

Mötesbok: Tekniska nämnden (2024-10-24)

Tekniska nämnden

Datum: 2024-10-24

Plats: Ordersalen

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärende

89/24 Fastställande av dagordning och fråga om jäv oktober	3
90/24 Ekonomiuppföljning oktober	6
91/24 Fastställande av kontrollområden 2025	14
92/24 Yttrande Remiss Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser	17
93/24 Yttrande remiss Promemoria Statsbidrag till enskild väghållning	94
94/24 Yttrande Motion om Fallolyckor	168
95/24 Aktualitets- och relevansprövning Trafiksäkerhetsprogram	171
96/24 Aktuellt från förvaltningen oktober	177
97/24 Kurser och konferenser oktober	178
98/24 Delegationsbeslut och anmälningsärenden oktober	179
99/24 Ärenden under handläggning - information oktober	240



Tjänsteskrivelse

2024-10-07

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00010

Fastställande av dagordning och fråga om jäv oktober

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att fastställa sammanträdets dagordning.

att till protokollet notera att ingen person är jävig.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämndens föredragningslista finns som bilaga och eventuella ändringar noteras. En jävig person får varken delta i handläggningen av ärendet eller vara närvarande vid nämndens behandling av ärendet.

Beslutsunderlag

Föredragningslista. Bilaga.



Kallelse/Föredragningslista

Tekniska nämnden

Tid: Torsdagen den 24 oktober 2024 kl. 10:00

Plats: Ordersalen

Beslutsärende

1	Fastställande av dagordning och fråga om jäv oktober	13.00	
2	Ekonomiuppföljning oktober	13.05	Marcus Bystedt
3	Fastställande av kontrollområden 2025	13.20	Hanna Ekman
4	Yttrande Remiss Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser	13.40	Ingela Engström
5	Yttrande remiss Promemoria Statsbidrag till enskild väghållning	13.50	Ingela Engström
6	Yttrande Motion om Fallolyckor	14.10	Marie Frostvinge
7	Aktualitets- och relevansprövning Trafiksäkerhetsprogram	14.30	Marie Frostvinge
8	Aktuellt från förvaltningen oktober	14.40	Karin Isaksson
9	Kurser och konferenser oktober	15.30	
10	Delegationsbeslut och anmälningsärenden oktober	15.40	
11	Ärenden under handläggning - information oktober	10.00	



Tjänsteskrivelse

2024-10-07

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00145

Ekonomiuppföljning oktober

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att godkänna ekonomirapporten för september 2024.

Ärendebeskrivning

Ekonomirapport för september 2024 har tagits fram för nämndens verksamheter.

Beslutsunderlag

Ekonomisk rapport sept 2024. Bilaga.

Beredningsansvariga

Marcus Bystedt

Beslutet ska skickas till

Marcus Bystedt

Ekonomiuppföljning september

Utgåva: Ekonomiuppföljning 2024 **Rapportperiod:** 2024–09 **Organisation:** 20 Teknisk nämnd

Nämndens budgetavvikelse per september är -7,3 mnkr och består av följande:

Verksamhet	Utfall sept 2024	Utfall sept 2023
Gator och parker	9,7	-13,9
Fastighet	-20,3	-19,1
IT	1,3	5,5
Måltidsservice	2,4	-15,6
Städ- och verksamhetsservice	-3,4	-2,2
Gemensamt	3	1,5
Totalt, mnkr	-7,3	-43,8

Nämndens resultat per september är ett underskott på -7,3 mnkr jämfört med budget, fördelat per verksamhet enligt tabell. Jämfört med resultatet samma period föregående år, -43,8 mnkr, så är resultatet cirka 36,5 mnkr bättre. Det som skiljer mellan åren är i huvudsak att kostnaderna för vintern är mer kostnadsmässigt gynnsam för gator och parker, men ett något högre underskott inom fastighet jämfört med 2023. Resultatet är även betydligt bättre för måltidsservice 2024 jämförelsevis mot 2023.

Underskottet inom fastighet beror till största del på inledande kostnader för vinter och kyla, där snöröjning och taksrottning samt skador orsakade av kyla och snö drar ner resultatet.

Måltidsservice har ett överskott för perioden, åtgärder kring livsmedel har haft effekt och ger ett plus även om tex personalkostnader visar ett litet minus.

Överskotten inom IT beror främst på lägre personalkostnader än budget.

Underskottet inom Städ- och verksamhetsservice beror på personalkostnader. Semesteruttaget under sommaren utgör en del av underskottet mot budget för perioden, då budgetkurvan ligger annorlunda mot faktiskt semesteruttag, den avvikelsen kommer att minska succesivt under hösten medan högre personalkostnader än budget kommer kvarstå året ut.

Inom gemensamt är det ett överskott beroende på personalkostnader samt övriga kostnader som är lägre än budget.

Fler detaljer redovisas under respektive verksamhet.

Prognos per september, -12,3 mnkr

Verksamhet	Prognos 2024	Prognos 2024	Prognos 2024	Prognos 2024	Prognos 2024	Prognos 2024	Prognos 2024	Resultat
	jan	mars	april	maj	juli	aug	aug	2023
Gator och parker	0	0	0	0	6	8	8	-26,7
Fastighet	-4	-13,8	-17,8	-15,4	-21,2	-21,4	-20	-30,9
IT	0	0	0	0	0	0	0	1,7
Måltidsservice	0	0	0	0	0	0	0	-21,1
Städ & verksamhet	-1	-1	0	0	-1	-3,3	-3,3	-1,6
Gemensamt	1	2	2	2	2	3	3	1,7
Totalt, mnkr	-4	-12,8	-15,8	-13,4	-14,2	-13,7	-12,3	-76,9

Prognosen per september visar ett förväntat underskott på ca – 12,3 mnkr mot årsbudget.

Den inledande vintern har med snöröjning, takskottning och skador orsakat av kyla och takras medför negativa budgetavvikelser inom fastighet som bedöms påverka hela året. För gator och parker är det en överskottsprognos då kommunen inte kommer att ta över vägar från Trafikverket under 2024, vilket medför att tidigare prognostiserade kostnadsökningar i samband med det inte kommer att inträffa. För städ- och verksamhetsservice är det tillkommande volymer under senare del av året som bedöms medföra ökade kostnader och ge ett underskott för personalkostnader. Inom måltidsservice bedöms olika åtgärder på grund av fortsatt höga priser för livsmedel ge ett resultat i nivå med budget för året och för IT kommer ökande personalkostnader, både rekryteringar och konsulter, att successivt dra ned det inledande överskottet mot ett nollresultat. Inom gemensamt är prognosen 3 mnkr i överskott för perioden.

Fortsatt höga prisnivåer och avtalsjusteringar påverkar nämndens verksamheter generellt för året men i något mindre utsträckning än de senaste åren och hanteras genom att anpassa volym, ambition eller servicenivå där så är möjligt.

Under nuvarande förutsättningar är det väldigt svårt att göra en säker prognos, därför ska prognosen bedömas med en osäkerhet på + 15 och -15 mnkr. Nämnden påverkas till stor del av yttre faktorer som prisökningar och väder, som inte går att styra. Nuvarande bedömning från SKR är att index ligger på mer normala nivåer 2025, ca 2 procent. För licenser, främst från Microsoft, kommer valutaeffekter samt debiteringar medföra kostnadsökningar i slutet av året.

Verksamheternas ekonomi per september 2024

Fastighet

Periodresultat -20,3 mnkr

Skötsel/tillsyn visar ett underskott som uppgår till -9,2 mnkr. Underskottet beror uteslutande på snöröjningskostnader som uppgår till -7,1 mnkr. Skador redovisar ett underskott med -16,2 mnkr. Detta beror bland annat på takras på Umeå brandstation, brand Holmsund brandstation, takskador Ö Ersbodaskolan samt vattenskada Gammlia. Avhjälpande underhåll redovisar däremot ett överskott med 1,4 mnkr. Även intäkterna redovisar ett överskott för perioden. Statsbidrag enl. massflyktingdirektivet samt återsökning av moms redovisar tillsammans ett överskott på 1,2 mnkr. I övrigt lägre kostnader med 2,5 mnkr.

Specificering kostnader kopplade till vintern:

Specifikation vinterkostnader, tkr	Periodbudget	Periodutfall	Periodavvikelse	Årsprognos
Skötsel/tillsyn	-49 461	-58 695	-9 234	-8 000
<i>varav snöröjning mm</i>	<i>-31 265</i>	<i>-38 340</i>	<i>-7 075</i>	<i>-9 500</i>
Media	-79 702	-80 682	-981	-1 200
<i>varav elkostnader</i>	<i>-37 685</i>	<i>-37 731</i>	<i>-46</i>	<i>-1 180</i>
<i>varav värmekostnader</i>	<i>-31 723</i>	<i>-32 243</i>	<i>-520</i>	<i>1 330</i>
<i>varav vattenkostnader</i>	<i>-10 294</i>	<i>-10 709</i>	<i>-415</i>	<i>-1 350</i>
Skador	-6 375	-22 557	-16 182	-19 000
<i>varav vinterskador</i>		<i>-11 093</i>		<i>-11 438</i>
Varav takskottning, tkr	tom 2024–09	2023	2022	2021
Takskottning (utfall)	-2 792,9	-9 935,0	-2 325,3	-26 426,1

Prognos -20 mnkr

Skötsel/tillsyn prognosticeras gå med ett underskott på -8,0 mnkr. Underskottet beror uteslutande på snöröjningskostnader, -9,5 mnkr. Även energikostnaderna beräknas gå med ett underskott på -1,2 mnkr vid årets slut. Kostnaderna för skador prognosticeras gå med ett underskott på -19,0 mnkr i slutet av året. Underskottet beror till stor del på snö- och vinterskador. Prognosen på planerat underhåll ser ut att landa med ett underskott på -1,5 mnkr. Däremot beräknas intäkterna gå med ett överskott på 5,2 mnkr. Det avser främst statsbidrag enl. massflyktingdirektivet samt återsökning av moms. Avhjälpande underhåll ser ut att redovisa ett överskott på 2,0 mnkr vid årets slut. Även personalkostnaderna beräknad sluta med ett överskott på 1,4 mnkr. I övrigt lägre kostnader med 1,1 mnkr.

Gator och parker

Periodresultat 9,7 mnkr

Gator och vägar (8,8 mnkr) Endast några få större snöfall inledningsvis för året medför ett överskott.

Parker (-6,6 mnkr). Många besökare i parkerna medför höga kostnader. Sommarsäsong börjar övergå i höst och vintersäsong.

Färdtjänst (7,5 mnkr). Nivå på resande är för närvarande något lägre jämfört med innan pandemin. Upphandling klar, nytt avtal från och med 2025-02-01.

Prognos 8 mnkr

Årsprognosen för gator och vägar (5 mnkr), parker (-3 mnkr) och färdtjänst (6 mnkr) är 8 mnkr. Kommunen tar inte över vägpaketet från Trafikverket under 2024, vilket medför överskott inom gator och vägar, minskat resande inom färdtjänst medför överskott medan parker går med underskott.

DoIT

Periodresultat 1,3 mnkr

Avvikelsen i intäkter (2,3 mnkr) beror på ökad försäljning. Personalkostnaderna avviker med 2,9 mnkr bestående av vakanta tjänster, semesteruttag och föräldraledigheter. Flertalet rekryteringar pågår där några tjänster redan är tillsatta samt ytterligare några tillsätts under hösten. Övriga verksamhetskostnader följer i princip lagd budget, med undantag för licenskostnaderna som visar en avvikelse på -0,6 mnkr och IT-konsulttjänster -0,8 mnkr. Återbetalning för den gemensamma nämnden (ITKN) påverkar resultatet med totalt -3,2 mnkr hittills

Prognos 0 mnkr

Det överskott som funnits försvinner succesivt då det pågår en mängd rekryteringar samt att konsulter nyttjas i större utsträckning för att öka arbetstakten. Även kostnader för licenser ökar, detta bestående av generella prisökningar samt behov av ytterligare licenser. Återbetalning till IT-kapacitetsnämnden pga felaktig kostnadsberäkning kommer att påverka resultatet med ca -3,8 mnkr. För att kunna hålla budget justeras köp av konsulter och licenser. Detta gör att prognosen för helåret blir +/-0 mot lagd budget.

Måltidsservice

Periodresultat 2,4 mnkr

Den positiva avvikelsen beror på minskade livsmedelskostnader (+2,6 mnkr) och överskott på transporter, färdiga måltider och förbrukningsmaterial (+0,9 mnkr). Personalkostnader har ett underskott pga sjukfrånvaro och OB/övertid (-1,2 mnkr).

Prognos 0 mnkr

Besparingsåtgärderna för livsmedel har sedan maj månad haft positiv effekt på utfallet. Prognosen på livsmedel är betingad till att besparingsåtgärder är utförda under året som planerat. Övriga risker som kan påverka resultatet negativt är oförutsedda personalkostnader och eftersläpning av större fakturor på till exempel transporter.

Städ- och verksamhetsservice

Periodresultat -3,4 mnkr

Total avvikelse mot budget för perioden med -3,4 mnkr främst bestående av personalkostnader. Avvikelsen för personalkostnaderna påverkas fortfarande lite av att budgetkurvan inte ligger rätt i förhållande till semesteruttaget. Detta rättar till sig under resterande del av året. Resterande del beror på långtidsfrånvaro som ersatts med vikarier, semesterledigheter där vikarier nyttjats samt rekryteringar för att klara av uppdraget på befintliga och tillkommande objekt. Ett litet överskott för intäkter (+0,4mnkr) bestående av bidrag och försäljning. Inköp av förbrukningsmaterial samt maskiner och inventarier ger hittills en avvikelse mot budget med - 0,7mnkr. Detta då det ännu inte finns något nytt avtal för förbrukningsmaterial samt att behovet av att byta ut gamla moppar, trasor och dylikt varit stort. Kontot städning där man budgeterat för inköp av bla fönsterputs visar i dagsläget en avvikelse med +0,4 mnkr mot budget. Detta då man valt att utföra vissa jobb själv för att minska kostnaderna. Övriga kostnader följer i princip lagd budget.

Prognos -3,3 mnkr

Tillkommande objekt samt tidigare underbemanning där man under året anställt för att klara av att utföra uppdraget ger högre personalkostnader än budget. Långtidsfrånvaro bidrar även till kostnadsökningen. Högre kostnader för förbrukningsmaterial då inget nytt avtal är på plats samt ökade kostnader för bilarna när verksamhetsservice tar över bilkostnader från andra förvaltningar. Detta beräknas kosta drygt -0,1 mnkr.

Gemensamt

Periodresultat 3 mnkr

Gemensamma kostnader och kostnader för ledning och politik redovisas här. Kostnaderna är lägre än budgeterat utifrån att medel avsatta för insatser eller åtgärder inte nyttjats samt att det på grund av vakanser och tjänstledigheter finns ett överskott inom stödfunktionerna.

Prognos 3 mnkr

Prognosen är satt till 3 mnkr i överskott jämfört med budget.



Tjänsteskrivelse

2024-10-07

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00684

Fastställande av kontrollområden 2025

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att fastställa interkontrollområden för Teknik- och fastighetsförvaltningen för 2025 enligt bilaga.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämndens verksamheter har arbetat fram ett förslag för respektive verksamhet som sedan satts samman till en övergripande till Risk- och möjlighetsanalys samt kontrollområden för hela förvaltningen. Tekniska nämnden har diskuterat förslaget på ett nämndsmöte.

Beslutsunderlag

Risker och kontrollområden tekniska nämnden, 2025. Bilaga.

Beredningsansvariga

Hanna Ekman

Beslutet ska skickas till

Hanna Ekman

Riskanalys

Nämnd:Tekniska nämnden

Upprättad:2024-08-20

Reviderad:2024-10-14

Steg 1 - Riskinventering ska nämnden vara direkt delaktig i				Steg 2 - Riskvärdering ska nämnden vara direkt delaktig i		
Kontrollområde	Identifierad risk	Nr	Sannolikhet	Konsekvens	Riskvärde	Rekommenderad riskhantering
Demografiska utvecklingen utmanar	Risk för brist på, och konkurrens om, kompetent personal med svårigheter att attrahera, rekrytera och behålla kompetens som följd.	R1	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Demografiska utvecklingen utmanar	Risk för ökade krav på snabbare omställning av ytor och lokaler beroende på att åldersfördelningen bland befolkningen ändras.	R2	Möjlig	Lindrig	6	Reducera risk
Autonoma system och AI	Risk för otillräcklig kapacitet eller kunskap att tillvarata de möjligheter den tekniska utvecklingen kan ge med anledning av bristande omvärldsbevakning och/eller uppföljning av den bevakningen som görs.	R3	Möjlig	Lindrig	6	Reducera risk
Autonoma system och AI	Risk för resursbrist i medel och/eller kompetens vilket orsakar försenad teknisk och digital omställning.	R4	Möjlig	Lindrig	6	Reducera risk
Omfattande resurser för att hantera klimatförändringarna	Risk för att extrema vädersituationer och naturolyckor påverkar nämndens möjlighet att utföra sitt uppdrag och att medborgares egendomar och vardag påverkas negativt.	R5	Sannolik	Allvarlig	16	Minimera risk
Omfattande resurser för att hantera klimatförändringarna	Risk för att resursbrist i medel och/eller kompetens orsakar för lågt tempo i klimatomställningen.	R6	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Omfattande resurser för att hantera klimatförändringarna	Risk att åtgärdsprogrammets aktiviteter ej kan genomföras med anledning av begränsade resurser.	R8	Möjlig	Kännbar	12	Minimera risk
Ökad efterfrågan på kritiska resurser	Risk för kostnadsökningar med anledning av brist på kritiska resurser och/eller ökat behov av lagerhållning.	R9	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Ökad efterfrågan på kritiska resurser	Risk för kostnadsökningar med anledning av brist på kritiska resurser och/eller ökat behov av lagerhållning.	R7	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Ökad efterfrågan på kritiska resurser	Risk att eventuell brist på kritiska resurser i samband med kris påverkar nämndens robusthet och möjlighet att utföra sitt uppdrag.	R8	Mindre sannolik	Allvarlig	8	Reducera risk
Fastighets- och underhållsprocessen	Risk för brister i fastigheternas takkonstruktioner i det äldre fastighetsbeståndet.	R9	Sannolik	Allvarlig	16	Minimera risk
Styrning och ekonomi	Risk att anläggningarnas standard försämras med anledning av bristande underhåll och resursbrist.	R10	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Styrning och ekonomi	Risk att brister i upphandling och avtalsuppföljning medför utförande med låg kvalitet, ökade kostnader eller försenade leveranser.	R14	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Juridiska krav	Risk att vi hindras att nyttja teknik med högre kvalitet (säkerhet, användarvänlighet) och att kommunens förutsättningar för omställning påverkas negativt med anledning av juridiska utmaningar.	R15	Sannolik	Kännbar	12	Minimera risk

Ökade kvalitetskrav	Risk för kraftigt ökade kostnader och svårigheter att genomföra städuppdraget om kraven på ökad städning realiseras.	R16	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Säkerhet	Risk för att långvariga strömavbrott påverkar nämndens möjlighet att utföra sitt uppdrag samt att medborgare påverkas negativt.	R17	Mindre sannolik	Allvarlig	8	Reducera risk
Säkerhet	Risk för bristande samordning av krishantering inom Umeå kommun.	R18	Möjlig	Allvarlig	12	Minimera risk
Kriminalitet	Risk att vår förmåga inom cybersäkerhet inte motsvarar hoten från omvärlden vilket kan medföra driftavbrott i vår IT-miljö/tekniska system, att kommunens information läcker till extern part eller att vår information blir manipulerad.	R19	Möjlig	Allvarlig	12	Minimera risk
Kriminalitet	Risk för ökad/eskalerad skadegörelse på kommunens fastigheter och anläggningar.	R20	Möjlig	Kännbar	9	Reducera risk
Kriminalitet	Risk för korruption i projekt.	R21	Mindre sannolik	Kännbar	6	Reducera risk
		R23			0	
		R24			0	
		R25			0	
		R26			0	
		R27			0	
		R28			0	
		R29			0	



Tjänsteskrivelse

2024-09-02

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00575

Yttrande Remiss Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt bilaga.

att anse ärendet justerat.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har via Tekniska nämnden fått möjlighet att yttra sig över Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser.

Umeå kommun förordar att Trafikverket väljer del 1, alternativ 1, "Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna". Bland annat för att det förbereder Sverige för att inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt enligt EU:s mått- och viktdirektiv. Rättsliga förutsättningar verkar goda. Samverkan mellan kommun och stat kommer öka.

Beslutsunderlag

Remissmissiv. Bilaga.

Rapport uppdrag utredning handläggning transportdispenser. Bilaga.

Bilaga. Bilaga.

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut är inte tillämpbar.

Beredningsansvariga

Ingela Engström

Beslutet ska skickas till

KS diarium

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00575

Senast: 2024-10-25. Märk ämnesraden med diarienummer: [KS-2024/00709](#).

Bilaga

Umeå kommun har erhållit ett uppdrag att lämna yttrande angående Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser.

Ärendebeskrivning

Ärendehandläggning och beslut om undantag görs på olika sätt hos beslutsmyndigheter. Den varierande hanteringen kan leda till flera problem, exempelvis brister i rättssäkerhet, trafiksäkerhetsrisker eller skador i infrastrukturen. För transportörer som ska genomföra en transport som kräver dispens blir konsekvenserna för tid och personalplanering svårhanterade.

Regeringen har gett Trafikverket ett uppdrag som består av två delar:

Del 1. Trafikverket ska redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare.

Del 2. Trafikverket ska utreda vilka möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen och samtidigt inte riskera skador på infrastrukturen eller minska trafiksäkerheten.

Problem

Branschens syn på nuvarande undantagsprocess är att det är omständligt att det finns 291 instanser att ansöka om transportdispens hos. Vissa kommuner saknar kunskap i frågorna vilket leder till att det blir felaktigheter i besluten vilket i sin tur kan skapa risker i trafiken. Branschen efterfrågar harmonisering av handläggningstider som idag varierar kraftigt mellan olika kommuner samt mellan kommun och Trafikverket, vilket gör det svårt för branschen att hantera transporter.

Idag finns det olika sätt att ansöka om transportdispens och

- kommunerna har egna lösningar som skiljer sig åt dem emellan
- olika handläggningstider (samma typ av ärende tar olika lång tid att handlägga i de olika kommunerna)
- otydligt vad som krävs för att beviljas undantag (det förekommer att kommuner gör olika bedömningar där omständigheterna i ärendet är desamma)
- kompetensen är varierande hos kommunerna (framför allt kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens inom området)
- kommunerna (och Trafikverket) tar ut olika ansökningsavgifter

Dessutom pågår för närvarande ett lagstiftningsförfarande med förslag till revidering av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” som bland annat innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan. I nuläget lever Sverige inte upp till detta.

Del 1.

Bilaga

Nedan redogörs för hur Trafikverket skulle kunna sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) bestämmelser om bredd, längd och vikt som i dag sköts av kommunerna.

Om Trafikverket tar över en kommuns ärendehandläggning innebär det att Trafikverket tar emot, handlägger och fattar beslut om transportdispenser även för de transporter som endast färdas inom kommunen. Detta medför även att Trafikverket kommer att fatta beslut i ärenden för transporter på enbart kommunala vägar och gator inom en kommun.

Ett övertagande av ärendehandläggningen innebär dock inte att Trafikverket tar över väghållaransvaret från kommunerna.

Det finns två alternativ beskrivna i rapporten:

Alternativ 1. Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna (avsnitt 5.1)

Alternativ 2. Trafikverket tar delvis över ärendehandläggning och beslut från kommunerna (avsnitt 5.2)

Alternativ 1.

Innan ett beslut om undantag meddelas får vi som väghållare tillfälle att yttra oss i de fall det inte finns förenklade samråd. Vi kommer även behöva hålla Trafikverket uppdaterade om förändringar i vårt vägnät. Vi behöver former för samverkan.

Detta alternativ förbereder Sverige för att inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt enligt EU:s mått- och viktdirektiv.

Alternativ 2.

Detta alternativ bygger på att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från ett visst antal kommuner.

Med anledning av EU:s kommande reglering om krav på införande av en gemensam nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan, baseras detta alternativ på att sådan lösning införs.

Del 2.

Förenklingar och effektiviseringar

Denna del avser regeringens uppdrag som handlar om att beskriva förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan genomföras för att förbättra för kunderna och beslutsmyndigheterna. Många av förslagen kommer från branschen. Trafikverket bedömer att förslagen inte kräver några lagstiftningsändringar, vilket innebär att de skulle kunna genomföras med dagens ansvarsfördelning. Det är i många fall en resurs- och prioriteringsfråga i vilken takt som utvecklingen kan ske.

- Inför en webblösning där alla ansökningar om transportdispens registreras oavsett var transporten ska genomföras. Förslaget innebär att det är samma beslutsmyndigheter som tidigare.
- Detta förfaringssätt skulle uppfylla EU:s kommande krav på att alla medlemsländer ska tillhandahålla en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan.

Bilaga

- Att införa en webblösning skulle också kunna utgöra ett första steg mot att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.
- Webblösningen går att utveckla genom att Trafikverket och kommunerna tillsammans även inför gemensamma kvalitetskrav på beslut, handläggningstider med mera för att harmonisera hantering och bedömning av ansökan av undantag.

Genom att utveckla ett gemensamt system (förslagsvis Trix) för ansökan, ärendehandläggning och beslut möjliggörs ett bättre integrerat arbetsflöde mellan myndighetsaktörerna i dagens dispensprocess. Förslaget innebär ingen samordning av ansökningsavgifter, men på sikt kommer sannolikt en mer samlad kommunal avgiftsbild på grund av en harmonisering av arbetssystem likväl som rutiner att uppstå. Förslaget bygger på att kommunerna är kvar som beslutsmyndigheter, men genom att handläggningen görs i Trix så följer alla samma processflöde.

Förslaget kräver utveckling av Trix, utbildning av kommunerna och att någon part har ansvar för arbetssätt och uppföljning av kvalitet på beslut.

- Införa gruppbeslut - Trafikverket delar in befintliga fordon i olika grupper så att alla fordon som ingår i en grupp kan beviljas i samma undantag. Detta ger större flexibilitet för kunderna som kan använda samma undantag för flera olika fordon.
- Förenkla kraven på beskrivning av lasten - På så sätt blir det mer flexibelt för transportören som, förutsatt att alla förutsättningar i dispensen är uppfyllda och villkoren följs, kan använda samma dispensbeslut för flera olika transportuppdrag.
- Utöka generell vägnätsdispens
- Utveckla system för informationsdelning
- Automatisera vissa beslut
- Digitalt förarstöd och digital uppföljning vid dispenstransporter

Konsekvensutredning för kommunerna

- Kommunerna behöver inte ha resurser för handläggning och beslut om undantag
- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- De kommuner som inte tar ut ansökningsavgifter kommer att kunna göra besparingar eftersom de inte längre behöver handlägga dispensärenden
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd
- Trafikverket kommer i större omfattning än idag att fatta beslut om undantag på kommunala vägar och gator eftersom transporter som sker inom endast en kommun ska hanteras av Trafikverket
- Det finns en risk för att kommunerna (upplever att de) tappar kunskap om hur de kommunala vägarna används
- Det finns en risk för att vissa kommuner vill behålla ansvaret för handläggning och beslut om undantag

Bilaga

Kostnader för kommunerna:

- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd

Motivering till beslut

- Umeå kommun förordar att Trafikverket väljer alternativ 1, Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna.
- Vi kommer se ett stort behov av samverkan
- Att vi får kopia på varje beslut – även där förenklat samråd finns (för att ha koll på var transporter går)
- Inkomstbortfall
- I de fall ett undantag endast behövs från särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter har Umeå kommun kvar det bemyndigandet.
- Förbereder även Sverige för att inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt enligt EU:s mått- och viktdirektiv.
- Rättsliga förutsättningar verkar goda
- Eftersom lokalkännedom i vissa fall behövs anser Umeå kommun att en modell för ersättning skulle kunna utgå till de kommuner som idag förespråkar att Trafikverket endast delvis tar över ärendehantering. En större samverkan mellan dessa kommuner och Trafikverket hade kanske lett till att alternativ 1 även hade kunnat godtas av dessa kommuner.
- Om inte alternativ 1 skulle få genomslag så skulle ”förenklingar och effektiviseringar” vara bättre att arbeta med än alternativ 2. Bland annat för den gemensamma ingången via Trix som förbereder Sverige för en enda nationell kontaktpunkt.



Regeringskansliet

Remiss

2024-07-26
LI2024/01387

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Remiss av Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser

Remissinstanser

1. Ale kommun
2. Alingsås kommun
3. Arbetsmiljöverket
4. Bengtsfors kommun
5. Bollebygds kommun
6. Bjuvs kommun
7. Byggföretagen
8. Båstads kommun
9. Dals-ed kommun
10. Dorotea kommun
11. Förenklingsrådet
12. Företagarna
13. Försvarets materielverk
14. Försvarsmakten
15. Göteborgs kommun
16. Helsingborgs kommun
17. Hudiksvalls kommun
18. Håbo kommun
19. Jönköpings kommun

20. Karlskoga kommun
21. Karlskrona kommun
22. Kungsörs kommun
23. Lantbrukarnas riksförbund
24. Lantmännen
25. Lastfordonsgruppen
26. Linköpings kommun
27. Lycksele kommun
28. Länsstyrelsen i Jönköpings län
29. Länsstyrelsen i Stockholms län
30. Länsstyrelsen i Västra Götaland
31. Malmö kommun
32. Maskinentreprenörerna
33. Mobility Sweden
34. Motorbranschens riksförbund
35. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
36. Naturvårdsverket
37. Norrköpings kommun
38. Nynäshamns kommun
39. Näringslivets regelnämnd
40. Näringslivets transportråd
41. Orust kommun
42. Oskarshamns kommun
43. Perstorps kommun
44. Polismyndigheten
45. Regelrådet
46. Region Stockholm
47. Region Västerbotten
48. Region Östergötland
49. Riksförbundet Enskilda vägar

50. RISE Research Institute of Sweden
51. Skogsindustrierna
52. Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI
53. Statens jordbruksverk
54. Stockholms kommun
55. Svensk försäkring
56. Svenska Mobilkranföreningen
57. Svenska Transportarbetareförbundet
58. Svenskt Näringsliv
59. Sveriges kommuner och regioner
60. Sveriges Åkeriföretag
61. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)
62. Tierps kommun
63. Transportföretagen
64. Transportstyrelsen
65. Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd
66. Umeå kommun
67. Värmdö kommun
68. Västerviks kommun
69. Västerås kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 2 december 2024**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2024/01387 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Maria Gelin
Departementsråd

RAPPORT

Hantering av transportdispenser

Redovisning av regeringsuppdrag



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 787 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Rapport uppdrag utredning handläggning transportdispenser

Författare: Fridell Christel, PLnpi, Holmstrand Thomas, PLnptn, Wells Lina, PLnptn

Dokumentdatum: 2024-06-17

Ärendenummer: TRV 2022/143756

Kontaktperson: Thomas Holmstrand

Publikationsnummer: 2024:093

ISBN 978-91-8045-315-8

Foto: Göran Fält (omslag)

Sammanfattning

Fordon eller fordonståg, med eller utan last, som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna i 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) medger får endast framföras med stöd av ett undantag (dispens) från trafikförordningen.

Det är kommunerna eller Trafikverkets regioner (i egenskap av statliga väghållningsmyndigheter) som prövar dessa ansökningar. Kommunerna prövar de ansökningar som gäller transporter inom en kommun. Trafikverket prövar de ansökningar som gäller transporter som ska ske i mer än en kommun.

Det är ett problem att ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av ett stort antal beslutsmyndigheter eftersom det medför en rad negativa konsekvenser så som:

- olika sätt att ansöka om transportdispens (kommunerna har egna lösningar som skiljer sig åt dem emellan)
- olika handläggningstider (samma typ av ärende tar olika lång tid att handlägga i de olika kommunerna)
- otydligt vad som krävs för att beviljas undantag (det förekommer att kommuner gör olika bedömningar av samma typ av dispensärenden)
- kompetensen varierar hos kommunerna (framförallt kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens inom området)
- kommunerna (och Trafikverket) tar ut olika ansökningsavgifter

Dessutom pågår för närvarande ett lagstiftningsförfarande med förslag till ändring av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” som bland annat innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan. I nuläget lever Sverige inte upp till detta.

Denna rapport redovisar hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om undantag. Om regeringen beslutar att genomföra en förändring så behöver Trafikverket tilldelas ett genomförandeuppdrag.

Rapporten innehåller även förslag på möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras oavsett om ansvar för ärendehandläggning och beslut om undantag ändras eller inte.

Innehåll

1 Inledning	6
1.1 Uppdraget och dess syfte	7
1.2 Kommande förändringar i EU:s mått- och viktdirektiv	7
2 Befintlig hantering av undantag	9
2.1 Ärendehandläggning och beslut hos kommunerna	9
2.2 Ärendehandläggning och beslut hos Trafikverket	11
2.3 Ärendehandläggning och beslut i Norden	14
3 Konsekvenser av nuvarande upplägg	16
3.1 Branschens syn på nuvarande undantagsprocess.....	16
3.2 Beslutsmyndigheternas syn på nuvarande undantagsprocess.....	17
3.2.1 Kommunerna	17
3.2.2 Trafikverket.....	18
4 Problembeskrivning	19
5 Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från kommunerna.....	20
5.1 Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna	21
5.1.1 Rättsliga förutsättningar	22
5.1.2 Praktiska förutsättningar	23
5.2 Trafikverket tar delvis över ärendehandläggning och beslut från kommunerna	25
5.2.1 Rättsliga förutsättningar	26
5.2.2 Praktiska förutsättningar	27
6 Kostnader som kan uppstå och hur de ska finansieras	29
6.1 Finansiering	30
7 Författningsförslag.....	31
7.1 Förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	31
7.2 Författningskommentar	37
8 Förenklingar och effektiviseringar	43
8.1 Alla ansökningar om transportdispens görs på ett ställe	43

8.2 All ansökan, ärendehandläggning och beslut sker i samma system.....	44
8.3 Harmonisera kommunernas handläggning	45
8.4 Utveckla de förenklade samråden mellan kommunerna och Trafikverket.....	45
8.5 Införa gruppbeslut.....	47
8.6 Förenkla kraven på beskrivning av lasten	47
8.7 Förändrad tolerans för vikter	48
8.8 Utveckla tidsvillkor	48
8.9 Utöka generell vägnätsdispens	49
8.10 Utveckla system för informationsdelning.....	50
8.11 Automatisera vissa beslut	50
8.12 Digitalt förarstöd och digital uppföljning vid dispenstransporter	51
8.13 Polismyndighetens arbete	52
9 Referenser	54
Litteratur	54
Offentligt tryck	54
Webbkällor	56
Bilaga 1. Konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.....	57

1 Inledning

I 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om hur tunga, breda och långa motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon får vara. Det svenska vägnätet består av allmänna vägar, kommunala gator och vägar samt enskilda vägar. Mått- och viktbestämmelserna i förordningen gäller på vägar som inte är enskilda, dvs. allmänna vägar och kommunala vägar och gator. På enskilda vägar finns det inga generella vikt-, bredd- eller längdbestämmelser, utan istället avgör den enskilda vägens ägare vilken trafik som får äga rum (genom tex. förbud med viss största bredd, längd eller vikt).

Fordon eller fordonståg, med eller utan last, som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger får endast framföras med stöd av ett undantag (dispens) från trafikförordningen. Undantag från bredd- eller längdbestämmelserna som föranleds av lastens bredd eller längd får medges endast om lasten är odelbar.

Det är Trafikverkets regioner (i egenskap av statliga väghållningsmyndigheter) eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Kommunerna prövar de ansökningar som gäller transporter inom en kommun. Trafikverket prövar de ansökningar som gäller transporter som ska ske i mer än en kommun.

Lokalt kan det också genom särskilda trafikregler förekomma inskränkningar till mindre bredd eller längd samt lägre vikter än som gäller enligt grundreglerna i 4 kap. trafikförordningen. I samband med prövning av undantag för en tung, bred eller lång transport kan beslutsmyndigheten även ge undantag från dessa bestämmelser. I övriga fall, när det inte rör sig om en tung, bred eller lång transport, hanteras undantag från lokala trafikföreskrifter av kommunen.

Framöver i rapporten används begreppet "Trafikverket" som beslutsmyndighet för att förenkla läsningen. I juridisk mening är det dock den av Trafikverkets regioner som färden startar i som är beslutsmyndighet. För att effektivisera och säkerställa enhetliga beslut har Trafikverket en central hantering där beslut fattas med delegering av regionerna.

Det har framkommit att ärendehandläggningen och beslut om undantag görs på olika sätt av beslutsmyndigheterna. Den varierande hanteringen kan leda till flera problem, exempelvis brister i rättssäkerhet, trafiksäkerhetsrisker eller skador i infrastrukturen. För transportörer som ska genomföra en transport som kräver dispens blir konsekvenserna till

exempel att tid för genomförande inte kan lämnas till kunden och att personalplaneringen blir svårhanterad.

För att komma till rätta med problemet har Trafikverket fått ett uppdrag av regeringen.

1.1 Uppdraget och dess syfte

Regeringen har gett Trafikverket ett uppdrag¹ som består av två delar:

1. Trafikverket ska redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare.

Trafikverket ska utreda om det krävs författningsförändringar och lämna nödvändiga författningsförslag.

Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Trafikverket ska även utreda vilka kostnader som kan uppstå och hur dessa ska finansieras.

2. Trafikverket ska utreda vilka möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen och samtidigt inte riskera skador på infrastrukturen eller minska trafiksäkerheten.

Trafikverket ska vid uppdragets genomförande beakta gällande regler avseende väghållning i väglagen (1971:948).

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från näringslivet samt från ett urval kommuner och andra berörda parter.

Detta uppdrag handlar om att beskriva möjliga lösningar för hur Trafikverket delvis eller helt kan sköta ärendehandläggning och fatta beslut om undantag. Om regeringen beslutar att genomföra en förändring så måste Trafikverket tilldelas ett genomförandeuppdrag.

1.2 Kommande förändringar i EU:s mått- och viktdirektiv

Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i

¹ Regeringsbeslut 2022-12-15, I2022/02314, I2020/01209 (delvis)

internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” reglerar de största tillåtna dimensionerna i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för bland annat tunga lastbilar och släpfordon med en totalvikt över 3,5 ton.

För närvarande pågår ett lagstiftningsförfarande med förslag till ändringar i direktivet. Vissa föreslagna förändringar är värda att notera eftersom de kommer att påverka hur Sverige hanterar handläggningen av transportdispensärenden. Dessa förslag innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med åtminstone följande "one-stop-shop"-funktioner:

- a) en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan
- b) en enda nationell åtkomstpunkt där sökandena kan få information om kraven för ansökan

Förslagen innebär att Sverige inte kan ha kvar nuvarande modell där ansökan om dispens görs hos flera olika parter.

2 Befintlig hantering av undantag

Denna rapport redogör för hur Trafikverket, helt eller delvis, kan sköta den ärendehandläggning och fatta beslut om undantag som idag sköts av kommunerna. Viktigt att notera i sammanhanget är att Trafikverket redan idag fattar beslut om undantag på kommunala vägar och gator för sådana transporter som passerar genom mer än en kommun.

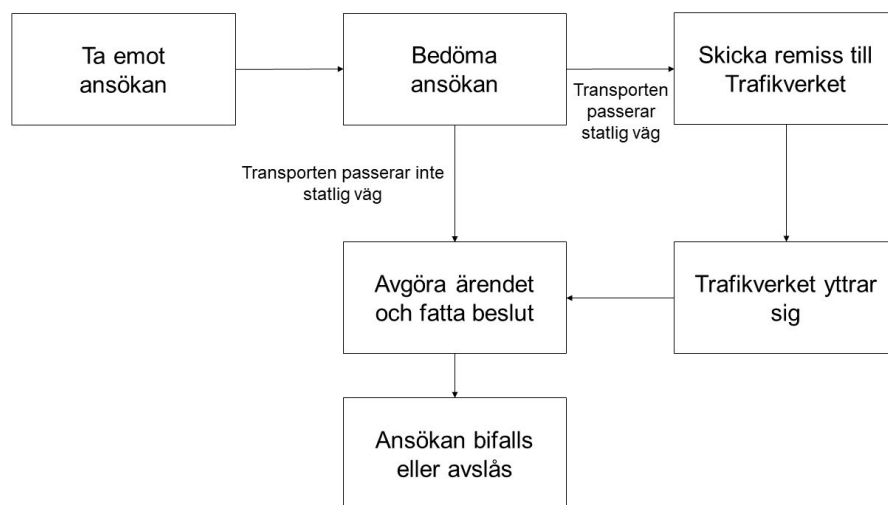
Vilken beslutsmyndighet som är aktuell för hantering av undantag idag framgår av 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). Kommunerna prövar de ansökningar som gäller transporter inom en kommun. Trafikverket prövar de ansökningar som gäller transporter som ska ske i mer än en kommun.

Som stöd för beslutsmyndigheterna har Transportstyrelsen utfärdat allmänna råd om undantag för färd med breda fordon respektive långa fordon (se TSFS 2024:16 och TSFS 2024:17). Dessa två författningar innehåller råd kring förutsättningar för att medge undantag, giltighets- och transporttider samt vissa grundläggande villkor i beslut (t.ex. utmärkning, varningsbil och eskort). Allmänna råd för hanteringen av tunga transporter saknas.

Transportstyrelsen har även med stöd av 4 kap. 15 och 17 b §§ trafikförordningen utfärdat föreskrifter och allmänna råd om färd med bred odelbar last respektive lång odelbar last (se TSFS 2023:36 och TSFS 2023:37). Breda transporter (högst 3,5 meter breda) eller långa transporter (högst 30 meter långa) kan därför utföras utan särskilt undantag om förutsättningarna och villkoren i föreskrifterna uppfylls.

2.1 Ärendehandläggning och beslut hos kommunerna

Om en transport ska ske inom enbart en kommun ska ansökan om transportdispens göras hos denna kommun som då ansvarar för ärendehandläggning och beslut. Om transporten kommer att passera statlig väg ska kommunen skicka remiss till Trafikverket för yttrande.



Figur 1 Transporten går inom en kommun – ansökan görs hos och hanteras av kommunen

Varje kommun hanterar ansökning och handläggning av dispensärenden på sitt eget sätt. Respektive kommunfullmäktige beslutar om avgift för handläggning av transportdispenser och storleken på avgifterna varierar mellan kommunerna. En stor andel (75% baserat på svaren i enkäten som beskrivs nedan) av kommunerna tar dock inte ut någon avgift alls.

Som en del i regeringsuppdraget skickade Trafikverket en enkät till kommunerna under hösten 2023 för att fånga kunskap om hur kommunerna hanterar transportdispensärenden, ställa frågor och samla in förslag. Inför undersökningen skedde samråd med SKR enligt förordningen (1982:668) om statliga myndigheters inhämtande av uppgifter från näringsidkare och kommuner. Enkäten besvarades av 180 kommuner.

Tabell 1 Sammanfattning av resultat från enkät hösten 2023

Andel av kommunerna*

Fattade färre än 5 beslut under 2022	48 %
Fattade fler än 20 beslut under 2022	38 %
Erbjuder e-tjänst för ansökningar	12 %
Har systemstöd för ärendehantering	9 %
Tar ut ansökningsavgifter	25 %

*Avser andel av de 180 kommuner som svarade på enkäten

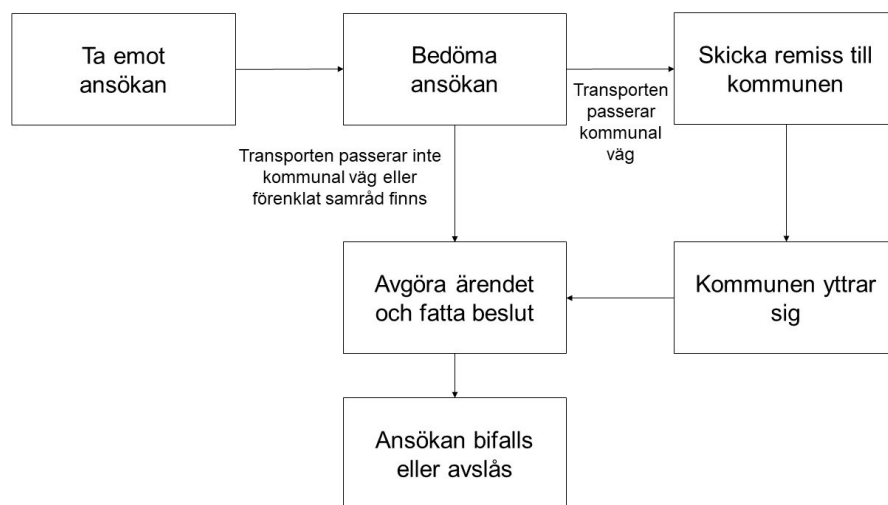
Handläggningstiderna i kommunerna varierar mellan 0–10 dagar, vanligast är 1–3 dagar.

Vissa kommuner hanterar en stor mängd transportdispensärenden och har personal som arbetar heltid med frågorna och därmed är mycket kunniga. Andra kommuner har få ärenden och samarbetar med andra kommuner för att dela på personal. Några kommuner har inga resurser alls inom transportdispensområdet. Statistik saknas, men en uppskattning baserat på uppräknig av svaren i enkäten visar att kommunerna handlägger och beslutar om ca 15 000 dispensärenden per år.

Att en kommun är stor och/eller har många invånare innebär inte nödvändigtvis att den har många transportdispensärenden. Göteborgs kommun har betydligt fler ärenden än Stockholms kommun. Piteå kommun, som vanligtvis bara handlägger ett fåtal ärenden per år, hade väldigt många ärenden under 2022 då flera stora vindkraftsparker etablerades i kommunen.

2.2 Ärendehandläggning och beslut hos Trafikverket

Om en transport ska passera genom mer än en kommun ska ansökan om transportdispens göras hos Trafikverket. Trafikverket skickar remiss till berörd kommun eller berörda kommuner om transporten kommer att passera kommunala vägar eller gator. I de fall ett förenklat samråd finns med kommunen och den aktuella transporten uppfyller kriterierna i samrådet kan Trafikverket avgöra ärendet utan att höra kommunen i det enskilda fallet.



Figur 2 Transporten går genom flera kommuner – ansökan görs hos och hanteras av Trafikverket

Trafikverket erbjuder kommuner förenklat samråd i syfte att avlasta kommunernas arbete med att svara på remisser från Trafikverket (eller på förfrågningar från kunder som är företagsanvändare). Detta innebär att Trafikverket och en kommun skriver en överenskommelse om att Trafikverket kan besluta om transportdispens utan att begära in yttrande i det enskilda ärendet från kommunen. Samråden har ofta en giltighetstid på ett eller två år. I de flesta fall förnyas samråden efter att de har gått ut. I samband med förnyelse ser man även över innehållet.

I ett samråd framgår vilka gator eller vägar (med kommunal väghållare) som ingår och vilka begränsningar utifrån fordonets vikt, bredd och längd som gäller. Som grundregel gäller samråden för ärenden där

- bredden är högst 450 cm
- längden är högst 35 m
- axeltrycket är högst 15 ton, boggitrycket är högst 28 ton och trippelaxeltrycket är högst 39 ton.

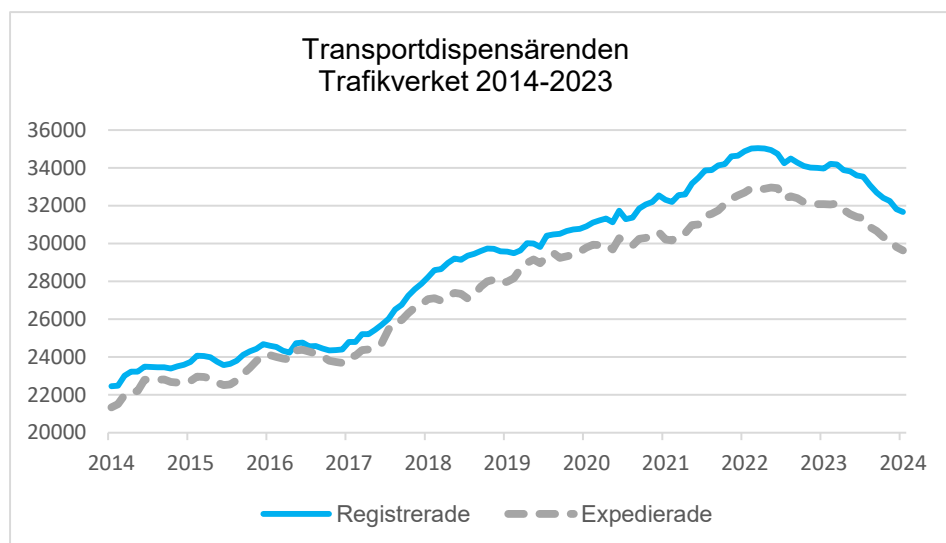
Kommunen har möjlighet att ändra till lägre vikter eller mindre dimensioner jämfört med grundvärdena, vilket förekommer men i liten utsträckning. Enstaka kommuner har även höjt tillåten bredd eller längd. Vissa kommuner har också villkor för hur färden får ske, t.ex. brovillkor.

Från hösten 2023 är kommunala vägsträckor med förenklade samråd digitaliserade i IT-systemet Trix vilket underlättar arbetet för

handläggaren att snabbare kunna bedöma om samråd finns på den aktuella färdvägen i ärendet.

Handläggningstiderna i Trafikverket varierar mellan 0–10 dagar, vanligast är 1–5 dagar.

Under år 2023 registrerade Trafikverket cirka 32 000 ärenden och beviljade cirka 30 000 transportdispenser. 68 % av dessa ärenden registrerades av företagsanvändare.



Figur 3 Antal transportdispensärenden 2014–2023

Trix är Trafikverkets IT-stöd för ansökan och handläggning av transportdispenser. En sökande måste registrera sig som användare för att kunna ansöka om dispens i Trix. Efter genomgången grundkurs och handledning kan en användare (person) tilldelas en högre behörighet i Trix (så kallad företagsanvändare, FAV).

För att bli företagsanvändare måste företaget ingå ett avtal med Trafikverket. FAV kan i Trix förbereda sina ansökningar på ett mer avancerat sätt jämfört med en vanlig användare, till exempel hämta in yttrande från kommuner (förfrågan), kontrollera framkomligheten vid vägarbeten, göra kontroll i Trix automatiska brokontroll m.m. För sådana ärenden tar Trafikverket ut en lägre ansökningsavgift än för vanliga ansökningar eftersom handläggningen i större utsträckning utförs av sökanden.

FAV kan göra avancerade ansökningar för transporter där bruttovikten är högst 150 ton, bredden högst 450 centimeter och/eller längden högst 35 meter. För andra ärenden kan endast en normal ansökan göras.

Normal ansökan görs antingen i Trix eller på en blankett som skickas till Trafikverket med e-post eller brev.

Även kommunala handläggare kan bli användare i Trix. De får då nyttja Trix för att hämta in yttranden från Trafikverket. Denna funktion används dock inte i någon större utsträckning, utan de flesta kommuner skickar sina remisser med e-post till Trafikverkets funktionsbrevlåda.

Trix är inte ett automatiserat system, det är fortfarande en handläggare som prövar och beslutar.

Trafikverket tar ut en ansökningsavgift för prövning av en ansökan enligt 13 kap. 10 och 10 a § trafikförordningen (1998:1276).

Tabell 2 Ansökningsavgifter Trafikverket

	Ansökan	Avancerad ansökan (FAV)
Tung transport	1 660 kr	870 kr
Bred transport		
När bredden är högst 450 cm	870 kr	320 kr
När bredden överstiger 450 cm	1 660 kr	-
Lång transport		
När längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
När längden överstiger 35 m	1 660 kr	-
Bred och lång transport		
När bredden är högst 450 cm och längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
Övriga kombinationer av transporter	1 660 kr	870 kr

Ansökningsavgifterna ska finansiera kostnaderna för Trafikverkets handläggning.

2.3 Ärendehandläggning och beslut i Norden

I Norge, Danmark och Finland görs ansökan om undantag hos en och samma myndighet.

Norge

Statens vegvesen är dispensmyndighet för alla vägar i Norge, även kommunala vägar.

Statens vegvesen lyder under transportdepartementet och har ett brett ansvarsområde som innefattar såväl normgivning som kontrollverksamhet. Statens vegvesen utfärdar föreskrifter och riktlinjer för vägtrafik, vägar och fordon samt utför vägkontroller av godstransporter. Myndigheten ansvarar även för byggande, underhåll och drift av riksvägar och Europavägar samt fungerar som tillståndsmyndighet för person- och godstransport.

Danmark

Vejdirektoratet är dispensmyndighet för alla vägar i Danmark, även kommunala vägar.

Enligt branschorganisationen DTL Danske Vognmænd² fungerar verksamheten bra efter att utfärdandet av dispenser för specialtransporter har centraliserats och flyttats från polisen till Vejdirektoratet. Även om det bara finns ett ställe att söka finns handläggarna på flera platser i Danmark, vilket innebär att många av handläggarna har lokalkännedom. Många undantag görs redan samma dag eller inom en kort tid.

De allra flesta dispenser utfärdas utan större inblandning av kommunerna, men stora skrymmande och tunga transporter kräver ofta också dispens från kommunerna för att få köra på kommunala vägar och det upplevs som krångligt. Hanteringen varierar mycket mellan kommunerna och denna del av processen kan utvecklas.

Finland

I Finland finns närings-, trafik- och miljöcentraler (NTM-centraler) som ska främja den regionala utvecklingen genom att sköta statsförvaltningens verkställighets- och utvecklingsuppgifter i regionerna. All hantering av transportdispenser (tillstånd för specialtransporter) sker hos NTM-centralen i Tammerfors (förutom för Åland som har en egen hantering). Ansökningar tas emot enbart via en specifik e-tjänst eller brevpост.

² Finn Bjerremand, sekreterare hos DTL KRAN-BLOK EFRA, e-post 4 april 2024

3 Konsekvenser av nuvarande upplägg

Dagens hantering med ett stort antal beslutsmyndigheter som tar emot, handlägger och fattar beslut om transportdispenser resulterar i konsekvenser som berör de olika aktörerna på olika sätt.

3.1 Branschens syn på nuvarande undantagsprocess

Branschen anser att det är omständligt att det finns 291 olika instanser att ansöka om transportdispens hos.

Som ett underlag till rapporten ”Transportdispenser Analys av nutid och förslag på framtid” (RISE 2021:90) genomfördes intervjuer med bland annat transportörer och beställare. Av rapporten framgår bland annat att det är stor skillnad mellan Trafikverkets och de olika kommunernas sätt att hantera ansökningarna, bedömningarna och därigenom utformning av besluten. Det saknas också harmonisering mellan kommunernas arbetssätt, vilket innebär att olika kommuner hanterar dessa ärenden på olika sätt i allt från bland annat uttag eller inte av ansökningsavgift, avgiftens storlek, tilldelning av färdväg samt tilldelning av beslut och villkor. Avsaknad av rutiner och transparens är ett problem. Vissa kommuner saknar kunskap i frågorna vilket leder till att det blir felaktigheter i besluten (och det i sin tur skapar risker i trafiken). Dessa olika sätt leder till att det blir svårt för de som ansöker att se en förutsägbarhet i hur deras ärende kommer att hanteras och beslut uppfattas som godtyckliga.

Branschen själv vittnar om att det framförs transporter där man valt att låta bli att ansöka om dispens för undantag. Detta leder till osunda konkurrensvillkor mellan de företag som ansöker om dispens och de som väljer att låta bli och kör ändå och att transporter sker på vägar som inte är lämpliga. Branschen efterfrågar harmonisering av handläggningstider som varierar kraftigt mellan olika kommuner samt mellan kommuner och Trafikverket, vilket gör det svårt att planera transporter.

Många kommuner saknar digitalt system för ansökan vilket också är grunden till att ansökan behöver ske på olika sätt beroende på vilken myndighet det är som ska hantera ärendet. Det är svårt att veta var och hur man ska ansöka. Hos vissa kommuner saknas kompetens inom området transportdispenser vilket gör att det är svårt att få stöd och svar på frågor. Det är också svårt att hitta rätt hos de olika kommunerna.

Dispenstransporterna utgörs av två typer av transporter:

1. Transporter med tunga fordon (till exempel mobilkranar)
2. Transporter med odelbar last (till exempel husmoduler, båtar, entreprenadmaskiner, skogsmaskiner, vindkraftverk och industrimaterial)

Ibland krävs det åtgärder i vägområdet (exempelvis flytt av väganordningar) för att transporterna ska kunna ta sig fram.

3.2 Beslutsmyndigheternas syn på nuvarande undantagsprocess

Såväl Trafikverket som flera kommuner upplever att det råder vissa kunskapsbrister i branschen som saknar förståelse för lagstiftningen, varför dispenser krävs och varför ärenden måste hanteras som de gör.

Exempelvis, för att ställa upp en mobilkran för arbete på en offentlig plats inom detaljplanelagt område krävs beslut om upplåtelse enligt ordningslagen. Dessa beslut fattas av Polismyndigheten. Beslut om transportdispens kan därmed dröja då handläggningstiden är avhängig Polismyndighetens handläggningstider.

3.2.1 Kommunerna

I fritextsvar i den enkät som Trafikverket skickade till kommunerna hösten 2023 framkom att kommunerna anser att de största utmaningarna med dagens handläggning är att:

- Det saknas rutiner och kompetens hos vissa kommuner för att handlägga transportdispensärenden
- Det saknas systemstöd hos vissa kommuner
- Det saknas resurser hos vissa kommuner och kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens
- Handläggningen skiljer sig åt mellan olika kommuner
- Svårt för kunderna med många instanser
- Rättsosäkerhet

Under genomförandet av detta uppdrag har Trafikverket haft möten med storstadskommunerna Stockholm och Göteborg. Dessa kommuner har anställda som jobbar heltid med handläggning av dispensärenden och hanterar ett stort antal ärenden varje år. Båda kommunerna trycker på hur viktigt de anser att det är med den lokala närheten och kännedomen om

det kommunala vägnätet där förändringar sker ofta, exempelvis till följd av byggprojekt. Även kommuner med orter av mindre storlek som exempelvis Borås tycker att det vore fel att låta Trafikverket ta över handläggning och beslut om undantag. Däremot anser kommuner med väldigt få ärenden per år att det vore en fördel om Trafikverket tog över eftersom de har svårt att upprätthålla kompetens inom dispensområdet.

Sveriges kommuner och regioner (SKR) har mottagit synpunkter från kommunerna och delar bilden av att önskemålen varierar. Kommuner med få ärenden tycker att det vore en avlastning om Trafikverket tar över ansvaret och kommuner med etablerad organisation och många ärenden är mer tveksamma till en sådan förändring.

3.2.2 Trafikverket

Det förekommer att kommunerna fattar beslut istället för att yttra sig när de får remiss från Trafikverket och många kommuner skickar inte remiss till Trafikverket innan de fattar beslut om undantag på statlig väg.

Det är mycket stor variation i kvaliteten i de kommunala besluten (allt från att ingen formell prövning om beslut om undantag sker till att ha mycket genomarbetad ärendehandläggning).

Eftersom det finns så många beslutsmyndigheter får Trafikverket ofta ärenden som har skickats fel och måste vidarebefordra dem till rätt kommun.

4 Problembeskrivning

Det är ett problem att ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av ett stort antal beslutsmyndigheter eftersom det medför en rad negativa konsekvenser så som:

- olika sätt att ansöka om transportdispens (kommunerna har egna lösningar som skiljer sig åt dem emellan)
- olika handläggningstider (samma typ av ärende tar olika lång tid att handlägga i de olika kommunerna)
- otydligt vad som krävs för att beviljas undantag (det förekommer att kommuner gör olika bedömningar där omständigheterna i ärendet är desamma)
- kompetensen är varierande hos kommunerna (framförallt kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens inom området)
- kommunerna (och Trafikverket) tar ut olika ansökningsavgifter

Dessutom pågår för närvarande ett lagstiftningsförfarande med förslag till revidering av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” som bland annat innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan. I nuläget lever Sverige inte upp till detta.

5 Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från kommunerna

I detta kapitel redogörs för hur Trafikverket skulle kunna sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) bestämmelser om bredd, längd och vikt som i dag sköts av kommunerna.

Om Trafikverket tar över en kommuns ärendehandläggning innebär det att Trafikverket tar emot, handlägger och fattar beslut om transportdispenser även för de transporter som endast färdas inom kommunen. Detta medför även att Trafikverket kommer att fatta beslut i ärenden för transporter på enbart kommunala vägar och gator inom en kommun.

Ett övertagande av ärendehandläggningen innebär dock inte att Trafikverket tar över väghållaransvaret från kommunerna. Frågor som gäller vägarnas beskaffenhet och eventuella behov av åtgärder i infrastrukturen i samband med en tung, bred eller lång transport hanteras av respektive väghållare även fortsättningsvis.

Trafikverket har prövat och avfärdat två tolkningar av vad delvis skulle kunna innebära:

Den första lösningen skulle innebära att kommunerna har kvar ansvaret på samma sätt som idag och att ett ärende hanterades av både Trafikverket och kommunen. Till exempel skulle Trafikverket kunna ta emot alla ansökningar om dispens och därefter fördela ärenden till berörd kommun i de fall en transport ska gå inom bara en kommun

En annan lösning skulle vara att dela upp så att Trafikverket handlägger samtliga ärenden förutom dispens för tunga transporter. Anledningen till en sådan uppdelning skulle då vara att det är viktigt för kommunerna att ha god insyn i var de tunga transporterna framförs eftersom de har stor påverkan på vägarna.

Båda dessa idéer har dock avfärdats eftersom den samlade bedömningen är att det inte skulle underlätta för kunderna och även skulle bli komplicerat för Trafikverket och kommunerna att förhålla sig till.

Med anledning av detta finns två alternativ beskrivna i rapporten:

1. Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna (avsnitt 5.1)
2. Trafikverket tar delvis över ärendehandläggning och beslut från kommunerna (avsnitt 5.2)

Det finns både för- och nackdelar men också risker med de båda alternativen. I respektive avsnitt beskrivs även de rättsliga och praktiska förutsättningarna för övertagande.

5.1 Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna

Detta alternativ bygger på att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från samtliga av landets kommuner.

Tabell 3 Sammanställning av fördelar, nackdelar och risker för olika parter om Trafikverket helt tar över ärendehandläggning och beslut

	Kunderna	Trafikverket	Kommunerna
Fördelar	Alla ansökningar görs på samma ställe och på samma sätt Ökad rättssäkerhet genom harmonisering av beslut och villkor Harmonisering av handläggningstider	Möjlighet att vid behov direkt återkalla beslut på statliga vägar när kommunerna inte längre tilldelar dispens Inga felskickade ansökningar att vidarebefordra till berörd kommun	Kan fokusera sin verksamhet på samråd och yttranden till Trafikverket
Nackdelar	Ökade kostnader i många fall jämfört med idag eftersom inte samtliga kommuner tar ut avgift	Mer omfattande verksamhet	De kommuner som tar ut ansökningsavgift förlorar kostnadstäckning men måste ändå ha resurser för yttrande till

			Trafikverkets handläggning De kommuner som har resurser för dispenshantering kan delvis avveckla dessa Vissa kommuner vill behålla handläggning och beslut
Risker	Dyrare avgifter när ansökningsavgifter tillkommer kan leda till att kunder struntar i att ansöka om dispens	Kan få utmaningar att klarar sin leverans om kommunerna inte svarar på remisser i tid	Tappar kompetens och/eller resurser för att svara på remisser från Trafikverket Tappar kunskap om hur de kommunala vägarna används

5.1.1 Rättsliga förutsättningar

Bemyndigande

För att Trafikverket ska kunna hantera ärendehandläggningen och fatta beslut istället för en kommun behöver regeringen ändra 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). I tabellen i den paragrafen tas ”kommunen” bort som beslutsmyndighet i punkterna 7, 11, 19, 21 och 25. Istället ska den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas vara beslutsmyndighet, oavsett om undantaget rör en kommun eller mer än en kommun.

Ett ärende om transportdispens avser prövning av undantag för en tung, bred eller lång transport, dvs. en transport som behöver undantag från huvudbestämmelserna i 4 kap. 12–13, 15 eller 17 § trafikförordningen (1998:1276). I samband med en sådan prövning finns idag ett bemyndigande i 13 kap. 3 § att även ge undantag från vissa trafikregler i lokala trafikföreskrifter (förbud mot trafik med fordon och begränsningar i

vikt, bredd och längd) samt från bestämmelser om färd på motorväg och motortrafikled.

Lokala trafikföreskrifter

I de fall ett undantag *endast* behövs från särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter bör kommunerna ha kvar detta bemyndigande (ansvar för ärendehandläggning och beslut om undantag). Kommunerna behöver i dessa fall fortsatt ha resurser för hantering av dessa ärenden. Exempel på sådana ärenden är undantag för en transport som är kortare än 24 meter men längre än vad som tillåts enligt en lokal begränsning. Exempelvis har Stockholms kommun en generell begränsning av fordonslängden till 12 meter (men med ett flertal vägar undantagna) och Göteborgs kommun har en längdbegränsning på 10 meter inom centrala delen av staden.

Författningsförslag och kommentarer finns i kapitel 7.

Samråd med andra väghållare

Innan ett beslut om undantag meddelas bör andra väghållare som berörs av undantaget ges tillfälle att yttra sig i ärendet. Detta framgår av Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:16) om undantag för färd med breda fordon och fordon med bred odelbar last samt Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:17) om undantag för färd med långa fordon, fordonståg eller lång odelbar last. Med andra väghållare avses en kommun om det är Trafikverket som är beslutsmyndighet.

Samråd sker på två olika sätt, dels med remisser i enskilda ärenden eller genom förenklade samråd.

Det saknas allmänna råd för hantering av undantag för tunga transporter. Samråd förekommer ändå, på samma sätt som för breda och långa transporter, mellan Trafikverket och kommunala väghållare. Trafikverkets praxis (som är fastställd i interna riktlinjer) är att endast medge undantag om en kommun har godkänt undantaget som rör kommunal väg.

Enligt 9 § förvaltningslagen (2017:900) ska ett ärende handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Trafikverket förordar att ansökningar och hantering av remisser görs via e-tjänsten Trix.

5.1.2 Praktiska förutsättningar

Detta alternativ förbereder Sverige för att inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt enligt EU:s mått- och viktdirektiv.

Trafikverket:

Inför ett övertagande så kommer Trafikverket att behöva genomföra utveckling och förberedelse i form av:

- Utveckling av system (Trix)
- Förberedelser i form av rekrytering och utbildning av personal, säkerställa ändamålsenlig organisation, säkra lokaler mm
- Ta fram process och arbetssätt
- Dialog och samverkan med kommunerna, till exempel överenskommelse av formell hantering kopplat till tillståndet hos infrastrukturen och hur transporter som tilldelats dispens ska hanteras om ny färdväg av någon anledning måste meddelas
- Utveckla förenklade samråd (fler kommuner, fler kommunala gator och vägar, fler indelningar)
- Trafikverket måste ges tillgång till aktuella data om de kommunala vägarna

Kommunerna:

Viktiga uppgifter för kommunerna blir att

- hålla Trafikverket uppdaterat om förändringar av vägnätet
- yttra sig till Trafikverket inför beslut i de fall det inte finns förenklade samråd

Kommunerna och Trafikverket måste därför säkerställa att det finns former för samverkan om dessa uppgifter.

Kommunerna måste även fortsättningsvis yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar. Det innebär att kommunerna kommer behöva bära vissa kostnader för bedömning av transportdispenser även fortsättningsvis, men får ej in intäkter från ansökningsavgifter när alla ansökningar istället görs hos Trafikverket.

Det finns kommuner som ser risker med att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från dem. Det handlar främst om att kommunerna tycker att det är viktigt med lokalkunskap om vägnätet.

5.2 Trafikverket tar delvis över ärendehandläggning och beslut från kommunerna

Detta alternativ bygger på att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från ett visst antal kommuner. Regeringen anger i trafikförordningen vilka kommuner som fortsatt ska vara beslutsmyndighet i ärenden om undantag för en tung, bred eller lång transport inom kommunen. Kommunerna bör dock själva få ta ställning till om de vill lämna över till Trafikverket eller behålla beslutsmandatet.

Med anledning av EU:s kommande reglering om krav på införande av en gemensam nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan, baseras detta alternativ på att sådan lösning införs.

Tabell 4 Sammanställning av fördelar, nackdelar och risker för olika parter om Trafikverket delvis tar över ärendehandläggning och beslut

	Kunderna	Trafikverket	Kommunerna
Fördelar	Alla ansökningar görs på samma ställe och på samma sätt*	Möjlighet att vid behov direkt återkalla beslut på statliga vägar när kommunerna inte längre tilldelar dispens Färre antal felskickade ansökningar att vidarebefordra till berörd kommun	De kommuner som har lämnat över behöver inte upprätthålla resurser för handläggning och beslut Kommunerna får själva välja om de vill ha kvar ansvaret eller inte
Nackdelar	Ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av flera beslutsmyndigheter vilket medför	Olika samarbetsformer med olika kommuner. De kommuner som behåller handläggning	De kommuner som lämnat över får inte längre intäkter av ansökningsavgifter men måste ha resurser för

	negativa konsekvenser (exempelvis spretig praxis)	har fortfarande olika arbetssätt	yttrande till Trafikverket
Risker		Kan få utmaningar att klarar sin leverans om kommunerna inte svarar på remisser i tid	Kommuner som inte längre fattar beslut kan tappa kompetens och/eller resurser för att svara på remisser från Trafikverket Tappar kunskap om hur de kommunala vägarna används

*Förutsatt att en gemensam lösning för ansökningar införs

5.2.1 Rättsliga förutsättningar

Bemyndigande

För att Trafikverket delvis ska kunna hantera ärendehandläggningen och fatta beslut istället för ett visst antal kommuner behöver regeringen – precis som för alternativet att ta över från alla kommuner – ändra 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). I tabellen i den paragrafen tas ”kommunen” bort som beslutsmyndighet i punkterna 7, 11, 19, 21 och 25. Istället ska den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas vara beslutsmyndighet, oavsett om undantaget rör en enskilda kommun eller mer än en kommun.

Eftersom detta alternativ innebär att vissa kommuner kvarstår som beslutsmyndighet krävs dock fler ändringar i trafikförordningen. Trafikverket föreslår att en ny bestämmelse införs i förordningen där det framgår vilka kommuner som ska vara beslutsmyndighet istället för den statliga väghållningsmyndigheten. Detta blir förslagsvis ett undantag från grundregeln.

Författningsförslag och kommentarer till detta finns i kapitel 7.

Lokala trafikföreskrifter och samråd med andra väghållare

I övrigt gäller samma förutsättningar om undantag från lokala trafikföreskrifter och för samråd med andra väghållare enligt avsnitt 5.1.1 ovan.

5.2.2 Praktiska förutsättningar

Trafikverket:

Oavsett om Trafikverket tar över från ett fåtal eller alla kommuner så kommer utveckling och förberedelse behöva genomföras i form av:

- Utveckling av system (Trix)
- Förberedelser i form av rekrytering och utbildning av personal, säkerställa ändamålsenlig organisation, säkra lokaler mm
- Ta fram process och arbetssätt
- Dialog och samverkan med kommunerna, till exempel överenskommelse av formell hantering kopplat till tillståndet hos infrastrukturen och hur transporter som tilldelats dispens ska hanteras om ny färdväg av någon anledning måste meddelas
- Utveckla förenklade samråd (fler kommuner, fler kommunala gator och vägar, fler indelningar)
- Trafikverket måste ges tillgång till aktuella data om de kommunala vägarna

Kommunerna:

Viktiga uppgifter för kommuner som lämnar över blir att

- hålla Trafikverket uppdaterat om förändringar av vägnätet
- yttra sig till Trafikverket inför beslut i de fall det inte finns förenklade samråd

Kommunerna och Trafikverket måste därför säkerställa att samarbete kring dessa områden fungerar.

Kommunerna kommer behöva bära vissa kostnader för bedömning av transportdispenser även fortsättningsvis för att kunna yttra sig till Trafikverket, men de kommuner som tar ut ansökningsavgifter för dispensansökan kommer att mista dessa intäkter när alla ansökningar istället görs hos Trafikverket.

Kommunerna tar i varierande grad ut ansökningsavgift för prövning av transportdispenser och i de fall sådana tas ut varierar de i storlek. De ansökningsavgifter som tas ut av kommunerna är på motsvarande sätt som hos Trafikverket tänkt att finansiera kommunens kostnader för handläggningen. Om Trafikverket tar över ärendehandläggningen från kommunerna innebär det att ansökningsavgift betalas till Trafikverket och kommunerna därmed blir av med den inkomstkällan. Detta blir problematiskt då kommunerna, inte minst i egenskap av väghållare för det kommunala vägnätet, behöver hålla resurser och kompetens för rollen som samverkande part med Trafikverket. I kommuner med större städer med stort antal dispensärenden och komplext vägnät där ständiga ombyggnationer pågår blir det extra viktigt att kommunerna har kvar den rollen.

6 Kostnader som kan uppstå och hur de ska finansieras

Nedan återfinns en sammanställning av de kostnader som kan uppstå om Trafikverket delvis eller helt tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

Kostnader för kunderna (de som ansöker om transportdispenser):

- Tillkommande ansökningsavgifter (75 % av de kommuner som svarat på Trafikverkets enkät tar inte ut några ansökningsavgifter)

Kostnader för Trafikverket för att förbereda för övertagande:

- Rekrytering och utbildning av personal (förmodligen 10–15 årsarbetskrafter baserat på 1500 normalärenden/årsarbetskraft om Trafikverket tar över från samtliga kommuner)
- Utveckling av system (Trix) (förmodligen 2 årsarbetskrafter) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (förmodligen 1–2 årsarbetskrafter under uppbyggnadsfasen) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Framtagande och implementering av arbetssätt (förmodligen 2 årsarbetskrafter)

Kostnader för Trafikverket efter övertagande:

- Förvaltning av system (förmodligen 1 årsarbetskraft) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (cirka 1 årsarbetskraft för vidmakthållande)
- Personal (finansieras av avgifterna)

Det är viktigt att notera att det saknas heltäckande underlag om antal kommunala ärenden per år. Baserat på den enkät som skickades ut är bedömningen att det handlar om cirka 1500 ärenden/år.

På samma sätt är tillkommande intäkter från ansökningsavgifter svåra att beräkna.

Kostnader för kommunerna:

- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd

6.1 Finansiering

Den som ansöker om en transportdispens hos Trafikverket betalar en ansökningsavgift. Avgiftens storlek avgörs av vilken typ av transportdispens som avses och hur ansökan görs. De kunder som själva utför en större del av ansökan, FAV, betalar lägre avgifter än de som gör normala ansökningar. Trafikverkets ansökningsavgifter för transportdispenser tas ut med stöd av trafikförordningen. Avgifterna disponeras inte av Trafikverket utan redovisas i sin helhet mot inkomsttitel 2511 Expeditions- och ansökningsavgifter.

En förutsättning för att Trafikverket ska kunna ta över ärendehandläggning och beslut från kommunerna är att Trafikverket får finansiering för den utveckling som krävs inför övertagandet.

För att Trafikverket ska kunna ta över handläggningen av de ärenden som idag handläggs av landets kommuner kommer ett omfattande utvecklingsarbete att krävas. Det handlar dels om att tillskapa organisation, rekrytera personal, kompetensutveckla såväl befintlig som tillkommande personal och att utveckla IT-system. Trafikverket kommer att behöva finansiering för utvecklingskostnaderna inför ett övertagande innan verksamhetens omkostnader täcks av inkommande ansökningsavgifter. Det är också av stor vikt att Trafikverket får finansiering motsvarande statens intäkter av ansökningsavgifter i förhållande till ökat antal ärenden för att kunna hålla kvalitet i verksamheten.

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att redovisa en plan, och vid behov förslag, för hantering av över- och underuttag av avgifter i myndighetens avgiftsbelagda verksamhet. Redovisningen innehöll även en beskrivning av de prissättningsprinciper som tillämpas. Trafikverket avser att göra en fördjupad analys kring de ansökningsavgifter som tas ut inom den offentligt rättsliga verksamheten för att säkerställa att de avgiftsnivåer som är fastställda genererar full kostnadstäckning.

7 Författningsförslag

Konsekvenserna av detta författningsförslag är beskrivet i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Denna konsekvensutredning finns i Bilaga 1.

7.1 Förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs ifråga om trafikförordningen (1998:1276),
dels att 1 kap. 3 §, 13 kap. 3 och 5 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 13 kap. 5 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §³

Om staten är väghållare enligt väglagen (1971:948) avses med myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen den statliga väghållningsmyndigheten.

Om staten är väghållare enligt väglagen (1971:948) avses med myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen den statliga väghållningsmyndigheten.

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Med en tung, bred eller lång transport avses en transport som omfattas av krav på undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 17 a §§.

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

³ Senaste lydelse 2017:921

Nuvarande lydelse

13 kap.
3 §⁴

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet

4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon
Gemensamma bestämmelser

7. 4 kap. 2 eller 3 §	<i>En kommun</i>	<i>Kommunen</i>
	<i>Mer än en kommun</i>	<i>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas</i>

Trafik med motordrivna fordon på väg

11. 4 kap. 12–15 a §§, 17, 17 a eller 18 §	<i>En kommun</i>	<i>Kommunen</i>
	<i>Mer än en kommun</i>	<i>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas</i>

⁴ Senaste lydelse 2018:1562

9 kap. Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled

19. 9 kap. 1 § första stycket 1–5 eller 2 §	a) Eftersök av vilt som kan ha skadats vid en viltolycka eller vid andra åtgärder i samband med en sådan olycka b) övriga fall	Polismyndigheten
	En kommun	Kommunen
	Mer än en kommun	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.

21. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 9	En kommun Mer än en kommun inom ett län a) undantag i samband med provning som avser lång, bred eller tung transport b) övriga fall	Kommunen
	Mer än ett län	Länsstyrelsen
	a) undantag i samband med provning som avser lång, bred eller tung transport b) övriga fall	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas Transportstyrelsen

25. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 19 eller 20	En kommun Mer än en kommun inom ett län	Kommunen Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas
--	---	---

Mer än en kommun

ningsmyndigheten
i den region där färden
påbörjas

10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.

21. Lokala trafik-
föreskrifter enligt
10 kap. 1 § andra
stycket 9

*a) Undantag i samband
med prövning som avser
tung, bred eller lång
transport*

*Den statliga vägghåll-
ningsmyndigheten i den
region där färden
påbörjas*

b) övriga fall

Inom en kommun

Kommunen

*Mer än en kommun
inom ett län*

Länsstyrelsen

Mer än ett län

Transportstyrelsen

25. Lokala trafik-
föreskrifter enligt
10 kap. 1 §
andra stycket 19
eller 20

*a) Undantag i samband
med prövning som avser
tung, bred eller lång
transport*

*Den statliga vägghåll-
ningsmyndigheten i den
region där färden
påbörjas*

b) övriga fall

En kommun

Kommunen

*Mer än en kommun
inom ett län*

*Den statliga vägghåll-
ningsmyndigheten i den
region där färden
påbörjas*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

5 §⁵

Om *en kommun eller* en statlig väghållningsmyndighet meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 18 §, får beslutsmyndigheten även meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 7 § första och andra styckena, 9 § första och tredje styckena, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 §, om det behövs av säkerhets- eller framkomlighetsskäl.

Om en kommun meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 6 § första eller fjärde stycket eller 4 kap. 2 §, ska den högsta tillåtna hastigheten fastställas. Även i övrigt får undantag förenas med särskilda villkor.

Om en statlig väghållningsmyndighet, *eller en kommun enligt 5 a §*, meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 18 §, får beslutsmyndigheten även meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 7 § första och andra styckena, 9 § första och tredje styckena, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 §, om det behövs av säkerhets- eller framkomlighetsskäl.

Om en kommun meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 6 § första eller fjärde stycket eller *om en statlig väghållningsmyndighet, eller en kommun enligt 5 a §, beslutar om undantag från bestämmelserna i* 4 kap. 2 § ska den högsta tillåtna hastigheten fastställas. Även i övrigt får undantag förenas med särskilda villkor.

⁵ Senaste lydelse 2023:180

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

5 a §

Trots bestämmelserna i 3 § första stycket 7, 11, 19, 21 och 25 ska följande kommuner vara beslutsmyndighet inom kommunen istället för den statliga väghållningsmyndigheten i ärenden om undantag för en tung, bred eller lång transport:

- A-kommun, B-kommun, C-kommun...

Denna förordning träder i kraft den 1 xx 202x.

7.2 Författningskommentar

1 kap. 3 §

En definition av begreppet *tung, bred eller lång transport* är en förutsättning för att göra det tydligt vad som avses med en sådan transport i 13 kap. 3 §.

Definitionen gör det tydligare att avgränsa vilka ärenden som avses. En transportdispens är ett beslut med stöd av 13 kap. 3 § första stycket 11 trafikförordningen (1998:1276) om undantag från bestämmelserna om största tillåtna vikt, bredd och/eller längd i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 17 a §§ trafikförordningen. Ett sådant beslut får även innehålla undantag från vissa andra trafikregler och lokala trafikföreskrifter med stöd av 13 kap. 3 § första stycket 7, 19, 21 och 25 och 5 § trafikförordningen (se nedan under 13 kap. 3 §).

Denna definition skulle exempelvis kunna placeras i 1 kap. 3 § trafikförordningen, som ett *nytt andra stycke*.

13 kap. 3 §

För att Trafikverket ska kunna sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag för tunga, breda eller långa transporter som idag sköts av kommunerna krävs en förändring gällande beslutsmandat. För att åstadkomma detta föreslås att kommunen tas bort ur förteckningen som beslutsmyndighet i punkterna 7, 11, 19, 21 och 25.

Istället ska den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas vara beslutsmyndighet, oavsett om undantaget rör en kommun eller mer än en kommun. Statlig väghållningsmyndighet är enligt 2 kap. 1 § vägförordningen (2012:707) Trafikverkets region.

Tabell 5 Översikt av aktuella trafikregler

Punkt i 13 kap. 3 § trafikförordningen	Trafikregel
7	Antal dragna fordon samt bruttoviktsbegränsning på dragna fordon (4 kap. 2 §) Maximal släpvagnsvikt (4 kap. 3 §)
11	Vikt (4 kap. 12–14 §§) Bredd (4 kap. 15 §) Bredd och vikt för släpvagn kopplad till moped eller motorcykel (4 kap. 15 a §) Längd (4 kap. 17, 17 a §§) Nämnvärd skada på körbanan (4 kap. 18 §)
19	Tillåten trafik på motorväg och motortrafikled (9 kap. 1 § första stycket 1–5 eller 2 §)
21	Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon (10 kap. 1 § andra stycket 9)
25	Lokala trafikföreskrifter om begränsning till lägre vikter än 4 kap. 12 § (10 kap. 1 § andra stycket 19) Lokala trafikföreskrifter om inskränkning till mindre bredd eller längd än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a § (10 kap. 1 § andra stycket 20)

Punkt 7

Punkt 7 i förteckningen innehåller bestämmelser om att kommunen kan medge undantag från 4 kap. 2 § om hur många fordon som ett motordrivet fordon får dra samt undantag från den bruttoviktsbegränsning som gäller på dragna fordon.

Vidare får kommunen medge undantag från bestämmelserna om maximal släpvagnsvikt för ett motordrivet fordon (4 kap. 3 §).

Om undantagen från 4 kap. 2 eller 3 § istället rör mer än en kommun är det den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Förslaget innebär att kommunen tas bort från punkten och att det endast är den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

I förslaget till ny 13 kap. 5 a § (se nedan) finns en möjlighet för regeringen att föra in ett undantag gällande vilken eller vilka kommuner som trots 13 kap. 3 § ska vara beslutsmyndighet inom kommunen.

Punkt 11

Punkt 11 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från huvudbestämmelserna om högsta tillåten vikt i 4 kap. 12, 13 och 14 §§ (axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck samt bruttovikt på fordon och fordonståg m.m.), bredd i 4 kap. 15 § och längd i 4 kap. 17 och 17 a §§.

Vidare finns en möjlighet att medge undantag från 4 kap. 15 a § (bestämmelser om bredd och vikt på släpvagn som kopplas till motorcykel eller moped).

Det finns även möjlighet att medge undantag från bestämmelsen i 4 kap. 18 § om att ett motordrivet fordon och fordon som kopplats till ett sådant fordon, om fordonets hjul, band eller medar är sådana att de kan medföra nämnvärd skada på körbanan, endast får föras på enskilda vägar.

Om undantaget rör en kommun är det kommunen som är beslutsmyndighet. Rör undantaget istället mer än en kommun är det den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Förslaget innebär att kommunen tas bort från punkten och att det endast är den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Ärenden om undantag från 4 kap. 15 a och 18 §§ är enligt Trafikverkets mening mycket ovanliga. Ärenden om undantag från 4 kap. 17 a § (längd för bussar) förekommer i ett fåtal fall hos Trafikverket. Antalet ärenden av denna typ som idag hanteras av kommuner är inte kartlagt. Vi bedömer dock att det troligen är ett begränsat antal även hos kommunerna.

Punkt 19

Punkt 19 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från vilken typ av trafik som är tillåten på en motorväg och en motortrafikled.

För vissa tunga, breda eller långa transporter behöver undantag medges från denna trafikregel, eftersom vissa av dessa fordon inte får framföras med en hastighet som överstiger 40 km/h (tex. tunga efterfordon) eller att vissa broar måste passeras med en låg hastighet på grund av ett villkor i dispensbeslutet.

Förslaget innebär att en ny punkt b) läggs till som tydliggör att det i samband med prövning som avser tung, bred eller lång transport endast är den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Nuvarande punkt b) som rör undantag för övriga fall betecknas istället c). Det förekommer ärenden där undantag söks från bestämmelserna i 9 kap. 1 eller 2 § som inte rör en tung, bred eller lång transport. Det kan t.ex. röra sig om långsamtgående fordon och där alternativ färdväg på annan väg än motorväg eller motortrafikled saknas. Eftersom ett sådant ärende inte avser färd med en tung, bred eller lång transport bör dagens myndighetsstruktur behållas för dessa undantag.

Punkt 21

Punkt 21 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler om förbud mot trafik med fordon (10 kap. 1 § andra stycket 9).

I samband med vissa tunga, breda eller långa transporter kan det ibland vara nödvändigt att medge undantag även från sådana lokala trafikregler.

För övriga fall, dvs. inte en tung, bred eller lång transport, behöver dagens struktur kvarstå. För att tydliggöra detta struktureras punkten om så att undantag i samband med prövning för tung, bred eller lång transport läggs in som en ny punkt a), medan undantag för övriga fall läggs in som punkt b). Myndigheter för undantag för övriga fall kvarstår som idag, men läggs tillsammans i punkten b).

Punkt 25

Punkt 25 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler om begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 § (10 kap. 1 § andra stycket 19) och

om inskränkning till mindre bredd eller längd än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a § (10 kap. 1 § andra stycket 20).

I samband med vissa tunga, breda eller långa transporter kan det ibland vara nödvändigt att medge undantag även från sådana lokala trafikregler.

Enligt Transportstyrelsens allmänna råd (punkt 9 i TSFS 2024:16 och punkt 11 i TSFS 2024:17) bör samråd ske med den myndighet som har meddelat föreskrifterna innan undantag medges från lokala trafikföreskrifter enligt denna punkt.

För övriga fall, dvs. undantag som inte är en tung, bred eller lång transport, ska dagens struktur kvarstå. För att tydliggöra detta struktureras punkten om så att undantag i samband med provning för tung, bred eller lång transport läggs in som en ny punkt a), medan undantag för övriga fall läggs in som punkt b). Myndigheter för undantag för övriga fall kvarstår som idag, men läggs tillsammans i punkten b).

Det är viktigt att notera att flytt av beslutsmandatet till den statliga väghållningsmyndigheten enligt punkt 21 och 25 endast gäller undantag i samband med provning som avser en tung, bred eller lång transport, dvs. en transport som behöver undantag från huvudbestämmelserna i 4 kap. trafikförordningen (undantag enligt 13 kap. 3 § första stycket 11).

För övriga fall bör kommunens bemyndigande kvarstå där ett undantag *endast* krävs från särskilda trafikregler meddelade genom lokala trafikföreskrifter. Det kan t.ex. röra sig om undantag för transporter som är kortare än 24 meter, men som är för långa i förhållande till den tillåtna längden enligt lokala trafikföreskrifter om inskränkning till mindre längd än som tillåts i 4 kap. 17 §.

För att tydliggöra vad som avses med en *tung, bred eller lång transport* förslår vi en definition i 1 kap. 3 § (se ovan).

13 kap. 5 §

Den föreslagna ändringen i *första stycket* innebär att kommunen som beslutsmyndighet tas bort när det gäller undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 18 §, dvs. för en tung, bred eller lång transport.

Eftersom en kommun enligt förslaget till ändring i 13 kap. 3 § inte längre är beslutsmyndighet enligt punkt 7 tillförs i *andra stycket* en ny text som förtydligar att om den statliga väghållningsmyndigheten beslutar om ett undantag från 4 kap. 2 § - antal dragna fordon samt bruttoviktsbegränsning på dragna fordon – ska den högsta tillåta hastigheten fastställas.

Om regeringen dock väljer att vissa kommuner även fortsättningsvis ska vara beslutsmyndighet för tunga, breda och långa transporter behöver en hänvisning till den nya 5 a § göras, så att även dessa kommuner kan meddela undantag från de övriga trafikregler som räknas upp i 5 §. Om Trafikverket helt ska ta över ärendehandläggningen kan hänvisningen utgå.

13 kap. 5 a §

I förslaget finns en möjlighet för regeringen att föra in ett undantag gällande vilken eller vilka kommuner som trots 13 kap. 3 § ska vara beslutsmyndighet inom kommunen.

Paragrafen är ny och innebär att regeringen anger i förordningen vilka kommuner som fortsatt ska vara beslutsmyndighet inom kommunen (trots grundregeln i 13 kap. 3 § att den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas är beslutsmyndighet). Denna paragraf behövs alltså bara om Trafikverket ska ta över delvis från kommuner.

Om Trafikverket ska ta över från kommuner så bör själva övertagandet ske successivt. Detta kan lösas juridiskt genom ikraftträdande- och övergångsbestämmelser där det framgår vilka kommuner som fram till olika tidpunkter är beslutsmyndighet istället för den statliga väghållningsmyndigheten.

Alternativt skulle den föreslagna bestämmelsen kunna tas in i förordningen som ett nytt fjärde stycke i 13 kap. 7 § eller som en ny 7 a §.

8 Förenklingar och effektiviseringar

Detta kapitel avser den del av regeringens uppdrag som handlar om att beskriva förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan genomföras för att förbättra för kunderna och beslutsmyndigheterna. Många av förslagen kommer från branschen. Trafikverket bedömer att förslagen inte kräver några lagstiftningsändringar, vilket innebär att de skulle kunna genomföras med dagens ansvarsfördelning. Det är i många fall en resurs- och prioriteringsfråga i vilken takt som utvecklingen kan ske.

I avsnitt 8.1–8.3 redovisas förändringar som kan genomföras om alla/vissa kommuner behåller ansvaret för handläggning och beslut om dispens.

I avsnitt 8.4–8.9 redovisas förändringar som Trafikverket har för avsikt att prioritera att genomföra. Förslag 8.5–8.8 kommer ursprungligen från branschen.

I avsnitt 8.10–8.12 redovisas förslag till förändring som kräver större utvecklingsinsatser (främst av systemstöd) av Trafikverket, vilka därför är möjliga att initiera längre fram (beroende på finansiering).

I avsnitt 8.13 redovisas förändring som kan genomföras oavsett om ansvar för handläggning och beslut om dispens ändras eller inte.

8.1 Alla ansökningar om transportdispens görs på ett ställe

Ansökan om transportdispens görs idag hos berörd kommun (om transporten som kräver dispens ska ske inom en enstaka kommun) eller hos Trafikverket (om transporten som kräver dispens ska passera mer än en kommun). Detta innebär att den som vill ansöka om dispens måste ta reda på hur man ansöker (olika krav i olika kommuner) och hålla reda på om ansökan ska göras hos en kommun eller hos Trafikverket, vilket upplevs som omständligt av branschen.

Förslag

Inför en webblösning där alla ansökningar om transportdispens registreras oavsett var transporten ska genomföras. Förslaget innebär att det är samma beslutsmyndigheter som tidigare.

Detta förfaringssätt skulle uppfylla EU:s kommande krav på att alla medlemsländer ska tillhandahålla en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan.

Att införa en webblösning skulle också kunna utgöra ett första steg mot att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

Webblösningen går att utveckla genom att Trafikverket och kommunerna tillsammans även inför gemensamma kvalitetskrav på beslut, handläggningstider med mera för att harmonisera hantering och bedömning av ansökan av undantag.

8.2 All ansökan, ärendehandläggning och beslut sker i samma system

Det är omständligt att ansöka om transportdispens hos olika instanser, men ett större problem är att beslutsmyndigheterna hanterar transportdispensansökningar olika (allt från handläggningstider till innehåll i besluten). Detta innebär att de som ansöker om dispens inte vet hur lång tid det kommer att ta att få dispens och att ansökningar för samma typ av transporter kan få olika beslut beroende på vem som handlägger och fattar beslut.

Förslag

Genom att utveckla ett gemensamt system (förslagsvis Trix) för ansökan, ärendehandläggning och beslut möjliggörs ett bättre integrerat arbetsflöde mellan myndighetsaktörerna i dagens dispensprocess. Förslaget innebär ingen samordning av ansökningsavgifter, men på sikt kommer sannolikt en mer samlad kommunal avgiftsbild på grund av en harmonisering av arbetssystem likväl som rutiner att uppstå. Förslaget bygger på att kommunerna är kvar som beslutsmyndigheter, men genom att handläggningen görs i Trix så följer alla samma processflöde.

Förslaget kräver utveckling av Trix, utbildning av kommunerna och att någon part har ansvar för arbetssätt och uppföljning av kvalitet på beslut.

Detta förfaringssätt skulle uppfylla EU:s kommande krav på att alla medlemsländer ska tillhandahålla en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan.

8.3 Harmonisera kommunernas handläggning

SKR har tagit fram handboken ”Undantag för tunga, breda och långa transporter: Handbok för bedömning” (2023). Handboken ska hjälpa till att skapa effektiva rutiner för bedömning av de ansökningar om undantag som kommunerna tar emot samt bidra till en harmonisering av kommunernas handläggning av ansökningar om undantag.

På kommunal nivå saknas ofta utbildningsmaterial, riktlinjer tips och exempel på formuleringar avseende bra beslut med olika villkor. Varje kommun får så att säga uppfinna hjulet på nytt och det finns ingen harmonisering mellan kommuner.

I de fall en kommun begär yttrande av Trafikverket i ett transportdispensärende får dock kommunen ett dokument med de förutsättningar och villkor som gäller för transporten. Många kommuner har också tagit fram beslutsmallar liknande de som Trafikverket har.

Förslag

Arbetet med att harmonisera kommunernas handläggning är påbörjat genom SKR:s handbok och önskvärt vore att SKR fortsätter att ta en mer aktiv roll i utvecklandet av området transportdispenser genom att ta fram praxis för att harmonisera kommunernas arbete. SKR kan anordna utbildningar, skapa verktyg, visa på goda exempel och ta fram mallar för beslut.

Det finns behov av gemensamma kvalitetskrav/servicenivåer hos kommunerna för handläggningen av transportdispensärenden. Tillsammans med SKR kan Trafikverket formulera krav på parametrar som exempelvis handläggningstider, bedömningsgrunder och innehåll i beslut som kommunerna åtar sig att leva upp till. På så sätt ökar kvaliteten i undantagsprocessen.

En annan viktig uppgift för SKR kan vara att arbeta med att samla in statistik över transportdispenser från kommunerna.

Om SKR tar en mer aktiv roll inom området kan statusen för arbetsuppgifterna dessutom höjas inom kommuner och kvaliteten på besluten därmed bli bättre.

8.4 Utveckla de förenklade samråden mellan kommunerna och Trafikverket

Trafikverket erbjuder kommuner förenklat samråd i syfte att avlasta kommunernas arbete med att svara på remisser från Trafikverket (eller på

förfrågningar från kunder som är företagsanvändare). Förenklade samråd beskrivs i kapitel 2.2.

Trafikverket bedömer att det är viktigt att prioritera detta utvecklingsarbete.

Förslag

Trafikverket utvecklar arbetssättet med förenklade samråd ytterligare:

- Upprätta förenklade samråd med fler kommuner

Idag finns förenklat samråd med 176 kommuner. Trafikverket kan arbeta med att utöka antalet kommuner som använder detta arbetssätt.

- Inför möjlighet till flera olika vikt- och måttnivåer i ett samråd

Idag sker samråd, som beskrivs ovan, ofta genom att kommunen accepterar de högsta värdena för bredd, längd och vikt. Med flera olika nivåer för vikter och mått skulle flexibiliteten öka, exempelvis möjlighet att inkludera fler vägsträckor eller vägnät men med lägre vikter.

För att detta ska fungera krävs ett mer systematiskt arbete med att ta fram och vidmakthålla samråden, exempelvis genom att jobba proaktivt med förnyelser (så att giltighetstiderna inte hinner gå ut) och att införa ett enhetligt arbetssätt för ajourhållning och ansvar mellan kommunen och Trafikverket.

- Inför förenklade samråd i båda riktningarna

Idag kan Trafikverket på egen hand handlägga ett ärende om transportdispens utan att begära in yttrande från kommunen under förutsättning att det träffats ett avtal om förenklat samråd men det omvända förekommer inte. Det finns kommuner som handlägger ett större antal ärenden där ansökan omfattar en liten sträcka statlig väg och yttranden från Trafikverket måste därför begäras in varje enskilt ärende. Det hade underlättat för kommunerna om de på egen hand hade kunnat fatta beslut i sådana ärenden utan att begära ett yttrande i det enskilda fallet av Trafikverket. Denna möjlighet finns inte än.

En förutsättning för att ge kommuner rätt att fatta beslut utan att samråda i varje enskilt ärende med Trafikverket är att de får information om eventuella hinder på vägen och enkelt kan ta kontakt med transportören och återkalla transportdispensen samt att infrastrukturen är av enklare beskaffenhet (t.ex. inga broar).

8.5 Införa gruppbeslut

För en del transporter (exempelvis transport av vissa mobilkranar) efterfrågas flexibilitet som möjliggör snabba ändringar om något oförutsett inträffar. Förändringar kan uppstå som innebär att en transport inte genomförs som planerat vilket innebär att beslutet om transportdispens förfaller. Frågan har väckts om det inte skulle gå att få till mer flexibla beslut rörande transportdispenser för mobilkranar t.ex. utifrån ett ”typfordon” eller en ”kategori” då många av dessa fordon liknar varandra.

Grunden för undantag från trafikförordningen är ett ”enskilt fall”. Ett enskilt fall är ett undantag för en specifik transport, för en specifik vägsträcka, för en viss ”individ” (last eller fordon). I dagsläget måste transportörer som kör mobilkranar ansöka om undantag för varje enskilt fordon.

Förslag

Trafikverket delar in befintliga fordon i olika grupper så att alla fordon som ingår i en grupp kan beviljas i samma undantag. Med detta förfaringsätt tilldelas beslut även fortsättningsvis med registreringsnummer, men det kan istället finnas ett eller flera alternativa fordon (registreringsnummer) i samma beslut. Detta ger större flexibilitet för kunderna som kan använda samma undantag för flera olika fordon. Förutsättningen måste vara att fordonen är väldigt lika avseende mått och vikter. Prövningen måste göras utifrån den tyngsta kranen inom gruppen.

8.6 Förenkla kraven på beskrivning av lasten

Idag kräver Trafikverket att lasten beskrivs med lastslag, märke och typ vilket innebär att ett dispensbeslut bara gäller för en viss specifik last i taget. Detta är en etablerad praxis sedan många år, men av transportörer ansedd som onödigt detaljerad. Anledningen till att lasten bör beskrivas på ett noggrant och specifikt sätt är att det vid prövning av ärendet ska vara möjligt att bedöma om lasten är odelbar och att det även ska vara möjligt att kontrollera att lasten är den som angivits i ansökan vid en vägkontroll.

Förslag

Trafikverket tar fram kategorier av lasttyper som kan användas istället för att ange exakt vilken specifik last som ska transporteras. Dessa kategorier skulle till exempel kunna vara ”hjulburen entreprenadmaskin”, ”husmodul” eller ”båt”. På så sätt blir det mer flexibelt för transportören som, förutsatt att alla förutsättningar i dispensen är uppfyllda och

villkoren följs, kan använda samma dispensbeslut för flera olika transportuppdrag. En enklare beskrivning av lastens kategori bör inte göra någon skillnad för trafiksäkerheten och möjliggör kontroll av lasten vid en vägkontroll.

8.7 Förändrad tolerans för vikter

Vid en prövning av en ansökan för en tung transport utgår man från transportfordonens tjänstevikt till vilken den odelbara lastens vikt adderas för att erhålla fordonstågets bruttovikt. Om endast dessa teoretiska viktuppgifter ligger till grund för prövningen finns det risk att den medgivna dispensvikten inte stämmer överens med verkliga förhållanden och att marginalerna blir för små.

Om ett transportföretag utför en transport där uppdragsgivaren uppgivit en felaktig lastvikt och det vid en kontroll konstateras att fordonståget därmed överskrider den medgivna dispensvikten tas överlastavgift ut. Överlastavgift påförs dragfordonets ägare.

För tunga fordon som inte transporterar last, exempelvis mobilkranar och betongpumpar, har viss förenkling genomförts. Där efterfrågas den faktiska bruttovikten istället för den teoretiska tjänstevikten i registreringsbeviset. Detta förutsätter dock att fordonen är kontrollvägda och att vikterna inte överskrider fordonets tekniskt tillåtna axeltryck och totalvikt. Kontrollvägning ska dokumenteras med en vågsedel eller ett vägningsintyg och vara signerade av behörig kontrollant.

Förslag

Trafikverket gör en översyn av metoden för kontroll och lastberäkning av tunga transporter med odelbar last med syfte att ta bort dagens viktillägg för lastsäkringsutrustning och ersätta det med en tolerans på den sökta lastens vikt.

8.8 Utveckla tidsvillkor

Idag förekommer tidsvillkor för vissa breda och långa transporter som innebär att de inte får utföras vissa dagar och under vissa klockslag. I Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:16) om undantag för färd med breda fordon och fordon med bred last samt Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:17) om undantag för färd med långa fordon, fordonståg eller lång odelbar last, har numera råden om tidsvillkor för färd på lördagar, söndagar och helgdagar m.m. mönstrats bort. Det åligger istället beslutsmyndigheten att själv avgöra vilka tidsvillkor som ska anges

för den aktuella transportern. Här föreligger därmed en risk för att beslutsmyndigheterna har olika tillämpning av tidsvillkor.

Trafikverket har sedan 1 december 2023 tagit bort tidsvillkoren för breda transporter med en bredd av högst 3,5 meter för färd efter kl. 15 på fredagar som en konsekvens av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:36) om föreskrifter och allmänna råd om färd med bred odelbar last.

Förslag

Trafikverket säkerställer att tidsbegränsningar är relevanta och startar en översyn som syftar till att se om praxis för tidsvillkoren för helger (lördagar, söndagar och helgdagar) ska förändras eller tas bort helt.

8.9 Utöka generell vägnätsdispens

Trafikverket har en modell med generella vägnätsdispenser för vissa tunga transporter som gäller för ett utpekad vägnät inom en trafikverksregion. I det vägnätet ingår europavägar, riksvägar och primära länsvägar (vägnummer E4–499). Endast vägar som tillhör bärighetsklass 1 (BK1) och bärighetsklass 4 (BK4) ingår.

De fordon som idag är möjliga att ge tung generell vägnätsdispens till är:

- Tung transport utan last (tex. dragbil med tillkopplad påhängsvagn med fast karosseri) och med högsta vikt enligt särskild bruttoviktstabel
- Tung transport med odelbar last (främst dragbilar med påhängsvagnar) och med högsta vikt enligt särskild bruttoviktstabel
- Tungt fordon (mobilkran, EG-mobilkran eller betongpump) med axeltryck på högst 13 ton samt med ett så kallat A/B-värde på högst 12/24 ton (A/B-värde är en klassning av fordonet som beräknas i Trix för varje fordon och är beroende av antal axlar, axelavstånd och axeltryck)
- Terrängvagnar (dumprar) utan last

De allra flesta dispens transporter har start- och målpunkter utanför det utpekande dispensvägnätet. I dispensbesluten villkoras att om färd krävs på andra vägar än de som ingår i den generella vägnätsdispensen så måste en ansökan göras hos aktuell kommun eller Trafikverket. Det är dock mycket ovanligt att ansökningar görs hos kommunerna eller hos Trafikverket för färder utanför dispensvägnätet.

Förslag

Generella vägnätsdispenser utökas så att dagens generella vägnät sammanbinds med andra viktiga vägar (främst kommunala). De vägar som ingår i förenklade samråd med kommunerna bör även ingå i generell vägnätsdispens. I arbetet med utveckling av de förenklade samråden (se ovan) tas även vägnät för generella tunga dispenser med.

8.10 Utveckla system för informationsdelning

Redan idag är det vanligt att Trafikverket fattar beslut om dispens för färd på kommunala vägar och gator och tvärt om att kommuner fattar beslut om dispens för färd på statliga vägar.

Dispenstransporterna tilldelas färdvägar som ska användas vid transporterna, men ibland kan något inträffa som innebär att förevisad färdväg inte fungerar (till exempel ett vägarbete eller en skada) och i dessa fall behöver tilldelade dispenser dras in och ny färdväg tilldelas. I dagsläget finns inget system för att dela information mellan kommunerna och Trafikverket när något inträffar på kommunal väg/gata eller statlig väg som påverkar framkomligheten, istället hänvisas kunderna till att själva kontrollera om en anvisad färdväg är farbar.

Förslag

Trafikverket och kommunerna utvecklar ett system för informationsdelning så att beslutsmyndigheterna har möjlighet att återkalla beslut om undantag och föreskriva ny färdväg när något inträffar på annan beslutsmyndighets väg.

8.11 Automatisera vissa beslut

Trafikverket har delvis automatiserat delar av ärendeprocessen. Exempelvis sker diarieföringen av en ansökan automatiskt om sökanden använder webbansökan i Trix.

En annan funktion som Trafikverket har är bevakning av förändrad broklassning på det statliga vägnätet. Den innebär att en automatisk kontroll görs av broar längs färdvägen i ett giltigt dispensbeslut. Om en bro får förändrad lägre bärighet, till exempel på grund av en skada, måste dispensbeslutet återkallas eftersom förutsättningarna för passage av bron har förändrats. Om beslutet avser en specifik färdväg måste kunden ansöka om ett nytt beslut. Om beslutet avser en generell vägnätsdispens skapar Trafikverket ett nytt ärende med samma fordon och vägnät som i det ursprungliga beslutet, men med nya brovillkor.

Förslag

Vissa transportdispensärenden är av enkel karaktär. Med ett automatiserat beslutsfattande av sådana ärenden kan ärendehanteringens effektiviseras.

Enligt 28 § förvaltningslagen (2017:900) får beslut fattas automatiserat. Med automatiserade beslut avses beslut som fattas maskinellt utan att någon enskild befattningshavare på myndigheten tar någon aktiv del i själva beslutsfattandet i det enskilda fallet.

En ärendegrupp som skulle vara lämplig att börja med är beslut om undantag för färd med breda fordon i breddintervallet 261–310 cm. Dessa är fordon som på grund av sin funktion måste vara bredare än 260 cm eller fordon som transporterar eller som är särskilt anpassat för att transportera bred odelbar last (tex. påhängsvagnar för transport av entreprenadmaskiner).

Fler delar än idag skulle kunna hanteras automatiskt av systemet, till exempel hanteringen av förändrad broklassning. Hanteringen av återkallande och skapande av nya beslut skulle därigenom kunna förenklas och effektiviseras.

8.12 Digitalt förarstöd och digital uppföljning vid dispenstransporter

Kunderna tilldelas ibland transportdispenser som varar under väldigt lång tid. Det innebär att det kan uppstå händelser på vägarna under denna tid, till exempel ett vägarbete, som innebär att färdvägen inte längre fungerar för dispenstransporten. Det är idag kundernas ansvar att ta reda på om en väg är farbar samt att, om annan färdväg krävs, ansöka om ny dispens.

När Trafikverket utfärdar en transportdispens för en tung transport skapas en datafil som innehåller information om färdväg och positioner för de broar som transporten ska passera och där restriktioner gäller. Datafilen ska läsas in i en bärbar dator och öppnas i ett särskilt program som tillhandahålls av Trafikverket (DBS). DBS ger instruktioner om hur transporten ska passera de broar som har restriktioner, dels på dataskärmen och dels genom röstmeddelanden. Information anges även om vägnummerbyten längs färdvägen.

Tekniken kring denna befintliga lösning är föråldrad samtidigt som nya behov behöver tas om hand.

För väghållare, såsom Trafikverket och kommuner, är det viktigt att förhindra att en väg slits ner i förtid eftersom en sådan nedbrytning är

förenad med stora kostnader. Väghållare saknar möjlighet att genomföra kontroller.

Inom fordonsbranschen sker snabb teknikutveckling, vilket möjliggör helt nya sätt att övervaka/kontrollera fordon och transporter digitalt. Det är t.ex. möjligt att genom olika fordonssensorer övervaka hur mycket ett fordon väger under transporten. Det är också möjligt att programmera ett fordon så att det inte kan köra över en viss hastighet eller tillåta ett fordon att endast köra en förutbestämd vägsträcka (geofencing).

Förslag

Trafikverket utvecklar som ett första steg en ny lösning för förarstöd som innefattar dagens funktion hos DBS men med vissa förbättringar såsom tydligare ruttnavigering (karta) och som bygger på modern teknik.

Trafikverket skulle även kunna utreda möjligheterna till automatiska meddelanden till kunderna om en händelse (till exempel olycka eller arbete) inträffar som innebär att en tilldelad färdväg inte längre är farbar. Likaså borde en sådan händelse resultera i att dispensen automatiskt uppdateras med en ny förevisad färdväg utan att kunden behöver ansöka på nytt.

Fortsatt arbete bör också inriktas på att utveckla förarstödslösning med en möjlighet att följa upp om transporter har utförts på ett korrekt sätt. Här finns dock flera utmaningar, både tekniskt och lagstiftningsmässigt.

8.13 Polismyndighetens arbete

Polisen har tre roller kopplat till transportdispenser:

1. Meddela tillstånd enligt ordningslagen avseende uppställning på offentlig plats (av exempelvis kranar) inom detaljplanelagt område
2. Trafikövervakning (kontrollera att dispenstransporterna uppfyller förutsättningar och villkor i beslut)
3. Tilldela förordnande till vägtransportledare

I Trix finns en funktion kallad ärendesökning i vilken Polismyndigheten kan logga in i systemet och söka fram giltiga dispensbeslut för ett visst registreringsnummer; tidpunkt (datum), ärendenummer, lastslag eller typ av dispens (tung, bred, lång). Det går också att markera ett sökområde i en karta. Sökresultatet visas på karta med aktuella färdvägar och beslutsdokument. Om ett beslut är återkallat av Trafikverket framgår även detta.

Motsvarande möjlighet att kontrollera villkor i kommunernas dispensbeslut saknas i nuläget.

Förslag

Trafikverket tar initiativ till att förbättra och öka samarbetet med Polismyndigheten i syfte att både höja kunskap om transportdispenser hos Polisen inom transportdispenser samt att utöka Polisens användning av Trix Ärendesökning.

Exempelvis skulle Trafikverket kunna erbjuda informationstillfällen då regelverk presenteras och sökningsfunktionen i Trix visas.

9 Referenser

Litteratur

Andersson, M. & Andersson, K. (2021). *Transportdispenser. Analys av nutid och förslag på framtid*. RISE rapport 2021:90.

Andersson, M. & Andersson, K. (2024). *Digitalt förarstöd vid dispenstransporter*. RISE rapport 2024:28.

Sveriges Kommuner och Regioner. (2023). *Undantag för tunga, breda och långa transporter. Handbok för bedömning*.

Trafikverket. (2011). *Dispenstransporter (breda, långa och tunga vägtransporter) – en handbok*. Trafikverkets publikation 2011:057.

Trafikverket. (2024). *Avgiftsuttag i balans. Slutrapport – Prissättningsprinciper*. Trafikverkets publikation 2024:082.

Offentligt tryck

Riksmötet 2019/2020

Motion till riksdagen 2019/20:177 (C) Förenkla ansökan om dispens för att transportera vissa maskiner

Motion till riksdagen 2019/20:2597 (M) Transporter för jobb och tillväxt

Motion till riksdagen 2019/20:3246 (C) En hållbar infrastruktur för hela landet

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11 Väg- och fordonsfrågor

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 (med överlämnande av trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11 Väg- och fordonsfrågor)

Riksmötet 2020/2021

Motion till riksdagen 2020/21:1403 (M) Nytt arbetssätt för mobila kranar

Motion till riksdagen 2020/21:1564 (S) Förenkla dispenser för mobila kranar

Motion till riksdagen 2020/21:2218 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Motion till riksdagen 2020/21:3172 (C) Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet

Motion till riksdagen 2020/21:3468 (M) En hållbar transportpolitik för jobb och tillväxt

Regeringens skrivelse 2020/21:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 (s. 358)

Regeringens svar på fråga 2020/21:97 av Monika Lövgren (SD) (I2020/02400, I2020/02401)

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor

Riksdagens protokoll 2020/21:115 (s. 37)

Riksmötet 2021/2022

Motion till riksdagen 2021/22:702 (C) Förenkla ansökan om dispens för att transportera vissa maskiner

Motion till riksdagen 2021/22:1944 (M) Digitalisering av dispens-hanteringen av mobilkranar

Motion till riksdagen 2021/22:2928 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Motion till riksdagen 2021/22:3394 (L) Liberal infrastrukturpolitik för framtiden

Motion till riksdagen 2021/22:3679 (C) Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet

Motion till riksdagen 2021/22:3757 (M) En hållbar transportpolitik för jobb och tillväxt

Regeringens skrivelse 2021/22:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021 (s. 425)

Trafikutskottets betänkande 2021/22: TU7 Väg- och fordonsfrågor (s. 76–78)

Riksdagens protokoll 2021/22:136, § 23 Svar på interpellation 2021/22:508 om dispenshantering för mobilkranar (s.117–121), 2022-06-22

Riksmötet 2022/2023

Motion till riksdagen 2022/23:834 (C) Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet

Motion till riksdagen 2022/23:1014 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 (s. 488–489)

Trafikutskottets betänkande 2022/23: TU6 Yrkestrafik och taxi (s. 60–64)

Regeringskansliet Faktapromemoria 2022/23:FPM130 Revidering av direktivet om fordons mått och vikt

Riksmötet 2023/2024

Motion till riksdagen 2023/24:414 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Motion till riksdagen 2023/24:2465 (C) Hållbara transporter för hela landet

Regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2023 (s. 479)

Trafikutskottets betänkande 2023/24: TU9 Yrkestrafik och taxi (s. 57–61)

Webbkällor

Statens vegvesen, Søk om dispensasjon for spesialtransport, hämtad 2024-04-19 (<https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/veglister-og-dispensasjoner/sok-om-dispensasjon/>)

Lovdata, Forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92), hämtad 2024-04-19 (<https://lovdata.no/forskrift/1990-01-25-92>)

Vejdirektoratet, Erhvervstransport, Særtransporter, hämtad 2024-04-19 (<https://www.vejdirektoratet.dk/erhvervstransport#3>)

Retsinformation, Bekendtgørelse om særtransport (BEK nr 635 af 31/05/2023), hämtad 2024-04-19 (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/635>)

Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen), Specialtransporter, hämtad 2024-04-19 (<https://www.ely-keskus.fi/erikoiskuljetukset>)

Finlex, Vägtrafiklag (10.8.2018/729), hämtad 2024-04-19 (<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2018/20180729>)

Bilaga 1. Konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

I uppdraget till Trafikverket anges att konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Denna konsekvensutredning behandlar de författningsändringar som behövs för att Trafikverket, helt eller delvis, ska ta över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

Underlaget till konsekvensutredningen utgörs av data om de transportdispenser som Trafikverket handlägger och beslutar om eftersom det saknas samlad statistik om de kommunala ärendena. Utöver detta förekommer transporter som körs utan att ha ansökt om dispens vilket innebär att det finns ett mörkertal som inte kan redovisas.

1. Allmänt

En konsekvensutredning ska enligt 6 § förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning innehålla följande:

- en beskrivning av problemet och vad man vill uppnå,
- en beskrivning av vilka alternativa lösningar som finns för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd,
- uppgifter om vilka som berörs av regleringen,
- uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på,
- uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen,
- en bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen, och
- en bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser.

Enligt 8 § i samma förordning ska konsekvensutredningen, om föreskrifter kan få effekter för kommuner eller regioner, även innehålla en redogörelse för de överväganden som myndigheten gjort enligt 14 kap. 3 § regeringsformen.

Enligt 14 kap. 3 § regeringsformen bör en inskränkning i den kommunala självstyrelsen inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett den.

Redogörelsen återfinns under punkt 12 nedan.

2. Beskrivning av problemet

Det är ett problem att ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av ett stort antal beslutsmyndigheter. Detta medför i sin tur en rad negativa konsekvenser så som:

- olika sätt att ansöka om transportdispens (kommunerna har egna lösningar som skiljer sig åt dem emellan)
- olika handläggningstider (samma typ av ärende tar olika lång tid att handlägga i de olika kommunerna)
- otydligt vad som krävs för att beviljas undantag (det förekommer att kommuner gör olika bedömningar av samma typ av dispensärenden)
- kompetensen är varierande hos kommunerna (framförallt kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens inom området)
- kommunerna (och Trafikverket) tar ut olika ansökningsavgifter

Dessutom pågår för närvarande ett lagstiftningsförfarande med förslag till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” som bland annat innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan. I nuläget lever Sverige inte upp till detta.

3. Vad ska uppnås?

Det som ska uppnås är att med lagstiftning ändra så att ärendehandläggning och beslut om undantag görs av Trafikverket.

Oavsett vilken lösning regeringen beslutar (Trafikverket tar över helt eller Trafikverket tar över delvis) så är det i grunden samma författningsändring som krävs. Om Trafikverket ska ta över från vissa kommuner (dvs. delvis) så behöver författningsändringen kompletteras med en beskrivning av vilka kommuner som undantas.

Positiva effekter av att genomföra ändringen är

- Ökad rättssäkerhet när ärendehandläggning och beslut görs av bara en myndighet (eller ett fåtal myndigheter). Enklare att få stöd och svar på frågor
- Enhetliga handläggningstider
- Enkelt att veta var man ska ansöka om dispens
- Ansökan görs på ett sätt (inte i olika system)
- Samma typ av ärenden bedöms på samma sätt
- Ökat förtroende
- En enda modell för avgifter

4. Alternativa lösningar för det som ska uppnås

Trafikverket har inte identifierat några alternativa lösningar för att Trafikverket helt eller delvis ska ta över ärendehandläggningen för transportdispenser från kommuner.

Däremot finns det förenklingar och effektiviseringar som kan genomföras för att förbättra verksamheten (de är beskrivna i kapitel 8). Dessa kräver dock ingen reglering.

5. Effekter om någon reglering inte kommer till stånd

Om lagstiftning som medger Trafikverket att besluta om de transportdispenser som idag beslutas av respektive kommun uteblir innebär det att ansökningar och beslut kommer att hanteras precis som idag, dvs. av Trafikverket respektive av berörd kommun. Detta innebär att de fördelar och nackdelar som finns med dagens hantering kommer att kvarstå.

6. Vilka som berörs av regleringen

De som berörs av regleringen är:

- Företag som ansöker om transportdispenser
- Trafikverket
- Kommunerna
- Privatpersoner som ansöker om transportdispenser (men det är ytterst sällan)
- Polismyndigheten (bara i form av kunskap om regelförändringen)

I sammanhanget kan noteras att kommunernas inställning till att Trafikverket tar över handläggningen varierar mellan kommunerna beroende på olika faktorer som till exempel vilket vägnät kommunen har, hur många transportdispensärenden kommunen handlägger, komplexitet i det kommunala vägnätet (inte minst med koppling till pågående stora ombyggnationer) samt till att kommunen även fortsättningsvis måste tillhandahålla resurser samtidigt som intäkter från ansökningsavgifter faller bort (för de kommuner som tar ut en avgift).

7. Vilka bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Bemyndigandet finns i 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). Trafikförordningen är meddelad med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

8. Kostnadsmässiga och andra konsekvenser som regleringen medför

Kostnadsbeskrivningen baseras på att Trafikverket tar över all hantering.

Utvecklingskostnaderna inför ett övertagande är i princip desamma oavsett om Trafikverket tar över från några kommuner eller från alla kommuner.

Regleringen innebär att Sverige uppfyller den kommande ändringen av EU:s mått- och viktdirektiv.

8.1. Konsekvenser för kunderna/branschen

- Enkelt att veta var man ska ansöka och alla kan ansöka i Trix
- De som registrerar sig som företagsanvändare i FAV har möjlighet att sköta mer av handläggningen själv vilket innebär att Trafikverkets tid för handläggning blir kortare
- Enhetlig hantering, bedömning och beslut av ansökningar vilket ger ökad rättssäkerhet
- Harmonisering av villkor för beslut (alla ärenden beslutas på samma grunder/krav)
- Ensade servicenivåer
- Dyrare att ansöka
- Det kommer att bli dyrare att ansöka om transportdispens i vissa fall eftersom somliga kommuner inte tar ut avgift eller tar ut en lägre avgift än Trafikverket.

Tabell 1 Ansökningsavgifter i Trafikverket

	Ansökan	Avancerad ansökan (FAV)
Tung transport	1 660 kr	870 kr
Bred transport		
När bredden är högst 450 cm	870 kr	320 kr
När bredden överstiger 450 cm	1 660 kr	-
Lång transport		
När längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
När längden överstiger 35 m	1 660 kr	-
Bred och lång transport		
När bredden är högst 450 cm och längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
Övriga kombinationer av transporter	1 660 kr	870 kr

Ansökningsavgifter i kommunerna

Varje kommun hanterar ansökning och handläggning av dispensärenden på sitt eget sätt. Respektive kommunfullmäktige beslutar om avgift för handläggning av transportdispenser och storleken på avgifterna varierar mellan kommunerna. En stor andel (75% baserat på svaren i enkäten som beskrivs nedan) av kommunerna tar dock inte ut någon avgift alls.

8.2. Konsekvenser för kommunerna

- Kommunerna behöver inte ha resurser för handläggning och beslut om undantag
- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- De kommuner som inte tar ut ansökningsavgifter kommer att kunna göra besparingar eftersom de inte längre behöver handlägga dispensärenden
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd
- Trafikverket kommer i större omfattning än idag att fatta beslut om undantag på kommunala vägar och gator eftersom transporter som sker inom endast en kommun ska hanteras av Trafikverket
- Det finns en risk för att kommunerna (upplever att de) tappar kunskap om hur de kommunala vägarna används
- Det finns en risk för att vissa kommuner vill behålla ansvaret för handläggning och beslut om undantag

Kostnader för kommunerna:

- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd

8.3. Konsekvenser för Trafikverket

- Trafikverket får möjlighet att återkalla beslut på statliga vägar när kommunerna inte längre tilldelar dispens
- Behöver inte vidarebefordra felskickade ansökningar till kommunerna
- Det finns en risk att Trafikverket inte kan klara sina leveranser till kunderna om kommunerna inte yttrar sig på remisser i tid
- Trafikverket kommer att få en mer omfattande verksamhet

Kostnader för Trafikverket för att förbereda för övertagande:

- Rekrytering och utbildning av personal (förmodligen 10–15 årsarbetskrafter baserat på 1500 normalärenden/årsarbetskraft om Trafikverket tar över från samtliga kommuner)
- Utveckling av system (Trix) (förmodligen 2 årsarbetskrafter) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (förmodligen 1–2 årsarbetskrafter under uppbyggnadsfasen) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Framtagande och implementering av arbetssätt (förmodligen 2 årsarbetskrafter)

Kostnader för Trafikverket efter övertagande:

- Förvaltning av system (förmodligen 1 årsarbetskraft) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (cirka 1 årsarbetskraft för vidmakthållande)
- Personal (finansieras av avgifterna)

Det är viktigt att notera att det saknas heltäckande underlag om antal kommunala ärenden per år. Baserat på den enkät som skickades ut är bedömningen att det handlar om cirka 1500 ärenden/år.

På samma sätt är tillkommande intäkter från ansökningsavgifter svåra att beräkna.

Det är en förutsättning att Trafikverket får finansiering för förberedelserna för att Trafikverket ska kunna ta över ärendehandläggning och beslut från kommunerna, likväl att Trafikverket efter övertagande kan disponera

budget motsvarande intäkter från ansökningsavgifter för att finansiera tillkommande handläggning av tillstånd för transportdispens.

9. Jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen

Endast ett regleringsalternativ är identifierat och det alternativet innebär att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

Dock kan regeringen välja att Trafikverket inte tar över från samtliga kommuner. Trafikverkets rekommendation är att ett sådant beslut baseras på kommunernas egna ställningstaganden.

10. Regleringen i förhållande till EU-krav

Direktivet 96/53/EU är inarbetat i svensk lagstiftning (främst trafikförordningen) vilket innebär att regleringen överensstämmer.

Regleringen innebär att Sverige uppfyller den kommande ändringen av EU:s mått- och viktdirektiv.

11. Ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det kommer att vara ytterst viktigt att det finns en tydlig och överenskommen tidplan för ikraftträdandet eftersom det berör samtliga kommuner och även Trafikverket. Ett omfattande förarbete för att genomföra organisationsförändringar och systemutveckling kommer att krävas innan ändringen kan genomföras praktiskt.

Om Trafikverket ska ta över från kommuner så bör själva övertagandet ske successivt. Detta kan lösas juridiskt genom ikraftträdande- och övergångsbestämmelser där det framgår vilka kommuner som fram till olika tidpunkter är beslutsmyndighet istället för den statliga väghållningsmyndigheten.

De parter som nämns i punkt 6 ovan måste informeras inför ändringarna.

12. Redogörelse enligt 8 § förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Konsekvensutredningen ska, om föreslagna föreskrifter kan få effekter för kommuner eller regioner, även innehålla en redogörelse för de överväganden som myndigheten gjort enligt 14 kap. 3 § regeringsformen.

Enligt 14 kap. 3 § regeringsformen bör en inskränkning i den kommunala självstyrelsen inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett den.

I propositionen *En reformerad grundlag* (prop. 2009/10:80), sid. 210, anges att ”enligt 1 kap. 1 § andra stycket regeringsformen förverkligas den svenska folkstyrelsen genom ett representativt och parlamentariskt statsskick och genom kommunal självstyrelse. Vid tillkomsten av den nuvarande regeringsformen underströk konstitutionsutskottet att den kommunala självstyrelsen utgör en av grunderna för den svenska demokratin (KU 1973:26 s. 39). Någon allmänt accepterad definition av vad som avses med kommunal självstyrelse finns dock inte. I förarbetena till regeringsformen uttalas bl.a. att det varken är lämpligt eller möjligt att en gång för alla dra orubbliga och preciserade gränser i grundlag kring en kommunal självstyrelsessektor och att arbets- och befogenhetsfördelningen mellan stat och kommun i ganska vid omfattning i stället måste kunna ändras i takt med samhällsutvecklingen.”

Uppdraget som Trafikverket fått av regeringen syftar till att redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på bredd, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare.

Eftersom uppgiften att pröva undantag från trafikförordningens bestämmelser om bredd, längd och vikt är reglerad i förordning är det regeringen som kan bestämma vilken myndighet som ska vara beslutsmyndighet.

Redan idag förekommer det att Trafikverkets regioner beslutar om undantag för färd på vägar som kommunerna är väghållare för, dvs. för de transporter där undantaget rör mer än en kommun.

Om Trafikverket även skulle fatta beslut om undantag för transporter som rör sig inom en kommuns geografiska yta, oavsett om det är en allmän väg eller gata som används, kommer en sådan förändring inte vara av så stor beskaffenhet att den inskränkningen i den kommunala självstyrelsen går

utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de skäl som regeringen anför i uppdraget: att det är angeläget att utreda möjliga förändringar i ärendehanteringsprocessen och av regelverket för att uppnå effektiviseringar och förenklingar.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se



Tjänsteskrivelse

2024-09-26

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00651

Yttrande remiss Promemoria Statsbidrag till enskild väghållning

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt nedan.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har via Tekniska nämnden fått möjlighet att yttra sig om Promemorian Statsbidrag till enskild väghållning.

Sveriges vägnät består av cirka 60 000 mil väg varav cirka 45 000 mil har enskild väghållning. En del av de enskilda vägarna är viktiga ut ett samhällsperspektiv och för sådana vägar lämnar staten ekonomiska bidrag i mån av medel. Det nuvarande bidragssystemet är etablerat och fungerar bra. Förordningen är dock i stora delar språkligt och strukturellt föråldrad och innehåller paragrafer som förlorat sin betydelse. I Promemorian föreslås därför att förordningen ersätts av en ny förordning. Den nya förordningen överensstämmer med den ordning som i praktiken tillämpas idag. Den nya förordningen tydliggör ändamålet, förutsättningarna och formerna för statsbidrag.

Yttrande

Umeå kommun ställer sig positiv till promemorian Statsbidrag till enskild väghållning.

Beslutsunderlag

Remissmissiv. Bilaga.

Promemoria Statsbidrag till enskild väghållning. Bilaga.

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut anses inte tillämplig.

Beredningsansvariga

Ingela Engström

2 av 2

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00651

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se senast 2024-11-12. Märk ämnesraden med
diarienummer: [KS-2024/00862](#).



Regeringskansliet

Remiss

2024-09-23
LI2024/01755

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss av promemorian Statsbidrag till enskild väghållning

Remissinstanser

1. Arctic Infra AB
2. Arvidsjaurs kommun
3. Arvika kommun
4. BDX företagen AB
5. Ekonomistyrningsverket
6. Förvaltningsdomstolen i Jönköping
7. Försvarsmakten
8. Gotlands kommun
9. Gullspångs kommun
10. Gällivare kommun
11. Göteborgs kommun
12. Hudiksvalls kommun
13. Härjedalens kommun
14. Höganäs kommun
15. Kalmar kommun
16. Karlstad kommun
17. Konkurrensverket
18. Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien
19. Lantbrukarnas Riksförbund
20. Lantmäteriet

21. Lilla Edets kommun
22. Ludvika kommun
23. Mora kommun
24. Munkfors kommun
25. NCC Sverige AB
26. Näringslivets transportråd
27. Nässjö kommun
28. Ovanåkers kommun
29. Peab Sverige AB
30. Region Dalarna
31. Region Kronoberg
32. Region Norrbotten
33. Region Kronoberg
34. Region Värmland
35. Region Västerbotten
36. Region Västernorrland
37. Region Västra Götaland
38. Riksförbundet Enskilda Vägar
39. Skanska Sverige AB
40. Skogsindustrierna
41. Skogsstyrelsen
42. Skövde kommun
43. Sorsele kommun
44. Storumans kommun
45. Sveaskog AB
46. Härjedalens kommun
47. Svenskt Näringsliv
48. Sveriges Kommuner och Regioner
49. Sveriges Åkeriföretag
50. Svevia AB

51. Söderhamns kommun
52. Sölvesborgs kommun
53. Terranor Infra AB
54. Tierps kommun
55. Tillväxtverket
56. Timrå kommun
57. Transportföretagen
58. Trafikverket
59. Uddevalla kommun
60. Umeå kommun
61. Västerås kommun
62. Östersunds kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 23 december 2024**. Svaren bör lämnas per e post till li.remissvar@regeringskansliet.se samt med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se och stefan.zetterlind@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2024/01755 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Christer Pettersson
Departementsråd

Kopia till

Finansdepartementet/Ba, OFA och EA
Försvarsdepartementet/MF/EMF
Justitiedepartementet/L1
Klimat- och näringslivsdepartementet/NIM G2 och G3
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RUL, RS och US

Promemoria

Statsbidrag till enskild väghållning

Förord

Genom beslut den 7 september 2023 uppdrog Regeringskansliet åt juristen Maria Jonsson att göra en översyn av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning och lämna förslag till förändringar och upprätta nödvändiga författningsförslag. Från och med den 2 april 2024 har även ämnessakkunniga Annika Jokela arbetat i utredningen.

Härmed överlämnas promemorian *Statsbidrag till enskild väghållning*. Genom promemorian är uppdraget slutfört.

Stockholm i juni 2024

Maria Jonsson

/Annika Jokela

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	5
2	Författningsförslag	6
2.1	Förslag till förordning om statsbidrag till enskild väghållning	6
2.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur	12
2.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.....	13
3	Uppdraget.....	15
4	Utgångspunkter	15
4.1	Det svenska vägnätet	15
4.1.1	Bidrag till enskild väghållning.....	17
4.2	De transportpolitiska målen.....	17
5	Det nuvarande systemet för statsbidrag till enskild väghållning.....	18
5.1	Hur går bidragsgivningen till i praktiken?	18
5.1.1	Årligt driftbidrag	18
5.1.2	Särskilt driftbidrag.....	20
5.1.3	Byggnadsbidrag.....	21
5.2	Vilka aktörer är bidragsmottagare?	22
5.3	Hur beräknas bidragens storlek?.....	23
5.3.1	Den rättsliga regleringen	23
5.3.2	Beräkningen av årliga driftbidrag.....	24
5.3.3	Beräkningen av särskilda driftbidrag.....	25
5.3.4	Beräkningen av byggnadsbidrag.....	26
5.4	Ansvarsfördelningen mellan staten, regionerna och kommunerna	26
6	Är bidragssystemet förenligt med EU:s regelverk om statligt stöd?	27
6.1	Bakgrund	27
6.2	Det EU-rättsliga regelverket om statligt stöd	27
6.2.1	Begreppet statligt stöd i förhållande till väginfrastruktur	28
6.3	Omfattas statsbidraget till enskild väghållning av statsstödsreglerna?	29
6.3.1	Kan ett visst företag eller en viss produktion gynnas av statsbidrag till enskild väghållning?	29
6.3.2	Kan statsbidraget snedvrider konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna?	30
6.3.3	Bidragssystemet omfattas inte av statsstödsreglerna.....	31

7	En uppdaterad bidragsordning	32
7.1	Allmänna iakttagelser och utgångspunkter.....	32
7.2	Bidragsformer och budgetposter	33
7.2.1	Årligt och särskilt vägbidrag	33
7.2.2	Ändamålet för utvecklingsanslaget bör omfatta statsbidrag till både byggande och drift.....	34
7.3	Förutsättningar för årligt vägbidrag.....	35
7.3.1	Enskild väg	35
7.3.2	Väg som även är av allmänt intresse	36
7.3.3	En ordnad väghållning.....	39
7.4	Förutsättningar för särskilt vägbidrag	40
7.5	Bidragets storlek och beräkning	41
7.6	Ansökan, prövning och utbetalning.....	42
7.7	Tillsyn och återkrav.....	44
7.7.1	Tillsyn.....	44
7.7.2	Återkrav.....	47
7.8	Bemyndiganden.....	47
7.9	Överklagande	48
7.10	Plan för byggande av enskilda vägar.....	49
7.10.1	Plan för byggande av enskilda vägar.....	49
7.10.2	Planeringsunderlag till regionernas länsplaner	49
8	Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen.....	50
8.1	Vägleddning och stöd till enskilda väghållare.....	50
8.1.1	Bör Trafikverket ge vägleddning och stöd till enskilda väghållare?	50
8.1.2	Vilket stöd ger Trafikverket till enskilda väghållare i dag?.....	51
8.1.3	Trafikverkets vägledande roll bör framgå av myndighetens instruktion.....	52
9	Utmaningar kring vinterväghållning	53
9.1	Vinterunderhåll av statliga vägar.....	53
9.1.1	Hur beaktas enskilda vägar vid upphandlingarna?	54
9.2	Vinterunderhåll av enskilda vägar.....	55
9.2.1	Tillgången på entreprenörer är begränsad	55
9.2.2	Hur kan enskilda väghållare få bättre tillgång till entreprenörer?	56
10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	59
11	Konsekvenser.....	60

1 Sammanfattning

Sveriges vägnät består av knappt 60 000 mil väg, varav ca 45 000 mil har enskild väghållning. Vissa av de enskilda vägarna fyller en avgörande funktion i den lokala transportinfrastrukturen och är därmed även viktiga ur ett samhällsperspektiv. För väghållningen av sådana enskilda vägar lämnar staten ekonomiska bidrag, i mån av medel.

Olika offentliga bidrag till de enskilda väghållarnas kostnader har utgått under mycket lång tid. För närvarande regleras bidrag till enskild väghållning huvudsakligen i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Årliga statsbidrag lämnas med stöd av förordningen till ca 22 500 väghållare, avseende ca 7 400 mil enskild väg, samt till tio enskilda vägfärjor. Därutöver lämnas särskilda driftbidrag och byggnadsbidrag i enskilda fall.

Det nuvarande bidragssystemet är väl etablerat och fungerar i grunden bra. Förordningen om statsbidrag till enskild väghållning är dock i stora delar språkligt och strukturellt föråldrad och innehåller dessutom flera paragrafer som förlorat sin betydelse. I promemorian föreslås därför att förordningen ersätts av en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning. Innebörden och effekten av bestämmelserna i den nya förordning som föreslås överensstämmer i mycket stor utsträckning med den ordning som i praktiken tillämpas i dag. Den nya förordningen tydliggör dock ändamålet, förutsättningarna och formerna för statsbidrag. I förslaget klargörs att det är enskilda vägar som även är av allmänt intresse som omfattas av bidragssystemet samt att bidragens ändamål är att främja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Den nya förordningen föreslås reglera grunderna för bidragssystemet, samtidigt som det lämnas bemyndiganden till Trafikverket att meddela de övriga föreskrifter som behövs. Förslaget innebär förenklingar i fråga om gränsdragningen mellan byggande av väg och särskilda driftåtgärder, en utökad möjlighet att lämna bidrag för särskilda åtgärder om det finns särskilda skäl samt nya bestämmelser om återkrav som stärker systemets legitimitet och minskar risken för missbruk. Ytterligare en förändring jämfört med den nuvarande förordningen är att den nya förordningen inte föreslås innehålla något undantag som hindrar bidrag till enskilda vägar inom detaljplanerat område som ingår i ett kommunalt väghållningsområde.

I promemorian analyseras också Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen, vid sidan av bidragsgivningen. Det föreslås att Trafikverkets serviceskyldighet gentemot enskilda väghållare förtydligas, genom en ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Det föreslås även en mindre ändring i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till förordning om statsbidrag till enskild väghållning

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om statsbidrag till väghållning av enskilda vägar som även är av allmänt intresse.

Bidrag får lämnas i mån av tillgång på medel.

2 § Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ordförklaringar

3 § I denna förordning avses med

väg:

1. vägbana och övriga väganordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, och

2. till väg ansluten brygga eller färja med färjeläge.

enskild väg: väg som är avsedd för trafik med andra motorfordon än mopeder klass II och som varken utgör allmän väg enligt väglagen (1971:948) eller en sådan väg som en kommun är huvudman för enligt plan- och bygglagen (2010:900).

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i väglagen.

Statsbidragets syfte

4 § Bidrag enligt denna förordning ska främja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Bidragsformer

5 § Årligt vägbidrag får lämnas för

1. sådant löpande underhåll av en enskild väg som motsvarar de åtgärder som avses i 5 kap. 1 § vägförordningen (2012:707), och

2. att hålla en enskild vägfärja i trafik i den utsträckning som behövs.

Särskilt vägbidrag får lämnas för

1. byggande eller återställande av en enskild väg, och

2. sådana underhålls- och förbättringsarbeten avseende en enskild väg som motsvarar de åtgärder som avses i 5 kap. 1 § 2 och 3 vägförordningen.

Förutsättningar för bidrag

6 § Årligt vägbidrag får lämnas för en enskild väg som kompletterar det allmänna vägnätet och är ändamålsenlig i förhållande till andra vägar, om vägen

1. behövs för transporter till och från en permanentbostad,
2. tillgodoser ett angeläget kommunikationsbehov av väsentlig betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet, eller
3. är av väsentlig betydelse
 - a) som genomfartsväg, eller
 - b) som uppsamlingsväg för fritidsbebyggelse.

Bidrag för en väg som är kortare än 950 meter får lämnas endast om det finns särskilda skäl.

7 § Årligt vägbidrag får lämnas endast om vägen

1. hålls öppen för allmän trafik, utan avgift, och
2. hålls i ett tillfredsställande skick för sitt ändamål.

Trafikverkets region får i enskilda fall som rör färjeleder besluta om undantag från kravet om avgiftsfrihet i första stycket 1.

8 § Årligt vägbidrag får lämnas endast om väghållningen av den enskilda vägen är ordnad

1. genom en förrättning som har vunnit laga kraft,
2. genom en överenskommelse som har godkänts av Trafikverkets region, eller
3. av fastighetsägaren ensam.

9 § Årligt vägbidrag får inte lämnas för en enskild väg som är belägen inom ett område som omfattas av ett exploateringsavtal enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller som i huvudsak betjänar ett sådant område.

10 § Särskilt vägbidrag får lämnas om

1. årligt vägbidrag lämnas för det löpande underhållet av den aktuella vägen, eller
2. det finns särskilda skäl.

Bidragets storlek

11 § Bidrag enligt denna förordning beräknas som en viss andel av de bidragsgrundande kostnaderna för väghållningen.

För en färjeled som omfattas av ett beslut om undantag från kravet på avgiftsfrihet enligt 7 § andra stycket ska även väghållarens möjligheter att täcka kostnaderna med hjälp av avgifter från trafikanterna beaktas vid beräkningen av bidrag.

12 § Trafikverket ska varje år fastställa hur stor andel av de bidragsgrundande kostnaderna som bidraget ska motsvara. Andelen får högst uppgå till

1. 85 procent för färjeleder,
2. 80 procent för vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar,
3. 70 procent för vägar som

- a) behövs för transporter till och från permanentbostäder som inte ligger i ett område med sammanhållen bebyggelse, eller
- b) tillgodoser ett angeläget kommunikationsbehov av väsentlig betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet, och

4. 40 procent för vägar som

- a) behövs för transporter till och från permanentbostäder som ligger i ett område med sammanhållen bebyggelse, eller
- b) är av väsentlig betydelse som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse.

För sådana åtgärder som avses i 15 och 16 §§ får det i enskilda fall lämnas bidrag som motsvarar en högre andel av kostnaderna än den som anges i första stycket, om åtgärderna är av väsentlig betydelse för totalförsvaret eller det annars finns särskilda skäl.

Bidragsgrundande kostnader

13 § Som bidragsgrundande kostnader beaktas endast sådana kostnader enligt 14–16 §§ som är skäligen med hänsyn till samhällsnyttan.

14 § Som bidragsgrundande kostnader för löpande underhåll av en enskild väg avses skäligen kostnader för att hålla vägen i ett för ändamålet tillfredsställande skick.

Trafikverket ska vart femte år utreda vilka kostnader som kan anses skäligen för löpande underhåll av enskilda vägar i olika delar av landet och årligen fastställa schablonbelopp, med beaktande av den aktuella prisutvecklingen.

Som bidragsgrundande kostnader för att hålla en färja i trafik avses skäligen kostnader för att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning.

15 § Som bidragsgrundande kostnader för byggande av väg avses skäligen kostnader för att

1. anlägga en ny väg,
2. lägga om en väg i ny sträckning, eller
3. bygga om en väg.

De bidragsgrundande kostnaderna enligt första stycket får, utöver kostnader för själva byggnadsarbetet, omfatta sådana kostnader som byggandet medför i fråga om projektering, förrättning och sådan ersättning som väghållaren enligt dom eller myndighetsbeslut ska utge för mark eller intrång.

Kostnader som har uppkommit innan bidrag har beviljats är inte bidragsgrundande, om inte Trafikverkets region i ett enskilt fall medger undantag.

16 § Som bidragsgrundande kostnader för återställande eller förbättring av en enskild väg avses skäligen kostnader för att återställa eller förbättra vägen till ett för ändamålet tillfredsställande skick.

Kostnader som har uppkommit innan bidrag har beviljats är inte bidragsgrundande, om inte Trafikverkets region i ett enskilt fall medger undantag.

Ansökan om bidrag

17 § En ansökan om bidrag ska vara skriftlig och ges in till Trafikverkets region.

En ansökan om särskilt vägbidrag ska ha lämnats in innan arbetet med de åtgärder som ansökan avser har påbörjats.

18 § En ansökan om bidrag ska innehålla

1. uppgifter om väghållaren och den kontaktperson som företräder denna,
2. uppgifter om den väg som bidraget avser, och
3. de uppgifter som behövs för bedömningen av om förutsättningarna för bidrag är uppfyllda.

19 § En ansökan om särskilt vägbidrag ska, utöver det som anges i 18 §, innehålla

1. uppgifter om de åtgärder som planeras,
2. en beskrivning av skälen till att åtgärderna planeras, och
3. en redovisning av de kostnader som de planerade åtgärderna beräknas uppgå till.

Beslut om bidrag

20 § Trafikverkets region prövar frågor om bidrag efter ansökan.

Ett beslut om att lämna årligt vägbidrag gäller tills vidare. Trafikverkets region ska ompröva frågan vid behov, dock minst vart femte år.

21 § Vid prövningen av frågor om särskilt vägbidrag ska Trafikverkets region samråda med den som upprättar och fastställer länsplanen för regional transportinfrastruktur enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar, om det i länsplanen har avsatts medel för drift eller byggande av enskilda vägar.

22 § Ett beslut om bidrag ska innehålla uppgifter om

1. de villkor som gäller för bidrag enligt denna förordning, och
2. utbetalning av bidraget.

Ett beslut om årligt vägbidrag ska även innehålla uppgifter om att väghållaren, på begäran av Trafikverkets region, ska lämna de uppgifter som behövs för omprövning av bidraget enligt 20 § andra stycket.

Utbetalning av bidrag

23 § Ett årligt vägbidrag betalas ut till väghållaren i efterskott för kalenderår. Om bidraget avser en färjeled, får bidraget betalas ut i efterskott för kvartal.

24 § Ett särskilt vägbidrag betalas ut till väghållaren efter slutfört arbete eller allteftersom arbetena fortgår. Om arbetena kräver tillstånd av en myndighet, får bidraget inte betalas ut innan väghållaren har försäkrat att tillståndet har meddelats.

25 § Trafikverkets region ska besluta att ett bidrag helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. väghållaren genom oriktiga uppgifter eller på något annat sätt orsakat att bidraget beviljats felaktigt eller med för högt belopp,
2. bidraget av någon annan orsak beviljats felaktigt eller med för högt belopp och väghållaren skäligen borde ha insett detta, eller
3. villkoren i 7 § inte har följts och avvikelserna är allvarliga eller återkommande.

Återbetalning och återkrav

26 § Väghållaren är återbetalningsskyldig för bidrag som har betalats ut, om

1. väghållaren genom oriktiga uppgifter eller på något annat sätt orsakat att bidraget beviljats felaktigt eller med för högt belopp,
2. bidraget av någon annan orsak beviljats felaktigt eller med för högt belopp och väghållaren skäligen borde ha insett detta,
3. villkoren i 7 § inte har följts och avvikelserna är uppenbart allvarliga, eller
4. bidraget helt eller delvis inte har använts för det ändamål som det har beviljats för.

På det belopp som ska betalas tillbaka ska ränta enligt räntelagen (1975:635) betalas.

27 § Om en väghållare är återbetalningsskyldig enligt 26 §, ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget tillsammans med ränta. Kravet eller räntan får helt eller delvis sättas ned, om det finns särskilda skäl.

Tillsyn

28 § Trafikverkets region utövar tillsyn över att villkoren för beviljade bidrag följs.

Bemyndigande

29 § Trafikverket får meddela föreskrifter om

1. undantag från kravet i 7 § första stycket 1 om att en väg ska hållas öppen för allmän trafik,
2. vilka åtgärder enligt 5 kap. 1 § 2 och 3 vägförordningen (2012:707) som utgör löpande underhåll av väg enligt 5 § första stycket denna förordning och vilka åtgärder som utgör underhålls- och förbättringsarbeten enligt 5 § andra stycket,
3. utbetalning av bidrag till en företrädare för väghållaren, och
4. verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

30 § Trafikverkets regions beslut enligt 20 och 25 §§ får överklagas till Trafikverket.

31 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än Trafikverkets beslut enligt 27 § får dock inte överklagas.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

2. Genom förordningen upphävs förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för

a) ärenden där beslut om byggnadsbidrag eller särskilt driftbidrag har fattats före ikraftträdandet, och

b) ärenden om bidrag som avser tid före ikraftträdandet.

4. För ärenden där beslut om årligt driftbidrag har fattats före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter i fem år efter beslutsdagen. Därefter ska beslutet anses avse årligt vägbidrag enligt denna förordning.

5. Bidrag får trots 23 och 24 §§ betalas ut till annan mottagare än väghållaren, om

a) bidragsmottagaren är en kommun som före ikraftträdandet har åtagit sig att ombesörja underhållet av vägen eller att hålla vägfärjan i trafik, och

b) väghållaren inte har framställt invändningar till Trafikverket mot att bidraget betalas ut till kommunen.

En kommun som tar emot bidrag enligt första stycket ska anses vara väghållare vid tillämpningen av 18, 22 och 25–27 §§.

2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

Härigenom föreskrivs att 3 § förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Den nationella planen för transportinfrastruktur får utöver vad som anges i 2 § innehålla åtgärder som ska beviljas statlig medfinansiering eller statsbidrag när det gäller

1. farleder och slussar,
 2. drift av icke-statliga flygplatser,
 3. regionala kollektivtrafikanläggningar och rullande järnvägsmateriel,
- samt

4. drift av enskilda vägar.

4. enskild väghållning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

2.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse
2 §¹

Trafikverket ska

1. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande,
2. inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastruktur-förvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet,
3. inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde,
4. utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhälls-ekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,
5. ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,
6. genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit,
7. svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter,
8. följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet,
9. vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats,
10. i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar,
11. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,
12. verka för kollektivtrafikens utveckling, till exempel genom att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna råd och stöd i fråga om utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
13. medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet,
14. genom ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart,
15. genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras, *och*
15. genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras,

¹ Senaste lydelse 2017:518.

16.i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,

b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,

c) begränsade ombyggnationer, och

d) nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

16.i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,

b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,

c) begränsade ombyggnationer, och

d) nyinvesteringar eller större ombyggnationer, och

17. på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare om byggande och drift av vägar som även är av allmänt intresse.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

3 Uppdraget

Enligt beslut den 7 september 2023 uppdrog Regeringskansliet åt en bokstavsutredare att göra en översyn av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning och lämna förslag till förändringar och upprätta nödvändiga författningsförslag. I uppdraget ingår även bland annat att analysera Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen. Uppdragsbeskrivningen finns i *bilaga 1*. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2024.

Denna promemoria har utarbetats av bokstavsutredaren inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Under uppdragets genomförande har möten för att hämta in information och synpunkter hållits med bland annat Riksförbundet Enskilda Vägar, Lantbrukarnas Riksförbund, Sveriges Kommuner och Regioner samt tjänstemän vid Trafikverket. Vidare har hänsyn tagits till Trafikverkets förslag till reviderad förordning om statsbidrag till enskild väghållning, som utarbetades 2013 efter samråd med Riksförbundet Enskilda Vägar, Sveriges Kommuner och Landsting, Lantbrukarnas Riksförbund, Lantmäteriet och Skogsindustrierna (N2013/05796).

4 Utgångspunkter

4.1 Det svenska vägnätet

I Sverige finns det knappt 60 000 mil väg. Vägsträckan kan delas in i allmänna vägar och enskilda vägar. Övergripande bestämmelser om det svenska vägnätet finns i väglagen (1971:948), vägförordningen (2012:707) och plan- och bygglagen (2010:900). Definitionen av allmän väg finns i 1 § väglagen. Där framgår att allmän väg är sådan väg som anläggs enligt väglagen eller förändras till allmän genom samma lag. Därutöver är allmän väg sådan för allmän samfärdslupplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som den 1 januari 1972 hölls av staten eller en kommun. Någon legaldefinition av vad som utgör en enskild väg finns inte. De vägar som inte är allmänna enligt väglagen får således betraktas som enskilda (jfr prop. 1996/97:92 s. 24).

Totalt finns det i landet ca 9 850 mil allmän väg. De allmänna vägarna är enligt 1 § vägförordningen riksvägar eller länsvägar. Det är staten, genom Trafikverkets region, som är väghållare för de allmänna vägarna, men om det främjar en god och rationell väghållning får regeringen besluta att en kommun ska vara väghållare inom kommunen eller för vissa vägar eller inom vissa områden i kommunen (5 § väglagen). Trafikverket får besluta om ändring av ett kommunalt väghållningsområde (2 kap. 2 § vägförordningen). Utgångspunkten i övrigt är att kommunerna ansvarar för väghållningen av gator och vägar på allmänna platser inom detaljplanerat område (1 § väglagen, 1 kap. 4 § och 6 kap. 21 § plan- och bygglagen). En väg som upplåts till allmänt begagnade som gata upphör

enligt 1 § andra stycket väglagen att vara allmän väg. Sådana vägar som en kommun är väghållare för brukar kallas kommunala vägar.

Med väghållning avses enligt 4 § väglagen byggande av väg och drift av väg. Med byggande av väg avses enligt 10 § väglagen att anlägga en ny väg och att bygga om en väg. Statens väghållaransvar för de allmänna vägarna innebär alltså enligt väglagen att staten ansvarar för både investeringar och underhåll. Det nationella stamvägnätet, riksvägarna, uppgår till ca 800 mil. För dessa vägar är det Trafikverket som både planerar och utför investeringar. När det gäller övriga vägar som ligger under statens väghållaransvar, dvs. länsvägarna eller det regionala vägnätet, är det i stället regionerna som ansvarar för investeringsplaneringen. Detta regleras inte i väglagen, utan i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Av 1 § och 3 § 1 i den förordningen framgår att det inom varje region ska upprättas en länsplan, som ska avse tolv år och bland annat omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Trafikverket ska enligt 7 § lämna underlag till planen. I 3 a § andra stycket anges att länsplanen även får avse byggande och drift av enskilda vägar.

De enskilda vägarna uppgår till ca 45 000 mil. En stor andel av denna vägsträcka utgörs dock av skogsbilvägar och andra privata vägar som inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Staten ansvarar inte för väghållningen av de enskilda vägarna. Det finns inte heller någon genom lag eller med stöd av lag föreskriven offentlig-rättslig skyldighet för någon annan att bygga, bibehålla eller underhålla en väg, utöver det ansvar som kommunen har enligt plan- och bygglagen eller 5 § väglagen. Däremot kan det finnas civilrättsligt bindande åligganden för ägaren av den fastighet där en enskild väg är belägen att behålla vägen i gott skick, till exempel på grund av ett servitut som belastar fastigheten (14 kap. 1 § jordabalken). Väghållningen av enskilda vägar ombesörjs alltså, i förhållande till det allmänna, på frivillig basis av ett stort antal olika enskilda subjekt.

Flertalet enskilda vägar sköts av den fysiska eller juridiska person som äger marken där vägen är belägen. När en väg tjänar flera fastigheter är dock väghållningen som regel organiserad i någon form, ofta med stöd av äldre lagstiftning. Lagen (1939:608) om enskilda vägar, som upphörde att gälla vid utgången av 1997, skilde mellan tre typer av enskilda vägar – enskilda vägar i allmänhet, vissa vägar inom områden med tätare bebyggelse (tätortsvägar) och skogsvägar. Tätortsvägar skulle förvaltas av s.k. vägföreningar, medan övriga enskilda vägar skulle förvaltas av s.k. vägsamfälligheter. Numera inrättas i stället en gemensamhetsanläggning, som enligt anläggningslagen (1973:1149) är samfällid för de fastigheter som deltar i anläggningen. Samfälligheten förvaltas enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter antingen direkt av delägarna (delägarförvaltning) eller av en särskilt bildad samfällighetsförening (föreningsförvaltning).

Vägar som omfattas av en samfällighets väghållning enligt äldre bestämmelser ska enligt 2 § lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar anses utgöra en gemensamhetsanläggning bildad vid förrättning enligt anläggningslagen. Av 9 § upphävandelagen framgår vidare att en vägsamfällighet eller vägförening som har bildats enligt lagen om enskilda vägar eller motsvarande äldre bestämmelser och

som kan förvärva rättigheter och ikläda sig skyldigheter ska anses som en samfällighetsförening enligt lagen om förvaltning av samfälligheter. Samfälligheten eller föreningen får behålla den firma den hade vid utgången av år 1997. Det finns därför alltså många enskilda vägar som förvaltas av organisationer som benämns vägförening eller vägsamfällighet. I fråga om vägsamfällighet som har bildats enligt äldre bestämmelser och som inte kan förvärva rättigheter eller ikläda sig skyldigheter gäller i stället bestämmelserna om delägarförvaltning i lagen om förvaltning av samfälligheter.

4.1.1 Bidrag till enskild väghållning

Offentliga bidrag till enskild väghållning i Sverige har utgått under mycket lång tid och kan bland annat motiveras med att väghållarna utför en samhällstjänst, till gagn även för andra än de som äger del i den aktuella vägen. De enskilda vägarna gör det nämligen möjligt för medborgare och andra samhällsaktörer att få tillgång till platser som svårligen skulle kunna nås om vägarna inte fanns. Att stödja väghållningen genom offentliga bidrag har uppenbarligen bedömts vara en samhällsekonomiskt mer effektiv lösning för att göra en större del av landet tillgängligt än att överföra väghållningsansvaret för de enskilda vägarna till staten, regionerna eller kommunerna. Genom det statliga bidraget till väghållningen har det också skapats en möjlighet för det allmänna att ställa krav på den enskilda väghållningen. För att vara berättigad till bidrag måste väghållaren nämligen sköta vägen så att den uppfyller en viss standard och därmed kan utnyttjas för allmän trafik.

Regionala och kommunala bidrag till enskild väghållning förekommer, men det offentliga stödet lämnas i dagsläget huvudsakligen i form av statsbidrag, med stöd av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning och Vägverkets föreskrifter om statsbidrag till enskild väghållning (VVFS 1990:4). För närvarande är det ca 22 500 väghållare som årligen uppbär statsbidrag för väghållningen av sammanlagt cirka 7 400 mil enskild väg. Statsbidrag lämnas även till tio enskilda vägfärjor.

4.2 De transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål har gällt oförändrat sedan år 1998 (prop. 1997/98:56, rskr. 1997/98:266) och fastställdes senast av riksdagen år 2009 (prop. 2008/09:93, rskr. 2008/09:257). Det övergripande målet preciseras genom ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Vidare anges att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till

att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Enligt förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys ska myndigheten Trafikanalys varje år till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen.

5 Det nuvarande systemet för statsbidrag till enskild väghållning

5.1 Hur går bidragsgivningen till i praktiken?

Bidrag enligt förordningen om statsbidrag till enskild väghållning lämnas i form av byggnadsbidrag, årligt driftbidrag och särskilt driftbidrag. Prövningen sker av Trafikverkets region, efter ansökan från väghållaren. Trafikverkets regions beslut kan överklagas till Trafikverket. Trafikverkets region handlägger årligen ca 6 500 ansöknings- och omprövningsärenden. Under 2023 överklagades 69 beslut till Trafikverket.

Gemensamt för de tre bidragsformerna är att bidragsgivningen i relativt stor utsträckning har utvecklats genom Trafikverkets, och tidigare Vägverkets, praxis. De handläggningsrutiner och kriterier för bidrag som tillämpas beskrivs utförligt i Trafikverkets *Handbok Statsbidrag till enskild väghållning*, men är bara delvis reglerade i förordningen eller myndighetens föreskrifter. I synnerhet när det gäller byggnadsbidrag finns det dessutom bestämmelser i förordningen som saknar koppling till hur bidragsgivningen går till i praktiken. Ärendehandläggningen och de kriterier för bidrag som tillämpas skiljer sig åt mellan de olika bidragsformerna och redovisas därför var för sig.

5.1.1 Årligt driftbidrag

Årliga driftbidrag lämnas till åtgärder för att hålla enskilda vägar i ett tillfredsställande skick. Med sådana åtgärder avses både barmarksunderhåll – till exempel grusning, hyvling, dammbindning och sladdning – och vinterunderhåll – såsom snöplogning, halkbekämpning och ishyvling. Ansökan om årligt driftbidrag ska göras skriftligen. Blankett för ansökan finns på Trafikverkets webbplats. För att bidrag ska beviljas måste följande förutsättningar vara uppfyllda:

- Vägen ska tillgodose ett kommunikationsbehov för fastboende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Vägen kan också ha väsentlig betydelse som genomfartsväg eller uppsamlingsväg för fritidsbebyggelse.
- Vägen ska vara sammanhängande och ha en sträckning som uppgår till minst 950 meter, mätt från anslutningen till allmän väg fram till fastboende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Vägar som är kortare än så, dock minst 500 meter, kan beviljas bidrag om vägen bara betjänar enstaka bostäder och fastighetsägarnas egna kostnader för

väghållningen är betungande eller om vägen tillgodoser ett klart allmänt intresse, till exempel om vägen leder till en inrättning av betydelse för allmänheten eller av kulturhistoriskt värde och årsdygns-trafiken överskrider 50 fordon.

- Vägen ska vara ändamålsenlig med hänsyn till övriga vägar. Med detta avses att vägen utgör ett komplement till det allmänna vägnätet och att den har en standard som är anpassad till vägens funktion och trafikbelastning. Bidrag lämnas alltså inte när det finns en annan väg som lika bra eller bättre kan tillgodose det aktuella trafikbehovet.
- Kostnaderna för väghållningen ska vara skäliga med hänsyn till nyttan. Vid bidragsberäkningen beaktas inte sådana kostnader som överstiger två prisbasbelopp per permanentbostad och år. Långa utfartsvägar, som kan kosta mer än så att underhålla, beviljas alltså inte bidrag i full omfattning. Något motsvarande takbelopp tillämpas dock inte på andra vägkategorier än de som avser vägar för fastboende.
- Väghållningen ska vara ordnad i någon form av organisation eller genom en överenskommelse som godkänts av Trafikverkets region.
- Vägen får inte ligga inom ett område med detaljplan enligt plan- och bygglagen där en kommun är väghållare enligt 5 § väglagen, dvs. inom ett s.k. kommunalt väghållningsområde.

Årliga driftbidrag kan även lämnas för att hålla enskilda vägfärjor i trafik. Det är dock i dagsläget endast tio färjeleder som ingår i bidragssystemet.

Årliga driftbidrag beslutas och beviljas för en femårsperiod i taget. När en väg har beviljats årligt driftbidrag ställs det krav på att vägen hålls öppen för allmän trafik och underhålls väl. Om förutsättningarna ändras under pågående bidragsperiod kan beslutet komma att omprövas. Om en väg stängs för trafik utan Trafikverkets regions medgivande eller om vägens underhåll är eftersatt kan Trafikverkets region alltså besluta att beviljat årligt driftbidrag inte ska betalas ut.

En skriftlig ansökan krävs bara inför den första prövningen av om vägen ska omfattas av rätt till årligt driftbidrag. Därefter prövar Trafikverkets region vart femte år frågan om fortsatt bidrag på eget initiativ, utan att väghållaren behöver ansöka på nytt. Omprövningen sker genom s.k. ordinarie tillsyn, där Trafikverkets region kontrollerar drift och underhåll samt att bidragsförutsättningarna alltjämt är uppfyllda.

När den senast beviljade femårsperioden börjar närma sig sitt slut uppmanar Trafikverket väghållaren att fylla i och returnera en vägdeklARATION, där väghållaren redovisar eventuella förändringar som skett, jämfört med sin ansökan eller tidigare inlämnade vägdeklARATIONER. Trafikverket upplyser i detta sammanhang även om att tillsyn av vägen kommer att ske, utan att väghållaren blir kallad att delta, samt att bidrag kan utebli om vägdeklARATIONEN inte lämnas in inom föreskriven tid.

Inom ramen för den ordinarie tillsynen gör Trafikverkets region oftast en inspektion på plats för att kontrollera att vägen är väl underhållen. För ca 20 procent av de vägar som omfattas av omprövning ett visst år sker emellertid endast en s.k. skrivbordstillsyn. I de fall tillsynsbesök genomförs är det numera upp till den ansvariga utredaren att avgöra huruvida väghållaren ska ges möjlighet att delta eller inte, vilket skiljer sig från den ordning som gällde tidigare. Skälet till att väghållaren inte längre regel-

mässigt kallas till besöket är att detta då ofta kan genomföras på kortare tid. Varje utredare kan därmed hinna med att kontrollera fler vägar på plats och det blir enklare att tidsplanera arbetet.

Efter avslutad tillsyn skickar Trafikverkets region ut ett protokoll till väghållaren, där myndigheten redovisar sitt omdöme över vägens skick samt sin syn på vad underhållsarbetet bör inriktas mot under kommande femårsperiod. Protokollet ligger till grund för beslut om årligt driftbidrag för de kommande fem åren. Om vägen saknar brister eller endast är behäftad med mindre brister godkänns vägen. Om tillsynen påvisar flera mindre brister eller påtagliga brister underkänns vägen, men väghållaren ges möjlighet att inom skälig tid återställa vägen till bidragsmässigt skick. Om vägen har flera påtagliga eller återkommande brister underkänns vägen och årets driftbidrag återförs, vilket innebär att det beviljade bidraget inte betalas ut för det året. Som exempel på skäl för återförande av bidrag nämns i Trafikverkets handbok återkommande brister, större underhållsbrister, att förbudsskyltar eller bom har satts upp eller att det finns allvarliga trafiksäkerhetsbrister. En indragning av bidraget, dvs. att vägen helt förlorar rätten till årliga bidrag, kan initieras från och med nästkommande årsskifte.

Årligt driftbidrag betalas ut i efterskott för kalenderår. Bidragets storlek beräknas utifrån en schablon för skäliga driftskostnader som Trafikverket fastställer. Schablonen baseras på en utredning av driftskostnaderna som gjordes 2012–2014 och har därefter årligen indexreglerats. Varje år fastställer Trafikverket också, utifrån tillgången på medel, hur stor andel av de bidragsgrundande kostnaderna som bidraget ska motsvara för olika vägkategorier (bidragsprocent). Bidragsprocenten får dock inte överstiga de taknivåer som anges i förordningen.

Det årliga driftbidraget utgör den klart största posten av de olika bidragsformerna. Under 2023 handlade Trafikverkets region ca 4 600 omprövningsärenden och 390 ansökningar om årligt driftbidrag avseende nya vägar. Kostnaden för de årliga driftbidragen uppgick samma år till drygt 1,2 miljarder kronor, dvs. ca 91 procent av det sammantagna anslaget för drift av enskilda vägar. I den redovisade kostnaden för de årliga driftbidragen ingår statsbidrag till de tio enskilda färjelederna med sammanlagt ca 136 miljoner kronor, varav ca 70 miljoner kronor avser en av dessa färjor.

5.1.2 Särskilt driftbidrag

Särskilt driftbidrag kan lämnas för att återställa eller förbättra en enskild vägs standard. Om särskilt driftbidrag lämnas för att iordningställa en väg eller vägdel till basstandard för årligt driftbidrag kallas bidraget för istandsättningsbidrag. Ansökan om särskilt driftbidrag ska göras skriftligen, innan de arbeten som ansökan avser påbörjas. Blankett för ansökan finns på Trafikverkets webbplats. Under 2023 tog Trafikverket emot drygt 1 400 ansökningar om särskilt driftbidrag.

Särskilt driftbidrag lämnas enligt praxis endast till vägar som har beviljats årligt driftbidrag, om inte bidraget avser upprustning av en ny bidragsväg. Istandsättningsbidrag lämnas dock inte för en väg som tidigare har omfattats av årligt driftbidrag, men där underhållet varit eftersatt.

Vidare lämnas bidrag inte i full omfattning om kostnaden är orimligt hög i förhållande till nyttan. Bidrag lämnas inte heller till åtgärder som ingår i det årliga driftbidraget. I Trafikverkets handbok anges vilka åtgärder som kan läggas till grund för särskilt driftbidrag och inte. Till exempel anges att bidrag kan ges för broreparation, målning av kant- och mittlinje och vändplats, men däremot inte för belysning, kantskärning eller marklösen. Vissa av de åtgärder som enligt listan inte är bidragsgrundande omfattas i stället av det årliga driftbidraget eller kan läggas till grund för ett byggnadsbidrag. Särskilt driftbidrag beviljas i första hand för planerade åtgärder, men undantag kan enligt handboken göras för akuta åtgärder.

Ett särskilt driftbidrag som beviljats betalas ut när arbetet har färdigställts och avsynats av Trafikverkets region samt kostnadsredovisningen har kontrollerats och godkänts.

Det ekonomiska utrymmet för att lämna särskilda driftbidrag bestäms utifrån hur stor andel av anslaget för drift av enskild väg som behövs för att täcka de årliga driftbidragen. Mot bakgrund av att de schablonmässigt beräknade kostnaderna för löpande vägunderhåll har ökat de senaste åren har bidragsutrymmet för särskilda åtgärder minskat. Under 2023 avsattes knappt 120 miljoner kronor för särskilda driftbidrag, motsvarande ca 9 procent av det sammantagna anslaget. Detta kan jämföras med år 2021, då drygt 300 miljoner kronor kunde avsättas för särskilda driftbidrag. Under år 2022 beviljades särskilda driftbidrag med drygt 230 miljoner kronor, motsvarande ca 18 procent av det sammantagna anslaget för drift av enskilda vägar. I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1, utgiftsområde 22, anslag 1:2) har det dock gjorts en satsning på förstärkt underhåll i det enskilda vägnätet. För detta syfte har medel tillförts med 100 miljoner kronor under 2024 och ytterligare 100 miljoner kronor föreslås under 2025.

5.1.3 Byggnadsbidrag

Byggnadsbidrag, även kallat investeringsbidrag, utgör bidrag till en investeringsåtgärd som innebär nybyggnation av en del av en väg eller rekonstruktion av en befintlig väg. Ansökan ska göras skriftligen, genom blanketten för ansökan om särskilt driftbidrag. Sökanden behöver således inte själv ta ställning till om den planerade åtgärden utgör en investering eller en särskild driftåtgärd. Byggnadsbidrag kan endast aktualiseras om objektet omfattas av det anslag som är kopplat till regionens länsplan för regional transportinfrastruktur. I annat fall kan ansökan leda till att särskilt driftbidrag beviljas, om det finns medel och förutsättningarna är uppfyllda.

Byggnadsbidrag lämnas inte till en väg inom ett exploateringsområde eller som i huvudsak betjänar ett sådant område. Vidare kan bidrag inte påräknas i full omfattning om kostnaderna är orimligt höga i förhållande till nyttan. Inkomna ansökningar prioriteras utifrån åtgärdens angelägenhetsgrad. Ett beviljat byggnadsbidrag betalas ut när arbetet har färdigställts och såväl arbetet som kostnadsredovisningen har kontrollerats och godkänts av Trafikverkets region.

Anslagen i länsplanerna för byggande av enskilda vägar varierar stort mellan regionerna och åren. För år 2020 avsatte 14 av landets regioner sammanlagt ca 41,8 miljoner kronor, men av detta belopp var det endast

ca 25,6 miljoner kronor som utnyttjades. För år 2021 avsatte samma regioner ca 26,6 miljoner kronor, varav 20,7 miljoner kronor utnyttjades. De övriga sju regionerna avsatte för dessa två år inga medel alls för investeringar i enskilda vägar. För 2022 var det ytterligare fyra regioner som inte avsatte några medel för enskilda vägar i sin länsplan. Av de drygt 1 400 ansökningar om särskilt driftbidrag som kom in under 2023 beviljades byggnadsbidrag i endast 21 fall.

5.2 Vilka aktörer är bidragsmottagare?

Trafikverket skiljer mellan tio olika typer av bidragsmottagare:

- Bolag
- Delägarförvaltning
- Ekonomisk förening
- Ensam väghållare
- Frivillig överenskommelse
- Ideell förening
- Kommun
- Samfällighetsförening
- Vägförening
- Vägsamfällighet

Indelningen baseras på de uppgifter den sökande själv har lämnat och är inte alltid korrekt. Av tabellen nedan, som avser utbetalda bidrag under 2022, framgår att det främst är olika typer av formella eller informella sammanslutningar mellan berörda intressenter som tar emot statsbidrag för enskild väghållning. Ungefär 4,2 procent av bidragsbeloppet, avseende ca 4,9 procent av den sammanlagda väglängden, betalas dock ut till bolag och ensamma väghållare. Det kan emellertid antas att en betydande del av de bidrag som lämnas till bolag eller ensamma väghållare avser sådana vägar som i själva verket är samfälliga eller omfattas av servitut, men att den fastighetsägare som har störst del i vägen, till exempel ett skogsbolag, har åtagit sig att självständigt ta hand om väghållningen. Vidare betalas ca 3,3 procent av bidragsbeloppet, avseende ca 3,4 procent av den sammanlagda väglängden, ut till kommuner. Detta är en följd av att dessa kommuner har åtagit sig att ta hand om väghållningen av vissa enskilda vägar i kommunen, inklusive administrationen av statsbidraget.

Organisationsform	Väglängd	Bidragens fördelning mellan olika aktörer		
		Andel av total väglängd	Bidrag	Andel av totalt bidrag
Bolag	3 474 757	4,7%	44 615 240	4,1%
Delägarförvaltning	8 261 810	11,1%	118 120 282	10,9%
Ekonomisk förening	55 900	0,1%	680 670	0,1%
Ensam väghållare	127 375	0,2%	1 197 405	0,1%
Frivillig överenskommelse	8 621 345	11,6%	118 390 325	11,0%
Ideell förening	1 887 267	2,5%	28 979 757	2,7%
Kommun	2 545 282	3,4%	36 050 812	3,3%
Samfällighetsförening	29 002 341	39,1%	431 383 533	40,0%
Vägförening	1 196 007	1,6%	11 289 282	1,0%
Vägsamfällighet	19 016 086	25,6%	288 861 986	26,8%
Totalt	74 188 170	100%	1 079 569 292	100%

5.3 Hur beräknas bidragens storlek?

5.3.1 Den rättsliga regleringen

Enligt 16 § första stycket förordningen om statsbidrag till enskild väghållning anges att årliga driftbidrag lämnas för skäligena kostnader för sådana arbeten och verksamheter som avses i 45 § och 46 § första stycket vägkungörelsen (1971:954), dvs. för vissa särskilt angivna åtgärder. Vidare framgår att bidragets andel av kostnaderna bestäms av vägens angelägenhetsgrad samt att särskild hänsyn då får tas till färjeleder. Enligt tredje stycket samma paragraf kan särskilt driftbidrag lämnas för att rusta upp vägar som inte är i ett tillfredsställande skick, om kostnaden är skälig.

Byggnadsbidrag lämnas enligt 12 § förordningen om statsbidrag till enskild väghållning med högst 75 procent av kostnaderna. Har det i totalförsvarets intresse beslutats en viss åtgärd i fråga om ett vägobjekt ska dock staten ersätta hela kostnaden för den. I 13 och 14 §§ specificeras vilka byggnadskostnader som ska ligga till grund för beräkningen av bidrag.

Bedömningen av vilka kostnader som ska anses skäliga för de åtgärder som omfattas av det årliga driftbidraget sker med stöd av en schablonberäkning. Av 5 § i Vägverkets föreskrifter om statsbidrag till enskild väghållning framgår att det till grund för fastställande av årligt driftbidrag ska ligga en beräknad skälig driftskostnad, som normalt utreds vart femte år. Vidare anges att kostnaderna årligen ska regleras enligt index, som numera fastställs av Trafikverket.

Bestämmelsen i 17 § förordningen om statsbidrag till enskild väghållning begränsar hur stor andel av kostnaderna för driften som årliga driftbidrag får lämnas med. Till färjeleder får bidrag lämnas med högst 85 procent av kostnaderna, till genomfartsvägar högst 80 procent, till vägar som tillgodoser ett kommunikationsbehov för fast boende utanför bebyggelseområdet eller är av väsentlig betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet högst 70 procent och till övriga vägar högst 40 procent. Den högsta bidragsprocenten bestäms dock i praktiken, enligt 6 § i Vägverkets föreskrifter, av vilken vägkategori från A till F som vägen ska hänföras till enligt tabell 1 till föreskrifterna, se tabellen nedan. Om en väg eller del av väg har olika funktioner enligt tabellen bestäms kategori efter den funktion som alstrar mest trafik. I tabellen till föreskrifterna görs en

delvis annorlunda skärning mellan olika vägkategorier än den som anges i 17 § förordningen.

Enligt 7 § i föreskrifterna bestäms även särskilda driftbidrag för mindre förbättringsarbeten och för förnyelse av beläggningar utifrån de procentsatser som anges i tabellen, förutom när det gäller vägkategori C där bidragsprocenten får uppgå till högst 70.

Tabell 1 till Vägverkets föreskrifter		
Vägkategori	Funktion	Bidragsprocent (högst)
A	Väg för fast boende inom landsbygdsområde.	70
B	Väg för fast boende inom bebyggelseområde och där vägen inte har funktionen enbart som lokalväg (bostadsgata).	40
C	Genomfartsväg för andra än dem som bor utmed eller har del i vägen och som till övervägande del alstrar trafiken. Årsdygnstrafiken ska normalt vara större än 25 fordon.	80
D	Väg för det rörliga friluftslivet och som inte är av betydelse för fast boende inom landsbygdsområde (Vägkategori A). Vägens årsdygnstrafik ska normalt vara större än 25 fordon.	50
E	Väg för normalt minst 25 fritidshus och där vägen utgör uppsamlingsväg för bebyggelsen.	40
F	Väg för näringslivet. Vägens årsdygnstrafik ska normalt vara större än 25 fordon.	70

5.3.2 Beräkningen av årliga driftbidrag

Från och med den 1 januari 2014 tillämpar Trafikverket en modell för beräkning av det årliga driftbidraget till enskilda vägar som innebär att de bidragsgrundande kostnadernas storlek bestäms utifrån schablonkostnader för drift av väg per kilometer, i kombination med den specifika vägens trafikklass (hur hårt trafikerad vägen är) och slitlager (grus eller beläggning) samt i vilken av tre geografiskt avgränsade klimatzoner som vägen ligger. För broar och liknande byggnadsverk påförs därutöver ett bidragsgrundande tillägg. Om väghållaren inte är momsredovisningsskyldig och därmed inte kan göra avdrag för ingående moms, multipliceras den bidragsgrundande summan därefter med 1,25. De parametrar som påverkar beräkningen av de bidragsgrundande kostnaderna beskrivs närmare i Trafikverkets informationsblad *Ny beräkningsmodell för årligt driftbidrag till enskilda vägar*.

De schablonkostnader som används i beräkningsmodellen utgår från en prislista för olika underhållsåtgärder, gemensam för hela landet, som togs fram 2012–2014 på basis av en marknadsundersökning bland 500 slumpvis utvalda väghållare. Prislistan indexregleras årligen enligt driftindex för väghållning i Trafikverkets infrastrukturindex, men är för närvarande också föremål för en generell översyn. I september 2023 initierade Trafikverket nämligen en ny marknadsundersökning, i syfte att uppdatera den prislista som används. Denna gång har 6 000 väghållare i de tre klimatzonerna tillfrågats om sina driftskostnader för de åtgärder som beaktas vid bidragsgivningen. Ungefär 44 procent av väghållarna har besvarat enkäten. För flertalet underhållsåtgärder visar undersökningen att

kostnadsökningen för enskild väghållning har varit högre än infrastrukturindex. Sammanställningen av svaren är dock ännu inte helt klar.

Det årliga driftbidraget för en enskild väg bestäms slutligen som en viss andel av de bidragsgrundande kostnaderna, den s.k. bidragsprocenten. Bidraget är således inte avsett att fullt ut kompensera väghållaren för driftskostnaderna. Vid införandet av beräkningsmodellen 2014 beslutade Trafikverket att tillämpa tre olika bidragsprocentnivåer: 30, 60 och 80 procent. Dessa nivåer har använts sedan dess, enligt Trafikverkets årliga beslut om vilka procentsatser som ska gälla. Det kan noteras att detta innebär att den andel av kostnaderna som ersätts är lägre än de högsta nivåer som anges i förordningen om statsbidrag för enskild väghållning respektive Vägverkets föreskrifter, förutom när det gäller vissa genomfartsvägar. Det finns alltså en marginal som möjliggör beslut om högre bidragsprocent och därmed högre årliga driftbidrag, för det fall att anslaget i statens budget ett visst år skulle höjas mer än infrastrukturindex.

De procentsatser för årligt driftbidrag som enligt Trafikverkets beslut gäller för 2024 framgår av tabellen nedan. De olika vägkategoriernas funktion benämns annorlunda i de årliga besluten än i Vägverkets föreskrifter, men innebörden är densamma. För färjedrift är bidragsprocenten för 2024 högst 80 procent.

2024 års procentsatser för årligt bidrag		
Vägkategori	Funktion	Bidragsprocent (högst)
A	Utfartsväg för fast boende inom landsbygdsområde	60
B	Väg för fast boende inom bebyggelseområde	30
C	Genomfartsväg	80
D	Väg för det rörliga friluftslivet	60
E	Väg för fritidsbebyggelse	30
F	Väg för näringslivet	60

5.3.3 Beräkningen av särskilda driftbidrag

Det särskilda driftbidraget beräknas, till skillnad från det årliga, utifrån faktiska kostnader. Av Trafikverkets handbok framgår att kostnaden för arbetet inte bör understiga 5 000 kronor exklusive moms. Huruvida bidrag kan beviljas och hur stort det blir avgörs dock av tillgången på medel och hur angelägen åtgärden är. Hur stor andel av kostnaderna som bidraget maximalt får motsvara för olika vägkategorier bestäms årligen av Trafikverket, med beaktande av den taknivå, 70 procent, som anges i förordningen. Iståndsättningsbidrag lämnas dock med högst två prisbasbelopp per kilometer väg. Särskilda driftbidrag för mindre förbättringsarbeten och för förnyelse av beläggningar utgår från de procentsatser som anges i tabellen till Vägverkets föreskrifter, förutom när det gäller vägkategori C där bidragsprocenten får uppgå till högst 70.

De procentsatser för bidrag till underhåll och rekonstruktioner (särskilda driftåtgärder) som enligt Trafikverkets beslut gäller för 2024 framgår av tabellen nedan. Det kan noteras att bidragsprocenten för särskilda driftåtgärder är högre än den som gäller för årliga driftbidrag, förutom i fråga om vägkategori C där bidragsprocenten i stället är lägre. Detta överens-

stämmer med den begränsning som gäller enligt förordningen och Vägverkets föreskrifter.

Vägkategori	Funktion	2024 års procentsatser för särskilt bidrag	
			Bidragsprocent (högst)
A	Utfartsväg för fast boende inom landsbygdsområde		70
B	Väg för fast boende inom bebyggelseområde	40	
C	Genomfartsväg	70	
D	Väg för det rörliga friluftslivet	70	
E	Väg för fritidsbebyggelse	40	
F	Väg för näringslivet	70	

5.3.4 Beräkningen av byggnadsbidrag

Byggnadsbidrag beräknas, precis som särskilda driftbidrag, utifrån faktiska kostnader. Av Trafikverkets beslut om 2024 års procentsatser för bidrag till enskild väghållning framgår att bidragsprocenten till byggnadsåtgärder, i respektive länsplan för regional transportinfrastruktur, normalt ska följa vägkategoriindelningens högsta procentsats för årligt driftbidrag avseende den aktuella vägen, utom för vägkategori C som normalt får 70 procent. Särskilda skäl ska föreligga om annan procentsats än den normala ska tillämpas. Högsta bidragsprocent vid särskilda skäl för byggande är enligt beslutet 75 procent.

5.4 Ansvarsfördelningen mellan staten, regionerna och kommunerna

Det är staten, genom Trafikverkets region, som ansvarar för ärendehanläggning, prövning och utbetalning av bidrag enligt förordningen om statsbidrag till enskild väghållning. I fråga om byggnadsbidrag ska dock en samordning ske med berörd region. Finansieringen av de byggnadsbidrag som Trafikverkets region beviljar och betalar ut sker nämligen enbart via anslagen för de länsplaner som regionerna ska upprätta enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regionernas länsplaner ska omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Länsplanerna får även avse byggande och drift av enskilda vägar, men det är inte något krav.

Det finns ingenting som hindrar en region eller kommun från att på eget initiativ lämna bidrag till enskild väghållning, så länge detta bidrag är förenligt med likställighetsprincipen och övriga bestämmelser i kommunallagen (2017:725). En region eller kommun får till exempel genomföra åtgärder för att allmänt främja näringslivet i kommunen eller regionen, men individuellt riktat stöd till enskilda näringsidkare får lämnas endast om det finns synnerliga skäl för det. Möjligheten att få statsbidrag för byggande eller drift av en enskild väg påverkas inte av om vägen omfattas av ett regionalt eller kommunalt stöd.

6 Är bidragssystemet förenligt med EU:s regelverk om statligt stöd?

Bedömning: Det nuvarande systemet för statsbidrag till enskild väghållning, såsom det tillämpas, utgör inte statligt stöd i EU-rättslig mening.

6.1 Bakgrund

Offentligt stöd till enskild väghållning i Sverige har lämnats under mycket lång tid. Inom ramen för uppdraget att genomföra en översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning finns det anledning att särskilt genomlysna bidragssystemets förenlighet med det EU-rättsliga regelverket om statligt stöd.

6.2 Det EU-rättsliga regelverket om statligt stöd

Bestämmelserna om statsstöd finns i artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Bestämmelserna omfattar stöd från offentliga aktörer såsom stat, kommun eller landsting till en verksamhet som bedrivs på en marknad. Ett stöd omfattas av statsstödsreglerna om det uppfyller följande fyra kriterier:

- 1) stödet gynnar ett visst företag eller en viss produktion,
- 2) stödet finansieras direkt eller indirekt genom offentliga medel,
- 3) stödet snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, och
- 4) stödet påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

I bedömningen om kriterierna är uppfyllda ska åtgärdens ekonomiska effekter snarare än syften beaktas.

Av artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget framgår att Europeiska kommissionen (kommissionen) kan tillåta vissa slags statsstöd som är eller kan anses vara förenliga med den inre marknaden. Även bestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i artikel 106.2 kan utgöra grund för kommissionen att tillåta ett statsstöd.

Artikel 108 i EUF-fördraget innehåller bestämmelser om kommissionens granskning av statsstöd. Enligt artikel 108.3 ska medlemsstaterna anmäla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder till kommissionen. En åtgärd får inte genomföras förrän den godkänts av kommissionen. Detta förbud kallas för genomförandeförbudet. Bestämmelser om förfarandet finns i rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Med stöd av artikel 109 i EUF-fördraget har kommissionen bemyndigats att anta förordningar om undantag från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3. Bemyndigandet finns i rådets förordning (EU) 2015/1588 av den 13 juli 2015 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på vissa slag av övergripande statsstöd. Kommissionen har med stöd av bemyndigandet antagit flera s.k. grupp-

undantagsförfordningar, som undantar vissa grupper av stöd från anmälningsplikten. Kommissionen har också antagit ett antal förordningar som undantar vissa stöd av mindre betydelse (s.k. de minimis-stöd).

6.2.1 Begreppet statligt stöd i förhållande till väginfrastruktur

Det är inte alltid lätt att bedöma om en planerad åtgärd utgör ett statligt stöd i den mening som avses i EUF-fördraget och därför ska anmälas till kommissionen. I Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01) klargörs dock nyckelpunkterna vad gäller begreppet statligt stöd. När det gäller vägar konstaterar kommissionen, i punkt 220, att vägar som kostnadsfritt ställs till allmänhetens förfogande utgör allmän infrastruktur. Den offentliga finansieringen av dem omfattas därför inte av reglerna om statligt stöd. Annorlunda förhåller det sig enligt kommissionen med driften av tullbelagda vägar, som i många fall utgör en ekonomisk verksamhet. Kommissionen har vidare gett mer detaljerad vägledning om begreppet statligt stöd när det gäller vägar, broar, tunnlar och kanaler i ett arbetsdokument, *Infrastructure analytical grid for roads, bridges, tunnels and inland waterways*, som publicerades år 2017.

Om det inte finns någon potentiell påverkan på handeln eller snedvridning av konkurrensen är det EU-rättsliga regelverket om statligt stöd inte tillämpligt. Kommissionen konstaterar i punkterna 7–9 i arbetsdokumentet att vägnäten vanligtvis utgör naturliga monopol som inte konkurrerar med annan infrastruktur av samma karaktär samt att en offentlig finansiering därför vanligtvis inte snedvrider konkurrensen eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Detta förutsätter att privat finansiering av vägnätet är obetydligt i den aktuella medlemsstaten och att infrastrukturen inte är utformad för att selektivt gynna ett specifikt företag eller sektor utan ger fördelar för samhället i stort.

I punkt 14 i arbetsdokumentet uttalar kommissionen att icke avgiftsbelagda vägar som är tillgängliga utan kostnad för alla användare inte utgör en ekonomisk verksamhet. Finansiering av byggandet av sådan väginfrastruktur är därmed i princip undantagen från tillämpningen av statligt stöd. Om väginfrastrukturen inte är avsedd för en specifik användare och alla användare har lika och icke-diskriminerande tillgång till infrastrukturen innebär ett stöd till driften av vägen inte heller någon ekonomisk fördel på användarnivå, se punkt 26. Även i det fallet anser kommissionen att en tillämpning av statsstödsreglerna kan uteslutas.

Vid bedömningen av om kriterierna är uppfyllda för att ett offentligt bidrag ska utgöra ett statligt stöd i EUF-fördragets mening ska åtgärdens ekonomiska effekter snarare än dess syften beaktas. Det är därför centralt att utreda om ett offentligt stöd skulle kunna ses som en indirekt subventionering eller en korssubventionering av en annan verksamhet än den som stödet tar sikte på. Trots att offentlig finansiering av vägar som kostnadsfritt ställs till allmänhetens förfogande normalt inte omfattas av reglerna om statligt stöd finns det därför skäl att göra en närmare analys av det svenska statsbidraget till enskild väghållning i förhållande till EU:s statsstödsregler.

6.3 Omfattas statsbidraget till enskild väghållning av statsstödsreglerna?

Huvudregeln i artikel 107 i EUF-fördraget anger att stöd som ges av en medlemsstat och som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion är oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Att det statsbidrag som lämnas till enskild väghållning i Sverige ges av en medlemsstat är uppenbart. Huruvida stödordningen direkt eller indirekt kan anses gynna vissa företag eller viss produktion är däremot inte lika tydligt. På motsvarande sätt behöver det analyseras om statsbidraget kan snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och om det kan påverka handeln mellan medlemsstaterna. Endast om samtliga dessa kriterier är uppfyllda utgör statsbidraget ett statligt stöd i EUF-fördragets mening.

6.3.1 Kan ett visst företag eller en viss produktion gynnas av statsbidrag till enskild väghållning?

Reglerna om statligt stöd gäller endast om stödmottagaren är ett ”företag”. Med företag avses enheter som bedriver ”ekonomisk verksamhet”, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras. Det spelar alltså ingen roll vilken rättslig form som enheten har enligt nationell lagstiftning. Tillämpningen av reglerna om statligt stöd är inte heller beroende av om enheten har upprättats i vinstsyfte. Även en vägförening, vägsamfällighet eller samfällighetsförening skulle således kunna utgöra ett företag i EU-rättslig mening, om den kan anses bedriva ekonomisk verksamhet.

All verksamhet som går ut på att erbjuda varor och tjänster på en marknad utgör ekonomisk verksamhet. Huruvida det finns en marknad för vissa tjänster kan bero på hur dessa tjänster organiseras i den berörda medlemsstaten och kan således variera mellan de olika medlemsstaterna och kan dessutom komma att ändras över tid.

I kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd (punkt 201) konstateras att den offentliga finansieringen av infrastruktur traditionellt har ansetts falla utanför tillämpningsområdet för reglerna om statligt stöd, eftersom byggandet och driften av infrastrukturen ansetts utgöra allmänna åtgärder inom ramen för den offentliga politiken och inte en ekonomisk verksamhet. Även om utrymmet för kommersiellt utnyttjande av infrastruktur har ökat på senare tid, är offentlig finansiering av infrastruktur som inte är tänkt att drivas kommersiellt i princip undantagen från tillämpningen av reglerna om statligt stöd. Detta gäller enligt kommissionen bland annat infrastruktur som inte används för att tillhandahålla varor eller tjänster på en marknad, såsom vägar som kostnadsfritt ställs till allmänhetens förfogande. Sådan verksamhet är inte av ekonomisk art och faller således utanför tillämpningsområdet för reglerna om statligt stöd, vilket följaktligen även gäller för offentlig finansiering av tillhörande infrastruktur (punkt 203).

Man måste köpa biljett för att åka färja på Ekeröleden och Visingsöleden, vilka utgör enskilda färjeleder som Ekerö kommun respektive Jön-

köpings kommun har hand om. Kommersiellt utnyttjande av enskilda vägar genom till exempel vägtullar och dylikt förekommer dock inte i Sverige, med undantag för Öresundsbron som finansieras genom väg- och tågavgifter. Rätten att använda en vanlig enskild väg erbjuds alltså inte på en marknad. Enskild väghållning utgör därmed inte i sig en ekonomisk verksamhet.

Det är dock inte ovanligt att en enskild väg behövs för en verksamhet som, till skillnad från själva väghållningen, är av ekonomisk karaktär. Det kan till exempel handla om att det längs vägen finns en industri som är beroende av transportmöjligheter eller att vägen är nödvändig för att kunna bedriva ett rationellt jord- eller skogsbruk på berörda fastigheter. I vissa fall kan det kommersiella utnyttjandet av vägen vara mer än obetydligt, och ibland är det till och med större än det nyttjande som är av renodlat icke-ekonomisk natur eller förorsakar i vart fall mer kostsamma underhållsåtgärder än vad som annars hade behövts. I ett sådant fall skulle ett statsbidrag till väghållningen kunna anses gynna det eller de företag som nyttjar vägen. Statsbidraget skulle nämligen kunna ses som en korssubventionering eller indirekt subventionering av den ekonomiska verksamhet som väghållaren själv, någon av medlemmarna i samfällighetsföreningen eller en tredje part bedriver.

Å andra sidan kan det konstateras att flertalet svenska företag i stället är belägna intill en allmän väg och därmed helt kostnadsfritt har tillgång till nödvändig väginfrastruktur för sina transportbehov. En sådan förmån utgör inte statligt stöd i EU-rättslig mening. Den omständigheten att vissa företag inte åtnjuter den förmånen är en följd av det sätt på vilket det svenska vägnätet har organiserats, vilket i sin tur har historiska och geografiska orsaker och även hör samman med den varierande befolkningstäthet som råder i landet. Det hade utan hinder av EU-rätten varit möjligt för staten att ta fullt ansvar för hela vägnätet, i stället för att endast delvis finansiera den enskilda väghållningen medelst bidrag.

6.3.2 Kan statsbidraget snedvrider konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna?

Även om statsbidraget till enskild väghållning skulle anses gynna vissa företag eller vissa verksamheter, indirekt eller genom korssubventionering, är det inte tillräckligt för att EU:s statsstödsbestämmelser ska vara tillämpliga. För detta krävs även att statsbidraget kan snedvrider konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna. Om det inte finns någon potentiell påverkan på handeln eller snedvridning av konkurrensen är det EU-rättsliga regelverket om statligt stöd inte tillämpligt.

Någon marknad för transportinfrastruktur som konkurrerar med det enskilda vägnätet i Sverige existerar inte. Vägnätet utgör ett s.k. naturligt monopol, dvs. en sådan investering som det vore oekonomiskt att ha flera utav. Det finns inte heller några andra färdmedel som skulle kunna uppfylla det transportbehov som tillgodoses genom motorfordonstrafiken på de enskilda vägarna. Därmed är det uteslutet att statsbidraget skulle kunna snedvrider konkurrensen eller påverka handeln inom transport- eller infrastrukturen. Det behöver däremot undersökas om statsbidraget till

enskild väghållning indirekt skulle kunna leda till en snedvridning av konkurrensen eller en påverkan av handeln mellan medlemsstaterna inom andra sektorer. En sådan situation skulle möjligen kunna anses uppstå om företag längs enskilda vägar kan tillhandahålla sina varor och tjänster till lägre priser, tack vare statsbidraget.

Längs de enskilda vägarna runt om i landet, i glesbygd såväl som i tätort, finns företag av allehanda slag – butiker, verkstäder, industrier och tjänsteföretag. Många av dessa företag agerar uteslutande på en lokal eller regional marknad där förekomsten av gränsöverskridande handel är marginell. Statsbidraget har då en rent lokal påverkan och följaktligen ingen effekt på handeln mellan medlemsstaterna. På landsbygden finns dock också både små och större företag vars verksamhet har sin grund i den svenska naturen och dess resurser, såsom jord och skog, vatten och vind eller naturmiljö. De varor och tjänster som dessa företag producerar utgör en del av den europeiska eller globala handeln, även om företagen inte själva gör affärer utanför rikets gränser. Det skulle därmed kunna hävdas att ett statsbidrag till enskild väghållning, som indirekt gynnar dessa företag, skulle kunna snedvrider konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna.

Inledningsvis förtjänar det att påpekas att systemet med statsbidrag till enskild väghållning inte är utformat för att stödja en viss sektor eller vissa företag. Tvärtom är utgångspunkten att stödet till det enskilda vägnätet ska gynna samhället i stort. För statsbidrag krävs enligt förordningen om statsbidrag till enskild väghållning att vägen tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Bidrag lämnas också för vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. Vidare lämnas bidrag endast för sådana vägar som är ändamålsenliga med hänsyn till övriga vägar och om kostnaderna är skäligen med hänsyn till nyttan.

Företag på landsbygden skapar arbetstillfällen för de människor som bor i området, bidrar genom skatter till statens finanser och står för viktiga delar av svensk och europeisk försörjningsberedskap. Statsbidraget till enskild väghållning medför alltså inte bara en fördel för de enskilda medborgare och företag som nyttjar vägarna, utan stärker förutsättningarna för samhället i stort. Det enskilda vägnätet är helt enkelt en förutsättning för att Sverige ska fungera och mot den bakgrunden framstår ett statsbidrag närmast som en minimiåtgärd. Eftersom statsbidraget inte fullt ut täcker kostnaderna för väghållningen har systemet en mer begränsad konkurrenspåverkande effekt än om staten hade tagit ansvar för det svenska vägnätet i dess helhet, vilket hade kunnat ske utan att aktualisera en tillämpning av statsstödsreglerna.

6.3.3 Bidragssystemet omfattas inte av statsstödsreglerna

Vägar som kostnadsfritt ställs till allmänhetens förfogande utgör allmän infrastruktur som utan hinder av EU:s statsstödsregler kan finansieras med offentliga medel. Den omständigheten att företag som bedriver ekonomisk verksamhet inom andra sektorer än transportinfrastruktursektorn drar fördel av väginfrastrukturen medför inte att statsstödsreglerna blir tillämp-

liga, förutsatt att den offentliga finansieringen inte selektivt gynnar vissa företag eller verksamheter, snedvrider konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Det nuvarande systemet för statsbidrag, så som det tillämpas, medför inte ett sådant selektivt gynnande av vissa företag eller verksamheter, snedvrider inte konkurrensen och påverkar inte handeln mellan medlemsstaterna.

Väghållning av enskilda vägar som uppfyller kriterierna i förordningen om statsbidrag för enskild väghållning, kostnadsfritt hålls öppna för allmän trafik och därmed även tillgodoser ett allmänt intresse utgör i grunden en icke-ekonomisk tjänst av allmänt intresse. Statsbidrag till sådan väghållning omfattas därmed inte av EU-fördragets bestämmelser om statligt stöd. Detsamma gäller det statsbidrag som för närvarande lämnas till enskilda vägfärjor, trots att en avgift i två fall tas ut av trafikanterna, eftersom bidraget har en rent lokal påverkan och följaktligen ingen effekt på handeln mellan medlemsstaterna.

7 En uppdaterad bidragsordning

Förslag: Den nuvarande förordningen om statsbidrag till enskild väghållning ska ersättas av en ny förordning med samma namn. Förordningen ska innehålla bestämmelser om statsbidrag till väghållning av enskilda vägar som även är av allmänt intresse.

Bidrag ska få lämnas i mån av tillgång på medel.

Statsbidragets syfte ska vara att främja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

7.1 Allmänna iakttagelser och utgångspunkter

Den allra största delen av Sveriges vägnät består av enskilda vägar. Vissa av dessa fyller en avgörande funktion i den lokala transportinfrastrukturen och är därmed även viktiga ur ett samhällsperspektiv. För väghållningen av sådana enskilda vägar lämnar staten ekonomiska bidrag, i mån av medel.

Det nuvarande bidragssystemet har utvecklats över lång tid och är nu väl etablerat. Den omständigheten att antalet vägobjekt och bidragsmottagare är stort, samtidigt som varje enskilt bidragsärende avser ett relativt litet belopp, kräver att systemet är enkelt och administreras effektivt. I stort fungerar den nuvarande ordningen bra. Det finns mot den bakgrunden ingen anledning att förändra systemet i grunden.

Den nuvarande förordningen om statsbidrag till enskild väghållning är emellertid i stora delar språkligt och strukturellt föråldrad och innehåller dessutom flera paragrafer som förlorat sin betydelse och bör utgå. Det finns därför skäl att ersätta förordningen med en ny förordning med bestämmelser om statsbidrag till väghållning av enskilda vägar som även är av allmänt intresse. I den nya förordningen bör det tydliggöras att statsbidragets syfte är att främja en samhällsekonomiskt effektiv och lång-

siktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ändamålet med bidragssystemet är alltså att öka möjligheterna att uppfylla det transportpolitiska målet.

Även i sak finns det anledning att göra vissa förändringar, jämfört med den nuvarande regleringen. I flertalet fall handlar det endast om att kodifiera etablerad praxis, men det bör även övervägas vissa justeringar och tillägg som skiljer sig från hur systemet tillämpas i dag. Det handlar bland annat om förenklingar i fråga om gränsdragningen mellan byggande av väg och särskilda driftåtgärder, en utökad möjlighet att lämna bidrag för särskilda åtgärder om det finns särskilda skäl samt nya bestämmelser som stärker systemets legitimitet och minskar risken för missbruk. De substantiella förändringar som föreslås beskrivs närmare i de följande avsnitten.

Enligt den nuvarande förordningen är det Trafikverkets region som pekas ut för de myndighetsutövande uppgifterna kring beslutsfattande och tillsyn avseende statsbidrag till enskild väghållning. Detta säkerställer en regional förankring som bör kvarstå även vid tillämpningen av den nya förordningen.

7.2 Bidragsformer och budgetposter

Förslag: Årligt driftbidrag ska benämnas årligt vägbidrag. Bidragsformerna särskilt driftbidrag och byggnadsbidrag ska ersättas av särskilt vägbidrag.

Ändamålet för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, utgiftsområde 22, ska ändras på så sätt att anslaget får användas till utgifter för statsbidrag till enskild väghållning. Förordningen om en nationell plan för transportinfrastruktur ska ändras på motsvarande sätt, så att planen får innehålla åtgärder som ska beviljas statsbidrag när det gäller enskild väghållning.

7.2.1 Årligt och särskilt vägbidrag

Den etablerade ordningen med schablonmässigt beräknade, årliga statsbidrag till det löpande underhållet av enskilda vägar fungerar bra och bör kvarstå. Bidraget bör dock benämnas *årligt vägbidrag*, som tydligare än driftbidrag klargör att bidraget avser väghållning. Årligt vägbidrag ska på motsvarande sätt som enligt gällande praxis få ges för sådant löpande underhåll av väg som avses i 5 kap. 1 § och 2 § första stycket första meningen vägförordningen, dvs. för sådana åtgärder som utgör drift av väg respektive som innefattar att hålla vägfärjor i trafik i den utsträckning som behövs.

Överskjutande medel under anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 1.3, bör precis som nu användas för statsbidrag till sådana åtgärder som inte behöver vidtas varje år. Det finns däremot ingen anledning att behålla den nuvarande uppdelningen mellan särskilt driftbidrag och byggnadsbidrag, eftersom denna uppdelning i praktiken är svår att upprätthålla, se avsnitten 5.1.2 och 5.1.3. En angelägen och ändamålsenlig investering i en enskild väg som även är av

allmänt intresse bör i mån av medel kunna stödjas genom ett statligt bidrag, oavsett om investeringen har en avskrivningstid på ett fåtal eller åtskilliga år. Detta bidrag bör benämnas *särskilt vägbidrag*. Särskilt vägbidrag bör få lämnas för byggande eller återställande av enskild väg och för sådana underhålls- och förbättringsarbeten som avses i 5 kap. 1 § 2 och 3 vägförordningen. Det bör således även fortsättningsvis ankomma på Trafikverket att närmare precisera vilka slags underhålls- och förbättringsarbeten som kan anses utgöra löpande underhåll av väg, och därmed läggas till grund för årligt vägbidrag, och vilka som i stället bör stödjas genom särskilda vägbidrag.

7.2.2 Ändamålet för utvecklingsanslaget bör omfatta statsbidrag till både byggande och drift

Finansieringen av de byggnadsbidrag som Trafikverkets region beviljar och betalar ut enligt den nuvarande förordningen sker via anslagen för länsplanerna. Någon annan möjlighet att stödja sådana åtgärder som inte utgör drift av enskilda vägar finns inte i statens budget. Medan anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, utgiftsområde 22, bland annat får användas för statlig medfinansiering via länsplanerna till både drift och byggande av enskilda vägar får anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, utgiftsområde 22, i fråga om enskilda vägar endast användas till utgifter för statsbidrag till drift. Trafikverket disponerar därmed inte över några medel för statsbidrag till behövliga investeringar i det enskilda vägnätet.

Som framgår av avsnitt 5.1.3 finns stora skillnader mellan regionernas länsplaner när det gäller planeringen för byggande av enskilda vägar. I många av länsplanerna nämns inte enskilda vägar överhuvudtaget, och det avsåts inte heller några medel för dessa, medan det i andra länsplaner finns en något mer utvecklad planering för investeringar i det enskilda vägnätet.

Det finns ett värde i att den långsiktiga investeringsplaneringen för det enskilda vägnätet sker samordnat med planeringen avseende allmänna vägar, eftersom dessa vägnät kompletterar varandra och tillsammans utgör en helhet. Å andra sidan är nybyggnation av enskilda vägar som uppfyller kriterierna för statsbidrag mycket sällsynt förekommande. Det händer visserligen emellanåt att en enskild väg får en delvis ny sträckning, till exempel för att undvika att den allmänna trafiken måste passera en gårdsplan. Vanligare är dock att en väg eller väganordning, till exempel en bro, behöver rekonstrueras för att syftet med vägen ska tillgodoses. Gränsen för när en sådan åtgärd ska betraktas som byggande av väg och inte en underhållsåtgärd är mycket flytande. I praktiken avgörs gränsdragningen av huruvida den aktuella regionen har avsatt medel i länsplanen för enskilda vägar eller inte.

Beslutet att undersöka förutsättningarna för eller genomföra en ny- eller ombyggnation av en enskild väg ligger hos den enskilda väghållaren, även om behovet av åtgärden i vissa fall kan ha påtalats av Trafikverkets region som en förutsättning för fortsatt statsbidrag. När Trafikverkets region får kännedom om den konkreta planeringen, till exempel genom att väghållaren lämnar in en ansökan om särskilt driftbidrag, ligger åtgärden som

regel relativt nära i tiden. Ur Trafikverkets perspektiv blir planeringshorisonten därför alltför kort för att projektet ska kunna beaktas i underlaget för den berörda länsplanen. Detta gör det svårt för Trafikverket och regionerna att hantera investeringsplaneringen för enskilda vägar på samma sätt som för allmänna vägar.

En länsplan måste inte omfatta byggande av enskilda vägar. Det är alltså upp till den beslutande regionen att avgöra om medel ska avsättas för detta ändamål. Detta skulle kunna medföra en risk för olikheter inom landet när det gäller möjligheten för de enskilda väghållarna att få statsbidrag till byggande av väg, till följd att angelägna investeringar i ett län uteblir samtidigt som mindre angelägna åtgärder i ett annat län kommer till stånd. Det är svårt att hitta samhällsekonomiska eller andra skäl för sådana konsekvenser.

Ändamålet för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur bör därför vidgas så att det anslaget kan användas till utgifter för statsbidrag som avser såväl drift som byggande av enskilda vägar, på motsvarande sätt som redan gäller för medfinansiering via länsplanerna i fråga om anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. Justeringen kan enklast åstadkommas genom att ändamålet för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ändras till att ange att anslaget får användas till utgifter för statsbidrag till enskild väghållning. Särskilda vägbidrag bör dock även kunna finansieras via länsplanerna, inom ramen för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, om medel för drift eller byggande av enskilda vägar har avsatts i dessa.

Ändringen av ändamålet aktualiserar en ändring i 3 § 4 förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Där anges i dag att den nationella planen får innehålla åtgärder som ska beviljas statlig medfinansiering eller statsbidrag när det gäller drift av enskilda vägar. Bestämmelsen bör ändras i linje med vad som anges ovan avseende ändamålet för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.

7.3 Förutsättningar för årligt vägbidrag

Förslag: Den nya förordningen ska inte innehålla någon bestämmelse som hindrar bidrag till en enskild väg inom ett detaljplanerat område som ingår i ett kommunalt väghållningsområde, dvs. där kommunen är väghållare för allmänna vägar. I övrigt ska förutsättningarna för årligt bidrag enligt den nya förordningen i sak överensstämma med de kriterier som tillämpas i dag.

7.3.1 Enskild väg

Begreppet enskild väg används i flera lagar och förordningar, men har ingen legaldefinition. En förklaring till vad som avses med begreppet i den nya förordningen bör införas för att undvika missförstånd.

Med *väg* bör avses detsamma som i 46 § anläggningslagen, dvs. vägbana och övriga väganordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande samt till väg ansluten brygga eller färja med färjeläge.

Begreppet *enskild väg* bör endast omfatta väg som är avsedd för trafik med andra motorfordon än mopeder klass II. Renodlade cykelbanor, ridvägar och liknande bör alltså inte heller framöver omfattas av bidragssystemet, även om väghållningen är enskild. Utformningen av definitionen, i två steg, innebär att förordningens bestämmelser som avser *enskild väg* också är tillämpliga avseende vägfärjor, om inte annat anges.

Med enskild väg bör inte avses sådan väg som utgör allmän väg enligt väglagen. Vilka vägar som är allmänna vägar följer av väglagen. Av 5 § väglagen följer att det som utgångspunkt är staten som är väghållare för de allmänna vägarna, men regeringen kan inom en kommun inrätta ett s.k. kommunalt väghållningsområde. Ett sådant beslut innebär att kommunen ska ansvara för väghållningen av vissa eller samtliga allmänna vägar inom det aktuella området. Om ett väghållningsområde har inrättats får Trafikverket besluta om ändring av väghållningsområdet.

Även plan- och bygglagen pekar ut kommunen som väghållare för vissa vägar. Begreppet enskild väg bör därför inte avse en sådan väg som en kommun är huvudman för enligt plan- och bygglagen. Av 1 kap. 4 § plan- och bygglagen framgår att med allmän plats avses bland annat en gata, en väg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Enligt huvudregeln i 4 kap. 7 § samma lag ska kommunen vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock enligt samma bestämmelse, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt. Om en detaljplan föreskriver att vägarna i området ska ha enskilt huvudmannaskap tillämpas bestämmelserna i anläggningslagen rörande inrättande av anläggning och om underhåll av vägar och andra allmänna platser, se 6 kap. 1 § plan- och bygglagen. Den föreslagna definitionen av begreppet enskild väg innebär att vägar med enskilt huvudmannaskap inom detaljplanerade områden även fortsättningsvis ska omfattas av bestämmelserna om statsbidrag till enskild väghållning.

7.3.2 Väg som även är av allmänt intresse

En förutsättning för att en enskild väg ska få del av statliga medel bör också fortsättningsvis vara att vägen även är av allmänt intresse. Vägen måste alltså tillgodose ett berättigat transportbehov och vara till nytta för samhället. På så sätt främjas det transportpolitiska målet om en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Liksom i den nuvarande förordningen bör detta komma till uttryck genom flera olika kriterier som måste vara uppfyllda för att statsbidrag ska aktualiseras.

Vägen måste uppfylla ett berättigat transportbehov

Det är av allmänt intresse att även sådana områden som inte ligger i direkt anslutning till en statlig eller kommunal väg kan användas för bostadsändamål. För att det transportpolitiska målet ska uppnås bör det vara möjligt för alla medborgare att ta sig till och från sitt hem. Med bostäder

följer också annan trafik än den som de bosatta själva står för, såsom sophämtning, post- och varuleveranser och besök av hemtjänsten. Även räddningstjänst, polis och ambulanspersonal kan behöva ta sig fram till bostäder med motorfordon. Det är rimligt att staten bidrar till de kostnader som vägghållningen medför och på så sätt minskar incitamenten för utflyttning av ekonomiska skäl. Det bör således vara möjligt att få vägbidrag för en sådan väg som behövs för transporter till och från en permanentbostad. Den formuleringen bedöms vara något tydligare än den som används i den nuvarande förordningen – väg som tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende. Någon skillnad i sak är dock inte avsedd. Huruvida en bostad utgör grund för statsbidrag till enskild vägghållning bör alltså även fortsättningsvis avgöras utifrån uppgifterna i folkbokföringsdatabasen.

Inom vissa yrken har det under de senaste åren blivit allt vanligare att helt eller delvis arbeta på distans. Detta har medfört att fler vistas i sina fritidshus även under arbetstid, vilket givetvis ökar slitaget på och underhållskostnaderna för de enskilda vägar som berörs. Mot den bakgrunden har det bland annat från Riksförbundet Enskilda Vägar framförts att det inte längre är adekvat att utesluta vägar som behövs för transporter till och från fritidsbostäder från bidragssystemet.

Det vore dock administrativt komplicerat och kostsamt, i vart fall med nuvarande teknik, att utreda längs vilka vägar som fritidsbostäder genererar en trafikmängd som indikerar permanent bosättning. Det bör vidare noteras att man enligt folkbokföringslagen (1991:481) ska vara folkbokförd på den fastighet där man är att anse som bosatt, dvs. där man regelmässigt tillbringar sin dygnsvila eller får anses ha sin egentliga hemvist. Den som huvudsakligen vistas på sitt lantställe ska följaktligen anmäla flyttning för folkbokföring där, vilket medför att lantstället utgör en permanentbostad.

För att främja det transportpolitiska målet är det nödvändigt att bidragssystemet fortsatt ger utrymme för statsbidrag till vissa vägar som tillgodoser ett kommunikationsbehov för näringslivet eller det rörliga friluftslivet, även i de fall vägen inte behövs för bostadsändamål. I praktiken tillämpas dock de befintliga bestämmelserna om detta med relativt stor restriktivitet. Alla enskilda vägar som leder till en blåbärsskog eller en fastighet där det bedrivs näringsverksamhet ingår givetvis inte i bidragssystemet och bör inte heller göra det. Annorlunda förhåller det sig med vägar som leder till populära naturreservat eller platser av särskilt kulturhistoriskt värde eller till en arbetsplats av stor vikt för den lokala sysselsättningen. Mot den bakgrunden finns det anledning att i den nya förordningen ange att kommunikationsbehovet ska vara angeläget och av väsentlig betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Någon begränsning i förhållande till Trafikverkets praxis är inte avsedd.

Vidare är det alltså relevant att bidrag kan lämnas till sådana vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. I denna del överensstämmer förslaget även språkligt med nuvarande förordning.

Vägen får inte vara av obetydlig längd

I den nuvarande förordningen (2 §) anges att bidrag lämnas för vägar som inte är av obetydlig längd. Enligt fast praxis utesluter denna begränsning bidrag för vägar som är kortare än 950 meter, om det inte finns särskilda skäl. Detta bör framgå uttryckligen av den nya förordningen. Precis som i dag bör alltså en kortare väg endast i vissa fall kunna ingå i bidragssystemet, exempelvis om den korta vägen behövs för transporter från en bidragsberättigad väg till allmän väg eller om den leder till en välbesökt plats av allmänt intresse.

Vägen måste vara öppen för allmänheten

För att en väg ska kunna anses vara även av allmänt intresse måste andra än väghållaren ha möjlighet att nyttja vägen. En förutsättning för statsbidrag bör därför fortsatt vara att vägen hålls öppen för allmän trafik och alltså inte, annat än tillfälligtvis och på goda grunder, är avstängd med vägbom eller liknande. I vilka fall en väg inte behöver hållas öppen för allmän trafik bör närmare regleras genom myndighetsföreskrifter, se avsnitt 7.8.

Det skulle kunna ifrågasättas om en avgiftsbelagd väg som drivs med vinstsyfte kan uppfylla kravet på att vara av allmänt intresse, i den mening som motiverar statsbidrag för väghållningen. I Sverige finns det i dagsläget endast en kommersiellt bedriven enskild väg där vägtullar tas ut av trafikanterna, nämligen Öresundsbron, men det kan inte uteslutas att fler tillkommer. Den typen av kommersiellt bedrivna vägar bör inte omfattas av möjligheten till statsbidrag. Det finns dock enskilt bedrivna färjeleder där resenärerna måste köpa biljett. Bidrag bör i de fallen inte uteslutas, om avgiftsuttaget sker utan vinstsyfte. Prövning bör dock ske från fall till fall och även påverka bidragets storlek.

Det bör sammanfattningsvis anges i den nya förordningen att vägen ska hållas öppen för allmän trafik, utan avgift. Trafikverkets region bör dock ges befogenhet att i enskilda fall som rör färjeleder besluta om undantag från kravet på avgiftsfrihet.

Vägen måste vara ändamålsenlig

Om transportbehovet kan tillgodoses av andra vägar är vägen onödig och kan därmed inte heller anses vara av allmänt intresse. Ett grundläggande krav bör därför vara att vägen är ändamålsenligt placerad i förhållande till övriga vägar. Därmed säkerställs att bidragssystemet gynnar landets samlade väginfrastruktur, genom att stödja enskilda vägar som kompletterar det allmänna vägnätet.

För att en väg ska vara ändamålsenlig krävs också att den har en standard som dels motsvarar transportbehovet, dels gör det möjligt för allmänheten att nyttja vägen med vanlig personbil eller cykel. Vägen ska alltså vara i ett tillfredsställande skick för sitt ändamål. Någon förändring jämfört med gällande rätt är inte avsedd.

En väg som ligger inom ett område med detaljplan där kommunen ansvarar för allmänna vägar kan också vara av allmänt intresse

I den nuvarande förordningen (3 §) finns en bestämmelse som anger att bidrag inte lämnas till vägar inom områden med detaljplan där en kommun är väghållare enligt 5 § väglagen. Undantaget är således tillämpligt endast om båda förutsättningarna är uppfyllda. Om regeringen har beslutat att en kommun inom ett visst område ska vara väghållare enligt 5 § väglagen är det kommunen, i stället för staten, som ansvarar för väghållningen av de allmänna vägarna. Området kallas för ett kommunalt väghållningsområde, men beslutet innebär inte att kommunen också ansvarar för väghållningen av de enskilda vägarna. Tvärtom finns det i dag ca 1 650 mil väg med enskild väghållning inom kommunala väghållningsområden. Inte heller en detaljplan behöver nödvändigtvis peka ut kommunen som huvudman för alla vägar inom det detaljplanerade området. För närvarande finns det ca 1 700 mil enskild väg inom detaljplanerat område.

Det ligger inte inom ramen för denna utredning att bedöma huruvida huvudmannaskapet för vägarna inom ett detaljplanerat område bör vara kommunalt eller enskilt. Det kan dock konstateras att enbart den omständigheten att en väg ligger inom ett detaljplanerat område inte i dag diskvalificerar vägen från möjligheten till statsbidrag. På motsvarande sätt kan sådana vägar som ligger inom ett kommunalt väghållningsområde, utan att området omfattas av en detaljplan, vara berättigade till statsbidrag.

För närvarande finns det ca 430 mil vägar med enskild väghållning som ligger inom ett område som både omfattas av en detaljplan och ingår i ett kommunalt väghållningsområde. Det kan inte uteslutas att vissa delar av denna sträcka även är av allmänt intresse, i den mening som berättigar till statsbidrag. Varför just dessa vägar ska undantas från möjligheten till statsbidrag är svårbegripligt. Någon motsvarighet till undantaget i 3 § nuvarande förordning bör därför inte tas in i den nya förordningen.

Däremot finns det alltså skäl att undanta vägar inom exploateringsområden eller som i huvudsak betjänar ett sådant område från möjligheten till bidrag (nuvarande 10 §). I denna del föreslås därför ingen ändring i sak jämfört med den nuvarande förordningen. Bestämmelsen upphör att vara tillämplig så snart de anläggningar som omfattas av exploateringsavtalet är utförda. Undantaget är således i praktiken bara relevant i fråga om särskilt vägbidrag för byggande av enskild väg och påverkar inte möjligheten för väghållaren att senare beviljas årligt vägbidrag för det löpande underhållet.

7.3.3 En ordnad väghållning

För att statsbidrag ska kunna beviljas måste det vara tydligt vem som ansvarar för väghållningen och för att de uppgifter som lämnas i samband med ansökan och tillsyn är korrekta. Huruvida denna aktör, dvs. väghållaren, är en fysisk eller en juridisk person saknar däremot betydelse. Ofta utgör väghållaren en formell sammanslutning av de närmast berörda, till exempel en samfällighetsförening bildad genom en förrättning som har vunnit laga kraft. Men om en enskild fastighetsägare tar på sig väghållansvaret genom en överenskommelse med övriga berörda, till exempel boende längs vägen, bör detta kunna godkännas även fortsättningsvis. En

sådan överenskommelse bör i normalfallet förnyas inför varje omprövning, men även äldre överenskommelser bör kunna godtas i enskilda fall. Vidare bör det även fortsatt vara möjligt för den som har alla andelar i vägen, dvs. som är ensam fastighetsägare, att få bidrag för väghållningen av en enskild väg, förutsatt att alla kriterier för bidrag är uppfyllda.

7.4 Förutsättningar för särskilt vägbidrag

Förslag: Särskilt vägbidrag ska få lämnas om årligt vägbidrag lämnas för det löpande underhållet av den aktuella vägen eller om det finns särskilda skäl.

I den nuvarande förordningen anges endast att särskilt driftbidrag kan lämnas för att rusta upp vägar som inte är i ett tillfredsställande skick, om kostnaden är skälig (16 § tredje stycket). Av fast praxis framgår dock att en förutsättning för särskilt driftbidrag, som huvudregel, är att vägen i fråga redan ingår i bidragssystemet, dvs. att årligt driftbidrag utgår. Denna huvudregel bör framgå uttryckligen av den nya förordningen.

Det bör dock även fortsättningsvis finnas möjlighet att i mån av medel lämna särskilt vägbidrag till en väg som inte omfattats av årligt bidrag, om det finns särskilda skäl. Särskilda skäl bör rimligen endast anses föreligga om vägen har en ordnad väghållning och även är av allmänt intresse, dvs. om den redan uppfyller förutsättningarna för årligt bidrag eller, efter att de åtgärder som det särskilda vägbidraget avser har vidtagits, kan förväntas uppfylla dessa. Särskilt bidrag bör alltså även fortsättningsvis kunna lämnas för att väghållaren ska göra en upprustning som medför att vägen framöver kan beviljas årligt bidrag (s.k. iståndsättningsbidrag, enligt Trafikverkets nuvarande praxis). Särskilda skäl bör dock aldrig anses föreligga om vägen är belägen inom ett område som omfattas av ett exploateringsavtal enligt plan- och bygglagen eller som i huvudsak betjänar ett sådant område. Särskilt vägbidrag för byggande av en sådan väg bör således inte medges med stöd av den föreslagna bestämmelsen, vilket överensstämmer med nuvarande ordning.

En ventil som tillåter särskilt vägbidrag om det finns särskilda skäl skulle även undantagsvis kunna aktualiseras om en väg som inte omfattas av årligt vägbidrag, men som är av allmänt intresse, har försämrats eller förstörts av orsaker utanför väghållarens kontroll. En sådan situation kan till exempel uppstå om vägen har använts för omledning av trafik från allmän väg, utan att väghållaren fått annan ersättning av Trafikverket. Ett annat exempel är att vägen har förstörts på grund av extrema väderhändelser eller tunga militära transporter eller om det är angeläget att vidta klimatanpassningsåtgärder i förebyggande syfte. Man kan också tänka sig att särskilda skäl i något fall skulle kunna föreligga om en enskild väg eller en bro behöver rustas upp av beredskaps- eller brandskyddsskäl eller för att undvika kostsam och trafikhindrande omlastning av sådana tyngre transporter som måste ske via den aktuella vägen. Mot bakgrund av att bidrag endast får lämnas i mån av tillgång på medel kan det dock konstateras att utrymmet för bidrag på grund av särskilda skäl kan bli

mycket begränsat, om inte särskilda medel tillförs för ett eller flera specifika ändamål.

7.5 Bidragets storlek och beräkning

Förslag: Grunderna för beräkningen av bidragens storlek och de bidragsgrundande kostnaderna ska framgå av förordningen och huvudsakligen överensstämma med de som tillämpas i dag. Särskilt vägbidrag ska dock i enskilda fall få beräknas utifrån en högre andel av de bidragsgrundande kostnaderna, om åtgärderna är av väsentlig betydelse för totalförsvaret eller det annars finns särskilda skäl. Vidare ska Trafikverket vart femte år utreda vilka kostnader som kan anses skäligen för löpande underhåll av enskilda vägar i olika delar av landet.

Den grundläggande principen om att bidraget ska beräknas utifrån skäligen kostnader bör kvarstå. Skäligheten bör bedömas utifrån den samhällsnytta som vägen och de åtgärder som kostnaderna avser har. I den nuvarande förordningen och i myndighetens föreskrifter, som preciseras genom Trafikverkets årliga beslut, finns bland annat bestämmelser om hur stor andel av kostnaderna som ett bidrag som högst får motsvara, i fråga om olika typer av vägar. Det har inte framkommit några skäl att föreslå sakliga förändringar i denna del. Det bör dock i den nya förordningen uttryckligen anges att Trafikverket varje år ska fastställa hur stor andel av de bidragsgrundande kostnaderna som bidraget ska motsvara. Andelen får högst uppgå till vissa taknivåer, vilka föreslås vara desamma som i dag. Det bör noteras att bidragens faktiska andel av kostnaderna för olika vägtyper alltså även fortsättningsvis kommer att bero på hur mycket medel som årligen avsätts i statens budget och hur Trafikverkets årliga beslut utformas.

Regleringen kring hur bidragens storlek ska fastställas i praktiken är i den nuvarande förordningen relativt knapphändig. Den modell som har tillämpats under det senaste decenniet är dock numera väl etablerad och fungerar i allt väsentligt bra. Grunderna för beräkningen av bidragens storlek och de bidragsgrundande kostnaderna bör därför, för ökad tydlighet, föras in i den nya förordningen. De närmare bestämmelser som behövs för tillämpningen av bidragssystemet bör meddelas i form av myndighetsföreskrifter, se avsnitt 7.8.

Enligt den nuvarande förordningen ska staten, genom byggnadsbidrag, stå för kostnaden om det i totalförsvarets intresse har beslutats en viss åtgärd i fråga om ett vägobjekt (12 § andra stycket). Rimligen bör sådana åtgärder kunna aktualiseras även om det endast är ett återställande eller en förbättring av en befintlig väg som krävs. I enskilda fall bör det således vara möjligt att lämna ett särskilt vägbidrag som motsvarar en högre andel av kostnaderna än de taknivåer som gäller, om åtgärderna är av väsentlig betydelse för totalförsvaret. Det kan noteras att om en väg är av synnerlig vikt för totalförsvaret kan vägen enligt 21 § väglagen i stället förändras till allmän väg.

Det kan även i andra, enstaka fall finnas anledning för staten att bidra i högre grad till investeringar och förbättringar av sådana enskilda vägar

som även är av allmänt intresse, eftersom den del av kostnaden som väghållaren själv måste finansiera annars skulle bli orimligt betungande. Det typiska exemplet torde vara särskilt kostsamma åtgärder på broar. Det är givetvis angeläget att sådana väganordningar renoveras eller byts ut vid behov, inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. I linje med Trafikverkets förslag från 2013 bör det därför föras in en möjlighet för Trafikverkets region att lämna särskilt vägbidrag som motsvarar en högre andel av kostnaderna, om det finns särskilda skäl.

Bidragsmodellen för beräkning av årliga bidrag ger inte utrymme för individuell anpassning från fall till fall, till exempel för särskilt snörika vintrar eller lokala marknadsförhållanden. Den är dock utformad på ett sätt som över tid kompenserar väghållaren på ett rimligt rättvist sätt, utifrån vägens samhällsekonomiska värde, geografiska belägenhet och underhållsbehov. Med tanke på det stora antalet bidragsberättigade vägar i landet är det också helt nödvändigt med en tydlig och höggradigt schabloniserad modell för bidragsgivningen. De administrativa kostnaderna skulle annars bli alltför stora, på bekostnad av bidragens storlek eller statens finanser. Det finns dock skäl att ställa krav på Trafikverket att se över den prislista som ligger till grund för beräkningarna oftare än vad som hittills har skett, förslagsvis vart femte år. Det kan därutöver finnas anledning för Trafikverket att vara vaksam på behovet av justeringar när det gäller de beräkningsfaktorer som används för de olika klimatzonerna, liksom zonindelningen som sådan, bland annat eftersom det antal underhållsåtgärder som behöver vidtas varje år kan påverkas av de rådande klimatförändringarna.

7.6 Ansökan, prövning och utbetalning

Förslag: Trafikverkets region ska besluta att ett bidrag helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. väghållaren genom oriktiga uppgifter eller på något annat sätt orsakat att bidraget beviljats felaktigt eller med för högt belopp,
2. bidraget av någon annan orsak beviljats felaktigt eller med för högt belopp och väghållaren skäligen borde ha insett detta, eller
3. vägen inte hålls öppen för allmän trafik eller i ett tillfredsställande skick för sitt ändamål och avvikelsen är allvarlig eller återkommande.

Det ska framgå uttryckligen av den nya förordningen att bidrag betalas ut till väghållaren. I övrigt ska bestämmelserna om ansökan, beslut och utbetalning av bidrag i huvudsak överensstämma med den nuvarande tillämpningen.

I dag beviljas årliga bidrag för en femårsperiod i taget. Trafikverkets region får enligt den nuvarande förordningen hålla inne utbetalningen av ett beviljat årligt bidrag, om en väg stängts av för trafik utan myndighetens medgivande eller om underhållet eftersatts (27 §). Otillåtna avstängningar och eftersatt underhåll kan också leda till att de årliga bidragen för efterföljande kalenderår dras in, dvs. att väghållaren måste ansöka på nytt. I Trafikverkets praxis görs vid bedömningen en differentiering avseende

eftersatt underhåll utifrån bristernas karaktär och i vilken mån som de varit återkommande, se avsnitt 5.1.1.

Om det kommer till bidragsgivarens kännedom att villkoren för ett beviljat bidrag inte är uppfyllda är förstås det enda rimliga att inte betala ut bidraget. Den möjlighet som Trafikverkets region har enligt den nuvarande förordningen bör därför i den nya förordningen formuleras som en skyldighet. Huruvida underhållet är eftersatt kan dock vara vanskligt att bedöma vid en enstaka kontroll, bland annat eftersom skicket på en enskild väg, i synnerhet en grusväg, kan förändras mycket snabbt beroende på väderförhållanden. Skyldigheten att hålla inne utbetalningen av ett beviljat bidrag bör därför begränsas till situationer då avvikelser är allvarig eller återkommande. Skyldigheten att inte betala ut ett beviljat bidrag bör emellertid också omfatta andra situationer där det vore stötande att betala ut ett beviljat bidrag, nämligen där det framkommit att bidraget beviljats felaktigt eller med för högt belopp och väghållaren antingen förorsakat felet eller skäligen borde ha insett detta.

Ett beslut om att inte betala ut ett årligt vägbidrag bör i många fall föranleda Trafikverkets region att även ompröva väghållarens fortsatta rätt till bidrag, även om fem år inte har förflutit sedan det tidigare beslutet togs. En sådan omprövning kan förstås även aktualiseras av andra skäl, till exempel om förutsättningarna för bidrag inte längre är uppfyllda för hela eller delar av sträckan. För att tydliggöra att ett positivt beslut om årligt vägbidrag kan omprövas bör det i den nya förordningen anges att ett beslut att lämna årligt vägbidrag gäller tills vidare och att det ska omprövas vid behov, dock minst vart femte år. Om ingen ny ansökan har getts in ska varje omprövning göras utifrån den ursprungliga ansökan, även om en tidigare omprövning medfört att en del av vägsträckan har underkänts.

I övrigt bör den nya förordningen innehålla bestämmelser om ansökan, beslut och utbetalning av bidrag som i allt väsentligt motsvarar den ordning som tillämpas i dag. Till skillnad från den nuvarande förordningen bör det dock framgå uttryckligen att bidrag betalas ut till väghållaren, dvs. att det är den som i juridisk mening ansvarar för väghållningen som ska vara bidragsmottagare. För de fall där en kommun har åtagit sig att för väghållarens räkning underhålla en enskild väg och administrera statsbidraget, se avsnitt 5.2, föreslås emellertid en särlösning i form av en övergångsbestämmelse, se avsnitt 10.

Det finns sannolikt många fall där utbetalning inte kan ske direkt till väghållaren, till exempel om den ansvariga samfällighetsföreningen inte har något eget bankkonto. Bidraget måste då givetvis kunna utbetalas till en företrädare för väghållaren. Det förekommer också samfälligheter där en av delägarna, ofta ett skogsbolag, har åtagit sig att för föreningens räkning själv sköta väghållningen. För att möjliggöra utbetalning av bidrag i dessa och liknande fall bör ytterligare föreskrifter meddelas av Trafikverket, se avsnitt 7.8.

Av 23 § i den nuvarande förordningen framgår att byggnadsbidrag inte får betalas ut innan erforderliga tillstånd har meddelats. Detta skulle kunna tolkas som att Trafikverkets region måste bedöma om byggandet kräver tillstånd och kontrollera om tillstånd i så fall har meddelats. Det är dock väghållaren som fullt ut ansvarar för att tillämpliga tillståndskrav tillgodoses. Inför utbetalningen av ett särskilt vägbidrag bör Trafikverkets

region således kunna förlita sig på väghållarens försäkran om att så har skett, vilket förtydligas i den nya förordningen.

7.7 Tillsyn och återkrav

Förslag: Trafikverkets region ska utöva tillsyn över att villkoren för beviljade bidrag följs.

Väghållaren ska vara återbetalningsskyldig för bidrag som har betalats ut, om

1. väghållaren genom oriktiga uppgifter eller på något annat sätt orsakat att bidraget beviljats felaktigt eller med för högt belopp,

2. bidraget av någon annan orsak beviljats felaktigt eller med för högt belopp och väghållaren skäligen borde ha insett detta,

3. vägen inte har hållits öppen för allmän trafik eller i ett tillfredsställande skick för sitt ändamål och avvikelsen är uppenbart allvarlig, eller

4. bidraget helt eller delvis inte har använts för det ändamål som det har beviljats för.

Om en väghållare är återbetalningsskyldig, ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget tillsammans med ränta. Kravet eller räntan ska helt eller delvis få sättas ned, om det finns särskilda skäl.

Bedömning: Trafikverkets regelbundna inspektioner av enskilda broar fyller en viktig funktion för trafiksäkerheten och bidrar till att syftet med att lämna statsbidrag till enskild väghållning uppnås.

7.7.1 Tillsyn

I den nuvarande förordningen anges, under rubriken Tillsyn m.m., att Trafikverket ska se till att de bidrag som lämnas används på lämpligt sätt för avsedda ändamål. Detta beskriver snarare en rådgivande eller vägledande aktivitet än reguljär tillsyn. I den nya förordningen bör det i stället anges att Trafikverkets region ska utöva tillsyn över att villkoren för bidraget följs. I fråga om Trafikverkets rådgivande och vägledande roll i den enskilda väghållningen finns överväganden och förslag i avsnitt 8.

Särskilt om tillsyn av broar

Bakgrund

Det finns ungefär 4 000 broar längs de vägsträckor som uppbär statsbidrag till enskild väghållning. Med bro avses då en längre upphöjd konstruktion avsedd att leda trafik över lägre belägna hinder med en teoretisk spännvidd större än 2,0 meter. En bro utgör en väganordning som behövs för vägens bestånd och är därmed en del av vägen, tillsammans med vägbanan. Väghållningsansvaret för en bro som utgör en del av en enskild väg ligger således hos den enskilda väghållaren.

I början av 2000-talet utreddes ansvaret för enskilda broar i den s.k. BREV-utredningen (Bidrag och regler för enskilda vägar). I sitt betänkande, SOU 2001:67, föreslog utredningen bland annat att ansvaret

för broar i det befintliga statsbidragsberättigade enskilda vägnätet borde kunna överföras till Vägverket efter ansökan från den enskilde väghållaren eller genom initiativ från Vägverket.

Med anledning av BREV-utredningen ombads Vägverket att förtydliga hur argumenten för övertagande av bland annat broar skulle påverkas förutsatt att inga ytterligare medel tillfördes (N2002/12415). Vägverket redovisade sina slutsatser i bilaga 1 till sin redovisning av regeringsuppdraget Ekonomisk styrning av bidraget till drift och byggande av enskilda vägar (N2003/1015). I bilagan beskrev Vägverket att kostnaderna för ett övertagande av förvaltningen av de enskilda broarna var svåra att beräkna, då kunskapen om broarnas faktiska tillstånd och åtgärdsbehov var ofullständigt. Genom att kartlägga tillståndet på alla broar längs de enskilda vägarna med statligt bidrag skulle underhålls-, rekonstruktions- och ombyggnadsbehovet kunna bedömas bättre, oberoende av förvaltar-skap. Vägverket angav att myndigheten successivt skulle utföra inspektioner av dessa enskilda broar, på samma systematiska sätt och enligt samma regelverk som för broarna på det allmänna vägnätet. Detta innebar bland annat att varje bro skulle inspekteras, bärigheten fastställas och uppgifterna registreras.

Kartläggningen av de enskilda broarna påbörjades regionalt, men arbetet övergick under 2009 till ett nationellt sammanhållet projekt. Projektet är numera avslutat och de cirka 4 000 broar som ingick från början, samt de som tillkommit under projektets gång, har hanterats. BREV-utredningens förslag om ett statligt övertagande av enskilda broar har inte genomförts, men Trafikverket har i stället etablerat en ordning för regelbundna inspektioner av de enskilda broar för vilka statsbidrag utgår.

Hur går broinspektionerna till?

Trafikverket gör en huvudinspektion av brons alla konstruktionsdelar vart sjätte år. Huvudinspektionen, som är separerad från tillsynen av vägen i övrigt, utförs av Trafikverkets upphandlade inspektörer. Syftet med inspektionen är att upptäcka och bedöma brister som kan påverka brons funktion eller säkerhet inom en tioårsperiod. Vid inspektionen inspekteras byggnadsverkets samtliga konstruktionselement på handnära avstånd under dagsljuslikande förhållanden och vid en tidpunkt på året då bron är fri från snö och is. Vid behov kan huvudinspektionen kompletteras med en särskild inspektion. Den utförs när det behövs för att följa upp eller detaljstudera enskilda konstruktionsdelar eller skador. Ett exempel på en särskild inspektion är en dykinspektion som genomförs för att kontrollera bropelare under vatten.

Om bron uppvisar brister beskriver och redovisar inspektören brons funktionella tillstånd med hjälp av tillståndsklasser:

- TK0 – Tillståndsklass 0. Bedömd bristfällig funktion bortom 10 år.
- TK1 – Tillståndsklass 1. Bedömd bristfällig funktion inom 10 år.
- TK2 – Tillståndsklass 2. Bedömd bristfällig funktion inom 3 år.
- TK3 – Tillståndsklass 3. Bedömd bristfällig funktion vid inspektions-tillfället.

TK0 leder inte i sig till att en ny utredning görs efter tio år. Eftersom huvudinspektioner sker vart sjätte år gör dock inspektören en ny bedömning om skadetillståndet vid nästa inspektionstillfälle. TK1 hanteras på

samma sätt som TK0, dvs. bedöms vid nästa inspektionstillfälle. TK2 innebär att skadan bör utredas närmare inom tre år. För TK3 är rekommenderad tidsfrist endast tre månader.

Efter inspektionen ansvarar inspektören för att registrera uppgifterna avseende den aktuella bron i Trafikverkets bro- och tunnelförvaltnings-system (BATMAN) och tar i vissa fall fram en förenklad broskadebeskrivning. Om det för bron har noterats brister som klassats TK2 eller TK3 skickar Trafikverkets region inspektionsprotokollet eller broskadebeskrivningen till berörd väghållare, tillsammans med ett foljbrev som bland annat innehåller ytterligare vägledande information och vid behov kontaktuppgifter till Trafikverkets upphandlade brostöd, som kan hjälpa till att förklara inspektörens iakttagelser.

Om bron får bedömningen TK2 eller TK3 måste den enskilda väghållaren vidta åtgärder – dels för att bron ska vara säker att trafikera, dels för att inte riskera att förlora statsbidraget, se avsnitten 5.1.1 och 7.6. En bro som inte underhålls slutar nämligen vid någon tidpunkt att uppfylla kravet för den fastställda bärigheten. En bro som saknar fastställd bärighet kan inte hållas öppen för allmän trafik och kan därmed i förlängningen inte omfattas av statsbidrag. Vissa typer av enklare brister kan den enskilda väghållaren åtgärda på egen hand, medan andra brister på konstruktions-element med bärande eller skyddade funktion kräver att väghållaren beställer och bekostar ytterligare utredning. För att bidragsrätten ska bestå måste dock alla åtgärder som vidtas utföras utifrån Trafikverkets regelverk. Statsbidrag för både utredningskostnader och åtgärder på bron kan beviljas, om förutsättningarna för detta är uppfyllda.

Det är viktigt att notera att väghållaransvaret för bron alltid ligger hos den enskilda väghållaren. Det faktum att Trafikverket inspekterar och förmedlar resultatet samt lämnar bidrag till åtgärder innebär inte att myndigheten tar på sig ett ansvar för att bron är säker att trafikera. Myndigheten ansvarar varken för att åtgärda de noterade bristerna eller för eventuella följderna som kan uppkomma om bristerna inte åtgärdas eller om rekommendationer inte följs. Trafikverket har således inget mandat att till exempel stänga av en bro för trafik på enskild väg med statsbidrag med hänsyn till dess skadebild, utan kan bara rekommendera väghållaren att göra det. Däremot kan och bör statsbidraget dras in, om bron är så undermålig att vägen inte kan anses vara i ett tillfredsställande skick för sitt ändamål.

Är ordningen med inspektioner ändamålsenlig?

Där en bro finns är den nödvändig för vägens funktion. Utan bron kan vägen inte trafikeras. En bristfällig bro kan dessutom leda till ödesdigra konsekvenser för trafikanter och deras egendom. Inspektioner av broar ingår därmed som en självklar del i den kontroll som bör göras av att enskilda vägar med statsbidrag hålls i ett tillfredsställande skick för sitt ändamål. En sådan kontroll behövs för att säkerställa att syftet med statsbidraget uppfylls, nämligen att främja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att bedöma broars skick krävs dock särskild kompetens och utrustning. Det är mot den bakgrunden rimligt att broinspektionen sker separat från den övriga tillsynen.

Den ordinarie tillsynen av väg utförs av Trafikverkets utredare för enskilda vägar. Huvudinspektioner av broar genomförs i stället av externa konsulter, på uppdrag av Trafikverket. Inspektionen av de statliga broarna på allmän väg handhas på samma sätt och upphandlingen av konsulttjänsterna görs i ett sammanhang. Kostnaden för tillsyn av de enskilda broarna uppgår till ca 6 miljoner kronor årligen, dvs. i genomsnitt ca 9 000 kronor per bro. Trafikverkets sammanlagda personalkostnader för de utredare som bland annat hanterar övrig tillsyn av enskilda vägar uppgår till ca 26 miljoner kronor årligen, dvs. ca 350 kronor per kilometer bidragsväg. Det kan således konstateras att tillsynen av broar är jämförelsevis kostsam. Detta bör dock inte föranleda Trafikverket att upphöra med inspektionerna. Däremot kan det finnas anledning att överväga om det finns enklare broar som, utan risk för trafiksäkerheten, kan bli föremål för huvudinspektion med glesare intervall än vart sjätte år.

7.7.2 Återkrav

För att stärka bidragssystemets legitimitet och minimera risken för missbruk bör den nya förordningen innehålla bestämmelser som gör det möjligt att ingripa, om det i efterhand visar sig att bidraget aldrig borde ha betalats ut. För återkrav av ett utbetalt bidrag bör det dock krävas att en avvikelse från villkoren har varit uppenbart allvarlig. Utrymmet för skönmässiga bedömningar bör således vara relativt litet. Det bör vidare inte vara tillräckligt att en avvikelse från villkoren har varit återkommande, om inte upprepningen i sig innebär att avvikelsen är uppenbart allvarlig. I dessa delar skiljer sig förslaget rörande återkrav från det som avser skyldigheten att inte betala ut ett beviljat bidrag, se avsnitt 7.6. I övriga situationer där utbetalningen hade kunnat utebli, om omständigheterna då varit kända, bör väghållaren vara återbetalningsskyldig, inklusive upplupen ränta. Detsamma gäller om bidraget inte har använts för det avsedda syftet. Det bör dock finnas utrymme att helt eller delvis jämka anspråket på återbetalning eller ränta, om det finns särskilda skäl.

Till skillnad från vad som föreslås i fråga om att hålla inne utbetalning bör det ankomma på Trafikverket, i stället för på Trafikverkets region, att besluta om återkrav. Ett sådant beslut kommer således att fattas på central nivå och inte av den myndighet som utför de övriga myndighetsutövande uppgifterna gentemot enskilda som följer av förordningen.

7.8 Bemyndiganden

Förslag: Trafikverket ska få meddela föreskrifter om

1. undantag från kravet på att en väg ska hållas öppen för allmän trafik,
2. vilka åtgärder som utgör löpande underhåll av väg (årligt vägbidrag) och vilka som utgör underhålls- och förbättringsarbeten (särskilt vägbidrag),
3. utbetalning av bidrag till en företrädare för väghållaren, och
4. verkställigheten av förordningen.

En väg måste hållas öppen för allmän trafik för att den ska kunna anses vara även av allmänt intresse, se avsnitt 7.3.2. Det finns dock situationer då en enskild väg, precis som en allmän väg, tillfälligt måste stängas av. Det kan till exempel handla om pågående vägarbete, flytt av boskap eller tillfälligt försämrade bärighet. Trafikverket bör bemyndigas att meddela föreskrifter om förutsättningarna för sådana undantag från kravet på att en väg ska hållas öppen för allmän trafik. Trafikverket bör vidare bemyndigas att meddela föreskrifter om gränsdragningen mellan löpande underhåll, som kan stödjas genom årligt vägbidrag, och sådana underhållsåtgärder som i stället kan stödjas genom särskilt vägbidrag, se avsnitt 7.2.1. Det finns också behov av ytterligare föreskrifter för att möjliggöra utbetalning av bidrag till en företrädare för väghållaren, i de fall utbetalningen inte kan eller bör ske direkt till denne, se avsnitt 7.6.

Vidare kan flera av de bestämmelser som föreslås i den nya förordningen behöva preciseras, för att säkerställa en stringent och effektiv tillämpning. Det kan exempelvis gälla formerna för en godtagbar överenskommelse om väghållning, den närmare beräkningen av bidragsgrundande kostnader och bidragens storlek samt vilka underhållskrav som ställs på olika typer av vägar. Den typen av mer detaljerade föreskrifter som kompletterar förordningen, utan att tillföra någonting väsentligen nytt, bör lämpligen meddelas i form av myndighetsföreskrifter. Detsamma gäller tillämpningsföreskrifter av administrativt slag och, vid behov, bestämmelser som exemplifierar vad som kan utgöra särskilda skäl, i de fall förordningen ger utrymme för sådana avsteg. Trafikverket bör därför bemyndigas att meddela föreskrifter om verkställigheten av förordningen.

7.9 Överklagande

Förslag: Trafikverkets regions beslut om bidrag och att inte betala ut bidrag ska få överklagas till Trafikverket.

Trafikverkets beslut om återkrav ska få överklagas till domstol. Övriga beslut ska inte få överklagas.

Den föreslagna förordningen innehåller bestämmelser om att statsbidrag under vissa omständigheter får lämnas, i mån av tillgång på medel. Därtill har Trafikverkets region ett stort relativt utrymme för skönsrättiga bedömningar. Förordningen ger således inte väghållarna någon sådan rättighet som medför att ett avslagsbeslut, dvs. om bidrag inte beviljas eller beviljas med lägre belopp än önskat, bör kunna bli föremål för domstolsprövning. Den möjlighet som finns enligt nuvarande förordning att överklaga Trafikverkets regions beslut till Trafikverket bör dock behållas, eftersom den, utförd med hög kvalitet, säkerställer en nationellt likformig praxis och ökar därmed systemets trovärdighet och samhällsekonomiska effektivitet. Den överklagandemöjligheten bör avse beslut om bidrag och beslut om att inte betala ut ett beviljat bidrag.

Ett beslut om att återkräva ett beviljat och redan utbetalt statsbidrag kan endast ske på konkreta grunder och är av mer ingripande karaktär än de ovan nämnda besluten. Ett sådant beslut, som fattas av Trafikverket som första instans, bör därför vara möjligt att överklaga till allmän

förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt förordningen bör däremot inte kunna överklagas till domstol.

7.10 Plan för byggande av enskilda vägar

Bedömning: Den nya förordningen bör inte innehålla bestämmelser om att Trafikverket ska upprätta en plan för byggande av enskilda vägar.

Det saknas skäl att införa krav på att Trafikverkets planeringsunderlag enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska innefatta byggande av enskilda vägar.

7.10.1 Plan för byggande av enskilda vägar

Enligt den nuvarande förordningen ska Trafikverkets region, på grundval av inkomna ansökningar om byggnadsbidrag, för varje län inom regionen upprätta en kommunindelad plan för byggande av enskilda vägar, efter att ha inhämtat yttrande från regioner och kommuner (6–11 §§). Planen ska förnyas vart fjärde år, om inte Trafikverket i ett särskilt fall beslutar annorlunda. Såvitt framkommit har dock Trafikverkets region inte fastställt någon sådan plan eller i vart fall inte förnyat den på senare tid.

Beslutet att undersöka förutsättningarna för eller genomföra en ny- eller ombyggnation av en enskild väg ligger hos den enskilda väghållaren. När Trafikverkets region får kännedom om den konkreta planeringen, genom att väghållaren lämnar in en ansökan om särskilt driftbidrag, ligger åtgärden som regel relativt nära i tiden. Ur myndighetens perspektiv blir planeringshorisonten därför alltför kort för att det ska vara meningsfullt att, på det sätt som anges i den nuvarande förordningen, upprätta kommunindelade planer för byggande av enskilda vägar. Värde av sådana planer kan också ifrågasättas, i synnerhet med tanke på att byggande av enskilda vägar som även är av allmänt intresse numera är relativt sällsynt förekommande. Det saknas därför skäl att i den nya förordningen föra in bestämmelser som motsvarar 6–11 §§ förordningen om statsbidrag till enskild väghållning.

7.10.2 Planeringsunderlag till regionernas länsplaner

Utöver den plan för byggande som beskrivs ovan ska Trafikverket, enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur, lämna underlag till regionernas länsplaner, med förslag på vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras under planperioden. Trafikverket ska fortlöpande underrätta regionen om genomförande av åtgärderna i länsplanen. Länsplanerna ska bland annat omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, men får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Följaktligen kan det underlag som Trafikverket lämnar till regionerna avse även det enskilda vägnätet, men det är inte något krav.

Länsplanerna för regional infrastruktur avser tolv år. De enskilda väghållarnas planeringshorisont för byggande är i regel betydligt kortare än så. Detta medför uppenbara svårigheter för Trafikverket att i det

planeringsunderlag som överlämnas till regionerna täcka in det investeringsbehov som kan tänkas uppkomma i det enskilda vägnätet under den aktuella planeringsperioden.

Det finns inte någon rikstäckande struktur för samarbetet mellan Trafikverket och regionerna om planeringen avseende enskilda vägar. Samarbetet ser därför olika ut från region till region. I arbetet med länsplaneringen inhämtar dock regionerna förslag på vilka objekt som bör utföras även från andra aktörer än Trafikverket, till exempel från kommunerna. Vidare ska bland annat berörda organisationer höras innan länsplanen fastställs. Behov av investeringar i det enskilda vägnätet kan således komma till regionens kännedom även på annat sätt än genom det planeringsunderlag som Trafikverket tillhandahåller.

Det finns ett visst värde i att den långsiktiga investeringsplaneringen för det enskilda vägnätet sker samordnat med planeringen avseende allmänna vägar, eftersom dessa vägnät kompletterar varandra och tillsammans utgör en helhet. I den mån Trafikverket har möjlighet att i det planeringsunderlag som lämnas till regionerna inkludera projekt som rör byggande av enskilda vägar bör därför detta göras. Det finns dock inte någon anledning att, genom en ändring av förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur, ställa krav på att enskilda vägar alltid ska ingå i Trafikverkets planeringsunderlag.

8 Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen

8.1 Vägledning och stöd till enskilda väghållare

Förslag: Trafikverket ska på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare om byggande och drift av vägar som även är av allmänt intresse.

8.1.1 Bör Trafikverket ge vägledning och stöd till enskilda väghållare?

Den svenska förvaltningstraditionen ställer krav på myndigheterna att vara serviceinriktade och tillgängliga. Det är enligt förvaltningslagen varje myndighets skyldighet att se till att kontakterna med enskilda blir smidiga och enkla, så att de kan ta till vara sina intressen. Hjälpens ska ges i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet samt ges utan onödigt dröjsmål. För flera statliga myndigheter finns ytterligare bestämmelser om myndighetens skyldighet att ge vägledning till enskilda i myndigheternas instruktioner. I Trafikverkets instruktion, förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, finns det dock inte några sådana bestämmelser. Däremot anges det i 26 § förordningen om statsbidrag till enskild

väghållning att Trafikverket ska se till att de bidrag som lämnas används på lämpligt sätt för avsedda ändamål. För att uppfylla den uppgiften krävs att myndigheten vid behov ger väghållaren viss vägledning.

I strävan mot de transportpolitiska målen – en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet – fyller de enskilda vägar som även är av allmänt intresse en viktig funktion. Trafikverket har en central roll i det svenska transportsystemet och kan därmed i högre grad än andra offentliga aktörer verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Eftersom Trafikverket är väghållare för de statliga vägarna har myndigheten kunskaper i fråga om väghållning som kan vara betydelsefulla även för de enskilda väghållarna och som därför bör komma dessa till del. Genom systemet med statsbidrag till enskild väghållning har Trafikverket också vissa möjligheter att styra underhållet och utvecklingen av det enskilda vägnätet i en samhällsekonomiskt effektiv riktning. En styrning som sker proaktivt, genom vägledning och rådgivning, kan dock antas ha en bredare och snabbare effekt för måluppfyllelsen än sådan styrning som sker i efterhand, genom indragna bidrag eller återkrav. Det finns därför anledning för Trafikverket att erbjuda väghållare av sådana enskilda vägar som även är av allmänt intresse mer service och tillgänglighet än vad förvaltningslagen kräver, eftersom det gagnar uppfyllelsen av myndighetens övergripande uppdrag. Trafikverket bör således inte bara ge vägledning och stöd i frågor som rör statsbidrag, utan också avseende väghållning.

8.1.2 Vilket stöd ger Trafikverket till enskilda väghållare i dag?

Trafikverket är som alla myndigheter skyldigt att vara tillgängligt för kontakter med enskilda. En enskild väghållare som har frågor kring sin väg kan således ringa myndigheten på kontorstid eller skicka in sin fråga via myndighetens e-tjänstportal. När kontakt har etablerats med ansvarig utredare bör det också vara möjligt att dela bilder eller annat digitalt material, om det behövs för att illustrera frågeställningen. Den omständigheten att Trafikverket inte ansvarar för väghållningen av enskilda vägar och inte heller kan ha kännedom om alla omständigheter kring den aktuella vägen kan dock i vissa fall föranleda myndigheten att behöva ge generella svar även på specifika frågor. Den som söker mer konkret vägledning kring väghållningen får då i stället söka stöd på annat håll än hos Trafikverket. Den praktiska kunskap om vägunderhåll som enskilda väghållare behöver finns numera snarare hos olika entreprenörer, bland annat på grund av att Trafikverket inte längre sköter underhållet av allmänna vägar i egen regi utan upphandlar dessa tjänster på marknaden. Den väghållare som behöver ytterligare rådgivning kring vägunderhållet kan därför ha större nytta av att ta stöd av en lokal entreprenör, eller en mer erfaren väghållare av enskilda vägar, inför sitt beslut om vilka åtgärder som behöver vidtas.

Trafikverket tillhandahåller vidare på sin webbplats information av generell relevans för enskilda väghållare, både vad gäller statsbidrag och i fråga om byggande och drift av väg. Den som söker information om de nuvarande förutsättningarna för statsbidrag hittar detta i *Handbok Stats-*

bidrag till enskild väghållning. Om det är aktuellt att bygga en enskild väg finns publikationen *Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar*. Bland publikationer med mer ingående råd om väghållning i övrigt kan nämnas *Drift och underhåll av enskilda vägar*, *Skötselråd för årligt underhåll av broar* och *Farthinder enskild väg*. För enskilda väghållare som saknar kunskap och erfarenhet av väghållning är dessa publikationer en god ingång, även om materialet med fördel skulle kunna utvecklas ytterligare.

8.1.3 Trafikverkets vägledande roll bör framgå av myndighetens instruktion

Flera av de statliga myndigheternas instruktioner innehåller bestämmelser som utvecklar serviceskyldigheten, utöver det som föreskrivs i förvaltningslagen, för att säkerställa att enskilda får det stöd eller den information som behövs. Som exempel kan nämnas att det i 11 § förordningen (2017:154) med instruktion för Skatteverket anges att Skatteverket ska tillhandahålla behovsanpassad, lättillgänglig och kvalificerad information och service till allmänhet och företag. Ett annat exempel är Naturvårdsverket, som enligt 3 § 6 förordningen (2012:989) med instruktion för Naturvårdsverket på ett kostnadseffektivt sätt ska göra kunskaper om miljön och klimatet samt miljö- och klimatarbetet tillgängliga för myndigheter, allmänheten och andra berörda. Det finns anledning att överväga en liknande bestämmelse i Trafikverkets instruktion, för att tydliggöra den vägledande roll i förhållande till de enskilda väghållarna som myndigheten, och tidigare Vägverket, alltid har haft.

Trafikverket bör liksom i dag tillhandahålla såväl information som rådgivning till enskilda väghållare. Denna service bör vara inriktad mot byggande och drift av sådana enskilda vägar som även är av allmänt intresse. Myndighetens resurser bör således inte användas för rådgivning avseende vägar som endast är av enskilt intresse, såsom villautfarter eller skogsbilvägar, eller riktad mot väghållare som valt att hålla sin väg stängd för allmän trafik. Den information som tillhandahålls av Trafikverket bör dock vara lättillgänglig, till exempel via myndighetens webbplats, och kan därmed vara till lika stor nytta även för de väghållare som inte uppbär statsbidrag. Informationen och rådgivningen bör vidare vara kvalificerad, vilket kan innebära behov av att kanalisera vissa frågor eller framställningen av vissa publikationer till särskilt utpekade tjänstemän, vilket redan görs. Den ska också vara behovsanpassad, i den meningen att särskilda ansträngningar bör göras för att sprida information om de vanligaste problemen till de grupper av väghållare som behöver den bäst. Slutligen bör tillhandahållandet av information och rådgivning ske på ett kostnadseffektivt sätt. Detta kan innebära att myndigheten behöver fortsätta att prioritera produktion av generell information och rådgivning med hjälp av modern teknik, framför rådgivning på plats, för att så snabbt som möjligt nå ut till så många som möjligt.

Det har framförts från Riksförbundet Enskilda Vägar att Trafikverkets utredare borde vara fler till antalet och ha vägteknisk kompetens, så att de dels kan ha mer detaljkunskap om de enskilda vägarna inom sitt område, dels kan tillhandahålla mer av individuell, kvalificerad rådgivning till

väghållarna. Det ankommer dock på Trafikverket att avgöra på vilket sätt myndighetens uppgifter ska utföras, vilket innefattar att bedöma hur myndighetens resurser bör disponeras och vilken kompetens som personalen behöver ha.

9 Utmaningar kring vinterväghållning

Bedömning: Trafikverket bör upprätthålla och vidareutveckla det arbete med information, rådgivning och samverkan som syftar till att underlätta för enskilda väghållare att få tillgång till entreprenörer för vinterunderhåll. Trafikverket bör även uppmuntra enskilda väghållare att samarbeta med varandra, för att på så sätt öka förutsättningarna för en kostnadseffektiv vinterväghållning.

9.1 Vinterunderhåll av statliga vägar

Det är Trafikverket som ansvarar för byggande och drift av de statliga vägarna. Ansvaret för driften innefattar att underhålla vägarna så att de är framkomliga och säkra året om. Underhållsarbetet utförs inte i Trafikverkets egen regi, av anställd personal, utan av entreprenörer som kontrakteras av myndigheten. Dessa anlitar ofta i sin tur underentreprenörer för underhållsarbetet.

Det statliga vägnätet är indelat i 108 driftområden. Inom vart och ett av dessa driftområden gör Trafikverket offentliga upphandlingar som avser huvuddelen av allt vägunderhåll inom respektive område. Upphandlingarna resulterar i s.k. baskontrakt som löper över fyra år, med möjlighet till förlängning med ett eller två år.

I samband med att kontraktstiden börjar löpa ut för ett pågående kontrakt tar Trafikverket fram ett förfrågningsunderlag för att möjliggöra en ny upphandling. Underlaget tas fram på ett likartat och samordnat sätt utifrån nationellt framtagna mallar och kontraktsdokument med vissa regionala anpassningar. Detta för att ge rätt förutsättningar till de entreprenörer som vill delta i upphandlingen genom att lämna anbud. Förändringar i kontraktshandlingarna, jämfört med tidigare upphandlingar, införs efter dialog med branschen och utifrån Trafikverkets kontinuerliga arbete med att utveckla innehållet i och utförandet av vägunderhållet. Dessa förändringar arbetas in i kommande kontrakt, vilket innebär att det kan ta upp till sex år innan en förändring är införd i alla baskontrakt.

Alla statliga vägar är kategoriserade i vägklass 1–5. Klassningen baseras på vägens senast beräknade årsdygnstrafik och vägens funktion. Vägklass 1 innebär ett trafikflöde om fler än 16 000 fordon per dygn, jämfört med vägklass 5 som innebär att färre än 500 fordon passerar under samma tid. Trafikverkets krav för utförande av vinterväghållning framgår av Standardbeskrivning för Basunderhåll väg (SBV) och syftar till att ställa samhällsekonomiskt avvägda krav för de olika vägklasserna.

Under vintersäsongen avgör vägklassen hur snabbt vägen ska plogas och hur mycket snö som får finnas kvar på vägen en viss tid efter att det slutat snöa. Denna tid brukar benämnas som åtgärdsdagar och beskriver således maximal tid innan en åtgärd ska vara utförd på en yta där ett startkriterium uppfyllts. På vägar med vägklass 1 har plogbilen två timmar på sig att ploga sträckan när det fallit en cm snö. Efter att det slutat snöa ska vägen vara snö- och isfri inom två timmar. På vägar med vägklass 5 har plogbilen sex timmar på sig att ploga sträckan när det fallit tre cm snö. Efter att det slutat snöa får det ligga högst tre cm snö på vägen.

Leverantörsuppföljning är en del av Trafikverkets arbete med att säkerställa leveransen och att förbättra kontrakten och samarbetet med entreprenörer. Uppföljningen utförs av Trafikverket med egna resurser samt genom upphandlade externa resurser. Vid uppföljningen av vinterväghållningen kontrolleras bland annat att entreprenören startar i rätt tid, blir klar i rätt tid och att resultatet blir som avtalat. Entreprenörernas fordon är försedda med GPS-mottagare som gör det möjligt för både Trafikverket och tredjepartskontrollanten att i efterhand se var fordonen har varit via systemstödet GPD-analys. GPD-analys, som är ett it-verktyg som används för att analysera om åtgärder inom basunderhåll väg levereras enligt avtalade krav, infördes i baskontrakten med start år 2016 och är således numera införd i alla kontrakt.

Vinterväghållningen utgör den största delen av baskontrakten. Den ersättning för vinterväghållning som entreprenörerna får enligt baskontrakten består av tre delar: en fast ersättning, en ersättning som utgår från utförda åtgärder och en ersättning som utgår från väderleken. Den fasta ersättningen, som utgår oberoende av väderlek, väglag och utförda åtgärder, utgör den största delen och är tänkt att täcka entreprenörens fasta kostnader för till exempel beredskap, etablering, jourersättningar och viss maskinell utrustning.

9.1.1 Hur beaktas enskilda vägar vid upphandlingarna?

I ett av kontraktsdokumenten, Administrativa föreskrifter (AF), finns det sedan 2018 möjlighet att ta med skrivningar kopplat till vinterväghållning och enskilda vägar. Under punkten AFA.21 finns en hänvisning till Nationella vägdatabasen (NVDB), där det bland annat finns aktuell information om vilka enskilda vägar som uppbär statsbidrag. Under punkten AFD.2 kan det vid behov läggas till en text kopplat till samverkan, där Trafikverket föreslår att samordning gällande vinterväghållning för enskilda vägar hanteras som ett särskilt mål i måldokumentet. Ett sådant tillägg har bland annat gjorts i upphandlingen avseende driftområde Lycksele.

Om en upphandling resulterar i byte av leverantör informeras de berörda väghållare som uppbär statsbidrag, i syfte att underlätta kommunikation och eventuell samordning. Denna rutin tillämpas i huvudsak i områden där Trafikverket vet att vissa väghållare har haft problem med vinterväghållningen.

9.2 Vinterunderhåll av enskilda vägar

9.2.1 Tillgången på entreprenörer är begränsad

Varje enskild väghållare ansvarar för att vägen är farbar. Det innefattar givetvis att ombesörja snöröjning och andra väderrelaterade åtgärder. På landsbygden har de enskilda väghållarna ofta haft egna resurser för detta, till exempel genom att någon av vägsamfällighetens medlemmar tagit på sig att ploga vägen vid behov, med sina egna eller samfällighetens redskap. För tätortsnära samfälligheter, med vägar som inte betjänar några lantbruksfastigheter, kan det däremot antas att behovet av utomstående entreprenörer har varit större. Detta tycks numera gälla i allt högre grad även på landsbygden.

I samband med att GPD-analys från och med 2016 successivt infördes i Trafikverkets kontrakt avseende underhållet av de statliga vägarna upplevde vissa enskilda väghållare, framför allt i norra Sverige, att det blivit svårare att få tillgång till entreprenörer som kunde sköta vinterunderhållet. Efter en överenskommelse mellan Trafikverkets generaldirektör och ordföranden i Riksförbundet Enskilda Vägar i slutet av 2018 bildades en gemensam arbetsgrupp, bestående av Riksförbundet Enskilda Vägar, Trafikverket, Lantbrukarnas Riksförbund och de fyra största driftsentreprenörerna, för att hitta en långsiktig lösning för vinterunderhållet av enskilda vägar. Vid en workshop den 29 januari 2019 diskuterade arbetsgruppen bakgrund, problembild, utmaningar och möjliga lösningar. Arbetsgruppen enades även om att genomföra ett antal aktiviteter. Efter uppföljning har vissa av aktiviteterna justerats eller utgått, men flertalet kvarstår och tillämpas alltjämt i varierande grad:

- Förbättrad information på Trafikverkets webbplats i form av material som ger stöd till enskilda väghållare.
- Trafikverket skickar med en förteckning över berörda vägföreningar inom det geografiska området i förfrågningsunderlaget vid nya upphandlingar.
- När nytt kontrakt har tecknats avseende underhållet av de statliga vägarna meddelar Trafikverket berörda enskilda väghållare vilken leverantör som har kontrakterats för området.
- Trafikverket genomför tidig dialog med upphandlad leverantör om förekommande behov av att sköta enskilda vägar och att det inte finns hinder för dem att ta uppdrag åt enskilda vägföreningar, så länge det inte påverkar leveransen/åtgärdstiderna enligt kontraktet med Trafikverket. Gemensamma aktiviteter med målsättning att uppnå detta, särskilt vid identifierade problemsträckor, tas fram och följs upp.
- Trafikverket, genom dialog med Riksförbundet Enskilda Vägar, förstärker rådgivningen till enskilda väghållare.
- Trafikverket genomför regelbundet uppföljningsmöten med Riksförbundet Enskilda Vägar.
- Trafikverket genomför ”Rådsmöten” för enskilda vägar två gånger per år med Riksförbundet Enskilda Vägar, Lantmäteriet, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveaskog, Skogsindustrierna och Lantbrukarnas Riksförbund.

Under 2020 gjorde Riksförbundet Enskilda Vägar en enkätstudie för att ta reda på hur deras medlemmar, oberoende av om dessa tar emot statsbidrag eller inte, löste frågan om vinterväghållning. Enkäten skickades ut till 2 894 vägföreningar i fyra län – Västernorrland, Västerbotten, Jämtland och Norrbotten – och nådde en svarsfrekvens om 30 procent. Av respondenterna svarade 1 procent att de inte hade någon lösning för vinterväghållningen. Resultatet redovisades bland annat i förbundets medlemstidning *Bulletinen* (Nr 4 – 2020).

I början av 2022 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att den bör se över hur Trafikverket utformar sina upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom givna tidsramar – utföra snöröjning såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter (bet. 2021/22:TU7 s. 138–139, rskr. 2021/22:152). I betänkandet konstaterade utskottet att det uppstår återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige och menade att en effektiv samordning på statliga, kommunala och enskilda vägar skulle kunna underlätta och sänka kostnaderna för väghållarna. Utskottet uppmärksammade att vinterväghållningen på en del samfällt förvaltade enskilda vägar var undermålig och att en av anledningarna, enligt uppgift, var Trafikverkets nya regelverk för snöröjning. Konsekvensen hade enligt utskottet blivit att snöröjningsentreprenörer allt oftare synes undvika parallella snöröjningsuppdrag, då en försening av uppdraget på den statliga vägen riskerar att medföra dryga viten till Trafikverket.

Regeringskansliet remitterade Trafikutskottets betänkande till Trafikverket, för att myndigheten skulle få lämna yttrande över betänkandets innehåll och slutsatser (I2022/01103). I sitt remissvar framhöll Trafikverket att såväl tidskraven som de tekniska kraven på vinterväghållning av det allmänna vägnätet har varit oförändrade i kontrakten sedan 2003. Trafikverket framförde vidare att det inte finns något i kontrakten som påverkar möjligheten för entreprenörer att parallellt utföra vinterväghållning för enskilda väghållare. Trafikverket betonade dock att myndigheten inte kan beordra en entreprenör att ta på sig uppdrag hos andra väghållare eller själva ta över ansvaret och bekosta ytterligare vinterväghållningsfordon utifrån behov på enskilda vägar. Gällande viten förtydligade Trafikverket att myndigheten inte har stora uttag av viten och att alla vitesuttag föregås av en dialog med entreprenören, för att säkerställa att det inte finns rimliga förklaringar till de krav som underskridits. Trafikverket tillade även att ett vitestak per dygn införts från 2020 samt meddelade att ytterligare förändringar kopplat till toleranser inom åtgärdskraven skulle införas från 2023, vilket skulle innebära att mindre avvikelser inte ger ett lika stort vitesuttag som större upprepade avvikelser. I remissvaret resonerade Trafikverket även kring ett antal förslag på åtgärder som inte har genomförts, då de inte bedömts ge önskvärd effekt.

9.2.2 Hur kan enskilda väghållare få bättre tillgång till entreprenörer?

Öppenhet och dialog ökar förutsättningarna

Vid den tidpunkt år 2020 då Riksförbundet Enskilda Vägar gjorde sin enkätstudie hade 99 procent av de väghållare som besvarade enkäten

lyckats ordna vinterunderhållet av sin väg. Detta indikerar att det för de allra flesta hade varit möjligt att hitta en entreprenör för vinterunderhåll eller att ta hand om snöplogningen i egen regi. De enskilda väghållare som inte hade lyckats hitta en lösning för vinterunderhållet stod dock inför ett reellt och allvarligt problem. Det bör dock noteras att det inte framgår av enkäten om statsbidrag utgick för dessa vägar eller inte.

Hur problemen med att hitta entreprenörer för vinterväghållning ter sig i dag är svårt att säga med säkerhet. Riksförbundet Enskilda Vägar uppger dock att färre medlemmar hör av sig numera gällande denna fråga. Även Trafikverket delar denna upplevelse och menar att samtalen har varit få de senaste åren. Möjligen är detta ett tecken på att de åtgärder som vidtagits har varit tillräckliga eller i vart fall utgjort viktiga steg i rätt riktning. Trafikverket bör därför upprätthålla och vidareutveckla det arbete kring information, rådgivning och samverkan som myndigheten har etablerat till följd av arbetsgruppens diskussioner och det som framkommit i de konstellationer som bildats därefter. En löpande dialog med berörda aktörer, tillsammans med en öppenhet för pragmatiska lösningar för särskilt besvärliga fall, ökar förutsättningarna för en fungerande transportförsörjning i hela Sverige, året om.

De enskilda väghållarna kan också ha mycket att vinna på en öppen dialog och samarbete med varandra. Den småskalighet som tidigare var en styrka, eftersom mycket av underhållet kunde skötas i egen regi, kan vara en svaghet för den väghållare som nu behöver köpa tjänster på en öppen marknad. Geografiskt närliggande vägsamfällighetsföreningar kan därför många gånger stå inför samma utmaningar med att hitta entreprenörer. Det kan inte uteslutas att dessa skulle kunna förbättra sina förutsättningar genom att göra gemensam sak, eftersom ett större uppdrag skulle kunna attrahera fler entreprenörer till ett lägre pris.

Den som står inför ett konkret problem är som regel den som bäst hittar lämpliga lösningar. För den väghållare som alltid klarat sig själv är det dock inte självklart att samarbete med andra ligger närmast till hands. Trafikverket bör därför, inom ramen för sin informations- och rådgivningsverksamhet, uppmuntra enskilda väghållare att samarbeta med varandra, till exempel genom att upphandla entreprenörer gemensamt, för att på så sätt öka förutsättningarna för en kostnadseffektiv vinterväghållning.

Ytterligare åtgärder måste bedömas ur ett helhetsperspektiv

I diskussionen kring problemen för vissa enskilda väghållare att få tillgång till entreprenörer för vinterunderhåll har flera andra tänkbara åtgärdsförslag lyfts fram. En av de mer frekvent förekommande idéerna är att förlänga åtgärdstiderna för underhållet av vissa statliga vägar med väglag 4 eller 5. Man menar då att det vore mer effektivt att kunna ploga enskilda vägar i samma svep som man plogar den allmänna väg som de enskilda vägarna ansluter till, men att detta omöjliggörs av baskontraktens nuvarande åtgärdstider. Det finns helt enkelt inte utrymme för den entreprenör som plogar den allmänna vägen att göra avstickare från sin rutt, utan att överskrida åtgärdstiden.

Det vore förvisso utmärkt om enskilda vägar som även är av allmänt intresse i möjligaste mån kunde plogas av de snöröjningsresurser som ändå

passerar förbi. En förlängning av åtgärdstiderna för vinterunderhållet av allmänna vägar skulle dock i normalfallet leda till sämre framkomlighet och trafiksäkerhet på dessa vägar. Detta är givetvis inte en önskvärd effekt, utan tvärtom en konsekvens som även vid en samlad bedömning bör undvikas. En generell förlängning av baskontraktens åtgärdstider för vissa allmänna vägar bör därför inte övervägas enbart med hänvisning till de enskilda väghållarnas behov av entreprenörer. Men om det i enskilda, särskilt angelägna fall finns utrymme att förlänga åtgärdstiderna, utan risk för betydande försämring av framkomligheten och trafiksäkerheten på den allmänna vägen, bör en sådan avvikelse kunna övervägas av Trafikverket.

Bidragsmodellens beräkningsgrunder avseende skäliga kostnader för vinterväghållning är en viktig faktor

Vägenderhållet av de enskilda vägarna består huvudsakligen av barmarksunderhåll och vinterväghållning. Underhållsåtgärder kopplat till barmarksunderhåll, till exempel hyvling, dammbindning, grusning och dikning, är i stor utsträckning planerbara. Här finns och utnyttjas samordningsmöjligheter mellan entreprenörer inom den statliga vägenderhållsverksamheten och samfällighetsföreningar för att minska de fasta kostnaderna, såsom framkörnings- och etableringskostnader. När det gäller vinterväghållningen är förutsättningarna annorlunda, då åtgärderna av naturliga skäl är svårare att planera för. Här blir åtgärdstiderna i baskontraktet styrande och påverkar bland annat hur många plogenheter driftsentreprenören behöver ha för att klara vinterunderhållet av de allmänna vägarna inom sitt geografiska område.

För att lämna ett vinnande anbud i Trafikverkets upphandling av vägenderhållet av allmänna vägar krävs att entreprenören optimerar det antal plogenheter som behövs för att utföra det uppdrag som upphandlingen avser i fråga om vinterväghållning. Motsvarande situation kan råda för de underentreprenörer som anlitas i nästa led. Uppdrag från enskilda väghållare hanteras separat, vid sidan av snöröjningen av allmänna vägar, och kan medföra att entreprenören behöver nyttja ytterligare plogenheter, med ytterligare fasta kostnader för jourersättningar och utrustning som följd. I snörika trakter och där det endast finns ett fåtal entreprenörer som har rätt utrustning och tillgängliga förare kan kostnaden för vinterunderhållet av en enskild väg därmed bli mycket hög, om väghållaren inte har möjlighet att sköta plogningen i egen regi. Statsbidraget täcker i dessa fall endast en mindre del av de faktiska kostnaderna.

Den modell som används för fördelningen av statsbidrag till enskild väghållning måste vara höggradigt schabloniserad, för att hålla nere de administrativa kostnaderna i systemet. Som beskrivs i avsnitt 7.5 är det dock viktigt att Trafikverket med jämna mellanrum och vid behov ser över de parametrar och schablonbelopp som används i modellen, för att säkerställa att bidragssystemet över tid kompenserar väghållaren på ett rimligt rättvist sätt, utifrån vägens samhällsekonomiska värde, geografiska belägenhet och underhållsbehov. Detta gäller givetvis även de delar av modellen som avser vinterväghållning.

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Den nya förordningen och ändringsförordningarna ska träda i kraft den 1 januari 2026. Den nuvarande förordningen om statsbidrag till enskild väghållning ska samtidigt upphävas.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för ärenden där beslut om byggnadsbidrag eller särskilt driftbidrag har fattats före ikraftträdandet och för ärenden om bidrag som avser tid före ikraftträdandet.

För ärenden där beslut om årligt driftbidrag har fattats före ikraftträdandet ska äldre föreskrifter gälla i fem år efter beslutsdagen. Därefter ska beslutet anses avse årligt vägbidrag enligt den nya förordningen.

Bidrag ska få betalas ut till annan mottagare än väghållaren, om

1. bidragsmottagaren är en kommun som före ikraftträdandet har åtagit sig att ombesörja underhållet av vägen eller att hålla vägfärjan i trafik, och
2. väghållaren inte har framställt invändningar till Trafikverket mot att bidraget betalas ut till kommunen.

Den nya förordningen och ändringsförordningarna bör träda i kraft så snart som möjligt, vilket för närvarande bedöms vara den 1 januari 2026. Genom ikraftträdandet bör den nuvarande förordningen om statsbidrag till enskild väghållning upphävas. Det krävs därmed vissa övergångsbestämmelser som tydliggör hur pågående ärenden och redan fattade beslut ska hanteras efter ikraftträdandet.

Den nuvarande förordningens bestämmelser bör fortsätta att gälla för ärenden där beslut om byggnadsbidrag eller särskilt driftbidrag har fattats före ikraftträdandet och för ärenden om bidrag som avser tid före ikraftträdandet. För ärenden där beslut om årligt driftbidrag har fattats före ikraftträdandet bör äldre föreskrifter gälla i fem år efter beslutsdagen. Därefter bör beslutet anses avse årligt vägbidrag enligt den nya förordningen. Detta innebär att beslutet då ska omprövas i enlighet med den nya förordningens bestämmelser. Trafikverkets region bör senast sex månader dessförinnan uppmana väghållaren att lämna de uppgifter som behövs för omprövningen.

Den nuvarande förordningen innehåller inga bestämmelser som uttryckligen anger att bidrag ska betalas ut till väghållaren. Detta har möjliggjort en ordning innebärande att vissa av de kommuner som åtagit sig att underhålla en enskild väg, genom ett ensidigt beslut eller en överenskommelse med den egentliga väghållaren, också har tagit hand om att ansöka om statsbidrag för väghållningen och ta emot beviljat bidrag. Ett par av de vägfärjor som ingår i bidragssystemet sköts av kommuner på motsvarande sätt. Att statsbidrag som egentligen är avsedda för enskilda subjekt betalas ut till kommuner är visserligen en anomali som inte borde förekomma. I förekommande fall har dock upplägget ofta medfört att den samfällighetsförening som utgör den egentliga väghållaren med tiden har slocknat ut, eftersom den inte behövt vidta några åtgärder. I takt med att berörda fastigheter har bytt ägare har också kunskapen om väghållnings-

ansvaret gått förlorat. Detta är olyckligt ur flera perspektiv, men kan vara svårt och tidsödande att komma till rätta med. En plötslig förändring, innebärande att kommuner inte längre får ta emot statsbidrag för enskild väghållning, skulle därför kunna leda till orimliga konsekvenser, i synnerhet för de som är beroende av att den enskilda vägen underhålls. Statsbidrag för enskild väghållning bör därför även framöver, i vart fall under en övergångstid, kunna betalas ut till en kommun som före ikraftträdandet tagit på sig ombesörja underhållet av en enskild väg, förutsatt att den egentliga väghållaren inte invänder mot det. De kommuner som har den här typen av överenskommelser eller beslut om att underhålla enskilda vägar bör dock överväga en dialog med berörda fastighetsägare för att tillsammans finna en mer lämplig lösning.

11 Konsekvenser

Bedömning: Förslagen tydliggör förutsättningarna och formerna för statsbidrag till enskild väghållning, vilket ökar förutsebarheten kring bidragsgivningen och bidrar till att de transportpolitiska målen kan uppfyllas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Förslagen bedöms kunna leda till visst merarbete för Trafikverket, i samband med att nya myndighetsföreskrifter och vägledning ska tas fram. De tillkommande kostnaderna bedöms dock kunna hanteras inom ram.

Förslagen bedöms inte annat än marginellt påverka kostnaderna eller intäkterna för staten, kommunerna, regionerna, företagen eller andra enskilda. Förslagen har inte heller några miljö- eller klimatkonsekvenser och påverkar inte jämställdheten.

Innebörden av bestämmelserna i den nya förordning som föreslås överensstämmer i stor utsträckning med den ordning som i praktiken tillämpas i dag. I det följande beskrivs konsekvenserna av de sakliga förändringar som föreslås.

Den omständigheten att dagens bidragsordning i vissa avseenden endast vilar på Trafikverkets och tidigare Vägverkets praxis, som i vissa fall avviker från mer eller mindre obsoleta bestämmelser i den nuvarande förordningen, innebär att osäkerhet kan råda kring vilka förutsättningar som gäller för bidrag till enskild väghållning. I förslaget till ny förordning klargörs att det är enskilda vägar som även är av allmänt intresse som ska omfattas av bidragssystemet samt att bidragens ändamål är att främja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den nya förordningen föreslås reglera grunderna för bidragssystemet och det lämnas bemyndiganden till Trafikverket att meddela de övriga föreskrifter som behövs. Sammantaget bedöms förslagen skapa förutsättningar för en ökad förutsebarhet kring bidragsgivningen, samtidigt som det ändå lämnas utrymme för nödvändig flexibilitet i enskilda fall. Om ett sådant utrymme

inte gavs skulle systemet i sämre grad bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen i hela landet.

Inför ikraftträdandet av den nya förordningen kommer Trafikverket att behöva bereda och anta nya föreskrifter, med stöd av de bemyndiganden som föreslås. Detta arbete, tillsammans med uppgiften att ytterligare förstärka den information och rådgivning som ges till enskilda väghållare, kommer att kräva vissa resurser hos myndigheten. Då förändringarna i sak är av begränsad omfattning jämfört med nuvarande praxis, bör dock detta arbete kunna hanteras inom myndighetens befintliga ramar.

Förslagen skärper skyldigheten för Trafikverkets region att hålla inne utbetalningen av beviljade bidrag, i situationer då en utbetalning vore stötande. Detta, tillsammans med en ny möjlighet att besluta om återkrav, minskar risken för att statens medel används på ett sätt som inte gynnar syftet. Bestämmelserna betonar vikten av att den väghållare som tar emot statsbidrag måste lämna korrekta uppgifter och uppfylla de krav på motprestation som följer med bidraget, bland annat att hålla sin väg öppen för allmän trafik och i ett tillfredsställande skick för sitt ändamål.

Statsbidrag till enskild väghållning lämnas i mån av tillgång på medel. Tillgången på medel bestäms årligen genom riksdagens beslut om statens budget. Utifrån denna tilldelning fördelas medlen mellan de bidragsberättigade vägarna. Den omständigheten att den nya förordningen, till skillnaden från den nuvarande, inte undantar sådana vägar som ligger både inom detaljplanerat område och inom ett kommunalt väghållningsområde påverkar därmed inte kostnaderna för staten per automatik. Om ytterligare medel inte skulle tillföras måste dock utvidgningen finansieras genom lägre bidrag till väghållningen av övriga vägar. Det är därmed ändå relevant att bedöma hur kostsamt det skulle kunna bli att införliva den nu undantagna vägtypen i bidragssystemet.

Det finns i dag ca 430 mil väg som ligger både inom detaljplanerat område och inom ett kommunalt väghållningsområde. Det kan dock antas att högst en tredjedel av den vägsträckan, dvs. ca 143 mil, utgör sådana vägar som uppfyller alla övriga kriterier för statsbidrag och som väghållaren dessutom väljer att ansöka om vägbidrag för. Detta bör ses i ljuset av att det i dag lämnas årliga bidrag avseende ca 7 400 mil enskild väg. Om man antar att de nya bidragsvägarna ligger inom en genomsnittlig vägkategori och bidragsnivåerna för alla vägar ska kunna kvarstå oförändrade skulle staten alltså behöva tillskjuta ytterligare medel motsvarande ca 1,9 procent av nuvarande anslag. Omvänt skulle bidragsnivåerna för befintliga bidragstagare bli något lägre än i dag, om ytterligare medel inte tillförs. Oavsett om merkostnaden för utvidgningen ska bäras av staten, av övriga bidragstagare eller av staten och bidragstagarna gemensamt får den anses vara marginell i sammanhanget. Att i stället avstå från att öppna bidragssystemet för vägar som ligger både inom detaljplanerat område och inom kommunalt väghållningsområdet innebär att vägar som även är av allmänt intresse också fortsättningsvis utesluts från möjligheten till statsbidrag, utan att det framkommit några bärande skäl för det.

Förslaget om att särskilt vägbidrag ska kunna lämnas för vägar som inte ingår i systemet för årliga vägbidrag, om det finns särskilda skäl, får inga statsfinansiella konsekvenser i sig, eftersom bidrag får lämnas endast i mån av tillgång på medel. Den föreslagna ventilen gör det dock möjligt att

snabbare tillmötesgå brådskande behov, utan att särskilda lagstiftningsåtgärder behöver vidtas, om det i statens budget eller en ändringsbudget tillskjuts extra medel för särskilda ändamål. Förslaget kan därmed antas ha en positiv samhällsekonomisk effekt. Detsamma gäller förslaget om att särskilt vägbidrag i enskilda fall kan få beräknas utifrån en högre andel av de bidragsgrundande kostnaderna, eftersom särskilt kostsamma åtgärder annars riskerar att inte komma till stånd, även om de är mycket angelägna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Bilaga 1

Uppdrag att genomföra en översyn av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning

Bakgrund

Sveriges vägnät består av cirka 9 850 mil statliga vägar, 4 200 mil kommunala gator och vägar samt cirka 45 000 mil enskilda vägar. Den allra största delen av Sveriges vägnät har alltså enskild väghållning. En stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilvägar som i många fall inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Det är väghållarna som har det juridiska ansvaret för de enskilda vägarna. Det rör sig typiskt sett om enskilda markägare eller samfällighetsföreningar. Ibland är en eller flera markägare väghållare. Cirka 22 500 väghållare omfattande cirka 7 400 mil enskild väg får årligen statsbidrag för att sköta sin väghållning. Bidrag ges även till tio enskilda vägfärjor. Trafikverket bistår väghållare med råd och stöd i vägtekniska frågor.

Bidrag till enskild väghållning regleras i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning och i Trafikverkets föreskrifter (VVFS 1990:4) om statsbidrag till enskild väghållning. Av förordningen framgår att bidrag lämnas för enskilda vägar som inte är av obetydlig längd och som tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Bidrag lämnas också för vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. Bidrag lämnas endast för sådana vägar som är ändamålsenliga med hänsyn till övriga vägar och om kostnaderna är skäliga med hänsyn till nyttan. Under 2023 uppgår det statliga bidraget till enskild väghållning till 1,33 miljarder kronor.

Regeringens målsättning är att statsbidraget för enskild väghållning ska bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Väl fungerande vägar är en viktig förutsättning för detta och kan även stärka möjligheterna att kunna leva och verka oavsett var man bor. De statliga vägarna utgör ett övergripande nät till vilka de kommunala och enskilda vägarna ansluter. Ofta börjar och slutar en resa på en kommunal eller enskild väg. Regeringen anser därför att det är viktigt att bidragsgivningen till de enskilda vägarna är ändamålsenlig och kostnadseffektiv i syfte att tillgodose de transportpolitiska målen, vilket även kan bidra till levande landsbygder. Därför bör en utredare i enlighet med uppdragsbeskrivningen nedan genomföra en översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning.

Bilaga 1

Uppdrag**En översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning**

Förordningen om statsbidrag till enskild väghållning är gammal och i vissa delar obsolet. Utöver de särskilda frågor som tas upp nedan finns det därför behov av en allmän översyn av förordningen i sin helhet inom ramen för den målsättning för bidragsgivningen som regeringen anger ovan.

Utredaren ska

- göra en översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning och lämna nödvändiga författningsförslag.

Förordningens tillämpningsområde

Det är viktigt att skapa förutsättningar för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bidrag till enskild väghållning ska utformas så att det gynnar den målsättningen. De enskilda vägarna utgör ett komplement till de statliga och kommunala vägarna och utgör en viktig del i det svenska vägnätets totala funktion. Det finns ingen skyldighet för en enskild väghållare att hålla en enskild väg öppen för trafik. En fortsatt förutsättning för att få statligt bidrag till enskild väghållning bör dock vara att den enskilda vägen hålls öppen för allmän trafik och medför samhällsnyttor. En annan förutsättning bör vara att kostnaderna för väghållningen är skäliga i förhållande till nyttorna. Vidare bör det tas hänsyn till att statens resurser för att ge bidrag är begränsade. Kriterierna för att motta bidrag bör därför bidra till att medel prioriteras till åtgärder där nyttan i betydande grad tillfaller allmänheten. Det kan även finnas skäl att ställa upp ytterligare krav för rätten till bidrag, till exempel i fråga om vägens längd, att vägen är i ett tillfredsställande skick eller att väghållningen hålls ordnad. En samfällighetsförening och liknande som bildas i syfte att förvalta en samfällad väg kan utgöras av flera olika fysiska och juridiska personer, till exempel företag, kommuner och privatpersoner. Det kan finnas skäl att överväga och ta fram kriterier för vilka fysiska och juridiska personer som bör ha rätt att uppbära bidrag.

Utredaren ska

- analysera och redovisa hur bidragsgivningen går till i dag och hur förordningen om statsbidrag till enskild väghållning tillämpas av Trafikverket i praktiken i sin roll som ansvarig för bidragsgivningen,
- analysera och redovisa vilka olika typer av föreningar, samfälligheter, organisationer, företag med flera som för närvarande är bidragsmottagare,
- redogöra för ansvarsfördelningen gällande bidrag till enskild väghållning mellan stat, region och kommun och föreslå hur denna kan bli mer ändamålsenlig,
- föreslå vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att en enskild väg ska ha rätt till bidrag,
- vid behov föreslå kriterier för vilka aktörer som ska ha rätt till bidrag, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen

Bilaga 1

Statsbidrag till väghållning i Sverige har funnits under lång tid. Det kan konstateras att ägarskapet över vägarna och bekostnaden av väghållningen har förskjutits från att vara en lokal angelägenhet till att ha nationell betydelse. Dagens situation med allmänna vägar som ägs och sköts av staten och kommuner och en stor andel enskilda vägar som ägs och sköts av annan, inte sällan med finansiellt bidrag från staten, är ett resultat av en historisk utveckling men behöver inte nödvändigtvis vara den enda tänkbara modellen. Huvudmannaskapet och väghållningen för de statliga, kommunala och enskilda vägarna är separerad och reglerad i lag och förordning. Trafikverket har i sin egenskap av väghållare för de statliga vägarna och ansvarig myndighet för bidragsgivning till enskild väghållning en central roll i det svenska transportsystemet. Trafikverket förfogar över den kunskap och de resurser som krävs för att kunna planera och genomföra väghållning.

En kommun kan äga fastigheter inom områden där den i sin egenskap av kommun inte har laglig skyldighet att sköta väghållningen. Som fastighetsägare har kommunen då samma ansvar för väghållningen som övriga fastighetsägare. Kommunen kan i den egenskapen ingå i till exempel en samfällighetsförening. Det förekommer även att kommuner av olika skäl lämnar frivilliga bidrag till enskilda vägar inom kommunen. Det förekommer även att kommuner tar över och sköter väghållningen på enskilda vägar.

Det är viktigt med en tydlig ansvarsfördelning mellan de olika väghållare som finns. Trafikverket i egenskap av väghållare för de statliga vägarna har stor kunskap och erfarenhet som kan efterfrågas och vara betydelsefull för en samfällighetsförening. Trafikverket tillhandahåller i dag bland annat via sin webbplats information, skötselråd och handledningar för genomförande av vägunderhåll som stöd till de enskilda väghållarna. Trafikverket deltar även vid och arrangerar informationsmöten av olika slag med enskilda väghållare. Trafikverket tillhandahåller var sjätte år en inspektion och tillståndsbedömning av broar lokaliserade på enskilda vägar som uppbär bidrag. En inspektion kan medföra att en bro bedöms vara i behov av åtgärder. Inspektionen utgör då ett underlag för de enskilda väghållarna att planera för åtgärder. Det är samfällighetsföreningen som i egenskap av väghållare har ansvar för drift och underhåll av såväl vägen som bron och övriga väganordningar och att vägen kan trafikerats säkert.

Trafikverket upphandlar allt underhåll av de statliga vägarna i konkurrens. De övriga vägar som ansluter till det statliga vägnätet sköts av kommunala eller enskilda väghållare. De enskilda väghållarna måste själva ombesörja att resurser finns för väghållning. Många lands- och glesbygdskommuner brottas med vikande befolkningsunderlag vilket kan leda till att samfällighetsföreningar tappar medlemmar. Antalet personer som tidigare har deltagit aktivt i väghållningen såväl i den praktiska verksamheten som vid planeringen, kan därmed minska. Det kan medföra att samfällighetsföreningar får ett ökat behov av att anlita externa utförare av vägunderhållet. Ytterligare en försvårande faktor i lands- och glesbygder är att tillgången till entreprenörer är begränsad.

Bilaga 1

Utredaren ska

- analysera och bedöma hur ordningen med att Trafikverket genomför och tillhandahåller inspektioner av broar på de enskilda vägar som uppbär driftbidrag fungerar,
- föreslå en tydlig gränsdragning avseende väghållaransvaret mellan Trafikverket och enskilda väghållare, och i detta även ta hänsyn till de skillnader som finns i olika delar av landet,
- bedöma om Trafikverkets ska ge vägledning och stöd till samfällighetsföreningar avseende väghållning och hur stödgivningen i så fall bör vara utformad samt på vilket sätt Trafikverkets information och handledningar bör förmedlas,
- analysera hur Trafikverket utformar sina upphandlingar och kontrakt med entreprenörer inom den statliga vägunderhållsverksamheten och vilken hänsyn som tas till och samordning som sker med samfällighetsföreningar och angränsade enskilda vägar, och vid behov lämna förslag till hur upphandling och samordning kan förbättras för att minska drift- och underhållskostnader,
- om det bedöms lämpligt, föreslå hur Trafikverket kan underlätta för samfällighetsföreningar att få tillgång till entreprenörer för vägunderhåll, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Nivåer på bidrag

En god väghållning behövs för både framkomlighet och tillgänglighet men också ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även ur ett ekonomiskt perspektiv är det viktigt att sköta vägnätet genom en effektiv drift- och underhållsstrategi. En eftersläpning av underhållet medför högre kostnader i framtiden och olägenheter för trafikanterna. Ett eftersatt vägnät ger en försämrad tillgänglighet vilket hämmar vägnätets funktion för boende och förvärvsarbete samt för näringslivet. Med begränsade ekonomiska ramar för statligt vägunderhåll är det samtidigt viktigt att statliga bidrag till enskild väghållning används på ett kostnadseffektivt sätt.

En samfällighetsförenings ändamål är att förvalta den gemensamhetsanläggning för vilken den bildats. Föreningen ska vid förvaltningen tillgodose medlemmarnas gemensamma bästa. I enlighet med lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter ska en samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning för vägändamål normalt avsätta medel till en fond för att säkerställa underhåll och förnyelse av gemensamhetsanläggningen och upprätta en underhålls- och förnyelseplan.

I enlighet med förordningen om statsbidrag till enskild väghållning framgår hur stor andel av den årliga driftskostnaden och byggkostnaderna som bidrag maximalt medges för. Trafikverket ska se till att de bidrag som lämnas enligt förordningen används på lämpligt sätt för avsedda ändamål.

Bidragsgivningen ska bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bidragsnivåerna ska även ge incitament till en kostnadseffektiv användning av det statliga bidraget till enskild väghållning. En begränsande faktor för bidragsnivån bör vara att det ska vara skäligt med hänsyn till det allmännas nyttjande av vägen. Bidraget fräntar inte

Samfällighetsföreningars ansvar för att avsätta medel för nödvändig drift och underhåll samt förnyelse. Det är viktigt att samfällighetsföreningarna i grunden har en väl fungerande förvaltning av sin gemensamhetsanläggning för vägändamål och att de bidrag som staten beviljar inte medför att samfällighetsföreningar bortser från att fondera nödvändiga medel för kostsamma åtgärder.

Utredaren ska

- analysera och vid behov föreslå justeringar av de maximala bidragsnivåerna för drift, underhåll och byggande,
- analysera och vid behov föreslå vilka väghållningsåtgärder inom det särskilda driftbidraget som bör vara föremål för justerade bidragsnivåer,
- analysera och vid behov föreslå justeringar av för hur bidragets andel av kostnaderna ska bestämmas för drift- respektive byggnadsbidrag, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Planeringsunderlag för byggande av enskilda vägar

Trafikverkets region ska enligt nuvarande ordning, på grundval av inkomna ansökningar om byggnadsbidrag, för varje län inom regionen upprätta en kommunindelad plan för byggande av sådana enskilda vägar för vilka statsbidrag kan lämnas. Planen ska ligga till grund för fördelning av medel och bidrag. Planen ska avse fem år och fastställas av Trafikverket. Den ska omfatta alla vägbyggnadsföretag som beräknas bli utförda under planens giltighetstid under förutsättning att anslag och bidrag beviljas.

När länsplaner upprättas eller revideras i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska Trafikverket tillhandahålla ett planeringsunderlag. Underlaget ska omfatta bland annat vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket ska även lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras och vilka åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen och även lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar.

Planering av åtgärder i transportinfrastrukturen syftar bland annat till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och det är viktigt att utgå från en helhetssyn på vägnätet oavsett väghållare. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Åtgärder på enskilda vägar bör bedömas tillsammans med och ställas mot andra infrastrukturåtgärder i berörda länsplaner.

Utredaren ska

- analysera och bedöma om nuvarande ordning där Trafikverket upprättar en plan för byggande av enskilda vägar är ändamålsenlig,
- utreda och bedöma om det planeringsunderlag som Trafikverket tillhandahåller vid upprättande av länsplaner även bör innefatta byggande av enskilda vägar, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Bilaga 1

Konsekvensbeskrivningar

Förslagens påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen ska redovisas. Om förslagen påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller andra enskilda ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas och förslag på finansiering lämnas. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas. Om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Förslagens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas. Slutligen ska förslagens miljö- respektive klimatkonsekvenser bedömas.

Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten, så som statsstödsregelverket och tillämplig sektorslagstiftning, samt andra relevanta författningar.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska i den utsträckning som det bedöms lämpligt inhämta information och synpunkter från berörda myndigheter och regioner samt Gotlands kommun samt inhämta synpunkter från berörda delar av näringslivet och andra relevanta aktörer.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2024.



Tjänsteskrivelse

2024-10-02

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00675

Motion om Fallolyckor

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att föreslå Kommunfullmäktige att avslå motionen med nedanstående motivering.

Ärendebeskrivning

Sverigedemokraterna har lämnat in en motion gällande fallolyckor.

Yttrande

Det är inte helt självklart att motionen avser trafikolyckor och fallolyckor i trafikmiljö, men det är i den kontexten vi har besvarat motionen. Motionen skulle också kunna tolkas som fallolyckor i hemmet och därmed vara en fråga för äldreberedningen att hantera.

Umeå kommun har arbetat aktivt med trafiksäkerhetsfrågor sedan strax efter 1985 då skaderegistreringen påbörjades vid Norrlands Universitetssjukhus.

Regelmässigt har Trafiksäkerhetsprogram arbetats fram och beslutats av tekniska nämnden respektive kommunfullmäktige för att styra inriktningen på kommunens trafiksäkerhetsarbete. Som uppföljning arbetas Trafikdatarapporter fram som redovisar trafiksäkerhetsläget.

Från 2020 har flera förändringar skett; sjukvården har arbetat fram en ny klassificering av skador, NISS, vilken började användas från och med 2021 och en ny lagstiftning trädde i kraft 2021-07-01 som innebär att vårdpersonal enligt Lag (2021:319) är skyldig att rapportera in alla skador från vägtrafikolyckor till Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Resultatet av förändringarna är fler inrapporterade skadade och fler som bedöms som allvarligt skadade.

Trafiksäkerhetsprogrammet har brukat följas upp med ett-två års intervall i en Trafikdatarapport (de äldsta rapporterna är från 1979, men innehöll då mer trafikstatistik), men pga de förändringar inom sjukvård och lagstiftning som skett de senaste åren har en uppföljning eller ett framtagande av ett

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00675

nytt Trafiksäkerhetsprogram inte varit möjligt. För närvarande är en Trafikdatorapport under framtagande, vilken kommer att redovisas i tekniska nämnden november 2024.

Umeå kommun deltar som en av tre kommuner i Sverige i nätverket [Gruppen för Nollvision i samverkan, GNS](#), samt i ett kommunalt trafiksäkerhetsnätverk som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) är sammankallande till, där fem kommuner deltar; Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala och Umeå. Vi deltar även aktivt i Trafikverkets årliga [webbinarier på temat trafiksäkerhet](#) för kunskapsinhämtning från exempelvis forskning på området, men också som föreläsare inom området. Genom dessa två nätverk samt webbinarierna får vi en god bild av trafiksäkerhetsarbetet i andra kommuner och omvärlden.

Genom det arbete som redan pågår och de nätverk vi deltar i har vi en god bild av riskfaktorer, olycksdrabbade platser, orsaker till fallolyckor, vilka som drabbas (ålder och kön) samt hur andra kommuner arbetar med fallolyckor och vad som bedöms effektivt.

I det trafiksäkerhetsprogram som vi bedömer bör tas fram inom ett par år bör förslag till åtgärder för att förhindra fallolyckor ingå och åtgärderna bör tas fram och genomföras i samverkan med relevanta nämnder.

Beslutsunderlag

Motion 9 2024 Fallolyckor. Bilaga.

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut är inte tillämpbar.

Beredningsansvariga

Marie Frostvinge

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se, märk ämnesraden med diarienummer: KS-2024/00659

Marie Frostvinge



Motion till kommunfullmäktige

Sverigedemokraterna föreslår att Umeå kommunstyrelse tillsätter en utredning för att analysera och identifiera riskfaktorer bakom fallolyckor i Umeå kommun. Utredningen bör också inkludera jämförelse med kommuner, som lyckats minska fallolyckor, och vilka strategier de använt.

Sverigedemokraterna anser att en genomlysning är nödvändig i frågan, så beslutsfattarna får mer fakta att ta ställning till; Vilka stadsdelar är mest drabbade? Orsak till fallolyckorna? Vilka drabbas?

Problemet är mångfacetterat!

Mot bakgrund av ovanstående förelår vi att kommunfullmäktige beslutar:

att: Kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra undersökning, gällande fallolyckor bland kommunens seniorer (65+) och hur dessa påverkar medborgarna

att: Kommunstyrelsen, i samverkan med relevanta nämnder i Umeå kommun, tar fram förslag till åtgärder för att förhindra fallolyckor bland Umeås seniorer (65+) och återkomma till Kommunfullmäktige med återrapportering

För Sverigedemokraterna 240602

Maria Nilsson (SD)



Tjänsteskrivelse

2024-10-07

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00682

Aktualitets- och relevansprövning av Trafiksäkerhetsprogram

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att föreslå Kommunfullmäktige att ge Tekniska nämnden i uppdrag att senast utgången av 2026 revidera Trafiksäkerhetsprogrammet.

att befintligt trafiksäkerhetsprogram fortsätter att gälla tills ett nytt trafiksäkerhetsprogram finns framtaget.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har länge arbetat aktivt med trafiksäkerhetsfrågor. Regelmässigt har Trafiksäkerhetsprogram arbetats fram och beslutats av TN/KF för att styra inriktningen på kommunens trafiksäkerhetsarbete. Som uppföljning tas Trafikdatarapporter fram varje eller vartannat år, som redovisar trafiksäkerhetsläget.

Det befintliga Trafiksäkerhetsprogrammet arbetades fram 2014 och fastställdes av Tekniska nämnden (TN-2014/00438). Trafiksäkerhetsläget är idag väldigt likt det vi hade då, på så sätt att det fortfarande är fotgängare och cyklister som skadas mest och allvarligast, huvudsakligen i singelolyckor. Det gör att programmet och dess inriktningar fortfarande är relevanta.

Från 2020 har flera förändringar skett på området där dels sjukvården arbetat fram en ny klassificering av skador dels ny lagstiftning trätt i kraft som innebär att vårdpersonal är skyldig att rapportera in alla skador från vägtrafikolyckor. Resultatet av förändringarna är fler inrapporterade skadade och fler som bedöms som allvarligt skadade. Detta försvårar uppföljning och framför allt jämförelse i längre tidsserier, vilket i sin tur bidragit till att revidering/framtagande av ett nytt Trafiksäkerhetsprogram inte varit möjlig.

Trafiksäkerhetsprogrammet är ett viktigt dokument för styrning och inriktning av kommunens trafiksäkerhetsarbete. Ett fortsatt arbete bedöms

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00675

lämpligt för att få framdrift och ett nytt trafiksäkerhetsprogram bör arbetas fram inom ett par år.

Beslutsunderlag

Bilaga. Aktualitets- och relevansprövning av Trafiksäkerhetsprogram.
Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut är inte tillämpbar.

Beredningsansvariga

Marie Frostvinge

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se

Lina Renfors, SLK, Styrning och samordning, lina.renfors@umea.se

Marie Frostvinge



Aktualitets och relevansprövning av Trafiksäkerhetsprogram

Bakgrund

Umeå kommun har arbetat aktivt med trafiksäkerhetsfrågor sedan strax efter 1985 då skaderegistreringen påbörjades vid Norrlands Universitetssjukhus. Regelmässigt har Trafiksäkerhetsprogram arbetats fram och beslutats av TN/KF för att styra inriktningen på kommunens trafiksäkerhetsarbete. Som uppföljning tas Trafikdatarapporter fram som redovisar trafiksäkerhetsläget. Det första trafiksäkerhetsprogram vi känner till togs fram 1996.

Nuläge

Det befintliga Trafiksäkerhetsprogrammet arbetades fram 2014 och fastställdes av Tekniska nämnden (TN-2014/00438). Trafiksäkerhetsläget är idag väldigt likt det vi hade då, på så vis att det fortfarande är fotgängare och cyklister som skadas mest och allvarligast, huvudsakligen i singelolyckor. Den tredje största gruppen är motorfordon i singelolyckor och därefter motorfordon i upphinnandeolyckor. Det gör att programmet och dess inriktningar fortfarande är relevanta även om de kommunala målen sträckte sig till 2020.

Från 2020 har flera förändringar skett; sjukvården har arbetat fram en ny klassificering av skador, NISS, vilken började användas från och med 2021 och en ny lagstiftning trädde i kraft 1 juli 2021 som innebär att vårdpersonal enligt Lag (2021:319) är skyldig att rapportera in alla skador från vägtrafikolyckor till Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Resultatet av förändringarna är fler inrapporterade skadade och fler som bedöms som allvarligt skadade. Detta försvårar uppföljning och framför allt jämförelse i längre tidsserier, vilket i sin tur bidragit till att revidering/framtagande av ett nytt Trafiksäkerhetsprogram inte varit möjlig.

Det finns nationella mål för trafiksäkerheten i form av såväl nollvisionen som etappmål som fastställts av regeringen. Även EU har satt upp ambitiösa mål för trafiksäkerhetsarbetet. Inga andra styrdokument inom området finns inom Umeå kommun, utöver några rader om trafiksäkerhet som inarbetats i översiktsplanen.

Umeå kommun deltar som en av tre kommuner i Sverige i nätverket [Gruppen för Nollvision i samverkan, GNS](#), samt i ett kommunalt trafiksäkerhetsnätverk som Sveriges Kommuner och

Regioner (SKR) är sammankallande till, där fem kommuner deltar; Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala och Umeå. Vi deltar även aktivt i Trafikverkets årliga [webbinarier på temat trafiksäkerhet](#) för kunskapsinhämtning från exempelvis forskning på området, men också som föreläsare inom området. Genom dessa två nätverk samt webinarier får vi en god bild av trafiksäkerhetsarbetet i andra kommuner och omvärlden.

Utvärdering av Trafiksäkerhetsprogrammet styrdokumentet

Trafiksäkerhetsprogrammet har tidigare följts upp med ett-två års intervall i en Trafikdatarapport (de äldsta rapporterna är från 1979, men innehöll då mer trafikstatistik). På grund av de förändringar inom sjukvård och lagstiftning som skett de senaste åren, som resulterat i fler inrapporterade skadade och fler som bedöms allvarligt skadade, har en uppföljning varit svår eftersom det varit missvisande att jämföra i längre årsserier. Bristande underlag har i sin tur gjort att det inte har varit möjligt att revidera/ta fram ett nytt Trafiksäkerhetsprogram. För närvarande är emellertid en Trafikdatarapport under framtagande, vilken kommer att redovisas i tekniska nämnden november 2024.

Styrningen har fungerat väl, men syftet med dokumentet är inte uppfyllt ännu. Vi har fortfarande mycket arbete kvar rörande fotgängares och cyklisters trafiksäkerhet (främst singelolyckor). Det är ett gemensamt problem i samtliga svenska kommuner likväl som för Trafikverket, där såväl fotgängarnas singelolyckor som cyklisternas singelolyckor är svåra att åtgärda/minska och där snabba väderväxlingar/extremdagar kan vara svårhanterade.

För att se om genomförda trafiksäkerhetsåtgärder varit lyckade så gjordes 2007/2008 en uppföljning av två tioårsperioder; 1984-1993 respektive 1997-2006. Den första tioårsperioden omkom 22 personer och den andra omkom 17 personer (varav 4 st det första året i tioårsperioden). En ny uppföljning för åren 2014-2023 visar att 11 personer omkom denna tioårsperiod. Trenden i kommunen är positiv.

Ett förbättringsområde är att trafiksäkerhetstänket behöver genomsyra fler avdelningar än kommunens trafikplaneringsavdelning, det är en angelägenhet för fler förvaltningar och bolag som alla har nytta av att det är trafiksäkert.

Framtida styrning

Bedömningen är att trafiksäkerhetsarbetet behöver styrning på högsta politiska nivå för att kunna få effekt. I andra kommuner läggs valda delar i översiktsplanen, vilket även Umeå har gjort med bl a fyra riktlinjer kopplade till trafiksäkerhet. Därtill finns trafiksäkerhetsprogrammet med mer strategier för arbetet, åtgärder och indikatorer.

Ett fortsatt arbete i enlighet med detta bedöms lämpligt för att få framdrift och styrning på området och ett nytt trafiksäkerhetsprogram bör arbetas fram inom ett par år. Tekniska nämnden beslutar om framtagande av ett nytt trafiksäkerhetsprogram och skickar det dokument de godkännt vidare till kommunfullmäktige för fastställande.

Trafiksäkerhetsarbetet rimmar generellt väl med arbetet för att öka resandet med hållbara färdssätt. Svårast är det på stomlinjestråk där hastighetsdämpande åtgärder används mer restriktivt.

För umeåborna är trafiksäkerhetsfrågorna viktiga, det är ett av de områden vi får mest frågor/önskemål kring. En önskvärd effekt är att minska singelolyckor bland fotgängare och cyklister.

Resurser

I det löpande arbetet har Gator och parker (Teknik- och fastighetsförvaltningen) resurser. Resurser behövs vid framtagande av ett nytt trafiksäkerhetsprogram, främst inom Gator och parker, men en expertgrupp bestående av personer från andra förvaltningar/bolag är önskvärd.

Trafikplanerarna besitter kompetens inom trafiksäkerhetsområdet och ligger i framkant genom de nätverk vi deltar i enligt ovan.

Åtgärder i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet finansieras genom den pott som kommunfullmäktige har avsatt för åtgärder inom området hållbara färdssätt och trafiksäkerhet samt genom namngivna projekt där trafiksäkerhet behöver beaktas.

Intressenter

Trafiksäkerhetsprogrammets innehåll berör Bostaden, förskolor/skolor, äldreomsorg, Stadsbyggnadsförvaltningen och Strategisk utveckling på SLK. Utanför kommunens organisation berörs pensionärsorganisationer men också umeåbor generellt (föräldrar, barn, fotgängare, cyklister, osv). Arbetet med att ta fram ett trafiksäkerhetsprogram brukar ske inom kommunens organisation, men med en extern dialog och remiss.

Sammanfattning

Trafiksäkerhetsprogrammet är ett viktigt dokument för styrning och inriktning av kommunens trafiksäkerhetsarbete. Förslaget är därför att tekniska nämnden får i uppdrag

att ta fram ett nytt inom ett par år från idag och att befintligt program förlängs fram till dess att ett nytt tagits fram.

Handläggare: Marie Frostvinge



Tjänsteskrivelse

2024-10-07

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00011

Aktuellt från förvaltningen oktober

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att med utgångspunkt från föredragningen ge förvaltningen i uppdrag att

.....

att konstatera att inga tilläggsuppdrag läggs med utgångspunkt i föredragningen

Ärendebeskrivning

Förvaltningschefen föredrar aktuellt arbete vid förvaltningen.

Beslutet ska skickas till



Tjänsteskrivelse

2024-10-07

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00012

Kurser och konferenser oktober

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att till protokollet notera att ledamöter och ersättare tagit del av information om kurser och konferenser.

att de ledamöter som vill, får delta digitalt på Digitala Västerbotten, med ersättning.

Ärendebeskrivning

Kurser och konferenser inom tekniska nämndens verksamhetsområden presenteras.

Beslutsunderlag

Mötesplats Digitala Västerbotten

5/12 12.00 – 17.00

6/12 08.00 – 12.00

[Program – Mötesplats Digitala Västerbotten \(digitalavasterbotten.se\)](https://digitalavasterbotten.se)



Tjänsteskrivelse

2024-09-30

Tekniska nämnden

Diarienumr: TN-2024/00003

Delegationsbeslut och anmälningssärenden oktober

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att godkänna redovisning av delegationsbeslut och anmälningssärenden.

Ärendebeskrivning

Redovisning av ärenden beslutade med stöd av tekniska nämndens fastställda delegationsordning samt anmälningssärenden.

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut gatu- och parkärenden, september 2024

- Upplåtelse offentlig plats – tillstånd, lokala trafikföreskrifter, tillstånd/dispenser, övrigt, avgivna remissvar samt yttranden. Bilaga.

Delegationsbeslut fordonsvrak

- Lagen om flyttning av vissa fordon, september 2024. Bilaga.

Delegationsbeslut särskild kollektivtrafik/färdtjänst

1. Kommunal färdtjänst, september 2024. Bilaga

2. Riksfärdtjänst, september 2024. Bilaga

3. Parkeringstillstånd, september 2024. Bilaga.

Delegationsbeslut skador

- Anmälda skadeärenden samt beslut. Bilaga.

Delegationsbeslut fastighetsärenden

- Extern förhyrning av lokaler, beslut om antagande av konsulter, entreprenörer och leverantörer för underhålls- och investeringsobjekt inom Fastighetstekniks verksamhetsområde och igångsättningstillstånd, rivning av bebyggda fastigheter, september 2024. Bilaga.

Anmälningssärenden

- KSNAU Protokollsutdrag1494 licenser. Bilaga.
- KF Protokollsutdrag1514 ordningsföreskrifter. Bilaga.
Antaget av KF 2024-09-30_Umeå kommuns Allmänna lokala ordningsföreskrifter. Bilaga.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00003

- KF Protokollsutdrag1518 Siv. Bilaga.
- KSnau Protokollsutdrag1530 översyn invest. Bilaga.

Beredningsansvariga

Ulla Nilsson, Tommy Johansson, Martin Nylander, Anna Bugaeva, Frida Herbeck, Åsa Larsson och Annika Kjellsson Lind

Ärendenr.	Ärendetitel	Kommentar
TN-2024/00592	Krigsvägen 5, skadad ljustake vid asfaltering	2024-09-10 Godkänd
TN-2024/00582	Johanneslundsvägen 8, skadad gräsmatta och kabel	2024-09-09 Godkänd
TN-2024/00556	Lärlingsgatan 9, skadat vägräcke	2024-09-04 Godkänd

Observationstyp	Datum	Flyttningsgrund	Marktyp	Diarienummer
FORDONSVRAK	2024-09-04	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK240902-101101422
LÅNGFLYTT	2024-09-06	Felaktigt uppställt enligt LKOP och varit fortlöpande uppställt på samma plats	Tomtmark	UK240826-071540758
FORDONSVRAK	2024-09-06	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK240829-081224639
LÅNGFLYTT	2024-09-23	Felaktigt uppställt och försvårar snöröjning, renhållning eller annat arbete på	Gatemark	UK240923-105352764
LÅNGFLYTT	2024-09-24	Felaktigt uppställt enligt LKOP och varit fortlöpande uppställt på samma plats	Tomtmark	UK240924-133217346
FORDONSVRAK	2024-09-25	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Gatemark	UK240925-092911198
LÅNGFLYTT	2024-09-27	Uppställt på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafikr	Gatemark	UK240927-102144513



Anmälan av delegationsbeslut

Rubrik/ärendemening:		Beslut på delegation under perioden 2024-09-01—2024-09-30			
Ärendetyp		Diarienummer	Beslutsdatum	Delegat (namn och befattning)	
Markupplåtelse			Se nedan		
Beskrivning av ärendet					
Ärende	Sökande	Avser	Plats	Period	Beslutsdatum
MU_20240918_8006	Blå huset hotell Umeå AB	Taxor och avgifter 2024: Evenemang	Västra strandgatn 8 (utanför entren till väven), Västra Strandgatan 8	2024-10-09 – 2024-10-09	2024-09-26
MU_20240924_8025	Privat	Markupplåtelse	Rådhusorget, minnesstund Israel, Kungsgatan 59, Rådhusesplanaden 1	2024-10-07 – 2024-10-07	2024-09-24
MU_20240923_8023	Jafaris Group AB	Taxor och avgifter 2024: Torghandel	Kungsgatan 61, 63, Rådhusesplanaden 1-2, Rådhusorget 5, Östra Rådhusgatan 8	2024-10-08 – 2024-10-08	2024-09-23
MU_20240918_8004	Svenska unga palestinier	Markupplåtelse	Rådhusorget och Ålidhem, svenska unga palestinier, Kungsgatan 59, Rådhusesplanaden 1	2024-10-05 – 2024-10-05 2024-10-07 – 2024-10-07 2024-10-19 – 2024-10-19	2024-09-19
MU_20240909_7978	Folkets Bio Umeå	Taxor och avgifter 2024: Reklam, skyltar och affischer	Kungsgatan 54	2024-11-12 – 2024-12-03	2024-09-16



Anmälan av delegationsbeslut

Rubrik/ärendemening:		Beslut på delegation under perioden 2024-09-01—2024-09-30			
Ärendetyp		Diarienummer	Beslutsdatum	Delegat (namn och befattning)	
Lokala trafikföreskrifter			Se nedan		
Beskrivning av ärendet					
Ärende	Sökande	Avser	Plats	Period	Beslutsdatum
TF_20240924_8026		förbud mot infart på	Magasinsgatan	2024-09-30 –	2024-09-24
TF_20240902_7945		cykelöverfart på	Gösta Skoglunds Väg	2024-09-10 –	2024-09-06
TF_20240903_7947		förbud mot trafik med fordon på	Pilgatan	2024-09-07 – 2024-09-07	2024-09-03
TF_20240814_7860		väjningsplikt på	Vittervägen	2024-09-04 –	2024-09-02

DELEGATIONSBeslut 2024-09-01--2024-09-30

UPPLÅTELSE AV OFFENTLIG PLATS

Yttrande enligt allmänna lokala ordningsföreskrifter §2, upplåta offentlig plats för hithörande ändamål och torghandel
Se ISY-Case MU

Meddela lokala trafikföreskrifter för Umeå kommun enligt TrF 10, kap 1, 3 och 14 §§ och TrF 3 kap 17 §

Meddela undantag från lokala trafikföreskrifter för Umeå kommun enligt TrF 13 kap 3, 4 och 5 §§

Se ISY-Case LTF

Beslut om dispens från lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd Hemvården	TN-2024/00606
Beslut om transportdispens för tung och bred transport i lokalt i Sävar	TN-2024/00586
Beslut om transportdispens TRV 2024/94950, Holmsund-Storlien	TN-2024/00661

Angivna remissvar och yttranden

Remissyttrande Kökstäppan med flera BN-2022_00198	TN-2024/00025
Yttrande om transport, Umeå-Boden ToR	TN-2024/00646
Yttrande om tung och bred transport TRV2024/86222, Obbola-Storuman ToR	TN-2024/00602
Yttrande om tung och bred transport, TRV2024/85317, Linköping-Gällivare	TN-2024/00573
Yttrande om tung, bred och lång transport TRV2024/82051, Örnsköldsvik-Holmsund	TN-2024/00601
Yttrande om tung, bred och lång transport TRV2024/85991, Umeå-Kiruna ToR	TN-2024/00595
Yttrande om tung, bred och lång transport TRV2024/90766, Haparanda-Ljusdal	TN-2024/00644
Yttrande om tung, bred och lång transport TRV2024/94672, Umeå-Kiruna ToR	TN-2024/00642

Delegationsbeslut tidsbegränsat

Beslut om bidrätande Fastighetschef Johan Byström, för perioden 2024-09-23--2024-10-04	TN-2024/00611
Beslut om TF Teknisk direktör Annika Kjellson Lind, för perioden 2024-09-23--2024-10-04	TN-2024/00610

Tillståndsenheten - Sammanställning delegationslista september 2024

Antal tagna beslut om färdtjänst, parkeringstillstånd och riksferdtjänst

Totalt antal beslut i september:

231

Beslutsdatum	Ärendetyp	Ärende ID	Beslutstyp	Results ID	Utfall
2024-09-03	Färdtjänst	453594	Färdtjänst	386407	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453692	Färdtjänst	386408	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453599	Färdtjänst	386289	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453673	Färdtjänst	386372	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453701	Färdtjänst	386396	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453672	Färdtjänst	386371	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453695	Färdtjänst	386393	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453686	Färdtjänst	386383	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453705	Färdtjänst	386404	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453713	Färdtjänst	386414	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453272	Färdtjänst Vinter	386413	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453716	Färdtjänst	386417	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453685	Färdtjänst	386382	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453498	Färdtjänst	386170	Bifall
2024-09-03	Färdtjänst	453466	Färdtjänst	386139	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	450433	Färdtjänst Vinter	386419	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	446408	Färdtjänst Vinter	386420	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	451049	Färdtjänst Vinter	386421	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	449691	Färdtjänst Vinter	386422	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	453041	Färdtjänst	385649	Återtagen ansökan
2024-09-04	Färdtjänst	453638	Färdtjänst sär.förmån	386425	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	450130	Färdtjänst sär.förmån	386426	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	453718	Färdtjänst	386423	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	452471	Färdtjänst Vinter	386429	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	448865	Färdtjänst Vinter	386431	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	449865	Färdtjänst Vinter	386432	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	451693	Färdtjänst Vinter	386433	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	451991	Färdtjänst Vinter	386434	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	452979	Färdtjänst Vinter	386435	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	447288	Färdtjänst Vinter	386436	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	452336	Färdtjänst Vinter	386437	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	450710	Färdtjänst Vinter	386438	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	452164	Färdtjänst sär.förmån	386439	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	452178	Färdtjänst Vinter	386415	Bifall
2024-09-04	Färdtjänst	453721	Färdtjänst	386440	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	452292	Färdtjänst Vinter	386444	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	450446	Färdtjänst Vinter	386446	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	449099	Färdtjänst Vinter	386416	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	452137	Färdtjänst Vinter	386447	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	453645	Färdtjänst	386343	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	451180	Färdtjänst Vinter	386450	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	452142	Färdtjänst Vinter	386451	Bifall
2024-09-05	Färdtjänst	452328	Färdtjänst Vinter	386452	Bifall
2024-09-06	Färdtjänst	453714	Färdtjänst	386427	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	453720	Färdtjänst	386428	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	452276	Färdtjänst Vinter	386461	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	452908	Färdtjänst	385506	Avslag
2024-09-09	Färdtjänst	446255	Färdtjänst Vinter	386462	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	453735	Färdtjänst	386460	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	449761	Färdtjänst Vinter	386454	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	449648	Färdtjänst Vinter	386455	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	452506	Färdtjänst Vinter	386465	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	452578	Färdtjänst Vinter	386466	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	451471	Färdtjänst Vinter	386467	Bifall

2024-09-09	Färdtjänst	451450	Färdtjänst Vinter	386468	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	448665	Färdtjänst Vinter	386469	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	453687	Färdtjänst	386384	Bifall
2024-09-09	Färdtjänst	453725	Färdtjänst	386456	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	452371	Färdtjänst Vinter	386488	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	451961	Färdtjänst Vinter	386491	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	447399	Färdtjänst Vinter	386492	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453759	Färdtjänst flerår vinter	386495	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453759	Färdtjänst Vinter	386496	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	450440	Färdtjänst Vinter	386497	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	447466	Färdtjänst Vinter	386498	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	450818	Färdtjänst Vinter	386500	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453044	Färdtjänst Vinter	386501	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453608	Färdtjänst sär.förmån	386342	Avslag
2024-09-10	Färdtjänst	449535	Färdtjänst Vinter	386487	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453719	Färdtjänst	386424	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453760	Färdtjänst flerår vinter	386502	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453760	Färdtjänst Vinter	386503	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453760	Färdtjänst sommar	386504	Avslag
2024-09-10	Färdtjänst	449365	Färdtjänst Vinter	386505	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453724	Färdtjänst	386445	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453731	Färdtjänst	386457	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453761	Färdtjänst	386507	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453736	Färdtjänst	386471	Bifall
2024-09-10	Färdtjänst	453733	Färdtjänst	386472	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453710	Färdtjänst	386486	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	447992	Färdtjänst Vinter	386512	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	451179	Färdtjänst Vinter	386513	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	449611	Färdtjänst Vinter	386514	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	451082	Färdtjänst Vinter	386516	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453567	Färdtjänst Vinter	386517	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453582	Färdtjänst Vinter	386518	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	450477	Färdtjänst Vinter	386519	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453662	Färdtjänst	386522	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453750	Färdtjänst	386489	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453753	Färdtjänst	386490	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	447980	Färdtjänst sär.förmån	386521	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453771	Färdtjänst flerår vinter	386525	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453771	Färdtjänst Vinter	386527	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453740	Färdtjänst	386526	Bifall
2024-09-11	Färdtjänst	453741	Färdtjänst	386531	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	450603	Färdtjänst Vinter	386533	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	452193	Färdtjänst Vinter	386534	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	453776	Färdtjänst	386537	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	452977	Färdtjänst	385593	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	453165	Färdtjänst	385828	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	453746	Färdtjänst	386481	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	446121	Färdtjänst Vinter	386543	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	453780	Färdtjänst	386539	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	450320	Färdtjänst Vinter	386400	Bifall
2024-09-12	Färdtjänst	453748	Färdtjänst	386529	Bifall
2024-09-13	Färdtjänst	453765	Färdtjänst	386530	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	452424	Färdtjänst Vinter	386556	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	451560	Färdtjänst Vinter	386557	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	450276	Färdtjänst Vinter	386558	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	451351	Färdtjänst Vinter	386559	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	453718	Färdtjänst sär.förmån	386538	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	453670	Färdtjänst	386475	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	453769	Färdtjänst	386546	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	453770	Färdtjänst	386547	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	453707	Färdtjänst	386406	Bifall

2024-09-16	Färdtjänst	451152	Färdtjänst Vinter	386565	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	451500	Färdtjänst Vinter	386566	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	450581	Färdtjänst Vinter	386568	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	451908	Färdtjänst Vinter	386570	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	450250	Färdtjänst Vinter	386571	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	453777	Färdtjänst	386550	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	450501	Färdtjänst Vinter	386572	Bifall
2024-09-16	Färdtjänst	448976	Färdtjänst Vinter	386573	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	449527	Färdtjänst Vinter	386576	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	452149	Färdtjänst Vinter	386577	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	453083	Färdtjänst	385703	Återtagen ansökan
2024-09-17	Färdtjänst	453630	Färdtjänst	386339	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	453766	Färdtjänst flerår vinter	386545	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	453766	Färdtjänst Vinter	386578	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	450279	Färdtjänst Vinter	386581	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	453747	Färdtjänst	386482	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	446103	Färdtjänst Vinter	386582	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	451280	Färdtjänst Vinter	386583	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	450320	Färdtjänst Vinter	386585	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	453739	Färdtjänst	386564	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	453703	Färdtjänst	386402	Bifall
2024-09-17	Färdtjänst	453755	Färdtjänst	386485	Bifall
2024-09-18	Färdtjänst	453801	Färdtjänst	386591	Bifall
2024-09-18	Färdtjänst	453677	Färdtjänst sär.förmån	386398	Avslag
2024-09-18	Färdtjänst	453792	Färdtjänst	386562	Bifall
2024-09-18	Färdtjänst	453796	Färdtjänst	386575	Bifall
2024-09-19	Färdtjänst	451992	Färdtjänst Vinter	386598	Bifall
2024-09-19	Färdtjänst	453788	Färdtjänst	386553	Bifall
2024-09-19	Färdtjänst	453795	Färdtjänst	386586	Bifall
2024-09-20	Färdtjänst	453779	Färdtjänst	386541	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	452150	Färdtjänst Vinter	386614	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453784	Färdtjänst	386548	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	452320	Färdtjänst Vinter	386616	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	452265	Färdtjänst Vinter	386617	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453785	Färdtjänst	386549	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453790	Färdtjänst	386560	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453797	Färdtjänst	386563	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453810	Färdtjänst	386595	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453816	Färdtjänst	386603	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453674	Färdtjänst	386370	Avslag
2024-09-23	Färdtjänst	453815	Färdtjänst	386601	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453608	Färdtjänst Vinter	386606	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453826	Färdtjänst	386619	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	449665	Färdtjänst Vinter	386625	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453818	Färdtjänst	386624	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	453781	Färdtjänst	386540	Bifall
2024-09-23	Färdtjänst	451198	Färdtjänst sär.förmån	386569	Bifall
2024-09-24	Färdtjänst	453830	Färdtjänst	386623	Bifall
2024-09-24	Färdtjänst	453626	Färdtjänst sär.förmån	386609	Bifall
2024-09-25	Färdtjänst	453730	Färdtjänst	386480	Bifall
2024-09-25	Färdtjänst	453821	Färdtjänst	386607	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453636	Färdtjänst sär.förmån	386651	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453836	Färdtjänst	386635	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453658	Färdtjänst	386356	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453731	Färdtjänst ledsagare	386508	Avslag
2024-09-26	Färdtjänst	453802	Färdtjänst	386580	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453210	Färdtjänst	385842	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453706	Färdtjänst flerår vinter	386405	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453706	Färdtjänst Vinter	386654	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453844	Färdtjänst	386646	Bifall
2024-09-26	Färdtjänst	453824	Färdtjänst	386613	Bifall

2024-09-26	Färdtjänst	453814	Färdtjänst	386600	Bifall
2024-09-27	Färdtjänst	453843	Färdtjänst	386642	Bifall
2024-09-27	Färdtjänst	453800	Färdtjänst	386636	Bifall
2024-09-27	Färdtjänst	453832	Färdtjänst	386629	Bifall
2024-09-27	Färdtjänst	453845	Färdtjänst	386645	Bifall
2024-09-27	Färdtjänst	453831	Färdtjänst	386627	Bifall
2024-09-30	Färdtjänst	453348	Färdtjänst	386014	Bifall
2024-09-30	Färdtjänst	453769	Färdtjänst sär.förmån	386668	Bifall
2024-09-30	Färdtjänst	453853	Färdtjänst	386658	Bifall
2024-09-30	Färdtjänst	444438	Färdtjänst sär.förmån	386644	Bifall
2024-09-30	Färdtjänst	453833	Färdtjänst	386637	Bifall
2024-09-30	Färdtjänst	453857	Färdtjänst	386660	Bifall
2024-10-01	Färdtjänst	453732	Färdtjänst	386458	Bifall
2024-10-01	Färdtjänst	450811	Färdtjänst sär.förmån	386680	Bifall
2024-10-01	Färdtjänst	453799	Färdtjänst	386590	Bifall
2024-10-01	Färdtjänst	453839	Färdtjänst	386631	Bifall
2024-09-03	Parkeringstillstånd	453653	PRH Förare	386379	Bifall
2024-09-03	Parkeringstillstånd	453698	PRH Förare	386401	Bifall
2024-09-03	Parkeringstillstånd	453481	PRH Förare	386159	Bifall
2024-09-04	Parkeringstillstånd	450800	PRH Vinter Förare	386430	Bifall
2024-09-09	Parkeringstillstånd	447182	PRH Vinter Förare	386463	Bifall
2024-09-10	Parkeringstillstånd	453689	PRH Förare	386386	Bifall
2024-09-11	Parkeringstillstånd	452990	PRH Förare	385602	Bifall
2024-09-11	Parkeringstillstånd	453699	PRH Förare	386478	Bifall
2024-09-12	Parkeringstillstånd	453711	PRH Förare	386410	Bifall
2024-09-12	Parkeringstillstånd	453588	PRH Förare	386277	Avslag
2024-09-12	Parkeringstillstånd	453768	PRH Förare	386524	Bifall
2024-09-16	Parkeringstillstånd	453715	PRH Förare	386535	Bifall
2024-09-17	Parkeringstillstånd	453648	PRH Passagerare	386520	Bifall
2024-09-17	Parkeringstillstånd	453646	PRH flerår vinter fö	386341	Bifall
2024-09-17	Parkeringstillstånd	453646	PRH Vinter Förare	386584	Bifall
2024-09-17	Parkeringstillstånd	453531	PRH Passagerare	386215	Bifall
2024-09-17	Parkeringstillstånd	453804	PRH Passagerare	386588	Bifall
2024-09-18	Parkeringstillstånd	453807	PRH Passagerare	386597	Bifall
2024-09-23	Parkeringstillstånd	453789	PRH Förare	386554	Bifall
2024-09-26	Parkeringstillstånd	453786	PRH Förare	386610	Bifall
2024-09-26	Parkeringstillstånd	453633	PRH Passagerare	386626	Bifall
2024-09-27	Parkeringstillstånd	453828	PRH Förare	386622	Bifall
2024-09-27	Parkeringstillstånd	453745	PRH Förare	386477	Bifall
2024-09-27	Parkeringstillstånd	453854	PRH Förare	386659	Bifall
2024-09-30	Parkeringstillstånd	453852	PRH Förare	386653	Bifall
2024-09-30	Parkeringstillstånd	453805	PRH Förare	386643	Bifall
2024-09-30	Parkeringstillstånd	453834	PRH Förare	386632	Avslag
2024-10-01	Parkeringstillstånd	453838	PRH Passagerare	386634	Bifall
2024-09-04	Riksfärdtjänst Tillstånd	453635	Enstaka Riksfärdtjänst	386325	Avslag
2024-09-05	Riksfärdtjänst Tillstånd	453708	Enstaka Riksfärdtjänst	386412	Bifall
2024-09-06	Riksfärdtjänst Tillstånd	453734	Enstaka Riksfärdtjänst	386459	Bifall
2024-09-09	Riksfärdtjänst Tillstånd	453722	Enstaka Riksfärdtjänst	386443	Bifall
2024-09-10	Riksfärdtjänst Tillstånd	453666	Enstaka Riksfärdtjänst	386364	Avslag
2024-09-12	Riksfärdtjänst Tillstånd	453772	Enstaka Riksfärdtjänst	386532	Bifall
2024-09-17	Riksfärdtjänst Tillstånd	453783	Enstaka Riksfärdtjänst	386544	Bifall
2024-09-19	Riksfärdtjänst Tillstånd	453681	Generell Riksfärdtjänst	386378	Avslag
2024-09-26	Riksfärdtjänst Tillstånd	453809	Generell Riksfärdtjänst	386611	Bifall
2024-09-27	Riksfärdtjänst Tillstånd	453848	Enstaka Riksfärdtjänst	386649	Bifall
2024-09-30	Riksfärdtjänst Tillstånd	453722	Enstaka Riksfärdtjänst	386470	Avslag



Delegationsbeslut

Umeå kommun 2024-08-01

Diariennr: TN-2024/00514

Beslutsfattare: Christina Bernhardsson, tekniska nämndens ordförande

Med stöd av p. 56 tekniska nämndens delegationsordning (TN:s beslut § 3 2021-01-28, version 1.1, rev. 2022-04-28) meddelas följande beslut:

Ärende: Vasaskolan – ökade investeringsmedel för ny och ombyggnad av gymnasieskola i centrala Umeå, projekt nr 800 705.

Umeå kommun har beslutat att ytterligare 1 000 platser ska tillskapas inom gymnasieskolan för att möta behovet av fler platser. Platserna fördelas mellan flera skolor. På Maja Beskow har 100 platser inom restaurangprogrammet tillkommit och på Dragonskolan har klassrum och övriga lokaler byggts ut och om för att från hösten 2024 erbjuda ytterligare 225 platser. De resterande 675 platserna ska tillskapas vid Vasaskolan.

Arbetet med fler gymnasieplatser inleddes 2021. Sedan dess har ett antal faktorer väsentligt förändrats. Främst behoven av ökad anpassning för trygghet och säkerhet samt kraftigt ökade byggkostnader, som speglas i ett ökat byggkostnadsindex. Därutöver har den hänsyn som behövs ta till kulturmiljön påverkat projektet mer än förväntat och därmed också kostnaderna, mer än vad som ursprungligen bedömdes. Den befintliga skolbyggnaden behöver också renoveras vilket konstaterats genomförs mest effektivt i samband med ombyggnationerna av byggnaden. För att detta inte ska dränera tekniska nämndens redan ansträngda underhållsbudget föreslås att medel avsätts även för detta behov.

En trygg och säker skolmiljö är idag perspektiv som tyvärr måste få mycket större uppmärksamhet och som kräver nya lösningar. I Vasaskolans fall har det påverkat dispositionen av fastigheten och en samlad entré till skolan har skapats. Det har i sin tur påverkat behovet av anpassning av Vasaskolan och viss omDispositionering av funktioner i skolan. Detta så att en god vuxennärvaro och en trygg miljö kan skapas för eleverna.

Umeå kommun

Postadress: 901 84 Umeå

Besöksadress: Skolgatan 31A

Telefon: 090-16 10 00 (växel)

Webbplats: www.umea.se/kommun

Ursprunglig budget som avsattes var 235 mnkr. Byggindex fram till planerad byggstart har ökat med 26,3%, vilket innebär en kostnadsökning med 61,8 mnkr. Därutöver tillkommer indexökningar under byggtiden vilket bedömts till 5% och ytterligare 14,8 mnkr.

Övriga kostnadsökningar motiveras av att entréerna samlas till en gemensam entré till skolan vilket också krävt anpassning av den befintliga skolbyggnaden, byggnadernas utformning som två slanka flyglar och en relativt kostsam renovering och ombyggnad av gamla rosa gymnastiken till matsal. Även hänsyn till kulturmiljön där bl a entrépartiets 90-talstillägg byts ut för att skapa en arkitektoniskt tilltalande helhet samt en mer ambitiös utformning av utemiljön än en traditionell skolgård utifrån skolans placering i centrala staden påverkar också kostnaderna.

Samlade entréer, ombyggnader och glasgångar som sammanbinder byggnaderna har ökat kostnaderna med 21 mnkr. Hänsyn till kulturmiljön bedöms ha ökat kostnaderna med 18 mnkr och utemiljön 5 mnkr. För underhållet av den befintliga skolbyggnaden bedöms behovet uppgå till 25 mnkr. Sammanlagt bedöms dessa kostnadsökningar uppgå till 69 mnkr.

Ett arbete har genomförts för att sänka kostnaderna och ett antal justeringar har skett men om de krav som ställts i projektet - att vara en attraktiv, trygg och säker skolmiljö i harmoni med stadens kulturmiljö ska uppfyllas är bedömningen att ytterligare medel måste avsättas. Dagens skolmiljöer ska uppfylla högt ställda krav avseende goda, moderna utbildningsmöjligheter, hög säkerhet, ha en mycket god tillgänglighet, ge alla elever goda förutsättningar att lyckas med sin utbildning och bidra till ett jämställt samhälle. Lokalerna måste också vara attraktiva så de bidrar till att eleverna vill välja skolan. Sammantaget innebär kraven att möjligheterna att genomföra besparingar har begränsningar.

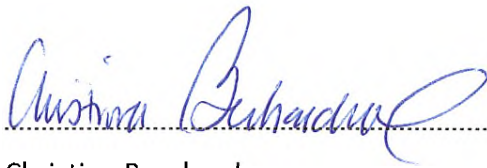
Beslutet påverkar inte den planerade idrottshallen, den budgeten är fortsatt avsatt för det ändamålet.

Projektet planeras upphandlas under hösten 2024 och entreprenadstart är planerad till mars 2025.

Beslut:

- att föreslå kommunstyrelsens näringslivs-och arbetsutskott att besluta att tillskjuta 76,6 mnkr för att finansiera projektet med anledning av de ökade byggkostnaderna från kommunstyrelsens tillgängliga medel för kostnadsökningar investeringar 2024 (100 mnkr).
- att föreslå kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att utöka projektets avsatta budgetmedel med 69 mnkr med anledning av ökade krav för säkerhet och trygghet (21 mnkr), hänsyn till kulturmiljön (18 mnkr) samt medel till underhåll av befintlig skolbyggnad (25 mnkr) samt utemiljö (5 mnkr).

Tekniska nämnden, Umeå kommun



Christina Bernhardsson

Ordförande, tekniska nämnden

Sändlista:



2024-10-04 Dnr: TN-2024/00003

Tekniska nämnden

Delegationsanmälan för september månad 2024 avseende byggprojektledarnas, fastighetsförvaltarnas, teknisk direktörens m.fl. delegationsbeslut enligt fastställd delegationsordning för tekniska nämnden, TN-2021-01-28, rev. 2022-04-28 (version 1)

Bilagor:

Delegationsbeslut om antagande av konsulter, entreprenörer och leverantörer för underhålls och investeringsobjekt inom bygg- och fastighetstekniks verksamhetsområde.

Anna Bugaeva

Handläggare

Umeå kommun

Postadress: 901 84 UMEÅ

Besöksadress: Skolgatan 31 A

Telefon: 090-16 10 00

Webbplats: www.umea.se

Fastighet

Handläggare: Anna Bugaeva

Telefon: 090-16 23 49

Mejladress: anna.bugaeva@umea.se

Bilaga 1

Delegationsanmälan till tekniska nämnden

Anmälan avser antagna delegationsbeslut om antagande av konsulter, entreprenörer och leverantörer för underhålls- och investeringsobjekt inom bygg- och fastighetstekniks verksamhetsområde.

Ärende:	Datum och tid för uppdrag:	Konsult/entreprenör/leverantör:	Beskrivning:
Stigbygeln 1 - Ombyggnad av brandstations administrativa ytor och inhägnad, projekt nr 319265	2023-08-10 Start: augusti 2023 Färdigställande: 2023-11-01	Heda Security AB Peab Sverige AB	Installation av stängsel och grindar Byggarbete, ABT 06 Lars Dahln Handläggare Dnr: TN-2024/00614
Läroverket 1 - Renovering av aula vid Maja Beskowskola, projekt nr 800708.	2023-11-22 Start: november 2023 Färdigställande: 2024-02-16	Contractor Bygg i Umeå AB	Rivningsarbete, AB 04 Lars Dahln Handläggare Dnr: TN-2024/00236
Sandlådan 1 - Nybyggnad av gruppboende, projekt nr 801567	2024-04-11 Start 2024-05-06 Färdigställande: 2025-08-30	OF Bygg AB	Byggarbete, AB 04 Lars Dahln Handläggare Dnr: TN-2024/00160
Läroverket 1 - Renovering av aula vid Maja Beskowskola, projekt nr 800708.	2024-04-29 Start: 2024-04-29 Färdigställande: 2024-11-15	Contractor Bygg i Umeå AB	Renoveringsarbete, AB 04 Lars Dahln Handläggare Dnr: TN-2024/00236
Stadsliden 3:28 - Renovering av forsk. Tallkotten, proj. nr 319306	2024-06-28 Start v. 31/2024 Färdigställande: v. 32/2024	Contractor Bygg i Umeå AB	Byggarbete: tilläggsisolering sockel Emma Berggren Handläggare Dnr: TN-2022/00287
Spelorren 23 - Byte av yttertak, By 01 ovan kök, projekt nr 312063	2024-08-21 Start: v. 35-36/2024 Färdigställande:	Berga Tak Västerbotten AB	Takarbete Roger Marklund Handläggare Dnr: TN-2024/00615

	Hösten 2024 dock senast 2024-10-31		
Kruthornet 2 – Byte av tak och fönster, projekt nr 312044	2024-08-21 Start: v. 37/2024 Färdigställande: Hösten 2024 dock senast 2024-11-15	Berga Tak Västerbotten AB	Takarbete m.m. Roger Marklund Handläggare Dnr: TN-2024/00616
Grantorp 7 – Renovering av köket på Sofiehemsskolan, projekt nr 318335 och 311747	2024-09-18 Start för uppdraget: 2024-09-04	Tyréns Sverige AB	Besiktningstjänster Handläggare Emma Berggren Dnr: TN-2023/00603 och TN-2022/00386

Umeå kommun

Protokollsutdrag

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-09-10

§ 269

Diariennr: KS-2024/00711

Teknisk ramjustering - Licenser

Beslut

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar

att bevilja en teknisk ramjustering 2025 om 2 700 tkr från för- och grundskolenämnden, 650 tkr från gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och 170 tkr från kulturnämnden till tekniska nämnden avseende licenskostnader.

Ärendebeskrivning

Innan borttagande av interna affärer låg kostnaden för licenser för Microsoft utfördelade på nämnderna vilket det fortsatt att göra för för- och grundskolenämnden, gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden samt kulturnämnden medan övriga nämnders licenskostnader förts över till tekniska nämnden.

Det finns fortsatt ett behov av inköp av licenser från Microsoft, samt stora kommande kostnadsökningar och behov av stärkt säkerhet. Ansvaret för tillhandahållande av licenser ingår i tekniska nämndens (DoIT) uppdrag och för att bättre kunna samordna samt tillhandahålla en hög säkerhet för hela Umeå Kommun föreslås att totalt 3,52 mnkr ramjusteras till tekniska nämnden utifrån följande fördelning; från FGN 2,7 mnkr, GVN 0,65 mnkr och KN 0,17 mnkr.

Nämnderna är överens om föreslagen ramjustering som utgår från den budget som finns för Microsoft licenser i respektive nämnd 2024.

Dessa budgetbelopp har räknats upp med 1,5% utifrån ett prognosticerat KPIF för år 2025.

Nämnd mnkr	Budget 2024	Uppräkning 1,5%	Förslag ramjustering
---------------	-------------	--------------------	-------------------------

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Umeå kommun**Protokollsutdrag**

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-09-10

			2025
FGN	2,66	0,04	2,70
GVN	0,64	0,01	0,65
Kulturnämnd	0,17	0,00	0,17
Slutsumma:	3,47	0,05	3,52

Beslutsunderlag

För- och grundskolenämndens protokoll

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens protokoll

Kulturnämndens protokoll

Tekniska nämndens protokoll

Beredningsansvariga

Anette Sjödin, controller

Beslutet ska skickas till

För- och grundskolenämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Kulturnämnden

Tekniska nämnden

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

§ 152

Diariennr: KS-2023/00368

Allmänna lokala ordningsföreskrifter Umeå kommun

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun med
beslutsdatum 2024-09-30 § 152

att de allmänna lokala ordningsföreskrifterna träder i kraft den 1 januari
2025

att de tidigare allmänna lokala ordningsföreskrifterna (2008-02-25, § 38)
upphör att gälla den 1 januari 2025 under förutsättning att de nya
föreskrifterna har vunnit laga kraft.

Reservation

Anders Ågren (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna
yrkanden.

Ärendebeskrivning

Grundläggande bestämmelser om allmän ordning och säkerhet på
offentlig plats finns i 3 kap ordningslagen (1993:1617). Umeå kommuns
allmänna lokala ordningsföreskrifter innehåller ytterligare bestämmelser
om hur den allmänna ordningen skall upprätthållas. Syftet med
ordningsföreskrifterna är att tillgodose medborgarnas krav på ordning,
trygghet och tillgänglighet och att möjliggöra ett samhälle där alla
medborgare ges förutsättningar att vara delaktiga.

Nu gällande ordningsföreskrifter är från 2008. Några bestämmelser har
reviderats vad gäller formuleringar och några bestämmelser har lagts till
för att kunna möta dagens krav på ordning och reda på offentliga platser.

Kommunfullmäktige har vid två tillfällen under 2023 beslutat om revideringar som har upphävts av Länsstyrelsen. Efter ytterligare anpassningar och revideringar föreslås nu att bifogade allmänna lokala ordningsföreskrifter fastställs.

En av de anpassningar som har gjorts är att ändra i föreskriften om användning av luftvapen m.m. så att bestämmelsen, utöver vad som anges i 3 kap. 6 § ordningslagen, enbart gäller på offentlig plats inom tätbebyggt område inom Umeå kommun. I bestämmelsen hänvisas till en bilaga med kartbilder på Umeå kommuns tätbebyggda områden. Ytorna i dessa kartbilder är baserade på underlag från SCB men har dessutom justerats för att i huvudsak enbart täcka de centrala delarna av de tätbebyggda områdena. Detta med avsikt att inte göra någon obefogad inskränkning. Vidare har bestämmelserna om förtäring av alkohol, badförbud, och kopplingstvång för hundar reviderats för att vara i överensstämmelse med ordningslagen.

För att skapa ökad tydlighet föreslås, till skillnad från Tekniska nämndens beslutsförslag, ett ikraftträdandedatum för föreskrifterna. I övrigt är nu aktuellt beslutsförslag i överensstämmelse med Tekniska nämndens förslag.

Beslutsunderlag

Tekniska nämndens protokoll 2024-03-21, § 25 dnr TN-2022/00630
Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun

Beredningsansvarig

Maria Törnblom

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Hans Lindberg (S) – Bifall till tjänsteskrivelsens förslag.

Anders Ågren (M) - De allmänna lokala ordningsföreskrifterna kompletteras med följande bestämmelser:

att tiggeri förbjuds på offentlig plats inom centrumfyrkanten i Umeå.

att krav på polistillstånd införs för pengainsamling på allmän plats.

Propositionsordning som godkänns

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

Bifall till tjänsteskrivelsens förslag *mot* Anders Ågrens förslag.
Ordföranden finner att utskottet bifaller tjänsteskrivelsens förslag.

Reservation

Anders Ågren (M) och Lena Andersson (M) reserverar sig till förmån för egna yrkanden.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Yrkanden

Janet Ågren (S) och **Nils Seye Larsen (MP)** – Bifall till näringslivs- och arbetsutskottets förslag.

Anders Ågren (M) med instämmande av **Lars Forsgren (SD)** - De allmänna lokala ordningsföreskrifterna kompletteras med följande bestämmelser:
att tiggeri förbjuds på offentlig plats inom centrumfyrkanten i Umeå.
att krav på polistillstånd införs för pengainsamling på allmän plats.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till näringslivs- och arbetsutskottets förslag *mot* Anders Ågrens m.fl. förslag. Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutar att bifalla näringslivs- och arbetsutskottets förslag.

Reservation

Anders Ågren (M), Lena Andersson (M), Elmer Eriksson (M) och Lars Forsgren (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna yrkanden.

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig: Christina Bernhardsson, Anders Ågren, Lars Forsgren, Patrik Brännberg, Anders Norqvist, Nils Seye Larsen och Gudrun Nordborg.

Yrkanden

Christina Bernhardsson (S), **Patrik Brännberg (AP)**, **Anders Norqvist (L)**, **Nils Seye Larsen (MP)** och **Gudrun Nordborg (V)** – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

Anders Ågren (M) med instämmande av **Lars Forsgren (SD)** – Tillägg: De allmänna lokala ordningsföreskrifterna kompletteras med följande bestämmelser;
att tiggeri förbjuds på offentlig plats inom centrumfyrkanten i Umeå.
att krav på polistillstånd införs för pengainsamling på allmän plats.

Christina Bernhardsson (S), Patrik Brännberg (AP), Nils Seye Larsen (MP) och **Gudrun Nordborg (V)** – Avslag till Anders Ågrens m.fl. tilläggsförslag.

Propositionsordning som godkänns

Bifall mot avslag till kommunstyrelsens förslag. Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

Avslag mot bifall till Anders Ågrens (M) med fleras tilläggsförslag.
Ordföranden finner att kommunfullmäktige avslår tilläggen.

Reservation

Anders Ågren (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna yrkanden.

Beslutet ska skickas till

vasterbotten@lansstyrelsen.se. Ange: Umeå kommuns beslut om antagande av lokala ordningsföreskrifter.

Tekniska nämnden

Maria Törnblom



Allmänna lokala ordningsföreskrifter Umeå kommun

Dokumenttyp: Föreskrifter	Gäller från: 2025-01-01
Dokumentansvarig: Tekniska nämnden/Teknik- och fastighetsförvaltningen	Beslutsdatum: 2024-09-30, § 152
Beslutad av: Kommunfullmäktige	DNR: KS-2023/00368

Meddelande av Umeå kommun med stöd av 1 § förordningen (1993:1632) med bemyndigande för kommunen och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617).

Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde

§ 1

Grundläggande bestämmelser om allmän ordning och säkerhet på offentlig plats finns i 3 kap ordningslagen (1993:1617).

Dessa lokala ordningsföreskrifter innehåller ytterligare bestämmelser om hur den allmänna ordningen i Umeå kommun skall upprätthållas.

Syftet med kommunens ordningsföreskrifter är att tillgodose medborganas krav på ordning, trygghet och tillgänglighet och att möjliggöra ett samhälle där alla medborgare ges förutsättningar att vara delaktiga.

Bestämmelserna i 20-21 §§ har till syfte att hindra att människors hälsa eller egendom skadas till följd av användningen av pyrotekniska varor.

§ 2

Föreskrifterna är tillämpliga på alla platser inom kommunen som är offentlig plats enligt 1 kap 2 § första stycket 1-4 ordningslagen om inte annat anges. Bestämmelserna i 20-21 §§ är även tillämpliga på andra än offentliga platser inom kommunen.

För områden som kommunen har upplåtit till torghandel gäller också kommunens föreskrifter om torghandel.

§ 3

Vid tillämpningen av 3 kap. ordningslagen och dessa föreskrifter skall, med stöd av 1 kap. 2 § andra stycket ordningslagen, följande områden jämföras med offentlig plats:

- Kommunens allmänna idrottsplatser (se bilaga 1A)
- Kommunens allmänna motions- och skidspår samt skidbackar (se bilaga 1B och 1C)
- Kommunens allmänna badplatser (se bilaga 2)
- Kommunens begravningsplatser (se bilaga 4)
- Kommunens allmänna lekparkar (se bilaga 5)
- Resecentrum och färjelägen (se bilaga 3)
- Bölesholmarna
- Camping och bad i Nydalaområdet (se bilaga 8A)
- Kvarnlunden

Vidare ska områdena angivna i bilaga 7 jämföras med offentlig plats vid tillämpningen av § 12.

§ 4

Innan polismyndigheten fattar beslut om tillstånd enligt 7-9 §§, 10 § första stycket, 11 §, 14 §, 20 §, 22-23 §§ och 25 § bör kommunen ges tillfälle att yttra sig.

Lastning av varor m.m.

§ 5

Vid lastning, forsling, lossning och annan hantering skall den som är ansvarig för åtgärden göra vad som behövs för att undvika att allmänheten utsätts för tillfälliga olägenheter genom damm, spill, dålig lukt eller onödigt hinder.

Avlastning och uppläggning av gods får inte ske så att brandposter, brandsläckningsutrustningar, räddningsvägar, angreppsvägar, uppställningsplatser samt utrymningsvägar blockeras så att räddningstjänstens arbete hindras.

Schaktning, grävning m.m.

§ 6

Den som är ansvarig för upptagande av grus, jord eller sand, tippning av fyllnadsmassor, schaktning, grävning eller annat liknande arbete skall se till att det sker på ett sådant sätt att allmänheten utsätts för minsta möjliga olägenheter.

Störande buller

§ 7

Arbete som orsakar störande buller för personer på offentliga platser, t.ex. stenkrossning, pålning och nitning, får inte ske utan polismyndighetens tillstånd.

Containrar

§ 8

Ägaren eller nyttjanderättsinnehavaren till en container, som skall ställas upp på offentlig plats, är skyldig att tydligt märka containern med ägarens eller nyttjanderättsinnehavarens namn, adress och telefonnummer. För att ställa upp container krävs polismyndighetens tillstånd.

Banderoller

§9

Tillstånd krävs av polismyndigheten för att sätta upp banderoller över gatuutrymmet Kungsgatan inom det område som i väster avgränsas av Västra Esplanaden och i öster av Östra Kyrkogatan, om banderollerna vetter mot offentlig plats.

Affischering

§ 10

Affischer, annonser eller liknande anslag får inte utan tillstånd av polismyndigheten sättas upp på sådana elskåp, husväggar, sopkärl, staket, stolpar eller liknande som vetter mot offentlig plats.

Tillstånd behövs inte för att sätta upp anslag på tavlor, pelare, eller andra liknande anordningar som är avsedda för detta ändamål. Inte heller krävs tillstånd för näringsidkare att sätta upp annonser och andra tillkännagivanden som avser näringsidkarens rörelse på byggnad där rörelsen finns.

Användning av högtalare

§ 11

Information, musik, reklam, propaganda eller andra budskap som riktar sig till personer på offentliga platser, får inte ske genom högtalare eller liknande utan tillstånd av polismyndigheten.

Förtäring av alkohol

§ 12

Spritdrycker, vin, starköl/starkcider, öl/cider, andra jästa alkoholhaltiga drycker och alkoholhaltiga preparat som omfattas av alkohollagen (2010:1622) samtliga med en alkoholhalt överstigande 3,5 volymprocent får inte förtäras inom nedan angivna områden om inte tillstånd till servering föreligger (angivna områden återfinns i bilaga 7).

- Offentliga platser inom centrumfyrkanten*.
- Strandpromenaden med angränsande grönområden från Tvärån till Tegsbrons norra fäste.
- Strandpromenaden med angränsande grönområden från Kyrkbron till Öbackaparken.
- Broparken, Döbelns park, Sparken, Tjärhovsparken, Varvsparken och Öbackaparken.
- Bölesholmarna, Godsbangården, Ålidhems Centrums utomhusmiljöer med avgränsning mot borte fotbollsplan och utomhusmiljöer kring Ersboda Folkets Hus.
- Nydalaområdet med friluftsbad, sportområde och angränsande parkeringsytor.
- Utomhusmiljön kring Norrlands universitetssjukhus, inklusive intilliggande parkering mot Region Västerbottens huvudkontor (tidigare kallat Landstingshuset).
- Gammlia Arenors parkeringsyta, parkeringsytan vid ishallen på Teg, Noliaområdets parkeringsytor med avgränsning mot Ytterhiskevägen (Väg 507).
- I och i anslutning till resecentra för tåg (t.ex. Umeå central, Umeå östra, Hörnefors)
- I och i anslutning till resecentrum för flyg (t.ex. Umeå flygplats)
- I och i anslutning till resecentrum för båt, färja (t.ex. färjeterminalen Holmsund)
- Himmelska fridens torg, Storsjöparken och ett grönområde öster om Storsjöskolan i Holmsund.
- Det område i Sävar som i norr och söder avgränsas av Generalsvägen och E4, innefattande grönområden på båda sidor om Sävarån samt området mot Drottningvägen. Ett område öster om korsningen Generalsvägen- Majorsvägen. Förbudet gäller också området väster om Sävarån och norr om Generalsvägen som i övrigt begränsas av Åkervägen-Lärkstigen-Blomstervägen samt grönytan nordöst om korsningen Generalsvägen-Kyrkvägen.
- De grönområden i Hörnefors som i norr avgränsas av Långedsvägen, i väster av Bruksgatan och i öster av Hörneån. I söder innefattas idrottsplatsen Nordahlsvallen samt kyrkans utomhusmiljö.

(*Centrumfyrkanten i Umeå, det vill säga det område som i norr och söder avgränsas av Järnvägsallén och Ume älv, i väster och öster av Västra Esplanaden och Östra Kyrkogatan).

Ambulerande försäljning

§ 13

Ambulerande försäljning får inte i något fall äga rum på de platser inom kommunen, som enligt 2 § andra stycket är upplåtna för torghandel, under den tid som torghandel pågår. Försäljningsvagn får inte placeras i direkt närhet av upplåten yta.

Vid renhållning och snöröjning är ambulerande försäljningsvagnar skyldiga att göra plats för väghållningsfordon. Ambulerande försäljningsvagn är även skyldig att, utan dröjsmål, flytta sig på anvisning av tjänsteman från polisen eller Umeå kommun.

Med ambulerande försäljning avses all gatuförsäljning, även om den tar offentlig plats i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och därför inte kräver tillstånd enligt 3 kap 1 § ordningslagen.

Uteserveringar

§ 14

Uteserveringar kan anordnas efter vederbörligt tillstånd av polismyndigheten. Upplåten yta skall i förekommande fall ha nära anknytning till restaurang/serveringslokal. Om det finns särskilda skäl kan annan lokalisering prövas av tillståndsgivaren. Anordnaren av uteservering har vid utformningen av densamma att beakta Umeå kommuns riktlinjer för uteserveringar samt kraven på tillgänglighet och säkerhet. I vissa fall kan bygglov krävas.

Camping

§ 15

Camping får inte ske på följande platser (angivna områden återfinns i bilaga 8A och 8B):

- Vid Nydalabadet samt runt Nydalasjön
- Norrmjöle havsbad
- Bettnessand havsbad

Badförbud

§ 16

Bad är förbjudet från nedan angivna broar i centrala Umeå.

- Gamla bron (cykelbron)
- Kolbäcksbron
- Kyrkbron
- Lundabron
- Tegsbron

Hundar

§ 17

Den som har hand om en hund är skyldig att följa bestämmelserna i 18 och 19 §§. Det som sägs i dessa paragrafer gäller inte för ledare- och assistanshund, för räddningshund eller för polishund i tjänst.

§ 18

Hundar skall hållas kopplade inom följande områden:

- Offentliga platser inom centrumfyrkanten i Umeå (se § 12).
- På allmän badplats och i särskild iordningställda skidbackar, slalombackar, källbackar, skidspår och motionsslingor. (Se bilaga 1A, 1B, 1C och 2)
- Under tiden 1 maj – 15 september i park eller plantering.
- Längs med Strandpromenaden från Lundabron till och med Strömpilsplatsen.
- Bölesholmarna

Hundar får inte vistas på begravningsplatser och lekparker (se bilaga 4 och 5).

§ 19

Föroreningar efter hundar skall plockas upp på badplatser, trottoarer, gång- och cykelvägar, anlagda parker och grönytor, det vill säga ytor där regelbunden gräsklippning, slätter eller skötsel sker.

Om tillsyn över hundar är i övrigt stadgat i bland annat lagen (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter, i jaktlagen och jaktförordningen. Även i förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd sägs att husdjur och andra djur som hålls i fångenskap ska förvaras och skötas så att olägenheter för människors hälsa inte uppkommer.

Fyrverkeri och andra pyrotekniska varor

§ 20

Tillstånd av polismyndigheten krävs för att få använda pyrotekniska varor inom centrumfyrkanten i Umeå (se § 12).

Tillstånd krävs också på fotbollsarenan vid Gammlia och ishallen på Teg.

§ 21

Det är förbjudet att använda pyrotekniska varor närmare än 150 meter från följande platser:

- Norrlands universitetssjukhus NUS
- Vård- och omsorgsboenden i Umeå kommun (se bilaga 6)
- Axlagården Umeå Hospice
- Astridgården gruppboende samt Tegsgården gruppboende
- Seniorhusen Backen, Seniorhusen Berghem samt Umeabygdens sjukhem
- Umåkers travbana, Hippologum Umeå (ridhus) samt Stöcksjö ridhus

Sprängning och skjutning med eldvapen

§ 22

Utöver vad som anges i 3 kap. 6 § ordningslagen krävs tillstånd av polismyndigheten för sprängning och skjutning med eldvapen på offentlig plats inom Umeå kommun. Undantag gäller vid räddningstjänst.

Luftvapen, fjädervapen m.m.

§ 23

Utöver vad som anges i 3 kap. 6 § ordningslagen krävs tillstånd av polismyndigheten för att använda luftvapen, fjädervapen, paintballvapen samt pil- och slangbågar på offentlig plats inom tätbebyggt område inom Umeå kommun (se bilaga 9).

Fordonstrafik, cykelåkning, löpning och promenader

§ 24

Fordonstrafik och cykelåkning får inte ske i anlagda motions- och skidspår (se bilaga 1B). Undantag meddelas via lokal skyltning.

Löpning och promenader får inte ske i preparerade skidspår (se bilaga 1B). Undantag meddelas via lokal skyltning.

Uthyrning av enpersonsfordon

§ 25

Tillstånd krävs av Polismyndigheten för att ianspråkta offentlig plats för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon (sparkcyklar, cyklar, mopeder och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren och om de är försedda med motor eller inte.

Hästar

§ 26

Hästar får inte vistas i anlagda motions- och skidspår, ej heller på begravningsplatser. Hästar får inte heller visats på allmänna badplatser med anslutande vattenområden (se bilagor 1B, 2 och 3).

Golfspel

§ 27

Golfspel är förbjudet i anlagda parker och grönytor, det vill säga ytor där regelbunden gräsklippning, slåtter eller skötsel sker.

Avgift för att använda offentlig plats

§ 28

För användningen av offentlig plats och område som kommunen jämställt med sådan plats har kommunen rätt att ta ut en avgift enligt de grunder som har beslutats av kommunfullmäktige.

Överträdelse av lokal ordningsföreskrift

§ 29

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot dessa föreskrifter* kan dömas till penningböter enligt 3 kap. 22 § andra stycket ordningslagen. (*Straffsanktionerade paragrafer är 5-9 §§, 10 § första stycket, 11-16 §§, 18-27 §§).

I ordningslagen finns också bestämmelser om förelägganden och förverkande.

Bilaga till allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun

Områden som enligt 3 § i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun skall jämföras med offentliga platser.

1 Anläggningar för idrott samt motions- och skidspår

1 A. Anläggningar för idrott

Bodbyn fotboll
Botsmark, fotboll
Bränteplan, Sandvik
Bullmark IP
Campus konstgräs, Umeå
Degernäs fotboll
Degersjö fotboll
Djäkneböle fotboll
Dragonfältet, Umeå
Ekvägen fotboll
Ersboda IP
Ersliden fotboll
Ersmark IP
Flurkmark fotboll
Gammlia fotbollsarena, konstgräs
Grubbevallen fotboll
Gubböle fotboll
Hissjö fotboll
Håkmark fotboll
Hössjö IP
Idrottshuset fotboll, Hörnefors
Kamratvallen, Holmsund
Kassjö fotboll
Klabböle fotboll
Kompisvallen, Holmsund
Kroksjö fotboll
Minerva park, konstgräs, Umeå
Movallen IP, Furunäs
Mariehems arena, konstgräs, Umeå
Nordahlsvallen, Hörnefors
Nydala sportfält, Umeå
Obbola IP
Röbäcks IP
Rödånäs fotboll
Sandviks IP
SCA Arena, Obbola
Skravelsjö fotboll
Stöcke IP
Sävar IP
Sörfors IP

Sörmjöle fotboll
 Tavelsjö fotboll, Klacken
 Tegn IP, Tegstunet
 Täfteå IP
 Umedalens IP
 Vildmannavallen, Umeå
 Yttersjö fotboll
 Ålidhem, konstgräs, Umeå
 Östra Ersboda konstgräs

1 B. Anläggningar för motions- och skidspår

Bodbyn 2,2 km, elljus
 Botsmark 2,5 km, elljus
 Bräntevägen Holmsund 1,8/2,6/4,7 km, elljus
 Bullmark 2,4 km, elljus
 Djäkneböle 2,7 km, elljus
 Ersboda 2,0/3,3/4,5 km, elljus
 Flurkmark 2,0 km, elljus
 Gimonäs 2,2/3,5 km, elljus
 Gimonäs 9,0 km, dagspår
 Gravmark 2,2 km, elljus
 Gubböle 2,2 km, elljus
 Hissjö 2,5 km, elljus
 Hörnefors 1,5/2,5/3,7 km, elljus
 I20 5,0/10,0 km, dagspår
 Innertavle 2,5 km, elljus
 Kasamark 2,5 km, elljus
 Kassjö 3,0 km, elljus
 Klabböle 2,0 km, elljus
 Kroksjö 2,5 km, elljus
 Nydala 1,8/5,0 km, elljus
 Nydala 6,4/10,0 km, dagspår
 Obbola 3,2 km, elljus
 Röbäck 1,3/2,4 km, elljus
 Röbäck 5,3 km, dagspår
 Rödberget 1,9 km, elljus
 Rödåsel 2,5 km, elljus
 Stadsliden 1,9/3,2/3,7/10,0 km, elljus
 Stöcke 2,5 km, elljus
 Sävar 3,3 km, elljus
 Sörfors 2,5 km, elljus
 Sörmjöle 2,4 km, elljus
 Tavelsjö 2,5 km, elljus
 Teg 1,4 km, elljus
 Täfteå 2,5 km, elljus
 Umedalen 2,0 km, elljus
 Överboda 2,2 km, elljus

1 C. Skidbackar

Bräntbergsbacken, Umeå
Bräntebacken, Holmsund
Omberget, Holmsund

2 Anläggningar för bad

Bettnessand, havsbad, Norrmjöle
Brattby
Bredviken havsbad, Obbola
Brännäset havsbad, Sörmjöle
Bullmark
Byviken havsbad, Holmön
Bölesholmarna
Dalesand, Ersmark
Degersjö
Dragonudden, Stöcksjö
Fläse havsbad, Obbola
Fäbosand havsbad, Täfteå
Gäddbäckssund havsbad, Holmön
Hemviken, Ersmark
Hissjö
Holmsjön, Yttertavle
Holmsund simhall
Häggnäs
Hörnefors simhall
IKSU-badet, Umeå
Ivarsboda havsbad
Kassjö
Ljumviken havsbad, Holmsund
Lövösundet, Holmsund
Megrundet havsbad, Hörnefors
Mickelträsk
Navet
Norrmjöle havsbad
Nydalabadet, Umeå
Nyviken havsbad, Obbola
Obbolabadet
Revet havsbad, Holmsund
Rödåsel
Sanabadet, Botsmark
Sand, Tavelstö
Segasjön, Sävar
Simphamn havsbad
Stöcksjö
Sävar simhall
Södervik
Sörfors

Tomtebobadet
Täfteå havsbad
Ume Lagun
Yttersjö
Överboda

3 Resecentrum och färjelägen

Resecentrum för tåg

Hörnefors
Umeå Central
Umeå Östra

Resecentrum för buss

Umeå busstation

Resecentrum för flyg

Umeå flygplats

Resecentrum för båt, färja

Färjeterminalen Holmsund

Färjelägen i kommunen

Norrbyn
Norrbyskär
Norrfjärden
Byviken på Holmön

Områden som enligt 18 § i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun skall vara fria från hundar. Områdena är dessutom jämställda med offentlig plats enligt 3 § i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun.

4 Begravningsplatser

Backens kyrkogård
Botsmark kyrkogård, 2 st
Brukskyrkogården
Holmsund kyrkogård
Holmön kyrkogård
Hörnefors kyrkogård
Norra kyrkogården, Umeå
Obbola kyrkogård
Röbäcks kyrkogård
Sävar kyrkogård
Tavelsjö kyrkogård
Västra kyrkogården, Umeå

5 Lekparker

Backen

Tingsparken

Berghem

Axtorpsparken
Berghemsparken
Bärparken
Olofsdalsparken

Böle

Blockparken
Torpardungen

Böleäng

Böleängsparken

Carlshem

Carlshemsparken
Carlshöjdsparken
Kopparparken

Centrum

Cykelgaraget
Renmarkstorget
Rådhusplanaden

Ersforsen

Ersforsparken

Ersliden

Måndagsparken
Onsdagsparken
Torsdagsparken

Ersmark

Söndagsparken

Gimonäs

Gimoparken

Grisbacka

Fågelsångsparken

Grisbackaparken

Hartvigsparken

Kungsgårdsparken

Grubbe

Gabrieljansparken

Mosippans park

Haga

Västra Hagaparken

Östra Hagaparken

Holmsund

Djupviksparken

Himmelska fridens torg

Lövöparken

Minkdungen

Sahlinsparken

Spelmansparken

Storsjöparken

Sundsparken

Södra Eriksdalsparken

Taflinsparken

Hörnefors

Flisparken

Lillskogsparken

Megrundsparken

Sandgårdsparken

Torsparken

Västermalmsparken

Marieberg

Mariebergsparken

Mariebergsskogen

Mariedal

Mariedalsparken

Mariehem

Duvslagsparken

Mariehemsparken

Marie skolpark

Trastparken

Obbola

Annaparken

Bagarparken

Båtparken

Esbergsparken

Hallbacksparken

Ängsparken

Röbäcks bostadsområde

Gullåkersparken

Linodlarparken

Röbäcksparken

Rödäng

Kornettparken

Lekplatsen Klaveret

Sandbacka

Brånparken

Hagmarksparken

Lövestigsparken

Rönnbärsparken

Sofiehem

Sofie dunge

Älvsgårdsparken

Sävar

Bråndungen

Granparken

Klöverparken

Lövparken

Midsommarparken

Rymdparken

Solparken

Sportlovsparken

Torparparken

Älvsbackaparken

Tavleliden

Sagotjärn

Tomtebo

Tomtebo äventyrslek

Täfteå

Gammåkersparken

Halängesparken

Knopparken

Umedalen

Humleparken

Linders park

Pärkällarparken

Umedalens äventyrslek

Västerhiske

Hästskoparken

Kungsängen

Västerslätt bostadsområde

Tåparken

Vallmoparken

Väst på stan

Astrid Värings park

Broparken

Hedlundadungen

Västra Ersboda

Lomtjärnsskogen

Rymdleken

Väst-Teg

Domareparken

Korpralsparken

Körsbärsdalen

Ålidhem

Elevlunden

Medicinarplatsen

Tandparken

Västra Socionomparken

Ålidhemsparken

Ön – norra

Lilla Öparken

Öst på stan

Herrgårdan

Rosendalsparken

Östra Ersboda

Ersboda äventyrslek

Ersglantan

Öst-Teg

Borgparken

Fiskeparken

Ringparken

Söderslättsparken

Vinterparken

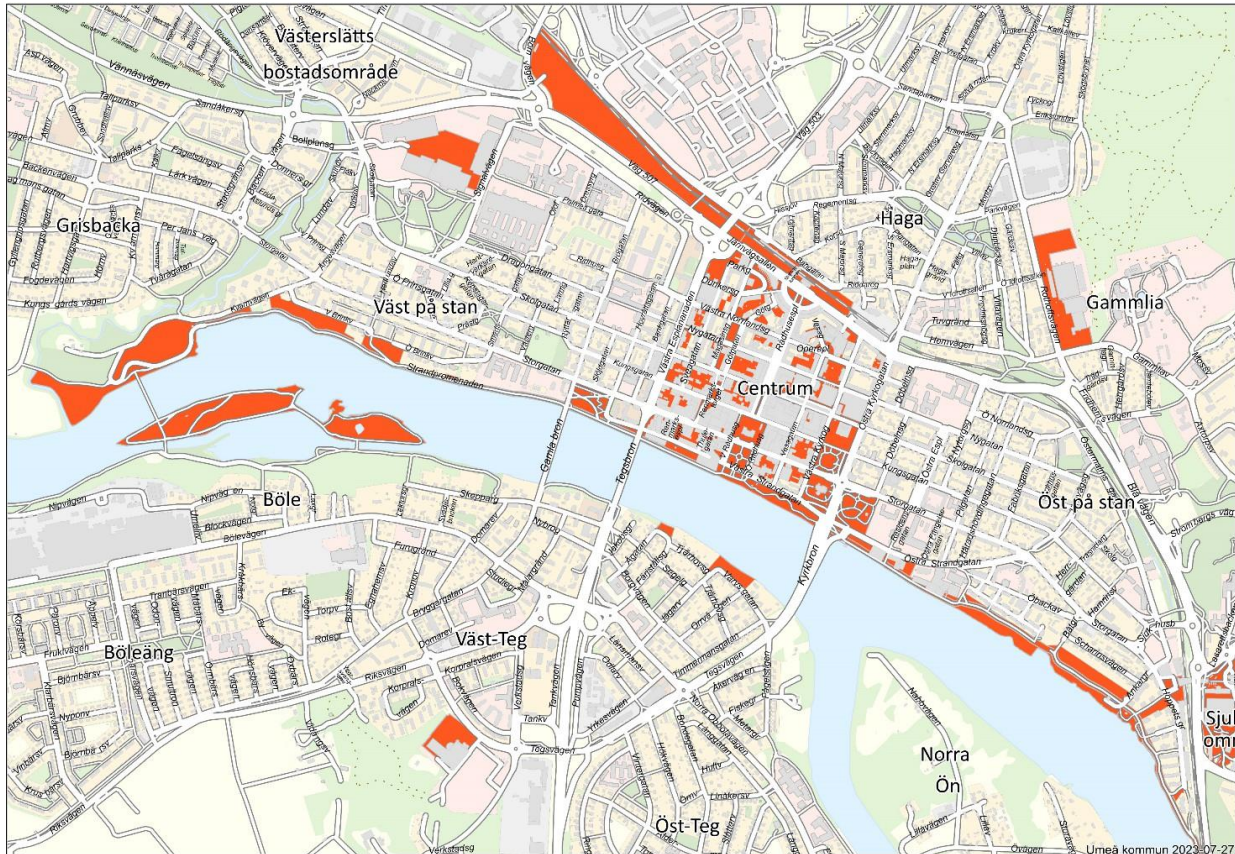
Platser där pyrotekniska varor inte får användas inom ett avstånd på 150 meter enligt 21 § i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun.

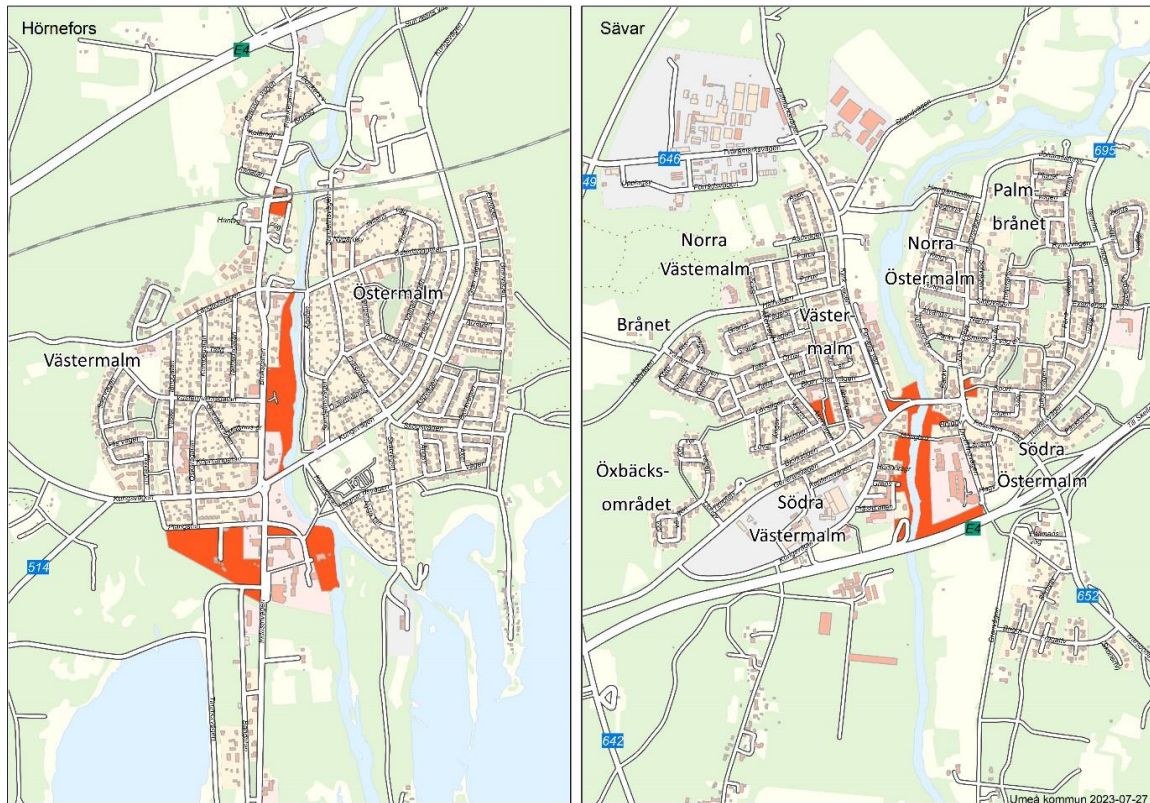
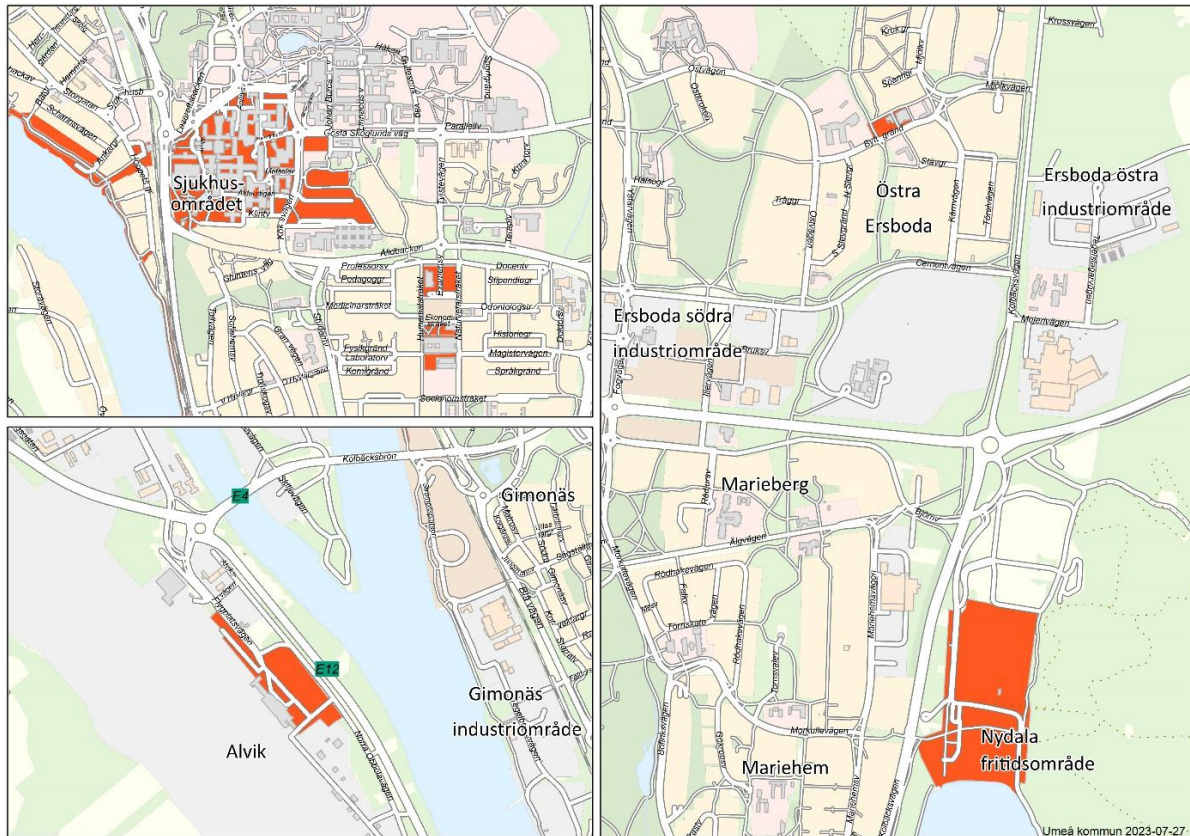
6 Vård- och omsorgsboenden

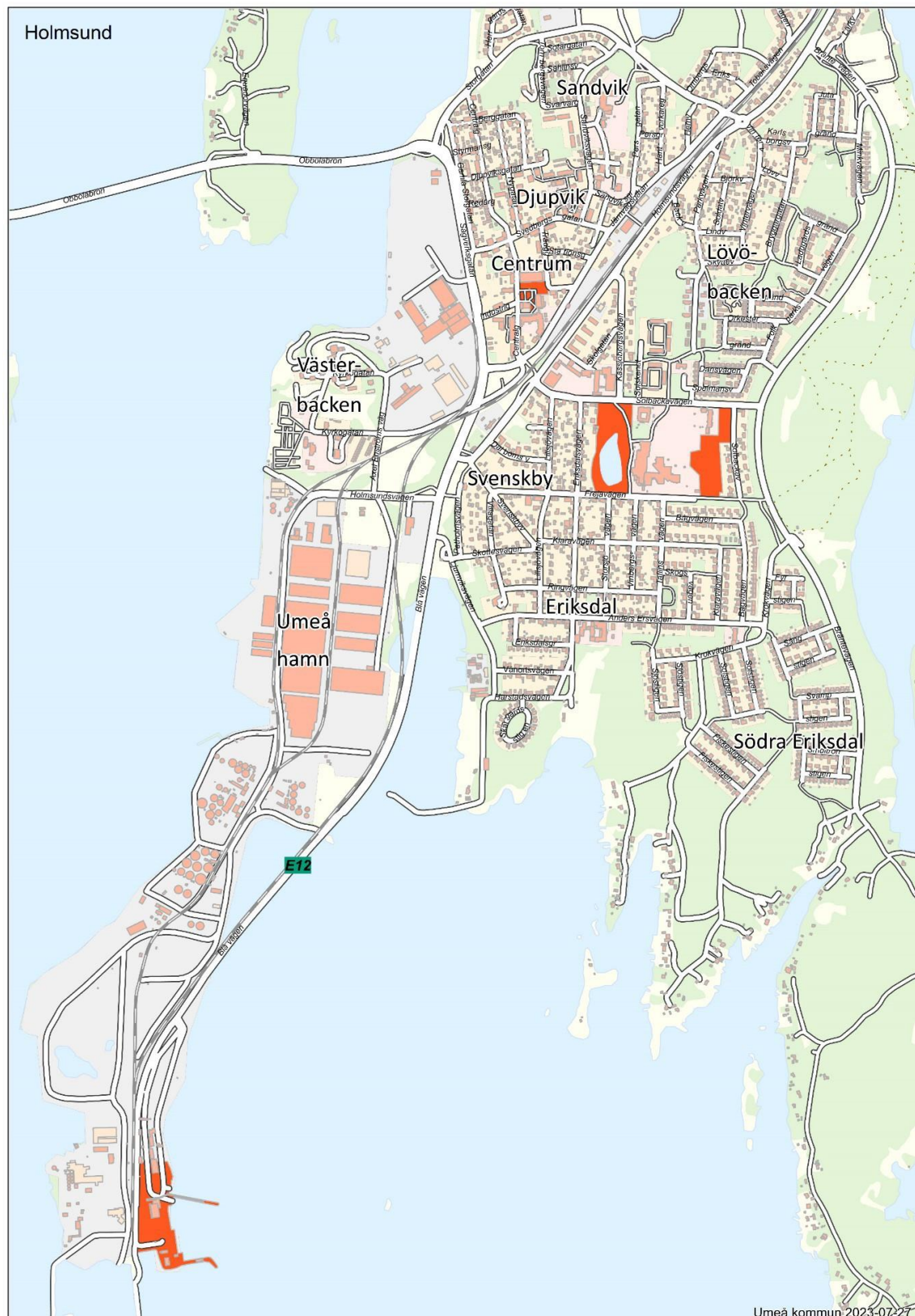
Aktrisens vård- och omsorgsboende
Bruksbackens vård- och omsorgsboende
Bäckbacka vård- och omsorgsboende
Dragonens vård- och omsorgsboende
Eriksdals vård- och omsorgsboende
Ersboda vård- och omsorgsboende
Haga vård- och omsorgsboende
Hemgårdens vård- och omsorgsboende
Holmsunds vård- och omsorgsboende
Lundagård vård- och omsorgsboende
Nordstjärnans vård- och omsorgsboende
Prästsjögården vård- och omsorgsboende
Sjöbacka vård- och omsorgsboende
Sjöjungfrun vård- och omsorgsboende
Skräddaren vård- och omsorgsboende
Solbacken vård- och omsorgsboende
Solgårdens vård- och omsorgsboende
Tegs vård- och omsorgsboende
Tomtebo vård- och omsorgsboende

Områden där alkohol inte får förtäras enligt 12 § i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun. Områdena är dessutom jämställda med offentlig plats enligt 3 § i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun.

7 Alkoholförtäringförbudsområden



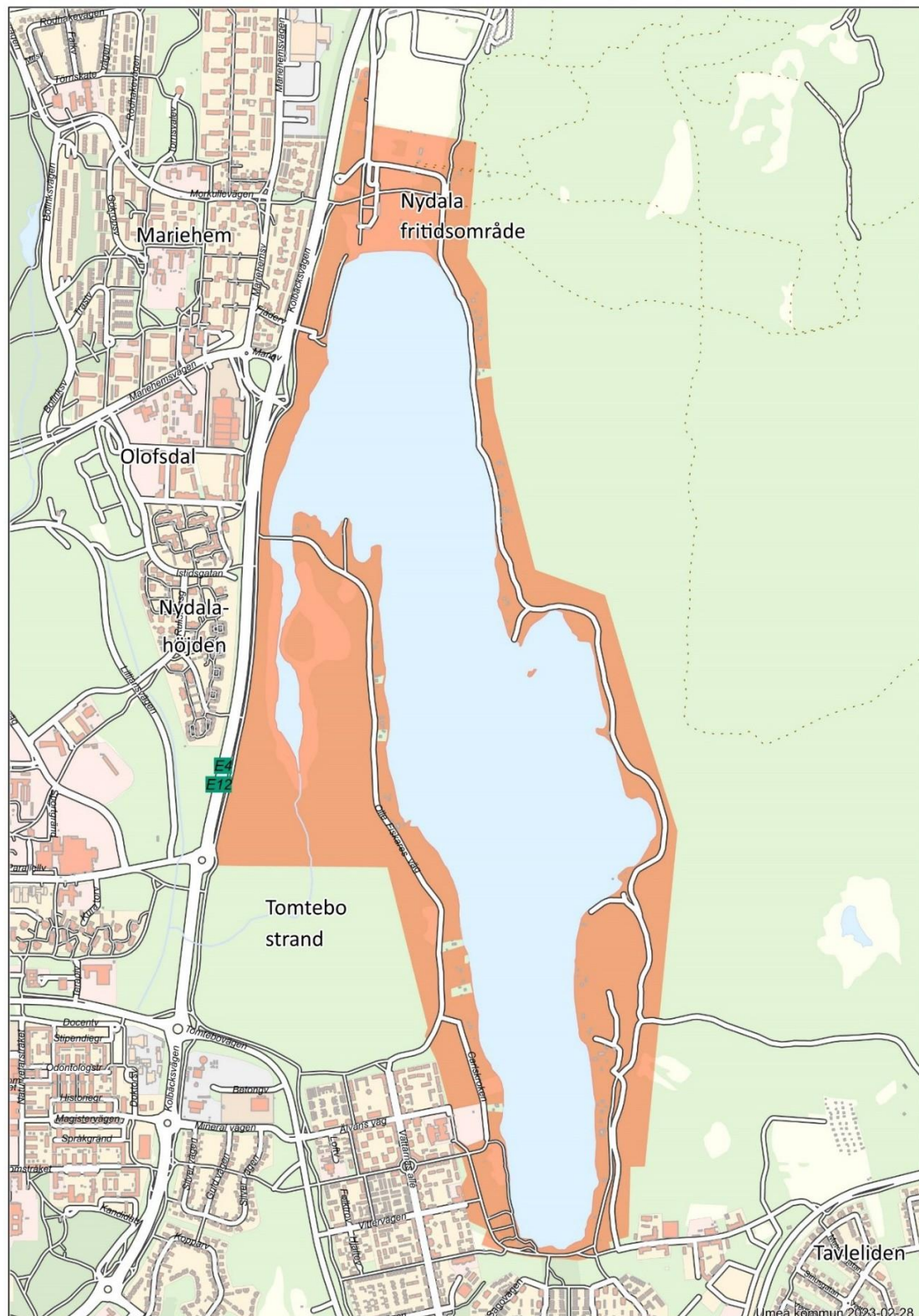




Områden där camping inte får ske enligt 15 § allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun. Områdena jämföras dessutom med offentlig plats enligt 3 § i allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun.

8 Campingförbudsområden

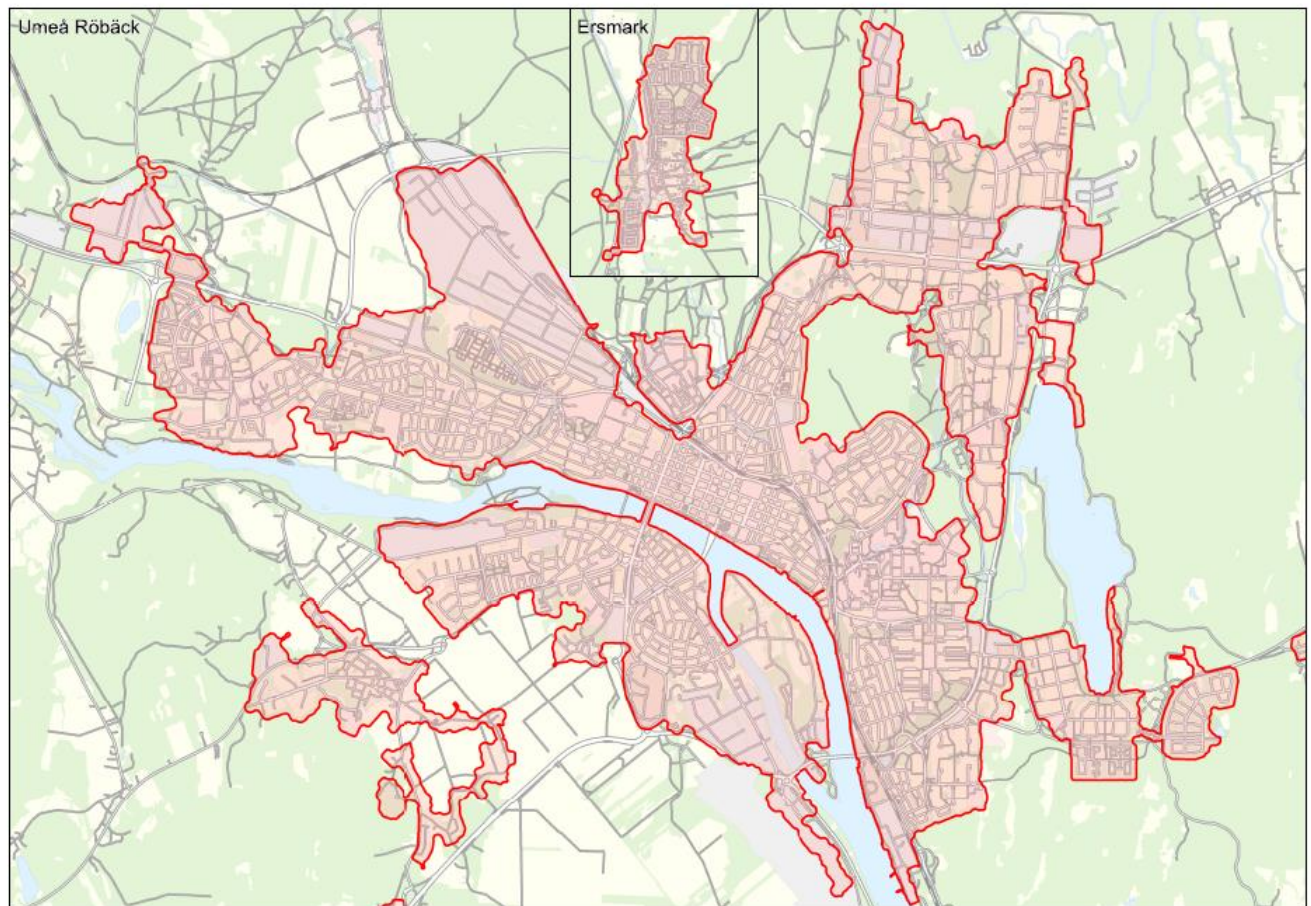
8 A. Nydalaområdet



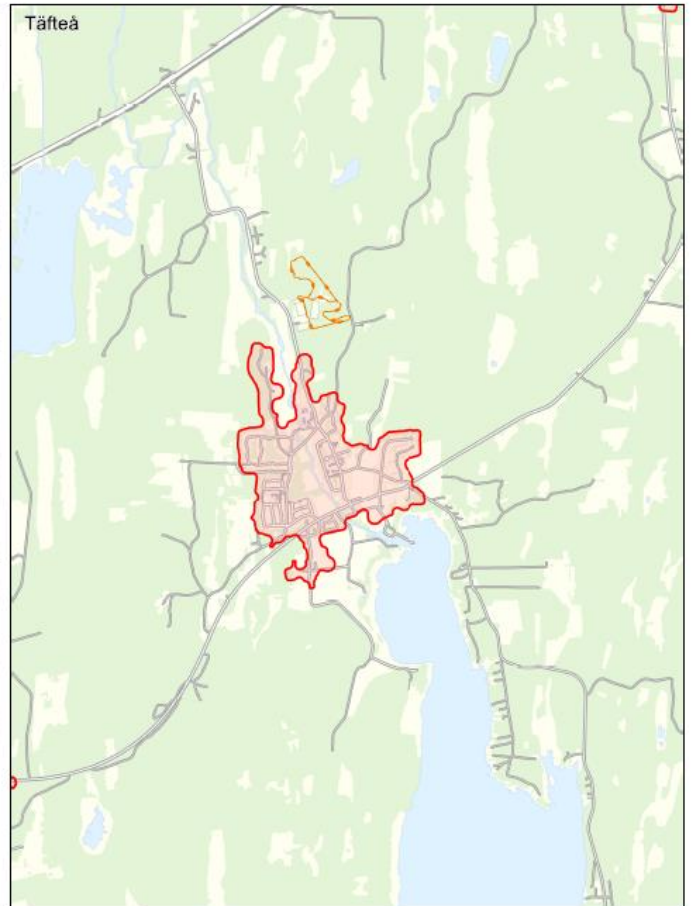
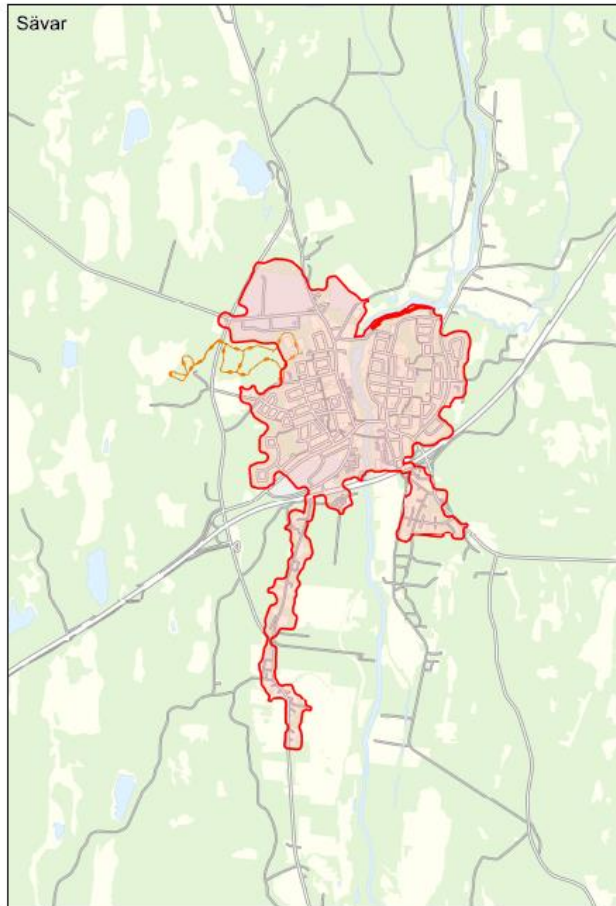
På offentlig plats inom tätbebyggt område inom Umeå kommun krävs tillstånd av polismyndigheten för att använda luftvapen, fjädervapen, paintballvapen samt pil- och slangbågar enligt 23 § allmänna lokala ordningsföreskrifter för Umeå kommun. Dessa områden markeras i kartbilderna nedan.

9 Tätbebyggda områden

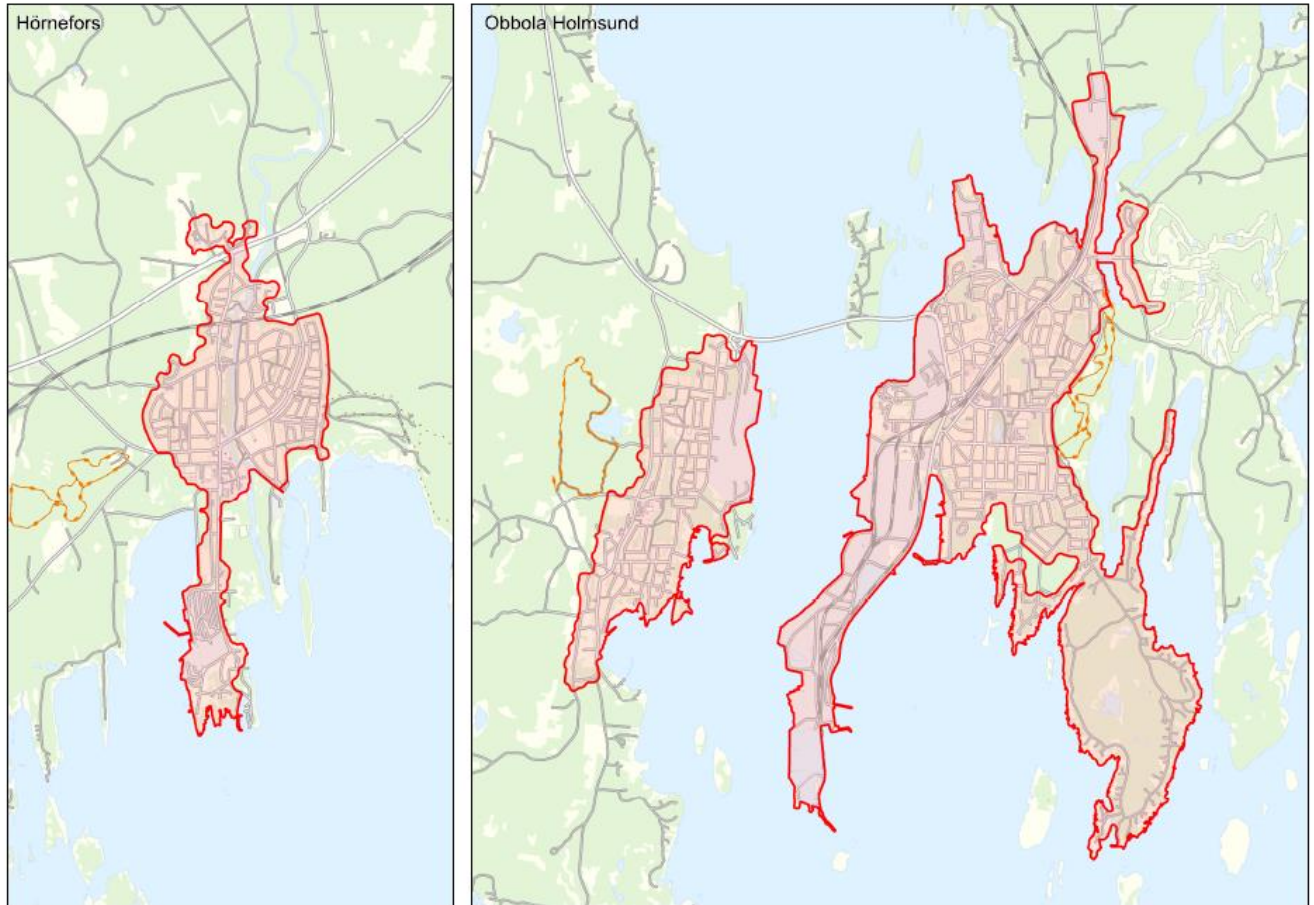
9 A. Ersmark, Röbbäck och Umeå



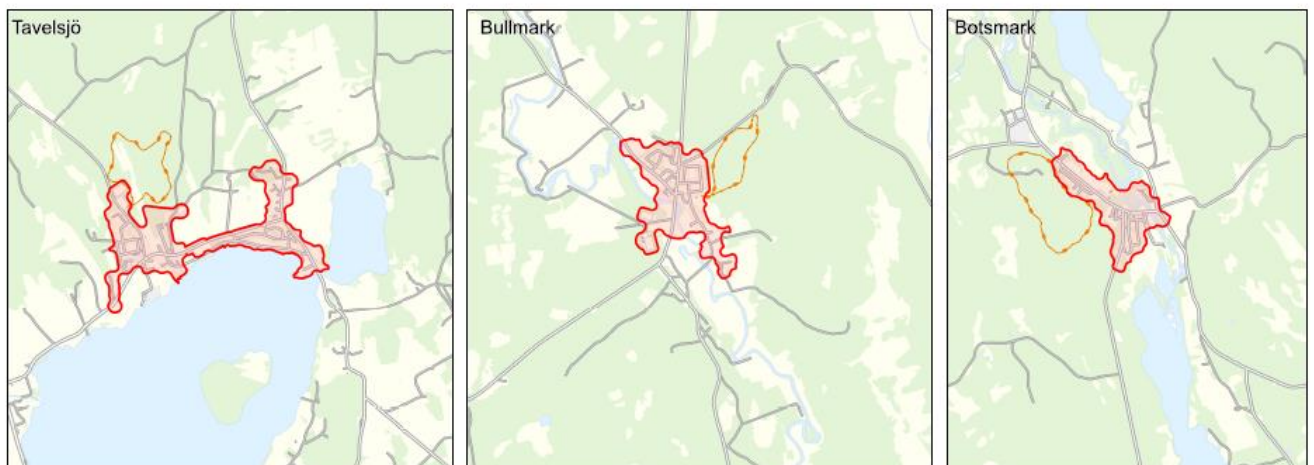
9 B. Sävar och Täfteå



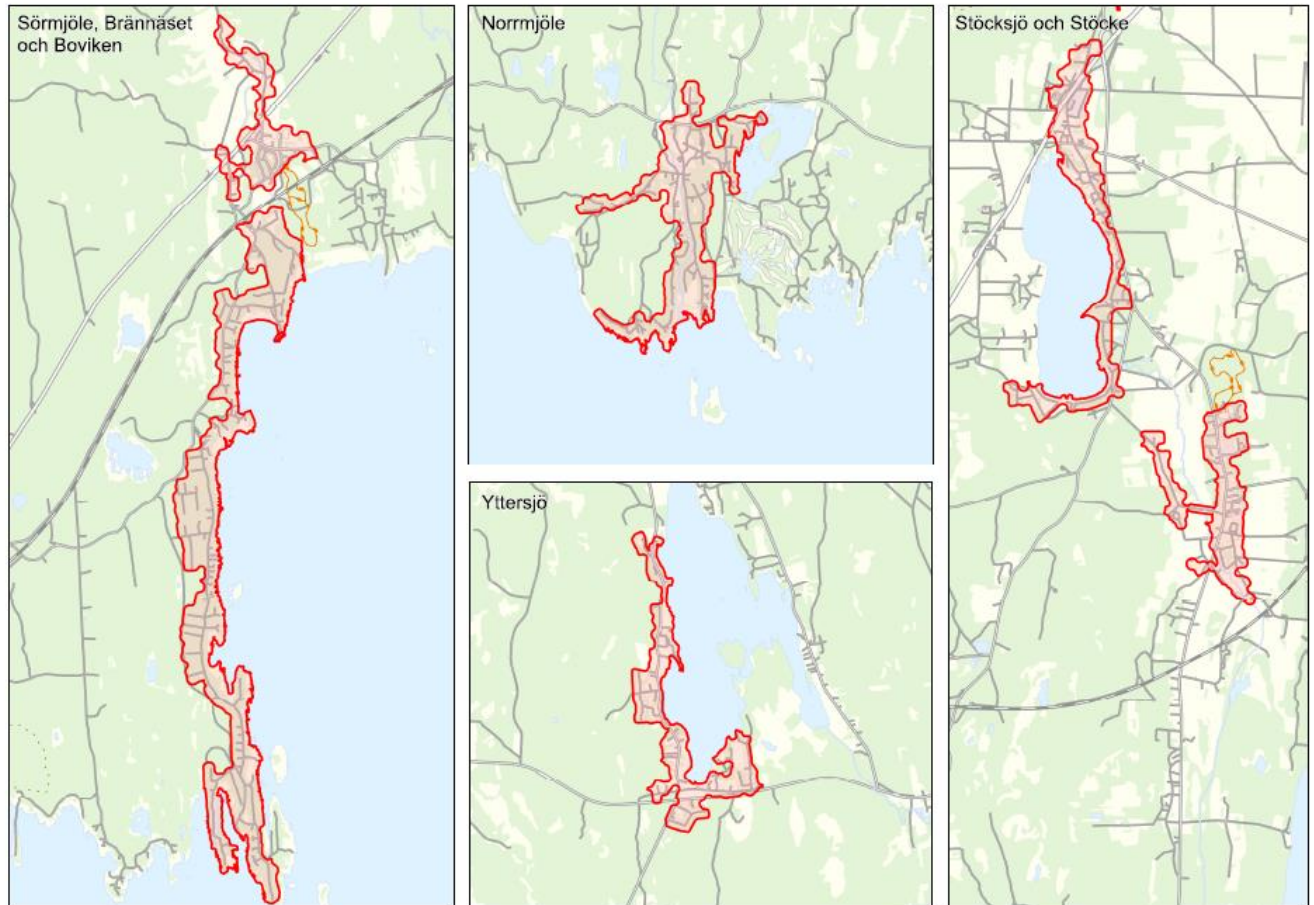
9 C. Holmsund, Hörnefors och Obbola



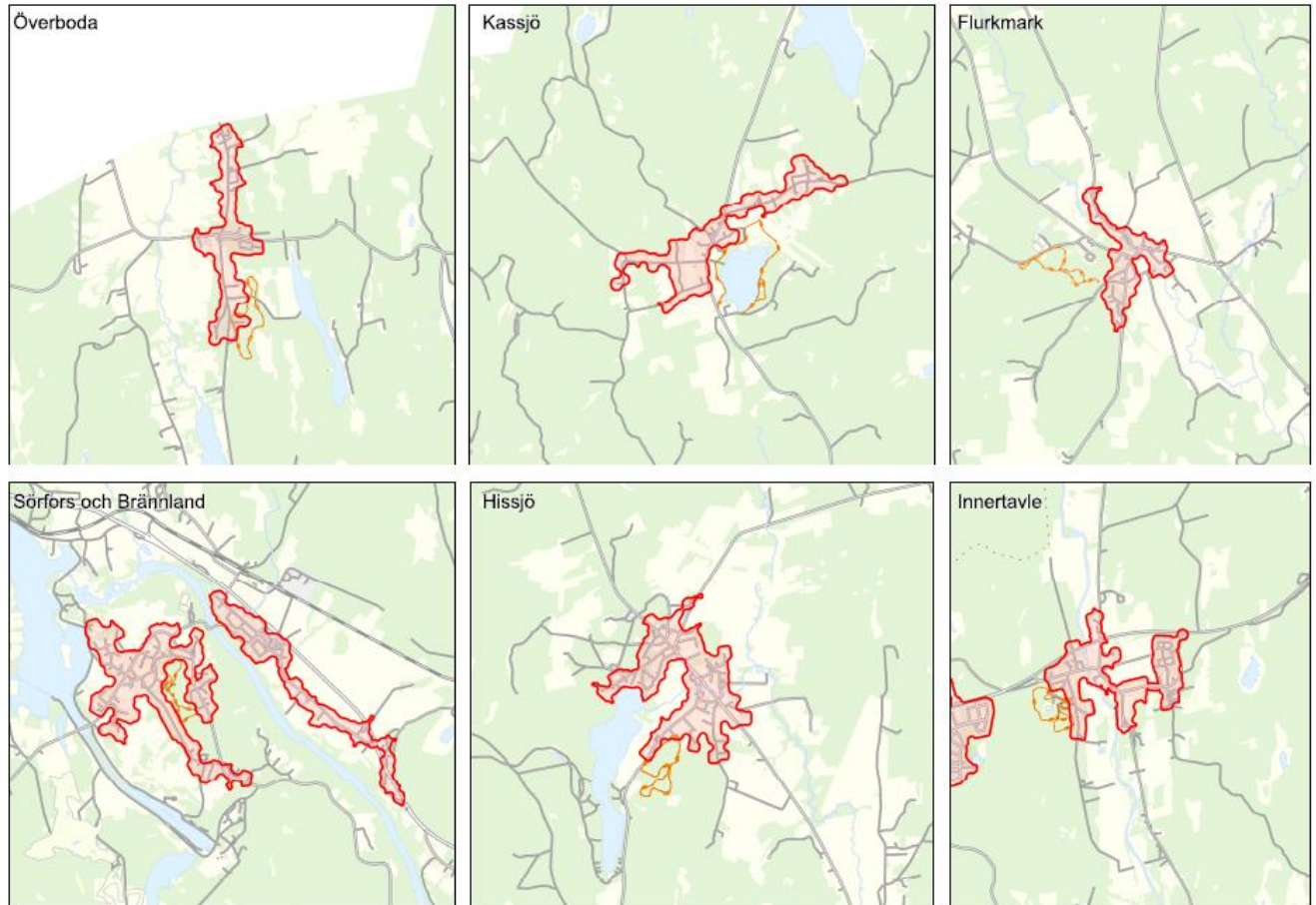
9 D. Botsmark, Bullmark och Tavelsjö



9 E. Boviken, Brännäset, Norrmjöle, Stöcke, Stöcksjö, Sörmjöle och Yttersjö



9 F. Brännland, Flurmark, Hissjö, Innertavle, Kassjö, Sörfors och Överboda



Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

§ 153

Diariennr: KS-2024/00732

Siv 1 - Ökade investeringsmedel för ombyggnad (Vasaskolan)

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

1. att tekniska nämnden får i uppdrag att se över sin beredningsprocess för de projekt som bedöms särskilt svåra att kostnadsbedöma. Detta med målet att nödvändiga beslut ska fattas inom ramen för ordinarie budget- och investeringsprocess och därmed säkra långsiktig ekonomisk hållbarhet. Uppdraget ska genomföras i dialog med stadsledningskontoret.
2. att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 60 600 tkr 2024 beträffande Vasaskolan (projekt 800705).
3. att underhåll av befintlig skolbyggnad, 25 mnkr får rymmas inom befintlig reinvesteringarbudget.
4. att finansieringen sker genom lån.

Särskilt uttalande

Anders Norqvist (L) och Alf Molin (L) – Deltar inte i beslutet.

Beslut

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar

att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 60 000 tkr 2024 för kostnadsökningar beträffande Vasaskolan (projekt 800705) från medel avsatta till kommunstyrelsens förfogande i investeringsbudget 2024, i enlighet med framskrivning från tekniska nämnden, se ärendebeskrivning

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

**att informera kommunstyrelsen och kommunfullmäktige om
ovanstående beslut.**

Ärendebeskrivning

Motivering från tekniska nämnden:

Umeå kommun har beslutat att ytterligare 1 000 platser ska tillskapas inom gymnasieskolan för att möta behovet av fler platser. Platserna fördelas mellan flera skolor. På Maja Beskow har 100 platser inom restaurangprogrammet tillkommit och på Dragonskolan har klassrum och övriga lokaler byggts ut och om för att från hösten 2024 erbjuda ytterligare 225 platser.

De resterande 675 platserna ska tillskapas vid Vasaskolan.

Arbetet med fler gymnasieplatser inleddes 2021. Sedan dess har ett antal faktorer väsentligt förändrats. Främst behoven av ökad anpassning för trygghet och säkerhet samt kraftigt ökade byggkostnader, som speglas i ett ökat byggkostnadsindex. Därutöver har den hänsyn som behövts ta till kulturmiljön påverkat projektet mer än förväntat och därmed också kostnaderna, mer än vad som ursprungligen bedömdes. Den befintliga skolbyggnaden behöver också renoveras vilket konstaterats genomförs mest effektivt i samband med ombyggnationerna av byggnaden. För att detta inte ska dränera tekniska nämndens redan ansträngda underhållsbudget föreslås att medel avsätts även för detta behov.

En trygg och säker skolmiljö är idag perspektiv som tyvärr måste få mycket större uppmärksamhet och som kräver nya lösningar. I Vasaskolans fall har det påverkat dispositionen av fastigheten och en samlad entré till skolan har skapats. Det har i sin tur påverkat behovet av anpassning av Vasaskolan och viss omdisponering av funktioner i skolan. Detta så att en god vuxennärvaro och en trygg miljö kan skapas för eleverna.

Ursprunglig budget som avsattes var 235 mnkr. Byggindex fram till planerad byggstart har ökat med 26,3%, vilket innebär en kostnadsökning

med 61,8 mnkr. Därutöver tillkommer indexökningar under byggtiden vilket bedömts till 5% och ytterligare 14,8 mnkr.

Övriga kostnadsökningar motiveras av att entréerna samlas till en gemensam entré till skolan vilket också krävt anpassning av den befintliga skolbyggnaden, byggnadernas utformning som två slanka flyglar och en relativt kostsam renovering och ombyggnad av gamla rosa gymnastiken till matsal. Även hänsyn till kulturmiljön där bl a entrépartiets 90-talstillägg byts ut för att skapa en arkitektoniskt tilltalande helhet samt en mer ambitiös utformning av utemiljön än en traditionell skolgård utifrån skolans placering i centrala staden påverkar också kostnaderna.

Samlade entréer, ombyggnader och glasgångar som sammanbinder byggnaderna har ökat kostnaderna med 21 mnkr. Hänsyn till kulturmiljön bedöms ha ökat kostnaderna med 18 mnkr och utemiljön 5 mnkr. För underhållet av den befintliga skolbyggnaden bedöms behovet uppgå till 25 mnkr. Sammanlagt bedöms dessa kostnadsökningar uppgå till 69 mnkr.

Ett arbete har genomförts för att sänka kostnaderna och ett antal justeringar har skett men om de krav som ställts i projektet – att vara en attraktiv, trygg och säker skolmiljö i harmoni med stadens kulturmiljö ska uppfyllas är bedömningen att ytterligare medel måste avsättas.

Dagens skolmiljöer ska uppfylla högt ställda krav avseende goda, moderna utbildningsmöjligheter, hög säkerhet, ha en mycket god tillgänglighet, ge alla elever goda förutsättningar att lyckas med sin utbildning och bidra till ett jämställt samhälle. Lokalerna måste också vara attraktiva så de bidrar till att eleverna vill välja skolan. Sammantaget innebär kraven att möjligheterna att genomföra besparingar har begränsningar.

Beslutet påverkar inte den planerade idrottshallen, den budgeten är fortsatt avsatt för det ändamålet.

Projektet planeras upphandlas under hösten 2024 och entreprenadstart är planerad till mars 2025.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

Övrigt:

Om kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsen innebär det att alla medel avsatta till kommunstyrelsens förfogande för kostnadsökningar i investeringsbudget 2024, är förbrukade (ursprungligen 100 mnkr). Detta är också anledningen till att en del av kostnadsökningen kopplat till byggindex behöver beslutas av kommunfullmäktige.

Förslag till beslut (tjänsteskrivelsen)

Kommunfullmäktige beslutar

att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 85 600 tkr 2024 beträffande Vasaskolan (projekt 800705), varav 16 600 tkr avser kostnadsökningar kopplat till byggindex och 69 000 tkr avser reinvesteringar samt förändrad utformning av projektet, i enlighet med framskrivning från tekniska nämnden, se ärendebeskrivning. Beslutet är under förutsättning att kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beviljat medel för kostnadsökningar ur medel avsatta till kommunstyrelsens förfogande i investeringsbudget 2024.

att finansieringen sker genom lån.

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar

att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 60 000 tkr 2024 för kostnadsökningar beträffande Vasaskolan (projekt 800705) från medel avsatta till kommunstyrelsens förfogande i investeringsbudget 2024, i enlighet med framskrivning från tekniska nämnden, se ärendebeskrivning

att informera kommunstyrelsen och kommunfullmäktige om ovanstående beslut.

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut från tekniska nämnden 2024-08-01.

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning 2024-08-20

Näringslivs- och arbetsutskottet enas om att bordlägga ärendet till nästa sammanträde.

Näringslivs- och arbetsutskottets beslutsordning 2024-09-10**Yrkanden**

Anders Ågren (M) och **Mattias Larsson (C)** – Bifall till att-satsen som stannar i näringslivs- och arbetsutskottet att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 60 000 tkr 2024 för kostnadsökningar beträffande Vasaskolan (projekt 800705) från medel avsatta till kommunstyrelsens förfogande i investeringsbudget 2024, i enlighet med framskrivning från tekniska nämnden, se ärendebeskrivning, och att informera kommunstyrelsen och kommunfullmäktige om ovanstående beslut, samt

avslag till att-satserna som ska beslutas av kommunfullmäktige - att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 85 600 tkr 2024 beträffande Vasaskolan (projekt 800705), varav 16 600 tkr avser kostnadsökningar kopplat till byggindex och 69 000 tkr avser reinvesteringar samt förändrad utformning av projektet, i enlighet med framskrivning från tekniska nämnden, se ärendebeskrivning. Beslutet är under förutsättning att kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beviljat medel för kostnadsökningar ur medel avsatta till kommunstyrelsens förfogande i investeringsbudget 2024 och att finansieringen sker genom lån.

Janet Ågren (S) med instämmande av **Bore Sköld (V)** – Bifall till att-satsen som stannar i näringslivs- och arbetsutskottet att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 60 000 tkr 2024 för kostnadsökningar beträffande Vasaskolan (projekt 800705) från medel avsatta till kommunstyrelsens förfogande i investeringsbudget 2024, i enlighet med framskrivning från tekniska nämnden, se ärendebeskrivning, och att informera kommunstyrelsen och kommunfullmäktige om ovanstående beslut, samt

i beslutet som ska beslutas av kommunfullmäktige följande två tillägg och ändring:

att tekniska nämnden får i uppdrag att se över sin beredningsprocess för de projekt som bedöms särskilt svåra att kostnadsbedöma. Detta med målet att nödvändiga beslut ska fattas inom ramen för ordinarie budget- och investeringsprocess och därmed säkra långsiktig ekonomisk

hållbarhet. Uppdraget ska genomföras i dialog med stadsledningskontoret.

att bevilja tekniska nämnden ökade investeringsmedel om 60 600 tkr 2024 beträffande Vasaskolan (projekt 800705).

att underhåll av befintlig skolbyggnad, 25 mnkr får rymmas inom befintlig reinvesteringsbudget.

att finansieringen sker genom lån.

Propositionsordning som godkänns

Bifall mot avslag gällande att-satsen som stannar i näringslivs- och arbetsutskottet. Ordföranden finner att näringslivs- och arbetsutskottet bifaller att-satsen.

Bifall till Janet Ågrens (S) m.fl. förslag gällande att-satserna som ska beslutas av kommunfullmäktige *mot* Anders Ågrens m.fl. avslagsförslag. Ordföranden finner att näringslivs- och arbetsutskottet beslutar att bifalla Janet Ågrens m.fl. förslag.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Yrkanden

Janet Ågren (S) och Nils Seye Larsen (MP) – Bifall till näringslivs- och arbetsutskottets förslag.

Anders Ågren (M), Lars Forsgren (SD) och Veronica Kerr (KD) – Bifall till att-satserna 1 och 3 och avslag till att-satserna 2 och 4.

Propositionsordning som godkänns

Bifall till näringslivs- och arbetsutskottets förslag *mot* Anders Ågrens m.fl. förslag om bifall till att-satserna 1 och 3 och avslag till att-satserna 2 och 4. Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutar att bifalla näringslivs- och arbetsutskottets förslag.

Reservation

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

Anders Ågren (M), Lena Andersson (M), Elmer Eriksson (M), Lars Forsgren (SD) och Veronica Kerr (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna yrkanden.

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig: Janet Ågren, Anders Ågren, Bore Sköld, Christina Bernhardsson, Davis Kaza, Lars Forsgren, Anders Norqvist, Robert Axebro, Anders Sellström, Peter Vigren, Nils Seye Larsen och Maria Lindvall.

Yrkanden

Janet Ågren (S), Bore Sköld (V), Christina Bernhardsson (S), Peter Vigren (S), Nils Seye Larsen (MP) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anders Ågren (M), Davis Kaza (AP), Lars Forsgren (SD), Robert Axebro (C), Anders Sellström (KD) och **Maria Lindvall (-) (L)** – Bifall till att-satserna 1 och 3 och avslag till att-satserna 2 och 4.

Propositionsordning som godkänns

Kommunstyrelsens förslag *mot* Anders Ågrens (M) m.fl. förslag.

Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag. Votering begärs.

Voteringsproposition

Ja-röst för kommunstyrelsens förslag.

Nej-röst för Anders Ågrens m.fl. förslag.

Omröstningsresultat

Med 37 ja-röster mot 24 nej-röster, 2 som avstår från att rösta och 2 frånvarande beslutar kommunfullmäktige enligt kommunstyrelsens förslag.

Voteringslista.

Särskilt uttalande

Anders Norqvist (L) och Alf Molin (L) – Deltar inte i beslutet.

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Stadsledningskontoret Ekonomi

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2024-09-30

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Umeå kommun

Protokollsutdrag

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-10-08

§ 302

Diariennr: KS-2024/00433

Återrapport av uppdrag: Översyn av investeringar utifrån förändrade förutsättningar**Beslut****Näringslivs- och arbetsutskottet beslutar****att till protokollet notera att utskottet tagit del av nämndernas återrapport av nedan uppdrag.****att ge stadsledningskontoret i uppdrag att utreda de ekonomiska konsekvenserna av nämndernas återrapportering, samt ta fram förslag på vägledande principer för fortsatt arbete. Principerna ska harmonisera med generationsprincipen och god ekonomisk hushållning. Återrapporteringen sker inom ramen för planeringsdialogerna i planeringsprocessen.****Ärendebeskrivning**

Vid sammanträdet 2024-10-08 ger följande nämnder en återrapport av uppdrag som kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott gav 2024-05-07.

Äldrenämnden och tekniska nämnden

att ge äldrenämnden i uppdrag att bedöma behov av förändringar i investeringsplan 2026–2029 utifrån en analys av det totala behovet av lokaler dvs inklusive externa förhyrningar, i enlighet med ärendebeskrivningen. Uppdraget ska genomföras i samråd med tekniska nämnden.

För- och grundskolenämnden och tekniska nämnden

att ge för- och grundskolenämnden i uppdrag att se över kommande lokalinvesteringar med anledning av förändringar i befolkningsprognos för

Umeå kommun**Protokollsutdrag**Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-10-08

perioden 2026–2029, i enlighet med ärendebeskrivningen. Uppdraget ska genomföras i samråd med tekniska nämnden.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden och tekniska nämnden

att ge gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden i uppdrag att se över kommande lokalinvesteringar med anledning av förändringar i befolkningsprognos för perioden 2026–2029, i enlighet med ärendebeskrivningen. Uppdraget ska genomföras i samråd med tekniska nämnden.

Tekniska nämnden

att ge tekniska nämnden i uppdrag att göra översyn och påvisa behov av förändringar i 10-årigt investeringsunderlag utifrån förändrade förutsättningar, i enlighet med ärendebeskrivningen. Uppdraget ska genomföras i samråd med berörda verksamhetsnämnder.

Stadsledningskontoret

att ge stadsledningskontoret i uppdrag att genomföra omvärldsbevakning av demografiutvecklingens konsekvenser för lokalförsörjning i jämförbara kommuner.

Beslutsunderlag

Skriftliga rapporter från nämnderna.

Stadsledningskontorets omvärldsbevakning.

Beredningsansvariga

Urban Blomdal, budgetchef

Beslutet ska skickas till

Äldrenämnden

För- och grundskolenämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Tekniska nämnden

Stadsledningskontoret Ekonomi