid genomförande av GA blir vägavgifterna *utöver den skatt* man redan betalar.

Vägavgifterna betalas med hushållens nettoinkomster som man redan betalat skatt på. För majoriteten i Leksand är skattesatsen 2024, 33,45 %. Det innebär att om du exempelvis skall betala in 3 000 kronor i Vägavgift så behöver du öka din bruttoinkomst (löner + pensioner) med 4 508 kronor för att kunna kompensera dig för kostnadsökningen. (3 000 kr. / (1 – 0,3345) = 4 508 kr.)

6. Underhållet före 2003 års besiktning

Tyvärr hade underfinansieringen av underhållet och nedbrytningen av vägstandarden pågått länge redan 2003 när kommunens besiktning genomfördes. Ett exempel från 1980-talet är Näsbyggebyn i centrala Siljansnäs, som 2007 i en skrivelse[49] till kommunstyrelsen beskriver den mycket undermåliga vägstandarden i byn. De beskriver att redan när Leksands kommun drog nya vatten- och avloppsledningar (1987—1988) så togs ytlagren med asfalt och oljegrus bort utan att sedan dess ersatts med nya ytskikt och hur vägarna därefter successivt blivit allt sämre och sämre.



***Bild 6.1**. Vattenfyllda vägkroppar klarar inte stå emot skyfall. Sommaren 2023 i Näsbyggebyn. Collien Dixon vände ryggen mot vägskadan. Foto Peo Nordlöf, Siljansnäs.*

Siljansnäs gamla kommun hade före kommunsammanslagningen 1974, i ett femårigt program rustat upp byvägarna i Siljansnäs till modern standard.

[49] Brev till Kommunstyrelsen Leksands kommun, Vägunderhållet i Näsbyggebyn, Siljansnäs. 13 januari 2007.

7. 2003 års besiktning av Leksands vägar

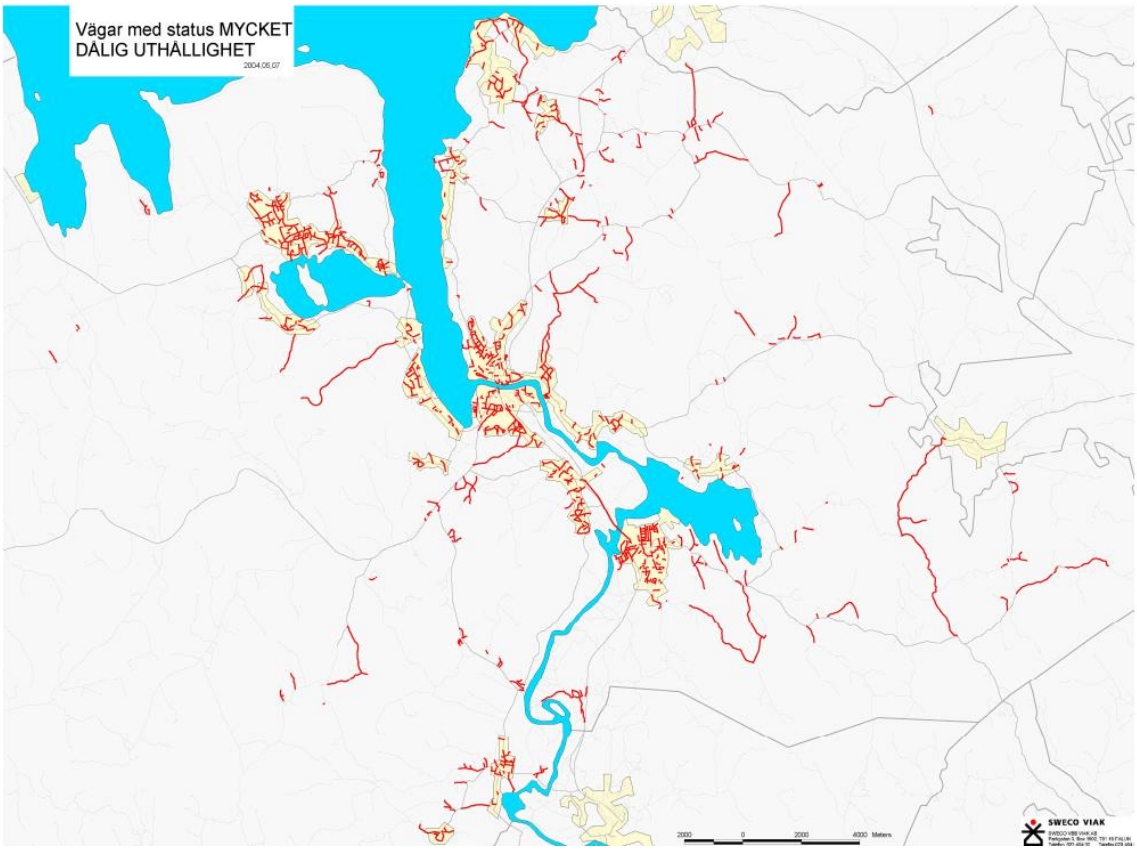
Under 2003 genomfördes en statusinventering för det vägnät där Leksands kommun ansvarade för väghållningen. En okulär tillståndsbedömning[50] utfördes på alla vägar som sedan registrerades ned i en GIS-databas.

Databasen finns enligt uppgift inte längre kvar hos Leksands kommun[51]. Däremot fanns ett presentationsmaterial[52] kvar som jag tagit del av. Jag har bearbetat detta presentationsmaterial[53]. Se nedan.

Materialet innefattade besiktning av alla vägar med kommunalt ansvar för väghållning, såväl kommunala gator, kommunala gång och cykelvägar samt de samfällda enskilda vägarna. Man gjorde uppenbarligen ingen skillnad mellan dessa 2003.

På tre kartor visas de vägar som hade status **”Mycket dålig uthållighet” (karta 7:1)**, **”Dålig uthållighet” (karta 7:2)**, och **”God uthållighet” (karta 7:3)**.

Det är företrädesvis gator och vägar med ”Mycket dålig uthållighet” som genererar ett behov av årligt ökade resurser för att kunna vidmakthålla vägsystemet så det inte ytterligare förfaller samt extra ökade resurser för att kunna ta tillbaka det eftersläpande underhållet (underhållsskulden) och nå de målnivåer som kommunen hade satt upp 2003 för dels 2009 och dels 2014.



***Karta 7:1**. MYCKET DÅLIG UTHÅLLIGHET. Från ”STATUS_VÄGNÄT_2003”.*

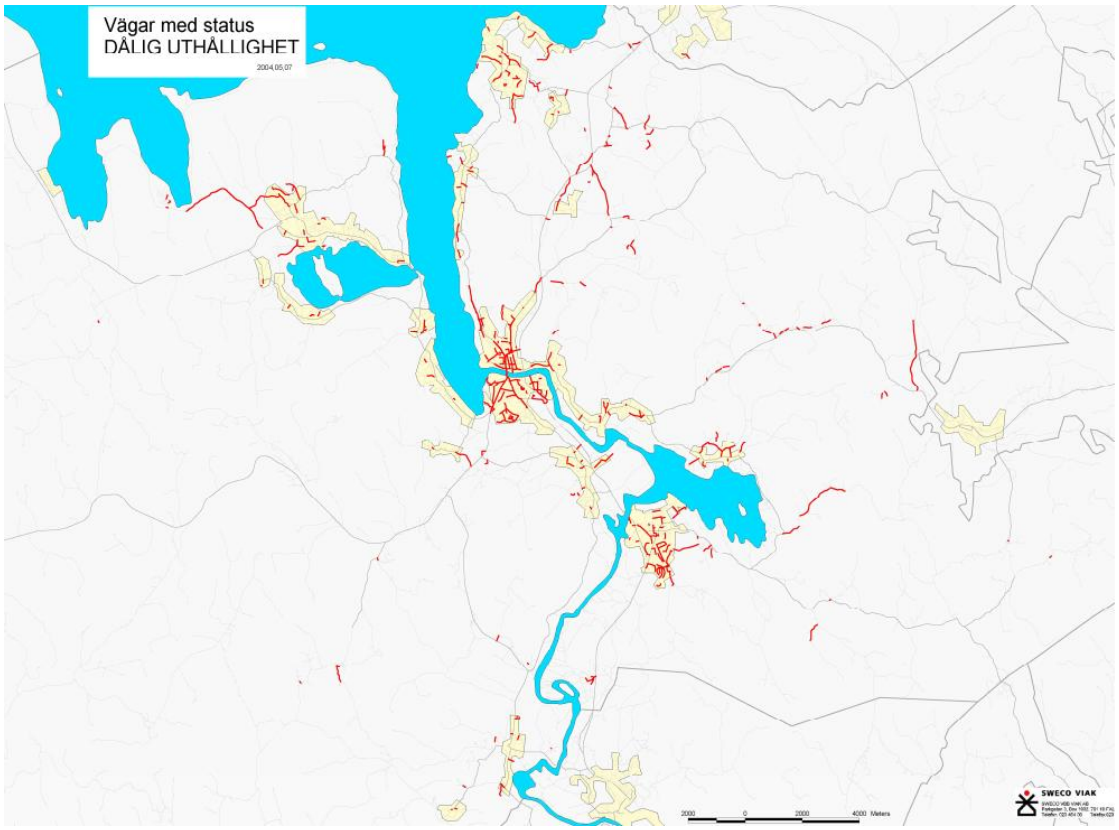
---

[50] En okulär tillståndsbedömning är en metod där man utifrån synliga skador och defekter försöker värdera konstruktionens tillstånd. Sveriges kommuner och regioner, *Bära eller brista.*

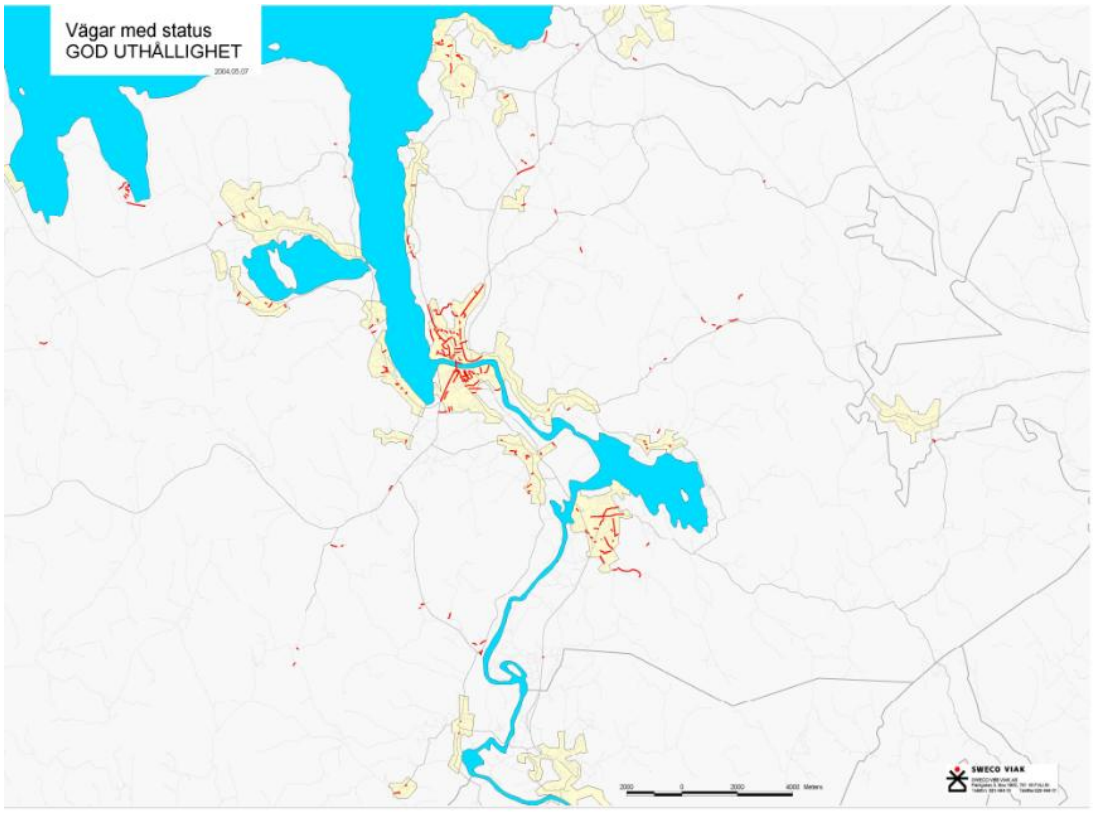
[51] Mail 1 från Registrator Leksands Kommun 1 december 2023.

[52] STATUS_VÄGNÄT_2003.PDF

[53] Samt rättat några mindre räkne- och avrundningsfel, som kan bero på att jag inte haft tillgång till själva databasen.



Karta 7:2. *DÅLIG UTHÅLLIGHET. Från ”STATUS_VÄGNÄT_2003”.*



Karta 7:3*. GOD UTHÅLLIGHET. Från ”STATUS_VÄGNÄT_2003”.*

7.1 Vilka underhållsarbeten är det som inte utförs?

Standarden försämras framförallt för de samfällda enskilda vägarna i och med att inte några upprustningsarbeten (bärighet, beläggning, avvattning etc) sker, utan endast driftåtgärder (servicearbeten). För att vända trenden och långsiktigt skapa bättre vägar behöver ett kontinuerligt upprustningsarbete ske. [54]

Men så har inte skett! De kommunala gatorna har rustats upp men anslag för att sköta underhållet och att rusta upp de samfällda enskilda vägarna har i stort uteblivet. Något man kunde konstatera från kommunens sida, vid besiktningen 2003, i 2008 års utredning,[55] i en arbetsgrupp 2016[56] och i kommunens information 2022[57].

För belagd väg, måste beläggningen lägga om minst vart 25:e år och dikena rensas och dikas om vart 10:e år. För grusvägar måste slitlagret och dikena rustas upp minst vart 5:e år. (**Tabellerna 7:1 – 7:7**).

I **tabell 7:1** kan vi se att 63,4 procent av Leksands hela vägnät med kommunalt ansvar hade ”Mycket dålig uthållighet” 2003 och att målet som sattes var att det skulle vara nere på 20 procent år 2014. Enbart 10,6 procent av vägnätet hade god uthållighet.

STATUSKLASSNING AV VÄGNÄTET					
standard	**meter**	**%**	**Mål 2014**	**MÅL 2009**	**Definition**
God uthållighet	**40680**	**10,6**	**50,0**	**30,0**	**Grusvägsklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggningsklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggningsklass 2 med dikesklass 1**
Dålig uthållighet	**100461**	**26,1**	**30,0**	**25,0**	**Grusväg klass 1 med dike klass 3 eller Grusvägsklass 3 med dikesklass 1 eller Beläggningsklass 1 med dike klass 3 eller Beläggningsklass 2 med dikesklass 0, 2, 3**
Mycket dålig uthållighet	**244326**	**63,4**	**20,0**	**45,0**	**Grusvägsklass 3 med dikesklass 0, 2, 3 eller Beläggningsklass 3 med dikesklass 0, 1, 2, 3**
Totalt	**385467**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	

Tabell 7:1 *2003. Statusklassning av vägnätet. 63,4 % av Leksands hela vägnät med kommunalt ansvar hade Mycket dålig uthållighet, redan 2003.*

7.2 Vi delar upp vägarna i kommunala och samfällda

Vid besiktningen 2003 gjorde man alltså ingen skillnad på kommunala gator och samfällda enskilda vägar utan man besiktigade alla vägar där kommunen hade hand om väghållningen. För att beräkna de enskilda vägarnas behov behöver vi rensa datan för kommunala GC-vägar[58] och kommunala gator. Vi utgår från att dessa i huvudsak är belagda vägar och gator. För GC-vägar har vi ingen anledning att tro att de vid denna tid skulle tillhöra typen som hade mycket dålig kvalitet. När det gäller de kommunala gatorna om 37 000 meter har vi inget stöd för att anta att de 2003 hade en annan

[54] 2008-02-20 Framtida väghållningsansvar i Leksand
[55] Dito.
[56] Vägar i Leksands kommun (2016)
[57] Informationsträff om våra enskilda vägar och väghållning (2022)
[58] Gång- och cykelvägar

fördelning mellan kvalitetstyperna än de enskilda vägarna (se kartorna). Jag har därför minskat klasserna proportionellt mot kvarvarande meter väg.

7.3 Beläggning belagd väg 2003

I **tabell 5:2** kan vi se att för mer än hälften av de belagda vägarna, var standarden på beläggningen av den lägsta kvalitetstypen. Beläggningen var ”torr”, hade krackeleringar, sprickor och sättningar på större delen av besiktigade delsträckor. Ytterligare en tredjedel av de belagda vägarna hade liknande problem på delsträckor. Årskostnaden för att åstadkomma ny beläggning vart 25:e år beräknades till ca 3 mnkr och för att nå kvalitetsmålen till 2014 krävdes 2,3 mnkr i extra årskostnad.

Standard på beläggning hos Belagd väg 2003: både kommunala och samfällda vägar med kommunalt ansvar för väghållning						
meter	andel	MÅL 2014	Definition	kr/ löpm	Årskostnad vid nybeläggning vart 25:e år (4 %/år)	Extra årskostnad för att nå målen
156			Fel typ angiven			
30932	16,4%	50%	Typ 1 = bra inget behov av åtgärd.			
62822	33,2%	30%	Typ 2 = Krackelering, sprickor, sättningar lokalt på delsträckan (<1/4 av ytan).			
95064	50,3%	20%	Typ 3 = "Torr", Krackelering, sprickor, sättningar på större delen av	400 kr	3 021 088 kr	2 265 816 kr
188974	100%	100%				

***Tabell 7:2**. Standard på belagd väg 2003 med beräknad löpande årskostnad för att undvika ytterligare försämring samt extra årskostnad för att kunna nå målen för önskad standard. 400 kr är ett medelvärde av billigare (130 kr /lm) och dyrare (600 kr/lm) beläggning. Tabellen avser alla de vägar där kommunen har ansvar för väghållningen.*

Standard på beläggning hos Belagd väg 2003: Avser de Samfällda Enskilda vägarna med kommunalt ansvar för väghållning. (Kommunala gator och GC vägar är borttagna).							
meter	andel	MÅL 2014	Mål 2009	Definition	Årskostnad vid nybeläggning vart 25:e år (4 %/år)	Extra årskostnad för att nå målen	TOT årskostnad
0	0,0%	50%	35	Typ 1 = bra inget behov av åtgärd.			
46666	37,2%	30%	30	Typ 2 = Krackelering, sprickor, sättningar lokalt på delsträckan (<1/4 av ytan).			
78908	62,8%	20%	35	Typ 3 = "Torr", Krackelering, sprickor, sättningar på större delen av delsträckan.	2 507 658 kr	1 880 744 kr	4 388 402 kr
125574	100%	100%	100	kr/meter	31,78 kr	23,83 kr	55,61 kr

***Tabell 7:3**. Standarden på beläggning hos belagd väg 2003. Enbart de Samfällda enskilda vägarna*

I **tabell 7:3** som visar standarden på beläggningen för de **samfällda enskilda vägarna** kan vi se att vi kan bedöma att det 2023 fanns cirka 12,6 mil belagd enskild väg varav 7,9 mil, 62,8 % hade den sämsta kvalitén med krackelering, sprickor och sättningar på större delen av delsträckorna. Tillkommande årskostnad för att upprätthålla standarden och kunna lägga ny beläggning vart 25:e år uppgår till 2,5 mnkr per år eller 31,78 kronor per meter. För att kunna nå de mål som hade satts upp krävdes en extra årskostnad om ytterligare 1,9 mnkr per år i 12 år. Denna extra årskostnad kan ses som en proxy[59] för den underhållsskuld som uppstått vad gäller beläggningarna före 2003.

7.4 Vägdiken belagd väg 2003

För belagd väg finns vägdiken som omfattar 121 730 meter. För att få fram längden för de vägdiken som antas vara för de enskilda vägarna minskar vi den summan proportionellt mot motsvarande siffror på väglängd mellan kommunala gator (27 704 m) och enskilda vägar med beläggning (94 026 m) samt antar att det råder samma fördelning på kvalitetsklasserna mellan kommunala gator och enskilda vägar.

I **tabell 7:4** ser vi att för vägdikena längs alla de belagda vägarna var det enbart 4,1 procent av sträckningarna där inget behov av åtgärd fanns. 37,9 procent av dikena var igenvuxna och i behov av dikesrensning[60] och 58 procent var i behov av dikning.

Standard på vägdiken BELAGD VÄG								
	meter	%	MÅL 2014	Mål 2009	Definition	kr/löpm	Årskostnad vid dikesren./dikning vart 10:e år	Extra årskostnad för att nå målen
	5000	4,1	40,0	20,0	Klass 1 = fyller funktion, inget behov av åtgärd			
	46075	37,9	40,0	35,0	Klass 2 = fyller sin funktion, igenvuxet, står ofta vatten i diket, behov av dikesrensning			
	70655	58,0	20,0	45,0	Klass 3 = fyller inte sin funktion, behov av dikning	70 kr	852 110 kr	340 844 kr
					Dikesrensning	25 kr	304 325 kr	121 730 kr
	121730	100,0	100,0	100,0				

***Tabell 7:4**. Standard på vägdiken Belagd väg 2003. Alla vägar.*

I **tabell 7:5** kan vi se att 65 % av vägdiken längs med belagda enskilda vägar inte fyller sin funktion utan är i behov av dikning. Diken vid belagd väg måste restaureras vart 10:e år. För det krävs en tillkommande årlig kostnad om 740 737 kronor. För att komma ikapp utifrån tidigare eftersläpning krävs ytterligare 296 295 kronor per år. Dessutom var 34,7 % av dikena längs med belagd väg igenvuxna med vatten i diket och därmed i behov av dikesrensning till en årlig kostnad om 301 500 kronor.

[59] Proxy betyder i vetenskapliga sammanhang att man vill mäta eller uppskatta något som inte kan mätas direkt, där man då istället mäter något annat som har en känd relation till det man egentligen ville undersöka.
[60] Med dikesrensning avses dels kantskärning, dels rensning av diken så att de får tillbaka sin ursprungliga form. Vägdiken slammar igen efter hand vilket leder till att vägkropparna vattenfylls.

Standard på vägdiken BELAGD VÄG för Samfällda Enskilda Vägar med kommunalt ansvar för väghållning						
meter	Andel	MÅL 2014	Definition	Årskostnad vid dikesren./dikning vart 10:e år	Extra årskostnad för att nå målen	Total årskostnad
0	0,0%	40	Klass 1 = fyller funktion, inget behov av åtgärd			
32605	34,7%	40	Klass 2 = fyller sin funktion, igenvuxet, står ofta vatten i diket, behov av dikesrensning			
61420	65%	20	Klass 3 = fyller inte sin funktion, behov av dikning	740 737 kr	296 295 kr	1 037 032 kr
			Dikesrensning (Underhåll Drift)	215 357 kr	86 143 kr	301 500 kr
94026	100%	100	kr/meter dikning	12,06 kr	4,82 kr	17 kr
			kr/meter dikesrensning	6,60 kr	2,64 kr	9,25 kr

***Tabell 7:5**. Standard på vägdiken Belagd väg 2003. Avser Samfällda Enskilda vägar!*

7.5 Beläggning Grusvägar 2003

För de samfällda enskilda grusvägarna i **tabell 7:6** kan vi se att 78 % har behov av nytt väggrus, mycket lös sten i ytan på vägarna eller att grus saknas. Det krävs en tillkommande årskostnad på 1,4 mnkr för att kunna byta slitlagret[61] vart 5:e år. För att komma ikapp 2003 års skuld finns en extra årskostnad på 0,4 mnkr.

Standard på beläggning hos GRUSVÄGAR enskilda samfällda vägar med kommunalt ansvar för väghållning							
meter	%	MÅL 2014	Definition	kr/löpm	Årskostnad vid nytt slitlager vart 5: eår	Extra för att nå årskostnad målen	Total årskostnad
44438	22%	80%	Typ 1 = Inget behov av nytt väggrus				
158092	78%	20%	**Typ 3 = Behov av nytt väggrus, mycket lös sten i ytan på vägen eller grus saknas**	35 kr	1 419 875 kr	425 963 kr	**1 845 838 kr**
202530	**100%**	**100%**	kr/meter beläggning grusväg		8,98 kr	2,69 kr	11,68 kr

***Tabell 7:6.** Standard på beläggningen för grusvägarna 2003.*

[61] Slitlagret bör vara omkring 5 cm tjockt. Då finns det tillräckligt mycket material när vägen ska hyvlas eller sladdas. Slitlagret får efterhand fel sammansättning genom att finmaterial dammar bort och att bilhjulen krossar de övre kornen.

7.6 Vägdiken Grusvägar 2003

I **tabell 5:7** kan vi se att grusvägarnas diken var i mycket dåligt skick 2003. Hela 82 % procent av sträckningen hade behov av att dikas om och 16 procent var igenvuxna och stod ofta med vatten i diket. Dikena måste grävas om vart 5:e år. 2,7 mnkr per år behövdes för underhållsåtgärder i form av dikning och ytterligare 1 mnkr per år för dikesrensning. **Totalt behov 3,7 mnkr per år!**

Standard på vägdiken hos GRUSVÄGAR enskilda samfällda vägar med kommunalt ansvar för väghållning						
meter	%	MÅL 2014	Definition	Årskostnad vid dikesren./dikning vart 5:e år	Extra årskostnad för att nå målen	Total Årskostnad
4483	3%	40%	Klass 1 = fyller funktion, inget behov av åtgärd			
25458	16%	40%	Klass 2 = fyller sin funktion, igenvuxet, står ofta vatten i diket, behov av dikesrensning			
131934	82%	20%	Klass 3 = fyller inte sin funktion, behov av dikning	2 266 250 kr	453 250 kr	2 719 500 kr
			Dikesrensning (underhåll drift)	809 375 kr	161 875 kr	971 250 kr
161875	100%	100%		3 075 625 kr	615 125 kr	3 690 750 kr
			kr/meter dike			23 kr

***Tabell 7:7**. Standard på vägdiken hos Grusvägar enskilda samfällda vägar med kommunalt ansvar för väghållning 2003.*

7.7 Sammanfattning årligt kostnadsbehov 2003

I **tabell 7:8** sammanfattas vad 2003 års besiktning visade för alla Leksands vägar.

2003 års Besiktning Saknade medel för ALLA VÄGAR med kommunal väghållning 2003 års priser	VIDMAKT HÅLLANDE UNDERHÅLL - TILLKOMMANDE ÅRLIGA KOSTNADER	EFTER SLÄPANDE UNDERHÅLL - TILLKOMMANDE EXTRA ÅRSKOSTNAD (under 12 ÅR för eftersläpning från före 2003)	Totalt årligt underhålls behov 2003	Årliga kostnader tillkommande behov Drift - Dikes rensning	Extra årliga kostnader eftersatt Drift Dikesrensning Nå målen (på 12 år) för eftersläpning från före 2003	Totalt årligt Drifts tillskottsbehov Dikes rensning	TOTAL TOTAL behov tillskott per år (prisnivå 2003)
Belagd väg Beläggning	*3 021 088 kr*	*2 265 816 kr*	**5 286 904 kr**				**5 286 904 kr**
Belagd väg Vägdiken	*852 110 kr*	*340 844 kr*	**1 192 954 kr**	*304 325 kr*	*121 730 kr*	**426 055 kr**	**1 619 009 kr**
Grusvägar Beläggning	*1 366 456 kr*	*409 937 kr*	**1 776 393 kr**				**1 776 393 kr**
Grusvägar Vägdiken	*2 266 250 kr*	*453 250 kr*	**2 719 500 kr**	*809 375 kr*	*161 875 kr*	**971 250 kr**	**3 690 750 kr**
ÅRLIG TOTAL	***7 505 904 kr***	***3 469 847 kr***	**10 975 751 kr**	***1 113 700 kr***	***283 605 kr***	**1 397 305 kr**	**12 373 056 kr**

***Tabell 7:8** Från Besiktningen 2003 Saknade årliga medel för alla vägar med kommunal väghållning.*

I **tabell 7:9 lyfter vi fram 2003 års brist på årligt anslag till underhållet vad gäller de samfällda enskilda vägarna. 6,9 mnkr** för vidmakthållande underhåll varje år samt extra tillkommande årlig brist för att nå underhållsmålen på 12 år, för att komma ikapp eftersläpningen från före 2003, om drygt **3 mnkr per år**. **Totalt saknas 2003 cirka 10 mnkr per år i underhållskostnader!**

LEKSANDS SAMFÄLLDA ENSKILDA VÄGAR (prisnivå 2003)	VIDMAKTHÅLLANDE UNDERHÅLL - TILLKOMMANDE ÅRLIGA KOSTNADER	EFTERSLÄPANDE UNDERHÅLL - TILLKOMMANDE EXTRA ÅRSKOSTNAD (under 12 ÅR för eftersläpning från före 2003)	Totalt årligt underhållsbehov 2003
Belagd väg Beläggning	2 507 658 kr	1 880 744 kr	4 388 402 kr
Belagd väg Vägdiken	740 737 kr	296 295 kr	1 037 032 kr
Grusvägar Beläggning	1 419 875 kr	425 963 kr	1 845 838 kr
Grusvägar Vägdiken	2 266 250 kr	453 250 kr	2 719 500 kr
ÅRLIG TOTAL	**6 934 520 kr**	**3 056 251 kr**	**9 990 772 kr**

Tabell 7:9 *Samfällda enskilda vägarna. Årligt saknade medel för tillkommande kostnader för Vidmakthållande underhåll och Eftersläpande underhåll. Ca 10 mnkr per år i 2003 års priser.*

I tabell 7:10 lyfter vi fram 2003 års brist på anslag till driften i form av Dikesrensning. Drygt **1 mnkr per år** i utebliven dikesrensning samt ett extra årligt behov i 12 år på drygt **0,25 mnkr per** år. **Totalt årligt behov av dikesrensning identifierades 2003 var 1,3 mnkr per år!** Dessa belopp används nedan i **kapitel 11**för att beräkna årligt behov av tillskott för att rensa diken.

DRIFT Dikesrensning - LEKSANDS SAMFÄLLDA ENSKILDA VÄGAR (prisnivå 2003)	Årliga kostnader behov vidmakthålla Drift Dikesrensning	Extra årliga kostnader eftersatt Drift Dikesrensning (under 12 år för eftersläpning från före 2003)	Totalt årligt behov dikesrensning
Belagd väg Vägdiken	215 357 kr	86 143 kr	301 500 kr
Grusvägar Vägdiken	809 375 kr	161 875 kr	971 250 kr
Årlig Total	1 024 732 kr	248 018 kr	**1 272 750 kr**

Tabell 7:10 *Samfällda enskilda vägarna. Årligt tillkommande kostnader för drift, dikesrensning. Ca 1,3 mnkr per år i 2003 års priser.*

Tabell 7:11 sammanfattar behoven som låg på Leksands samfällda enskilda vägar. Tabellen är även uppdaterad med de vägar som hade tillkommit 2005. Besiktningen visade att det behövdes ett **årligt tillskott med underhållskostnader på 6,9 mnkr per år** för att få ett vidmakthållande av standarden. Dessutom fanns ett behov av **ett ytterligare årligt tillskott på drygt 3 mnkr** för att kunna nå de mål kommunen hade vad gällde vägstandarden 12 år framåt i tiden. Jag kommer att använda denna extra tillkommande kostnad för att komma ikapp som en proxy[62] för den **underhållsskuld som hade skapats redan före 2003 års besiktning**. Vi kan för de samfällda vägarna se att det **saknades årligt anslag för underhållsåtgärder med nästan10 mnkr 2003**. Det saknas också årliga **anslag för Dikesrensning med 1,3 mnkr**. **Totalt saknades således budgetmedel med nästan 11,3 mnkr för de samfällda enskilda vägarna varje år redan 2003!**

Dessa belopp kommer att användas nedan i **kapitel 11** för att skatta behoven i 2023 års prisnivå.

2003 års Besiktning Saknade medel för SAMFÄLLDA ENSKILDA VÄGAR med kommunal väghållning 2003 års priser	VIDMAKT HÅLLANDE UNDERHÅLL - TILLKOMMANDE ÅRLIGA KOSTNADER	EFTER SLÄPANDE UNDERHÅLL - TILLKOMMANDE EXTRA ÅRSKOSTNAD (under 12 år, komma ikapp eftersläpning från före 2003)	Totalt årligt underhålls behov 2003	Årliga kostnader behov eftersatt Drift - Dikes rensning	Extra årliga kostnader eftersatt Drift Dikesrensning (under 12 ÅR för eftersläpning från före 2003)	Totalt årligt Drifts tillskottsbehov Dikes rensning	TOTAL TOTAL behov tillskott per år (prisnivå 2003)
Belagd väg Beläggning	*2 507 658 kr*	*1 880 744 kr*	**4 388 402 kr**				**4 388 402 kr**
Belagd väg Vägdiken	*740 737 kr*	*296 295 kr*	**1 037 032 kr**	*215 357 kr*	*86 143 kr*	**301 500 kr**	**1 338 532 kr**
Grusvägar Beläggning	*1 419 875 kr*	*425 963 kr*	**1 845 838 kr**				**1 845 838 kr**
Grusvägar Vägdiken	*2 266 250 kr*	*453 250 kr*	**2 719 500 kr**	*809 375 kr*	*161 875 kr*	**971 250 kr**	**3 690 750 kr**
ÅRLIG TOTAL	***6 934 520 kr***	***3 056 251 kr***	**9 990 772 kr**	***1 024 732 kr***	***248 018 kr***	**1 272 750 kr**	**11 263 522 kr**

Tabell 7:11 *Från Besiktningen 2003. Saknade årliga medel för de samfällda enskilda vägarna där kommunen ansvarar för väghållningen.*

[62] Proxy betyder i vetenskapliga sammanhang att man vill mäta eller uppskatta något som inte kan mätas direkt, där man då istället mäter något annat som har en känd relation till det man egentligen ville undersöka.

8. 2008 års vägutredning[63]

I utredningen hänvisas till besiktningen som gjordes 2003 och som konstaterade att drygt 63 % av vägnätet hade mycket dålig uthållighet, dvs var i akut behov av upprustningsåtgärder. ***”För att vända trenden och långsiktigt skapa bättre vägar behöver ett kontinuerligt upprustningsarbete ske.”***[64]

Utredningen presenterade tre olika förslag på alternativ. För alla tre alternativen konstaterar utredningen att det måste skjutas till pengar för underhållet, medel som inte finns budgeterade.

I **alternativ 1** föreslås **kommunen fortsatt ansvara** för väghållningen men bör då öka insatserna på de samfällda vägarna med underhåll om **minst 5 mnkr per år** för att därigenom klara nybeläggningar i tid samt genomföra förstärkning och dikning.

I **alternativ 2** föreslås att driften utförs av kommunen och att samma underhåll om **5 mnkr per år** i stället finansieras av **nybildade gemensamhetsanläggningar**. Det konstateras i utredningen att kostnaden då blir **6,25 mnkr per år** (inklusive moms) för fastigheterna. *Anm. Troligtvis gäller detta inte längre.*

I utredningens **alternativ 3** bedöms att för vägunderhållet för de samfällda enskilda vägarna saknar kommunen **6 mnkr per år** och att om det **läggs över på fastighetsägarna** får dessa en tillkommande kostnad på **7,5 mnkr per år** (inklusive moms). *Anm. Troligtvis gäller detta inte längre.*

I utredningen beskrivs inte hur de två bedömningarna om 5 respektive 6 mnkr hänger ihop med 2003 års besiktning. En jämförelse mellan olika bedömningar och beräkningar återfinns i **tabellerna 11.5 och 11.6** i **kapitel 11**.

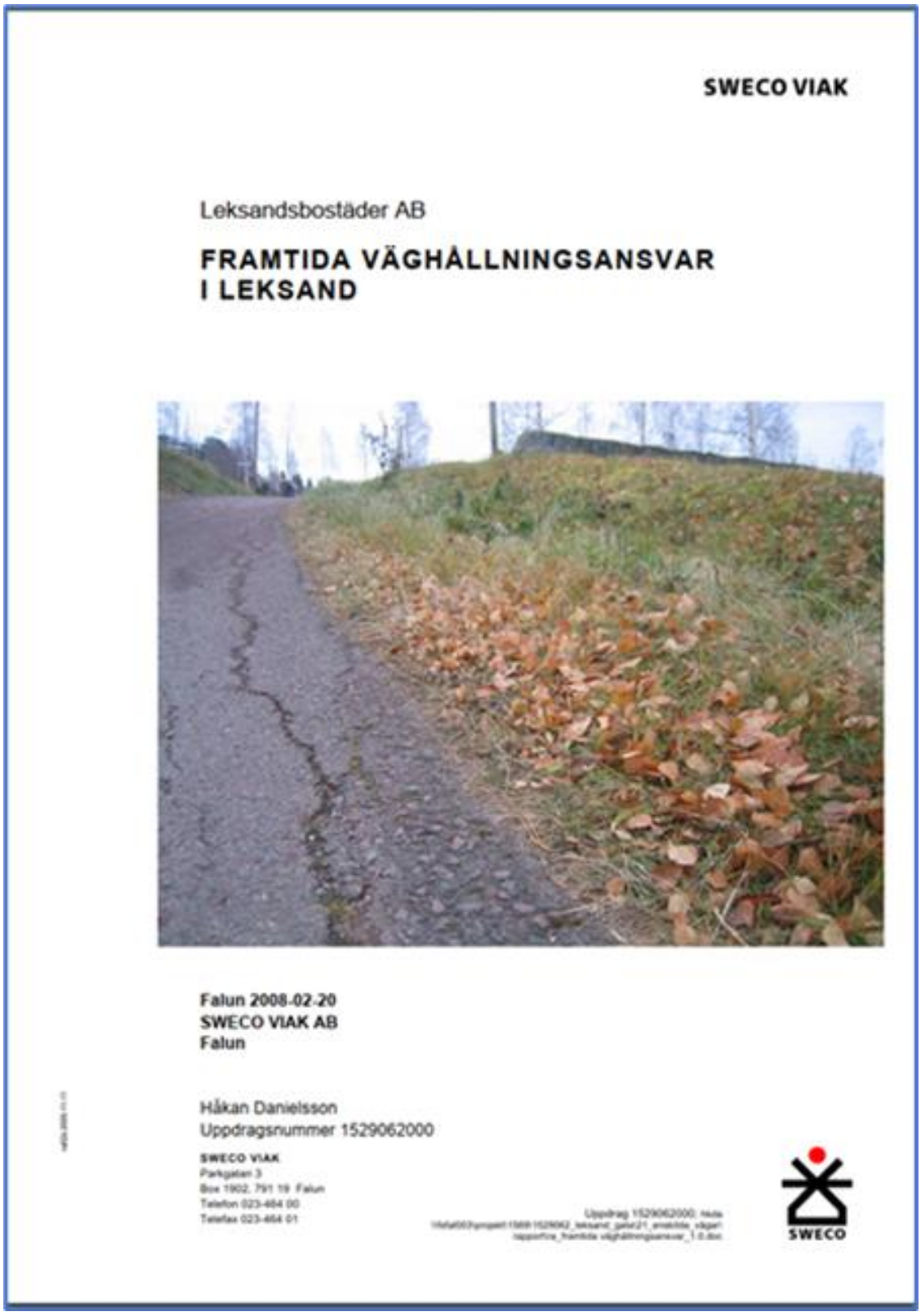
Driftskostnaderna för de samfällda enskilda vägarna där kommunen ansvarar för Väghållningen, beräknas i 2008 års utredningen uppgå till ca **6 miljoner kronor per år** ***”vilket bara hjälpligt täcker behovet av driftåtgärder”***[65].

Alternativ 3 är det alternativ i utredningen som mest motsvarar de beslut som Leksands kommuns tidigare majoritet fattade beslut om 2022. Det innebär att kommunen skall avsluta sitt ansvar för väghållningen och att kommunen i framtiden skall bekosta delar av driften (via skötselavtal eller bidrag), men att **Gemensamhetsanläggningar** skall bli fullt ekonomiskt ansvariga för väghållningen och själva ansvara för och bekosta upprustningar, ombyggnationer och reparationer (underhåll och reinvesteringar).

Utredningen föreslår att kommunen lämnar över förvaltningsansvaret till befintliga och nya samfällighetsföreningar i **”befintligt skick”[66].** Vilket innebär att det eftersläpande underhållet (underhållsskulden) inte först skall åtgärdas av den som överlämnar väghållningen (kommunen), utan i stället blir det ett krav på att åtgärda för den som tar emot väghållningen (gemensamhetsanläggningen), för att kunna bli berättigad till avtal med kommunen om bidrag eller skötsel (endast service och drift, inte underhåll).

---

[63] Danielsson Håkan (2008), Framtida väghållningsansvar i Leksand. SWECO VIAK AB
[64] Dito. Sidan 33.
[65] Dito. Sidan 2.
[66] Dito. Sidan 30.



SWECO VIAK

Leksandsbostäder AB

FRAMTIDA VÄGHÅLLNINGSANSVAR I LEKSAND

Falun 2008-02-20
SWECO VIAK AB
Falun

Håkan Danielsson
Uppdragsnummer 1529062000

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

SWECO

***Bild 8.1**. 2008-02-20 Framtida väghållningsansvar i Leksand.*

9. 2016 års bedömning[67]

2016 hade kommunen tillsatts en arbetsgrupp[68] bestående av kommuntjänstemän och konsulten från 2008 års vägutredning, för att jobba vidare med vägfrågan utifrån kommunfullmäktiges beslut. Denna grupp presenterade ett material som bland annat innehöll en bedömning av hur mycket tillkommande underhållsmedel som behövde investeras varje år för vägförstärkning och asfaltering. Bedömningen var: ***"Utifrån dagens skick på vägarna i Leksands kommun uppskattas investeringsbehovet till 5–10 miljoner kronor per år".*** **Bild 9:1**. En jämförelse mellan olika bedömningar och beräkningar återfinns i **tabellerna 11.5 och 11.6**.



Bild 9.1 *Ur "Vägar i Leksands kommun" 2016. Bedömning om behov av investeringar (underhåll) med cirka 5 – 10 miljoner kronor/år.*

[67] Leksand (2016), Vägar i Leksands kommun

[68] Gruppen var tillsatt på uppdrag av dåvarande kommunchef Göran Wigert och bestod av 3 kommuntjänstemän och den konsult som hade gjort 2008 års vägutredning.

10. Beräkningsförutsättningar 2023/2024

10.1 Index och försiktighet i analysen (reviderat)

Det index som används är Infrastrukturindex, Driftindex väghållning. Det finns dels ett Investeringsindex och dels ett Driftindex. Jag väljer att använda driftindex därför att de underhållsåtgärder som beskrivs i 2003 års besiktning och som inte blivit utförda, till stor del är sådana vars kostnadsutveckling speglas i driftindex. När underhållsskulden skall åtgärdas via renoveringar kan de delvis bli mer lika innehållet i investeringsindex som har en snabbare kostnadsutveckling än driftindex.

Årsmedeltal för driftindex är använt för perioden 2003 – 2023.[69] För 2022 och 2023 har jag använt anpassade tal för just denna analys. *Detta av försiktighetsskäl. Jag vill visa den långsiktiga trenden i analysen.*

Det finns osäkerhet kring långsiktigt genomslag för inflationschocken som driftkostnaderna drabbades av under 2022 då priserna för DoU ökade med 12,4 procent jämfört med 2021. Året före var årsförändringen 5,2 procent och för 2023, där vi nu har hela årets siffror, ökade årsgenomsnittet med 4,6 procent. Jag halverar i denna analys prisgenomslaget för 2022 till 6,2 procent och behåller uppmätt förändring för 2023. Se **tabell 10.1**.

Den här försiktighetsåtgärden innebär att skattningarna i analysen är konservativa och försiktiga.[70]

jan 1990=100	Årsmedeltal Driftindex väghållning	Förändring från föregående årsmedeltal Driftindex väghållning	Neddragen förändring 2022 utifrån försiktighets-skäl för analysen (Peo Nordlöf)	Använda årsmedeltal 2022, 2023 för denna analys (Peo Nordlöf)
2003	156,12	3%	3%	156,12
2004	159,93	2%	2%	159,93
2005	168,16	5%	5%	168,16
2006	174,45	4%	4%	174,45
2007	181,61	4%	4%	181,61
2008	195,18	7%	7%	195,18
2009	192,01	-2%	-2%	192,01
2010	196,29	2%	2%	196,29
2011	205,64	5%	5%	205,64
2012	211,94	3%	3%	211,94
2013	213,36	1%	1%	213,36
2014	214,40	0%	0%	214,40
2015	214,17	0%	0%	214,17
2016	216,92	1%	1%	216,92
2017	223,29	3%	3%	223,29
2018	232,21	4%	4%	232,21
2019	238,98	3%	3%	238,98
2020	238,78	0%	0%	238,78
2021	251,25	5%	5%	251,25
2022	282,30	12%	6%	266,78
2023	295,33	5%	5%	279,09

Tabell 10.1** Årsmedeltal Driftindex väghållning. **Använt anpassad försiktighetsprincip för 2022 och 2023 i denna analys. Ger konservativa skattningar i analysen.

[69] En skillnad mot föregående version är att det nu finns tillgång till hela 2023 års indexserie.

[70] Ett annat sätt att visa försiktighet skulle ha kunnat vara att jämföra med indexreglerade avtal där man räknar upp entreprenörers pris med något index och där det ibland förekommer att det enbart är en viss procentuell andel av kontraktssumman som ska indexregleras (exempelvis 90% eller något annat %-tal).

10.2 Statsbidrag

I samband med att kommunen övertog ansvaret för väghållningen 1972 så övertog kommunen tidigare föreningars statsbidrag från Vägverket (numera Trafikverket) för vissa av vägarna. I och med att kommunen tog över ansvaret för kostnaden för vägarna tog man också över ansvaret gentemot staten som bidragsgivare att hålla rätt standard på vägarna. Bidraget styrs av vägens funktion, längd, fast boende och att det finns ett ”allmänintresse” av vägen. Enskilda samfällda vägar som mottar bidrag skall hållas öppna för att trafikeras av allmänheten.

De bidragsberättigade vägarna omfattar en väglängd på 10,821 mil väg[71] dvs drygt en tredjedel av de samfällda enskilda vägarna får bidrag till den årliga driften. Trafikverket genomför en översyn vart femte år då samtliga vägar med statsbidrag synas och då eventuella förändringar noteras som kan föranleda ändring. Om en väghållare inte fullgör de förpliktelser som är förenade med bidraget kan det upphöra. Exempel på skäl för återförande av bidrag är: återkommande brister, större underhållsbrister och allvarliga trafiksäkerhetsbrister.

Även upprustningsbidrag kan sökas från Trafikverket och lämnas i mån av tillgång på bidragspengar och angelägenhetsgrad för det aktuella objektet. En förutsättning är att vägen redan är bidragsberättigad för driftbidrag.

Kommunen tog enligt 2008 års vägutredning emot statsbidrag från Trafikverket på 0,986 mnkr 2006[72]. Enligt annan uppgift från Leksands kommun var det 0,94424 mnkr 2006r[73]. Då uppgifterna är snarlika väljer jag att utgå från att den mer exakta siffran ligger närmast bokfört värde, dvs 0,94424 mnkr 2006.

I mina uträkningar av framtida kostnader för Drift- och underhåll har jag för jämförbarhetens skull behandlat statsbidragen som en konstant som är lika oavsett huvudmannaskap för väghållningen.

10.3 Statistik Leksands kommun

För att genomföra beräkningarna fanns behov av en del statistikuppgifter från Leksands kommun. Jag har fått en del uppgifter[74] men många grundläggande aktuella fakta saknas hos kommunen[75] och man har inte heller velat ta fram dessa. Jag har då använt uppgifter från 2008 års vägutredning eller egna bedömningar. Jag anger källa för varje beräkningspost.

10.4 Längdavstånd

Längdavstånd för enskilda vägar som kommunen sköter 2023, samt kommunala gator och GC-vägar: Kommunen uppger att det har tillkommit vissa vägar och att andra vägar har utgått men att de inte har någon längdsammanställning färskare än SWECO rapporten 2008[7677]. Jag använder den längdsammanställningen som där redovisas för kommunens senaste längdinventering som var 2005

[71] 2008-02-20 Framtida väghållningsansvar i Leksand
[72] Dito
[73] Dito.
[74] Mail 2 från Registrator Leksands kommun 1 december 2023.
[75] Leksands kommun (2023-12-01), *Beslut om delvis avslag på begäran om utlämnande av allmänna uppgifter*. Dnr 2023/1470.
[76] Mail 2 från Registrator Leksands kommun 1 december 2023. ”Sen rapporten gjordes har vissa vägar tillkommit och andra vägar utgått, men vi har ingen längdsammanställning”.
[77] 2008-02-20 Framtida väghållningsansvar i Leksand

samt 2003 års sammanställning från besiktningen. Se **tabellerna 10:2 och 10:3 samt kartorna 10:3 och 10:4.**

Alla vägar och gator i Leksand	**mil**
Allmän väg - Statliga	**32**
Kommunala gator o vägar	**7**
**** varav kommunala gator***	***4***
**** varav GC vägar***	***3***
Enskilda vägar	**185**
**** varav samfällda med kommunalt ansvar väghållning***	***33***
**** varav med enskild väghållning***	***152***

Tabell 10:2*. Alla vägar i Leksand. Källa Leksands kommun 2023.*

Bilvägar Leksand - kommunalt ansvar väghållning	**Kilometer**	**Andel**
Samfällda enskilda vägar (och gator)	**328**	**90%**
Kommunala gator (och vägar)	**37**	**10%**
Total	**365**	**100%**

Tabell 10:3 *90% av alla de bilvägar där kommunen idag har ansvar för väghållningen är samfällda enskilda vägar. Källa Leksands kommun 2023.*

Vid mätningen 2005 visade det sig att ytterligare 6800 meter enskild väg införts till kommunalt väghållningsansvar jämfört med 2003. Vi antar att dessa meter utgörs av grusväg. I **tabellerna 10:4 till 10:7** har jag delat upp längderna på olika sätt.

Förändring väglängd 2003-2005	2003	2005	Tillkommande
meter grusväg	**321300**	**328100**	**6800**

Tabell 10:4 *Förändring av väglängd mellan 2003 och 2005. Källa Vägutredningen 2008 samt egen bedömning.*

Typ av väg Leksand med kommunalt ansvar för väghållning	2003	Andel 2003	Efter 2005	Andel efter 2005
Kommunal gata	**37**	**9,6%**	**37**	**9,5%**
GC vägar	**26,4**	**6,9%**	**26,4**	**6,7%**
Samfälld Enskild väg	**321,3**	**83,5%**	**328,1**	**83,8%**
med statligt bidrag	*104,1*	*32,4%*	*108,2*	*33,0%*
utan statligt bidrag	*217,2*	*67,6%*	*219,9*	*67,0%*
TOTALT	**384,7**	**100%**	**391,5**	**100%**

***Tabell 10:5**. Uppmätta väglängder 2003 och 2005. Källa Vägutredningen 2008.*

Kommunal väghållning	2003	tillkommande från2005	2023 (kommunen saknar nya data)
belagd	188 974	0	188 974
grus	195 730	6800	202 530
tottot	**384 704**		**391 504**
Fördelat på	**2003**	**tillkommande från 2005**	**2023**
Kommunala gång- o cykelvägar	26 400	0	26 400
Kommunala gator	37 000	0	37 000
Samfällda enskilda vägar	321 304	6800	328 104
tottot	384 704		**391 504**

***Tabell 10:6.** Det kommunala ansvaret för väghållning fördelat på olika sätt 2003, tillkommande från 2005, samt 2023. Källa kommunens statistik samt egen beräkning.*

Enskilda Samfällda Vägar	meter
Belagd väg	**125574**
Grusväg	202530
TOT	**328104**

***Tabell 10:7**. Enskilda vägar fördelade på Belagd väg och Grusväg utifrån mätdata från 2003 och 2005. Källa egen beräkning utifrån data 2003 och 2005.*

10.5 Väglängder på detaljerad nivå

Fördelning av längdavstånd på en finare geografisk nivå. Jag önskade väglängder för en finare nivå, men kommunen har tagit fram väglängder enbart för ett fåtal byar[78].

[78] Djura: 5647m + 984m + 361m + 739m; Gråda :1490m; Brändan/Hedby: 1460m+630m+350m; Kanngårdarna: 1050m; Rältlindor: 1135m; Gassarvet/Tasbäck: 6156m; Hälla/Romma: 2543m

10.6 Vägar gamla Leksand, Siljansnäs och Ål

Hur de enskilda vägarna med idag kommunal väghållning fördelar sig mellan de gamla kommungränserna: Kommunen har ingen annan siffra än den som anges i SWECO rapporten 2008 och de kan ej bedöma proportionerna.[79] Jag använder SWECO rapportens proportioner som bästa antagande. Se **tabell 10:8.**

pm okt 1972 antagande 2023	km 1972	Andel	km 2023
Leksand	170	65,4%	215
Siljansnäs	40	15,4%	50
Ål (Insjön)	50	19,2%	63
Tot	260	100%	328

Tabell 10:8. *Andel av de samfällda enskilda vägarna i förhållande till kommunerna före 1974 och antagande för 2023.*

10.7 Antalet berörda fastigheter i närheten av de samfällda enskilda vägarna.

Antalet fastigheter som kan komma att tillhöra de olika GA: Kommunen hänvisar till Lantmäteriet då det är de som har förslag på områden för planerad GA[80]. Jag använder uppgiften från 2008 års vägutredning att det finns ca 5700 fastigheter i anslutning till de samfällda enskilda vägar där kommunen ansvarar för väghållningen idag. Se **tabell 10:9**. I rapporten bedöms att det finnas ca 1700 fritidshus som ligger längs med eller har behov av att använda de enskilda vägarna.

När vi i beräkningarna av nyckeltal kommer att tala om ”genomsnittlig fastighet” eller ”per meter” har vi helt enkelt dividerat en kostnad med uppgifterna i **tabell 10:9.** Det blir givetvis en förenkling som kanske inte gäller någon GA direkt, men som kan användas som jämförelsetal och närmevärde vid beräkningar.

Antal fastigheter ca
5700
Antal meter
328104
Antal km
328,104

Tabell 10:9 *Längs de 328,104 km samfällda vägarna finns ca 5700 fastigheter. Källa 2008 års rapport.*

Verkligt kostnadsbehov blir annorlunda för varje tänkt GA. Det beror på hur många fastigheter man är och hur långt vägnätet är inom GA. Det beror på vilka andelstal som fastställs i förrättningen och kan bero på hur långt man har till allmän (statlig) väg. De som har egen utfart mot allmän väg kan i kända fall få allt från 0 – 50 % andel. Det beror på vilken andel som sätts på de som inte bor i sin fastighet året runt och så vidare. Och framförallt beror det på i vilket skick som vägarna inom berört område är i och vilken ekonomisk möjlighet fastighetsägarna har att via sina privata ekonomier restaurera vägen till acceptabel vägstandard eller bygga upp en buffertfond för framtida ras och liknande.

[79] Mail 2 från Registrator Leksands kommun 1 december 2023.
[80] Dito.

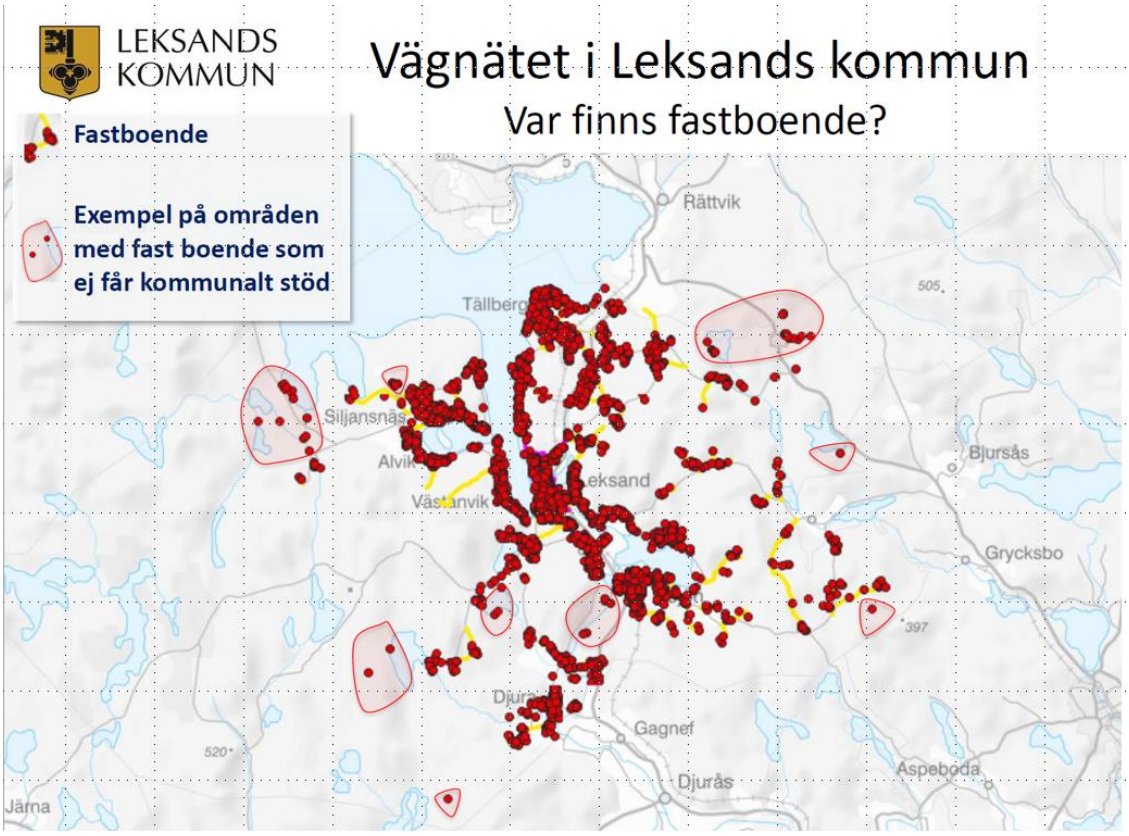
10.8 Boendekoncentration nära de 33 milen samfällda enskilda vägarna

I **kartorna 10:1 till 10:4** kan man se att 81 % av Leksingarna bor i nio tätorter[81]. Nästan alla övriga bor i mindre men täta byar i närheten av tätorterna. De kommunala gatorna och de samfällda enskilda vägarna sammanfaller väl med var det är tät bebyggelse.

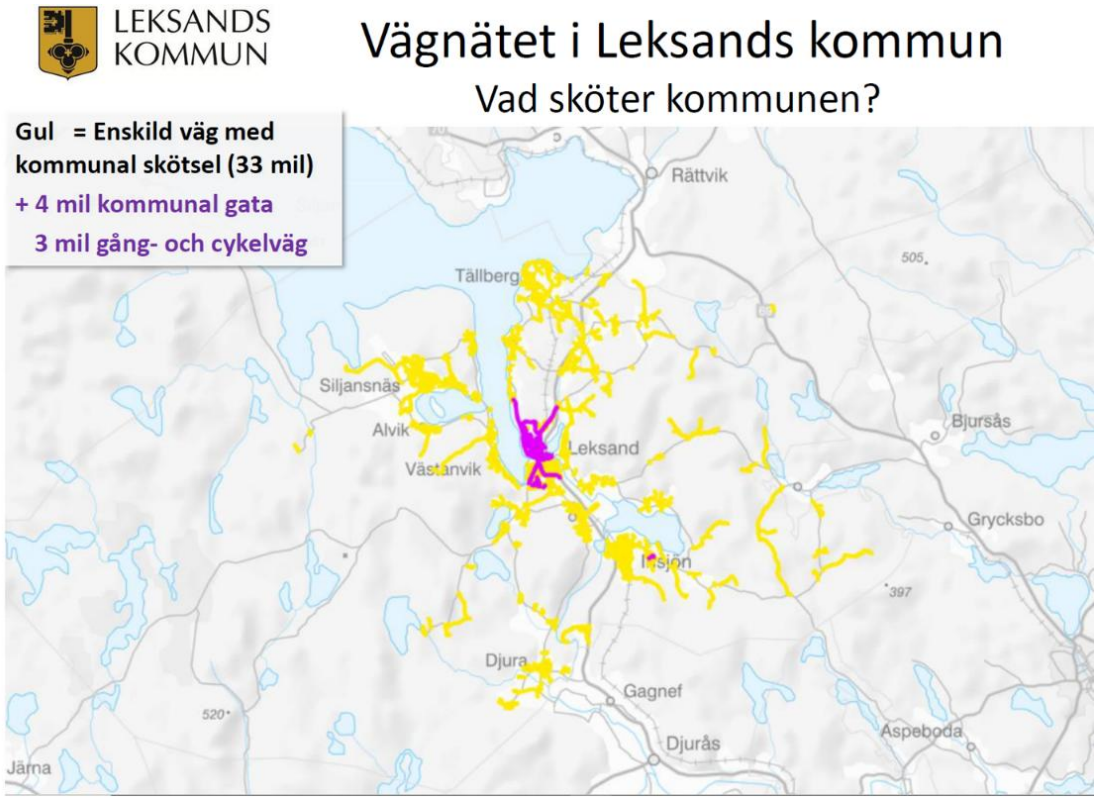


Karta 10:1. *Leksands 9 tätorter. Ca 81% av Leksandsborna bor i dessa sammanväxta byar och de allra flesta övriga bor i närliggande täta byar. Uttag Peo Nordlöf, ur Lantmäteriets geodataterminal/tätorter 2022.*

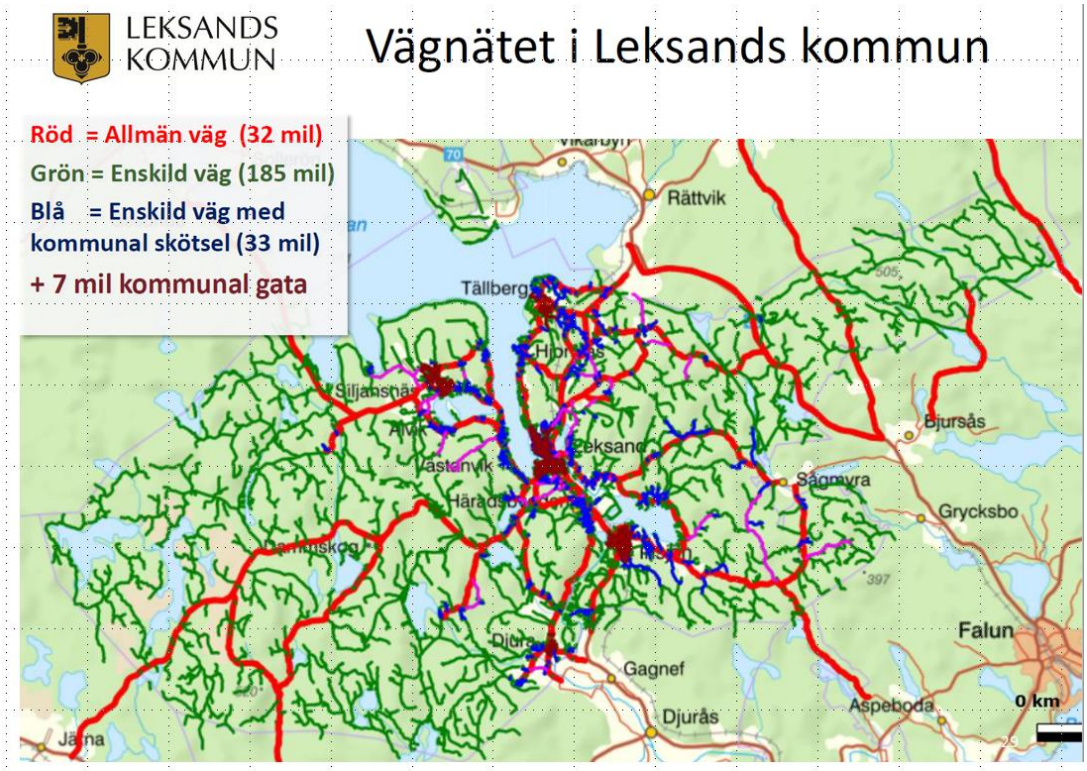
[81] Tätort = tättbebyggt område som klassas av SCB som tätort enligt deras kriterier. Leksands tätorter består av sammanväxta byar och är i storleksordning: Leksand flertalet byar, Insjön, Siljansnäs 7 byar, Tällberg-Plintsberg, Häradsbygden, Västanvik-Karlsarvet-Grytnäs, Djura, Alvik-Almo, Hjortnäs-Sunnanäng.



Karta 10:2 *De fastboende kommuninvånarna är koncentrerade till de nio tätorterna samt de tätortsnära byarna. Karta från Leksands kommuns informationsmaterial 2022.*

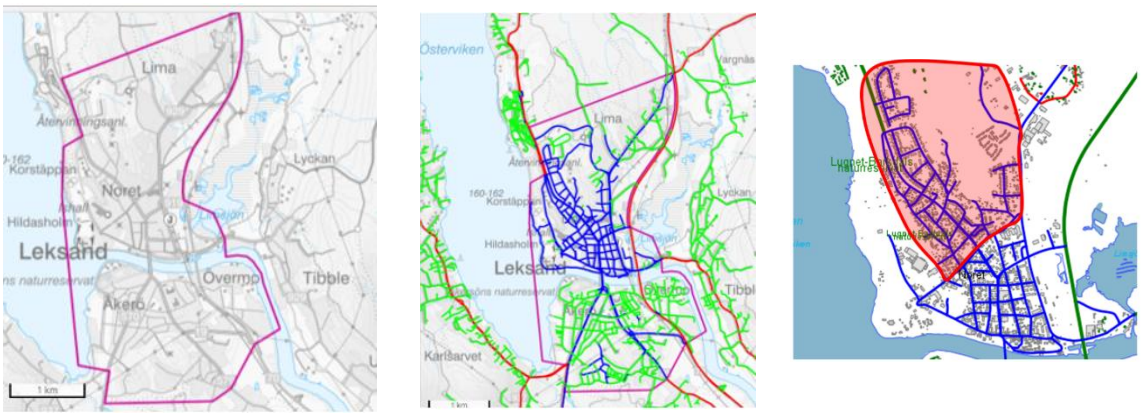


Karta 10:3. *Vad ingår i kommunens väghållning idag? Karta från Leksands kommuns informationsmaterial 2022.*



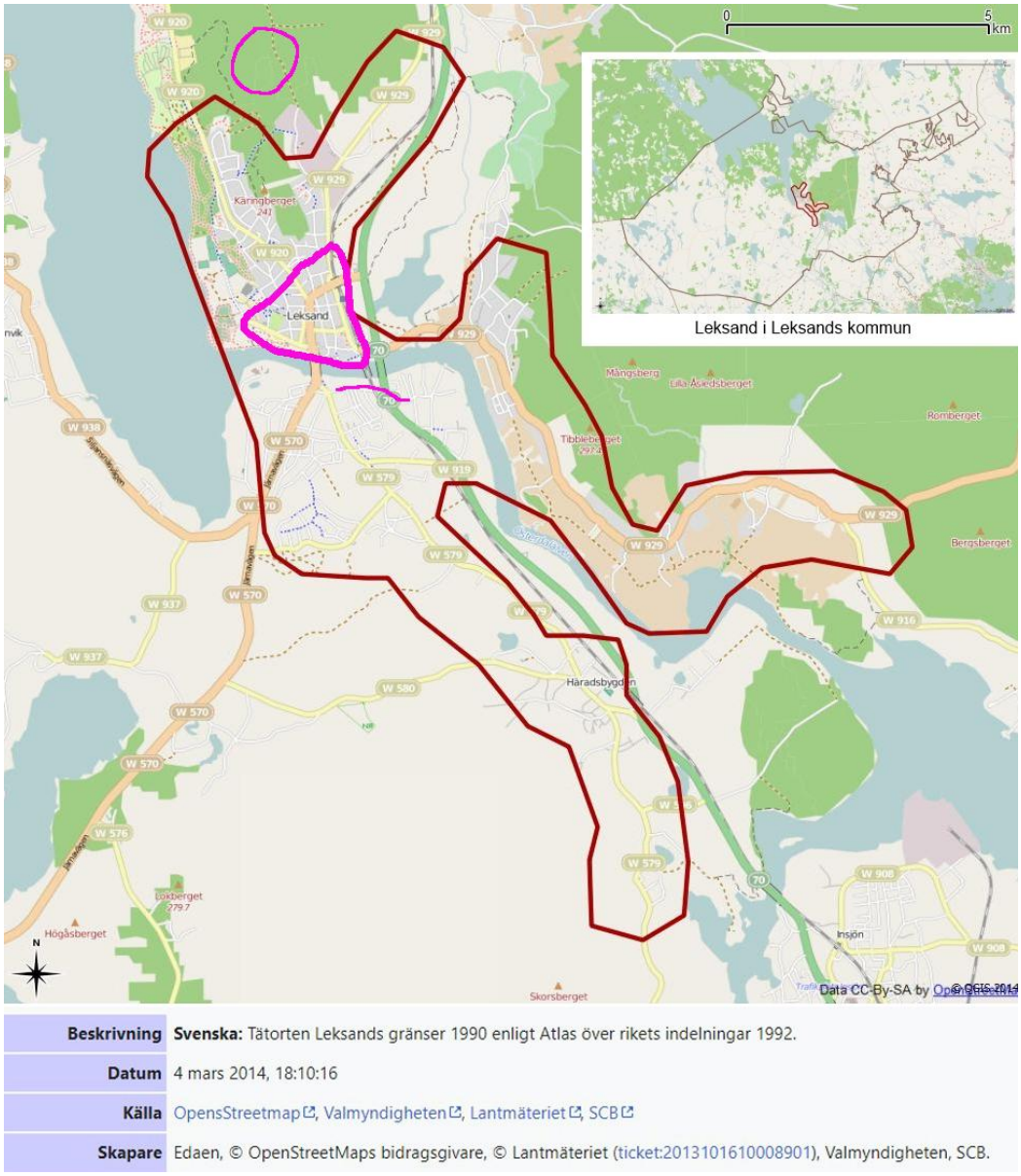
***Karta 10:4**. Allmän (statlig) väg 32 mil, Enskild väg med enskild väghållning 185 mil, Samfällda enskilda vägar med kommunalt ansvar väghållning 33 mil, kommunal gata 4 mil, kommunal GC-väg 2–3 mil. Karta från Leksands kommuns informationsmaterial 2022.*

I **kartorna 10:5 a-c,** kan vi se att det *ännu inte finns någon samordning* mellan **(a)** vad som idag är klassat som kommunalt väghållningsområde i centrala Leksand, (**b)** vad som idag är kommunala gator (blåa) och enskilda vägar (gröna) inom det kommunala väghållningsområdet och **(c)** vad som kommunstyrelsen 2017 föreslog skulle utredas för att överföras från kommunalt till enskilt huvudmannaskap (färglagt område).



***Kartor 10:5**. Karta till vänster visar vad som idag (2024) är klassat som enda kommunala väghållningsområdet i Leksand. Mittenkartan visar med blått vad som idag är kommunalt huvudmannaskap (blått) och enskilda vägar (grönt) inom det kommunala väghållningsområdet. Kartan till höger visar med rosa område vad som kommunstyrelsen 2017 beslutade skulle utredas för omvandling från kommunalt till enskilt huvudmannaskap.*

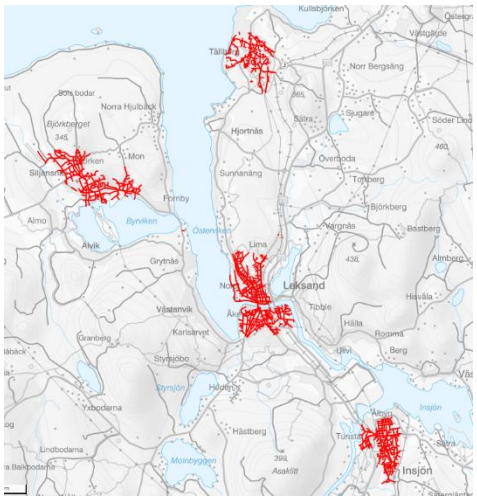
I **karta 10:6** kan vi se Leksands Tätort (inklusive Häradsbygden) utmätt med mörkrött streck. Utmätt med rosa streck är de två enda områden som enligt nuvarande styrets plan skall ha fortsatt kommunal väghållning. Det vill säga Leksands centrum mellan bron och Rättviksvägen, nybyggda Lummerhöjden norr om Leksands tätort samt cykelbanan från brofästet till Övermo. Allt som är utanför dessa rosa områden, men inom Leksands tätort är planerat att bli gemensamhetsanläggningar där de boende själva skall administrera och betala för gator och vägar utöver skatt och kommunal fastighetsavgift.



Beskrivning	**Svenska:** Tätorten Leksands gränser 1990 enligt Atlas över rikets indelningar 1992.
Datum	4 mars 2014, 18:10:16
Källa	OpensStreetmap, Valmyndigheten, Lantmäteriet, SCB
Skapare	Edaen, © OpenStreetMaps bidragsgivare, © Lantmäteriet (ticket:2013101610008901), Valmyndigheten, SCB.

***Karta 10:6**. Leksands tätort inkl. Häradsbygden, med röd gräns. **Utmätt med rosa streck är de två enda områden som planeras ha kvar kommunal väghållning**. Leksands centrum mellan bron och Rättviksvägen, nybyggda Lummerhöjden norr om Leksands tätort samt cykelbanan från brofästet till Övermo. Källa: Kartan har tillhandahållits av Per-Åke Skoog, Leksand. Tätorten Leksands gränser 1990 enligt Atlas över rikets indelningar 1992.*

I **karta 10:7** kan vi se att det inte heller finns någon samordning (idag) mellan vad som kommunen själv har beslutat utgör tättbebyggda områden i de lokala trafikföreskrifterna, och vad som planeras för enskild och kommunal väghållning (se ovan).



***Karta 10:7**. Kartan visar vilka vägar som Leksands kommun har beslutat skall utgöra tättbebyggt område enligt de lokala trafikföreskrifterna. Endast mindre delar av detta (framförallt Leksandsnoret) är idag (2024) kommunala vägar (se kartorna ovan) medan de tättbebyggda områdena Tällberg, Siljansnäs, Åkerö och Insjön är enskilda vägar.*

I **karta 10:8** är de delar av det allmänna statliga vägnätet som är *planerade för utredning vad gäller väghållarskapet*, färgade blåa och orangea visar tättbebyggda tätorter. **Relevanta frågor till både Leksands kommun och Lantmäteriet är hur de kommer att agera i dessa utredningar och hur de samordnar detta med sina planer på enskild väghållning i GA längs en del av dessa vägar??**



***Karta 10:8**. De blåa strecken på kartan visar de delar av det statliga vägnätet som är planerade för utredning vad gäller väghållarskapet. I sydväst väg 571 och 574. Insjön väg 917. I öst 932 till Björkberg. 938 från Leksand till E45 genom Karlsarvet/Västanvik/Grytnäs/Sundsnäs och hela Siljansnäs och vidare. 941 Fornby-Hjulbäck-Siljansnäs. Enligt muntlig uppgift kan det vara så att även 939 från Grytnäs via Alvik/Granberget och Almo kommer att utredas. Orange områden visar tättbebyggda tätortsområden.*

11. Beräkningar för 2023/2024

Kostnad för förebyggande underhåll och underhållsskuld har beräknats med utgångspunkt från den senaste besiktningen som genomfördes i Leksand 2003. För att få korrekta siffror hade man behövt genomföra en ny besiktning. Men då Leksands kommun inte vill genomföra en besiktning är det näst bästa man kan göra att uppdatera 2003 års besiktning. Tyvärr har databasen från 2003 förkommit hos Leksands kommun men omräkning har gjorts med hjälp av ett bevarat presentationsmaterial.

11.1 Osäkerheter om drift- och underhållskostnaderna

Självklart finns det osäkerheter kring såväl kostnaderna för drift som underhåll och underhållsskuld. Vad gäller underhållet bygger det på den senaste Besiktningen som kommunen själv genomförde 2003 och som resulterade i den ännu pågående processen med att kommunen vill lämna ifrån sig ansvaret för väghållningen av 33 mil väg i befintligt skick. Dvs 90 % av det väg- och gatunät där man haft ansvar för väghållningen ända från kommunens ombildande och sammanslagning med Insjön och Siljansnäs. Självklart hade det bästa varit en ny besiktning för att skatta kostnaderna, men det näst bästa är att räkna på den senaste besiktningen för att få en storleksordning på kostnaderna.

11.2 Driftskostnader för samfällda vägar – Behovet i 2023 års priser

Jag har beräknat driftskostnaderna på två sätt.

Alternativ A. Enligt 2008 års rapport utgör driftskostnaderna för kommunen (alltså servicekostnaderna) för de enskilda vägarna **ca 6 mnkr per år**. Från det avgick **statsbidrag på 944 000 kronor.** Omräknat till 2023 års priser och med en bedömning av statsbidragen samt en bedömning av kommunens kommande ambitionsnivå, bedömer jag **att ca 8,2 mnkr i 2023 års priser** är ett rimligt tilltaget antagande för kommunens skötsel för de GA som får avtal. För GA som själva vill sköta driften av enskilda vägar och som uppfyller uppsatta kriterier, erbjuder kommunen ett **årligt bidrag om 12 kr/m.**

Driftskostnaderna (servicekostnaderna) blir **cirka 25 kronor per meter väg** eller **1439 kronor per genomsnittlig fastighet**. Se **tabell 11:1.**

Alt A. Driftskostnader (service) samfällda enskilda vägar	2007	Bedömning i prisnivå 2023
Driftskostnader (service) enskilda vägar per år	6 000 000 kr	8 201 000 kr
kr/meter år		25,00 kr
kr/fastighet år		1 439 kr

***Tabell 11:1**. Driftskostnader. Beräknat utifrån uppgifter i 2008 års vägutredning. Används som utgångspunkt i känslighetsanalyser.*

Alternativ B. Här utgick jag istället från de uppgifter jag kunnat få ut från kommunen 2023. De angav att ”Drift och skötsel är ej specificerat till väg eller fastighet”[82]. När man räknat med overheadkostnad har det, enligt kommunen, visat på en snittkostnad på ca 32 kr/m väg. Kommunen

[82] Mail 2 från Registrator Leksands kommun 1 december 2023.

bedömer att den siffran idag är högre men uppger att man inte har någon nyare sammanställning att tillgå[83].

Jag har fått en ppt bild[84] som avser löpande priser för drift 2017 till 2021. Jag räknar upp dessa siffror till 2023 års prisnivå med driftindex. Det ger för 2023 ett behov av drift om knappt 10 mnkr per år för samfällda enskilda vägar eller 30,40 kr per meter och år. Se **Alternativ B. Tabell 11:2.**

I version 1.0 av denna rapport utgick jag från kommunens siffror. Men som påpekats är det svårt att tolka dessa och även kommunen är osäker på sina kostnader för de samfällda enskilda vägarna.

Då en uppräkning till dagens kostnad är en avvägning utifrån Indexutvecklingen (där basåret för kommunens tidigare skattningar är okänd) och vilken ambitionsnivå kommunen har haft för olika delar av kommunen och kommer att ha för att möta driftbehoven, samt framtida statsbidrag, är det genuint svårt att bedöma. **Jag utgår därför i denna rapport i känslighetsanalyser från Alternativ A vad gäller Drift/service.**

Alt B. Behov driftskostnader samfällda enskilda vägar. Ej overerhead och investering	Löpande priser drift	2023 års pris drift
år 2017 kr/meter	25 kr	31,25 kr
år 2018 kr/meter	25 kr	30,05 kr
år 2019 kr/meter	30 kr	35,03 kr
år 2020 kr/meter	21 kr	24,54 kr
år 2021 kr/meter	28 kr	31,10 kr
Driftskostnader (enskilda vägar) per år	8 465 083 kr	**9 972 744 kr**
år genomsnitt kr/meter	25,80 kr	**30,40 kr**
kr/per fastighet år	1 485 kr	**1 750 kr**

***Tabell 11:2**. Driftskostnader. Beräknat utifrån uppgifter från Leksands kommun 2023.*

Alternativ B kan kanske ses som en skattning av ***behovet* av driftskostnader**. Det kommunen erbjuder enligt sitt regelverk[85] är att **prioriteringar och skötselnivå skall bestämmas i kommunens verksamhetsplan och om det finns entreprenörer i tillräcklig omfattning**. Om statligt driftbidrag utgår för väg där kommunen utför skötsel, är det fortfarande kommunen som ska erhålla bidraget. För GA som själva vill sköta driften av enskilda vägar och som uppfyller uppsatta kriterier, erbjuder kommunen som tidigare påpekats ett **årligt bidrag om 12 kr/m.**

11.3 Drift –årligt behov av dikesrensning i 2023 års priser

Som vi såg i **kapitel 7**, **tabell 7:10** så finns det ett stort behov av **dikesrensning**. I **tabell 11:3** har vi räknat upp kostnaderna till 2023 års prisnivå och det visar sig att det finns ett årligt behov av dikesrensning på cirka **1,8 mnkr per år**. Det motsvarar cirka **6 kronor per meter samfälld** väg i Leksand **eller 321 kronor per fastighet** varje år. Under en **”renoveringsperiod”** finns behov av att ytterligare öka dikesrensningarna för att komma ikapp. Här redovisas att det för en 12-årig period skulle dikesrensningar kosta ca 2,3 mnkr per år vilket motsvara ca 7 kr per meter väg eller ca 400 kr per genomsnittlig fastighet. Fler nyckeltal för andra ”renoveringsperioder” återfinns i **kapitel 12**.

---

[83] Dito. ”Sammanställning som använts vid presentationer där driftkostnad beräknats genom sammanställning av underlag från olika interna system. Tidigare liknande sammanställningar där overheadkostnad är medräknad har visat på en snittkostnad på ca 32 kr/m väg. Idag bedöms den siffran vara högre men någon nyare sammanställning finns inte att tillgå.”
[84] Mail 2 från Registrator Leksands kommun 1 december 2023.
[85] Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar Antagna av KF 2019-06-12 § 37

Dikesrensning och dikning har ett samband dels i hur ofta de måste genomföras kopplat till varandra och dels i vilken utsträckning frånvaron av åtgärderna aggregerar till underhållsskulden genom att öka risken för skador på vägarna och behovet av ordentliga upprustningsåtgärder.

Jag har bedömt att utebliven dikning har en direkt koppling till det eftersatta underhållet samt bygger på underhållsskulden (renoveringsbehovet) och att utebliven dikesrensning även den behöver genomföras på årsbasis för att vidmakthålla standarden men att den inte på samma sätt direkt kopplar till att bygga upp underhållsskulden. Därav att jag valt att beteckna dikesrensning som en driftåtgärd. Om man gör en annan bedömning, vilket inte är uteslutet, innebär det att underhållsskulden blir ännu större än vad jag redovisar i mina beräkningar.

DIKESRENSNING DRIFT - LEKSANDS SAMFÄLLDA ENSKILDA VÄGAR (prisnivå 2023)	Årliga kostnader behov Vidmakthållande Drift Dikesrensning	Årligt behov dikesrensning under en "renoverings-period" om 12 år	Total kostnad för dikesrensning under en 12-årig "renoverings-period"
Belagd väg Vägdiken	384 983 kr	538 976 kr	6 467 709 kr
Grusvägar Vägdiken	1 446 877 kr	1 736 253 kr	20 835 033 kr
Årlig Total	**1 831 860 kr**	**2 275 229 kr**	**27 302 743 kr**
Per fastighet	**321,38 kr**	**399,16 kr**	
Per meter väg	**5,58 kr**	**6,93 kr**	

Tabell 11:3 *Årligt tillkommande kostnader för dikesrensning för vidmakthållande, 6 kronor per meter väg eller 321 kronor per genomsnittlig fastighet. Extra dikesrensning behövs under en renoveringsperiod för att ”komma ikapp”. Fler nyckeltal för andra periodindelningar finns i kapitel 12.*

11.4 Beräkning av Vidmakthållande underhåll – årligt tillkommande underhållsbehov i 2023 års prisnivå.

Med hjälp av anpassat driftindex (se **avsnitt 10.1**) räknar vi upp det årliga tillskottsbehovet av underhåll per år (se **avsnitt 7.7**) på knappt 7 mnkr 2003, till prisnivå 2023.

I **tabell 11:4a** kan vi se att det då blir **12,4 mnkr i årligt behov av underhållsåtgärder för att vidmakthålla vägstandarden**. Det gäller för de år när det inte pågår renoveringar för att komma ikapp det eftersläpande underhållet (då blir det dyrare, kommer nedan). Underhållet behöver vara i den här storleksordningen för att inte börja bygga upp en ny underhållsskuld. Det är därför det kallas för ”vidmakthållande” underhåll.

När detta skrivs är det Leksands kommun som ansvarar för Väghållningen och därmed dessa kostnader. Om privatiseringen genomförs, så att det är gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar som skall finansiera underhållet, behöver de ta ut Vägavgifter av fastighetsägarna. För att kompensera dessa **12,4 mnkr** behöver fastighetsägarna ungefär ha tillkommande bruttoinkomster (löner och pensioner) på **18,6 mnkr**.

När detta skrivs är det även så att via en dom i högsta förvaltningsdomstolen så ska inte längre vägavgifter momsbeläggas. Tidigare, och om domslutet inte kommer att hålla långsiktigt, så tillkommer dessutom 25% moms på dessa kostnader.

I tabell **11.4b** kan vi se att de 12,4 mnkr i årligt tillkommande underhåll motsvarar **37,78 kr per meter samfälld väg** och år eller **2 175 kr per genomsnittlig berörd fastighet**.

Underhåll Vidmakthållande **Årligt tillkommande underhållsbehov** för Samfällda enskilda vägar (när inte renovering pågår) + Jämförelse med tidigare bedömningar	**Skattning/ bedömning genomförd**	**Underhåll Vidmakthållande tillskottsbehov per år (olika prisnivå)**	**Underhåll Vidmakthållande tillskottsbehov per år Prisnivå 2023**	**Vidmakthållande Underhåll tillkommande behov per år motsvarar i Bruttoinkomster (löner och pensioner), ungefär**	**Kommunal skattesats**
Omräkning av 2003 års besiktning från Leksands vatten - Peo Nordlöf	**2003**	**6 934 520 kr**	**12 396 479 kr**	***18 627 317 kr***	***33,45%***
Framtida väghållningsansvar i Leksand -Sweco Låg	2007	5 000 000 kr	7 683 471 kr		
Framtida väghållningsansvar i Leksand - Sweco Hög	2007	6 000 000 kr	9 220 165 kr		
Vägar i Leksands Kommun - kommunens arbetsgrupp Låg	2016	5 000 000 kr	6 433 010 kr		
Vägar i Leksands Kommun - kommunens arbetsgrupp Hög	2016	10 000 000 kr	12 866 019 kr		

***Tabell 11:4a**. Vidmakthållande underhåll årligt tillkommande behov för samfällda enskilda vägar. 12,4 mnkr 2023 års pris. Vid privatisering genom GA krävs 18,7 mnkr i bruttoinkomster för detta. Jämförelse mot tidigare bedömningar.*

Nyckeltal Vidmakthållande underhåll **Årligt tillkommande underhållsbehov för Samfällda enskilda vägar.**	**Genomsnitt per Fastighet/ år**	**Genomsnitt per meter väg/ år**
Tillskott underhåll per år Vidmakthållande "ordinarie år" Prisnivå 2023	**2 175 kr**	**37,78 kr**

***Tabell 11:4b**. Vidmakthållande underhåll årligt tillkommande behov för samfällda enskilda vägar. Per genomsnittlig fastighet eller per meter samfälld väg.*

11.5 Vidmakthållande underhåll - Jämförelse med tidigare genomförda bedömningar

I SWECO rapporten ”Framtida väghållningsansvar i Leksand”[86] gjordes två stycken antaganden om dels 5 mnkr per år och dels om 6 mnkr per år som tillkommande kostnader för GA. När vi räknar upp bedömningarna från rapporten med index kommer vi lägre än när vi utgår från 2003 års Besiktning och dagens prisutveckling. Det framgår inte i SWECO rapporten hur bedömningarna gjordes. Se **tabell 11:4a.**

2016 presenterade en arbetsgrupp i kommunen som hade tillsatts på uppdrag av dåvarande kommunchef Göran Wigert, att ***”Utifrån dagens skick på vägarna i Leksands kommun uppskattas investeringsbehovet till 5—10 miljoner kronor per år”***[87]. Som framgår av **tabell 11:4a** ger det högre talet i spannet dvs 10 miljoner, ett snarlikt men något högre resultat gentemot bearbetningen av 2003 års besiktning med index.

11.6 Beräknad Underhållsskuld i Löpande priser + jämförelse med tidigare bedömningar

Tabell 11:5 redovisar hur det framräknade årliga behovet av vidmakthållande underhållsåtgärder 2003 på 6 934 520 kronor (från **tabell 7:9** ovan) har ackumulerats år för år i 20 år och i löpande priser nu är uppe i ett eftersläpande underhåll som inte utförts mellan 2003 till 2023 på 196 711 962 kronor.

2003 (tabell 7:9 ovan) redovisade besiktningen också att det behövdes 3 056 251 kronor per år för att komma ikapp de mål som satts upp för vägstandarden 12 år in i framtiden. Detta använder vi som proxy för skulden från före 2003 och ackumulerar denna kostnad i löpande priser åren 2003 till 2014. Det ger ett tillkommande eftersläpande underhåll på 44 421 029 kronor i löpande priser.

Total eftersläpning i löpande priser både före och efter 2003 blir då 241 132 991 kronor.

I **tabell 11:5** görs även en jämförelse mot tidigare bedömningar för åren 2003—2023 i löpande priser. För tiden före 2003 används i samtliga fall 2003 års besiktning angivna extra årskostnader som underlag. Leksands kommuns arbetsgrupps högre bedömda belopp från 2016 hamnar högre än min skattning utifrån 2003 års besiktning medan SWECO rapporten hamnar lägre.

[86] 2008-02-20 Framtida väghållningsansvar i Leksand
[87] Vägar i Leksands kommun. PDF fil.

UNDERHÅLLSSKULD för samfällda enskilda vägar. Eftersläpning - Upprustningsbehov + Jämförelse gentemot tidigare bedömningar.	**Ackumulerat** Perioden 2003 - 2023 20 år **Löpande priser**	**Ackumulerat** Eftersläpning från före 2003. Beräknat som återställande under 12 år 2003-2014 **Löpande priser.**	**Ackumulerat** Eftersläpning både före och efter 2003. **Löpande priser**
Besiktningen 2003 - Leksands vatten. -omräkning Peo Nordlöf	***196 711 962 kr***	***44 421 029 kr***	**241 132 991 kr**
Framtida väghållningsansvar i Leksand -Sweco Låg (5 mnkr 2007)	*121 924 185 kr*	*44 421 029 kr*	**166 345 214 kr**
Framtida väghållningsansvar i Leksand - Sweco Hög (6 mnkr 2007)	*146 309 022 kr*	*44 421 029 kr*	**190 730 051 kr**
Vägar i Leksands Kommun - kommunens arbetsgrupp Låg (5 mnkr 2016)	*102 081 398 kr*	*44 421 029 kr*	**146 502 427 kr**
Vägar i Leksands Kommun - kommunens arbetsgrupp Hög (10 mnkr 2016)	*204 162 796 kr*	*44 421 029 kr*	**248 583 826 kr**

Tabell 11:5 *Underhållsskuld i* ***löpande priser*** *för de samfällda enskilda vägarna. 241 mnkr i eftersläpande underhåll som ger indikation om renoveringsbehovet. Jämförelse med tidigare bedömningar.*

11.7 Beräknad Underhållsskuld i 2023 års priser + jämförelse med tidigare bedömningar

I **tabell 11**:**6** har underhållsskulden (behovet av renovering och upprustning) räknats upp till 2023 års kostnader med hjälp av anpassat driftindex väghållning (se **avsnitt 10.1** ovan).

För perioden 2003 – 2023 är den ackumulerade underhållsskulden 260 mnkr och från tiden dessförinnan 65,2 mnkr. **Total underhållsskuld på 326 mnkr på grund av långvarigt eftersläpande underhåll!** Leksands kommun har Väghållningsansvaret för denna gemensamma skuld. Läggs skulden över på **gemensamhetsanläggningar GA** så blir skulden privatiserad och hamnar på de fastighetsägare som skall ingå i GA. Fastighetsägarna får då finansiera behövliga renoveringar med sina redan skattade medel via så kallade Vägavgifter. **För att kunna kompensera sig för dessa 326 mnkr så behöver hushållens bruttoinkomster (löner + pensioner) öka med cirka 490 mnkr.**

(Genom en dom i högsta förvaltningsdomstolen kommer vägavgifter troligen att bli momsfria. Tidigare regler eller om detta inte blir verklighet, skulle innebära att ovanstående kostnader dessutom ökas med 25%.)

Det som är mycket svårbedömt är hur mycket underhåll som ändå har genomförts på de samfällda vägarna, trots att det inte varit budgeterat. Eftersom jag redan av försiktighetsskäl dragit ned använt index för 2022 och 2023 (se avsnitt 10.1 ovan) och valt att inte aggregera utebliven dikesrensning som underhåll (se avsnitt 11.2 ovan) gör jag inte några fler neddragningar.

UNDERHÅLLSSKULD för samfällda enskilda vägar. Eftersläpning - Upprustningsbehov + Jämförelse gentemot tidigare bedömningar.	**Eftersläpning Underhåll Perioden 2003 - 2023** Prisnivå 2023	**Eftersläpning Underhåll Perioden före 2003.** 12 år 2003-20014 Imputeras! Prisnivå 2023	**Underhållsskuld Renovering** Upprustningsbehov Leksands kommun Samfällda vägar Prisnivå 2023	**Motsvarar Bruttoinkomster** (löner och pensioner), ungefär	**Kommunal skattesats**
Besiktningen 2003 - Leksands vatten. -omräkning Peo Nordlöf	***260 326 062 kr***	***65 562 003 kr***	**325 888 065 kr**	***489 689 054 kr***	***33,45%***
Framtida väghållningsansvar i Leksand -Sweco Låg (5 mnkr 2007)	*161 352 886 kr*	*65 562 003 kr*	**226 914 890 kr**		
Framtida väghållningsansvar i Leksand - Sweco Hög (6 mnkr 2007)	*193 623 464 kr*	*65 562 003 kr*	**259 185 467 kr**		
Vägar i Leksands Kommun - kommunens arbetsgrupp Låg (5 mnkr 2016)	*135 093 200 kr*	*65 562 003 kr*	**200 655 203 kr**		
Vägar i Leksands Kommun - kommunens arbetsgrupp Hög (10 mnkr 2016)	*270 186 400 kr*	*65 562 003 kr*	**335 748 403 kr**		

Tabell 11:6 *Underhållsskuld i 2023 års pris för de samfällda enskilda vägarna. Underhållsskulden (behovet av renovering och upprustning) är på* ***326 mnkr****. Vid privatisering via GA skulle bruttoinkomsterna behöva öka med 490 mnkr för att kunna kompensera sig för renoveringsbehovet. Jämförelse med tidigare bedömningar. Nyckeltal för olika renoveringstakt, se* ***kapitel 12****.*

Flera bedömare upplever att kommunen framförallt har investerat i underhållet för de kommunala gatorna eftersom det på många håll längs det enskilda vägnätet faktiskt ser bedrövligt ut medan kvalitén framstår som bättre i kommunens centrum. När det gäller vägsträckor på den tredjedel av det samfällda vägnätet som har statligt driftbidrag så genomför Trafikverket vart femte år en inspektion där de kan ge förelägganden och förslag till upprustningar när vägarna inte har den kvalitet som behövs för att vara allmänt tillgänglig. Om väghållaren inte rättar sig tillräckligt efter Trafikverkets påpekanden vid inspektion kan vägen dras in som bidragsberättigad väg. Även andra orsaker kan troligtvis generera att medel tas från den normala driftbudgeten för vissa underhållsåtgärder. I samband med akuta skador har vägarna måst repareras och då återställs vägavsnitt delvis.

Vid jämförelse med ackumulering av tidigare bedömningar kan vi konstatera att denna skattning med utgångspunkt i 2003 års besiktning ligger högre än Sweco:s bedömningar 2008. Vid jämförelse med Leksands kommuns arbetsgrupp från 2016 ligger min skattning utifrån 2003 års besiktning, nära deras högre intervall, som dock ligger högre. För perioden 2003—2023 är det respektive bedömning som ligger till grund för en sammanräkning medan för perioden före 2003 använder jag besiktningen från 2003 på samtliga bedömningar.

12. Nyckeltal för Båtnadsanalyser

Nyckeltalen är utdrag och bearbetade utdrag från kapitel 11. Framtagna utifrån senaste besiktning av vägarna, för att direkt kunna användas i Båtnadsanalyser (när det inte finns nyare professionella bedömningar att luta sig mot).

12.1 Nyckeltal för behovet av årlig drift (skötsel, service)

Tabell 12:1 är ett utdrag från kapitel 11 och visar nyckeltal för den årliga driften (servicen) som kommunen tar ansvar för, idag som ansvarig för väghållningen, och om GA införs som möjlighet för avtalstecknande med kommunen. ***Obs inte tillämpbart om GA skötsel via kommunalt bidrag, då det för närvarande endast är på 12 kr metern.***

Nyckeltal årlig drift /service för Samfällda enskilda vägar. Prisnivå 2023	Per fastighet/ år	Per meter väg/ år
Via Leksands kommun vid väghållningsansvar alternativt via skötselavtal mellan GA och Leksands kommun. (Ej tillämpligt vid bidrag).	**1 439 kr**	**25,00 kr**

***Tabell 12:1. Nyckeltal** årlig drift för samfällda enskilda vägar. Prisnivå 2023.*

Tabell 12:2 visar nyckeltal för **tillkommande kostnad per år för dikesrensning**, som inte utförs i ordinarie drift/service från kommunen**. Tillämpas under ”ordinarie” år** när inte upprustningsarbete pågår. Behövs för att vidmakthålla dikena!

Nyckeltal årlig dikesrensning för samfällda enskilda vägar. Prisnivå 2023	Per fastighet/år	Per meter väg/år
Tillämpas "vanligt år" när inte renovering återställande pågår	**321,38 kr**	**5,58 kr**

***Tabell 12:2** Nyckeltal årligt behov av dikesrensning för samfällda enskilda vägar. **För ”ordinarie år”.** Prisnivå 2023.*

Tabell 12:3 visar nyckeltal för **tillkommande kostnad för årlig dikesrensning**, som inte utförs i ordinarie drift/service från kommunen. **Tillämpa under ”renoveringsår**” när man upprustar dikena till rätt standard. Välj utifrån antal år. Behövs för att komma ikapp med dikesrensningen för att inte vägarna skall skadas ytterligare, med de risker det medför!

Nyckeltal årlig dikesrensning för samfällda enskilda vägar. Prisnivå 2023 Antal "renoveringsår":	Per fastighet/år	Per meter väg/år
1	1 254,79 kr	21,80 kr
2	788,08 kr	13,69 kr
3	632,51 kr	10,99 kr
4	554,73 kr	9,64 kr
5	508,06 kr	8,83 kr
6	476,95 kr	8,29 kr
7	454,72 kr	7,90 kr
8	438,05 kr	7,61 kr
9	425,09 kr	7,38 kr
10	414,72 kr	7,20 kr
11	406,23 kr	7,06 kr
12	399,16 kr	6,93 kr
13	393,18 kr	6,83 kr
14	388,05 kr	6,74 kr
15	383,61 kr	6,66 kr
16	379,72 kr	6,60 kr
17	376,29 kr	6,54 kr
18	373,23 kr	6,48 kr
19	370,51 kr	6,44 kr
20	368,05 kr	6,39 kr

Tabell 12:3 *Nyckeltal årligt behov av dikesrensning för samfällda enskilda vägar.* ***För ”renoveringsår”.*** *Prisnivå 2023.*

12.2 Nyckeltal genomsnittligt tillkommande underhållskostnad – vidmakthållande underhåll

I **tabell 12:4** redovisas nyckeltal för det genomsnittliga behovet av tillkommande underhållskostnader per fastighet eller avstånd på väg. **Tillämpas i Båtnadsanalyser för ”ordinarie år” när inte renoveringsarbete pågår för att komma ikapp det eftersläpande underhållet**.

Nyckeltal Vidmakthållande underhåll **Årligt tillkommande underhållsbehov för Samfällda enskilda vägar.**	**Genomsnitt per Fastighet/ år**	**Genomsnitt per meter väg/ år**
Tillskott underhåll per år Vidmakthållande "ordinarie år" Prisnivå 2023	**2 175 kr**	**37,78 kr**

Tabell 12:4*. Vidmakthållande underhåll årligt tillkommande behov för samfällda enskilda vägar. Per genomsnittlig fastighet eller per meter samfälld väg****. Tillämpas ”ordinarie år”*** *när inte renovering pågår. Prisnivå 2023.*

12.3 Nyckeltal för underhållsskulden – Behov av renovering och upprustning

I **tabell 12:5** redovisas nyckeltal för underhållsskulden för att genom renovering/upprustning återställa vägarna till godtagbar standard.

Tillämpas i Båtnadsanalyser för ”renoveringsår”. Välj beroende på hur många år man använder för att återställa vägarna.

Nyckeltal för Underhållsskulden. **Behov av renovering och upprustning.** **Prisnivå 2023** **Antal "renoveringsår":**	**Per meter samfälld väg/år** (328104 meter)	**Genomsnitt per fastighet/år** (5 700 fastigheter)	*Motsvarar vid GA Bruttoinkomster (löner och pensioner) vid kommunal skattesats 33,45% , per fastighet, ungefär:*
1	**993,25 kr**	**57 173 kr**	***85 910 kr***
2	**496,62 kr**	**28 587 kr**	***42 955 kr***
3	**331,08 kr**	**19 058 kr**	***28 637 kr***
4	**248,31 kr**	**14 293 kr**	***21 478 kr***
5	**198,65 kr**	**11 435 kr**	***17 182 kr***
6	**165,54 kr**	**9 529 kr**	***14 318 kr***
7	**141,89 kr**	**8 168 kr**	***12 273 kr***
8	**124,16 kr**	**7 147 kr**	***10 739 kr***
9	**110,36 kr**	**6 353 kr**	***9 546 kr***
10	**99,32 kr**	**5 717 kr**	***8 591 kr***
11	**90,30 kr**	**5 198 kr**	***7 810 kr***
12	**82,77 kr**	**4 764 kr**	***7 159 kr***
13	**76,40 kr**	**4 398 kr**	***6 608 kr***
14	**70,95 kr**	**4 084 kr**	***6 136 kr***
15	**66,22 kr**	**3 812 kr**	***5 727 kr***
16	**62,08 kr**	**3 573 kr**	***5 369 kr***
17	**58,43 kr**	**3 363 kr**	***5 054 kr***
18	**55,18 kr**	**3 176 kr**	***4 773 kr***
19	**52,28 kr**	**3 009 kr**	***4 522 kr***
20	**49,66 kr**	**2 859 kr**	***4 296 kr***

Tabell 12:5 Genomsnittliga nyckeltal för underhållsskulden per meter samfälld väg eller genomsnitt per berörd fastighet. Används i Båtnadsanalys för det antal ”renoveringsår” som bedöms valts. Vid privatisering av underhållsskulden via GA så visar sista kolumnen ungefärliga bruttoinkomster (löner och pensioner) som behövs per fastighet och år för att finansiera vägskulden. Prisnivå 2023.

13 Båtnadsanalyser för GA – exempel

Så här gör du en enkel båtnadsanalys för din by/förrättning när du vet både antalet fastigheter och antalet meter väg:

Datum:	2024-00-00		**Mall när du vet antal meter väg och antal fastigheter.**
Analysen upprättad av:	Namn Efternamn		
Parametervärden för Leksand finns i Rapport	https://peo-nordlof.webnode.se		*Här finns mallen i excel*
2.0 "Drift- och underhållskostnader för 33 mil samfälld väg i Leksand"			*Namn på rapporten*
Prisnivå	2023		
Kommunal skattesats:	33,45%		*Används för räkna fram ungefärligt behov av bruttoinkomst*
Båtnadsanalys: *EXEMPELBY1* Huvudscenario		**Konsekvenser**	*Fyll i namn på byn/förrättningen*
Renovering/ upprustning under 5 år		**Vägavgifter vid GA ger påverkan på fastighetsvärdet. Motsvarande behov av bruttoinkomster.**	*Ju kortare renoveringsperiod ju dyrare i början. Ju längre renoveringsperiod ju mer ökar risken för stora vägskador.*
Meter väg	**5 500**		*Fyll i meterantalet väg*
Drift/Service kr/ fastighet, år	***25,00 kr***		*Från "Nyckeltal årlig drift /service för Samfällda enskilda vägar". Vill du räkna på att ni får avtal med kommunen om driften sätter du 0 kr här.*
Drift Dikesrensning kr/meter renoveringsperiod	*8,83 kr*		*Från "Nyckeltal årlig dikesrensning för samfällda enskilda vägar" Välj utifrån antalet år renovering.*
Drift Dikesrensning kr/meter	*5,58 kr*		*Från"Nyckeltal årlig dikesrensning för samfällda enskilda vägar." År när renovering inte pågår.*
Underhåll renovering kr/meter renoveringsperiod	*198,65 kr*		*Från "Nyckeltal för Underhållsskulden." Välj utifrån antalet år renovering.*
Underhåll vidmakthållande kr/meter	*37,78 kr*		*Från "Nyckeltal Vidmakthållande underhåll". År när renovering inte pågår.*
Drift o Underhåll, kr/meter, ordinarie period	**68,36 kr**		*25,00 kr + 5,98 kr + 37,78*
Drift , Underhåll, Renovering kr/meter, renoveringsperiod	**232,47**		*25,00 kr + 8,83 kr + 198,65 kr*
Analysperiod, år	**20**		*Vald analysperiod 20 år*
varav Renoveringsperiod	**5**		*Här valt 5 år med renovering, av de 20 åren*
varav Ordinarie period	**15**		*Här valt 15 år utan renovering, av de 20 åren*
Fastigheter, antal	**152**		*Fyll i antalet fastigheter*
Drift, Underhåll, Renovering kr/fastighet, renoveringsperioden	**42 059 kr**	*63 199 kr*	*(5500 meter x 232,47 kr x 5 år) / 152 fastigheter motsvarande bruttoinkomst*
Drift, Underhåll, Renovering för en fastighet under ett år under renoveringsperioden	*8 412 kr*	*12 640 kr*	*42 059 kr / 5 motsvarande bruttoinkomst*
Drift, Underhåll kr/fastighet, ordinarie perioden	**37 104 kr**	*55 753 kr*	*(5500 meter x 68,36 kr x 15 år) / 152 fastigheter*
Drift, Underhåll för en fastighet under ett år under ordinarie period	*2 474 kr*	*3 717 kr*	*37 104 kr / 15 motsvarande bruttoinkomst*
Drift, Underhåll, Renovering kr/fastighet, hela perioden	**79 162 kr**	*118 952 kr*	*442 059 kr + 37 104 kr 79 162 kr / (1-33,45%) Vägavgifter i förhållande till dina nettoinkomster och dina bruttoinkomster. Påverkar även fastighetsvärdet.*
I genomsnitt per år och fastighet	*3 958 kr*	*5 948 kr*	*Jämförelsevärde: 79 162 kr / 20 Motsvarande bruttoinkomst*
Förrättningskostnad kr/fastighet PRELIMINÄR	**4 500 kr**	*6 762 kr*	*Varierar stort, fråga din lantmätare om prognos.*
Total kr/fastighet	**83 662 kr**	*125 714 kr*	*Kostnad under 20 år per fastighet. Motsvarande bruttoinkomst.*
Total för *Exempel*	**12 716 681 kr**	*19 108 462 kr*	*Total kr/fastighet x 152 fastigheter Motsvarande bruttoinkomst*
Beskrivning båtnadseffekter = se bilaga			

Tabell 13:1*. Mall med beskrivning för att göra en båtnadsanalys när man vet antalet fastigheter och meter väg. Finns i excel på* https://peo-nordlof.webnode.se

I exemplet i **Tabell 13:1**, kan du se, att i det här exemplet rör det sig om en by med 152 fastigheter och 5 500 meter väg. Man återställer vägarna till rätt standard genom en renoveringsperiod över 5 år. För en fastighet blir det 8 412 kr i vägavgift per år vilket ungefär motsvarar en bruttoinkomst på 12 640 kronor. Efter att vägarna återställts blir det 2 474 kronor (ca 3 717) per år i vägavgift.

Så här gör du en enkel båtnadsanalys för din by/förrättning när du vet antalet fastigheter men inte antalet meter väg.

Datum:	2024-00-00		**Mall när du vet antal fastigheter.**
Analysen upprättad av:	NAMN EFTERNAMN		
Parametervärden för Leksand finns i Rapport	https://peo-nordlof.webnode.se		*Här finns mallen i excel*
2.0 "Drift- och underhållskostnader för 33 mil samfälld väg i Leksand"			*Namn på rapporten*
Prisnivå	2023		
Kommunal skattesats:	33,45%		*Används för räkna fram ungefärligt behov av bruttoinkomst*
Båtnadsanalys Exempelbyn2: Huvudscenario		**Konsekvenser**	*Fyll i namn på byn/förrättningen*
Renovering/ upprustning under 5 år		**Vägavgifter vid GA ger påverkan på fastighetsvärdet. Motsvarande behov av bruttoinkomster.**	*Ju kortare renoveringsperiod ju dyrare i början. Ju längre renoveringsperiod ju mer ökar risken för stora vägskador.*
Fastigheter, antal	**116**		*Fyll i antalet fastigheter*
Drift/Service kr/ fastighet, år	***1 439 kr***		*Från "Nyckeltal årlig drift /service för Samfällda enskilda vägar". Vill du räkna på att ni får avtal med kommunen om driften sätter du 0 kr här.*
Drift Dikesrensning kr/fastighet renoveringsperiod, år	***508 kr***		*Från "Nyckeltal årlig dikesrensning för samfällda enskilda vägar" Välj utifrån antalet år renovering.*
Drift Dikesrensning kr/fastighet, år	***321 kr***		*Från"Nyckeltal årlig dikesrensning för samfällda enskilda vägar." År när renovering inte pågår.*
Underhåll renovering kr/fastighet renoveringsperiod, år	***11 435 kr***		*Från "Nyckeltal för Underhållsskulden." Välj utifrån antalet år renovering.*
Underhåll vidmakthållande kr/fastighet, år	***2 175 kr***		*Från "Nyckeltal Vidmakthållande underhåll". År när renovering inte pågår.*
Drift o Underhåll, kr/fastighet, ordinarie period, per år	**3 935 kr**	*5 913 kr*	1439 kr + 321 kr + 2175 kr 3 935 kr/ (1 -33,45%)
Drift , Underhåll, Renovering kr/fastighet, renoveringsperiod, per år	**13 382 kr**	*20 107 kr*	1439 kr + 508 kr + 11 435 kr 13 382 kr / (1 - 33,45%)
Analysperiod, år	**20**		*Vald analysperiod 20 år*
varav Renoveringsperiod	**5**		*Här valt 5 år med renovering, av de 20 åren*
varav Ordinarie period	**15**		*Här valt 15 år utan renovering, av de 20 åren*
Drift, Underhåll, Renovering kr/fastighet för hela perioden	**125 932 kr**	***189 229 kr***	(13 382 kr x 5 år) + (3 935 kr x 15 år) 125 932 kr x (1 - 33,45%) Vägavgifter i förhållande till dina nettoinkomster och dina bruttoinkomster. Påverkar även fastighetsvärdet.
I genomsnitt per år och fastighet	***6 297 kr***	***9 461 kr***	*Jämförelsevärde: 125 932 kr / 20 år Motsvarande bruttoinkomst*
Förrättningskostnad genomsnitt kr/fastighet PRELIMINÄR	***5 000 kr***	*7 513 kr*	*Varierar stort, fråga din lantmätare om prognos.*
Total kr/fastighet	**130 932 kr**	*196 742 kr*	*Kostnad under 20 år per fastighet. Motsvarande bruttoinkomst.*
Total för Exempelbyn2	**15 188 122 kr**	*22 822 121 kr*	*Total kr/fastighet x 116 fastigheter Motsvarande bruttoinkomst*
Beskrivning båtnadseffekter = se nedan			

Tabell 13:2. *Mall med beskrivning för att göra en båtnadsanalys när man vet antalet fastigheter men inte antalet meter väg. Finns i excel på* https://peo-nordlof.webnode.se

I exemplet i **Tabell 13:2**, rör det sig om en by med 116 fastigheter. Man återställer vägarna till rätt standard genom en renoveringsperiod över 5 år. För en fastighet blir det 13 382 kr i vägavgift per år vilket ungefär motsvarar en bruttoinkomst på 20 107 kronor. Efter att vägarna återställts blir det 3 935 kronor (ca 3 717) per år i vägavgift.

Båtnads post nr	Båtnadseffekter Fastighetsägare vid införande av Gemensamhetsanläggning	Ekonomiska Effekter på kort sikt	Ekonomiska Effekter på längre sikt	Fördelning smässiga effekter	Kvantifierad i kalkylen
1	Förrättningskostnader GA	Negativt	0	Negativa	
2	Vägavgifter Vidmakthållande Underhåll och drift GA	Negativt	Negativt	Negativa	Ja
3	Vägavgifter Underhållsskuld Renovering	Negativt	Negativt	Negativa	Ja
4	Momskostnader	0	0	0	
5	Väghållningens effektivitet och rationalitet - summerat över GA	Negativt	Negativt	Negativa	
6	Försäkringseffekten	Negativt	Negativt	0	
7	Fastighetsvärdenas utveckling inom GA	Negativt	Negativt	Negativa	Indirekt
8	Indirekta effekter på hyror inom GA	Negativt	Negativt	Negativa	Indirekt
9	Administration, upphandling, juridik GA	Negativt	Negativt	Negativa	
10	Ordnad förvaltning GA	0	0	0	
11	Markintrång GA	0	0	0	
12	Framkomlighet	Negativt	Negativt	0	
13	Tillgänglighet	Negativt	Negativt	0	
14	Olyckor och skador	0	Negativt	0	
SUMMA Båtnad 1 - 14	AL 6 § *Gemensamhetsanläggning får inrättas endast om fördelarna av ekonomisk eller annan art av anläggningen överväger de kostnader och olägenheter som anläggningen medför.*	Vid en samlad bedömning av fördelar, nackdelar, olägenheter och kostnader för anläggningen, bedöms det vara uppenbart att kostnaderna, nackdelarna och olägenheterna med att inrätta gemensamhetsanläggning, överväger fördelarna. Gemensamhetsanläggning skall därför inte inrättas (6§ AL).			

Bild 13:3. *Sammanfattning av relevanta Båtnadseffekter vid förslag om inrättande av GA för samfällda vägar.*

1. Förrättningskostnader gemensamhetsanläggningar: Påverkar fastighetsägarnas ekonomi negativt utan att någon egentlig båtnad/nytta erhålls i utbyte. Fördelningsmässigt orättvist då det slår allra hårdast mot låginkomsttagare.

2. Vägavgifter Vidmakthålla gemensamhetsanläggningar: Kvantifierat och ingår i kalkylen. Utöver nuvarande kommunalskatt och fastighetsavgift, tillkommande avgifter med skattade medel i form av vägavgifter. Negativ effekt, blir stora kostnader att betala i privata vägavgifter alternativt risk att flera GA inte anser sig ha råd att finansiera underhållet i tillräcklig utsträckning så att nedbrytningen av vägarna fortsätter vilket i sin tur ökar risken för stora skador. På längre sikt är risken att man når brytpunkter där vägar är i så dåligt skick att det upplevs bli dyrare att återställa dem i acceptabel standard för att få kommunal skötsel eller kunna få statsbidrag än att själva betala för driften. Vilket på sikt kan innebära att man stänger av vägen för allmän trafik. Vägavgifterna slår allra hårdast mot de med lägre inkomster. Vägavgifterna skall betalas med redan skattade medel vilket innebär att om man kan kompensera sig, behöver man för varje 100 lapp i vägavgift, i genomsnitt öka sin bruttoinkomst (löner + pensioner) med drygt 150 kronor.[88]

3. Vägavgifter Underhållsskuld för att renovera upp vägarna igen. Kvantifierat och ingår i kalkylen. Mycket negativ effekt, det blir mycket dyrt att betala via privata vägavgifter. Kostnadsfördyringarna kommer att drabba ojämnt mellan fastighetsägarna beroende på närheten till de största underhållsskulderna samt beroende på vilket andelstal man får i ”sin” GA. Alternativt risk att flera GA inte anser sig ha råd att finansiera nödvändiga renoveringar vilket i sin tur ökar risken för stora skador. På längre sikt är risken att man når brytpunkter där vägar är i så dåligt skick att det upplevs bli dyrare att försöka återställa dem i acceptabel standard för att få kommunal skötsel eller kunna få statsbidrag, än att själva betala för driften och att stänga av vägen för allmän trafik. Vägavgifterna slår allra hårdast mot de med lägre inkomster. Vägavgifterna skall betalas med redan skattade medel vilket innebär att om man kan kompensera sig, behöver man för varje 100 lapp i vägavgift, i genomsnitt öka sin bruttoinkomst (löner + pensioner) med drygt 150 kronor.[89]

4. Momskostnader. Efter dom i högsta förvaltningsdomstolen kommer troligen ändring att komma tillstånd så att fastighetsägarna i GA ej längre skall betala 25% moms på vägavgifterna. Om detta trots allt inte kommer till stånd, blir alla vägavgifter 25% dyrare.

5. Väghållningens effektivitet och rationalitet – summerat över GA. Blir en mindre effektiv och mer orationell väghållning med 40–50 väghållare än med en större. Summerat över alla GA kommer det att bli dyrare. Skalfördelar i utförandet: Minskad samordning. Insatserna görs inte där de kanske bäst behövs för att förhindra allvarligare skador i närtid. Med många små väghållare istället för en stor kommer så kallad suboptimering[90] att ske vad gäller insatserna. När kommunens drift efterhand riskerar ersättas med andra alternativ blir det svårt att hålla effektiva maskiner med stor kapitalinsats, exempelvis sanddammsugare. Skalfördelar administration och planering: Behövs en övergripande plan för hur de långsiktiga underhållsåtgärderna skall genomföras, vilket omöjliggörs om många små planer eller brist på planer och samordning. Blir dyrare, vilket hårdast drabbar de med lägre inkomster.

6. Försäkringseffekten: Ju större organisation, ju mindre resurser måste man binda upp för oförutsedda händelser och risker. Sannolikt inträffar ett antal större skador vid en stor storm men man vet inte exakt vart det kommer att drabba. En större organisation kan hålla riskmedel uppbundna som är flexibla och kan sättas in där skadan sker. Många små risktagare måste hålla större reserver bundna totalt under lång tid eller kan sakna incitament att fondera tillräckligt med pengar när man inte kan förutse om man blir drabbad nästa år, om tjugo år eller aldrig. Om en GA

---

88 100 kr / (1-0,3345) = 150,26 kr, Leksands kommunalskattesats 2024 är 33,45 %.

89 Dito

90 Suboptimering innebär att man optimerar en uppgift ur en aspekt (sin egen GA) men att denna lösning är icke-optimal sett ur ett helhetsperspektiv (summan av mångas optimering blir dyrare än om optimeringen skett ur ett helhetsperspektiv).

binder större resurser blir kapitalet dåligt nyttjat för den lilla föreningen och binder man inte tillräckliga resurser ökar risken för stora framtida kostnadschocker. Minskad riskspridning och till ekonomisk skada för fastighetsägarna.

7. Fastighetsvärdenas utveckling inom GA. Fastighetsvärdena kommer att sjunka på grund av ökade omkostnader i form av vägavgifter. Vid fastighetsvärdering utgår man från (i) aktuell marknad, (ii) fastighetens läge, (iii) fastighetens storlek och skick samt (iv) fastighetens driftskostnad. Vägavgifterna blir en del av driftskostnaderna, vilka tydligt kommer att påverka fastighetens andrahandsvärde negativt. Vid höga vägavgifter får man ”ceteris paribus” (allt annat lika) alltså tydligt och direkt sänkta fastighetsvärden. Attraktionskraften att bosätta sig i byarna och flertalet tätorter minskar relativt ett fåtal områden med kommunala gator. Attraktionskraften för hela Leksands kommun riskerar att påverkas negativt. Om inte fastighetsägarna mäktar med att färdigställa anläggningen genom att finansiera upprustningsbehovet via vägavgifter, kommer området att förfalla och områdets attraktivitet minska, vilket även i detta fall leder till att fastighetsvärdena minskar.

8. Indirekta effekter på hyror inom GA. Indirekta ekonomiska effekter för de som hyr bostäder och lokaler inom område med gemensamhetsanläggning. För de som hyr bostäder eller lokaler inom ett GA område så kommer fastighetsägarnas ökade vägkostnader att både på kort och lång sikt att hamna på de som hyr. För de som hur lokaler för kommersiell verksamhet blir det inledningsvis en snedfördelning gentemot de som har lokaler vid kommunala gator, vilket riskerar att snabba på centraliseringen av alla verksamheter.

9. Administration, upphandling, juridik: Blir en ökad administrativ börda och otydlighet i ansvarsfördelning och rättigheter för fastighetsägarna. För GA kan det bli en kombination av att köpa tjänster och att sköta delar av detta som fritidsarbete. Kostar pengar och fritid för fastighetsägarna. Blir svårt bemanna styrelser med kompetenta ledamöter som är villiga att ta på sig det stora ansvaret för vägarnas skötsel. Ökad risk för missade bidragsansökningar och liknande om arbetet inte utförs professionellt. Riskerar att dra upp vägavgifterna ytterligare när man vill köpa in tjänsterna vilket hårdast drabbar de med lägre inkomster.

10. Ordnad förvaltning genom Gemensamhetsanläggning: Eftersom det finns en ordnad förvaltning, varav den nuvarande gällt sedan 1973/1974 finns ingen Båtnadseffekt av att nu inrätta gemensamhetsanläggning. Det beslut som tagits i Leksands kommunfullmäktige om att nuvarande förvaltning skall upphöra 1 juni 2025 är ifrågasatt av majoriteten i kommunfullmäktige 2024. Nuvarande förvaltning upphör troligast som tidigast 1 juni 2030 och innan dess är det troligen så att kommunalt huvudmannaskap införs i enlighet med Plan- och Bygglagen. LM bör därför avbryta förrättning, alternativt avvakta den politiska processen och inte uppträda som part i en pågående kommunpolitisk process.

Handlar här inte om nybyggda områden utan om väl etablerade tättbebyggda byar och tätorter. Fastighetsägarnas behov av väg är löst sedan flera hundra år. Vägarna avstyckades och blev samfällda tidigt 1800-tal och utgör egna fastigheter enligt gällande fastighetsindelning. Flertalet vägar är detaljplanerade enligt Byggnadsplan. Vägarna har haft olika förvaltningsformer under mycket lång tid, varför det av hävd finns ordnad förvaltning. **Finns inget mervärde eller indirekt ökning av värde för fastighetsägarna av att bilda Gemensamhetsanläggningar.**

11. Markintrång klaras ut genom Gemensamhetsanläggning: Kommunen har anfört att man inte har laglig rätt att genomföra åtgärder på de samfällda enskilda vägarna. Det är tveksamt eftersom man uppenbarligen har genomfört åtgärder under 50 år. En gemensamhetsanläggning bildad utifrån Anläggningslagen kan ha viss laglig rådighet gentemot fastigheter inom sitt område men det har även

en kommun som har huvudmannaskap för allmänt område enligt Plan- och Bygglagen. Vägarna är redan avstyckade och samfällda (gemensamma) och utgör det som motsvarar egna fastigheter. Vid ändringar bör detta regleras på ett rättssäkert sätt. Oklar eller tveksam båtnadseffekt utifrån de förrättningar som nu genomförs för att ändra förvaltningen.

12. Framkomlighet: Berörda vägar är en del av ett sammanhållet trafiksystem i tättbebyggt område. Framkomligheten i trafiken minskar när det gemensamma gatu- och vägsystemet inom relativt tättbebyggda byar och tätorter styckas upp i små GA och det skapas förväntningar på att man inte ska köra igenom andras GA. Om de med egen utfart mot statlig allmän väg inte får andelstal i GA har de inte längre någon rättighet att köra på gator och vägar i GA. Alltså stor risk att det skapas incitament att underutnyttja vägar där man inledningsvis inte känner sig välkommen eftersom någon annan GA betalar. På längre sikt finns en stor risk att man inte heller formellt är välkommen, därför att de boende inte längre får bidrag eller skötsel och därför inte har råd eller incitament att hålla vägen öppen för andra och därför sätter upp förbudsskyltar och bommar mot obehörig trafik. Minskad framkomlighet gör resorna mindre effektiva med längre körsträckor när man åker runt andras områden. Många av näringslivets transporter behöver tillgång till våra samfällda vägar. När det är underhållsskulder *både* på de statliga vägarna och de samfällda vägarna minskar framkomligheten och transportsystemets kapacitet. Underhållsskulden på Sveriges infrastruktur orsakar onödiga kostnader och urgröper företagens konkurrenskraft. (Se exempelvis Svenskt Näringsliv 2023).

13. Tillgängligheten: Berörda vägar är en del av ett sammanhållet trafiksystem i tättbebyggt område. God tillgänglighet handlar om att enkelt och lätt kunna nå ett rikt utbud av målpunkter. Tillgängligheten till resmål minskar när det gemensamma gatu- och vägsystemet inom relativt tättbebyggda byar och tätorter styckas upp i små GA och det skapas förväntningar för att man inte ska köra in i eller igenom andras GA. På längre sikt finns en stor risk att besökare inte heller formellt är välkomna, därför att de boende inte längre får bidrag eller skötsel och därför inte har råd eller incitament att hålla vägen öppen för andra och därför sätter upp förbudsskyltar och bommar mot obehörig trafik. Efterhand som förbudsskyltar åker upp och parkeringsmöjligheter förhindras kommer Siljans området och Leksands byar inte att kännas lika tillgängliga och välkomnande som tidigare för bad, fiske, naturupplevelser, vandring, skidor etcetera. Det här riskerar att skada besöksnäringen och hotar på sikt Leksands och fastigheternas attraktivitet och attraktionskraft. Det är ju inte bara Leksands centrum som besökare vill nå. Många av näringslivets transporter behöver tillgång till våra samfällda vägar. När det är underhållsskulder *både* på de statliga vägarna och de samfällda vägarna minskar tillgängligheten. Underhållsskulden på Sveriges infrastruktur orsakar onödiga kostnader och urgröper företagens konkurrenskraft. (Se exempelvis Svenskt Näringsliv 2023).

14. Olyckor och skador för trafikanter och transportörer: Undermåligt skött underhåll ökar risken för både materiella skador på fordon och personolyckor. Oavsett förvaltningsform måste underhållet förbättras för att minska dessa risker. Uppenbar risk att fastighetsägare i en del GA om de får det fulla ansvaret att själva via sina privata budgetar finansiera, inte har möjlighet att satsa tillräckliga resurser vilket på sikt ökar risken för ytterligare försämring av vägstandarden, som i sin tur ökar riskerna för skador på fordon och personolyckor. Jämför även med punkt 6. Försäkringseffekten.

14. Kommunekonomisk Kostnadsbåtnadsanalys (KBA)

I detta kapitel går vi först igenom några grundläggande begrepp (**14.1**). Därefter en Kommunekonomisk Kostnadsbåtnadskalkyl **(14.2)** som innehåller beräknade effekter, därefter en fullständig Kostnadsbåtnadsanalys (**14.3**) som även innehåller **bedömda och beskrivna** ekonomiska båtnadseffekter. Slutligen en Samlad bedömning av Kostnadsbåtnadsanalysen (KBA), (**14.4**).

14.1 Några grundläggande begrepp

Kommunekonomisk analys, *eng. municipality economic analysis*: En analys av hur en kommuns hela ekonomi påverkas av en åtgärd. Avser alla individer, företag och organisationer inom en kommun. Jämför med ”samhällsekonomisk analys” som istället avser hela Sverige eller globalt.

Kostnadsbåtnadsanalys (KBA), *eng. Cost-Benefit Analysis (CBA)*: Jämför med det utanför fastighetsekonomin mer vanliga benämningen ”nyttokostnadsanalys” eller ”kostnadsnyttoanalys”.

Båtnad, *eng. benefit:* Är ett äldre ord för de utanför fastighetsekonomin mer vanliga begreppen nytta, fördel, vinst eller gagn. Båtnad är ett prissatt eller beskrivet resultat av en effekt som utgör en nytta, fördel eller vinst av en åtgärd som är till gagn eller båtnad för någon och är den behovstillfredsställelse eller välfärdsförändring som individer och näringsliv får om en åtgärd genomförs.

Båtnadseffekt: Nytta[91] eller Onytta[92] som skapas om **Utredningsalternativet** genomförs, i jämförelse mot **Jämförelsealternativet**.

Jämförelsealternativ: Det alternativ som vi jämför mot. Utgår i grunden från dagens situation där kommunen ansvarar för väghållningen[93] av 33 mil samfällda enskilda vägar samt 4 mil kommunala gator och 2 mil gång- och cykelvägar. För jämförelsens skull förutsätts i analysen att kommunen fullt ut tar ansvar för de från 2003 beräknade kostnaderna för så kallat Vidmakthållande Underhåll samt börjar renovera vägar och gator utifrån beräknad Underhållsskuld. Har här valt enligt en 8 årig jämnt fördelad plan.

Utredningsalternativ: Är det genomförandealternativ vi jämför gentemot jämförelsealternativet. Utgår från att kommunstyret helt lyckats genomföra sin plan att 33 mil samfällda enskilda vägar och gator ingår i gemensamhetsanläggningar (GA) som får det fulla ansvaret för väghållningen med inledande avtal om skötsel från Leksands kommun vad gäller driften. För jämförelsens skull förutsätts i beräkningen att GA tar fullt ut ansvar för de från 2003 beräknade kostnaderna för så kallat Vidmakthållande Underhåll samt också börjar renovera vägar och gator utifrån beräknad Underhållsskuld enligt en 8 årig jämnt fördelad plan. I en av känslighetsanalyserna samt i den beskrivande analytiska texten kan vi se vad som händer när vi släpper på det antagandet.

14.2 Kommunekonomisk kostnadsbåtnadskalkyl – för 33 mil samfällda enskilda gator och vägar i Leksand.

Huvudkalkylen utgår från ett 20 årigt scenario där vi genomför renoveringar under 8 år för att rusta upp vägar och gator. Kalkylen omfattar totalt kostnadsbehov vad gäller Drift- och Underhåll (DoU)

---

[91] **Nytta** är ett prissatt eller beskrivet resultat av en effekt som utgör en fördel eller vinst av en åtgärd som är till gagn eller båtnad för någon.
[92] **Onytta** är en nackdel av en åtgärd.
[93] Oavsett om det sker genom den ordning som råder idag enligt 1972 års beslut eller genom att kommunen tar över huvudmannaskapet eller någon mix av detta.

som inte utförs idag, men där Leksands kommun ansvarar för att utföra väghållningsansvaret. Detta är alltså nytillkommande kostnader för fastighetsägarna vid inrättande av GA, som får betalas via skattade medel i vägavgifter.

I en **känslighetsanalys 1**, med samma indelning inkluderar vi även Drift/Service och ser vad fastighetsägarna får totalt ansvar för om GA inrättas, dvs här är inte några eventuella skötselavtal från kommunen medtagna.

I en **känslighetsanalys 2,** har vi utgått från att fastighetsägarna inte ser möjligheter att återställa vägarnas standard under en kortare period, utan att man reparerar efterhand som skadorna blir stora, så att det kommer att ta hela 20 år innan standarden är återställd. Vägavgifterna per år blir då förstås lägre, men det innebär också en *kraftigt ökad risk för vägras och bortspolade vägar under perioden. Även risk att förlora drift/service avtal samt statsbidrag p.g.a. underkänd vägstandard.*

Meter samfälld enskild väg	328 104
Fastigheter, antal	5 700
Fasta priser, prisnivå	2 023
Analysperiod, år	20
Varav renoveringar DoU, år	8
Varav vidmakthållande DoU, år	12
Kommunal skattesats:	33,45%

***Tabell 14:1**. Beräkningsförutsättningar för Huvudkalkylen och känslighetsanalys 1.*

I **tabellerna 14.2 a-b,** ser vi **huvudkalkylen** med en 20 årig analysperiod där vi antar att vi skall återställa alla vägar i skick under en åtta år lång renoveringsperiod, för att därefter vidmakthålla Drift- och under håll så att de inte förfaller igen. Under renoveringsperioden kommer det att kosta 326 mnkr i underhåll/renovering och totalt 346 mnkr under perioden. Det blir nästan 61 tusen kronor per genomsnittlig fastighet i vägavgifter netto (vilket motsvarar ca 91 tusen kronor i behov av bruttoinkomster). Per år vid en åttaårig renoveringsperiod blir det per fastighet ca 7,5 tusen kronor netto (11,4 tusen kronor i bruttoinkomster). Efter renoveringsperioden sjunker behovet av vägavgifter till ca 2,5 tusen kronor netto (3,8 tusen kronor i bruttoinkomst) per genomsnittlig fastighet och år. Totalt under 20 års perioden kommer vägavgifterna (eller behovet av vägavgifter) att uppgå till drygt 91 tusen kronor för en genomsnittlig fastighet (motsvarar bruttoinkomster på ca 136 tusen kronor). Eftersom vägavgifter ingår i fastigheternas driftskostnader, kommer detta att påverka fastigheternas värdering. I snitt blir det vägavgifter på 4 532 kronor per år netto för en genomsnittlig fastighet (motsvarar bruttoinkomster på ca 6 809 kronor).

För att åtgärda **Underhållsskulden** (det eftersläpande underhållet) krävs 326 mnkr (ca 490 mnkr i ökade bruttoinkomster vid GA). Vägnätet måste alltså renoveras och återställas till rätt funktion och standard. Om vi väljer att **under 8 år renovera bort den uppbyggda underhållsskulden** samt även **rustar upp dikena** så att vi får en godtagbar standard, så motsvarar kostnaden, **om vägskulden privatiserats via GA**, 7 585 kronor per genomsnittlig fastighet och år i **vägavgifter**. Det motsvarar ett behov av tillkommande bruttoinkomster på cirka 11 397 kronor per år.

För att **Vidmakthålla**[94] DoU för de samfällda vägarna behövs i 2023 års priser utifrån 2003 års besiktning, för varje år när inte renoveringar pågår, 14,2 mnkr tillföras. Om detta läggs ut på närboende fastighetsägare genom GA ska de betala med sina redan skattade medel utan att få någon kompensation på kommunalskatt eller kommunala fastighetsavgifter. Det blir en slumpvis fördelning av kostnader som till stor del beror på om man har tur eller otur vad gäller närliggande vägars standard. För att kompensera sig för de 14,2 mnkr skulle de behöva öka sina bruttoinkomster med 21,4 mnkr[95]! För en genomsnittlig fastighet blir det årliga vägavgifter under ordinarie år på 2 496 kronor vilket motsvarar ett behov av tillkommande bruttoinkomster på cirka 3 751 kronor per år.

KBA LEKSAND 20 ÅR för Tillkommande DoU för Samfällda vägar Renovering/ upprustningsplaner genomförs under 8 år			Renoverings-perioden år 1-8	Övrig period år 9-20	Analysperioden totalt	
	Per meter/ ett år	Alla vägar/ meter/ ett år	8	12	20	
Drift/Service som idag, ej tillkommande	*0 kr*	*0 kr*	*0 kr*	*0 kr*	*0 kr*	
Tillkommande Drift Dikesrensning (per 8 år)	*7,61 kr*	*2 496 913 kr*	*19 975 303 kr*		*19 975 303 kr*	*30 015 481 kr*
Tillkommande Drift Dikesrensning	*5,58 kr*	*1 831 860 kr*		*21 982 320 kr*	*21 982 320 kr*	*33 031 285 kr*
Underhåll - Renovering (per 8 år)	*124,16 kr*	*40 736 008 kr*	*325 888 065 kr*		*325 888 065 kr*	*489 689 054 kr*
Underhåll - vidmakthållande	*37,78 kr*	*12 396 479 kr*		*148 757 750 kr*	*148 757 750 kr*	*223 527 798 kr*
Summa: Drift , Underhåll, Renovering , under renoveringsperiod	131,77 kr	*43 232 921 kr*	345 863 368 kr		345 863 368 kr	*519 704 535 kr*
Summa: Drift o Underhåll, kr/meter, under ordinarie period	43,37 kr	*14 228 339 kr*		170 740 070 kr	170 740 070 kr	*256 559 083 kr*
Totalt Drift, Underhåll o Renovering under hela analysperioden:					516 603 438 kr	*776 263 619 kr*
Fördelat per genomsnittlig fastighet:			60 678 kr	29 954 kr	90 632 kr	*136 187 kr*
			91 176 kr	*45 010 kr*	*136 187 kr*	

KBA LEKSAND 20 ÅR för Tillkommande DoU för Samfällda vägar	Per år och genomsnittlig fastighet under år 1-8	Per år och genomsnittlig fastighet under år 9-20	*Genomsnitt per år och fastighet hela perioden*	
Antal år	8	12	*20*	
Drift/Service som idag, ej tillkommande	0 kr	0 kr	*0 kr*	
Tillkommande Drift Dikesrensning (per 8 år)	438 kr		*175 kr*	*263 kr*
Tillkommande Drift Dikesrensning		321 kr	*193 kr*	*290 kr*
Underhåll - Renovering (per 8 år)	7 147 kr		*2 859 kr*	*4 296 kr*
Underhåll - vidmakthållande		2 175 kr	*1 305 kr*	*1 961 kr*
Summa: Drift , Underhåll, Renovering , under renoveringsperiod	7 585 kr		*3 034 kr*	*4 559 kr*
Summa: Drift o Underhåll, kr/meter, under ordinarie period		2 496 kr	*1 498 kr*	*2 251 kr*
Totalt Drift, Underhåll o Renovering under hela analysperioden:			*4 532 kr*	*6 809 kr*
	11 397 kr	*3 751 kr*	*6 809 kr*	

Tabell 14.2.a-b. Huvudkalkyl. *Kalkyl och fördelningsanalys om kostnadsbehov per år för 33 mil samfällda vägar, 2023 års pris. Jämförelse mellan kommunalt ansvar och privat GA ansvar för Väghållning med renoveringar under 8 år under en 20 årig analysperiod.*

[94] Se till att inte underhållsskulden byggs på

[95] 14,2 mnkr / (1 – 33,45%) = 21,4 mnkr

I **tabell 14.3. a-b,** sammanfattar vi **Huvudkalkylen** vilket även får bli en sammanfattning av **Utredningsalternativet** om GA införs för alla 33 milen samfällda vägar.

1. Sammanfattning Vägavgifter vid GA för alla Samfällda vägar	**Vägavgifter totalt under en renoveringsperiod**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*	**Vägavgifter under *ett* av åren där renovering pågår (här 1:8)**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*	**Vägavgifter *per år och genomsnittlig fastighet* under renoveringsperiod (här 1:8)**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*
Underhåll; återställa underhållsskulden/ renovera	**325 888 065 kr**	*489 689 054 kr*	**40 736 008 kr**	*61 211 132 kr*	**7 147 kr**	*10 739 kr*
Extra Drift; återställa dikena	**19 975 303 kr**	*30 015 481 kr*	**2 496 913 kr**	*3 751 935 kr*	**438 kr**	*658 kr*
DoU; återställa, renovera	**345 863 368 kr**	*519 704 535 kr*	**43 232 921 kr**	*64 963 067 kr*	**7 585 kr**	*11 397 kr*

2. Sammanfattning Vägavgifter vid GA för alla Samfällda vägar	**Vägavgifter under *ett år* när renovering *inte* pågår**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*	**Vägavgifter *per år och fastighet* när renovering *inte* pågår**	*Motsvarar bruttoinkomst ca*
Underhåll; Vidmakthålla	**12 396 479 kr**	*18 627 317 kr*	**2 175 kr**	*3 268 kr*
Extra Drift; vidmakthålla dikena	**1 831 860 kr**	*2 752 607 kr*	**321 kr**	*483 kr*
Vidmakthållande Drift och Underhåll	**14 228 339 kr**	*21 379 924 kr*	**2 496 kr**	*3 751 kr*

Tabell 14.3.a-b. Sammanfattning Huvudkalkyl. *Utredningsalternativ om GA införs för alla 33 mil samfällda vägar, 2023 års pris. Jämförelse mellan kommunalt ansvar och privat GA ansvar för Väghållning med renoveringar under 8 å. Extra tillkommande kostnader för fastighetsägare per år och genomsnittlig fastighet.*

I **tabellerna 14.4 a-b,** ser vi **känslighetsanalys 1.** Här får GA även finansiera ordinarie drift/service, alltså inga ”skötselavtal” med kommunen. Under renoveringsperioden kommer det nu att kosta 411,5 mnkr under perioden. Det blir drygt 72 tusen kronor per genomsnittlig fastighet i vägavgifter netto (vilket motsvarar ca 108 tusen kronor i behov av bruttoinkomster). Per år vid en åttaårig renoveringsperiod blir det per fastighet ca 9 tusen kronor netto (13,5 tusen kronor i bruttoinkomster). Efter renoveringsperioden sjunker behovet av vägavgifter till ca 4 tusen kronor netto (nästan 6 tusen kronor i bruttoinkomst) per genomsnittlig fastighet och år. Totalt under 20 års perioden kommer vägavgifterna (eller behovet av vägavgifter) att uppgå till drygt 102 tusen kronor för en genomsnittlig fastighet (motsvarar bruttoinkomster på ca 153,5 tusen kronor). Eftersom vägavgifter ingår i fastigheternas driftskostnader vid en kalkyl, kommer detta att påverka fastigheternas värdering. I snitt blir det i denna känslighetsanalys, vägavgifter på 5 107 kronor per år och genomsnittlig fastighet (motsvarar 7 647 kronor i bruttoinkomst).

KBA LEKSAND 20 ÅR för Tillkommande DoU för Samfällda vägar Renovering/ upprustningsplaner genomförs under 8 år KÄNSLIGHETSANALYS - Inga avtal med drift/service som idag			Renoverings-perioden år 1-8	Övrig period år 9-20	Analysperioden totalt	
	Per meter/ ett år	Alla vägar/ meter/ ett år	8	12	20	
Drift/Service tillkommande	*25,00 kr*	*8 201 000 kr*	*65 608 000 kr*	*98 412 000 kr*	*164 020 000 kr*	*246 461 307 kr*
Tillkommande Drift Dikesrensning (per 8 år)	*7,61 kr*	*2 496 913 kr*	*19 975 303 kr*		*19 975 303 kr*	*30 015 481 kr*
Tillkommande Drift Dikesrensning	*5,58 kr*	*1 831 860 kr*		*21 982 320 kr*	*21 982 320 kr*	*33 031 285 kr*
Underhåll - Renovering (per 8 år)	*124,16 kr*	*40 736 008 kr*	*325 888 065 kr*		*325 888 065 kr*	*489 689 054 kr*
Underhåll - vidmakthållande	*37,78 kr*	*12 396 479 kr*		*148 757 750 kr*	*148 757 750 kr*	*223 527 798 kr*
Summa: Drift , Underhåll, Renovering , under renoveringsperiod	131,77 kr	*43 232 921 kr*	411 471 368 kr		411 471 368 kr	*618 289 058 kr*
Summa: Drift o Underhåll, kr/meter, under ordinarie period	43,37 kr	*14 228 339 kr*		170 740 070 kr	170 740 070 kr	*256 559 083 kr*
Totalt Drift, Underhåll o Renovering under hela analysperioden:					582 211 438 kr	*874 848 141 kr*
Fördelat per genomsnittlig fastighet:			72 188 kr	29 954 kr	102 142 kr	*153 482 kr*
			108 472 kr	*45 010 kr*	*153 482 kr*	

KBA LEKSAND 20 ÅR för Tillkommande DoU för Samfällda vägar	Per år och genomsnittlig fastighet under år 1-8	Per år och genomsnittlig fastighet under år 9-20	*Genomsnitt per år och fastighet hela perioden*	
Antal år	8	12	*20*	
Drift/Service tillkommande	1 439 kr	1 439 kr	*1 439 kr*	*2 162 kr*
Tillkommande Drift Dikesrensning (per 8 år)	438 kr		*175 kr*	*263 kr*
Tillkommande Drift Dikesrensning		321 kr	*193 kr*	*290 kr*
Underhåll - Renovering (per 8 år)	7 147 kr		*2 859 kr*	*4 296 kr*
Underhåll - vidmakthållande		2 175 kr	*1 305 kr*	*1 961 kr*
Summa: Drift , Underhåll, Renovering , under renoveringsperiod	9 023 kr		*3 609 kr*	*5 424 kr*
Summa: Drift o Underhåll, kr/meter, under ordinarie period		3 935 kr	*1 498 kr*	*2 251 kr*
Totalt Drift, Underhåll o Renovering under hela analysperioden:			*5 107 kr*	*7 674 kr*
	13 559 kr	*5 913 kr*	*7 674 kr*	

Tabell 14:4 a-b. Känslighetsanalys 1. *Kalkyl och fördelningsanalys om kostnadsbehov per år för 33 mil samfällda vägar, 2023 års pris. Jämförelse mellan kommunalt ansvar och enskilt ansvar för Väghållning med renoveringar under 8 år under en 20 årig analysperiod. Här får gemensamhetsanläggningarna även ta hand om Drift/service, alltså inga skötselavtal.*

I **tabellerna 14.5 a-c,** ser vi **känslighetsanalys 2.** I det här *mer riskfyllda scenariot* kommer det nu att kosta 368 mnkr under analysperioden. Det blir drygt 64,5 tusen kronor per genomsnittlig fastighet i vägavgifter netto (vilket motsvarar ca 97 tusen kronor i behov av bruttoinkomster). Per år blir det drygt 3 tusen kronor per fastighet (ca 5 tusen kronor i motsvarande bruttoinkomst). Eftersom vägavgifter ingår i fastigheternas driftskostnader vid en kalkyl, kommer detta att påverka fastigheternas värdering.

Meter samfälld enskild väg	328 104
Fastigheter, antal	5 700
Analysperiod, år	20
Kommunal skattesats:	33,45%

KÄNSLIGHETSANALYS KBA LEKSAND 20 ÅR för Tillkommande DoU för Samfällda vägar Renovering/ upprustning sker när vägarna absolut måste repareras, tar därför 20 år att återställa vägarna. Kraftigt ökad risk för större skador! Risk förlora drift/service avtal o statsbidrag.			Analysperiod totalt	
	Per meter/ ett år	Alla vägar/ meter/ ett år	20	
Drift/Service tillkommande	*0 kr*	*0 kr*	*0 kr*	
Tillkommande Drift Dikesrensning (per 20 år)	*6,39 kr*	*2 097 881 kr*	*41 957 623 kr*	*63 046 766 kr*
Tillkommande Underhåll - Reparationer (per20 år)	*49,66 kr*	*16 294 403 kr*	*325 888 065 kr*	*489 689 054 kr*
Summa: Drift , Underhåll, Renovering	56,06 kr	*18 392 284 kr*	367 845 688 kr	*552 735 820 kr*
Fördelat per genomsnittlig fastighet:			64 534 kr	*96 971 kr*
			96 971 kr	

KBA LEKSAND 20 ÅR för Tillkommande DoU för Samfällda vägar	*Genomsnitt per år och fastighet hela perioden*	
Antal år	*20*	
Drift/Service som idag, ej tillkommande	*0 kr*	
Tillkommande Drift Dikesrensning (per 20 år)	*368 kr*	*553 kr*
Tillkommande Underhåll - Reparationer (per20 år)	*2 859 kr*	*4 296 kr*
	3 227 kr	*4 849 kr*

Tabell 14:5 a-c. Känslighetsanalys 2. *Kalkyl och fördelningsanalys om kostnadsbehov per år för 33 mil samfällda vägar, 2023 års pris. Jämförelse mellan kommunalt ansvar och enskilt ansvar för Väghållning under en 20 årig analysperiod. Fastighetsägarna reparerar efterhand som skadorna blir stora så att det får ta hela 20 år innan standarden är återställd. Innebär en kraftigt ökad risk för vägras och bortspolade vägar under perioden, samt risk för att förlora drift/service avtal och statsbidrag.*

14.3 Kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys (KBA)

I **tabell 14.4** redovisas de Båtnadseffekter som kan förväntas uppstå om Utredningsalternativet genomförs.

Så här är tabellen indelad:

Vilka som i första hand får båtnadseffekten: Intressenterna som i första hand gynnas eller missgynnas av båtnadseffekten av om utredningsalternativet genomförs i jämförelse mot jämförelsealternativet.

Leksands kommun: Vår gemensamma ekonomiska budget, kommunalskatt + kommunal fastighetsavgift + övriga statsbidrag.

Fastighetsägare GA: Ekonomin hos hushåll, företag och organisationer som tillsammans äger 5,700 fastigheter inom tänkta GA områden.

Fastighetsägare KG: Ekonomin hos hushåll, företag och organisationer som äger fastigheter inom område med kommunal gata.

Hyresgäster GA: Ekonomin hos hushåll, företag och organisationer som hyr bostäder och lokaler inom tänkta GA områden.

Hyresgäster KG: Ekonomin hos hushåll, företag och organisationer som hyr bostäder och lokaler inom område med kommunal gata.

Trafikanter och transportörer: Alla (invånare, företag, organisationer, besökare) som har behov av att trafikera[96] och transportera[97] på gator och vägar.

Kvantifierad i kalkylen: Båtnadseffekten har även räknats om till ett siffervärde i Kostnadsbåtnadskalkylen.

Bedömningsskala för båtnadseffekten: Positivt = positiv ekonomisk båtnadseffekt, 0 = ingen, obetydlig eller osäker ekonomisk båtnadseffekt, Negativt = negativ ekonomisk båtnadseffekt.

Ekonomiska effekter på kort sikt: Med kort sikt anses ett år i närtid när/om Utredningsalternativet har börjar gälla.

Ekonomiska effekter på längre sikt: Med längre sikt avses hur båtnadseffekten kan komma att påverka den ekonomiska utvecklingen på några års sikt.

Fördelningsmässiga effekter: Vilka av oss är det som särskilt drabbas (eller gynnas) av båtnadseffekten.

Här är analysen av 20 stycken ekonomiska båtnadseffekter:

Analysen sammanfattas i tabell **14.4**. Analysen består DELS av de 14 båtnadseffekter som redovisades ovan i **kapitel 13** för fastighetsägare och hyresgäster inom Gemensamhetsanläggningar, men inkluderar nu även övriga trafikanter och transportörer vad gäller framkomlighet, tillgänglighet

[96] Färdas på väg
[97] Förflytta gods eller passagerare

samt olyckor och skador. DELS tillkommer nu även effekter för Fastighetsägare och hyresgäster vid kommunala gator, samt Leksands kommun som ekonomisk enhet.

Båtnadseffekterna 1 – 14 är lika med båtnadseffekterna för fastighetsägare och hyresgäster i GA som redovisas i kapitel 13.

15. Gatuavgifter för att bygga och förbättra kommunala gator: På kort sikt ingen påverkan på ekonomin. På lång sikt kommer genomförandet av vägavgifter utöver skatt för GA, i enlighet med Anläggningslagen, *där majoriteten bor*, att leda till politiska krav på att även fastighetsägare vid kommunal gata själva skall betala väg- och gatuinvesteringar i sitt närområde via avgifter utöver skatt. Detta kan införas genom majoritetsbeslut i fullmäktige med hänvisning till Plan- och Bygglagen 6 kap. 24—25 §§.[98] Kommunen har enligt dessa paragrafer, rätt att ta ut ersättning för gatukostnader från fastighetsägarna inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman. Gatuavgiften kan avse kostnader för att bygga och förbättra gator och allmänna platser.[99] (Däremot inte för underhåll och drift).

16. Indirekta effekter på hyror för de som hyr vid kommunala gator. På längre sikt i samband med att gatuavgifter för att bygga och förbättra kommunala gator införs, kommer fastighetsägarnas gatuavgifter att avspegla sig i hyror för bostäder och lokaler.

17. Förrättningskostnader för GA för kommunkassan: På kort sikt kommer kommunen inte undan att betala Lantmäteriet för de förrättningar där GA inte kan inrättas eftersom det är kommunen som sökt förrättning. Tar medel från en ansträngd kommunal budget, vilket drabbar de som behöver kommunen mest. Dessutom har redan krav rests att kommunen skall ersätta de som mot sin vilja tvingats införa GA efter kommunens ansökan, och ur sin privatekonomi betalat Lantmäteriets förrättningskostnader.

18. Utgifter Leksands kommun i form av minskat tryck på kommunens budget. Effekten har kvantifierats på kort sikt. På kort sikt är det positivt för Leksands kommunbudget. På längre sikt finns en stor risk att Leksands attraktivitet försämras när framkomlighet och tillgänglighet försämras och att befolkningssammansättningen blir allt mer glesbygdslik med en åldrande befolkning och försämrat skatteunderlag!

19. Intäkter för Leksands kommun: Kommunala fastighetsavgiften, kommunalskatten, statsbidrag. På kort sikt påverkas inte dessa intäkter alls. På längre sikt kan stagnerande fastighetsvärden minska intäkterna från kommunala fastighetsavgiften. Även långsiktig risk att Leksands attraktivitet försämras när framkomlighet och tillgänglighet försämras och att en åldrande befolkning ger ett försämrat skatteunderlag.

20. Momsintäkter: Momsintäkterna från GA går direkt till staten och påverkar inte Leksands kommuns intäkter. Efter dom i Högsta Förvaltningsdomstolen ändras högst troligt momsreglerna så att vare sig kommunen eller samfällighetsföreningar behöver betala moms för sina intäkter/vägavgifter.

---

[98] §24. Om kommunen i egenskap av huvudman har skyldighet att anlägga eller förbättra en gata eller annan allmän plats eller vidta en annan åtgärd som är avsedd att tillgodose ett områdes behov av allmänna platser och av anordningar som normalt hör till sådana platser, får kommunen besluta att ägarna till fastigheterna i området ska betala kostnaderna för sådana åtgärder…

[99] Boverket PBL kunskapsbanken, Gatukostnader

Nr	Båtnadseffekter vid genomförande av Utredningsalternativet	Vilka som i första hand får båtnadseffekten	Ekonomiska Effekter på kort sikt	Ekonomiska Effekter på längre sikt	Fördelnings mässiga effekter	Kvantifierad i kalkylen
1	Förrättningskostnader GA	Fastighetsägare GA	Negativt	0	Negativa	
2	Vägavgifter Vidmakthållande Underhåll och drift GA	Fastighetsägare GA	Negativt	Negativt	Negativa	Ja
3	Vägavgifter Underhållsskuld Renovering	Fastighetsägare GA	Negativt	Negativt	Negativa	Ja
4	Momskostnader	Fastighetsägare GA	0	0	0	
5	Väghållningens effektivitet och rationalitet - summerat över GA	Fastighetsägare GA	Negativt	Negativt	Negativa	
6	Försäkringseffekten	Fastighetsägare GA	Negativt	Negativt	0	
7	Fastighetsvärdenas utveckling inom GA	Fastighetsägare GA	Negativt	Negativt	Negativa	Indirekt
8	Indirekta effekter på hyror inom GA	Hyresgäster GA	Negativt	Negativt	Negativa	Indirekt
9	Administration, upphandling, juridik GA	Fastighetsägare GA	Negativt	Negativt	Negativa	
10	Ordnad förvaltning GA	Fastighetsägare GA	0	0	0	
11	Markintrång GA	Fastighetsägare GA	0	0	0	
12	Framkomlighet	Trafikanter och transportörer	Negativt	Negativt	0	
13	Tillgänglighet	Trafikanter och transportörer	Negativt	Negativt	0	
14	Olyckor och skador	Trafikanter och transportörer	0	Negativt	0	
15	Gatuavgifter för för att bygga och förbättra kommunala	Fastighetsägare KG	0	Negativt	0	
16	Indirekta effekter på hyror vid kommunala gator.	Hyresgäster KG	0	Negativt	0	
17	Förrättningskostnader GA	Leksands kommun	Negativt	0	Negativa	
18	Utgifter: Minskat tryck på kommunens budget	Leksands kommun	Positivt	Negativt	0	Ja
19	Intäkter: Kommunala fastighetsavgiften, Kommunalskatten, Statsbidrag	Leksands kommun	0	Negativt	0	
20	Momsintäkter	Leksands kommun	0	0	0	

Tabell 14.4 *Båtnadseffekter vid genomförande av Utredningsalternativet (GA för 33 mil). Vilka som får effekten, hur den påverkar ekonomiskt på kort sikt och längre sikt samt fördelningsmässiga effekter. Se förklarande text. Kvantifierad i kalkylen = återfinns som ekonomiskt värde i kostnadsbåtnadskalkylen. De negativa ekonomiska båtnadseffekterna överväger*

14.4 Sammanvägd bedömning av Kostnadsbåtnadsanalysen (KBA)

Vid en samlad bedömning av fördelar, nackdelar, olägenheter och kostnader för att omvandla 33 mil väg som idag har enskild väghållning med kommunalt utförd väghållning, till enskild väghållning via Gemensamhetsanläggningar, bedöms det vara uppenbart att kostnaderna, nackdelarna och olägenheterna överväger fördelarna.

Den enda kortsiktiga vinsten av gemensamhetsanläggningar är att det blir ett minskat tryck på finansiering av kommunens budget. Den långsiktiga effekten äter med råge vinsten av denna effekt.

De långsiktiga ekonomiska effekterna är negativa för alla inblandade intressenter vad gäller att införa GA för de samfällda vägarna i Leksand. Av de redovisade 20 ekonomiska Båtnadseffekterna är 11 negativa på kort sikt, 14 är negativa på lång sikt och 8 har dessutom tydliga oönskade fördelningseffekter.

Leksands kommun har för avsikt att lämna över vägarna till GA ”i befintligt skick”. I det ingår en utifrån senaste kommunala besiktning skattad underhållsskuld om ca 326 mnkr i 2023 års prisnivå. Dessutom tillkommer en kostnad om cirka 20 mnkr för att färdigställa/återställa vägarnas diken.

I kostnadsbåtnadskalkylens huvudscenario (Tabellerna 14.2 a-b och 14.3 a-b) sammanfattas de kvantifierade båtnadseffekterna. Det rör sig om tillkommande kostnader på knappt 517 mnkr under 20 år som fördelar sig på cirka 5 700 fastigheters ägare. Det motsvarar bruttoinkomster på cirka 776 mnkr. Fördelat per genomsnittlig fastighet blir kostnaden knappt 91 tusen kronor (cirka 136 tusen kronor uttryckt som bruttoinkomster). Dessa tillkommande kostnader kommer att drabba ett stort antal hushåll och företag mycket hårt om de omvandlas till vägavgifter i gemensamhetsanläggningar. Eftersom de då ingår i driftskostnaderna kommer det att innebära kraftigt sänkta fastighetsvärden.

Den totala sammanvägda bedömningen av kostnadsbåtnaden visar att det är en kommunekonomiskt olönsam åtgärd att omvandla 33 mil samfällda enskilda vägar med kommunalt ansvar för väghållningen till GA med enskild väghållning. En kortsiktig vinst för vår gemensamma kommunkassa äts med råge upp av övriga negativa ekonomiska effekter för vår samlade ekonomi i Leksand, både på kort och längre sikt.

Det framstår som uppenbart att kravet på lönsamhet inte är uppfyllt! Gemensamhetsanläggningar skall därför inte inrättas för de samfällda vägarna i Leksand.

15 Slutsatser

Drift- och underhållsverksamheten (DoU) för de samfällda enskilda gatorna och vägarna i Leksands kommun, har under lång tid varit underfinansierad. Väghållningsansvaret har Leksands kommun.

Underfinansieringen har inneburit att nödvändiga DoU åtgärder inte blivit genomförda överhuvudtaget eller i rätt tid, vilket skapat ett stort behov av upprustning och renovering för att återställa vägarna till godtagbar standard. De ackumulerade kostnaderna för de ej genomförda åtgärderna är det som benämns Underhållsskuld. Den blir en proxy[100] för vad det kommer att kosta att upprusta och renovera vägnätet till rätt standard igen.

De DoU åtgärder som *inte* blivit genomförda är framförallt; Bärighetsåtgärder, Nybeläggning på belagd väg minst vart 25:e år, Nytt slitlager på grusväg minst vart 5:e år, Dikesrensningar, Dikning längs belagd väg vart 10:e år och längs grusväg vart 5:e år. Många av dessa åtgärder handlar om att hålla vägkroppen fri från stående vatten. Om dessutom driftåtgärder som sladdning av grusväg eller lagning av potthål dröjer förkortas livslängden innan nästa större upprustningsåtgärd behövs.

För att **Vidmakthålla**[101] DoU för de samfällda vägarna behövs i 2023 års priser utifrån 2003 års besiktning, för varje år 14,2 mnkr tillföras. Om detta läggs ut på närboende fastighetsägare genom GA ska de betala med sina redan skattade medel utan att få någon kompensation på kommunalskatt eller kommunala fastighetsavgifter. Det blir en slumpvis fördelning av kostnader som till stor del beror på om man har tur eller otur vad gäller närliggande vägars standard. För att kompensera sig för de 14,2 mnkr skulle de behöva öka sina bruttoinkomster med 21,4 mnkr[102]!

Men först ska vi också åtgärda **Underhållsskulden** (det eftersläpande underhållet) på 326 mnkr (ca 490 mnkr i ökade bruttoinkomster vid GA). Vägnätet måste renoveras och återställas. Om vi väljer att **under 8 år renovera bort den uppbyggda underhållsskulden** samt även **rustar upp dikena** så att vi får en godtagbar standard, så motsvarar kostnaden, **om vägskulden privatiserats via GA**, 7 585 kronor per genomsnittlig fastighet och år i **vägavgifter**. Det motsvarar ett behov av tillkommande bruttoinkomster på cirka 11 397 kronor.

En **kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys (KBA)**, som jämför enskild väghållning via GA med kommunalt gemensamt ansvar för väghållning (som vi har idag och haft i ett halvsekel), för 33 mil samfällda vägar, har genomförts. Tjugo ekonomiska båtnadseffekter har analyserats.

Den totala sammanvägda bedömningen av KBA visar att det är en **kommunekonomiskt olönsam och fördelningsmässigt oriktig åtgärd** att omvandla 33 mil samfällda enskilda vägar med kommunalt ansvar för väghållningen till GA med enskild väghållning. En kortsiktig vinst för vår gemensamma kommunkassa äts med råge upp av övriga negativa ekonomiska effekter för vår samlade ekonomi i Leksand, både på kort och längre sikt.

Att sköta drift- och underhåll på både de kommunala och de samfällda vägarna och gatorna och att återställa deras hållbarhet och funktion, är ett gemensamt kommunalt ansvar som vi på ett effektivt sätt kan ta tag i successivt och i den takt vi i kommunen orkar med ekonomiskt. Våra gemensamma vägar och gator tillsammans med Leksands unika byar och nio tätorter, bidrar till att göra **hela** Leksands kommun attraktiv och tillgänglig för både Leksandsbor och alla våra besökare.

---

[100] Proxy betyder i vetenskapliga sammanhang att man vill mäta eller uppskatta något som inte kan mätas direkt, där man då istället mäter något annat som har en känd relation till det man egentligen ville undersöka.
[101] Se till att inte underhållsskulden byggs på
[102] 14,2 mnkr / (1 – 33,45%) = 21,4 mnkr

Referenser

Boverkets webbutbildningar, *HUVUDMANNASKAP OCH PLANBESTÄMMELSER.* *https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/pbl-akademin/pbl-webbutbildningar/huvudmannaskap/*

Boverket PBL Kunskapsbanken (2024-03-15), *Äldre planer. ”Sedan plan- och bygglagen infördes 1987 gäller både stadsplaner och byggnadsplaner som detaljplaner”.* https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/aldre-planer/

Boverket (2024-02-12), *Plan- och bygglagen.* *https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/vardens-miljoer/lagar-mal-och-riktlinjer/lagar-och-regler/plan--och-bygglagen/*

Boverket PBL Kunskapsbanken (2023-08-28), *Kommunalt huvudmannaskap, Enskilt huvudmannaskap.* *https://www.boverket.se/sv/pbl-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/egenskapsbestammelser_/huvudmannaskap*

Boverket (2023-07-07), *PBL Kunskapsbanken, Gatukostnader*. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplanens-genomforande/gatukostnader

Bygdepartiet (2024-01-10), *Motion från Bygdepartiet om enskilda vägar.* Bygdepartiets motion om enskilda vägar.pdf

Danielsson Håkan (2008), *Framtida väghållningsansvar i Leksand.* SWECO VIAK AB. Uppdragsnummer 159062000. Leksandsbostäder AB. https://bysam.ullviby.se/utredning_vaghallningsansvar.pdf

Gunnarsson, Tobias (2015), *Kommunalt övertagande av huvudmannaskap för allmän plats.* Lunds Tekniska högskola. https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=7363463&fileOId=7374688

Kristdemokraterna (2024-09-11), *Motion Återkallande av vissa lantmäteriförrättningar.* Motion om återkallande av vissa lantmäteriförrättningar, KD Leksand

Kristdemokraterna (2023-04-20), *Motion Översyn av vägarnas huvudmannaskap i hela kommunen.* Motion om översyn av vägarnas huvudmannaskap i hela kommunen

Kristdemokraterna (2023-04-20), *Motion om Ytterligare tid för avtalstecknande med kommunen.* Motion om ytterligare tid för avtalstecknande med kommunen

Lantmäteriet (2025-01-13), *Förrättningskostnader Leksand.* LM AL-förrättningar Leksand 2025 01 13.pdf

Lantmäteriet (2024-01-03), *Handbok AL – Anläggningslagen*. Lantmäteriet Division Fastighetsbildning. https://www.lantmateriet.se/globalassets/om-lantmateriet/rattsinformation/handbocker/handbok-al.pdf

Lantmäteriet (2024-01-03), *Handbok FBL –Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP)*. Lantmäteriet Division Fastighetsbildning. https://www.lantmateriet.se/globalassets/om-lantmateriet/rattsinformation/handbocker/handbok-fbl.pdf

Lantmäteriet (2018), *Minnesanteckningar 180521_möte_med_Leksands_kommun_ärende_W18272"* och *"Dagboksblad W18272 nsid1.* Minnesanteckningar_180521_möte_med_Leksands_kommun_ärende_W18272.pdf

Leksands kommunstyrelse (2024-11-25), *Beslut Nämndinitiativ – Återkallande av lantmäteriförrättning i Siljansnäs (**Omröstningsresultat**).* Nämndinitiativ om återkallande av förrättning, KD Leksand

Leksands kommun, *Informationsfilm Vägfrågan (**rätten att tacka nej till förrättning**).* Microsoft Word - Ur filmen Vägfrågan v2.doc

Leksands kommun, Joel Johansson: Dnr 2023/1470, *Beslut om delvis avslag på begäran om utlämnande av allmänna uppgifter.* 2023-12-01.

Leksands kommuns registrator (2023:1), *mail till Peo Nordlöf.* 2023-12-01 kl. 14:16.

Leksands kommuns registrator (2023:2), *mail till Peo Nordlöf, Svar på begäran – Längd Kostnad Fastigheter Enskilda vägar.* 2023-12-01 kl. 16:04.

Leksands kommun (2022), *Informationsträff om våra enskilda vägar och väghållning*. Bildspel i pdf. https://www.xn--lakns-jra.se/pdf/VAGARLEKSANDSKOMMUN.pdf

Leksands kommun (2022), *Kommunfullmäktige 2022-06-27 § 57 Upphörande av Leksands kommuns skötsel av enskilda vägar*. Upphörande av Leksands kommuns skötsel av enskilda vägar Kf 2022-06-27 § 57.pdf

Leksands kommun (2019), *Regler för kommunalt stöd till enskilda vägar.* Antagna av KF 2019-06-12 § 37. PM

Leksands kommun (2018), *Ansökan om vägförrättning + ansökan om att förrättningskostnader läggs på fastigheterna.* Ansökan.pdf

Leksands kommun (2017-12-11), *De enskilda vägarna i Leksands kommun – delbeslut om ansökan om lantmäteriförrättning (**rätten att tacka nej**).* 20171211 KS beslut §177.pdf

Leksand (2016), *Vägar i Leksands kommun*. PDF av 13 ppt bilder. Informationsmaterial från arbetsgrupp Leksands kommun enligt uppdrag av kommunchef Göran Wigert. Inkl. bedömning av investeringsbehovet. VAGARLEKSANDSKOMMUN.pdf

Leksands kommun (2004), *STATUS_VÄGNÄT_2003*. Besiktningen av Leksands vägar. Inkl. beräkning av underhållsskulden. BESIKTNING_STATUS UNDERHÅLLSSKULD

Leksands Kommuns sammanträdesprotokoll 29.12.1972. Dnr 503/72 § 107 ang. *kommunens övertagande av väghållningsansvar för de enskilda samfällda vägarna*. Leksands kommun övertar ansvaret för väghållning beslut 19721229

Ljusdals kommun (2024-09-02), *Strategi för väghållningsansvar.* Strategi för väghållningsansvar Ljusdal

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2022), *Handbok i kommunal krisberedskap: 2. Kommunala verksamheter, kommunala gator.* MSB1938. ISBN: 978-91-7927-256-2. https://www.msb.se/sv/publikationer/handbok-i-kommunal-krisberedskap--2.-kommunala-verksamheter-kommunala-gator/

Nordlöf, Peo (2024), *Drift- och underhållskostnad för 33 mil samfälld väg i Leksand – kommunekonomisk kostnadsbåtnadsanalys – båtnadsanalys för GA, exempel 2024.* https://peo-nordlof.webnode.se

Nordlöf, Peo (2024), *Granskningsrapport av "Enskilda vägar i Leksands kommun – Möjligheter för en kommun att bidra till enskild väghållning" 2024-05-15*. Granskningsrapport Enskilda vägar i Leksands kommun Siljansnäs 3 juni 2024.pdf

Nordlöf, Peo (2024-06-25), *Öppet möte om vägfrågan i Tasbäcks bystuga.* PPT Möte i Tasbäcks bystuga

Nordlöf, Peo (2023-06-17), *Öppet möte om vägfrågan i Siljansnäs Sockenstuga.* PPT Öppet möte i Siljansnsäs sockenstuga

Nordlöf, Peo (2023-06-10), *Öppet möte om gattur och vägar – hos Vänsterpartiet.* PPT om Gattu- och Vägfrågan

Norrköpings kommun (2023), *Kommunalt övertagande från vägförening.* https://norrkoping.se/boende-trafik-och-miljo/drift-och-underhall/vagforeningar/kommunalt-overtagande-fran-vagforening

Näsbyggebyn Siljansnäs (2007), *Brev till Kommunstyrelsen Leksands kommun angående Vägunderhållet i Näsbyggebyn, Siljansnäs.*

REV Informerar – Riksförbundet Enskilda vägars informationshäfte, *Huvudmannaskapsfrågan.* Kommunalt huvudmannaskap REV.pdf

Siljansnäs, *Politiska partier om Väghållningen i Siljansnäs tätort.* ByP_V_KD_Mp om väghållningen i Siljansnäs tätort.pdf

Siljansnäs, *Utebliven dialog med kommunstyret – Siljansnäs under 2,5 år.* DIALOG KOMMUNSTYRET SILJANSNÄS.pdf

Siljansnäs (2024-10-27), *Krav från Siljansnäs till Leksands kommuns partier och politiker.* Krav från Siljansnäs till Leksands kommuns partier och politiker.pdf

Siljansnäs (2024-05-30), *NEJ TACK till Leksands Kommunstyrelse.* 240530 NEJ TACK Kommunstyrelsen centrala Siljansnäs.pdf

Siljansnäs (2023-09-03), *NEJ TACK till Lantmäteriet och NEJ TACK till Leksands kommun.* 230903 NEJ TACK till LM och LK centrala Siljansnäs.pdf

Skatteverket (2023-05-31), *Samfällighetsföreningars tillhandahållanden till medlemmar, mervärdesskatt.* https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/407454.html

Sveriges kommuner och regioner (2019), *Bära eller brista – Handbok i tillståndsbedömning av belagda gator och vägar.* ISBN: 978-91-7585-802-9. https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/baraellerbrista.67630.html

Sveriges kommuner och landsting (2018), *Väghållningens juridik.* ISBN: 978-91-7585-700-8. https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/vaghallningensjuridik.65808.html

Sveriges kommuner och landsting (2016), *Skulden till underhåll. Det kommunala underhållsbehovet för gator, broar och belysning.* ISBN/Bestnr: 978-91-7585-446-5. https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/skuldentillunderhall.67408.html

Sveriges kommuner och landsting (2014), *Vägen till glesbygdens framtid.* Författare Anna Johansson och Johan Nyström på VTI.

Sveriges kommuner och Landsting (2007), *Här slutar allmän väg – Kommunen utvecklar sitt engagemang i den enskilda väghållningen*.

Svenskt Näringsliv (2023), *Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet.* Ramböll; Fredrik Gullberg, Joel Jensen, Sofia Nyström och Hector Catasús. https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/infrastruktur/hur-underhallsskulden-pa-sveriges-vagar-och-jarnvagar-paverkar-na_1196604.html

Trafikverket (2025), Handbok – Statsbidrag till enskild väghållning. Publikation 2024:176. ISBN: 978 91-8045-383-7. https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1937094/FULLTEXT01.pdf

Trafikverket (2023), *Väghållaransvar – Process för ett förändringsärende. – **Vilken princip används för väghållaransvarets fördelning**. – Översyn kommunala väghållningsområden.* https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/vaghallaransvar

Trafikverket (2021), Transportekonomi – termer förklarade på ett enklare sätt. Redaktör Peo Nordlöf. Publikation 2021:121. Transportekonomi – termer förklarade på ett enklare sätt : Med engelsk-svensk ordlista

Trafikverket (2019), *Drift och underhåll av enskilda vägar.* Publikation 2019:186. ISBN: 978-91-7725-539-0. https://samfallighetерna.se/wp-content/uploads/2023/01/Drift-och-underhall-av-enskild-vag.pdf

Trafikverket (2013), *Översyn av väghållaransvar.* Publikation 2013:043. ISBN:978-91 7467-455-2. https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1363555&dswid=3436

Trafikverket (2012-10-22), *Översyn av väghållaransvar*. 2013:043 ISBN: 978-91-7467-455-2. https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363555/FULLTEXT01.pdf

Vänsterpartiet (2022-11-22), *Motion om Vägfrågan.* Vänsterpartiets motion om vägfrågan.pdf

Värmdö kommun (2017), *Kommunalisering av vägar i Värmdö.* Dnr 2017KS/0535. https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1905079



Bild: Utsikt från Backbyn över Alviken i Siljansnäs. (ej foto shoppat).