

Kommunernas gatuhållning

Betänkande av gatukostnads-
utredningen



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

SOU
1977 : 65

Kommunernas gatuhållning

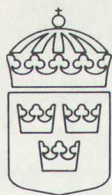
Betänkande av gatukostnads-
utredningen



SOU
1977 : 65



52
32



Statens offentliga utredningar
1977:65
Bostadsdepartementet

Kommunernas gatuhållning

Betänkande av gatukostnadsutredningen
Stockholm 1977

Omslag Johan Hillbom
Jernström Offsettryck AB
ISBN 91-38-03668-1
ISSN 0375-250X
Norstedts Tryckeri, Stockholm 1977

Till Statsrådet och chefen för bostadsdepartementet

Den 15 maj 1975 bemyndigade regeringen chefen för bostadsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda frågan om nytt avgiftssystem för gatubyggande m. m. samt att besluta om bl. a. experter och sekreterare åt den sakkunnige. Med stöd av detta bemyndigande tillkallade departementschefen den 15 maj 1975 såsom sakkunnig kanslirådet Sven Åmark.

Den sakkunnige har för utredningen antagit namnet gatukostnadsutredningen.

Som experter åt utredningen har tjänstgjort förste ingenjören Gunnar Johansson, Stockholms fastighetskontor, och sekreteraren Ingvar Persson, Svenska kommunförbundet (fr. o. m. den 1 oktober 1975), numera trafikdirektören Olof Nordell, Stockholms läns landsting (fr. o. m. den 1 november 1975), sekreteraren Helge Dahlberg, Svenska kommunförbundet (fr. o. m. den 1 mars 1977), hovrättsassessorn Bengt Eliasson (fr. o. m. den 1 april 1977) samt gatu- och gatuchefen Lars Blomberg, Karlstads kommun, stadsingenjören Anders Linell, Haninge kommun, och överingenjören Sven Norekrans, Västerås kommun (fr. o. m. den 1 maj 1977).

Persson, Dahlberg, Blomberg, Linell och Norekrans har under hela utredningsarbetet ingått i en av Svenska kommunförbundet bildad referensgrupp.

Johansson och Eliasson har tillika tjänstgjort som sekreterare, Johansson fr. o. m. den 1 oktober 1975 t. o. m. den 30 september 1976 och Eliasson fr. o. m. den 1 april 1977.

Detta betänkande, genom vilket utredningen slutfört sitt uppdrag, anknyter till det förslag om kommunal väghållning som 1969 års vägutredning lagt fram i betänkandet Kommunal och enskild väghållning (SOU 1977: 12). Gatukostnadsutredningen utgår från att frågorna om kommunernas gatuhållning och väghållning enligt nyssnämnda förslag blir föremål för lagstiftning i ett sammanhang.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet.

Stockholm den 1 september 1977

Sven Åmark

/Bengt Eliasson

The State of the World in 1907

The year 1907 was a year of significant events and developments in the world. It was a year of peace and stability, but also a year of economic challenges and social unrest. The world was in a state of transition, with the old order of the 19th century being replaced by a new order of the 20th century.

In the United States, the year 1907 was marked by the Panic of 1907, a severe financial crisis that led to the collapse of several major banks and a run on the gold standard. The crisis was averted through the intervention of the Federal Reserve, which was established in 1913 as a result of the panic.

In Europe, the year 1907 was a year of political and social change. In Germany, the Social Democratic Party (SPD) won a significant number of seats in the Reichstag, marking a major step towards the establishment of a democratic government. In France, the Dreyfus Affair continued to be a major issue, with the government finally admitting its mistake in 1906.

In the British Empire, the year 1907 was a year of expansion and consolidation. The British South Africa Company was granted a charter to administer the territories of the Bechuanaland Protectorate and the Orange Free State. The company's actions were aimed at securing the borders of the British Empire and promoting trade and development in the region.

Worldwide, the year 1907 was a year of progress and innovation. The Wright brothers' first powered flight in 1903 had opened up new possibilities for transportation and communication. The invention of the automobile and the airplane were just beginning to change the way people lived and worked.

The year 1907 was a year of challenges and opportunities. It was a year when the world was beginning to realize the potential of the 20th century, but also a year when the challenges of the new world were beginning to be felt. The events of 1907 would shape the course of world history for years to come.

See also

Innehåll

<i>Sammanfattning</i>	9
<i>Lagförslag</i>	13
1 Förslag till lag om kommunvägar	13
2 Förslag till lag om ändring i byggnadslagen (1947: 385)	29
3 Förslag till lag om ändring i byggnadsstadgan (1959: 612)	31
4 Förslag till lag om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)	31
5 Förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892)	32
6 Förslag till lag om ändring i väglagen (1971: 948)	32
7 Förslag till lag om ändring i anläggningslagen (1973: 1149)	35
1 <i>Utredningsuppdraget m. m.</i>	37
1.1 Direktiven	37
1.2 Tilläggsdirektiv	39
1.3 Vissa andra frågor	39
1.4 Utredningsarbetets bedrivande	40
2 <i>Översikt över gällande rätt och pågående reformarbete</i>	43
2.1 Byggnadslagen	43
2.2 Allmänna ordningsstadgan	46
2.3 Kommunala renhållningslagen	47
2.4 Pågående reformarbete	47
2.4.1 Bygglagutredningen	47
2.4.2 1969 års vägutredning	49
3 <i>Erfarenheter av gällande gatukostnadsregler</i>	51
3.1 Bakgrund	51
3.1.1 Förhållandena före 1908	51
3.1.2 1907 års lag om stadsplanering och tomtindelning	52
3.1.3 Utvecklingen 1917–1931	53
3.1.4 1931 års stadsplanelag	54
3.1.5 Byggnadslagens gatukostnadssystem	56
3.2 Tillämpningen	56
3.3 Kritiska synpunkter	59
3.3.1 Kommunförbundens framställning 1966	59

3.3.2	Utredningens kommunbesök	60
3.3.3	Ersättningsgilla kostnadsslag	60
3.3.4	Ersättningsgill areal	61
3.3.5	Beroendet av stadsplan och fastighetsindelning	61
3.3.6	Fördelningsgrunderna	62
3.3.7	Betalningsskyldighetens inträde	62
3.3.8	Säkerhet, panträtt, preskription m. m.	63
4	<i>Behovet av en reform</i>	65
4.1	Allmänna synpunkter	65
4.2	Fråga om en fristående reform avseende gatuhållning	68
4.3	Riktlinjer för en reform	69
5	<i>Huvudmannaansvaret</i>	73
5.1	Ordnanande av gata och annan allmän plats	73
5.2	Förhållandet stat-kommun	74
5.3	Förhållandet gata - annat trafikområde	75
5.4	Tidpunkt för upplåtande av gata. Gatas standard m. m.	76
6	<i>Renhållning av gata m. m.</i>	79
6.1	Allmänna synpunkter	79
6.2	Kritik och önskemål	80
6.3	Överväganden och förslag	81
6.3.1	Samordning av gaturenhållning med övrig kommunal väghållning	81
6.3.2	Gångbanarenhållning	82
7	<i>Säkerställande av gatumark</i>	85
8	<i>Kostnader och avgifter</i>	89
8.1	Inledande synpunkter	89
8.2	Ersättningsgilla kostnader	91
8.3	Fördelning av kostnaderna	93
8.3.1	Begreppet nytta	93
8.3.2	Väghållningsområde	94
8.3.3	Taxesättning	95
8.3.4	Särskilda frågor avseende avgiftsdifferentiering	97
8.4	Avgiftspliktig fastighet	99
8.5	Tidpunkt för avgiftsuttag. Säkerställande av kommunens fordran m. m.	99
8.6	Prövning av avgiftsfrågor	101
9	<i>Övergångsregleringen</i>	103
10	<i>Specialmotivering</i>	107
10.1	Förslaget till lag om kommunvägar	107
10.2	Förslaget till ändring i byggnadslagen	112
10.3	Förslaget till ändring i byggnadsstadgan	114

10.4	Förslagen till ändring i allmänna ordningsstadgan och kommunala renhållningslagen.	114
10.5	Förslaget till ändring i väglagen	115
10.6	Förslaget till ändring i anläggningslagen	116
Bilaga <i>PM</i> angående vissa kostnader för gatuarbeten m. m. 117		
1	Undersökningens omfattning	117
2	Genomsnittskostnader för anläggande av gata och allmän plats 117	117
2.1	Materialinsamling	117
2.2	Analys.	118
2.3	Storkvarter	119
2.4	Sammanfattning	121
3	Kostnader för drift av gata och annan allmän plats	121
3.1	Materialinsamling	121
3.2	Renhållning	122
3.3	Underhåll	123
3.4	Vägbelysning	123
3.5	Skötselkostnad för park	124
3.6	Sammanfattning	124
4	Jämförelse mellan nuvarande och föreslaget avgiftssystem 125	125
5	Tillämpning av bestämmelser om bidrag till gatubyggnads- kostnader	126
5.1	Materialinsamling	126
5.2	Analys	126
6	Fastighetsägares gångbanerenhållning	127
7	Tabellbilaga	130

Sammanfattning

I gällande lagstiftning regleras i byggnadslagen kommunernas skyldighet att inom områden med stadsplan ställa iordning och till allmänt begagnande upplåta gata, torg, park och annan allmän plats samt att underhålla sådan plats. Skyldigheten är obligatorisk. Till fullgörande härav äger kommunerna bl. a. rätt att lösa in den mark som enligt stadsplanen behövs för gata eller annan allmän plats samt i viss begränsad omfattning rätt att av fastighetsägare ta ut bidrag för gatumark och gatubyggnadskostnad. Möjlighet att finansiera underhållet av gata eller annan allmän plats genom avgifter föreligger däremot inte. Utmärkande för byggnadslagens regler är i övrigt att dessa i hög grad är detaljrika och i praktiken svåra och omständliga att tillämpa. Stark kritik har därför från olika synpunkter riktats mot reglerna.

När det gäller områden med byggnadsplan och andra områden utanför detaljplan saknar kommunerna f. n. skyldighet att svara för vägars iordningställande och underhåll. Denna uppgift ankommer på fastighetsägarna, om det inte är fråga om allmänna vägar.

I ett nyligen avlämnat betänkande Kommunal och enskild väghållning (SOU 1977:12) har 1969 års vägutredning bl. a. föreslagit att kommunerna skall kunna överta en viss del av den enskilda väghållningen. Förslaget har tagits upp i en särskild lag, *lagen om kommunvägar*. Det utgår från att kommunerna själva avgör omfattningen av den väghållning som kommunen åtager sig. För områden med byggnadsplan föreslås dock att kommun skall handha väghållningen där, såvida inte annat bestämts i planen. Fråga huruvida och i vilken omfattning kommunal väghållning skall förekomma avgörs av kommunfullmäktige. Ansvaret för genomförandet av beslutet ankommer därefter på en kommunal väghållningsmyndighet, dvs. en kommunal nämnd som utses av fullmäktige.

I nu förevarande betänkande föreslår gatukostnadsutredningen att reglerna om kommunernas gatuhållning samordnas med reglerna om den väghållning som kommunerna avses omhänderha enligt vägutredningens förslag. Denna samordning föreslås ske på sådant sätt att de nuvarande reglerna om gatuhållning i byggnadslagen överförs till den föreslagna lagen om kommunvägar. Förutom andra fördelar vinner man härigenom enklare och klarare bestämmelser på hithörande område.

Det har dock inte varit möjligt att i alla delar tillskapa enhetliga regler för den kommunala gatu- och väghållningen. Bl. a. bör frågan om gatuhållning, dvs. anläggande och underhåll av gata, torg, park och annan allmän plats

inom område med stadsplan, alltjämt utgöra en obligatorisk skyldighet för kommunerna. Något obligatoriskt ansvar för andra trafikområden föreslås däremot inte, främst med hänsyn till att sådana områden kan vara av mycket skiftande beskaffenhet, från viktiga trafikleder inom en kommuns centrala delar till endast mindre kommunikationsleder i s. k. specialområden. Frågan huruvida trafikområde skall ingå i den kommunala gatuhållningen föreslås därför få avgöras genom kommunalt beslut i det enskilda fallet.

Någon ändring av byggnadslagens bestämmelser om inlösen av mark för bl. a. gata och annan allmän plats inom stadsplanlagt område föreslås inte med hänsyn till den pågående översynen av byggnadslagstiftningen. Samtidigt föreslås emellertid att vägutredningens förslag om markförvärv genom vägrätt görs tillämpligt också i fråga om områden med stadsplan. Denna förvärvsform kan vara av värde i sådant fall då äganderättsförvärv inte är aktuellt.

En viktig fråga för gatukostnadsutredningen har varit bestämmelserna om gatuhållningens finansiering. Vägutredningens förslag i denna del innebär att kommunfullmäktige äger för kommunväg besluta att avgift skall utgå av fastighetsägare för vilka väghållningen är till nytta enligt en av fullmäktige antagen taxa. Avgiftsuttaget skall därvid kunna avse samtliga kostnader som kommunen har för vägens byggande och drift.

Gatukostnadsutredningen har ingående undersökt de särskilda problem som föreligger på gatusidan och har därvid kommit fram till att samma taxsystem kan i stort sett tillämpas också för kommunernas gatuhållning. I förhållande till nuvarande regler enligt byggnadslagen innebär det bl. a. att kommunerna får ökade möjligheter att täcka sina kostnader för gatumark och gatubyggande. Också kostnaderna för gatuhållningens drift kommer att kunna täckas genom avgifter.

Som komplettering av vägutredningens lagförslag i avgiftsfrågan föreslår gatukostnadsutredningen bl. a. att vid avgiftsuttag skall kunna bestämmas att kostnad för väghållningsåtgärd som är till övervägande fördel för viss eller vissa fastigheter skall bäras av endast dessa fastigheter.

I allmänna ordningsstadgan och kommunala renhållningslagen finns bestämmelser om kommunens skyldighet att svara för renhållning av gata, torg, park eller annan allmän plats i område med stadsplan. Utredningen förordar att dessa regler förs över till lagen om kommunvägar. Vidare föreslår gatukostnadsutredningen att bestämmelsen i kommunala renhållningslagen om kommuns möjlighet att ålägga fastighetsägare att svara för renhållningen av gångbana utanför sin fastighet upphävs, dock föreslås att redan fattade beslut om fastighetsägares gångbanerenshållning skall kunna gälla under en övergångstid av högst tio år.

De nya reglerna om ersättning för gatuhållning föreslås gälla kostnad för byggande och drift av gata som uppkommit efter ikraftträdandet av lagen om kommunvägar, medan fråga om fastighetsägares bidragsskyldighet för gatumark och gatubyggnadskostnad för gata eller gatudel som upplåtits till allmänt begagnande före ikraftträdandet föreslås regleras enligt reglerna i äldre tillämplig lag.

På grund av utformningen av gällande regler i byggnadslagen har i stor omfattning fastighetsägares bidragsskyldighet för gatumark och gatubyggande ännu inte förfallit till betalning. För att kunna upprätthålla kravet på

likställighet mellan fastighetsägare vars ersättningsskyldighet regleras enligt äldre lagstiftning resp. lagen om kommunvägar föreslås att betalningsskyldighet skall inträda för äldre icke förfallna gatuersättningar i och med den nya lagens ikraftträdande samt att kommunerna skall framställa sina betalningsanspråk härför inom tio år efter ikraftträdandet. I samtliga nu avsedda fall äger fastighetsägarna påkalla en tioårig amorteringstid enligt de regler som f. n. finns i byggnadslagen.

Utöver nu redovisade förslag tas i betänkandet upp vissa ändringar i byggnadslagen, byggnadsstadgan, väglagen och anläggningslagen.

Lagförslag

1 Förslag till Lag om kommunvägar

Härigenom föreskrives följande.

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

Inledande bestämmelser

4 §

Väg för vilken väghållning ordnas av kommun enligt denna lag är *kommunväg*.

Torg, park eller annan sådan allmän plats som upptagits i fastställd generalplan eller byggnadsplan och som ligger inom område där kommunen ordnar väghållning *anses även som kommunväg*.

1 §

*Denna lag gäller kommunväg.
Kommunväg är*

1. gata, torg, park och annan allmän plats inom område med stadsplan,

2. väg eller annat trafikområde för allmän samfärdsel för vilka väghållning ordnas av kommun enligt denna lag,

3. torg, park eller annan sådan allmän plats som upptagits i fastställd generalplan eller byggnadsplan och som ligger inom område där kommunen ordnar väghållning.

1 § andra stycket

I fråga om väghållning som ordnas av staten eller kommun enligt väglagen (1971:948) eller som kommunen utför endast i egenskap av ägare till viss fastighet gäller ej denna lag. Ej heller gäller lagen väg, vars huvudsakliga syfte är att tillgodose skogsbruk, jordbruk eller annan särskild näringsverksamhet.

1 § första stycket

Kommun äger enligt denna lag ordna *väghållning* i den omfattning

2 §

Kommun äger enligt denna lag ordna *kommunväg* i den omfattning

Förslag av
1969 års vägutredning

det behövs för verksamhet som kommunen har att tillgodose. Inom område med byggnadsplan skall *väghållningen* ordnas av kommunen, om ej annat bestämts i planen.

2 §

Kommunen får ej ordna väghållning inom annan kommun utan samtycke av denna.

Kommunal väghållning får ej omfatta endast vissa av de fastigheter som ingår i vägförening eller annan samfällighet för väghållning eller endast vissa av samfällighetens vägar, om därigenom betydande olägenhet skulle uppkomma för fastigheter som är anslutna till samfälligheten.

3 §

Väghållningsmyndighet för kommunväg är den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser därtill.

5 §

Till kommunväg hör vägbana och övriga väganordningar.

Anordning, som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne, är väganordning. Väganordning är också sådan till väg ansluten brygga eller färja med färjläge samt för vägtrafiken behövlig anordning för vägbelysning eller rastplats, parkeringsplats eller annan uppställningsplats för fordon i anslutning till vägbana, som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne.

6 §

Vägområde utgöres av den mark, som tagits i anspråk för väganordning.

Mark intill vägbana eller annan därinvid belägen väganordning som är avsedd till kantremsa får vara väganordning till en bredd av högst två meter. Vägområde inom område med fastställd generalplan eller med byggnadsplan skall ha den bredd som i planen utlagts för kom-

Förslag av
gatukostnadsutredningen

det behövs för verksamhet som kommunen har att tillgodose. *Inom område med stadsplan skall dock kommunväg som avses i 1 § andra stycket 1. alltid ordnas av kommunen.* Inom område med byggnadsplan skall *kommunväg* ordnas av kommunen, om ej annat bestämts i planen.

3 §

4 §

5 §

6 §

Mark intill vägbana eller annan därinvid belägen väganordning som är avsedd till kantremsa får vara väganordning till en bredd av högst två meter. Vägområde inom område med fastställd generalplan eller med *stadsplan eller byggnadsplan* skall ha den bredd som i planen ut-

*Förslag av
1969 års vägutredning*

munväg, även om marken icke till hela sin bredd tagits i anspråk för väg.

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

lagts för kommunväg, även om marken icke till hela sin bredd tagits i anspråk för *sådan* väg.

Kommunal väghållning

7 §

Kommunal väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg.

Vid väghållning skall tillbörlig hänsyn tagas till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och fornminnesvård. Vid väghållningen skall också enskild rätt beaktas och hänsyn även i övrigt tagas till enskilda intressen.

8 §

Vid väghållning inom område med fastställd generalplan eller med byggnadsplan skall planen följas. Inom annat område får väghållning ej ske så, att syftet med utomplansbestämmelser eller särskilda bestämmelser för markens bebyggande eller användning motverkas.

Om särskilda skäl föreligger, får undantag från planen eller bestämmelserna medges av länsstyrelsen eller, efter dess förordnande, av byggnadsnämnden. Även utan sådant medgivande får mindre avvikelser ske från plan, om det är förenligt med planens syfte. Länsstyrelsen får medge undantag enligt första punkten från fastställd generalplan eller byggnadsplan endast om byggnadsnämnden tillstyrkt det.

Vid väghållning inom område med fastställd generalplan eller med *stadsplan* eller byggnadsplan skall planen följas. Inom annat område får väghållning ej ske så att syftet med utomplansbestämmelser eller särskilda bestämmelser för markens bebyggande eller användning motverkas.

Om särskilda skäl föreligger, får undantag från planen eller bestämmelserna medges av länsstyrelsen eller, efter dess förordnande, av byggnadsnämnden. Även utan sådant medgivande får mindre avvikelser ske från plan, om det är förenligt med planens syfte. Länsstyrelsen får medge undantag enligt första punkten från fastställd generalplan eller *stadsplan* eller byggnadsplan endast om byggnadsnämnden tillstyrkt det.

Byggande av kommunväg

9 §

Till byggande av kommunväg räknas anläggning av ny väg, omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad och förbättring av väg.

Förslag av
1969 års vägutredning

Förslag av
gatukostnadsutredningen

10 §

Vid byggande av kommunväg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnes med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Drift av kommunväg

11 §

Kommunväg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning skall vägområde hållas i sådant skick att skäliga sanitära hänsyn och trevnads hänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark inom område med byggnadsplan till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Beträffande fastighetsägares skyldighet att fullgöra renhållning av kommunväg inom område med byggnadsplan finns bestämmelser i kommunala renhållningslagen (1970:892).

De åtgärder som behövs för ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen medge inskränkning i skyldigheten att vidtaga sådana åtgärder. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

Till drift av kommunväg räknas åtgärder för att hålla vägen i sådant skick att samfärdselns behov samt skäliga sanitära hänsyn och trevnads hänsyn blir tillgodosedda.

Drift av kommunväg sker genom underhåll och reparation av väganordning, undanskaffande av snö och is samt vidtagande av åtgärder mot halka, borttagande av sand och annat som påförts vägbanan till motverkande av halka, rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning samt övriga åtgärder för att hålla vägområde i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Drift av kommunväg sker även genom sådana renhållningsåtgärder som sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål, borttagande av ogräs samt annan jämförlig åtgärd.

Om särskilda skäl föreligger kan länsstyrelsen medge inskränkning i skyldigheten att vidtaga åtgärder som anges i första och andra styckena. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

Vägrätt

12 §

Vägrätt innefattar befogenhet för kommunen att, utan hinder av den rätt som annan kan äga till fastigheten, nyttja mark som behövs för kommun-

Förslag av
1969 års vägutredning

Förslag av
gatukostnadsutredningen

väg och, i den mån väghållningsmyndigheten ej beslutat annat i samband med markens ianspråktagande, även i övrigt i fastighetsägarens ställe bestämma över markens användning under den tid vägrätten består samt tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

13 §

Vägrätt uppkommer genom att kommunen tar i anspråk mark för kommunväg eller övertar allmän eller enskild väg. Rätt till mark som uppkommit med stöd av väglagen (1971:948), anläggningslagen (1973:1149) eller motsvarande äldre bestämmelser tillkommer kommunen, när väg som rättigheten avser övertagits för kommunal väghållning. Därvid skall vägrätten anses omfatta samma befogenheter som tillkommit vägens tidigare innehavare.

Mark skall anses ha tagits i anspråk för kommunväg, när vägens sträckning över fastigheten blivit tydligt utmärkt på marken och vägarbetet påbörjats på fastigheten.

14 §

Vägrätt upphör ett år efter det kommunen beslutat att vägen skall dragas in. Har inom sagda tid förfarande inletts för upplåtande av rätt till marken enligt väglagen (1971:948) eller anläggningslagen (1973:1149) består dock vägrätten till dess frågan om sådan upplåtelse slutligt avgjorts.

Har vägrätt upphört, får kommunen föra bort vad som anbringats inom vägområdet för vägändamål. Vad som ej förts bort inom ett år efter det vägrätten upphört tillfaller fastighetens ägare. Länsstyrelsen kan förlänga tiden, om särskilda skäl föreligger.

Ianspråktagande av mark med vägrätt

15 §

Behöver mark, som tillhör annan än kommunen, tagas i anspråk för kommunal väghållning och kan överenskommelse därom ej träffas med markens ägare och annan sakägare vilkens rätt beröres, skall väghållningsmyndigheten, om marken skall innehas med vägrätt, upprätta förslag i frågan (arbetsplan) och utställa det till granskning. Skall kommunväg byggas eller enskild väg övertagas av kommunen utanför område med fastställd generalplan eller med byggnadsplan

Behöver mark, som tillhör annan än kommunen, tagas i anspråk för kommunal väghållning och kan överenskommelse därom ej träffas med markens ägare och annan sakägare vilkens rätt beröres, skall väghållningsmyndigheten, om marken skall innehas med vägrätt, upprätta förslag i frågan (arbetsplan) och utställa det till granskning. Skall kommunväg byggas eller enskild väg övertas av kommunen utanför område med fastställd generalplan eller med *stadsplan eller*

*Förslag av
1969 års vägutredning*

skall arbetsplan alltid upprättas och utställas, när markens ianspråktagande uppenbarligen inverkar på annans rätt.

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

byggnadsplan skall arbetsplan alltid upprättas och utställas, när markens ianspråktagande uppenbarligen inverkar på annans rätt.

I arbetsplan enligt första stycket skall anges den mark som behöver tagas i anspråk för kommunal väghållning samt för vägbyggnadsföretagets genomförande i övrigt behövliga uppgifter. Arbetsplanen skall även redovisa de fastigheter, från vilka mark skall tagas i anspråk, samt ägarna till dessa och andra sakägare vilkas rätt beröres. Om ej väghållningsmyndigheten avser att taga marken eller vägen i anspråk genast, skall i arbetsplanen anges tidpunkten för ianspråkstagandet.

Övertar kommunen enskild väg behöver i arbetsplanen ej anges annat än vägens sträckning och vilka väganordningar som avses ingå i vägen samt i förekommande fall uppgift om tidpunkten för vägens övertagande.

16 §

Tid för granskning av arbetsplan enligt 15 § bestämmes av väghållningsmyndigheten. Den får ej sättas kortare än tre veckor.

Om det är lämpligt, får på en gång utställas två eller flera alternativa förslag.

17 §

Kungörelse om utställelse av arbetsplan skall ske i den eller de tidningar, i vilka kommunala meddelanden för orten införes.

Fastighetsägare och annan sakägare vilkens rätt beröres av arbetsplanen och som ej godkänt denna, skall av väghållningsmyndigheten underrättas om planen. Ifråga om sådan underrättelse äger 17 § 4 mom. byggnadsstadgan (1959: 612) motsvarande tillämpning.

18 §

Ändras arbetsplan sedan den utställts till granskning, skall den åter utställas. Ny utställelse behövs dock ej om de fastighetsägare och andra sakägare som beröres av ändringen, godkänt planen eller om de underrättats om ändringen enligt 17 § andra stycket och fått tillfälle att taga del av den.

19 §

Sedan tiden för granskning gått ut, skall väghållningsmyndigheten snarast möjligt meddela beslut om ianspråkstagande av mark eller väganordning. Beslutet skall tillsammans med besvärshänvisning delges fastighetsägare och annan berörd sakägare, som framställt erinran mot ianspråkstagandet.

Förslag av
1969 års vägutredning

Förslag av
gatukostnadsutredningen

Beslut enligt första stycket skall kungöras i den ordning som anges i 17 § första stycket.

20 §

Har inom tre år efter det beslut enligt 19 § vann laga kraft mark eller väg-anordning ej tagits i anspråk och kommunen ej heller begärt verkställighet av beslutet, är beslutet förfallet.

Beslut enligt 19 § får, sedan det vunnit laga kraft, verkställas såsom laga-kraftäggande dom.

Tillfälligt upplåtande av mark, m. m.

21 §

Väghållningsmyndigheten och av denna anlitade biträden är berättigade att få tillträde till fastighet för att verkställa mätning eller stakning, undersökning av grund eller annan förberedande åtgärd för byggande av kommunväg. I trädgård, liknande plantering eller park får träd ej skadas eller fällas utan ägarens samtycke. Även i övrigt skall skada undvikas, om det är möjligt.

22 §

Behöver i samband med byggande av kommunväg mark tagas i anspråk för upplag eller liknande ändamål i närheten av det avsedda vägområdet, kan länsstyrelsen på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att nyttjanderätt till marken skall upplåtas för den tid som behövs för vägens byggande.

23 §

Kan på grund av pågående arbete eller till följd av jordras eller översvämning eller av annan orsak kommunväg ej användas utan risk för olyckshändelse, kan länsstyrelsen på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för den tid sådan väg behövs till följd av hindret.

24 §

Länsstyrelsen kan på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att nyttjanderätt till mark intill vägområde skall upplåtas för uppsåtande av snöskärm.

25 §

Behöver väghållningsmyndigheten till drift av kommunväg taga sten, grus, sand eller jord på mark som tillhör annan än kommunen och kan detta ske utan avsevärd olägenhet, kan länsstyrelsen på framställning av väg-

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

hållningsmyndigheten föreskriva att rätt till sådan täkt skall upplåtas. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs för rättens utövande.

Avgiftsskyldighet m. m.

26 §

För kommunal väghållning får kommunen inom sitt område taga ut avgift av ägare till fastighet som har nytta av väghållningen. Fastighet inom område där tätbebyggelse föreligger anses därvid ha nytta av de vägar inom området som väghållningen avser, om ej särskilda skäl föranleder annat.

Avgiftsskyldighet inträder, när väg som väghållningen avser är i sådant skick att den kan användas för fastigheten.

27 §

Avgifter som kommunen tager ut får ej överskrida vad som behövs för att täcka nödvändiga kostnader för väghållningen. Avgiftsskyldighet skall fördelas mellan fastigheterna efter skälig och rättvis grund.

Vid fördelning av avgiftsskyldigheten skall hänsyn tagas till mera betydande kostnader, som ägare av fastighet nedlagt eller i annan form haft vid byggande av väg som väghållningen avser, i den mån det är skäligt med hänsyn till vägens ålder och skick, den fördel fastighetsägaren får av kommunvägen och övriga omständigheter.

Är väghållningsåtgärd till övervägande fördel för endast viss fastighet, får bestämmas att denna ensam skall bära kostnaden för åtgärden.

28 §

Avgift skall utgå enligt taxa som kommunen utformar i överensstämmelse med de grunder som anges i 27 §. Avgift kan utgå som engångsavgift och som periodiska avgifter.

Engångsavgift får ej sättas högre än att den svarar mot fastighetens andel i kostnaden för kommunvägens byggande. Uppgår engångsavgift till belopp som är betungande med hänsyn till fastighetens ekonomiska bärkraft och övriga omständigheter, skall, om fastighetens ägare begär det samt godtagbar säkerhet ställes, avgiften fördelas på årliga inbetalningar under viss tid, högst 10 år.

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

29 §

Avgift skall betalas vid anfordran på förfallodag som kommunen bestämt. På obetalt belopp utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975: 635).

Skall engångsavgift fördelas på årliga inbetalningar, utgår ränta enligt 5 § räntelagen på varje del av avgiften som förfaller till betalning i framtiden från den dag då den första inbetalningen skall ske till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall utgå enligt första stycket.

30 §

Ny ägare av fastighet svarar ej gentemot kommunen för avgift som förfaller till betalning före tillträdesdagen.

31 §

Om avgift för väghållning skall uttagas av fastighetsägare, åligger det väghållningsmyndigheten att upprätta förslag till avgränsning av det område (väghållningsområde) inom vilket avgiftsskyldighet avses föreligga och utställa förslaget till granskning. Vid förslaget skall, om det lämpligen kan ske, fogas en förteckning över de fastigheter som ingår i väghållningsområdet och ägarna till dessa.

I fråga om utställelse av förslag till väghållningsområde äger 16–18 §§ motsvarande tillämpning. Berör väghållningsområdet ett stort antal fastigheter, får underrättelse som anges i 17 § andra stycket underlåtas, om i stället andra åtgärder vidtages som är ägnade att bringa förslaget till fastighetsägarnas kännedom.

Sedan tiden för granskning gått ut, meddelar väghållningsmyndigheten beslut om väghållningsområdets avgränsning. Beslutet skall tillsammans med besvärshänvisning delges fastighetsägare som framställt erinran mot förslaget.

Avtal om taxa

Avtal om avgiftsfråga

32 §

Kommunen kan träffa avtal med fastighetsägare i avgiftsfråga som ej regleras i taxa.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter

33 §

I fråga om kommunväg eller del av sådan väg äger kommunen besluta att enskild körväg ej får anslutas till kommunvägen utan väghållningsmyndighetens tillstånd eller att enskild körvägs anslutning till kommunvägen ej får

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

ändras utan sådant tillstånd. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på sådan utfart från fastighet och sådan brygga som kan användas för körtrafik.

Beslut av kommunen i fråga som avses i första stycket skall kungöras i den eller de tidningar i vilka kommunala meddelanden för orten införes eller genom att beslutet på annat lämpligt sätt lämnas fastighetsägare och annan som beröres av det.

Vid behandling av fråga om tillstånd enligt första stycket skall väghållningsmyndigheten pröva om den tilltänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på kommunvägen. Skälig hänsyn skall även tagas till behovet av väganslutning för skogsbruk, jordbruk eller annan särskild näringsverksamhet. I samband med tillstånd kan väghållningsmyndigheten meddela föreskrifter om väganslutningens läge och utförande i övrigt.

34 §

Om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten på kommunväg, kan väghållningsmyndigheten förordna att enskild vägs anslutning till kommunvägen skall spärras av eller ändras genom myndighetens försorg. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på utfart från fastighet och på brygga.

Innan förordnande meddelas enligt första stycket, skall skäligt rådrum lämnas ägare eller innehavare av berörd fastighet att ordna utfart till kommunvägen på annat sätt.

35 §

I samband med tillstånd enligt 33 § eller i stället för förordnande enligt 34 § eller i samband med förordnande enligt 34 § om ändring av anslutning kan väghållningsmyndigheten i fråga om enskild väg meddela trafikföreskrift varigenom trafik med motordrivet fordon på vägen efter del därav förbjödes eller inskränkes. Om särskilda skäl föreligger, kan väghållningsmyndigheten för visst ändamål medge undantag från sådan trafikföreskrift.

När trafikföreskrift meddelas med stöd av första stycket i fråga om befintlig anslutning till kommunväg, skall skäligt rådrum lämnas ägare eller innehavare av berörd fastighet att ordna utfart till kommunvägen på annat sätt.

36 §

Bestämmelserna i 33–35 §§ gäller ej i fråga om enskild väg som är upptagen i fastställd generalplan eller i stadsplan eller byggnadsplan.

37 §

Inom vägområde får ej utan tillstånd av väghållningsmyndigheten vidtagas åtgärd eller förekomma anordning, som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. I samband med tillstånd meddelar väg-

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

hållningsmyndigheten de föreskrifter som behövs. Tillstånd kan när som helst återkallas.

Intill vägområde får ej upptagas grop eller grav som kan medföra fara för vägens bestånd.

Första stycket gäller ej sådan grind eller bom, som behövs vid korsning mellan väg och järnväg, spårväg eller vattenväg eller för gränsbevakningen eller försvaret.

38 §

Elektrisk ledning, vattenledning eller annan ledning får ej dragas inom vägområde, om ej väghållningsmyndigheten medgivit det eller, när tillstånd enligt lag eller annan författning lämnats i annan ordning, anmälan om arbetet gjorts hos väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten meddelar de föreskrifter om arbetets bedrivande och om rätt till upplag eller annan anordning som, utöver vad som är särskilt föreskrivet, behövs med hänsyn till vägens bestånd, drift eller brukande.

Första stycket äger motsvarande tillämpning i fråga om arbete på redan dragen ledning. Påkallas på grund av inträffad skada skyndsam reparation av ledning som dragits inom vägområde och skulle dröjsmål med arbetets igångsättande vålla avsevärd olägenhet, får arbetet påbörjas utan att tillstånd meddelats av väghållningsmyndigheten eller anmälan om arbetet gjorts hos denna enligt första stycket. Ledningens ägare skall dock snarast underrätta väghållningsmyndigheten om arbetet.

39 §

Vad som i 45–47 §§ väglagen (1971: 948) föreskrives om ljusanordning, tavla, skylt, inskrift, byggnad eller annan anordning äger motsvarande tillämpning i fråga om kommunväg. I fråga om kommunväg meddelas dock tillstånd eller föreskrift som avses i nämnda paragrafer av väghållningsmyndigheten eller, efter kommunens bestämmande, av byggnadsnämnden.

Första stycket äger ej tillämpning i fråga om byggnad eller anordning som avses i 47 § väglagen inom område med stadsplan eller byggnadsplan.

40 §

Från det byggande av kommunväg påbörjats till dess vägbyggnadsföretaget slutförts, får inom det planerade vägområdet ej utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnad eller vidtas åtgärd, som kan väsentligt försvåra områdets användning för vägändamål.

För tid som sagts nu äger bestämmelserna i 39 § i fråga om tillstånd att uppföra byggnad intill vägområde motsvarande tillämpning. I samband med tillstånd meddelar väghållningsmyndigheten de föreskrifter som behövs.

Förbud enligt första eller andra stycket upphör att gälla, när beslut om vägens byggande upphäves eller förfaller.

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

Första eller andra stycket äger ej tillämpning i fråga om byggnad eller åtgärd inom område med stadsplan eller byggnadsplan.

41 §

Sedan fråga väckts om byggande av väg, kan kommunen meddela förbud att utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföra byggnad på mark som kan antagas komma att ingå i vägområdet eller ligga i dess omedelbara närhet. Sådant förbud får ej meddelas för längre tid än tre år. Om synnerliga skäl föreligger, kan kommunen förlänga tiden, varje gång med högst tre år. I samband med tillstånd som sagts nu meddelar väghållningsmyndigheten de föreskrifter som behövs.

Förbud enligt första stycket upphör att gälla, när vägbyggnadsföretaget påbörjats.

Första stycket äger ej tillämpning i fråga om byggnad inom område med stadsplan eller byggnadsplan.

42 §

Har byggnadslov meddelats i fråga om byggnad eller åtgärd som avses i 40 och 41 §§, erfordras ej tillstånd av väghållningsmyndigheten enligt denna lag.

43 §

Är lagligen påbörjad anordning belägen inom område där förbud enligt 39 § är tillämpligt och medför den på grund av ändrade förhållanden eller i annat fall sådan olägenhet att begäran om tillstånd enligt 39 § skulle ha avslagits, kan väghållningsmyndigheten meddela föreläggande om avlägsnande, ändring eller utbyte av anordningen eller om vidtagande av annan åtgärd. Vad som sagts nu gäller i fråga om byggnad endast om byggnaden kan flyttas utan svårighet eller är av ringa värde.

I beslut om föreläggande enligt denna paragraf kan väghållningsmyndigheten utsätta vite.

44 §

Är det nödvändigt för vinnande av fri sikt eller är det annars påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten, kan väghållningsmyndigheten besluta att träd eller buske intill vägområde får avlägsnas eller kvistas genom myndighetens försorg.

Är sådan anordning intill väg som ej utgöres av byggnad till hinder för vägens drift, kan väghållningsmyndigheten besluta att anordningen får avlägsnas genom myndighetens försorg.

Ersättning m. m.

45 §

Har kommun erhållit vägrätt, är fastighetens ägare berättigad att av

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatumkostnadsutredningen*

kommunen få intrångsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande eller begagnande, om ersättning för skadan ej tidigare har utgått och det ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning ej skall lämnas. Samma rätt till ersättning har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten som upplåtits innan marken togs i anspråk. För övertagande av befintlig väg utgår ersättning endast om särskilda skäl föranleder det.

Vid ersättningens bestämmande gäller 4 kap. expropriationslagen (1972: 719) i tillämpliga delar, 4 kap. 3 § nämnda lag skall härvid tillämpas i fråga om värdeökning som ägt rum under tiden från dagen tio år före det talan väcktes vid domstol.

På ersättningen utgår ränta enligt 5 § räntelagen (1975: 635) från den dag då marken togs i anspråk till och med den dag då betalning skall ske och enligt 6 § räntelagen för tiden därefter.

46 §

Uppstår till följd av att väg drages fram över fastighet synnerligt men för fastigheten eller del därav, skall kommunen lösa det område som lider sådant men, om ägaren begär det.

Kommunen är berättigad att lösa område som avses i första stycket, om därav skulle föranledas endast ringa förhöjning av fastighetsägaren tillkommande ersättning och fastighetsägaren ej har ett beaktansvärt intresse av att behålla området. Vid bedömande av fråga om rätt till inlösen föreligger skall kostnad för åtgärd som anges i 4 kap. 1 § andra stycket expropriationslagen (1972: 719) inräknas i ersättningen för intrång.

47 §

Har tillstånd som avses i 33 § vägrats eller har föreskrift eller förordnande meddelats med stöd av 33–35 § är ägare till fastighet som haft utfart till kommunvägen berättigad till ersättning av kommunen om åtgärden medför att annars erforderlig kostnad för nyanläggning eller ändring av utfart till sådan väg avsevärt ökas, annan väghållningskostnad avsevärt ökas, pågående markanvändning avsevärt försvåras eller annat avsevärt men uppkommer.

Samma rätt till ersättning som enligt första stycket tillkommer fastighetens ägare har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan tillstånd som avses i 33 § vägrats eller föreskrift eller förordnande meddelats med stöd av 33–35 §.

48 §

För att minska de olägenheter, som genom vägran av tillstånd som avses i 33 § eller genom föreskrift eller förordnande som meddelats med stöd av 33–35 § uppkommer för fastighet som haft utfart till kommunväg, får kommunen själv bygga nödvändig utfartsväg för fastigheten. För detta ändamål

*Förslag av
1969 års vägutredning*

*Förslag av
gatukostnadsutredningen*

får kommunen i fastighetsägarens ställe påkalla förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149).

49 §

Medför vägran av tillstånd som avses i 39 § första stycket till uppförande av byggnad eller annan anordning, som kan inverka menligt på trafiksäkerheten, att pågående markanvändning avsevärt försvåras, är fastighetsägaren och innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten berättigade till ersättning av kommunen för den skada de härigenom lider.

Första stycket äger motsvarande tillämpning, om tillstånd som avses i 40 § första stycket eller 41 § första stycket vägrats och förbud som avses i nämnda paragrafer varit gällande längre tid än fem år i följd.

50 §

Uppstår i fall som avses i 47 § första stycket eller 49 § första stycket synnerligt men vid användningen av fastigheten eller del därav, skall kommunen lösa det område som lider sådant men, om ägaren begär det.

51 §

Kommunen skall ersätta skada till följd av att kommunen förvärvat rätt att nyttja mark i närheten av vägområde för upplag eller liknande ändamål i samband med byggande av väg, rätt att anordna tillfällig väg, rätt att intill vägområde uppsätta snöskärm eller rätt till täkt för drift av väg. Kommunen skall också ersätta skada till följd av åtgärd som avses i 21, 43 eller 44 §. För skada till följd av åtgärd som avses i 44 § första stycket utgår ersättning dock endast om skadan är avsevärd. Vad som sagts nu gäller ej, om det avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning icke skall lämnas.

52 §

Vad som avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan kommunen och fastighetens ägare eller annan sakägare i fråga om ersättning enligt 45, 47, 49 eller 51 § gäller även mot den som efter det rätten till ersättning uppkom förvärvat sakägarens rätt till fastigheten eller anordningen.

53 §

Har överenskommelse ej träffats om ersättning enligt 45, 47, 49 eller 51 § eller om inlösen enligt 46 eller 50 §, skall den som vill göra anspråk på ersättning eller fordra inlösen väcka talan vid den fastighetsdomstol inom vars område fastigheten eller anordningen är belägen. Även kommunen kan på sätt som sagts nu påkalla prövning av ersättning som tillkommer fastighetsägare eller annan sakägare.

Förslag av
1969 års vägutredning

Förslag av
gatukostnadsutredningen

54 §

I fråga om nedsättning hos länsstyrelsen av ersättning enligt 45, 47 eller 49 §, som ej avser personlig skada, samt mål om sådan ersättning äger 67 och 68 §§ samt 69 § första stycket väglagen (1971: 948) motsvarande tillämpning.

I mål om inlösen enligt 46 eller 50 § gäller i tillämpliga delar 69 § andra stycket väglagen.

Ansvar, handräckning och besvär m. m.

55 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud i 37–40 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 33 eller 35 §, 37 § första stycket eller 38–40 § dömes till böter.

56 §

Uppföres byggnad eller utföres ledningsarbete i strid mot 38–40 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 38–41 § kan överexekutor meddela handräckning för att åstadkomma rättelse. I fråga om sådan handräckning gäller samma regler som för handräckning enligt 191 § utsökningslagen (1877: 31 s. 1).

Bryter någon mot förbud i 37, 39 eller 40 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 37 § första stycket, 39 eller 40 § och är det ej fråga om byggnads uppförande, kan utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

Efterkommes ej föreläggande enligt 43 §, skall utmätningsmannen på anmodan av länsstyrelsen ombesörja att åtgärd vidtages.

Polismyndighet skall lämna den handräckning som behövs för vidtagande av åtgärd som avses i 21, 34 och 44 §§.

57 §

Talan mot väghållningsmyndighetens beslut enligt denna lag föres hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut enligt 19 eller 31 § får dock talan föras endast av den som framställt erinran mot förslag om ianspråktagande av mark eller väganordning eller om avgränsning av det område inom vilket avgiftsskyldighet föreligger.

Talan mot väghållningsmyndighetens eller byggnadsnämndens beslut enligt denna lag föres hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut enligt 19 eller 31 § får dock talan föras endast av den som framställt erinran mot förslag om ianspråktagande av mark eller väganordning eller om avgränsning av det område inom vilket avgiftsskyldighet föreligger.

Förslag av
1969 års vägutredning

Förslag av
gatukostnadsutredningen

Mot länsstyrelsens beslut enligt 19, 24, 25, 31, 39 §, 40 § andra stycket, 43 eller 44 § föres talan hos kammarrätten genom besvär. Talan mot annat av länsstyrelsen meddelat beslut föres hos regeringen genom besvär.

58 §

Beslut i frågan om tillstånd enligt 33 §, 37 § första stycket eller 39–41 § blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I beslut om tillstånd kan dock förordnas att beslutet skall lända till efterrättelse omedelbart.

Annat beslut enligt denna lag än som avses i första stycket länder omedelbart till efterrättelse, om ej annat förordnas i beslutet.

Särskilda bestämmelser

59 §

Som ägare av fastighet anses vid tillämpningen av denna lag den som enligt kommunalskattelagen (1928: 370) är skyldig att betala skatt för garantibelopp för fastigheten.

När omständigheterna föranleder det tillämpas bestämmelse om fastighet i denna lag på byggnad eller annan anläggning, som ej tillhör ägaren till marken. Vad som i lagen föreskrives om ägare av fastighet skall därvid gälla anläggningens ägare.

1. Denna lag träder i kraft den

2. Bestämmelserna i 1 § första stycket andra punkten gäller ej i fråga om byggnadsplan som fastställts före ikraftträdandet.

3. Omhänderhar kommunen vid lagens ikraftträdande väghållning på enskild väg skall, såvida ej annat följer av bestämmelse i denna lag, vägrätt för kommunen anses föreligga enligt 12 §. Fastighetsägare eller annan sakägare som vill göra anspråk på ersättning härför skall, om överenskommelse ej träffas, väcka talan vid fastighetsdomstolen inom tre år från ikraftträdandet, vid påföljd att han annars förlorar rätten till ersättning.

2. Bestämmelserna i 2 § tredje punkten gäller ej i fråga om byggnadsplan som fastställts före ikraftträdandet.

3. Omhänderhar kommunen vid lagens ikraftträdande väghållning på enskild väg eller på annat trafikområde för allmän samfärdsel skall, såvida ej annat följer av bestämmelse i denna lag, vägrätt för kommunen anses föreligga enligt 12 §. Fastighetsägare eller annan sakägare som vill göra anspråk på ersättning härför skall, om överenskommelse ej träffas, väcka talan vid fastighetsdomstolen inom tre år från ikraftträdandet, vid påföljd att han annars förlorar rätten till ersättning.

På ersättning enligt första stycket utgår ränta enligt 5 § räntelagen (1975: 635). I fråga om nedsättning av ersättning hos länsstyrelsen och mål

Förslag av
1969 års vägutredning

Förslag av
gatukostnadsutredningen

om ersättning äger 67 och 68 §§ samt 69 § första stycket väglagen (1971: 948) motsvarande tillämpning.

4. *Beträffande skyldighet för markägare att utgiva ersättning för gatumark och gatubyggnadskostnad avseende gata eller gatudel som upplåtits till allmänt begagnande före lagens ikraftträdande finns bestämmelser i övergångsbestämmelserna till lagen (0000:000) om ändring i byggnadslagen (1947: 385).*

4. Bestämmelserna i 45 § om tillämpning av 4 kap. 3 § expropriationslagen (1972: 719) gäller ej värdeökning som inträffat före utgången av juni 1971.

5. Bestämmelserna i 45 § om tillämpning av 4 kap. 3 § expropriationslagen (1972: 719) gäller ej värdeökning som inträffat före utgången av juni 1971.

2 Förslag till

Lag om ändring i byggnadslagen (1947: 385)

Härigenom föreskrives i fråga om byggnadslagen (1947: 385)¹ dels att 49 och 155 §§ samt rubriken närmast före 49 § skall ha nedan angivna lydelse,
dels att 50–53, 55–69, 74, 154 och 156 §§ skall upphöra att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Om upplåtande av gata eller annan allmän plats

Om upplåtande och drift av gata m. m.

49 §²

Iordningställande och upplåtande till allmänt begagnande av gata eller annan allmän plats inom område som ingår i stadsplan ankomme på kommunen.

Om skyldighet för kommunen att svara för iordningställande och drift av gata eller annan allmän plats eller annat trafikområde för allmän samfärdslinje inom område som ingår i stadsplan finns bestämmelser i lagen (0000:000) om kommunvägar.

¹ Omtryckt 1972: 775. 1969 års vägutredning har härutöver föreslagit ändring av 107, 114 och 116 §§ byggnadslagen.

² Senaste lydelse 1972: 755.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

155 §

Vad i denna lag föreskrives om tomt och om fastighet äger tillämpning även på samfällighet inom byggnadskvarter. Med ägare av tomt eller fastighet avses därvid ägarna av de fastigheter som hava del i samfälligheten. Är samfälligheten ej avsedd för bebyggelse, skall den anses bebyggd när den väsentligen tagits i anspråk för angivet ändamål. Högsta tillåtna hushöjden antages därvid vara medeltalet av vad som gäller för de fastigheter som hava del i samfälligheten.

Vad i 56, 62 och 67 §§ stadgas om fastighet som överensstämmer med tomtindelning avser även annan inom byggnadskvarter belägen fastighet, varå nybyggnad företagits eller skall äga rum efter det att kvarteret intogs i stadsplanen, samt tomt som är i en ägares hand.

Vad i denna lag föreskrives om fastighet som överensstämmer med tomtindelning skall gälla även beträffande fastighet som bildats med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 2 § tredje och fjärde styckena fastighetsbildningslagen (1970: 988).

1. Denna lag träder i kraft den
2. Har gata eller gatudel upplåtits till allmänt begagnande före ikraftträdandet av lagen (0000: 000) om kommunvägar, skall angående skyldighet för markägare att utgiva ersättning för gatumark och gatubyggnadskostnad äldre bestämmelser äga tillämpning.
3. Har i fråga om gata eller gatudel som avses i punkt 2 skyldighet för markägare att utgiva ersättning för gatumark och gatubyggnadskostnad ännu icke inträtt vid ikraftträdandet av lagen (0000: 000) om kommunvägar, skall utan hinder av äldre bestämmelser sådan skyldighet fullgöras vid anfordran på förfalldag som kommunen bestämt. Anspråk som nu sagts får dock icke framställas senare än tio år efter den dag då lagen om kommunvägar trädde i kraft.

I fråga om ersättningskyldighet enligt första stycket, för vilken gäller stadsplanelagen (1931:142) eller äldre lag, äger vad i 63 § andra stycket i dess äldre lydelse stadgas om rätt till avbetalning motsvarande tillämpning.

4. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om mål eller ärenden om upplåtande av gata eller annan allmän plats som är anhängiga vid ikraftträdandet av lagen (0000: 000) om kommunvägar.

5. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som ersatts genom bestämmelse i lagen (0000: 000) om kommunvägar, skall i stället den nya bestämmelsen gälla.

3 Förslag till Lag om ändring i byggnadsstadgan (1959: 612)

Härigenom föreskrives i fråga om byggnadsstadgan (1959: 612)¹
dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse,
dels att 25 § skall upphöra att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

När sådant begäres av någon, vars rätt kan beröras därav, åligger det byggnadsnämnden att lämna skriftligt besked huruvida nämnden meddelat beslut rörande skyldighet för fastighetsägare att vidtaga särskild åtgärd med avseende å fastigheten.

Där stadsplan finnes åligger det byggnadsnämnden eller annan myndighet, som kommunfullmäktige bestämmer, att på begäran av person, som i första stycket sägs, utfärda skriftligt besked rörande den på fastigheten belöpande förpliktelsen att till kommunen utgiva bidrag till kostnad för gata. I beskedet skall angivas i vad mån betalningsskyldighet för förpliktelsen inträtt eller icke.

Där stadsplan finnes åligger det härjämte byggnadsnämnden att, då det begäres av person som avses i första stycket, till denne utlämna karta (nybyggnadskarta) rörande fastighet som ingår i planen. Nämnden bör ock, där det lämpligen kan ske, tillhandahålla nybyggnadskarta för fastighet inom område, som ej ingår i stadsplanen.

Denna lag träder i kraft den

Vad i 2 § andra stycket i dess äldre lydelse sägs skall fortfarande gälla i fråga om sådan förpliktelse att utgiva bidrag som avses i 3. övergångsbestämmelserna till lagen (0000: 000) om ändring i byggnadslagen (1947: 385).

4 Förslag till Lag om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)

Härigenom förordnas, att 3 § allmänna ordningsstadgan (1956:617)² skall upphöra att gälla vid utgången av . Den upphävda paragrafen gäller dock i fråga om fastighetsägares skyldighet som avses i övergångsbestämmelserna till lagen (0000: 000) om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892).

¹ Omtryckt 1972: 776.
1969 års vägutredning har härutöver föreslagit ändring av 28 § och 56 § 1 mom. byggnadsstadgan.

² Senaste lydelse 1971: 953.

5 Förslag till**Lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892)**

Härigenom föreskrives i fråga om kommunala renhållningslagen (1970: 892)

dels att 1 och 2 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 3 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Har på annan plats utomhus än som avses i 1 § där allmänheten äger att fritt färdas skräpats ned eller eljest osnyggats, åligger det kommunen att återställa platsen i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk.

Har på annan plats utomhus än *kommunväg eller allmän väg* där allmänheten äger att fritt färdas skräpats ned eller eljest osnyggats, åligger det kommunen att återställa platsen i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk.

Bestämmelserna i första stycket äger ej tillämpning, om skyldigheten enligt lag eller annan författning eller särskilda föreskrifter skall fullgöras av annan.

Denna lag träder i kraft den

Beslut som meddelats före ikraftträdandet av denna lag i fråga som avses i 2 § i dess äldre lydelse gäller under högst tio år från och med dagen för ikraftträdandet.

6 Förslag till**Lag om ändring i väglagen (1971: 948)**

Härigenom föreskrives i fråga om väglagen (1971: 948)¹

dels att 1, 12, 23, 26 och 27 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 26 a §, av nedan angivna lydelse.

1 §

Denna lag gäller allmän väg.

Allmän väg är, förutom väg som anlägges enligt denna lag eller enligt lag förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålles av staten eller kommun.

¹ 1969 års vägutredning har härutöver föreslagit ett flertal ändringar i väglagen.

Nuvarande lydelse

Väg upphör att vara allmän, när vägen drages in. Är kommun väghållare, upphör väg att vara allmän, när vägen enligt *byggnadslagen* (1947:385) upplåtes eller skall vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Har väg upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

Föreslagen lydelse

Väg uppnör att vara allmän, när vägen drages in. Är kommun väghållare, upphör väg att vara allmän, när vägen enligt *lagen* (0000:000) om kommunvägar ordnas eller skall ordnas som kommunväg. Har väg upplåtits som kommunväg medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

12 §

Om skyldighet för staten att iordningställa och upplåta allmän väg som gata inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, finns bestämmelser i *byggnadslagen* (1947:385).

Är staten väghållare inom område med stadsplan, skall vad som i *lagen* (0000:000) om kommunvägar stadgas om kommuns skyldighet att bygga kommunväg på mark som är allmän väg i stället avse staten. Kostnad som föranledes av att kommunvägen enligt stadsplanen bygges till större bredd eller med dyrbarare utförande i övrigt än som betingas av trafiken, skall dock ersättas av kommunen, om ej regeringen annorlunda förordnar.

23 §

Gata inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, kan under förutsättning som anges i 21 § förklaras tillika vara allmän väg. Bestämmelserna i 22 § äger motsvarande tillämpning på ärende om sådan förklaring.

Kommunväg inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, kan under förutsättning som anges i 21 § förklaras tillika vara allmän väg. Bestämmelserna i 22 § äger motsvarande tillämpning på ärende om sådan förklaring.

26 §

Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning skall vägområde hållas i sådant skick att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd

Genom renhållning skall vägområde hållas i sådant skick att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd

Nuvarande lydelse

av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. *I fråga om område med stadsplan eller byggnadsplan äger detta stycke tillämpning endast på vägområde för motorväg eller motortrafikled.*

De åtgärder som behövs för ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen medge inskränkning i skyldigheten att vidtaga sådana åtgärder. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

Föreslagen lydelse

av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken.

26 a §

I fråga om område med stadsplan eller byggnadsplan där staten är väghållare skall, utom vad avser vägområde för motorväg eller motortrafikled, kommun i stället för staten utföra de åtgärder för renhållning som avses i 26 § andra stycket.

27 §

Statens skyldighet att inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, ombesörja drift av allmän väg, som upplåtits till gata, begränsas av byggnadslagen (1947:385). Detsamma gäller i fråga om gata, som förklarats tillika vara allmän väg.

Är staten väghållare inom område med stadsplan, skall driften av väg som avses i 12 § åvila staten, dock med den begränsning som avses i nämnda paragraf. Detsamma gäller i fråga om kommunväg, som förklarats tillika vara allmän väg.

Denna lag träder i kraft den

7 Förslag till Lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149)¹

Förslag av
1969 års vägutredning

Förslag av
gatukostnadsutredningen

54 §

Väg som ingår i vägförening skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Vägförenings väg skall genom renhållning hållas i sådant skick att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark inom område med byggnadsplan till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som ingår i föreningens väg i den mån allmänheten har tillträde till marken.

De åtgärder som behövs för ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen medge inskränkning i skyldigheten att vidtaga sådana åtgärder. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

Till drift av väg som ingår i vägförening räknas åtgärder för att hålla vägen i sådant skick att samfärdselns behov samt skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda.

Drift av vägförenings väg sker genom underhåll och reparation av väganordning, undanskaffande av snö och is samt vidtagande av åtgärder mot halka, borttagande av sand och annat som påförts vägbanan till motverkande av halka, rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning samt övriga åtgärder för att hålla vägområde i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Drift av väg som ingår i vägförening sker även genom sådana renhållningsåtgärder som sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål, borttagande av ogräs samt annan jämförlig åtgärd.

Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen medge inskränkning i skyldigheten att vidtaga åtgärder som anges i första och andra styckena. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

¹ Förslaget utgår från de förslag till ändringar i anläggningslagen som lagts fram av 1969 års vägutredning.

1 Utredningsuppdraget m. m.

1.1 Direktiven

I anförande till regeringsprotokollet över bostadsärenden den 15 maj 1975 har chefen för bostadsdepartementet meddelat direktiv för den sakkunniges arbete. Departementschefen anför därvid till en början följande:

Såväl egentlig samhällsbebyggelse som i vissa fall även annan bebyggelse kräver betydande kommunala investeringar. I mer utvecklade bebyggelseområden blir även kostnaderna för drift och underhåll av de anläggningar som inrättats betydande. Investerings- och driftskostnaderna måste därför med nödvändighet beaktas vid den planläggning som skall föregå tillkomst och förändring av all bebyggelse. Reglerna om kommunernas ansvar för åtgärder och rätt att ta ut avgifter i detta sammanhang har därför fått sin plats i planlagstiftningen.

Departementschefen erinrar om att byggnadslagen (BL) har särskilda regler i hithörande frågor för de skilda detaljplaneinstitutet, stadsplan och byggnadsplan, och återger summariskt huvudinnebörden av föreskrifterna beträffande områden med stadsplan om kommuns skyldighet att upplåta gata eller annan allmän plats, om skyldighet för markägare att ersätta kommunen värdet av gatumark ävensom, med viss begränsning, annan allmän platsmark. Vidare erinras om kommuns möjlighet att genom att antaga särskilda normbestämmelser erhålla rätt att på vissa villkor utkräva ersättning av markägare för att iordningställa gata och, med samma begränsning som beträffande markersättning, anordna annan allmän plats. Departementschefen återger kortfattat innehållet i BL:s regler om skyldighet för markägare att till kommun utan ersättning avstå mark till gata m. m. i vissa fall i samband med fastställande av stadsplan och om möjlighet att förelägga planområdets ägare att bekosta anläggning av gata samt anordning för vattenförsörjning och avlopp inom området.

Det framhålls i direktiven att BL saknar motsvarande regler beträffande områden med byggnadsplan om skyldighet för kommun att svara för vägar och om möjlighet att erhålla ersättning för vägbyggnadskostnader. Genomförande av byggnadsplan ankommer i allt väsentligt på markägarna, som i stor utsträckning utför detta genom vägföreningar enligt föreskrifter i 3 kap. lagen (1939: 608) om enskilda vägar. Valet av planform påverkar således ansvaret för vägar, gator och parker. BL:s ersättningsregler omfattar i stort sett endast kostnaderna för gatumark och gatubyggande i stadsplan.

Departementschefen berör därefter det omfattande arbete på en ny

byggnadslagstiftning som resulterat i bygglagutredningens år 1974 avlämnade principbetänkande (SOU 1974: 21) Markanvändning och byggande. Efter remissbehandling överarbetas och kompletteras f. n. betänkandet inom bostadsdepartementet. I betänkandet har genomförandefrågorna gjorts till föremål för vissa principuttalanden som i stort sett accepterats av remissmyndigheterna. Bygglagutredningen finner för sin del att, med den utformning som bebyggelsemiljöerna f. n. ges, det nuvarande ersättnings-systemet i BL beträffande gatubyggande m. m., som bygger på ett direkt kostnadsansvar för de enskilda fastigheterna, är föråldrat. Ett framtida avgiftssystem bör enligt bygglagutredningen inriktas på att åstadkomma en fördelning av gatukostnaderna efter nytta inom större sammanhängande områden, varvid avgifter skulle kunna tas ut efter taxor.

Departementschefen framhåller att också 1969 års vägutredning arbetar med hithörande frågor. I sitt principbetänkande (Ds K 1974: 7) Kommunal och enskild väghållning föreslår vägutredningen bl. a. en särskild lag om kommunernas väghållning. Förslaget innehåller en presumtionsregel enligt vilken kommun skall handha väghållningen inom områden med byggnadsplan, såvida inte annat bestämts i planen. Vidare föreslås att en kommun bör få ta ut avgift för den väghållning som den ombesörjer i egen regi efter en av kommunen antagen taxa.

Efter att ha erinrat om att länsberedningen i betänkandet (SOU 1974: 84) Stat och kommun i samverkan har föreslagit att gränsdragningen mellan statlig och kommunal väghållning bör utredas liksom frågan om ett kommunalt övertagande av det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet, och att utformningen av ett framtida avgiftssystem är beroende av det arbete som bedrivs av kommunalekonomiska utredningen (Fi 1971: 08) yttrar departementschefen vidare:

Behovet av en översyn av byggnadslagens regler om avgifter för gatubyggnad o. d. står sedan länge klart. Om vägutredningens förslag genomförs skulle detta innebära att kommunerna får ett presumtivt ansvar för väghållningen inom framför allt byggnadsplanlagda områden med möjligheter till i princip full kostnadstäckning. Då återstår emellertid att få fram ett rationellare regelsystem för stadsplanlagda områden. Översynen av detta regelsystem bör göras av en särskilt förordnad sakkunnig som biträds av experter, varvid det är angeläget att man så långt möjligt tar till vara sakkunskap från kommunalt håll.

Ett nytt regelsystem bör ges ett sådant innehåll att de ekonomiska förhållandena gestaltas på i huvudsak samma sätt oberoende av vilken planform som används. Vissa av de principer som bygglagutredningen föreslagit bör kunna läggas till grund för ett framtida system. Sålunda bör utredningsmannen pröva skälen för att inrikta avgiftssystemet på att åstadkomma en fördelning av kostnaderna efter nytta inom större sammanhängande områden samt möjligheterna att låta avgiftssystemet utvidgas till att omfatta mer än gatumark och gatubyggande. Om praktiska möjligheter föreligger bör avgiftssystemet omfatta såväl anläggningskostnader som driftskostnader. Det nuvarande regelsystemet i byggnadslagstiftningen är emellertid mycket komplicerat och det är föga klarlagt hur det fungerar i praktiken. Innan jag kan ta ställning till vilka utgångspunkter som bör gälla för det fortsatta utredningsarbetet bör nuvarande system kartläggas och utvärderas och dess brister klarläggas. Utredningsmannen bör därför i en första etapp klarlägga dessa förhållanden.

Sedan utredningsmannen slutfört arbetet i denna första etapp kan det finnas anledning att överväga den närmare inriktningen av utredningsmannens fortsatta arbete och att precisera denna genom tilläggsdirektiv.

1.2 Tilläggsdirektiv

I tilläggsdirektiv den 26 maj 1977 anför departementschefen bl. a.

Utredningsarbetet har visat att gällande regler på gatuväsendets område är klart otillfredsställande. En reform av dem framstår som behövlig. Föreskrifterna är invecklade och tidsödande att tillämpa. Vad kommunerna framför allt finner otillfredsställande är att de inte kan räkna med skäligen kostnadstäckning för sina investeringsutgifter för gator, parker och andra allmänna platser och att ingen ersättning medges för drift och underhåll. Den belastning detta innebär för kommunernas ekonomi har blivit mera kännbar i och med att kommunerna har fått anledning att i större utsträckning än tidigare tillämpa byggnadslagens gatukostnadsregler. Detta är en följd av den stora satsningen i många kommuner på sanering och byggande i mindre enheter. Även ur markägarnas synvinkel talar flera skäl för en reform, bl. a. den ojämna fördelningen av gatukostnader mellan äldre och nyare fastigheter samt mellan fastigheter i områden med stadsplan och i områden med byggnadsplan.

Med hänsyn dels till behovet att snabbt få fram tidsenliga och rättvisa gatukostnadsregler, som tar sin utgångspunkt i den nytta fastigheterna inom ett sammanhållet område har av kommunernas insatser, och dels till att sådana regler såvitt möjligt bör samordnas med reglerna om väghållning i områden med byggnadsplan bör gatukostnadsutredningen få tilläggsdirektiv om att lägga fram förslag till ny lagstiftning i fråga om gatuväsendet.

I 2 § kommunala renhållningslagen (1970: 892) finns bestämmelser om befogenhet för kommun att ålägga fastighetsägare att fullgöra viss renhållningsskyldighet i fråga om gångbana eller annat för gångtrafiken erforderligt utrymme utanför fastigheten. Riksdagen har hos regeringen hemställt om en översyn av ifrågavarande bestämmelser (JoU 1976/77: 10, rskr 1976/77: 48).

Det bör uppdras åt gatukostnadsutredningen att verkställa en sådan översyn och att framlägga förslag till en mer ändamålsenlig reglering av renhållningsskyldigheten beträffande gångbanor m. m.

Gatukostnadsutredningen bör därför få i uppdrag att skyndsamt utforma och lägga fram förslag till nya regler om avgifter för gatubyggnad m. m. Förslaget bör utformas så att man får en god samordning mellan föreskrifterna om gatuhållning och annan kommunal väghållning, för vilken bestämmelser kan komma att föreslås i vägutredningens väntande betänkande. En utgångspunkt för utredningens arbete bör också vara att ta bort sådan statlig detaljreglering som med hänsyn till kommunernas ställning och resurser inte längre är nödvändig. Utredningens förslag bör inte onödigtvis föregripa en samlad långsiktig lösning av frågorna om lagstiftning för markanvändning och byggande.

1.3 Vissa andra frågor

Redan innan bygglagutredningen tillsattes hade frågan om en översyn av gatukostnadsreglerna i BL aktualiserats. Detta kom bl. a. till uttryck i en framställning den 11 november 1966 till Kungl. Maj:t från dåvarande Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet med instämmande av dåvarande Stockholms stad. En begäran om revision av gatukostnadsreglerna gjordes också den 2 mars 1967 av Sveriges villaägareförbund. Båda framställningarna överlämnades på sin tid till bygglagutredningen. Som främsta anledning till en separat reform anfördes regelsystemets krångliga uppbyggnad, som ställde orimligt stora krav på utrustning med teknisk

sakkunskap hos kommunerna och som gjorde tillämpningen ekonomiskt betungande, samtidigt som den ekonomiska behållningen ofta blev otillfredsställande och fördelningen på fastighetsägare ledde till orättvisor. Systemet ansågs inte heller vara anpassat till de förändringar i stadsplaneringsprinciper och miljöutformning som skett under senare år.

En speciell fråga vid behandlingen av gatuväsendet och dess kostnader utgör gaturenhållningen. I äldre tid har gaturenhållningen ansetts utgöra en del av gatuväsendet och därför, i likhet med byggande och underhåll av gata, vara ett fastighetsägaronus. Frågan om gaturenhållningen kom emellertid så småningom att närmare anknytas till ordningshållningen och hälsovården. F. n. regleras gaturenhållningen av allmänna ordningsstadgan (1956: 617) och kommunala renhållningslagen (1970: 892). Enligt sistnämnda lag skall kommun inom område med stadsplan fullgöra den skyldighet som föreskrivs i 3 § allmänna ordningsstadgan att hålla ren gata m. m. Frågan om kommuns rättighet att uttaga avgift av fastighetsägarna för denna verksamhet är däremot inte reglerad i allmän lag och borde därför utredas i samband med frågan om gatuväsendets övriga kostnader.

Till utredningen har vidare överlämnats skrivelse den 31 maj 1976 från Sveriges villaägareförbund angående fastighetsägares skyldighet enligt 38 § andra stycket byggnadslagen att ställa säkerhet för bidrag till kostnad för gata som belöper på fastigheten.

1.4 Utredningsarbetets bedrivande

För att kartlägga hur byggnadslagens regler om avgifter för gatubyggande tillämpas i kommunerna och i övrigt erhålla en uppfattning om de problem och önskemål som föreligger på gatuhållningsområdet har gatukostnadsutredningen besökt följande kommuner, nämligen Botkyrka, Göteborg, Hanninge, Helsingborg, Huddinge, Hässleholm, Karlstad, Linköping, Lund, Malmö, Nacka, Norrköping, Sundsvall, Täby och Västerås. Vidare har visst material erhållits från Uppsala kommun. De synpunkter som kommit fram vid besöken redovisas närmare i avsnitt 3.3.

Gatukostnadsutredningen har vidare i samarbete med Svenska kommunförbundet studerat tänkbara modeller för taxor som skulle kunna komma i fråga för kommuns gatuhållning och därvid som underlag haft kostnadsberäkningar från ett antal försöksområden i Hanninge kommun.

Av betydelse för utredningens arbete har även varit att nära kontakter under utredningens gång kontinuerligt har hållits med 1969 års vägutredning. Vidare har utredningen följt arbetet inom bostadsdepartementet avseende bygglagreformen.

Under utredningsarbetet har kontakt i finansieringsfrågor tagits med trafikpolitiska utredningen (K 1972:07) och utredningen (Fi 1976:06) om kommunernas ekonomi. I fråga om gaturenhållning har samråd skett med ordningsstadgeutredningen (Kn 1977:02) och renhållningskommittén (Jo 1977:01). Gatukostnadsutredningen har även tagit del av arbetsmaterial från en utredning om förnyelse av äldre villa- och fritidsbebyggelseområden, som bedrivits gemensamt av länsstyrelsen, landstinget och planeringsnämnden i Stockholms län samt statens planverk.

För att erhålla en bild av gatuväsendets nuvarande kostnader och fördelningen av dessa samt en illustration till betydelsen av ett nytt avgiftssystem har av K-Konsult, Kommunernas Konsultbyrå, beställts en närmare undersökning i dessa frågor. Resultatet av undersökningen redovisas i bilaga till betänkandet.

2 Översikt över gällande rätt och pågående reformarbete

2.1 Byggnadslagen

Enligt 49 § byggnadslagen (BL) är kommun skyldig att ställa i ordning och till allmänt begagnande upplåta gata eller annan allmän plats inom område som ingår i stadsplan. Om staten är väghållare inom område med stadsplan är det dock staten som har ansvaret för att allmän väg ställs i ordning och upplåts som gata (55 §). Närmare bestämmelser i ämnet ges i 50–54 §§. Av dessa framgår att den kommunala skyldigheten att till allmänt begagnande upplåta ny gata samt torg, park eller annan sådan allmän plats inträder som en följd av att bebyggelse på fastigheter genomförs. Om enligt stadsplan trafikled skall anordnas till eller genom specialområde och kan kommunen och den som förfogar över området ej enas om de åtgärder som bör vidtagas, äger regeringen förordna härom. Den som förfogar över området är pliktig att delta i kostnaden för trafikledens anordnande (53 §). Om en fastighetsägare vill verkställa nybyggnad innan gata till vilken fastigheten skall ha utgång har blivit upplåten till allmänt begagnande åligger det fastighetsägaren att anordna utfartsväg (38 och 54 §§).

För att kunna fullgöra nu nämnda skyldigheter har kommunen fått rätt att lösa den mark som enligt planen är avsedd till gata eller annan allmän plats. I 41 § stadgas att mark som enligt stadsplan är avsedd för sådant ändamål må lösas av kommunen, när kommunen begär det. Kommunen äger även lösa mark som enligt fastställd generalplan är avsedd till trafikled eller annan allmän plats (18 §).

Mark, som kommunen inte äger lösa enligt bestämmelserna i 18 och 41 §§ men som erfordras för allmän trafikanläggning eller allmän ledning, får kommunen ta i anspråk med servituts- eller nyttjanderätt (18 a och 41 a §§).

Ingår allmän väg i mark som enligt stadsplan är avsedd till gata eller annan allmän plats eller till särskilt trafikområde som skall tillhöra kommunen skall vägmarken enligt 42 § utan ersättning tillfalla kommunen i den mån den tas i anspråk för avsett ändamål.

Ingår enskild väg för två eller flera fastigheter i mark som enligt stadsplan är avsedd till gata eller annan allmän plats äger kommunen enligt 43 § rätt att ta marken i anspråk och nyttja den för avsett ändamål. Ersättning för denna nyttjanderätt utgår bara i vissa särskilt angivna, mycket sällan förekommande fall.

Motsvarande bestämmelser avseende allmänna och enskilda vägar finns

för fastställd generalplan i 19 och 20 §§, där det dock talas om trafikled i stället för gata.

I 56–66 §§ meddelas bestämmelser om ersättning för gatumark. Ägare av fastighet, som är belägen vid gata och som överensstämmer med tomtindelning, är skyldig att ersätta kommunen värdet av *gatumarken* framför fastigheten intill gatans mitt. Ersättningsskyldigheten är dock så till vida begränsad att den inte omfattar större bredd än fem åttondelar av den enligt stadsplanen tillåtna högsta hushöjden på fastigheten. Specialregler ges för beräkning av ersättning för mark i gatukors. Ersättningen skall i princip beräknas efter medelvärdet på all gatumark framför fastigheten. Markens värde skall uppskattas utan hänsyn till kostnad som kommunen kan ha haft för att ställa i ordning marken. På framställning av kommunen får länsstyrelsen besluta att gatumarkersättning som sammanlagt belöper på fastighetsägarna inom visst område skall fördelas mellan dem efter omfattningen av den enligt stadsplanen på fastigheterna medgivna bebyggelsen eller efter fastigheternas storlek eller annan skälig grund. Gatumarkersättning kan jämkas, om fastighets fördel av gatan inte svarar mot den ersättningsskyldighet som enligt de nu berörda bestämmelserna vilar på fastighetsägare. Om markägare har överlåtit gatumark till kommunen utan lösen eller om kommunen samtidigt varit ägare av både den i fastigheten ingående kvartersmarken och gatumarken efter det gatumarken blivit upptagen som sådan i stadsplan är fastighetsägaren fri från skyldighet att utge ersättning intill värdet av samma mark. Skyldighet att betala gatumarkersättning inträder i mån av gatas upplåtande till allmänt begagnande. Ersättningsskyldigheten avser gatumark samt med viss begränsning även torg, parker och andra allmänna platser. Enligt 154 § skall nämligen mark framför fastighet, som är belägen vid torg, park eller annan sådan allmän plats anses som gata till en bredd motsvarande fem fjärdedelar av den enligt stadsplanen tillåtna högsta hushöjden på fastigheten.

När gata vidgas är fastighetsägare skyldig att i princip ersätta kommunen skillnaden mellan de ersättningsbelopp som åvilar fastighetsägaren före och efter vidgningen (62 §).

Ersättningsskyldigheten skall fullgöras vid anfordran. Fastighetsägare har rätt att erlagga ersättning för gatumark genom avbetalningar om han ställer nöjaktig säkerhet. Avbetalning skall dock ske med minst en tiendedel årligen. Länsstyrelsen kan medge lättnad i betalningsvillkoren om villkoren är alltför betungande för fastighetsägaren (63 §).

Twist om ersättning för gatumark prövas av fastighetsdomstolen (65 §).

Enligt 67 § får kommunfullmäktige för kommunen i dess helhet eller för viss del därav meddela bestämmelser om skyldighet för ägare av fastighet, som överensstämmer med tomtindelning, att bidra till kostnaden för ordningställande av gata (*gatubyggnadskostnad*). Sådana bestämmelser skall enligt andra stycket i paragrafen underställas länsstyrelsens prövning om fastighetsägare åläggs skyldighet som tidigare inte har ålegat honom. Föreligger särskild anledning, kan länsstyrelsen med eget utlåtande överlämna ärendet till regeringen för avgörande.

I 68 § finns regler om grunderna för beräkning av den kostnad som skall påföras fastighetsägarna och för kostnadens fördelning mellan dem samt bestämmelser om tid och ordning för ersättningens erlaggande. Ersätt-

ningsskyldighet föreligger inte beträffande gata som börjat anläggas eller som skulle ha upplåtits till allmänt begagnande när fråga om gatukostnadsbestämmelser väcktes hos kommunfullmäktige. Fastighetsägare får inte påföras kostnader som utan motsvarande fördel för fastighetens bebyggande beror på att gata byggts i ett höjdläge som i väsentlig mån avviker från markens naturliga höjdläge och därför blir mer än vanligt kostsam. Detsamma gäller sådana anläggningskostnader som på grund av särskilda omständigheter blir högre än normalt. Fastighetsägare får i princip inte belastas med gatubyggnadskostnad i större omfattning än som gäller för skyldigheten att betala gatumarkens ersättning. Den för sådan ersättning gällande begränsningen till en bredd om högst fem åttiondelar av den tillåtna hushöjden gäller alltså också för skyldigheten att bidra till gatubyggnadskostnad. Skyldighet att bidra till kostnad för att anlägga annan allmän plats än gata föreligger inte. Noteras bör emellertid att enligt bestämmelserna i 154 § skall mark framför fastighet som är belägen vid torg, park eller annan sådan allmän plats anses som gata till en bredd motsvarande fem fjärdedelar av den enligt stadsplanen tillåtna högsta hushöjden.

Som ovan nämnts kan den gatumarkens ersättning som sammanlagt belöper på fastighetsägarna inom visst område fördelas mellan dem efter omfattningen av den enligt stadsplanen på fastigheterna medgivna bebyggelsen eller efter fastigheternas storlek eller annan skälig grund. Gatubyggnadskostnaderna kan fördelas på samma sätt.

Fastighetsägarnas skyldighet att bidra till gatubyggnadskostnad skall alltid motsvara skäliga anspråk på rättvisa och billighet.

Enligt 69 § gäller beträffande jämkning av och tvist om bidrag till gatubyggnadskostnad motsvarande bestämmelser som ovan berörts för gatumarkens ersättning.

I det föregående har nämnts att fastighet skall överensstämja med tomtindelning för att ägaren skall vara skyldig att erlægga gatumarkens ersättning och bidrag till gatubyggnadskostnad. I 155 § stadgas emellertid att vad som gäller för fastighet som överensstämmer med tomtindelning avser även annan inom byggnadskvarter belägen fastighet på vilken nybyggnad skett eller skall ske efter det att kvarteret togs in i stadsplanen. Detsamma gäller för tomt som är i en ägares hand samt beträffande fastighet som bildats med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 2 § tredje och fjärde styckena fastighetsbildningslagen (1970: 988).

Särskilda bestämmelser om att avstå och iordningställa mark finns i 70–73 §§ för sådana fall då stadsplan läggs över område som är i en ägares hand. Regeringen kan i dessa fall på ansökan av kommunen vid planens fastställande förordna att mark som för områdets ändamålsenliga användning behövs för gata eller annan allmän plats eller till allmän byggnad utan ersättning skall tillfalla kommunen i den mån det med hänsyn till den nytta ägaren kan förväntas få av genomförandet och övriga omständigheter prövas skäligt. I förordnandet kan regeringen, i den mån så prövas skäligt, på kommunens begäran även föreskriva att områdets ägare skall vara skyldig att bekosta anläggning av gator samt anordningar för vattenförsörjning och avlopp inom området.

För att säkerställa kommunens möjligheter att ta ut bidrag för gatukostnad har i 38 § införts förbud mot nybyggnad innan sådant bidrag har erlagts

eller nöjaktig säkerhet för bidraget lämnats. Denna möjlighet att säkerställa bidrag föreligger inte bara vid uppförande av ny byggnad utan även i samband med sådan ändring av befintlig byggnad som är att hänföra till nybyggnad (158 §).

Enligt 74 § åligger det kommunen att underhålla gata eller annan allmän plats inom område med stadsplan. Är staten väghållare inom sådant område, skall underhållet av allmän väg som har upplåtits till gata i princip åvila staten. Detsamma gäller i fråga om gata som förklaras tillika vara allmän väg.

Bestämmelser om byggnadsplan finns i 107–118 §§. Någon skyldighet för kommun att svara för vägar inom område med byggnadsplan finns inte. Likaså saknas i BL regler om inlösen av mark inom område med byggnadsplan. Genomförandet av byggnadsplan ankommer i allt väsentligt på markägarna. I stor utsträckning sker detta genom att vägföreningar bildas enligt 3 kap lagen (1939: 608) om enskilda vägar (EVL). BL innehåller inte några regler om ersättning för vägbyggnadskostnader. Däremot finns bestämmelser om rätt till ersättning i vissa fall då mark i byggnadsplan har lagts ut till väg eller annan allmän plats (116 §). Vidare finns regler om skyldighet att i vissa fall upplåta mark för väg eller annan allmän plats utan ersättning (113 §).

Gällande rätt innebär således att valet av planform påverkar ansvaret för vägar, gator och parker m. m. och att reglerna om uttag av kostnader från fastighetsägare i stort sett endast omfattar kostnaden för lösen av mark för gata och viss annan allmän plats samt för byggandet av gator och iordningsställandet av vissa delar allmän plats (154 §).

Mot bakgrund av de regler för vilka nu redogjorts har utbildats en praxis beträffande frivilliga uppgörelser efter förhandlingar att reglera villkoren för att avstå mark, bekosta anläggning av gator m. m. samt anordna vattenförsörjning och avlopp i särskilda avtal, s. k. exploateringsavtal. Dessa ersätter då tillämpning av bestämmelserna i bl. a. 70–73 och 113 §§.

2.2 Allmänna ordningsstadgan

I 3 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617, 3 § senast ändrad 1971: 953) föreskrivs, att allmän plats inom stadsplanlagt område och allmän väg inom byggnadsplanlagt område genom tjänliga renhållningsåtgärder, genom snöröjning jämte undanskaffande av snö och is, genom sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka, genom bortförande av sand och annat som påförts till motverkande av halka samt genom rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning, som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning, skall hållas i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, belägenheten och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäliga anspråk. Till renhållning hänförs sopning, borttagande av orenlighet och nedskräpande föremål, borttagande av ogräs samt annan med de nu nämnda jämförlig åtgärd.

Med allmän plats förstås i allmänna ordningsstadgan (1 §) inte blott gata, torg, park och annan plats som enligt fastställd stadsplan eller byggnadsplan utgör allmän plats och som upplåtits för avsett ändamål utan även för

allmänheten tillgänglig del av hamnområde samt allmän väg, ävensom annat område som är upplåtet för eller eljest nyttjas för allmän samfärdsl. I lokal ordningsstadga kan bestämmas att andra till allmänt begagnande upplåtna områden än de i paragrafen nämnda skall likställas med allmän plats vid tillämpningen av allmänna ordningsföreskrifter i stadgan samt av föreskrift i den lokala stadgan.

I allmänna ordningsstadgan utsägs inte vem som skall fullgöra renhållningsskyldigheten enligt 3 §, utan hänvisning görs till särskilda bestämmelser, varmed avses kommunala renhållningslagen.

2.3 Kommunala renhållningslagen

Kommunala renhållningslagen (1970: 892) innehåller i 1 § (ändrad senast 1974: 1023) föreskrift att kommun skall inom område med stadsplan fullgöra den skyldighet som föreskrivs i 3 § allmänna ordningsstadgan att hålla ren gata, torg, park och annan sådan allmän plats samt allmän väg och vidtaga övriga där omnämnda åtgärder. Inom område med byggnadsplan skall kommun fullgöra motsvarande skyldighet i fråga om allmän väg. Kommunens skyldigheter omfattar inte åtgärder som skall vidtagas av staten som väghållare. Kommun kan inom fastställd stadsplan överföra renhållningsskyldigheten avseende gångbana eller annat för gångtrafik erforderligt utrymme på fastighetsägare. Om skyldigheten inte funnits tidigare skall kommunens beslut underställas länsstyrelsen (2 §).

På annan plats där allmänheten äger att fritt färdas åligger det kommunen att, om nedskräpning sker, återställa platsen i sådant skick som med hänsyn till förhållandena tillgodoser skäligen anspråk (3 §).

2.4 Pågående reformarbete

2.4.1 Bygglagutredningen

I första hand skall här uppmärksammas bygglagutredningens betänkande (SOU 1974: 21) och remisskritiken över detta. Bygglagutredningen lade tyngdpunkten i sitt arbete på utarbetandet av ett nytt plansystem. Vissa frågor blev mindre genomarbetade. Som exempel på sådana frågor nämner utredningen frågor om skyldigheten för fastighetsägare att betala avgifter i samband med exploatering samt frågor om värdeutjämning mellan fastighetsägare (bet. s. 102). Genomförandefrågorna har framför allt behandlats i avsnitt 10 angående förhållandet mellan planläggning och genomförande och avsnitt 21 angående principer för den lagtekniska lösningen.

Bygglagutredningen anser att det är uppenbart att samhällsbyggandet även i fortsättningen i stor utsträckning måste ske på sådant sätt att kommunen påtager sig ansvar för utbyggnad av gator, parker o. d. och att detta sker i större utsträckning än för närvarande. Det bör därvid vara möjligt att i översiktliga planer klargöra inom vilka delar av kommunen sådan skyldighet skall finnas.

Beträffande utformningen av ett avgiftssystem för bl. a. gatumarkensättning och gatubyggnadsbidrag konstaterar bygglagutredningen att med den

utformning som bebyggelsemiljöerna för närvarande ges är det alldeles uppenbart att det nuvarande avgiftssystemet är föråldrat. Ett blivande avgiftssystem bör enligt utredningen inriktas på att åstadkomma en fördelning av kostnader efter nytta inom större sammanhängande områden. Avgifter skulle enligt utredningen kunna tas ut efter taxor. Utredningen framhåller emellertid att den inte hunnit utarbeta regler för ett sådant avgiftssystem. Detta arbete bör bedrivas i samarbete med 1969 års vägutredning. Beträffande utformning av det framtida avgiftssystemet anser bygglagutredningen att förebild i viss mån kan finnas i lagen om allmänna vatten- och avloppsanläggningar. Frånvaron av mätbar förbrukning gör emellertid att reglerna troligen bör utformas i närmare anslutning till det system som finns i 3 kap. EVL. Detta innebär att man fördelar kostnaderna efter fastigheternas taxeringsvärden om det inte för visst fall finns skäl till avsteg härifrån.

Bygglagutredningen bedömer att bestämmelser av den typ som finns i 70–73 §§ BL utgör ett ändamålsenligt alternativ till en strikt tillämpning av ett system med ekonomiska ersättningar och inlösen av gatumark och mark för andra allmänna ändamål. Den blivande lagstiftningen bör därför innehålla regler som i huvudsak svarar mot de nämnda reglerna i BL.

I fråga om den lagtekniska behandlingen föreslår bygglagutredningen att bestämmelserna delas upp på tre olika lagar, markanvändningslag, byggnadslag och lag om kommunala vägar m. m. Utredningen föreslår att reglerna om ansvar för gatubyggnad m. m. tas in i sistnämnda lag.

Bygglagutredningens betänkande har varit föremål för remissförfarande. Yttrandena häröver har sammanställts och utgivits i betänkandet *Markanvändning och byggande* Remissammanställning utgiven av bostadsdepartementet (SOU 1975: 17). Yttranden över frågor om ansvar för gatubyggnad m. m. återfinns på s. 51–55 och 59–68.

I stort sett har vad bygglagutredningen föreslagit rörande genomförandefrågorna och utformningen av en särskild lag om kommunala vägar mottagits positivt av de flesta instanser som yttrat sig i frågan. Planverket föreslår att lagen om kommunala vägar m. m. utformas så att den kan komma att tillämpas på en vidare krets av företeelser än bara gator, vägar o. d. Liknande åsikter framförs av ett par länsstyrelser.

Flertalet remissinstanser tillstyrker de uppdragna riktlinjerna för utformningen av ett avgiftssystem. Några instanser betvivlar att man kan utforma taxor på grundval av översiktliga planer. När det gäller fördelningen av kostnaderna framhåller några remissinstanser att det är angeläget att man får ett avgiftssystem som möjliggör utjämning av kostnaderna mellan likvärdiga bostadsområden, medan andra betonar att taxan måste göras beroende av kostnaderna inom olika områden. På vissa håll poängteras vikten av att kommunerna får full kostnadstäckning. I några yttranden framhålls att avgiftssystemet måste kunna bli användbart vid förnyelse och förtätning.

Gatukostnadsbestämmelserna bör enligt vissa instanser ändras utan att reformer i övrigt avvaktas. Detta anses av en kommun vara omöjligt och en annan kommun framhåller att de av bygglagutredningen föreslagna reformerna måste genomföras samtidigt.

2.4.2 1969 års vägutredning

1969 års vägutredning har i betänkandet Kommunal och enskild väghållning (SOU 1977: 12) lagt fram förslag om kommunal och enskild väghållning. Förslagen bygger på principbetänkande som utredningen avgav år 1974 (DsK 1974: 7).

Utredningen föreslår att bestämmelser om kommunal väghållning tas in i en särskild lag om kommunvägar. I fråga om den enskilda väghållningen föreslås att lagen om enskilda vägar, vilken lag sedan 1973 gäller endast för vägföreningar, upphävs och att bestämmelserna om inrättande av vägföreningar införs i anläggningslagen (1973: 1149), medan bestämmelserna om vägföreningars förvaltning och organisation infogas i lagen (1973: 1150) om förvaltning av samfälligheter.

Förslaget till lag om kommunvägar innehåller 59 paragrafer uppdelade på följande underrubriker: Inledande bestämmelser (1–3 §§), Kommunväg (4–6 §§), Kommunal väghållning (7–8 §§), Byggande av kommunväg (9–10 §§), Drift av kommunväg (11 §), Vägrätt (12–14 §§), Ianspråktagande av mark med vägrätt (15–20 §§), Tillfälligt upplåtande av mark, m.m. (21–25 §§), Avgiftsskyldighet m.m. (26–31 §§), Avtal om taxa (32 §), Ordnings- och säkerhetsföreskrifter (33–44 §§), Ersättning m.m. (45–54 §§), Ansvar, handräckning och besvär m.m. (55–58 §§) samt Särskilda bestämmelser (59 §).

Förslaget om kommunal väghållning utgår enligt 1 § från att kommunen själv avgör omfattningen av den väghållning som kommunen åtager sig. Det kravet uppställs dock, att väghållningen skall behövas för verksamhet som kommunen har att tillgodose. Vidare föreslås för områden med byggnadsplan att kommunen skall handha väghållningen där, såvida inte annat bestämts i planen. Sistnämnda bestämmelse gäller dock inte enligt övergångsbestämmelserna (punkt 2) väghållningen i fråga om byggnadsplan som fastställts redan före lagens ikraftträdande. För sådana områden utgår förslaget från att den enskilda väghållningen successivt övertas av kommunen.

Med hänsyn till betydelsen från olika synpunkter, inte minst de ekonomiska, av ett beslut om kommunal väghållning föreslås att principfrågan huruvida och i vilken utsträckning kommunal väghållning skall förekomma avgörs av kommunfullmäktige. Ansvaret för genomförandet av beslutet ankommer därefter på en kommunal väghållningsmyndighet, dvs. en kommunal nämnd som utses av fullmäktige.

Beslut om kommunal väghållning innebär att kommunen åtager sig att bygga den avsedda vägen, om den inte redan är anlagd, och att svara för vägens drift (7 §). För fullgörande härav äger kommunen rätt att ta erforderligt markutrymme i anspråk och ta ut avgift för väghållningen av de fastighetsägare för vilka kommunens väghållning är till nytta.

Frågan huruvida vägmarken skall innehas med äganderätt eller i annan form avgör kommunen med hänsyn till vad som är lämpligast i det enskilda fallet. Vägutredningen utgår dock från att vägmark inom kommunens tätorter i regel kommer att innehas med äganderätt, medan vägrätt torde vara att föredra inom glesbebyggda delar. Regler om vägrätt av motsvarande innehåll som de vilka gäller för allmänna vägar tas upp i 12–14 §§. Härför

krävs att den kommunala väghållningsmyndigheten – på motsvarande sätt som gäller enligt väglagen – upprättar arbetsplan över den mark som erfordras för vägbyggnadsföretaget samt meddelar beslut om dess antagande (15–20 §§). Arbetsplanen skall ange vägens omfattning och väganordningar samt vägföretagets detaljutformning i övrigt. Arbetsplanen skall vidare redovisa berörda fastighetsägare och övriga sakägare. Någon skyldighet att alltid utställa arbetsplan uppställs dock inte. I de fall kommunen redan innehar marken eller överenskommelse om vägrätt redan har träffats med markägaren, behövs i princip inte något utställelseförfarande.

Frågan om uttagande av avgift för utförande och drift av kommunväg beslutas av kommunfullmäktige. På motsvarande sätt som gäller enligt bl. a. va-lagen föreskrivs i 28 § avgiftsuttag enligt taxa. Också denna bestäms av kommunens fullmäktige. När avgift för väghållningen skall utgå, åligger det väghållningsmyndigheten att upprätta förslag till väghållningsområde inom vilket avgiftsskyldighet avses föreligga, utställa det till granskning samt meddela beslut (31 §). Väghållningsområdet omfattar de fastigheter som har nytta av väghållningen. Såvitt gäller tätortsförhållanden anses därvid samtliga fastigheter inom tätorten ha nytta av vägen, om inte särskilda skäl talar mot det (26 §).

Bestämmelserna om utförande och drift av kommunväg, vägrätt, ordnings- och säkerhetsföreskrifter m. m. har utformats i nära överensstämmelse med vad som gäller för allmän väg enligt väglagen. Dock föreligger bl. a. den skillnaden att föreskrifterna om enskild vägs anslutning till kommunväg gäller endast i fråga om sådan kommunväg eller del av kommunväg som kommunen bestämmer. Syftet med samordning av bestämmelserna är att man därmed får enhetliga regler för de olika vägkategorierna, oberoende av vem som svarar för vägen. Samtidigt underlättas övergången från en väghållningsform till en annan.

Talan mot beslut av väghållningsmyndigheten, bl. a. avseende arbetsplan och väghållningsområde, skall enligt 57 § kunna föras genom s. k. förvaltningsbesvär.

I övriga lagförslag som vägutredningen lagt fram och som är av intresse i förevarande sammanhang ingår en ändring i BL som ger möjlighet att inom områden med s. k. blandade planförhållanden, dvs. områden där stadsplan och byggnadsplan ligger blandade om varandra, frångå bestämmelserna om gatubyggande och gatuhållning och i stället reglera nämnda frågor enligt den föreslagna lagen om kommunvägar. Dispens i denna fråga meddelas av regeringen.

Genom ändringar i allmänna ordningsstadgan och kommunala renhållningslagen föreslås att kommunens renhållningsansvar för kommunväg blir detsamma som för gata. Inom vägförenings verksamhetsområde föreslås motsvarande renhållningsskyldighet åligga föreningen.

3 Erfarenheter av gällande gatukostnadsregler

3.1 Bakgrund

3.1.1 Förhållandena före 1908

Av redogörelsen för gällande rätt i avsnitt 2 framgår att byggnadslagens regelsystem för gatuhållningsansvar och ersättningsskyldighet för gatukostnader är ganska komplicerat. Detta har sin grund bl. a. i att systemet är resultatet av en lång historisk process, under vilken ett ursprungligen tämligen enhetligt, för en äldre tids samhällsförhållanden avpassat system av lokala föreskrifter och sedvänjor successivt omvandlats och i flera etapper införlivats med allmän lag. Huvuddelen av dessa nyttkomna lagregler har fått sin plats i byggnadslagstiftningen på grund av sambandet med planläggning och samhällsbyggande. Andra bestämmelser har sammanförts med regler om väghållning, ordningshållning och renhållning. I vissa hänseenden gäller ännu, åtminstone formellt, vad som för varje särskild ort kan vara föreskrivet eller eljest tillämpat av ålder. En särskild komplikation består däri att ersättningsbestämmelser i äldre lagstiftning allttjämt i betydande omfattning måste tillämpas på grund av övergångsbestämmelser till gällande lag.

Gatuväsendet är knutet till utvecklingen av en stadsmässig bebyggelse och förutsätter en övervakande lokal samhällsorganisation. Äldre tiders samhällen hade emellertid obetydliga administrativa resurser, och det var därför naturligt att ansvaret för att bygga ut och vidmakthålla gatunätet kom att vila på de medborgare i de små stadsbildningarna som hade materiella resurser att verkställa erforderliga åtgärder, nämligen det burskapsägande borgerskapet, som ägde och bebyggde fastigheter och hade behov av tillfarter till dessa. Ansvaret för anläggande, underhåll och renhållning av gata tillkom alltså i huvudsak fastighetsägarna, som fullgjorde dessa prestationer in natura. Undantag utgjorde sedan gammalt torg och öppna platser, för vilka ansvaret tillkom stadens myndigheter. Parker torde historiskt sett ha uppkommit som trädgårdsanläggningar i anslutning till enskild bebyggelse, vilka så småningom gjordes tillgängliga för allmänheten. I den mån parkerna fick offentlig karaktär övergick också ansvaret för anläggande och underhåll av dessa till att bli en kommunal uppgift.

Ännu fram emot mitten av 1800-talet torde gatuväsendet ha bibehållit denna karaktär av ett huvudsakligen på naturaprestationer vilande allmänt fastighetsägaransvar, kombinerat med kommunalt ansvar för torg, parker och andra dylika allmänna platser. Systemet byggde på lokala föreskrifter

av olika slag eller av ålder tillämpad sedvänja. Detta gällde bl. a. gatuhållningen som kom att på många håll få sin reglering i lokala ordningsstadgor. Genom 1868 års ordningsstadga för rikets städer skedde en viss normering av de krav som skulle ställas på fastighetsägarna beträffande gatuhållning, men dessas ansvar ansågs inte ha sin grund i stadgan utan vila de på lokala bestämmelser, överenskommelser eller sedvänjor.

Under intryck av nyare samhällsidéer kom efter hand denna ordning, som innebar att samhällsuppgifter förbehölls en särskild grupp medborgare såsom rättigheter och skyldigheter, att alltmer ifrågasättas. I stället vann den uppfattningen spridning att allmänna kommunala uppgifter borde anförtros kommunala myndigheter, som utförde dem i alla medborgares intresse och bekostade dem med allmänna kommunala utskylder. På åtskilliga håll övertog också samhället att utföra olika gatuprestationer mot eller utan ersättning. Likställighetsidéerna fick sitt principiella genombrott i 1862 års kommunalreform. På gatuväsendets område kom dessa principer dock endast långsamt och ofullständigt att genomföras. Myndigheterna tvekade för uppgiften att generellt ersätta bestående, tämligen oenhetliga lokala ordningar beträffande gatuförhållanden med allmänna och enhetliga lagbestämmelser. I stället hänvisades städerna till att förhandlingsvägen träffa överenskommelser med fastighetsägarna om avlösning av gatuprestationerna. Sådana överenskommelser kom också på åtskilliga håll till stånd under de följande decennierna. Gatuhållning och gatuhållning kom därvid i regel att behandlas åtskilda från varandra. Sålunda träffades för Stockholms del en särskild likställighetsöverenskommelse beträffande gatuhållning som övertogs av staden mot avgift av fastighetsägarna under en tid av 50 år. På andra håll övertog samhällena olika gatuprestationer mera formlöst eller genom ensidiga kommunala beslut. Förhållandena på gatuumrådet kom efterhand att förete stora olikheter mellan olika städer och stadsliknande samhällen, och på åtskilliga håll kom ovisshet att råda om vad som skulle anses vara gällande rätt. I en undersökning som utfördes av 1884 års kommitterade för utarbetande av förslag till stadsplanlagstiftning konstaterades att gatuförhållandena då alltjämt företedde så betydande olikheter mellan skilda orter att tiden inte ansågs mogen att reglera gatuväsendet i allmän lag.

Samhällsutvecklingen under senare delen av 1800-talet och särskilt stadssamhällellenas tillväxt kom att förändra synen på hur gatuväsendet borde reformeras. Det växande behovet av nya gator och en förbättrad gatustandard blev ett starkt argument för att föra över ansvaret för själva utförandet av gatanläggning och gatuunderhåll till städernas myndigheter, men samtidigt började man alltmer ifrågasätta det berättigade i att befria fastighetsägarna även från ekonomiskt ansvar för gatuväsendet. Inte minst de stigande fastighetsvärdena belyste gatubyggandets betydelse för fastighetsägarnas möjligheter att utnyttja sin mark för bebyggelse, och den uppfattningen vann alltmer spridning att städerna borde få ta ut ersättning av dem för sina gatukostnader.

3.1.2 1907 års lag om stadsplanering och tomtindelning

Det kom likväl att dröja avsevärd tid innan regler om gatuhållning togs upp

i allmän lag. Utvecklingen fram till nu gällande ordning skedde i flera etapper. Början gjordes med införandet i 1907 års lag om stadsplan och tomtindelning av en generell föreskrift om kommunalt ansvar för byggande och upplåtande av gata samt skyldighet för ägare av tomt vid gata, som efter lagens ikraftträdande uppläts till allmänt begagnande, att ersätta staden värdet av gatumarken utmed tomten intill gatans mitt, dock ej till större bredd än nio meter. Hade tomtägaren utan lösen överlätit gatumark till staden var han fri från skyldighet att ersätta den marken. Beträffande torg och annan dylik allmän plats betraktades marken som gata till en bredd av arton meter från tomtlinjen. Ersättningskyldigheten omfattade även mark i gatukors. Ingick allmän väg i gatan reducerades ersättningskyldigheten för därutöver erforderlig mark till hälften. Som en eftergift åt de lokala intressena fastslogs i lagen uttryckligen att ingen rubbning avsågs i vad för varje stad lokalt gällde med avseende på tomtägares skyldighet att bekosta anläggande av gata. Tomtägare skulle vara skyldig att återgälda staden vad den kunde ha utgett för gatuanläggning. Angående sättet för ordnande och anläggning av gata liksom skyldigheten att ombesörja och bekosta gatas underhåll skulle också fortsättningsvis gälla vad för varje stad var föreskriven. Ersättning för gatumark skulle utges då efter stadsplans fastställande nybyggnad blivit uppförd på tomten och gatan upplåtits till allmänt begagnade. En begränsad skyldighet att utge ersättning för gatumark förelåg vid gatavidgning, om genom den stadsplaneändring som föregått vidgningen tomtägaren fått rätt att uppföra högre byggnad.

3.1.3 Utvecklingen 1917–1931

Samtliga bestämmelser i SPL 1907 överfördes praktiskt taget oförändrade till 1917 års lag om fastighetsbildning i stad, en åtgärd som motiverades med önskemålet att stärka sambandet mellan planläggning och fastighetsbildning. Detta samband upplöstes i och med 1931 års stadsplanereform. 1907/1917 års regler om gatumarkersättning har genom vad som föreskrivs i 87 § övergångsbestämmelserna till 1931 års stadsplanelag och 159 § byggnadslagen alltjämt betydelse i fråga om gator och gatudelar som upplåtits till allmänt begagnande under tiden 1908–1931 men för vilka fordran på ersättning ännu ej förfallit därför att något villkor ännu ej uppfyllts, t. ex. att tomt ej färdigbildats eller bebyggelse företagits enligt stadsplan.

Genom 1907 års lagstiftning hade gatukostnadsfrågan endast fått en partiell lösning, nämligen rörande markersättningen. Skyldigheten att ersätta kostnad för att anlägga gata reglerades alltjämt endast av lokala stadganden. Rättsgrunderna för dessa förhållanden var av skiftande art, såsom likställighetsöverenskommelser, byggnadsordningar eller andra kommunala stadgar, beslut vid införlivningar, beslut av allmän rådstuga eller stadsfullmäktige, stundom endast gammal hävd. I rättspraxis ansågs stadsfullmäktige ej äga befogenhet att ensidigt ålägga fastighetsägarna nya eller ökade förpliktelser angående gatuhållningen.

Dessa skiftande förhållanden på gatubyggandets område föranledde krav på ett mera enhetligt ordnande, helst genom allmän lag. Frågan om sådan lagreglering togs upp i olika kommittéutredningar. Förslag lades

fram 1920 och 1928 i samband med förberedelser till ny lagstiftning på stadsplaneväsendets område.

3.1.4 1931 års stadsplanelag

När på grundval av dessa utredningar förslag till ny stadsplanelag lades fram år 1931 utgick man från att regleringen av ersättning för gatas iordningställande skulle grundas på de faktiska förhållandena på varje särskild ort och att varje stad borde i fråga om anläggningskostnader för gata själv få besluta om ändring i den lokala ordning som gällde. Man bibehöll härigenom den tidigare ordningen att fråga om sådan ersättning utgjorde en lokal angelägenhet.

I enlighet med denna ståndpunkt togs i 1931 års stadsplanelag inte bara in regler om markersättning som i stort sett överensstämde med 1907/1917 års föreskrifter utan även regler som gav kommunerna möjlighet att genom särskilda gatukostnadsbestämmelser pålägga tomtägarna betalningsskyldighet för att få gata iordningställd. Som ett skydd för markägarna föreskrevs dock att bestämmelserna skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning om markägare pålades nya eller ökade skyldigheter.

Beträffande markersättning skilde sig 1931 års bestämmelser från de tidigare gällande i huvudsak på följande punkter.

Ersättningen skulle inte längre beräknas på grundval av en fast maximerad gatubredd utan sattes i relation till medgiven hushöjd på så sätt att den skulle uppgå till hälften av värdet av hela gatubredd, dock högst intill en bredd som motsvarande den enligt stadsplanen vid gatans upplåtande tillåtna hushöjden, ökad med en fjärdedel av samma höjd. En jämkning skulle ske för det fall att tomts nytta av ny gata inte svarade mot den kostnad som skulle påföras tomten. Beträffande torg, park och dylik allmän plats angavs inte längre i lagtexten till vilken bredd området intill tomt skulle räknas som gata utan det förutsattes att föreskrift härom meddelades i stadsplan från fall till fall.

I fråga om kostnad för att iordningställa gata föreskrevs att ersättning inte kunde utgå för gata eller gatudel som påbörjats då fråga om gatukostnadsbestämmelser väcktes hos stadsfullmäktige eller för gata som då skulle varit upplåten. Ersättning skulle inte omfatta förhöjda kostnader som berodde på att gatas höjdläge avvek från markens naturliga höjdläge eller att gatan blev mer än vanligt kostsam. Ersättningen fick inte heller överstiga vad som motsvarade den verkliga kostnaden för gata framför varje tomt. Sistnämnda regel modifierades genom lagändring 1935 på så sätt att om belastningen på tomtägarna inom visst område blev mycket ojämn vid fördelning enligt huvudregeln, fick de sammanlagda gatukostnaderna inom området fördelas mellan tomtägarna efter byggnadsrätt, tomtstorlek eller annan skälig fördelningsnorm. En uttrycklig föreskrift intogs i lagen om att ersättning enligt gatukostnadsbestämmelserna alltid skulle motsvara skäliga anspråk på rättvisa och billighet.

Beträffande underhåll av gata eller annan allmän plats infördes som en nyhet laga skyldighet för stad att svara för detta, varvid dock ingenting nämndes om rätt för staden att belasta tomtägarna med avgift. Däremot ansågs bestämmelser om gatuhållning inte bör tas upp i lagen.

Gaturenhållningen kom i stället att regleras i författningar utanför byggnadslagstiftningen, nämligen 1956 års allmänna ordningsstadga (1956: 617) och en särskild lag (1956: 619) om skyldighet att renhålla gata m. m. Vid tillkomsten av dessa författningar övervägdes (prop. 1956: 143 s. 89) om samtliga bestämmelser om gaturenhållning kunde samlas i den särskilda renhållningslagen. Det ansågs emellertid att regler om gaturenhållning till sin natur hade så nära samband med allmänna och lokala ordningsföreskrifter att innebörd och giltighetsområde borde bestämmas i den allmänna ordningsstadgan med möjlighet att komplettera denna med lokala ordningsbestämmelser i mån av behov. Därmed skulle även vinnas att efterlevnaden kunde säkerställas genom ordningsstadgans sanktionsbestämmelser. Vem som skulle svara för renhållningspliktens fullgörande ansågs däremot vara ett ämne som måste regleras i allmän lag, vilket föranledde att bestämmelser härom intogs i den särskilda renhållningslagen (s. 34). I denna ålades stad att svara för renhållning, snöröjning, undanskaffande av snö och is samt sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka beträffande gata, torg, park och annan sådan allmän plats i område med stadsplan samt allmän väg i dylikt område, dock med undantag för åtgärd som ankom på kronan som väghållare.

För att tillmötesgå kritik som riktats från kommunalt håll mot att kommunerna ålades dessa nya plikter infördes dels viss dispensmöjlighet, dels en rätt för kommun att inom stadsplanelagt område ålägga ägare av fastighet eller den som i ägarens ställe betalade fastighetsskatt att svara för renhållning och snöröjning etc., av gångbana eller annat gångtrafikutrymme framför fastigheten. Beslut härom skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning om ägaren inte förut haft sådan skyldighet. Som motiv för att införa dessa möjligheter till lindring i kommunernas renhållningsskyldighet anfördes bl. a. fastighetsägarnas eget intresse av att gångbanan framför fastigheten hölls i gott skick och att arbetet alltjämt fick anses ha övervägande manuell karaktär samt att många kommuner kunde ha svårt att avdela tillräckliga personella och materiella resurser för ändamålet. Det antyödes dock att förhållandena i sistnämnda hänseende kunde ändras i framtiden, och att en omprövning då kunde vara möjlig (prop. 1956: 143 s. 259).

I samband med 1970 års lagstiftning om åtgärder mot nedskräpning fördes bestämmelserna om kommunernas ansvar för gaturenhållningen över till den nya kommunala renhållningslag (1970: 892) som då infördes och som i övrigt upptog regler om kommuns ansvar för städning av för allmänheten tillgängliga områden utanför kommunernas renhållningsområde samt för bortförande av avfall från fastighet. Kommunens allmänna ansvar för renhållningen slogs fast i 1 § beträffande områden med stadsplan med tillägg av allmän väg i område med byggnadsplan, medan omfattningen av ansvaret bestämdes genom hänvisning till 3 § allmänna ordningsstadgan.

Möjligheten för kommun att införa fastighetsägaransvar för gångbanarenhållning bibehölls (2 §). Underställningsskyldigheten kvarstod beträffande sådana beslut som innebar nya förpliktelser, varvid dock prövningen uppdrogs åt länsstyrelsen.

3.1.5 Byggnadslagens gatukostnadssystem

Genom tillkomsten av 1931 års stadsplanelag hade avgiftssystemet beträffande gatumark och gatubyggande fått i huvudsak det innehåll som det alltjämt har enligt gällande lag. Ändringarna vid tillkomsten av 1947 års byggnadslag var relativt få och avsåg i allmänhet endast att undanröja oklarheter och underlätta tillämpningen. De viktigaste ändringarna avsåg rätt för kommun att tillämpa på tidigare erfarenheter stödda beräknade kostnader för gatuarbete i stället för verkliga kostnader samt borttagande av kravet på att tomt skulle vara bebyggd för att ersättning skulle få utkrävas. En uttrycklig jämningsregel infördes, som byggde på den grundläggande principen att fastighetsägares bidrag alltid skulle svara mot hans nytta av gatanläggningen. Tvister om ersättning hänsköts till expropriationsdomstolen (numera fastighetsdomstolen). Den redan år 1935 beträffande anläggningskostnad införda möjligheten att fördela kostnaderna områdesvis efter skälig norm för att undvika ojämn belastning överfördes till BL utan begränsning till särskilda fall och kunde användas för både markersättning och gatubyggnadskostnad, i förra fallet dock först efter statligt medgivande.

Beträffande det närmare innehållet i BL:s gatukostnadsregler hänvisas till redogörelsen för gällande rätt i avsnitt 2. Sammanfattningsvis kan konstateras att innebörden av reglerna är att kommunerna har rätt och även skyldighet att inom vissa gränser från fastighetsägare ta ut ersättning för mark till gator, torg, parker och andra allmänna platser, ävensom möjlighet att efter fullmäktigebeslut och statlig prövning – i den mån ökade bördor läggs på fastighetsägare – av dessa erhålla bidrag till åtminstone en betydande del av kostnaderna för att anlägga och upplåta gata och därmed likställda delar av allmän plats.

3.2 Tillämpningen

I detta avsnitt avses att belysa hur byggnadslagens avgiftssystem fungerar och hur det tillämpas i praktiken. Vidare lämnas en sammanställning av de krav på utredningar, undersökningar och andra åtgärder som följer med en tillämpning av gällande regler om gatukostnader. Slutligen lämnas en på upplysningar från vissa kommuner grundad beskrivning av den vanliga hanteringsordningen.

Inledningsvis kan erinras om att BL:s gatubidragssystem endast omfattar ersättning för gatumark och gatubyggande, således ej kostnader för drift och underhåll av gata, ej heller för gatuhållning.

Mellan gatumarkersättning och bidrag till gatubyggande föreligger den skillnaden i BL:s system att ersättning för gatumark utgår omedelbart på grund av lag, medan bidrag för gatubyggnadskostnader endast kan utkrävas om kommun efter eget val bestämmer sig för att införa avgiftssystem i stället för att finansiera dessa kostnader på annat sätt, t. ex. genom ersättning enligt frivilligt ingångna avtal eller med skattemedel.

Det torde strida mot den kommunala likställighetsprincipen att en kommun avstår från att ta ut ersättning för gatumark av fastighetsägare, och utredningen har fått den uppfattningen att så ej heller normalt sker beträffan-

de bostadsområden, även om inte alltid ersättning utgår separat enligt BL:s föreskrifter utan motsvarande belopp i stället utkrävs som del i en samlad frivillig uppgörelse med byggnadsföretagare, markägare eller andra exploateringsintressenter. Hur förhållandena är beträffande gatumark i industri- och andra arbetsområden är mera oklart. Det torde förekomma att mark för nyetablering eller utvidgning av företag ställs till förfogande av kommuner på fördelaktiga villkor vari kan ingå reducerad eller slopad gatumarkersättning. En enig uppfattning är dock att en kommun i normala fall inte äger efterge eller nedsätta ersättningen för gatumark utöver vad som medges enligt BL:s regler.

Bestämmande av markersättningens storlek innebär en ganska omfattande administrativ procedur. Kommunen har först att välja om den vill tillämpa huvudregeln om bestämmande av ersättning för mark till gata framför varje fastighet eller utverka tillstånd av länsstyrelsen att beräkna och fördela markersättningen områdesvis efter lämplig norm. Om sistnämnda utväg väljs skall efter utredning förslag upprättas och utställas för granskning efter underrättelse av samtliga berörda markägare. Det skall sedan behandlas av kommunfullmäktige, som beslutar om länsstyrelsens tillstånd skall utverkas. Om synnerliga skäl föreligger att ändra ett meddelat tillstånd måste regeringens medgivande inhämtas.

Vid bestämmande av markersättningen skall först den ersättningssgilla arealen beräknas med tillämpning av regeln i 56 § BL om att ersättning skall utgå för halva gatubreddens, dock högst till det breddmått som motsvarar hälften av den enligt stadsplanen vid gatans upplåtande medgivna högsta hushöjden på fastigheten ökat med en åttondel. För fastighet vid gatukors finns en specialregel, likaså för det fall att i gatumarken ingår allmän eller enskild väg.

Därefter åligger det kommunen att värdera marken enligt de regler som gäller inlösen av gatumark, dvs. i allmänhet att utreda markens marknadsvärde innan den första gången tas in som gata eller annan allmän plats i stadsplan. Om skilda delar av gatumarken framför fastigheten har olika värde tillämpas ett medelvärde. I det värde som skall ersättas ingår inte träd, buskar, staket etc. Ersättningen skall jämkas med hänsyn till den nyta fastigheten har av gatan. För vidgning gäller skillnaden i värde av gatumarken före och efter vidgningen.

Ytterligare måste klarläggas när gatan skall anses ha upplåtits till allmänt begagnande resp. när vidgad gata tagits i bruk, vilket bl. a. reglerar vilken lag som skall tillämpas och när betalningsskyldighet uppstår.

Fastighetsförhållandena måste likaså beaktas, eftersom ersättningsskyldighet endast föreligger för fastighet som fyller vissa krav, antingen överensstämmelse med gällande tomtindelning eller att vissa andra omständigheter föreligger.

Även innan ersättningsskyldighet för gatumark inträtt kan kommunen, så snart stadsplan har fastställts, påkalla fastställelse av den ersättning som fastighetsägare skall erlagga. Byggnadsnämnden är vidare skyldig att när som helst på förfrågan lämna upplysning om den belastning som vilar på varje fastighet beträffande sammanlagd gatukostnadsersättning. Kommunen måste också i förväg kunna beräkna denna ersättnings storlek i sådana fall, då det gäller att bestämma vilken säkerhet som en person skall

ställa för att få byggnadslov innan ersättning förfallit till betalning.

Beträffande bidrag till gatubyggnadskostnad föreligger även en rad krav på kommunens myndigheter i fråga om åtgärder som skall vidtagas och kontroller som skall utföras. Om kommunen valt att inte skaffa sig rätt att ta ut dylika bidrag enligt BL:s regler kan för kommunen eventuellt alltfjämt gällande äldre lokala bestämmelser bli tillämpliga.

Om kommun som saknar gatubyggnadskostnadsbestämmelser för hela eller del av sitt område vill skaffa sig rätt att ta ut bidrag enligt BL måste fråga om att antaga sådana bestämmelser väckas hos kommunfullmäktige. Om fullmäktige finner att frågan bör prövas, skall fullmäktige låta verkställa utredning i ärendet och göra upp förslag till bestämmelser, i regel genom kommunstyrelsens försorg. Förslaget skall utställas till granskning under minst tre veckor efter kungörelse. Sedan yttrande avgetts över inkomna anmärkningar fattar kommunfullmäktige beslut om antagande och det antagna beslutet överlämnas till länsstyrelsen för fastställelse om bestämmelserna pålägger fastighetsägarna nya förpliktelser. Eventuella besvär häröver prövas av regeringen, som även kan få upp ärendet genom att länsstyrelsen finner skäl underställa förslaget.

Gatubyggnadskostnadsbestämmelserna kan ha olika innehåll bara de tillgodoser de krav som uppställs i 68 § BL och inte utvidgar bidragsskyldigheten utöver vad BL medger. Kommunen kan däremot minska kraven generellt eller för vissa områden eller typer av bebyggelse om det finns objektiva skäl till detta, exempelvis högre anläggningskostnader, tidigare gjorda utlägg för gatu- eller vägbyggande, utfästelser i avtal t. ex. vid inkorporering eller kommunsammanläggning etc. Bestämmelserna kan också förenklas och eventuellt ges formen av en taxa om bebyggelseförhållandena är ensartade. I bestämmelserna kan anges olika tidpunkter för olika områden beträffande när giltigheten inträder. Detta beror på när fråga om bestämmelsernas antagande väcktes i fullmäktige. Det är också möjligt att bestämmelserna blir gällande i hela kommunen från ett och samma tillfälle, även om fråga har väckts vid olika tidpunkter för skilda områden.

Områdesvis fördelning av gatubyggnadsbidrag får tillämpas utan att länsstyrelsens tillstånd behöver utverkas. Fördelningsmetoderna kan variera i en och samma kommun allt efter lämplighet. I detta fall ankommer det på kommunen att bestämma lämpligt fördelningsområde och skäligen fördelningsnormer.

Till grund för bestämmande av anläggningskostnader får läggas på tidigare erfarenhet gjorda beräkningar av vad gata under likartade förhållanden kostar att bygga. De erfarenhetsmässigt bestämda kostnaderna brukar schabloniseras för större områden. I kostnaderna får, i enlighet med ett riksdagsuttalande redan vid tillkomsten av SPL 1931, inräknas även kostnader för arbeten som utförts redan före tillkomsten av gällande stadsplan. Däremot är det inte medgivet att ta med kostnader för gatuarbeten som utförts innan fråga väcktes i kommunen om att införa bidragsbestämmelser, ej heller kostnader för gata som lagligen skulle ha upplåtits före denna tidpunkt.

Även beträffande byggnadskostnader har kommunen att beakta att ersättningen inte överstiger vad som svarar mot fastighets nytta av gatuanläggningen, vilket kan medföra krav på jämkning. Lagen innehåller också

ett allmänt krav på hänsyn till rättvisa och billighet. Detta krav kan liksom förbudet mot att kräva bidrag till högre anläggningskostnader, t. ex. på grund av väsentliga förändringar i markens naturliga höjdläge, föranleda besvärliga och tidsödande kontrolluträkningar. Kommunen måste även kontrollera om viss eller vissa fastighetsägare tidigare vunnit befrielse helt eller delvis från deltagande i gatukostnader.

Liksom i fråga om markersättning förutsätts för skyldighet att erlagga byggnadsbidrag att fastighet som skall belastas överensstämmer med tomtindelning eller fyller vissa andra i lagen angivna kriterier.

Det är vanligt att kommunerna utfärdar särskilda tillämpningsanvisningar för handläggningen av gatubidragsfrågor. Hanteringsordningen torde växla från kommun till kommun. Vanligen lär huvudansvaret vila på kommunens fastighetskontor, som har att ta kontakt med vederbörande fastighetsägare och förhandla med denne. Det krävs emellertid ett omfattande samarbete mellan många kommunala organ för att den ansvariga myndigheten skall få tillgång till upplysningar som gör det möjligt att beräkna ersättningsarna på ett riktigt sätt och bevaka att fordringarna görs gällande på rätt tid så att förluster undviks.

Det ankommer sålunda på kommunkansliet att tillse att gatubyggnads-kostnadsbestämmelser antages och fastställs. Kansliet har även ansvaret för uttolkningen. Byggnadsnämnd och stadsarkitekt skall ge upplysningar om förekomsten av stadsplan och vad den innehåller om gator och andra allmänna platser. Stadsingenjörskontoret ger besked om fastighetsförhållanden och förändringar i dessa. Gatukontoret meddelar vilka gatuarbeten som utförts och när gata upplåtits till allmänt begagnande samt beräknar kostnader för gatubyggandet. Fastighetskontoret har att beräkna värdet av gatumarken liksom även storleken av den säkerhet som skall avkrävas vid meddelande av byggnadslov. Tidpunkt för sökande av sådant lov meddelas av byggnadsnämnden. Drätselkontoret har att ställa ut räkningar och driva in fordringar, förvalta säkerheter, beräkna ränta och administrationskostnader o. d. Arbetet måste hållas samman av en myndighet, vanligen fastighetskontoret, som får tillse att lämpliga arbetsrutiner fastläggs som kan underlätta utbytet av erforderliga informationer och främja en riktig tillämpning av ersättningsreglerna.

3.3 Kritiska synpunkter

3.3.1 Kommunförbundens framställning 1966

Från kommunalt håll har redan för åtskilliga år sedan kritik framförts mot byggnadslagens regler om bidrag till kommuns gatukostnad. Som framgår av redogörelsen i avsnitt 1.3 gjorde de två dåvarande kommunförbunden tillsammans med Stockholms stad en gemensam framställning år 1966 till Kungl. Maj:t om en modernisering av bestämmelserna om tomtägarens skyldighet att bidra till gatukostnad. Som motiv anfördes att reglerna varit oförändrade sedan byggnadslagens tillkomst år 1947, under det att stadsplanernas utformning undergått och fortlöpande undergår utveckling i olika avseenden. Följden hade blivit att de bidrag kommunen kunde ta ut framstod som orimligt låga i förhållande till kommunernas kostnader.

Även kostnadernas fördelning på fastighetsägare kunde bli ojämn. En översyn var därför enligt förbunden och staden mycket önskvärd och därmed kunde även uppnås en allmän förenkling av bestämmelserna till undvikande av de administrativa olägenheter som reglernas invecklade beskaffenhet medförde.

Vid framställningen var fogad en på uppdrag av fastighetskontoret i Stockholm upprättad promemoria med förslag till förenklingar och vissa huvudgrunder i ett moderniserat system.

3.3.2 *Utredningens kommunbesök*

Vid gatukostnadsutredningens besök i olika kommuner har huvudändamålet varit att få ett allmänt intryck av hur man i dag ser på de möjligheter som gällande byggnadslag ger en kommun att ta ut ersättning för kommunens gatukostnader. Av vad utredningen därvid inhämtat framgår att man i dag är ännu mer angelägen än år 1966 att få till stånd en revidering av BL:s regler som ger bättre täckning för kommunens investeringskostnader. Man motiverar detta främst med den större betydelse som sanering och förnyelse har fått i kommunernas byggnadsverksamhet. Samtidigt är det ett ganska genomgående drag att man anser reglerna vara onödigt invecklade och tidsödande för vederbörande kommunala förvaltning att tillämpa. Man trycker också allmänt på att reglerna passar dåligt in i principer som tillämpas för modern stadsplanering. Lika enig är man om att en reform måste ta större hänsyn än som är möjligt enligt BL:s regler till behovet av rättvisa vid fördelningen av gatukostnaderna på markägarna, på så sätt att markägarna behandlas på ett likartat sätt med hänsyn till den nytta – i nuläget och med hänsyn till exploateringsmöjligheterna – som de kan beräknas få av anläggningarna.

Vissa synpunkter på gällande ersättningsregler som kom fram vid utredningens besök redovisas mera i detalj i följande avsnitt.

3.3.3 *Ersättningsgilla kostnadsslag*

I allmänhet förelåg inom kommunerna ingen anmärkning mot möjligheterna att få ersättning för mark för att tillgodose det lokala behovet av gator och andra allmänna platser, dock med undantag för den arealbegränsning som behandlas i följande avsnitt. Däremot framfördes olika meningar i fråga om ersättning borde kunna – åtminstone delvis – utgå för anläggningar som skall betjäna hela stadsdelar eller större samhällsdelar. Dylika större anläggningar ansåg många inte böra innefattas i gatuersättningarna utan bekostas med skattemedel, men på andra håll erinrade man om att vid uppgörande av exploateringsavtal exploatören ofta får betala en viss andel av kostnaderna för sådana anläggningar.

Administrativa kostnader borde enligt mångas mening inräknas i större utsträckning än som kan ske f. n. Man nämnde sådana kostnader som förberedande utredningar och undersökningar, planläggningskostnader, däribland även viss andel i generalplanarbeten, fastighetsbildningskostnader och utgifter för de ofta långdragna förhandlingarna med markägare.

Anläggningar för gatubelysning ansågs allmänt böra få inräknas i gatu-

kostnaderna och likaså trafikskyltning.

En vanlig invändning var att BL:s regelsystem uteslöt ersättning för specialkostnader, vilket kunde anses vara förklarligt om man fördelade kostnaderna fastighetsvis men stred mot principen att kommunen borde kunna räkna med full ersättning för sina gatukostnader. Problemet borde kunna lösas genom att övergå till fördelning av alla kostnader områdesvis på ett enklare sätt än BL medger.

I de besökta kommunerna var man på sina håll av den uppfattningen att ersättning borde få begäras för räntekostnader som förorsakades av den långa tid som kunde förflyta innan gatubidrag förföll till betalning.

Flertalet hörda kommuner fann starka skäl tala för att utgifter för drift och underhåll borde betraktas som ersättningsgilla gatukostnader. Dessa utgifter uppgår till avsevärda belopp. Man erinrade om att fastighetsägare i områden med storkvarter och medlemmar i vägföreningar själva får bekosta vägunderhåll, och det därför är rättvist att även fastighetsägare i stadsplaneområden av traditionell utformning får vidkännas samma kostnader. På denna punkt var man dock inte överens i alla besökta kommuner.

3.3.4 *Ersättningsgill areal*

Kommunerna kritiserar allmänt att ersättning för gatumark enligt BL beräknas på en reducerad markareal. Beträffande mark för gator och andra trafikleder anser man den tankegång som låg bakom begränsningen av den ersättningsgilla arealen till en gatubredd som står i relation till den i stadsplanen medgivna hushöjden numera vara föråldrad. Man menar att hushöjd och gatubredd inte enligt moderna stadsplaneringsprinciper står i samma direkta beroende av varandra som man ansåg då bestämmelserna tillkom. I bostadsområden med envåningsbebyggelse medför exempelvis begränsningsregeln att kommunen inte får full ersättning ens för gator av normal bredd. Inte heller kan kommunen räkna med full ersättning om i planen läggs in gatuplanteringar till fördel för de vidliggande fastigheterna. Ersättningsreglerna är vidare inte avpassade för de fall stadsplanerna uppstår stora byggnadskvarter som betjänas av korta återvändsgator. Även om vid en sådan utformning själva tillfarterna blir korta, kan kommunen ofta ändå inte få ersättning för sina gatukostnader, eftersom dessa vanligen omfattar även matarleder som går genom grönområden utan direkt kontakt med fastigheterna och som följaktligen inte är ersättningsgilla.

Arealbegränsningen slår ännu hårdare beträffande parkmark, som endast är ersättningsgill till den del den är att anse som gata dvs. till en bredd som motsvarar fem fjärdedelar av den hushöjd som gällande stadsplan medger för fastighet vid sådan park. På denna punkt önskar de hörda kommunerna kunna tillämpa en fri bedömning av den nytta som fastigheterna har av parkmarken i fråga.

3.3.5 *Beroendet av stadsplan och fastighetsindelning*

Vid besöken har på sina håll kritiserats att gatukostnadsersättningen är beroende av förekomsten av fastställd stadsplan. Man har i dessa fall önskemål om att kunna få ersättning för sådana trafikleder som byggs redan in-

nan man hinner få fram en färdig stadsplan. Bygandet borde i sådana fall kunna ske med stöd av någon form av vägplan eller arbetsplan efter väglagens modell.

Man anser också på vissa håll att det skulle vara en fördel att inte behöva avvakta genomförande av fastighetsbildning enligt gällande tomtindelning, eftersom fastighetsägare kan fördröja denna. Varje för bebyggelse användbar fastighet borde i stället deltaga i gatukostnaderna, oavsett om fastigheten överensstämmer med tomtindelning eller ej. Eventuellt borde man kunna avvara tomtindelningsinstitutet helt och hållet och införa en fri fastighetsbildning även i stadsplan efter lämplighet. En fastighets framtida bebyggelsemöjligheter borde även beaktas vid beräkning av fastighetens nytta av gatuansläggningen.

3.3.6 Fördelningsgrunderna

Kommunernas kritik mot BL:s ersättningsregler går i stor utsträckning ut på att reglerna är krångliga och tidsödande att tillämpa när det gäller att räkna ut de belopp som skall påföras de enskilda fastighetsägarna. Man anser också att resultatet i många fall inte blir rättvisande, i varje fall om man tillämpar BL:s huvudregel om separatberäkning av kostnaderna för varje enskild fastighet. Exempelvis ger reglerna låga kostnader för skafttomter och höga för hörntomter. Orättvisor uppstår också mellan tomter för friliggande bebyggelse på stora tomter och koncentrerad bebyggelse. Visserligen medger BL att man kan tillämpa områdesvis fördelning. Beträffande markkostnaderna kräver detta emellertid, att länsstyrelsens tillstånd inhämtas efter det att förslag till fördelningsgrunder har upprättats och utställts och alla berörda har underrättats. Kommunerna finner denna ordning så omständlig att de sällan tillämpar den. I fråga om gatubyggnadskostnader medger visserligen BL att i gatubyggnadskostnadsbestämmelserna upptas en möjlighet till områdesfördelning efter av kommunen vald norm, men det förefaller som om möjligheterna härtill inte så ofta begagnas.

Man var allmänt ense om att fördelningsgrunden borde vara beräkning i en eller annan form av fastighets nytta av gatuansläggningen. Man ansåg dock att det borde ankomma på kommunerna själva att välja lämplig norm eller kombination av normer som avpassades efter de växlande lokala förhållandena.

Man hade allmänt goda erfarenheter av det sätt på vilket va-kostnaderna fick beräknas enligt lagen (1970: 244) om allmänna vatten- och avloppsanläggningar (va-lagen). Även om gatukostnader och va-kostnader hade olika karaktär var man dock ganska ense om att en reform av gatukostnadsreglerna borde syfta till att åstadkomma samma frihet för kommunerna som va-lagen medger att beräkna kostnaderna områdesvis och efter av kommunerna beslutade normer.

3.3.7 Betalningsskyldighetens inträde

I kommunerna fann man det vara en olägenhet att behöva vänta med att ta ut ersättning till den tidpunkt då gata var anlagd enligt gällande plan och

upplåten till allmänt begagnande. Den skall då vara utlagd till full bredd och försedd med anordningar "enligt ortens sed". I kommunerna finner man det ofta praktiskt att bygga ut en gata i etapper, t. ex. bygga ut den till mindre bredd än planen föreskriver eller vänta med att förse gata med gångbana, asfaltbeläggning och planteringar, medan området är under utbyggnad och gatan bl. a. begagnas för materialtransporter. Ersättning borde, anser man, kunna utgå redan när gata är körklar så att fastighet har förbindelse med gatunätet i övrigt. Det kan också ligga till så att viss gata till en början endast betjänar ett mindre område men att den senare måste breddas och förstärkas för att kunna ta hand om trafik till och från ett betydligt större område som byggs senare.

3.3.8 Säkerhet, panträtt, preskription m. m.

På flera håll beklagade man sig i kommunerna över det besvär som föranleddes av reglerna om säkerhet för icke förfallna fordringar på ersättningar för gatukostnader. Visserligen var det till fördel för kommunerna att ha denna trygghet för sina fordringar, men man ansåg att det vållade ett orimligt stort arbete med att i förväg beräkna den framtida ersättningens storlek, förhandla om säkerhetens beskaffenhet samt att sedan förvalta denna under avsevärd tid med risk för att säkerheten ändock inte förslog till att täcka de slutliga kostnaderna. Man fann det enklare om kommunens fordran blev betalningsbar ur fastigheten som annan in-tecknad fordran. Fastighetens ägare borde inte stå som ansvarig med de komplikationer som följde av detta vid ägarbyte. Från bl. a. Stockholms kommun har dock under hand framförts att säkerheterna förenklar proceduren för uttag av gatukostnaderna.

Det långa uppskov med inträde av betalningsskyldighet som enligt gällande regler kunde inträffa ledde enligt många kommuners mening till svårigheter när det gällde att bevaka dessa fordringar mot inträde av preskription. Botemedlet mot detta borde vara att förkorta tiden till dess ersättningen förföll till betalning, exempelvis genom att kravet på tomtbildning slopades eller ersättning fick uttagas redan när gatan blev körklar.

Allmän enighet rådde på kommunalt håll om att man av sociala skäl måste ha möjlighet att bevilja rätt till avbetalning samt att kommunerna alltjämt själva borde få bestämma tidpunkt för framställande av krav, vilket kunde utnyttjas till att i ömmande fall ge anstånd.

4 Behovet av en reform

4.1 Allmänna synpunkter

Den kritik som i föregående avsnitt framförts beträffande gällande lagstiftning om gatuhållning har till övervägande del gällt den bristande möjligheten för kommunerna att få full kostnadstäckning för gjorda investeringar. Denna situation är väsentligen en ny företeelse för åtskilliga kommuner och härrör från de förändringar i bostadsproduktionens inriktning som inträffat under senare tid.

Så länge större delen av bostadsbyggandet försiggick på råmark i stora enheter som i bebyggelsefärdigt skick uppläts av kommunerna eller under ledning av byggnadsföretagare med vilka kommunen kunnat sluta avtal om regleringen av kommunens och företagarens ekonomiska mellanhavanden har kommunerna kunnat räkna med att få ersättning för åtminstone huvuddelen av sina utlägg för exploateringen. Omfattningen av vad kommunen kunnat kräva ersättning för genom exploateringsavtal har givetvis varierat med de lokala förutsättningarna. I regel torde kommunerna ha tillämpat de normalförslag som utarbetats av Svenska kommunförbundet, Svenska Kommunal-Tekniska föreningen och Kommunernas konsultbyrå. Dessa förslag utgår från principen att exploatörens ersättningsskyldighet skall stå i relation till dennes nytta av exploateringen. I fråga om arbeten som t. ex. avsett huvudanläggningar som skall betjäna större områden, lämnas därför endast visst bidrag av exploatören. För stadsplanekostnader med förarbeten och utredningar svarar kommunen, dock med undantag för sådan utredning som är till direkt nytta för exploatörens projektering och planering av kvartermark. Sistnämnda kostnader påförs exploatören. Gator räknas till det som skall ersättas, men parker som betjänar större områden förs i regel på kommunernas konto. I det ersättningsgilla beloppet ingår också va-anläggningar till den del de motsvarar vad som kan debiteras fastighetsägare enligt gällande va-taxa. Belysning tas med i den mån kostnaden kunnat godtas som tomt- och grundberedningskostnad vid beräkning av statliga bostadslån. Sistnämnda beräkningsgrund är för övrigt normerande även för övriga delar i exploateringsavtalen.

Slutande av exploateringsavtal har medfört att BL:s ersättningsregler har spelat en ganska begränsad roll i många kommuner. Bara i fråga om sådana fall då kommunerna inte lyckats erhålla godtagbar ersättning för sina

markkostnader av exploatören har kommunerna överlag beräknat och debiterat ersättning för gatumark enligt BL. Detta har av rättviseskäl ansetts vara en kommunal skyldighet. I fråga om anläggningskostnader har emellertid många kommuner ännu inte ansett det nödvändigt ens att antaga gatubyggnadskostnadsbestämmelser enligt 67 § BL. En orsak kan ha varit brist på sakkunnig personal som kan verkställa de ganska invecklade beräkningar som fordras för att fastställa ersättningsbeloppen. En annan orsak kan ha varit byggandets ringa omfattning i den ifrågavarande kommunen. Andra kommuner, däribland Stockholm, tar däremot in avsevärda bidrag genom BL:s nuvarande regler.

Frågan om kommunernas kostnadstäckning för iordningställande av gata har emellertid numera kommit i ett annat läge genom att byggandet i allt större omfattning kommit att avse sanering och förnyelse av befintliga bebyggelseområden. I randbebyggelseområden med låg standard finns ett starkt tryck från markägarna att kommunerna skall ta upp förnyelse- och förtättningsverksamhet i sina bostadsbyggnadsprogram. I vissa av dessa halvglesa men ofta välbelägna områden kan den sanitära standarden vara så låg att länsstyrelsen sett sig föranlåten att framtvunga förbättringar med hjälp av förelägganden enligt hälsovårdsstadgan. Kommunerna kan emellertid inte utan saneringsförluster, som de vill undvika, förse dessa områden med vatten och avlopp, om inte bebyggelsen förtätas. Därvid uppstår behov av upprustning av gator och parker m. m.

För alla dessa typer av områden är det svårt att avtalsvägen få ut full ersättning för gatukostnaderna. Kommunerna kan visserligen förhandla men dels är antalet förhandlingspartner ofta mycket stort, varför förhandlingsarbetet blir tidskrävande och resultaten osäkra, dels är de enskilda fastighetsägarna många gånger inte tillräckligt angelägna att bygga för att de skall vilja ta på sig större andel av gatukostnaderna än BL och kommunernas bestämmelser om ersättning för gatubyggnadskostnader ålägger dem. Kommunerna är därför hänvisade till att begagna BL:s tvångsregler om avgift.

Inom saneringsområden är förhållandena också sådana att kommunerna måste lita till BL:s ersättningsregler med hänsyn till att möjligheterna att förhandlingsvägen få ersättning för gatukostnad i allmänhet är mindre gynnsamma. Eftersom sanering av äldre innerstadsområden redan fått stor omfattning och kan väntas öka ytterligare i betydelse utgör detta ännu en viktig anledning till att BL:s gatuersättningsregler får större betydelse än tidigare.

Kommunernas intresse av att få full täckning för sina investeringar är givetvis särskilt stort i ett läge då deras ekonomi är hårt ansträngd. Genom att BL inte medger mer än ett begränsat kostnadsuttag enligt 5/8-delsregeln och inte heller medger ersättning för vissa andra av gatahållningen föranledda kostnader, såsom viss administration och räntor, måste man räkna med att täcka växande underskott i exploateringen med skattemedel. Detta leder i många fall till att kommunerna inte anser sig ha råd att föra fram i och för sig angelägna projekt angående bebyggelse på dåligt utnyttjad men välbelägen mark. Det kan gälla områden som långa tider legat under byggnadsförbud på grund av markägarens bristande intresse att exploatera eller svårigheter för markägare och kommun att frivilligt komma överens om

fördelningen av exploateringskostnaderna.

Tvånget att i högre grad än tidigare utnyttja BL:s ersättningsregler kan få en icke avsedd ogynnsam styreffekt på markutnyttjande och planutformning. Det tenderar att pressa ner planstandarderna och leda till en mindre önskvärd överexploatering. En kommun kan exempelvis se sig nödsakad att pressa investeringskostnaderna för att få råd med ett önskvärt projekt genom att minska gatubredder, ta bort gångbanor och cykelvägar, krympa utrymmet för parker och lekplatser etc. För att öka den ersättningsgilla arealen kan en kommun föranledas att i planen införa högre våningsantal än som ur trevnads- och miljösynpunkt kan vara önskvärt, t. ex. två våningar i stället för en våning i område för enfamiljshus.

Behovet av ändrade regler är emellertid inte enbart en ekonomisk fråga. Också kommunens ansvar gentemot kommuninvånarna att behandla dem lika gör att BL:s regler inte kan anses tillfredsställande. Detta visar sig i flera situationer. Genom att bebyggelsen tidigare nästan uteslutande skett via exploateringsavtal, vilket ytterst inneburit att exploatören tagit ut full ersättning för samtliga sina investeringar från fastighetsägarna, kan en olikställighet uppkomma om kommunerna nu endast är hänvisade till att tillämpa BL:s regler med en begränsad ersättning. En annan situation förekommer inom många av de större kommunerna vid förnyelse av ytterområden, särskilt fritidsområden, med enklare bebyggelse. Vid förtätningen av området ställs, som nyss sagts, krav på utbyggnad av va-nät och gator. Det är därvid inte sällsynt att tomter inköps i spekulationssyfte för att avyttras efter det förnyelsen genomförts. Tomtsäljaren kan då tillgodogöra sig värdet av den investering som kommunen varit skyldig att stå för på grund av begränsningsreglerna i BL. Skillnad i behandlingen av kommunmedlemmarna kan också uppkomma vid kommunsammanslagningar genom att olika modeller för uttag av gatuersättning använts inom de olika kommunerna.

En synpunkt som vidare kan framhållas är att de nya storkommunerna kommit att innehålla områden med olika slag av detaljplaner, stadsplaner och byggnadsplaner, kanske även avstyckningsplaner, för vilka gäller olika genomförande- och ersättningsregler. För att kunna behandla fastighetsägarna någorlunda rättvist krävs att reglerna om gatukostnader utformas så att invånarna i stadsplaneområden inte belastas i mindre omfattning än invånarna inom områden med byggnadsplan och avstyckningsplan.

Sistnämnda exempel visar att olikställighet kan föreligga inte bara när det gäller byggande av gata. Olikställighet kan föreligga i det angivna fallet även beträffande skyldigheten att underhålla gata resp. väg i de olika planområdena. Detta förhållande visar sig också i de fall kommunerna föranletts att använda planer med ett minimum av gator, såsom storkvarter, för att begränsa kostnader för gatubyggande. I dessa fall får invånarna inom storkvarteret betala underhållet av de egna vägarna på kvarteretsmarken, medan markägare i vanliga kvarter inte behöver betala kommunen för drift av gator.

I detta sammanhang kommer dessutom en speciell omständighet in i bilden, vilken gör det ännu mer befogat att anse läget nu vara ett annat än tidigare. 1969 års vägutrednings förslag om rätt för kommun som är väghållare att genom avgift från fastighetsägare få full kostnadstäckning för sin

väghållning har medfört att frågan om avgiftsreglerna inom stadsplaneområden ändrats i väsentlig grad. Genomförs vägutredningens förslag kan nämligen olikhet uppkomma mellan stadsplaneområden och kommunens övriga områden vid genomförande av kommunal väghållning. I de senare områdena kan full avgift tas ut för både byggande och drift.

Utöver nu angivna omständigheter bör också fästas avseende vid kommunernas önskemål om att ersättningsreglerna i fråga om gata förenklas. Dessa upplevs med rätta i flertalet kommuner som svåra och kostsamma att tillämpa.

Vad sålunda framkommit utgör starka skäl för att frågan om kommunernas finansiering av gatuhållningen och därmed sammanhängande frågor nu bör tas upp till översyn.

4.2 Fråga om en fristående reform avseende gatuhållning

Bestämmelserna om upplåtande av gata eller annan allmän plats och om underhåll härav utgör en viktig del av BL:s regler beträffande stadsplan. Det skulle därför ställa sig naturligt att översynen av frågorna om gatusättning m. m. företas i ett sammanhang tillsammans med den övriga översynen av BL.

Å andra sidan får de faktiska svårigheter som på senare tid uppkommit för kommunerna att få täckning för gjorda investeringar på gatusidan och att åvägabringa rättvisa kommunmedlemmarna emellan anses vara så kännbara att de bör tas upp till behandling utan dröjsmål. Resultatet av den pågående samlade översynen av BL torde sannolikt dröja ännu någon tid. Det kan därför inte anses vara rimligt att en ur flera synpunkter angelägen reform fördröjs av enbart systematiska skäl. En annan omständighet i detta sammanhang är att en fristående reglering av gatureglerna torde kunna genomföras utan större tidsåtgång, medan ett förslag om ny planlagstiftning torde vara ett omfattande och komplicerat arbete, som kräver betydligt längre tid för ett slutligt genomförande.

Till nu anförda synpunkter kommer, som framhållits i direktiven, behovet av att gatukostnadsreglerna såvitt möjligt samordnas med vägutredningens förslag om kommunal väghållning. Inte minst kravet på likställighet mellan kommunmedlemmarna i fråga om gatu- och väghållning, oavsett vilken planform som tillämpas, talar för det. Härutöver kan emellertid anföras också praktiska och administrativa skäl för att kommunerna erhåller enhetliga regler för all den gatu- och väghållning som kommunen ombesörjer.

Goda skäl kan således anses tala för att översynen av reglerna om gatuhållning nu förs fram som ett fristående förslag. I vissa avseenden, främst vad gäller den nuvarande uppdelningen mellan stadsplan och byggnadsplan och de skilda rättsverkningarna härav, kan det visserligen innebära att gatuhållningsfrågan får tas upp till förnyad bedömning vid en reform av plansystemet. Gatukostnadsutredningen vill emellertid redan nu framhålla att de förslag och den lagtekniska lösning som kommer att förordas inte torde behöva medföra att några större eller principiella ändringar måste vidtagas.

4.3 Riktlinjer för en reform

Gatukostnadsutredningens huvuduppgift är enligt direktiven att lägga fram förslag om tidsenliga och rättvisa gatukostnadsregler. Särskild vikt fästs vid kommunernas alltmer ökade behov av regler som ger möjlighet att täcka deras kostnader för gator, parker och andra allmänna platser.

Finansieringen av den gatuhållning – och väghållning – som faller på kommunen kan ske med statsbidrag, kommunalskattemedel och bidrag från fastighetsägarna. Det kan förutsättas att den kommunala gatu- och väghållningen även i fortsättningen till viss del kommer att finansieras med statsbidrag, beroende på att vissa gator och vägar med hänsyn till användning och betydelse ligger mycket nära de allmänna vägarna. Det kan vidare förutsättas att kommunala medel sätts in i viss utsträckning, medan i övrigt finansieringen sker genom bidrag från fastighetsägarna. Principen om täckning av kommunala investeringar och driftskostnader med bidrag från fastighetsägare är sedan gammalt accepterad på flera områden. Fastighetsägarna är sålunda redan enligt gällande ordning skyldiga att bidra till huvuddelen av kostnaderna för byggande av gator samt för byggande och drift av enskilda vägar. Genom exploateringsavtal kan fastighetsägarna i princip påföras hela kostnaden för anläggande av gator m. m. I flertalet kommuner har fastighetsägarna genom kommunalt beslut ålagts ansvar för gångbanerenhållningen i områden med stadsplan. Avgiftsskyldighet för fastighetsägare finns också på angränsande områden, såsom i fråga om vatten, avlopp, sophämtning, el, gas och fjärrvärme.

En naturlig följd av det sagda är att lagregler om kommunernas kostnadstäckning för gatuhållning utformas som en rätt, men ingen skyldighet, för kommunen att ta ut bidrag från fastighetsägarna i form av avgifter. I vad mån finansiering i den enskilda kommunen skall ske genom avgiftsuttag eller ej bör utgöra en fråga som fattas genom kommunalt beslut.

Enligt gällande ordning är kommunernas rätt till ersättning för gatuhållning begränsad, både i vad avser areal och vissa slag av anläggningskostnader. De kostnader som inte kan täckas samt driften av gata måste i huvudsak finansieras genom skatter; härvid bortses från den del av renhållning som fastighetsägare kan åläggas enligt 2 § kommunala renhållningslagen (jfr avsnitt 6) och fastighetsägares ansvar för vägar inom storkvarter. En annan följd av gällande ordning är, som närmare redovisats i avsnitt 4.1, att en tillämpning av BL:s regler medför en vid jämförelse med användningen av exploateringsavtal icke rättvis fördelning av gatuhållningskostnaderna mellan kommuninvånarna. Samma är förhållandet vid en jämförelse mellan stadsplane- och byggnadsplaneområden, särskilt när bebyggelsen inom de olika områdena är av samma karaktär. I detta sammanhang bör också framhållas att reglerna om fördelningen av kostnaderna för gatumark och gatubyggande mellan kommun och fastighetsägare är svåra att tillämpa i praktiken (jfr avsnitt 3.2 och 3.3).

Med hänsyn till det sagda framstår det som påkallat att ett nytt avgiftssystem för kommunernas gatuhållning införs som medger skälig täckning av kostnaderna för kommunernas utlägg. Det nya regelsystemet för en sådan avgiftsrätt bör därvid utformas så att det kan täcka såväl kostnaderna för gatas byggande som drift. Hithörande frågor kommer att behandlas

mer ingående i avsnitt 8 i betänkandet.

Bestämmelser om kommunal väghållning och rätt för kommun att efter beslut av fullmäktige ta ut avgift härför har nyligen lagts fram av 1969 års vägutredning. Avgiftsuttaget föreslås ske efter taxa från de fastighetsägare som har nytta av väghållningen. Vägutredningens förslag tillgodoser väl de synpunkter som gatukostnadsutredningen anfört i det föregående. Starka skäl talar därför för att man vid en översyn av reglerna om kommunernas gatuhållning så nära som möjligt ansluter till vägutredningens förslag. Inte minst behovet av samordning mellan kommunens gatu- och väghållning samt önskemålet att tillämpa samma grundläggande kommunalrättsliga principer talar för en sådan lösning. Goda förutsättningar på dessa båda områden föreligger för en samordning med vägutredningens förslag. För att genomföra ett avgiftssystem på gatusidan krävs bestämmelser bl. a. om vad som skall ingå i gatuhållningen, vem som är avgiftsskyldig, avgifternas storlek och fördelning m. m. Samma avgränsningsbehov föreligger beträffande den kommunala väghållningen inom byggnadsplaneområden. Det framstår således även med hänsyn härtill som naturligt att dessa grundläggande frågor löses efter samma principer.

I vissa hänseenden föreligger emellertid olikheter, som särskilt bör uppmärksammas, mellan reglerna för gatuhållning enligt BL och vägutredningens förslag om kommunal väghållning. Främst gäller det kommunens obligatoriska skyldighet enligt BL att svara för iordningställande och drift av gata, medan förslaget om kommunal väghållning i princip vilar på frivilligt kommunalt åtagande. Vidare ges i BL regler om möjlighet för kommun att med äganderätt lösa in mark som behövs för gatüandamål. Någon motsvarande rätt föreligger inte i fråga om väghållningen. Även om dessa frågor är principiellt viktiga synes de dock inte vara av sådan art att de hindrar en önskvärd samordning mellan reglerna för gatu- och vägväsendet. Utredningen behandlar närmare dessa frågor i avsnitten 5 och 7.

Som redovisats flera gånger i det föregående (se bl. a. avsnitt 3.2) innehåller BL i fråga om gatuväsendet åtskilliga detaljreglerande bestämmelser. Det gäller inte bara regleringen av gatumarkens ättning och ersättning för gatubyggnadskostnader utan även reglerna om upplåtande av gata och annan allmän plats, gatas utförande m. m. Vid en reform av gatuhållningsreglerna bör särskild hänsyn tas till möjligheten att ta bort onödig detaljreglering och även till att undanröja numera icke nödvändig statlig kontroll.

Som angivits i avsnitt 4.2 bör vidare en reform på det nu aktuella området läggas fram fristående utan sammankoppling med den pågående övergripande översynen av byggnadslagstiftningen. Det betyder att förslaget om gatuhållning bör utgå från den nuvarande uppdelningen i BL på två detaljplaneinstitut – stadsplan och byggnadsplan – med olika rättsverkan och innehåll. Det kan å andra sidan inte bortses från den pågående bygglagreformen. En given utgångspunkt bör därför vara att de förslag som nu läggs fram inte mer än nödvändigt föregriper eller försvårar det slutliga, övergripande reformarbetet. Av gatukostnadsutredningen bör inte heller framläggas regler, åtminstone inte av genomgripande art, som senare måste ändras på grund av bygglagreformen. Vägutredningens förslag har utformats så att det kan tillämpas oberoende av vilket plansystem som kommer att föreslås. Gatukostnadsutredningen bör ha samma utgångspunkt.

När det gäller att lagtekniskt utforma bestämmelser i förevarande ämne synes det kunna ske antingen genom ändring av BL eller genom att inordna nuvarande bestämmelser om gatuhållning i den av vägutredningen föreslagna lagen om kommunvägar. En reform inom BL:s ram skulle därvid gå ut på att tillföra BL bestämmelser som möjliggör en övergång till ett avgiftssystem av motsvarande innehåll som föreslagits för kommunvägar. Som anförts i det föregående är nämligen behovet av en reform i första hand koncentrerat till frågan om bättre och rättvisare finansieringsformer i fråga om gatuhållning. Mot en reform inom BL:s ram talar dock att kommunerna på så sätt får två olika författningar för gatu- och väghållningen. En sådan ordning synes ur flera synpunkter mindre lämplig. För ett nytt system avseende avgifter för gatuhållning krävs vidare, som uttalats i det föregående, samma grundläggande regler som föreslagits för kommunvägar. Också detta förhållande talar för att förevarande reform bör företas i lagen om kommunvägar. Vägutredningens förslag härom tillgodoser vidare intresset av att kunna reglera gatufrågorna fristående från bygglagrefor- men.

Med hänsyn till det sagda förordar utredningen att frågan om en reform beträffande kommunernas gatuhållning löses genom en reglering i den föreslagna lagen om kommunvägar.

En fråga av terminologisk art, som inte kan förbigås i detta sammanhang, gäller det förhållandet att BL i fråga om trafikleder skiljer mellan gata och väg. Huruvida en trafikled skall betecknas på det ena eller andra sättet avgörs på grundval av planen för området. Av 25 § BL framgår således att i stadsplan skall anges de för olika ändamål avsedda områden som skall ingå i planen, däribland gator. Motsvarande bestämmelse beträffande byggnadsplan finns i 107 § BL där trafikled anges som väg.

Det torde i nu förvarande lagstiftningssammanhang knappast vara möjligt att i lag ta bort de skilda beteckningarna gata – väg så länge detaljplaneinstituten stadsplan och byggnadsplan finns kvar i byggnadslagstiftningen. Någon ändring i detta avseende bör således inte företagas. En lämplig och praktisk lösning är däremot att i den föreslagna lagen om kommunvägar låta begreppet kommunväg avse såväl gata som väg.

5 Huvudmannaansvaret

5.1 Ordnande av gata och annan allmän plats

Enligt 49 § BL är kommun skyldig att ställa i ordning och till allmänt begagnande upplåta gata eller annan allmän plats inom område som ingår i stadsplan. Kommunen är även ansvarig för underhållet av gata eller annan allmän plats inom sådant område (74 § BL). Som närmare kommer att behandlas i det följande kan ansvaret för gatuhållningen i vissa fall dock åvila annan än kommunen.

Huvudansvaret för byggande och underhåll av gata och annan allmän plats i område med stadsplan har av gammalt åvilat kommunen och det torde inte nu komma i fråga att frångå denna ordning. Vad som emellertid närmare bör övervägas är om kommunens gatuhållningsansvar bör i enlighet med nuvarande bestämmelser i BL gälla ovillkorligt inom stadsplaneområden eller anges som en presumtionsregel i överensstämmelse med vägutredningens förslag beträffande kommunal väghållning inom områden med byggnadsplan. Enligt 1 § förslaget till lag om kommunvägar äger nämligen kommunen själv avgöra vilken väghållning den vill åtaga sig, dock förutsätts att kommunen skall ha väghållningsansvaret inom områden med byggnadsplan om inte annat bestämts i planen.

Skälen för vägutredningens lösning är flera. Presumtionsregeln är avsedd att främst tillämpas inom större och centralt belägna tätorter med byggnadsplan. I vissa fall kan däremot lämplighetsskäl tala för att väghållningen ombesörjs av fastighetsägarna. Inom t. ex. fritidsområden kan det således vara lämpligt att väghållningen omhänderhas av annan än kommunen (jfr SOU 1977:12 s. 151).

Förhållandena inom områden med stadsplan är i flera avseenden annorlunda. Där är bebyggelsen mera enhetlig och avser sådana tätbebyggelseområden i vilka kommunen får förutsättas ha ett naturligt ansvar för att genomföra planen. Stadsplan torde mera sällan användas i fråga om bebyggelse som huvudsakligen är av intresse för enskilda fastighetsägare men där kommunen inte är direkt intresserad av att en exploatering kommer till stånd. Gatuhållning är således generellt sett av större allmänintresse än väghållning. Dessutom skulle en presumtionsregel beträffande kommunens gatuhållning förutsätta en regel motsvarande 28 § byggnadsstadgan. En sådan bestämmelse skulle innebära skyldighet för länsstyrelsen att i samband med fastställelseprövningen av stadsplan överväga huruvida särskilt enskilt subjekt bör bildas för områdets gatuhållning, om inte kommu-

nen vill svara för denna. Ur många synpunkter, inte minst med hänsyn till den pågående översynen av byggnadslagen, torde en sådan ändring vara olämplig att genomföra i detta sammanhang.

Med hänsyn till det anförda bör kommunens ansvar för gatuhållning, dvs. att iordningställa och upplåta gata och annan allmän plats samt att underhålla sådana platser, alltjämt vara obligatoriskt och framgå av en direkt lagbestämmelse i den nya lagen. Frågan om utformningen av bestämmelserna om kommunernas gatu- och väghållningsskyldighet vid en sammanläggning av de olika detaljplaneinstituterna i enlighet med bygglagutredningens förslag får övervägas slutligt i samband med den pågående översynen av byggnadslagen.

Utredningens förslag att kommunernas gatuhållning skall regleras tillsammans med den kommunala väghållningen i en gemensam lag om kommunvägar undanröjer i huvudsak de speciella problem som kan uppkomma när en trafikled går genom områden där stadsplan och byggnadsplan ligger blandade. För att tillgodose intresset av enhetliga regler för sådan trafikled har vägutredningen (SOU 1977:12 s. 111 och 221) föreslagit att i BL införs en regel, som innebär att regeringen skall kunna lämna tillstånd till att bestämmelserna om gatubyggnad och gatuhållning frångås och att nämnda frågor i stället skall avgöras enligt lagen om kommunvägar (se härom vidare avsnitt 8.3.2). Vad vägutredningen föreslagit är således inte längre behövt, om gatukostnadsutredningens förslag genomförs.

5.2 Förhållandet stat-kommun

I princip är all gatuhållning inom kommunen en kommunal angelägenhet. I vissa fall förekommer det emellertid beträffande områden där staten är väghållare enligt väglagen, att ansvaret för trafikled inom område med stadsplan i stället ankommer på staten. Det gäller i fråga om allmän väg (riksväg eller länsväg) som ingår i område som enligt fastställd stadsplan är avsett till gata. Detta framgår av 55 § BL. Vidare kan enligt 23 § väglagen gata efter stadsplans fastställande förklaras tillika vara allmän väg. Möjligheten att låta staten omhänderha ansvaret för sådan gata som avses i de båda nu behandlade fallen är främst motiverad med hänsyn till vad som är lämpligt ur väghållningssynpunkt. Vilka gator som staten på detta sätt skall hålla som allmänna vägar bestäms genom statligt beslut i den ordning som stadgas i väglagen.

Det förekommer emellertid även att staten eller, efter bemyndigande, statens vägverk enligt 5 § väglagen förordnar kommun att vara väghållare för allmän väg inom sitt område eller del därav. Sådant förordnande har hittills meddelats 105 kommuner. Kommun som på detta sätt är väghållare enligt väglagen erhåller bidrag av statsmedel för sin väg- och gatuhållning enligt kungörelsen (1971:955) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner. Statens vägverk bestämmer därvid efter länsstyrelsens hörande vilka gator inom kommunen som skall anses vara statsbidragsberättigade.

Uppdelningen av väg- och gatuhållningsansvaret mellan stat och kommun drogs upp i samband med vägväsendets förstatligande år 1944 och har

därefter i princip justerats i endast begränsad omfattning sedan dess. Översyn av frågan om väghållningskostnader och fördelning av vägtrafikens och vägtrafikanternas kostnadsansvar pågår f. n. Vägkostnadsutredningen har behandlat ämnet i betänkandet Vägtrafiken – kostnader och avgifter (SOU 1973: 32). Vidare pågår utredningsarbete härom av trafikpolitiska utredningen. Anledning saknas för gatukostnadsutredningen att gå in på detta ämnesområde. När det gäller frågan om ansvarsfördelningen mellan stat och kommun bör dock framhållas att flera skäl kan anföras för behovet att nu ta upp frågan till förnyad prövning. Härför talar bl. a. den på senare år genomförda kommunreformen, vilken medfört att andra synpunkter än de som gällde 1944 kan anläggas på frågan om kommunernas möjligheter att själva svara för sin gatu- och väghållning. I fråga om allmänna vägar kan dessutom föreligga den situationen att kommunerna handhar väghållningen beträffande den del som ligger inom stadsplan, medan staten handhar resten. Ett sådant förhållande hindrar givetvis en rationell drift. De förslag som nu läggs fram av 1969 års vägutredning och gatukostnadsutredningen i fråga om finansiering av den kommunala gatu- och väghållningen utgör en ytterligare anledning till förnyade överväganden beträffande uppdelningen av ansvaret mellan stat och kommun på hithörande område.

Förhållandet till det allmänna vägväsendet är emellertid en trafikpolitisk fråga, som ligger utanför gatukostnadsutredningens uppdrag. Utredningen har därför att utgå från rådande ansvarsfördelning mellan stat och kommun.

Det sagda innebär således sammanfattningsvis att den väghållning som kommunerna ombesörjer enligt väglagen faller helt utanför förslaget om kommunal gatuhållning. Som nyss anförts erhåller kommun som är väghållare enligt väglagen statsbidrag härför, vilket till större delen täcker kommunens kostnader. Återstående kostnader kommer liksom hittills att täckas genom kommunala skattemedel. Beträffande gatuhållning som kommun handhar blir däremot den föreslagna nya lagen om kommunvägar tillämplig. I vissa fall kan därvid statsbidrag utgå även avseende sistnämnda gatuhållning till de kommuner som är bidragsberättigade enligt 1971 års statsbidragskungörelse. Betydelsen härav i avgiftshänseende behandlas i avsnitt 8.1.

5.3 Förhållandet gata – annat trafikområde

En numera vanlig företeelse inom stadsplaneområden är de s. k. storkvarterplanerna. Med storkvarter avses ett kvarter som – förutom bebyggelse – innehåller friytor eller kommunikationsytor som tidigare vanligen utlades som allmän plats. Planer med storkvarter kan användas för flera olika slag av bebyggelse som har behov av bl. a. kommunikations- och parkeeringsanläggningar, lekplatser och ledningsnät. I de fall kommunikationsytor och friytor avses att utnyttjas gemensamt för flera fastigheter inrättas vanligen gemensamhetsanläggning för fastigheterna.

Någon ändring i möjligheterna att inrätta storkvarter åsyftas inte av utredningen. En annan sak är att tillkomsten av nya regler som medger kommun att finansiera all gatuhållning genom avgifter torde medföra att ett av

skälen för inrättande av storkvarter försvinner.

Förutom trafikled på kvartersmark kan också förekomma led på området som i stadsplanen utlagts som specialområden. Sådan trafikled kan vara av skiftande beskaffenhet, från starkt trafikerad motortrafikled till mindre förbindelseled för viss anläggning på specialområdet. Av väsentlig betydelse för planläggningen av trafiknätet inom framför allt de centrala delarna av större kommuner utgör de trafikleder som går i eller under markens plan, medan fastighetens ägare i övrigt använder marken för garage eller andra byggnader, gångstråk m. m. Förutom trafikleder av de slag som nu nämnts kan förekomma andra områden för allmän samfärdslösning som ingår i kvartersmark eller specialområde, t. ex. arkader.

Utrymme för nu behandlade trafikområden ingår i kvartersmarken resp. specialområdet och de utgör således vare sig gata eller väg i BL:s mening. Dessa trafikområden kan emellertid vara av betydelse för kommunen och bör därför kunna ingå i den övriga kommunala väghållningen. Det gäller särskilt de allmänt trafikerade lederna i cityområden som kommunerna många gånger redan nu har ansvaret för. Detsamma gäller också de områden för allmän gångtrafik som lagts ut på kvartersmark. I fråga om liknande områden inom storkvarter torde däremot kommunen i allmänhet inte ha någon större anledning att överta väghållningen. Det bör dock inte uteslutas att t. ex. ändrade trafikförhållanden kan föranleda kommunen att överta även denna väghållning.

Kommunen bör emellertid inte åläggas ansvaret för trafikområden inom kvartersmark eller specialområde som en obligatorisk skyldighet. Det bör i stället få ankomma på kommunen att besluta när sådant område skall utgöra kommunväg. Det innebär således att frågan beslutas av kommunfullmäktige och att, om frivillig uppgörelse inte föreligger med markägare och andra sakägare, frågan därefter handläggs av den kommunala väghållningsmyndigheten. Utredningen återkommer till sistnämnda fråga i avsnitt 7.

5.4 Tidpunkt för upplåtande av gata. Gatans standard m. m.

Kommunens ansvar för gatuhållning har betydelse även för fråga om tidpunkten för upplåtelse av gata och gatans standard. Regler härom finns f. n. i 50 och 51 §§ samt 156 § första stycket BL. Av 50 § framgår bl. a. att ny gata skall upplåtas till allmänt begagnande alltefter som bebyggelse på fastigheter genomförs. Reglerna är detaljerade. Som huvudregel gäller att upplåtelse av ny gatudel skall ske när fastigheter som överensstämmer med tomtindelning med en sammanlagd längd utmed gatudelen av minst en tredjedel av gränslinjerna för byggnadskvarter bebyggs i enlighet med stadsplanen. I vissa närmare angivna fall kan upplåtelseskyldigheten inträda tidigare. Om en fastighetsägare vill verkställa nybyggnad innan gata till vilken fastigheten skall ha utgång har blivit upplåten till allmänt begagnande, åligger det däremot fastighetsägaren att själv anordna utfartsväg (38 och 54 §§ BL). I 156 § första stycket finns särskilda bestämmelser om upplåtelse när gränsen mellan två kommuner går i gatans längdriktning. Upplåtelse av torg, park eller annan sådan allmän plats som ej är att anse som gata skall ske när fastigheter som överensstämmer med tomtindelning el-

ler specialområden med en sammanlagd längd utmed platsen av minst två tredjedelar av gränslinjerna för byggnadskvarter eller specialområden bebyggts i enlighet med stadsplanen (51 § BL).

I fråga om gatas standard anges i 52 § BL att gata som upplåts skall, om inte dispens medges av länsstyrelsen, till bredd och höjdläge överensstämma med stadsplanen och vara försedd med beläggning efter behovet och ortens sed samt med erforderliga gångbanor och nödig anordning för vattnets avrinning. Vidare finns bestämmelser om plantering och annan särskild anordning.

Vägutredningens förslag om kommunal väghållning innehåller inga lagbestämmelser om tidpunkten för upplåtande av kommunväg eller vägens standard. I dessa hänseenden utgår vägutredningens förslag från att kommunen som ett led i sin planläggningsverksamhet har att ta ställning till vägnätets utformning och frågan om ansvaret för väghållningen.

Beredningen och genomförandet av väghållningsfrågorna ombesörjs enligt förslaget till lag om kommunvägar av den kommunala väghållningsmyndigheten (kommunstyrelsen, gatunämnden eller en teknisk nämnd), i förekommande fall tillsammans med byggnadsnämnden och övriga berörda organ. Som allmän regel för väghållningen uppställs i 7 § andra stycket lagförslaget att kommunen skall ta tillbörlig hänsyn till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och fornminnesvård. Vid väghållningen skall också enligt samma paragraf beaktas enskild rätt och hänsyn även i övrigt tas till enskilda intressen.

Enligt gatukostnadsutredningen bör även frågan om gatuväsendets ordnande utgå från sambandet med kommunens övriga planverksamhet. Utbyggnaden av gata torde undantagslöst ingå som en av flera behövliga åtgärder som kommunen har att vidta för planens genomförande. Kravet på utbyggnad av gata hänger således nära samman med kommunens utbyggnad av lämpliga bostads- och industriområden, skolor, daghem och affärscentra.

Inte minst påverkas utbyggnadstakten av behovet att bygga ut ledningsnätet för vatten och avlopp, fjärrvärme, gas, el o. d. Genom att införa avgiftsrätt för gatuhållningen ges kommunen även större möjligheter än f. n. att bygga ut gatunätet i överensstämmelse med stadsplanen.

Sambandet mellan gatuhållning och kommunens övriga planverksamhet inverkar också på frågan om gatas standard och övriga utförande. I första hand bestäms givetvis dessa frågor av trafiken, inte bara med hänsyn till trafikmängden som sådan utan även av trafiksäkerhetsskäl. Valet av gatas standard och utförande påverkas också av kraven att ta tillvara trivsel och lämplig boendemiljö inom ett område, behovet av trafikseparering för att få bilfria områden, gångvägar, kollektivtrafikleder m. m. Även ekonomiska skäl kan inverka på frågan om gatas utförande. En lägre standard i utförandet leder t. ex. i allmänhet till högre driftskostnader.

Mot bakgrund av det anförda synes det lämpligast att, liksom vägutredningen funnit, frågan om gatas upplåtande och utförande ingår som ett led i kommunens allmänna ansvar för gatuhållningen och plangenomförandet. Anledning saknas då att reglera dessa frågor i lag.

6 Renhållning av gata m. m.

6.1 Allmänna synpunkter

I ett system av gatukostnadsregler måste även behandlas vad som skall ingå i gatuhållningen och vilka som skall bära ansvaret för utförande och kostnader. Enligt gällande regler i fråga om gata skiljs mellan å ena sidan gatuunderhåll, som regleras i 74 § BL, och å andra sidan gaturenhållning, som regleras i 3 § allmänna ordningsstadgan och 1 och 2 §§ kommunala renhållningslagen. I sitt förslag till lag om kommunvägar använder vägutredningen termerna drift och renhållning (11 § lagförslaget) men anger samtidigt att både åtgärder som behövs för att hålla kommunväg i ett för samfärdseln tillfredsställande skick och renhållning räknas till drift av väg. Vägutredningens förslag stämmer överens med den terminologi som används i väglagen (26 §).

I stort sett föreligger inga principiella svårigheter att uppställa gemensamma regler för byggande och drift av gator och vägar. Ett undantag utgör frågan om renhållning, därför att man här, som närmare redovisats i avsnitt 2, tillämpar olika lagtekniska principer och något avvikande materiella bestämmelser beträffande gator och vägar. Härtill kommer att reglerna om gaturenhållning f. n. på ett ganska invecklat sätt hänger samman med bestämmelser om annan renhållning. Fördelningen av renhållningsansvaret mellan stat, kommun och enskild är också tämligen svåröverskådlig.

Tidigare förelåg betydande skillnader mellan de materiella reglerna om renhållning i fråga om gator och vägar. Eftersom renhållningen av gator i samhällen sedan gammalt fyllde vidare behov än rent trafiktekniska – man behöver blott tänka på att gator i äldre tider fick fungera som avstjälningsplats för allehanda orenlighet, innan sophämtning och avlopp fanns – är det naturligt att bestämmelser om gaturenhållning ansågs höra samman med bestämmelser om ordning och säkerhet. Av redogörelsen för den historiska utvecklingen i avsnitt 3 framgår att bestämmelserna i ämnet länge endast fanns i lokala förordningar och stadgor men att de senare kom att förankras i 1868 års ordningsstadga för rikets städer som också upptog sanktionsbestämmelser. Vid tillkomsten av nu gällande allmänna ordningsstadga av år 1956 övervägdes att sammanföra bestämmelserna om gaturenhållningens innebörd och lokala omfattning med de regler om huvudmannaskap för denna uppgift, som samtidigt antogs i form av en fristående lag om skyldighet att renhålla gata m. m. Man valde likväl att hålla isär de båda grupperna av regler, främst av hänsyn till gaturenhållningens sam-

band med andra bestämmelser om begagnandet av allmän plats och behovet av sanktioner och lokal anpassning. Bestämmelserna om huvudmannaskap återfinns numera i kommunala renhållningslagen av år 1970, som ger kommunerna huvudansvaret, dock med möjlighet att kunna avlasta en del av ansvaret på fastighetsägarna, nämligen i fråga om gångbana.

Inom vägväsendet saknades länge andra renhållningsregler än sådana som föreskrev att väg skulle hållas i funktionsdugligt skick, vilket även inbegrep sådana åtgärder som snöröjning och sandning. För de allmänna vägarna infördes emellertid i samband med 1970 års lagstiftning mot nedskräpning ett generellt renhållningsansvar av samma innehåll och omfattning som för gator. Endast de enskilda vägarna lämnades utanför. Numera gäller alltså i stort sett samma renhållningsplikt för gator och andra allmänna platser i stadsplan som för allmänna vägar. Fördelningen av ansvaret är i stort sett den att kommunerna svarar för gator och andra allmänna platser ävensom för allmänna vägar i områden med stadsplan och för allmänna vägar i områden med byggnadsplan, medan staten svarar för allmänna vägar utanför områden med detaljplan, dock med det tillägget beträffande områden med detaljplan att staten även har hand om renhållningen av mark för motorväg och motortrafikled (jfr redovisningen i avsnitt 5.2).

För enskilda vägar och för allmänheten tillgängliga platser i områden med byggnadsplan och utanför detaljplan saknas allttjämt renhållningsskyldighet, om sådan inte införts genom lokala ordningsstadgor eller gäller på annan grund. Vägutredningen föreslår i sitt betänkande att de centrala renhållningsbestämmelserna skall gälla även för kommunväg samt för väg som ingår i vägförening.

6.2 Kritik och önskemål

Bestämmelserna om renhållning av gator och vägar företer som framgår av det sagda en ganska brokig bild med många lokala variationer. Trots detta har utredningen under sina överläggningar med kommuner och organisationer inte mött någon mera uttalad kritik mot rådande förhållanden på området utom på ett par punkter. Det gäller främst splittringen av författningsmaterialet och reglerna om gångbanerenhållningen. På sistnämnda punkt, som skall beröras närmare i det följande, har kritik under lång tid förts fram, främst genom från fastighetsägarhåll inspirerade motioner i riksdagen. På kommunalt håll är meningarna i denna fråga ganska delade. Åtskilliga kommuner finner att det är mera rationellt att kommunerna sköter all renhållning mot avgift från fastighetsägarna. Andra menar att nuvarande möjlighet för kommun att låta fastighetsägarna sköta den allttjämt till stora delar manuellt bedrivna gångbanerenhållningen bör bibehållas, därför att den kan leda till lägre kostnader både för den enskilde och kommunen samt tar till vara fastighetsägarnas naturliga intresse av att gångbanorna är i gott skick utanför vars och ens fastighet. Från fastighetsägarnas organisationer har ändring begärts med hänvisning till att gångbanerenhållningen är en orättvis och ekonomiskt känbar börda på en grupp av kommunens medborgare, fastighetsägarna.

6.3 Överväganden och förslag

6.3.1 Samordning av gaturenhållning med övrig kommunal väghållning

Av den lämnade redogörelsen framgår att det materiella innehållet i gällande bestämmelser om renhållning för gator och allmänna vägar är så gott som likalydande och någon kritik mot dess innehåll har inte framförts. Inte heller från gatukostnadsutredningens utgångspunkter föreligger någon anledning att föreslå ändring av innehållet i gällande regler. Däremot finns det åtskilliga skäl att söka åstadkomma en fullständig samordning mellan reglerna för gaturenhållning och den kommunala väg- och gatuhållning som avses att inrymmas i lagen om kommunvägar.

Först och främst råder det ett starkt sakligt samband mellan gaturenhållning och andra åtgärder för att hålla trafikleder i trafikdugligt skick såsom underhåll och reparationer. Den administrativa apparaten torde vara gemensam och gemensamma resurser i fråga om personal och materiel kan användas. Det är då rimligt och praktiskt att för denna verksamhet ha enhetliga och lättolkade bestämmelser inom en och samma lagstiftning att tillämpa. Det är därvid naturligt att vid utformningen av bestämmelserna anknyta till väglagen, som redan innehåller lämpliga regler om renhållning. Detta kan även underlätta handläggningen av för staten och kommunerna gemensamma vägfrågor.

Det är likaså motiverat att göra det avgiftssystem som vägutredningen har föreslagit, och som gatukostnadsutredningen vill utvidga till att omfatta även gator, tillämpligt också på gaturenhållningen. Tillfället att nu få till stånd en enhetlig reglering av all kommunal renhållning av gator och vägar samt att för denna kunna använda enhetliga finansieringsmetoder kan därför synas väl valt med tanke på att förslag till lag om kommunvägar som avser både gator och vägar nu föreligger. Nuvarande splittring av lagmaterialet skulle därmed kunna undanröjas.

En samordning av gaturenhållningen med andra gatufrågor innebär emellertid att man måste vidtaga en relativt ingående ändring av reglerna i allmänna ordningsstadgan och kommunala renhållningslagen. Invändningar kan riktas häremot. Så t. ex. tillkom kommunala renhållningslagen för att inom sin ram sammanhålla bestämmelser om olika sidor av kommunens ansvar för sin miljö. Gaturenhållning torde dock i lika hög grad vara en fråga om att hålla trafikleder i användbart skick som att sörja för god hygien och trevnad, även om sistnämnda aspekt inte får förringas. Stor vikt bör emellertid enligt utredningens mening fästas vid de praktiska synpunkterna, och det är obestriddligt att hanteringen av gaturenhållningen regelmässigt omhänderhas av de organ i kommunen som sköter även andra gatufrågor. Sambandet med den lagstiftning som reglerar övriga delar av gatuväsendet torde därför få anses starkare än sambandet med lagstiftningen om ordningshållning och miljövård.

Ett fullföljande av det sagda skulle innebära att bestämmelserna om renhållning av kommunväg i 3 § allmänna ordningsstadgan och 1 § kommunala renhållningslagen överförs till den föreslagna lagen om kommunvägar. Utredningen förordar en reform av detta innehåll. (Till behandlingen av

2 § kommunala renhållningslagen återkommer utredningen i avsnitt 6.3.2.) I samband härmed bör motsvarande regler om renhållning beträffande allmän väg och – enligt vägutredningens förslag – väg som ingår i vägförening införas i väglagen resp. anläggningslagen.

Vad som nu föreslagits innebär således att bestämmelserna om väghållares renhållningsansvar och renhållningens omfattning kommer att framgå direkt av respektive vägslag samt att 3 § allmänna ordningsstadgan och 1 § kommunala renhållningslagen kan upphävas i sin helhet. Gatukostnadsutredningen har i denna fråga samrått med ordningsstadgeutredningen och renhållningskommittén.

Vid ett överförande av bestämmelserna om renhållning till väglagarna kan det vara befogat att överväga omfattningen av de olika detaljbestämmelser som bör anges i lag. Olika skäl kan anföras för att det bör ankomma på väghållaren att avgöra vilka åtgärder som erfordras för att uppfylla ett generellt renhållningskrav. Det får dock anses vara lämpligt att lagen klart anger vad som skall ingå i väghållarens renhållningsansvar. Detta kan vara av värde för såväl den enskilde fastighetsägaren som väghållaren. Utredningen anser därför att i de olika väglagarna bör intas bestämmelser om renhållningspliktens omfattning som motsvarar de detaljföreskrifter som f. n. finns i 3 § allmänna ordningsstadgan. Det är att märka att med renhållning därvid avses samtliga åtgärder som upptas i nämnda paragraf, således inte blott renhållningsåtgärder i sanitärt syfte.

I detta sammanhang kan även ifrågasättas huruvida vägutredningens förslag i 11 § andra stycket lagen om kommunvägar bör bibehållas, såvitt avser skyldighet för kommunen att inom område med byggnadsplan renhålla mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats och rastplats som är väganordning. Renhållning av dylika sidoområden måste anses ingå i kommunernas allmänna städningsansvar beträffande områden där allmänheten får färdas fritt. Gatukostnadsutredningen föreslår därför att bestämmelsen utgår.

6.3.2 *Gångbanerenhållning*

I fråga om gångbanerenhållningen har som nämnts kritik länge riktats mot att kommunerna har möjlighet att belasta fastighetsägarna med denna uppgift. När regeln infördes motiverades det av departementschefen (prop. 1956:143 s. 261 ff) med att inte allt renhållningsarbete bäst utfördes genom samhällets försorg. Åtskilligt arbete kunde lämpligen utföras för hand och borde då kunna anförtros fastighetsägarna som hade ett eget intresse av att arbetet gjordes snabbt och till minsta kostnad. Även vid sådana särskilda tillfällen av stark belastning på renhållningen som t. ex. vid kraftiga snöfall kunde det vara praktiskt att låta fastighetsägarna hjälpa till, så att kommunerna inte behövde hålla alltför mycket personal i beredskap. På längre sikt kunde det visserligen tänkas att samhället övertog hela ansvaret för renhållningen, men då principen om kommunalt ansvar för renhållning första gången lagfästes borde man iakttä v iss försiktighet. Ingenting hindrade för övrigt en kommun som begagnade denna överföringsrätt att utföra den faktiska gångbanerenhållningen mot avgift. Som skydd för de enskilda

infördes skyldighet att underställa beslut om ny och ökad belastning Kungl. Maj:ts prövning.

Frågan om gångbanerenshållningen återkom vid ett flertal tillfällen under de följande åren i riksdagen genom att motioner väcktes om bestämmelsens borttagande. Motionerna avslogs till en början med motivering att den fastställda ordningen tycktes fungera tillfredsställande och att verkningarna av den stora kommunreformen på kommunernas möjlighet att överta fulla renhållningsansvaret borde avvaktas. Med anledning av den motion som väcktes vid 1975/76 års riksdag (nr 240) fann emellertid riksdagen att tiden nu fick anses vara mogen för en översyn (JoU 1976/77:10, rskr 1976/77: 48), och gatukostnadsutredningen erhöll i uppdrag att undersöka frågan.

För att skaffa underlag för ett ställningstagande har utredningen genom K-Konsult låtit göra en rundfråga till samtliga kommuner för att klarlägga i vilken mån de begagnat möjligheten att ålägga fastighetsägare skötseln av gångbana. Resultatet, som redovisas i bilaga till betänkandet, visar att av de 242 kommuner som svarat har 148 begagnat sig av denna möjlighet. Av dessa har 23 kommuner åtagit sig att utföra arbetet för fastighetsägarnas räkning mot timersättning eller taxa.

Läget torde i åtskilliga viktiga hänseenden numera ha blivit ett annat än då lagbestämmelsen tillkom. Sålunda står det numera klart att kommunerna efter den genomförda kommunreformen fått möjlighet att skaffa sig större och bättre resurser i personal och materiell utrustning än tidigare, vilket bör underlätta för dem att själva svara även för gångbanerenshållningen och att hålla rimlig beredskap. Den tekniska utvecklingen torde även ha ökat tillgången på för gångbanerenshållning lämpliga redskap, så att denna kan utföras på ett rationellt sätt. Redan detta gör att man kan ifrågasätta om rättigheten för kommunerna att kunna föra över gångbanerenshållningen på fastighetsägarna bör bibehållas. Härtill kommer ett skäl som är ännu mer avgörande för att överväga en ändring, nämligen att det kostnadstäckningssystem som nu föreslås bygger på att kommunen ges rätt att ta ut full ersättning för sina utgifter för drift av gata och att i dessa utgifter skall inbegripas även kostnader för renhållning. Det finns då inte längre något ekonomiskt motiv för kommunen att vilja avbörda sig kostnadsansvaret för gångbanerenshållningen.

Vad angår beredskapsfrågan torde man även kunna utgå från att många fastighetsägare i eget intresse är beredda till frivilliga insatser för att hålla gatan framför sina fastigheter framkomlig, när behov uppkommer av snabba renhållningsåtgärder, t. ex. vid häftiga och täta snöfall. Det får också anses självklart att kraven på renhållningsstandard måste kunna variera med hänsyn till de krav som trafiksäkerheten ställer och kommunens resurser.

I fråga om renhållningens omfattning vintertid torde det inte vara möjligt att föreskriva en absolut skyldighet för väghållaren att bortföra snövallar som uppkommer framför infarter till enskilda fastigheter. Ett åläggande för väghållare att avlägsna sådana snövallar skulle vara orealistiskt. Vad utredningen nu uttalat i denna fråga överensstämmer med vad som gäller beträffande allmän väg (se prop. 1971:123 s. 168 och 173).

Övervägande skäl talar med hänsyn till det anförda för att bestämmelsen

i 2 § kommunala renhållningslagen om rätt för kommun att föra över ansvaret för gångbanerenhållning på fastighetsägarna nu upphävs. Detta innebär även att vägutredningens förslag till ändrad lydelse av 2 § kommunala renhållningslagen och den föreslagna hänvisningen i 11 § av vägutredningens förslag till lag om kommunvägar blir överflödiga.

För att underlätta övergången för de kommuner som hittills begagnat sig av nu avhandlad möjlighet till lättnad i sin renhållningsbörda bör dessa dock beredas god tid för anpassning genom att redan fattade beslut får behålla sin giltighet under en tid av förslagsvis högst tio år. Däremot bör rätten att fatta nya dylika beslut upphöra i och med den nya lagens ikraftträdande. Utredningen föreslår en övergångsbestämmelse av detta innehåll.

7 Säkerställande av gatumark

För att kunna fullgöra sin skyldighet att iordningställa och upplåta gata och annan allmän plats krävs att erforderlig mark ställs till kommunens förövande. Vanligen sker det genom att kommunen med äganderätt förvärvar mark genom överenskommelse med markägaren eller genom upprättande av exploateringsavtal. I lag finns emellertid också bestämmelser som medger kommunen att tvångsvis få tillgång till den behövliga marken. För stadsplanlagda områden har kommunen enligt 41 § första stycket BL lösningsrätt till mark för gata och annan allmän plats som skall finnas enligt stadsplanen. Rätten till inlösen inträder när kommunen begär det. Möjlighet finns även enligt 41 a § BL att lösa servitut eller nyttjanderätt för vissa i planen angivna trafik- och ledningsändamål. Mark som ingår i allmän eller enskild väg som enligt stadsplan är avsedd till gata eller annan allmän plats får vidare utan ersättning tas i anspråk (42 och 43 §§ BL).

En annan form att säkerställa mark utgör bestämmelserna i 70 § BL, enligt vilka regeringen kan förordna att mark som behövs till bl. a. gata eller annan allmän plats skall tillfalla kommunen om stadsplan läggs över ett område som tillhör endast en markägare. I förordnandet kan föreskrivas att markägaren skall bekosta gatubyggnaden samt vatten- och avloppsanläggningar.

Vid sidan av BL finns möjligheter att tvångsvis tillgodose kommunens markbehov enligt expropriationslagen, enligt fastighetsbildningslagens bestämmelser om fastighetsreglering och enligt lagen om förköpsrätt.

Av de olika möjligheter som står till buds att tvångsvis få tillgång till behövlig mark för gata eller annan allmän plats utgör inlösenreglerna i BL den enklaste och smidigaste formen. Lösningsrätten följer omedelbart av lagen. Något särskilt medgivande av myndighet att lösa marken erfordras alltså inte. Inlösenrätten inträder så snart stadsplanen fastställts. Uppkommer tvist avgörs frågan av fastighetsdomstolen. Markförvärv genom expropriation, som alltid kan ske som ett alternativ till reglerna i BL, fordrar däremot särskilt tillstånd av regeringen eller, efter regeringens beslut, av länsstyrelsen eller annan myndighet, varefter saken skall fullföljas genom stämning vid fastighetsdomstolen. Proceduren för expropriation framstår med hänsyn härtill oftast som alltför omständlig. Ett praktiskt användbart alternativ till inlösenförfarandet i syfte att genomföra plan är emellertid i allmänhet fastighetsreglering (prop. 1969: 128 s. B 63 och B 334). Institutet fastighetsreglering är dock begränsat bl. a. i fråga om möjligheten att tvångsvis minska en fastighet mer än till viss del. Det fordras också att

kommunen äger en fastighet till vilken marköverföring kan ske. Sistnämnda synpunkt bör dock inte överbetonas, eftersom kommunen nästan alltid äger någon fastighet som ingår i regleringen eller förvärvar en sådan fastighet. En annan omständighet som kan utgöra hinder mot tillämpning av fastighetsregleringsinstitutet är att – till skillnad från reglerna i BL – ersättning för s. k. företagsskada, dvs. skada på restfastigheten genom den inlösta delens användning, ej utgår enligt fastighetsbildningslagen (se härom NJA 1976 s. 139).

Bestämmelserna om markinlösen i BL gäller ej områden med byggnadsplan. Något skäl för sådana regler föreligger f. n. inte heller, eftersom kommunen inte har någon vägbyggnadsskyldighet. Markbehovet säkerställs i stället i samband med inrättande av vägförening eller gemensamhetsanläggning för området. Läget blir emellertid ett annat vid ett genomförande av 1969 års vägutrednings förslag om kommunal väghållning. Som vägutredningen framhållit (SOU 1977:12 s. 116) talar flera skäl för att vägmark inom kommunens tätorter innehas med äganderätt och att kommunen erhåller en obetingad lösningsrätt till marken på samma sätt som beträffande gata i stadsplaneområde. Något lagförslag härom har dock inte lagts fram med hänsyn till det pågående reformarbetet av byggnadslagstiftningen. Därest markförvärv med äganderätt inte kan fås genom överenskommelse med markägaren eller förvärv enligt expropriationslagen eller andra av nyssnämnda tvångslagar ej sker, hänvisar vägutredningen till markförvärv med vägrätt. Vägrätt innebär befogenhet för väghållaren att, utan hinder av den rätt som annan kan äga till fastigheten, nyttja mark som behövs för väg och, i den mån inskränkningar inte gjorts, även i övrigt i fastighetsägarens ställe bestämma över markens användning under den tid vägrätten består samt tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas av marken (12 § förslaget till lag om kommunvägar). Kan frivillig överenskommelse ej träffas om upplåtelse av mark med vägrätt, åligger det väghållningsmyndigheten att upprätta arbetsplan över den behövliga marken och efter utställelse meddela beslut om planens antagande (15–20 §§ vägutredningens lagförslag). Talan mot väghållningsmyndighetens beslut kan genom besvär föras hos länsstyrelsen och därefter fullföljas till kammarrätten och regeringsrätten.

Det kan i och för sig sägas att vägrättsinstitutet ger kommunen tillräcklig trygghet när det gäller förfogandet över marken, och oftast torde ersättningen till markägaren bli ungefär densamma som vid förvärv med äganderätt. Å andra sidan bör, som också vägutredningen förutsatt, inom kommunens tätorter förvärv med äganderätt utgöra den normala förvärvsformen, oavsett om för området gäller stadsplan eller byggnadsplan. Inte minst trafikledens permanens och behovet av ordnade fastighetsförhållanden som överensstämmer med planen talar för det.

Någon ändring av de möjligheter som kommunen i dag har för markförvärv bör med hänsyn till det anförda inte övervägas i detta sammanhang. Det innebär således att inlösenförfarandet bör bibehållas. Även om mark för gatuändamål också i framtiden normalt bör innehas med äganderätt, kan emellertid annan förvärvsform i vissa situationer vara att föredra eller vara nödvändig. I första hand gäller det när trafikled ordnas i annat plan av en fastighet, eller när led för fordonstrafik eller gångtrafik i samma plan

över kvartersmark avses anordnas av kommunen. Också när ytterligare mark behövs för gatubreddning eller vidgning av gatukors kan annan förvärvsform än äganderätt utgöra den lämpligaste lösningen.

I nu angivna exempel finns enligt 41 a § BL möjlighet för kommunen att lösa till sig behövlig mark med servituts- eller nyttjanderätt. Inlösen får ske när stadsplanen innehåller bestämmelse att marken skall kunna nyttjas för allmän trafikaneläggning. Bestämmelsen syftar på sådana specialområden som är avsedda för trafikändamål. Vägutredningens förslag om vägrätt får dock anses utgöra en lämplig och smidig förvärvsform för att säkerställa kommunens markbehov vid en kommunalisering av trafikleden. Förfarandet enligt vägutredningens förslag för att få till stånd vägrätt tillgodoser också markägarnas och andra sakägares intressen. I den mån frivilligt avtal inte kan uppnås kan dessa i samband med arbetsplanens utställelse bevakas sina intressen. Regler ges även om möjlighet att få fråga om ersättning prövad vid domstol. Avser frågan om kommunalisering en redan lagd trafikled finns vidare i vägutredningens förslag bestämmelser som tar sikte på att i förekommande fall kompensera fastighetsägarna för nedlagda kostnader för trafikleden, antingen genom justering av taxan eller särskild ersättning. Innehas trafikleden av samfällighet föreslås härutöver särskilda bestämmelser. (Gatukostnadsutredningen hänvisar beträffande det närmare innehållet i dessa frågor till 2 § andra stycket, 27 § andra stycket och 45 § förslaget till lag om kommunvägar, s. 116 och 122 samt specialmotiveringen till nu angivna paragrafer i SOU 1977: 12).

Gatukostnadsutredningen föreslår därför att möjlighet till vägrätt beträffande mark för trafikled inom område med stadsplan bör införas vid sidan av gällande bestämmelser om inlösen i BL. Någon särskild bestämmelse som anger när vägrätt resp. inlösen skall få förekomma synes inte behövlig utan frågan härom bör få avgöras av kommunen med hänsyn till förhållandena i det enskilda fallet.

I förevarande sammanhang aktualiseras också frågan hur man lagtekniskt bör reglera inlösenreglerna i BL. Olika möjligheter föreligger. En näraliggande lösning är att överföra reglerna om inlösen av mark för trafikändamål och för annan allmän plats till lagen om kommunvägar. Med hänsyn till att inlösenreglerna är en form av expropriation ligger det emellertid också nära till hands att överföra reglerna till expropriationslagen. Sistnämnda lösning diskuterades vid tillkomsten av nu gällande expropriationslag. Frågan avvisades då med hänsyn till att en reform av detta slag skulle beröra väsentliga delar i ett större lagkomplex i BL och kräva ett omfattande utredningsarbete. Ett flertal bestämmelser skulle därvid komma att ryckas ut ur sitt naturliga sammanhang. Vidare hänvisades till bygglagutredningens pågående översyn av byggnadslagstiftningen (prop. 1972: 109 s. 180 och 196).

Av de två lösningar som här tagits upp (också andra kan tänkas) torde ett överförande av inlösenreglerna till den föreslagna lagen om kommunvägar innebära en ur flera synpunkter lämplig lösning, särskilt om inlöseninstitutet görs tillämpligt också på områden med byggnadsplan. Därvid skulle vägutredningens önskemål bli tillgodosedda. Vidare skulle likställighet skapas med stadsplanereglerna. Mot en sådan lösning talar emellertid svårigheter att till lagen om kommunvägar separat överföra reglerna om inlö-

sen för trafikändamål, medan inlösen för övriga ändamål, såsom allmänna byggnader och ledningar, lämnas kvar i BL. Härtill kommer osäkerheten huruvida en sådan reglering kan bibehållas vid en framtida samlad översyn av markinlösenreglerna. En utvidgning av rätten att tvångslösa mark till att även avse område med byggnadsplan rör också grundläggande frågor i BL som närmast hör hemma i den övergripande planreformen.

Vägande invändningar kan således anföras mot att i detta sammanhang föra över reglerna om inlösen av mark för trafikändamål eller för annan allmän plats till annan lag. En sådan åtgärd är heller inte motiverad med hänsyn till det reformbehov i fråga om kommunens gatuhållning som nu är mest aktuellt. De ifrågakarande bestämmelserna föreslås därför stå kvar i BL och liksom hittills gälla för enbart stadsplanlagda områden.

I 70–73 §§ BL finns bestämmelser om avstående och iordningställande av mark för det fall att stadsplan läggs över område som är i en ägares hand. Dessa bestämmelser har ett nära samband med reglerna i 56–69 och 155 §§ BL om skyldighet för markägare att bidra till kostnaderna för att iordningställa och upplåta gata och annan allmän plats i stadsplan. Paragraferna hade en motsvarighet redan i SPL 1931. Motivet för möjligheten att redan i samband med fastställande av stadsplan bestämma ersättnings-skyldigheten för markägare som hade avsevärd nytta av planen, var att denne inte skulle kunna övervältra kostnaderna på den som vid förvärv av tomtplats inte var medveten om den belastning som annars skulle vila på marken. Vidare kunde det för kommunen vara olägligt att vänta med att få ut ersättning till dess planen blivit genomförd. Paragraferna har tillämpats efter sin ordalydelse i mycket liten utsträckning. Framför allt gäller det möjligheten att förelägga markägare att bekosta anläggning av gator samt anordningar för vattenförsörjning och avlopp. Däremot har de enligt uppgifter från kommunalt håll spelat en betydande roll som argument i kommunernas förhandlingar med exploatörer i samband med ingående av exploaterings- eller stadsplaneavtal.

Möjligheterna att på förhand reglera anskaffande av mark för att genomföra stadsplan beträffande gator och andra allmänna platser samt ersättning för anläggandet är således att se som ett alternativ till reglerna i 56–69 §§ BL. De borde av detta skäl flyttas över till den föreslagna lagen om kommunvägar. Vad som talar däremot är att de även får anses ha samband med de regler om lösen av mark till gata etc. som av skäl som nyss utvecklat inte är lämpliga att flytta över. Vidare tillkommer att 70 § BL även medger upplåtelse av mark för allmän byggnad, vilket inte har samband med gatukostnadsreglerna.

Gatukostnadsutredningen finner med hänsyn till det anförda att övervägande skäl talar för att 70–73 §§ BL inte f. n. flyttas över till den föreslagna lagen om kommunvägar. Det kan här erinras om att vägutredningen inte för sin del föreslagit att motsvarande regler i 113 § BL beträffande område med byggnadsplan skall flyttas över till lagen om kommunvägar.

8 Kostnader och avgifter

8.1 Inledande synpunkter

Enligt gällande ordning i BL har kommun endast en begränsad möjlighet att ta ut ersättning från fastighetsägare för gatuhållning. Rätten till ersättning omfattar kostnader för gatumark och gatubyggande och avser enligt huvudregeln värdet av gatumarken resp. kostnader för byggande av gata framför fastighetsägarens tomt intill gatans mitt, dock ej till större bredd än fem åttondelar av den enligt stadsplanen vid gatans upplåtande till allmänt begagnande tillåtna högsta hushöjden på tomten (56 och 68 §§ BL). I fråga om den närmare detaljregleringen av markägarens ersättningskyldighet hänvisas till redovisningen i avsnitten 2.1 och 3.2.

Skyldighet att bidra till kostnaderna för torg, park eller annan allmän plats föreligger för fastighetsägare enligt 154 § BL endast avseende den framför fastighet belägna del därav som anses som gata till en bredd, motsvarande fem fjärdedelar av den enligt stadsplanen vid gatans upplåtande till allmänt begagnande tillåtna högsta hushöjden. I fråga om drift av gata och annan allmän plats enligt BL föreligger över huvud taget ingen bidragskyldighet för fastighetsägarna.

Som anförts i föregående avsnitt föreslås nu att möjlighet öppnas för kommun att ta ut avgift för gatuhållningen i dess helhet, dvs. för både byggande och drift av gata och annan allmän plats. Beträffande byggande avses därvid hela anläggningskostnaden inklusive ersättning för gatumark resp. allmänplatsmark utan begränsning till arealen. Avgiftsrätten avses utgöra en form för kommunen att finansiera gatuhållningen. Inget hindrar emellertid att andra finansieringsmetoder, såsom skatteuttag eller exploateringsavtal, eller en kombination av olika finansieringsmetoder kommer till användning. Vilken metod som i det enskilda fallet skall användas är närmast en kommunalpolitisk fråga som det inte ankommer på gatukostnadsutredningen att ta ställning till. Frågan om finansieringsmetod är dock i viss omfattning beroende av allmänna kommunalrättsliga regler. Utredningen återkommer till dessa frågor i avsnitten 8.2 och 8.3.

Beträffande allmän väg och gata, som är nödvändig för den allmänna samfärdseln, kan kommun som är väghållare erhålla bidrag av statsmedel enligt kungörelsen (1971:955) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner. Sådant bidrag täcker större delen av kommunens kostnader för byggandet och driften. Utgår statsbidrag för gata som ingår i kommunens gatuhållning enligt den föreslagna lagen om kommunvägar skall bi-

draget avräknas från kommunens totala kostnader innan fastighetsägarkollektivet debiteras.

I detta sammanhang vill utredningen fästa uppmärksamheten på att den nyssnämnda bidragskungörelsen gäller endast inom sådant väghållningsområde för vilket kommunen i dag är väghållare. Beträffande andra områden har i betänkandet "Översyn av statsbidragssystemet för enskild väghållning" (ÖSEV) föreslagits att statsbidrag till kommunväg utanför stadsplanlagt område skulle regleras i en särskild författning tillsammans med den enskilda väghållningen. Förslaget innebär dessutom skilda regler av materiellt innehåll, varigenom olika bestämmelser skulle bli tillämpliga för den kommunala gatu- och väghållningen. Utan att närmare gå in på hithörande frågor vill gatukostnadsutredningen understryka behovet av att reglerna om bidrag till den kommunala gatu- och väghållningen samordnas och att regelsystemet anpassas till den ordning som föreslås i lagen om kommunvägar. (Se även avsnitt 4.2.)

Vägutredningens förslag utgår från att fastighet som har nytta av den kommunala väghållningen skall utge bidrag till den kommunala väghållningen enligt en av kommunfullmäktige antagen taxa. De avgiftspliktiga fastigheterna skall därvid ingå i väghållningsområde som bestäms av den kommunala väghållningsmyndigheten. Väghållningsområdet bestäms på så sätt att väghållningsmyndigheten först upprättar förslag till avgränsning av område inom vilket avgiftsplikt skall föreligga och underrättar fastighetsägarna om förslaget. Förslaget skall under viss tid ställas ut för granskning, varefter beslut fattas i frågan.

Den ordning som vägutredningen föreslagit för att bestämma vilka fastigheter som är avgiftspliktiga synes vara lämplig också beträffande kommuns gatuhållning. Gatukostnadsutredningen föreslår således att samma regler görs tillämpliga på detta område. När det gäller reglerna om avgifter och taxa för den kommunala väghållningen överensstämmer vägutredningens förslag med det regelsystem som förekommer beträffande liknande kommunal verksamhet, bl. a. enligt lagen om allmänna vatten- och avloppsanläggningar. Som närmare kommer att redovisas i det följande synes också dessa regler väl lämpade att ligga till grund för bestämmelser om avgifter och taxa för kommunernas gatuhållning. I alla delar överensstämmer dock inte förhållandena inom nuvarande stadsplaneområden med förhållandena i de bebyggelseområden som avses i vägutredningens förslag. Gatukostnadsutredningen kommer därför att i följande avsnitt belysa de speciella frågor som uppkommer i gatusammanhang. För att ge en fullständig bild av de regler som föreslås gälla för gata och annan allmän plats inom stadsplaneområde kommer därvid att redovisas även vissa grundläggande frågor som redan behandlats av vägutredningen beträffande området utanför stadsplan. Det bör vidare redan nu framhållas att gatukostnadsutredningen föreslår komplettering av vägutredningens förslag till lagtext vad avser möjligheten till differentierade avgiftsuttag. Denna fråga behandlas i avsnitt 8.3.4.

8.2 Ersättningsgilla kostnader

Det förslag om kommunal väghållning som lagts fram av 1969 års vägutredning innehåller en närmare precisering av vad som avses med det av vägutredningen föreslagna begreppet kommunväg och vad som ingår i kommunens väghållning. Enligt 4 § förslaget till lag om kommunvägar avses med kommunväg sådan väg för vilken väghållning ordnas av kommunen enligt lagens bestämmelser samt torg, park eller annan sådan allmän plats, som upptagits i fastställd generalplan eller byggnadsplan och som ligger inom området för kommunens väghållning. Till kommunväg räknas såväl vägbanan som övriga väganordningar (5 §). Med väganordning avses därvid anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg. Väganordning är också bl. a. för vägtrafiken behövlig anordning för vägbelysning samt rastplats, parkeringsplats och annan uppställningsplats för fordon som ligger i anslutning till vägbanan.

I den kommunala väghållningsskyldigheten ingår enligt vägutredningens förslag dels byggande av väg, varmed avses anläggning av ny väg, omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad och förbättring av väg, och dels drift av väg (7 och 9 §§). I driften ingår enligt 11 § åtgärder för att hålla vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. I driften ingår också att genom renhållning hålla vägområdet i sådant skick att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda.

De angivna definitionerna för kommunväg synes kunna utvidgas att gälla också gata. Även reglerna om vad som ingår i kommunens väghållning bör gälla för gatuhållningen. Som närmare redovisats i avsnitt 6.3 har gatukostnadsutredningen föreslagit ändrad lydelse av 11 § vägutredningens förslag om drift av kommunväg.

Genom de nu angivna bestämmelserna anges den yttre ramen för kommunens gatue- och väghållningsansvar och rätt till avgiftsuttag från fastighetsägarna. Enligt kommunal praxis gäller för verksamhet i kommunal regi den s. k. självkostnadsprincipen i fråga om avgiftsuttagets storlek totalt sett. Självkostnadsprincipen innebär att kommunens verksamhet inte får genom avgifter drivas så att den lämnar väsentlig vinst. Principen har i 27 § första stycket förslaget till lag om kommunvägar uttryckts så att de avgifter som kommunen tar ut inte får överskrida vad som behövs för att täcka nödvändiga kostnader. Det hindrar dock inte att variationer i gatuhållningskostnaderna får utjämnas inom större bebyggelseområden. Principen hindrar inte heller att det sammanlagda avgiftsuttaget visst år överstiger självkostnaderna för att ett följande år ligga i motsvarande mån under självkostnaderna. Geografisk och tidsmässig utjämnning är sålunda möjlig.

Avgiftsplikten kan omfatta kostnader för bl. a. mark, byggande och drift av bil-, cykel- och gångvägar m. m., anläggande och drift av parker m. m., anläggande och drift av gatubelysning samt räntor och administration.

Markkostnaderna avser marknadsvärdet för behövlig mark, inklusive ersättning för intrång och annan skada. I kostnaderna för mark får vidare räknas in sådana utgifter för byggnader och anläggningar på marken som kommunen inte kan nyttiggöra på annat sätt. Vissa byggnader eller anlägg-

ningar måste rivas, andra kanske kan behållas, eventuellt med ändrad användning.

I kostnad för bil-, cykel- och gångvägar m. m. kan inräknas kostnader för matarleder, lokalgator, öppna parkeringsytor på mark samt cykel- och gångstråk. Även kostnader för planteringar i anslutning till gata bör få räknas in. Anläggningskostnaderna får inkludera skäliga merkostnader som uppstår genom att konstarbeten måste utföras. I gatukostnaden bör också kostnaden för belysning, trafikskyltar m. m. kunna tas med (jfr SOU 1977: 12 s. 156 och 169).

Med kostnad för parkanläggning avses kostnad för att iordningställa gångstråk, gräsytor, planteringar, lekplatser o. d. samt kostnad för justering av naturmark. Räntekostnader för mark och anläggningar från det att marken förvärvats eller anläggningen utförts fram till att kostnaderna täcks bör få inräknas i underlaget för avgiftsdebitering.

Med kostnad för administration avses slutligen kostnader för exempelvis detaljplaneläggning, grundundersökningar, förekommande kostnader för fastighetsbildning, projektering, arbetsledning och arbetskontroll samt övriga till verksamheten hörande personal- och kontorskostnader.

I driftskostnaderna kan inräknas kostnaderna för drift av gata och andra allmänna platser och sådana administrationskostnader som avser driften.

Nu angivna kostnadsposter utgör vad som normalt brukar ingå i gatuhållning. Beträffande väghållning har motsvarande redovisning lämnats av 1969 års vägutredning (SOU 1977: 12 s. 155 och 169). I frågan kan även jämförelse göras med kostnadsunderlaget för statlig belåning enligt 24 § bostadsfinansieringsförordningen (1974: 946) och bostadsstyrelsens anvisningar samt den praxis som utvecklats vid upprättande av exploateringsavtal.

Som inledningsvis uttalats innebär självkostnadsprincipen att förekommande kostnader skall vara nödvändiga för gatuhållningen. Frågan huruvida detta rekvisit skall anses vara uppfyllt bör inte bedömas med hänsyn endast till viss gatas omedelbara användning eller lokala behov. Det kan nämligen finnas olika anledningar till att en kommun bestämmer sig för att gata skall utföras i viss standard. Det kan vara fråga om väntad tung trafik till en industri, som fordrar bl. a. bredare gata. Förhållandena kan också vara sådana att trafiksäkerhetsaspekter kräver att gata byggs med hög standard. Kommun kan exempelvis för att få trafiksäkra skolvägar införa långtgående trafikdifferentiering där kraven på trafiksäkerhet ökar med närheten till skolan. Nu angivna exempel faller inom området för kommunens planering av gatunätet.

Redovisning av gatas närmare utsträckning och standard framgår av den aktuella planen för området och planbeskrivningen till denna. Uppgifter om gatas utförande framgår i övrigt av de normer för gatubyggnad som tillämpas av den kommunala väghållningsmyndigheten och i fråga om visst gatuarbete av upprättad arbetsplan.

8.3 Fördelning av kostnaderna

8.3.1 *Begreppet nytta*

Enligt allmänna principer skall ett avgiftssystem för kommunal verksamhet av hithörande slag grundas på den s. k. likställighetsprincipen. Principen innebär att kommunmedlemmarna i möjligaste mån skall behandlas lika. Hinder föreligger således åtminstone mot sådana förfaranden, som direkt syftar till att gynna eller missgynna vissa kommunmedlemmar eller grupper av sådana.

Förhållandena inom en kommun kan skifta avsevärt både vad avser storleken på självkostnaderna för gatuhållningen inom olika delar av kommunen och vad avser gatuhållningens direkta nytta för viss fastighet. Omständigheter som dessa kan lätt skapa svårigheter för att komma fram till en lämplig kostnadsfördelning. En alltför långt driven uppdelning av kostnaderna skulle medföra en invecklad administration och det torde knappast vara möjligt att inom förevarande område, där något påtagligt mått på nytta inte föreligger, åstadkomma en i alla delar lämplig fördelning. Starka skäl talar därför för en långt gående utjämning av kostnaderna i riktning mot likartade avgiftsnormer för ett enda gatuhållningsområde för hela kommunen, även om en sådan utjämning skulle få till följd, att avgifterna för fastigheter inom ett visst område kanske i någon mån blev högre eller lägre, än vad de skulle bli, om gatuhållningen begränsades till att avse endast detta område. En sådan utjämning av kostnaderna mellan fastigheterna bör dock inte, som närmare skall behandlas i det följande, hindra att skillnader t. ex. mellan olika bebyggelse typer skall kunna beaktas vid avgiftsuttaget.

Av det sagda framgår att frågan om en lämplig fördelning av gatuhållningskostnaderna blir i hög grad beroende av de kriterier som uppställs i lagen på vad som skall anses vara fastighets nytta av kommunens gatuhållning.

Någon fullt objektiv metod att mäta fastighets nytta av gata (och väg) synes emellertid inte vara möjlig att anvisa. Av denna anledning har 1969 års vägutredning (SOU 1977: 12 s. 120 och 167) stannat för den uppfattningen att nyttobegreppet i fråga om väghållning bör bestämmas efter en regel som mer eller mindre schematiskt anger när nytta skall anses föreligga och medger en praktisk och något så när rättvis fördelning av väghållningsbördan. I fråga om fastigheter inom en tätort utgår vägutredningens förslag från den förutsättningen att samtliga fastigheter inom tätorten skall anses ha någon nytta av hela vägnätet, om inte objektiva skäl talar mot det. Kommunvägsnätet anses nämligen utgöra en nödvändig förutsättning för samhällsbyggnaden och således, åtminstone indirekt, vara av betydelse för alla fastigheterna inom området, oavsett i vilken utsträckning dessa normalt använder vägnätet.

Ett motsvarande synsätt föreslås gälla i fråga om fastighets nytta av gatuhållning. För områden med stadsplan torde det t. o. m. vara än mera väl-motiverat att anse att gatunätet är till gemensam nytta för fastighetskollektivet.

För fastigheter av ungefär lika storlek och i stort likartat användnings-

sätt kan nyttan av gatunätet antagas vara ungefär lika stor. I sådana fall kan fastigheternas nytta utan svårighet beräknas efter en enhetlig norm. I andra fall kan däremot individuella variationer föreligga. Det synes då vara nödvändigt att finna en fördelningsnorm som medger en sådan behandling av fastigheterna att fastigheter av ungefär samma typ får betala avgifter av jämförbar storlek. En metod att mäta fastighets nytta av gatuhållning kan vara att anknyta till den trafik som alstras av fastighetens användningssätt, t. ex. för affärsrörelse, industri eller höghus- och villabebyggelse. I en stadskärna kan det även vara befogat att låta hushöjden utgöra en faktor vid beräkningen av nyttan. Som uttalats av vägutredningen (SOU 1977: 12 s. 170) kan en annan tänkbar metod vara att ange nyttan efter antalet lägenheter eller fastigheternas taxeringsvärden. Inom områden med väsentligt olika tomtstorlek kan en faktor att räkna in vara tomtarealen eller gatulängden utmed tomten. I områden med goda affärslägen kan längden av fastigheternas fasader mot gatan användas som måttstock på nyttan. Man kan också t. ex. tänka sig en fördelning, som baseras på en sammanvägning av flera faktorer såsom bostadsyta, tomtareal, antalet boende o. d. Sådana kombinerade normer är inte ovanliga t. ex. i taxorna för vatten- och avloppsanläggningar.

Vilken eller vilka faktorer som skall komma till användning får avgöras med hänsyn till förhållandena i den enskilda kommunen. Det bör dock framhållas att man vid beräkning av nyttan inte bör gå för långt i individualisering utan försöka finna en fördelningsnorm, som är lätthanterlig och som medför att fastigheter som är ungefär likartade får betala avgifter av jämförbar storlek, och att lika fall behandlas lika. Den gruppvisa differentiering, som en sådan norm leder till, bör således framstå som rimlig vid en schematisk uppskattning av nyttan för respektive fastighet i väghållningsområdet. Motsvarande uppfattning i denna fråga har anförts av vägutredningen (SOU 1977: 12 s. 167).

8.3.2 *Väghållningsområde*

Med väghållningsområde avses enligt förslaget till lag om kommunvägar (31 §) det område inom vilket avgiftsskyldighet föreligger för fastighetsägarna. Väghållningsområdet bestäms av den kommunala väghållningsmyndigheten. Det är därvid möjligt att inom kommunen bestämma ett eller flera väghållningsområden. Enligt vägutredningen talar dock övervägande skäl för att det kommunala vägnätet så långt som möjligt ingår i ett enda väghållningsområde (SOU 1977: 12 s. 120).

Olika skäl kan anföras för uppfattningen att kommunens gatuhållning (och väghållning) bör hållas samman i ett väghållningsområde, givetvis under förutsättning att normerna för avgiftsuttaget medger en acceptabel differentiering av kostnadsansvaret. Som tidigare anförts torde tillämpningen inom ett sådant område av en taxa som i princip är av enhetstyp men som är så uppbyggd att den tar hänsyn till väsentligare olikheter inom fastighetsägarekollektivet få en önskvärd utjämnande effekt på avgifternas storlek. En sådan ordning medger också administrativa fördelar för kommunen och innebär för den enskilde större möjligheter till kontroll av att avgiftsuttaget baseras på en skälig och rättvis fördelning av väghållningsbör-

dan. För fastighetsägaren torde det vidare vara lättare att acceptera en avgiftsskyldighet om kostnaderna bärs gemensamt med andra fastigheter inom samma område.

För att kunna upprätthålla kravet på likställighet mellan kommunmedlemmarna bör väghållningsområdet bestämmas oberoende av rådande planförhållanden. Väghållningsområde skall således kunna innefatta områden med både stadsplan och byggnadsplan liksom även områden utan detaljplan. Härigenom blir den särskilda dispensregel (76 § BL) som vägutredningen föreslagit överflödigt. Denna innebär nämligen att regeringen på ansökan av kommun skall kunna förordna att gatuhållningen inom stadsplanlagt område får ordnas enligt lagen om kommunvägar.

Tillkommer nya områden för kommunal gatu- eller väghållning kan väghållningsområdet utvidgas. Härför krävs nytt utställelseförfarande.

Även om bestämmandet av ett enhetligt väghållningsområde bör stå som det normala förfarandet kan det förekomma att övervägande skäl talar för att ett större tätortsområde delas upp i mer än ett väghållningsområde. Så kan vara fallet när det ifrågavarande området kan sägas på ett naturligt sätt utgöra en avskild del av kommunen eller har ett avskilt gatunät. Även olikheter i standardkrav kan i vissa fall tänkas motivera en uppdelning. Behovet av skilda väghållningsområden inom en tätort torde dock vara beroende av den möjlighet till differentierade avgifter som taxan medger. Inrymmer taxan möjlighet till varierande uttag torde sålunda behovet av flera väghållningsområden minska.

Ett avgörande villkor för lämpligheten av en uppdelning i flera väghållningsområden är att likställighetsprincipen inte frångås. En uppdelning får inte föra med sig att vissa kommunmedlemmar eller grupper av sådana direkt gynnas eller missgynnas.

8.3.3 *Taxesättning*

Som redan sagts skall enligt förslaget avgifter för gatuhållning (och kommunal väghållning) utgå efter taxa. Denna skall tillgodose kravet på rättvisa och billighet fastighetsägarna emellan, dvs. enligt samma regler som för närvarande gäller enligt 68 § BL i fråga om utformningen av bestämmelser om gatubyggnadskostnader. Utformningen av lämpliga taxebestämmelser ankommer på kommunen. Synpunkter på de olika faktorer och hänsyn som kan göra sig gällande för att bestämma lämplig fördelningsnorm har redovisats i anslutning till övervägandena om nyttobegreppet (avsnitt 8.3.1).

Vid taxans utformning torde de erfarenheter som kommunen redan har från taxesättning för vatten och avlopp samt fjärrvärme kunna vara till ledning. Som ett exempel på en väl fungerande taxesättning kan anföras den s. k. mälardalstaxan för allmänna vatten- och avloppsanläggningar, som tillämpas av kommuner kring Mälaren. Denna taxa har i praktiken visat sig smidig och lättillämpad och tillgodoser behovet av ett differentierat avgiftsuttag. I fråga om anläggningsavgifter innebär taxan att kostnaderna för verksamhetsområdets va-nät bestäms utifrån ett normalförhållande. Föreligger väsentliga skillnader i förhållande till normalfallet kan tillägg till resp. reduktion av normaltaxan bestämmas i det enskilda fallet. Omstän-

digheter som kan verka förhöjande eller nedsättande av normaltaxan kan bl. a. vara väsentliga avvikelser i fråga om terräng- eller grundförhållanden.

Vad som här återstår att behandla är frågan om uppdelning i anläggningskostnader och driftskostnader vid avgiftsuttag. I överensstämmelse med vedertagna principer i fråga om avgiftsuttag inom hithörande kommunala verksamhetsgrenar kan enligt förslaget till lag om kommunvägar (28 §) avgift utgå som engångsavgift och som periodiska avgifter. Driftskostnader får dock av naturliga skäl endast täckas genom periodiska avgifter.

Driftskostnaderna torde i allmänhet kunna fördelas schablonartat lika över hela väghållningsområdet, särskilt med hänsyn till att dessa kostnader endast torde uppgå till förhållandevis små belopp per fastighet. Även om driftskostnaderna normalt fördelas inom hela väghållningsområdet kan man, när skäl talar för det, differentiera dem på olika bebyggelsetyper eller med hänsyn till variationer i standarden. Skäl för differentiering kan också vara att vissa fastigheter har egna väghållningskostnader. Detta gäller exempelvis fastigheter inom anläggningssamfälligheter (storkvarter). Se i övrigt härom SOU 1977: 12 s. 170.

Förhållandena i fråga om anläggningskostnaderna kan vara mera skiftande. Är dessa kostnader likartade för flertalet fastigheter och nyttan ungefär densamma bör fördelningsproblemen kunna lösas på ett tillfredsställande sätt genom en schablonmässig fördelning inom hela väghållningsområdet. I andra fall torde däremot fördelningsproblemen vara sådana att en differentierad taxa behöver tillgripas.

Frågan huruvida anläggningskostnader skall tagas ut genom engångsavgift eller periodiska avgifter får avgöras med hänsyn till rådande förhållanden. Det naturliga torde vara att fastigheterna erlägger sina anläggningskostnader i form av engångsavgifter i samband med områdets exploatering. Gatubyggnadskostnaderna torde därvid liksom nu regleras via exploateringsavtalet. I annat fall får anläggningskostnaderna tas ut genom periodiska avgifter som täcker amortering och förräntning på så sätt att en uppdelning görs av totalkostnaderna i ett antal delavgifter som erläggs successivt under en följd av år.

Från nybildad fastighet inom väghållningsområdet kan avgift utgå i den mån anläggningskostnaderna inte redan erlagts av stamfastigheten (jfr SOU 1977: 12 s. 173). Avgiften torde därvid beräknas efter ett vid den aktuella tidpunkten rådande normalbelopp för byggnadskostnaderna.

Har en fastighetsägare erlagt sin anläggningskostnad som engångsavgift bör han normalt inte behöva räkna med att debiteras ytterligare sådan avgift, eftersom de huvudsakliga åtgärder som behövs för att hålla gata i stånd vanligen räknas till driftsåtgärder enligt 11 § förslaget till lag om kommunvägar. Som angetts av 1969 års vägutredning inryms under driftsåtgärder även förbättringsåtgärder som av hävd anses kunna hänföras till driften (SOU 1977: 12 s. 159 och 160).

Endast när gata behöver läggas om i ny sträckning, byggas om eller förbättras på ett standardförhöjande och varaktigt sätt uppkommer behov av att ta ut nya anläggningskostnader från fastighetsägarna. Sådana nya byggåtgärder aktualiseras framför allt inom förnyelse- och saneringsområden

och torde i framtiden bli en förhållandevis vanlig företeelse.

Något hinder mot att debitera fastighetsägarna kostnader för sådana nya byggåtgärder föreligger inte. Fråga uppkommer emellertid då om kostnaderna bör slås ut på hela fastighetskollektivet inom väghållningsområdet eller om avgiftsuttaget bör begränsas till de närmast berörda fastigheterna. Utredningen kommer att behandla denna fråga i det följande avsnittet (8.3.4). Här skall emellertid något beröras de speciella frågor som kan uppstå vid kostnadsuttag från en redan befintlig bebyggelse. Vad först gäller större ombyggnad eller förtätning av bebyggelsen, vilket är vanligt inom förnyelseområden, torde situationen för avgiftsuttag inte skilja sig nämnvärt från de förhållanden som råder vid nyexploatering. Skall däremot engångsavgift tas ut från ägare till befintlig bebyggelse, som redan belånat sin fastighet, kan det i vissa fall innebära ekonomiska svårigheter för denne. Det torde då av sociala skäl vara svårt för kommunen att ta ut avgiften i ett sammanhang. Förslaget till lag om kommunvägar innehåller här bestämmelser som syftar till att mildra sådana verkningar. I fråga om främst enstaka fastighet inom området är det sålunda möjligt att med tillämpning av 28 § andra stycket förslaget till lag om kommunvägar låta fastighetsägaren avbetala den debiterade engångsavgiften under viss amorteringstid. Svårigheterna med att ta ut engångsavgiften kan också mildras genom att kommunen t. ex. lånefinansierar byggandet och därefter periodiserar kostnadsuttaget. Möjligt är också att kombinera detta med visst engångstillskott från fastighetsägarna.

En annan möjlighet att beträffande fastigheter som byggs med statliga lån tillgodose såväl fastighetsägarnas som kommunens intressen skulle vara att inrymma fastighets totala andel i gatukostnaderna vid beräkning av de tomt- och grundberedningskostnader som gäller vid bostadslångivning. Denna möjlighet borde därvid stå öppen för både nybebyggelse och större ombyggnad av befintlig bebyggelse. En sådan anordning kan kräva en översyn av anvisningarna till bostadsfinansieringsförordningen, vilket ligger utanför gatukostnadsutredningens uppdrag. Utredningen vill dock från sin utgångspunkt framhålla att en nu angiven utvidgning av bostadslånebestämmelserna framstår som väl befogad och torde även underlätta kommunens åtgärder för plangenomförande genom att gatukostnaderna kan täckas i nära anslutning till den tidpunkt vid vilken de uppstått.

8.3.4 Särskilda frågor avseende avgiftsdifferentiering

Av vad som anförts i avsnitten 8.3.1–8.3.3 har framgått att det av rättviseskäl kan bli nödvändigt att differentiera avgifterna med hänsyn till att självkostnaderna för gatuhållningen varierar avsevärt mellan kommunens olika områden eller mellan olika fastighetskategorier.

Inom framför allt stadsplaneområden kan emellertid förekomma situationer där viss åtgärd får anses vara till nytta huvudsakligen för endast en eller ett fåtal fastigheter och det därför framstår som rimligt att dessa ensamma svarar för hela kostnaden. Som exempel på vad som nu avses kan anföras standardförhöjande åtgärder som vidtas för viss gata i en tätorts cityområde eller att gågator eller parkeringsfickor och lastzoner anläggs till förmån för vissa affärsfastigheter. Också i fråga om särskilda slag av kost-

nader för främst gatubyggande kan skäl anföras för att dessa bör belasta endast vissa fastigheter. Det kan gälla t. ex. i fråga om höga markkostnader i cityområden.

Gemensamt för dessa förhållanden är således att gatukostnaderna i och för sig enligt lagens utgångspunkt är till nytta för hela fastighetskollektivet inom väghållningsområdet, men att nyttan mera markant kan hänföras till viss eller vissa fastigheter. Sakliga skäl – inte minst ur likställighetssynpunkt – kan således anföras för att dessa fastigheter ensamma betalar kostnaderna. Viss möjlighet torde visserligen föreligga för kommunen att som villkor för önskad gatuhållningsåtgärder kräva att de berörda fastighetsägarna tar på sig kostnadsansvaret. Denna utväg torde dock inte föreligga i alla situationer. Med hänsyn härtill bör i lagen om kommunvägar införas en uttrycklig bestämmelse som medger att kostnad för viss väghållningsåtgärd skall i sin helhet kunna tas ut av den eller de fastigheter för vilka åtgärden är till övervägande fördel.

Även vid upprustning av gatunät inom förnyelse- och saneringsområden kan sakliga skäl anföras för att de nya anläggningskostnaderna betalas av fastigheterna i sådana områden. I allmänhet betyder nämligen kommunens åtgärder att dessa fastigheter får sin standard så höjd att deras marknadsvärde ökar väsentligt. Det framstår därför som skäligt och rättvist att de får bära hela anläggningskostnaderna. Det sagda bör också ses mot bakgrunden av att en ofta återkommande fördelning av nya anläggningskostnader på samtliga fastigheter skulle innebära ett administrativt mycket betungande arbete för kommunen. Resultatet skulle dessutom lätt kunna föranleda delade meningar och ge upphov till tvister. Den nyss föreslagna kompletteringsregeln bör med hänsyn härtill kunna bli tillämplig också i detta sammanhang.

I motsats härtill kan t. ex. ombyggnad av gata för att tillgodose genomfartstrafik knappast anses vara till någon fördel för de fastigheter som gränsar till gatan. Snarare torde en sådan åtgärd tillgodose områden som avlastas från genomfartstrafiken. Motsvarande synsätt kan anläggas i fråga om gata som är avsedd att tjäna som tillfartsväg till särskilt område i kommunen. Sådana kostnader bör således påföras hela fastighetsägarkollektivet. Av praktiska skäl torde dessa kostnader periodiseras.

Ett annat särskilt problem, som ej berörts i det föregående, kan uppkomma när gatas anläggande redan betalats av vissa fastighetsägare. Situationen kan föreligga exempelvis när stadsplan läggs över område som tidigare ej utgjort stadsplaneområde och därvid befintligt vägnät överförs till gatunätet. Andra fall är att trafikled inordnas i den kommunala gatuhållningen eller att sådana vägar tas in i stadsplan, för vilka endast några fastighetsägare betalat ersättning till kommunen eller till privat markexploatör genom påslag på tomtpriset.

Nu angivna förhållande har behandlats av vägutredningen (SOU 1977:12 s. 121 och 171). Om kommunen tar ut full avgift för anläggningskostnaderna av alla fastighetsägare kan detta leda till att sådana ägare som redan har bekostat den avsedda vägen missgynnas i förhållande till nytillkomna fastighetsägare, om de förra inte kompenseras för sina nedlagda kostnader. Med hänsyn härtill har vägutredningen genom en bestämmelse i förslaget till lag om kommunvägar (27 § andra stycket) öppnat möjlighet till kom-

pensation. Som villkor härför gäller att kostnaderna skall vara betydande samt skäligen med hänsyn till vägens ålder och skick, den fördel fastighetsägaren får av kommunvägen och övriga omständigheter. En annan utväg som tagits upp i 45 § förslaget är att kompensera nu avsedda fastighetsägare genom särskild ersättning.

Gatukostnadsutredningen finner inte anledning föreslå andra regler för avgiftsuttag i sist anförda fall än vad vägutredningen tagit upp. Till de fall som vägutredningen nämner då jämkning av avgift bör kunna ske, bör också räknas tidigare utbetald ersättning för gatubyggnadskostnad. Inom stadsplaneområden förekommer härutöver att gatukostnadsersättning inte förfallit till betalning på grund av äldre lags bestämmelser. Regleringen av hithörande frågor kommer att behandlas i avsnitt 9.

8.4 Avgiftspliktig fastighet

Som avgiftspliktig fastighetsägare anses enligt 59 § första stycket förslaget till lag om kommunvägar ägare av fastighet som enligt 47 § kommunalskattelagen (1928: 370) är skyldig att betala skatt för garantibelopp för fastigheten. Bestämmelsen innebär bl. a. att den som innehar fastighet med tomt rätt därmed blir att jämställa med fastighetsägare. Som ägare betraktas vidare den som innehar egendom med fideikommissrätt eller annan testamenterisk vederlagsfri förfoganderätt eller är innehavare av s. k. ofri tomt i stad. Av 59 § andra stycket förslaget till lag om kommunvägar framgår vidare att som fastighet enligt lagen skall, när omständigheterna föranleder det, anses även byggnad eller annan anläggning som inte tillhör ägaren till marken.

Samma bestämning av begreppen fastighetsägare och fastighet bör gälla också i gatusammanhang. I förhållande till gällande ordning enligt BL innebär förslaget den nyheten att också annan än fastighetsägaren, t. ex. tomt rättshavare, kan bli avgiftsskyldig. Beträffande anläggningskostnaderna gäller detta endast när gatukostnaden ej ingår i avgäldsunderlaget. Bestämmelsen medger vidare att avgift kan tas ut även av innehavare av anläggning som enligt stadsplanen ingår i specialområde (jfr 53 § andra stycket BL).

8.5 Tidpunkt för avgiftsuttag. Säkerställande av kommunens fordran m. m.

Det framstår som naturligt att låta alla fastigheter som berörs av ett gatuprojekt deltaga i kostnaderna, oavsett om de är bebyggda eller obebyggda. Avgiftsskyldigheten bör vidare i princip föreligga redan när gatan kan nyttjas av fastigheten på avsett sätt, även om vissa åtgärder tillkommer senare därför att gatan anläggs i etapper. Exempelvis kan man tänka sig att gata byggs först och ett parkområde ställs i ordning senare. Det bör också vara möjligt att låta gatorna ha en lägre standard under utbyggnadstiden – inte i fråga om bärighet, men väl i fråga om ytskikt, kantsten o. d. – och höja gatustandarden när området är färdigbyggt.

Nu anförda ordning har tagits upp i vägutredningens förslag och föreslås gälla även i fråga om gatuhållning. Förslaget skiljer sig i denna fråga från gällande ordning i BL. Betalningsskyldig anseende gatumarkensättning är således enligt 56 § första stycket BL ägare av fastighet som är belägen vid gata och som överensstämmer med tomtindelning. Betalningsskyldig är även ägare till annan inom byggnadskvarter belägen fastighet, varå nybyggnad företagits eller skall äga rum efter det kvarteret togs in i stadsplanen, samt tomt som är i en ägares hand (155 § andra stycket BL). Betalningsskyldigheten inträder i mån av gatans upplåtande till allmänt begagnande (63 § BL). I fråga om ersättning för gatubyggnadskostnad föreligger motsvarande bidragsskyldighet vid tidpunkt som anges i gatubyggnadskostnadsbestämmelserna (67 § första stycket och 68 § BL).

För att säkerställa stads rätt till bidrag till gatukostnad föreslogs av stadsplaneutredningen 1942 i förarbetena till BL (SOU 1945:15 s. 248) att rätten till bidrag skulle utgå ur tomten med s. k. tyst förmånsrätt. Departementschefen avvisade emellertid från principiella synpunkter denna tanke (prop. 1947:131 s. 206). Som skäl anfördes bl. a. att införandet av en legal tyst panträtt för gatukostnadsbidrag skulle innebära ett avsteg från strävandena att i fastighetskreditens intressen undvika sådana förmånsrätter. I syfte att säkerställa kommunernas rätt till avgifter av fastighetsägarna infördes däremot i 38 § andra stycket BL, i överensstämmelse med då gällande bestämmelser, förbud mot nybyggnad innan tomtägaren fullgjort honom åliggande skyldighet att utge bidrag till kostnad för gata eller ställt nöjaktig säkerhet för det. Bestämmelsen bör, som nyss sagts, ses mot bakgrunden av att det enligt BL kan dröja avsevärd tid innan tidpunkten för betalningsskyldighet inträder och att betalningsskyldigheten riktar sig mot den framtida ägare som innehar fastigheten på förfalldagen.

Kravet på säkerhet innebär för kommunen ett inte ringa administrativt besvär, såsom förvaring av säkerheten, kontroll av dess värde, bevakning m. m. En annan för kommunen besvärlig fråga kan vara att innan betalningsskyldighet inträtt beräkna säkerhetens storlek. För den enskilda fastighetsägaren kan kravet på säkerhet innebära kännbara påfrestningar, särskilt i de fall tomten redan är bebyggd när avgiftsplikten eller skyldigheten att ställa säkerhet inträder. Många gånger kan säkerheten behållas av kommunen under mycket långa tidsperioder, vilket givetvis inte kan anses tillfredsställande ur den enskildes synvinkel. Det kan också konstateras att den i 38 § andra stycket BL uppställda förbudsregeln riktar sig endast mot fastighetsägare som söker byggnadslov. Ägare av redan bebyggda fastigheter har däremot ingen skyldighet att ställa säkerhet i andra fall än när han söker byggnadslov. (Kritik mot bestämmelsen har även anförts av S. Jägerskiöld i Förvaltningsrättslig Tidskrift 1960 s. 5.)

Genom förslaget till lag om kommunvägar har frågan om kommunens säkerhet kommit i ett nytt läge. Som redan anförts i detta avsnitt föreslås att fastighetsägarens bidragsskyldighet inträder oavsett om fastigheten överensstämmer med tomtindelning eller ej. Ersättning kan begäras så snart gatan byggts, t. o. m. innan gatan fått sitt slutliga utförande. Det enda villkor som anges i lagen är att kommunvägen skall vara i sådant skick att den kan användas för fastigheten (26 § andra stycket). Jämförelse kan även göras med angränsande lagstiftning. Något krav på säkerhet vid anläggande av

allmän vatten- och avloppsanläggning eller allmän fjärrvärmeanläggning uppställs inte i dessa lagar. Inte heller har vägutredningen föreslagit någon bestämmelse härom beträffande kommunväg.

Nu angivna omständigheter talar för att nybyggnadsförbudet i 38 § andra stycket BL förlorat i betydelse och således i fortsättningen skulle kunna undvaras. Å andra sidan kan t. ex. om- eller nybyggnad av gata inom främst förnyelseområden pågå under lång tid och det kan därför uppkomma ett tidsmellanrum från det kommunens arbete börjar till dess betalningsskyldigheten inträder även enligt de föreslagna nya reglerna. Kravet på säkerhet kan således i detta fall fortfarande vara av viss betydelse. Av många kommuner torde även säkerhetskravet uppfattas som ett lämpligt och enkelt påtryckningsmedel för att få ut kommunens krav på gatuersättning. Det torde inte heller vara möjligt att fullt ut jämföra med förhållandena avseende vatten och avlopp samt fjärrvärme, eftersom det knappast är möjligt att avstänga en gata därför att en fastighetsägare inte fullgjort sin bidragsskyldighet.

Skäl kan således anföras såväl för som emot uppfattningen att bibehålla nybyggnadsförbudet i BL. Med hänsyn till de betydande kostnader som kan uppkomma främst inom de större kommunernas cityområden torde bestämmelsen även i fortsättningen vara av viss betydelse för kommunerna. Gatukostnadsutredningen finner därför – om än med tvekan – inte tillräckliga skäl föreligga att nu ändra bestämmelsen i 38 § andra stycket BL.

Skyldighet att ställa säkerhet kan uppkomma i ytterligare ett fall, nämligen när fastighetsägare enligt 28 § andra stycket förslaget till lag om kommunvägar ges rätt att fullgöra sin betalningsskyldighet genom avbetalningar. I dessa fall är det däremot befogat att upprätthålla kravet på säkerhet. Denna bestämmelse bör således kvarstå.

8.6 Prövning av avgiftsfrågor

Enligt förslaget till lag om kommunvägar fattas de grundläggande principbesluten i fråga om kommunal väghållning av kommunfullmäktige, bl. a. fråga om avgift skall tas ut av fastighetsägarna och fastställande av taxa. På den kommunala väghållningsmyndigheten ankommer det att avgöra bl. a. fråga om väghållningsområdets omfattning.

Kommunfullmäktiges beslut överklagas genom kommunalbesvär. Vid sidan av denna besvärordning föreligger även möjlighet att beträffande avgifter få såväl frågan huruvida avgiftsskyldighet som sådan föreligger för viss fastighet som taxas riktighet prövad vid allmän domstol. En sådan prövning kommer till stånd genom att vederbörande fastighetsägare bestriider kommunens krav på betalning för gatuhållningen.

Överprövning av väghållningsmyndighetens beslut sker hos länsstyrelsen i nu avsedda frågor. Mot länsstyrelsens beslut förs talan hos kammarrätten och därefter hos regeringsrätten.

Vad som i detta sammanhang kan ifrågasättas är huruvida – i likhet med vad som skett i fråga om prövning av taxa m. m. enligt lagen om allmänna vatten- och avloppsanläggningar samt lagen om allmänna fjärrvärmeanläggningar – ett speciellt organ bör inrättas med uppgift att pröva taxefrå-

gor. Behovet av ett speciellt prövningsorgan i fråga om gatu- och vägavgifter synes dock inte vara lika framträdande som beträffande va-taxor och fjärrvärmesaxor, eftersom de sistnämnda verksamhetsgrenarna får i vissa avseenden anses vara av teknisk natur. Inrättande av ett särskilt prövningsorgan i gatu- och väghållningsfrågor torde i och för sig inte heller vara behövt för att genomföra förevarande delreform.

Det synes därför vara lämpligt att uppskjuta ställningstagandet till hur prövningsförfarandet på längre sikt bör anordnas till dess ett säkrare underlag för bedömningen finns i fråga om frekvensen av mål i gatu- och väghållningsfrågor. Gatukostnadsutredningen anser således att frågan om ett särskilt prövningsorgan bör inrättas för hithörande frågor bör anstå tills vidare. Utredningen ansluter sig till vägutredningens förslag till bestämmelser om besvär.

9 Övergångsregleringen

Som framgår av redovisningen i avsnitt 3.1 tillämpas i fråga om tomtägars skyldighet att betala ersättning för gatumark och gatubyggnadskostnader i vissa fall alltjämt äldre lagstiftning.

För gata eller gatudel som upplåtits till allmänt begagnande under tiden 1908–1931 föreligger sålunda skyldighet att utge gatumarkersättning enligt 1907 års lag om stadsplan och tomtindelning (SPL 1907). Motsvarande gäller enligt 1917 års lag om fastighetsbildning i stad (FBL 1917). Ersättningskyldigheten avser gatumark som upplåtits eller lagligen skulle ha varit upplåten under nyssnämnda tidsperiod. Om tomt ej var färdigbildad vid detta tillfälle eller tomten ej efter stadsplans ikraftträdande bebyggs blir betalningsplikten tills vidare latent och aktualiseras inte förrän tomtbildningen fullbordas eller föreskriven bebyggelse kommer till stånd. Detta kan dröja avsevärd tid.

En liknande situation kan föreligga beträffande gata eller gatudel som upplåtits eller lagligen skolat upplåtas till allmänt begagnande under tiden 1932–1947, dvs. under den tid 1931 års stadsplanlag (SPL 1931) gällde. Enligt denna lag kan fordran för gatumarkersättning inte utkrävas förrän tomtbildning skett eller tomten bebyggs enligt stadsplan, varvid dock den skillnaden föreligger i förhållande till SPL 1907 att bebyggelsen kan ha tillkommit såväl före som efter stadsplanens ikraftträdande och avgörande endast är om tomten kan anses vara bebyggd i huvudsaklig överensstämmelse med den stadsplan som gällde då gatan upplåts. Om nu angivna villkor enligt SPL 1931 inte var uppfyllda då gatan upplåts uppskjuts sålunda den tidpunkt då fordran på ersättning förfaller till betalning till den senare dag då hindret bortfaller. Också i detta fall kan uppskovet bli långvarigt.

Genom SPL 1931 tillkom bestämmelse om skyldighet för tomtägare att erlägga bidrag till anläggningskostnad för gata. Bestämmelsen innebar att kommunen skulle ha antagit och fått fastställt gatukostnadsbestämmelser samt att gatan i fråga inte påbörjats före den tidpunkt då fråga om sådana bestämmelser väckts i stadsfullmäktige eller vid den senare tidpunkt som angivits i bestämmelserna. Samma krav på färdigbildad tomt gällde som för gatumarkersättning. Föreskrifterna i SPL 1931 om vad som skall gälla beträffande gatukostnadsbidrag upptar visserligen inte någon uttrycklig fordran på att tomt skall vara bebyggd, men de normbestämmelser som antogs och fastställdes med stöd av lagen brukade regelmässigt efter mönster av vad som föreskrevs beträffande gatumarkersättning innehålla en sådan fordran. Denna var i allmänhet formulerad så att om tomten vid gatans

upplåtande inte var bebyggd i huvudsaklig överensstämmelse med stadsplan förföll bidraget till betalning först sedan någon bebyggelse skett eller vid den tidpunkt dessförinnan då tomtägaren utnyttjade vidliggande gata i samma omfattning som om tomten var planenligt bebyggd.

Vad gäller vidgning av gata som upplåtits före 1948 har införts en specialbestämmelse i 163 § andra stycket BL, som innebär att ersättning för sådan gatuvidgning inte skall inträda förrän betalning erlagts för den ursprungliga gatan. Detta beror på att SPL 1931, som nämnts, uppställde som villkor för betalningsskyldighetens inträde att på tomten fanns bebyggelse i huvudsaklig överensstämmelse med stadsplan, något som ej gäller enligt BL.

Beträffande tiden efter 1948 gäller enligt BL ersättningsskyldighet för gatukostnad (mark och byggande) när gata upplåtits efter lagens ikraftträdande. Betalningsskyldig enligt BL är ägare av fastighet som är belägen vid gata och som överensstämmer med tomtindelning. Betalningsskyldig enligt BL är vidare ägare till annan inom byggnadskvarter belägen fastighet, varå nybyggnad företagits eller skall äga rum efter det kvarteret togs in i stadsplanen, samt tomt som är i en ägares hand. I fråga om skyldighet att utge ersättning för gatubyggnadskostnad enligt BL krävs att bestämmelser har antagits av fullmäktige och fastställts (numera av länsstyrelsen), dock att ersättningsskyldigheten kan avse även gatuarbeten som utförts efter det fråga väckts om bestämmelser.

Genom förslaget till lag om kommunvägar har tidpunkten när fastighetsägares betalningsskyldighet inträder väsentligt ändrats. Enligt förslaget inträder betalningsskyldigheten när vägen är i sådant skick att den kan användas för fastigheten. Något krav på fastighets överensstämmelse med tomtindelning eller att fastigheten skall vara bebyggd uppställs inte. Det väsentliga är att fastigheten har nytta av vägen. Det innebär således att ersättningen förfaller till betalning i direkt anslutning till gatans byggande.

Skall avgift för anläggande av gata utgå i den ordning som uppställs i förslaget till lag om kommunvägar leder kravet på rättvis och lika behandling av kommunmedlemmarna till att också fastighetsägarnas ersättningsskyldighet enligt äldre bestämmelser bör förfalla till betalning inom rimlig tid. Som nyss sagts kan det dröja avsevärd tid enligt de äldre lagarna innan ersättning behöver utges. Till bilden hör också att fastighetsägare enligt nu gällande och äldre regler kan underlåta att färdigbilda sin fastighet enligt planen och därmed uppskjuta betalningen av gatan under mycket lång tid.

Gatuersättning utgår redan nu i inte ringa omfattning enligt lagbestämmelser som gällde före BL. Att saken har stor betydelse visas bl. a. av uppgifter från Stockholms kommun. Årligen erhåller kommunen omkring 2 å 3 miljoner kronor i gatumarkersättning och bidrag till gatubyggnadskostnad. För innerstadsområdet beräknas ungefär 30 procent av intäkterna utgå enligt SPL 1907 (och FBL 1917) och 20 procent enligt SPL 1931. Motsvarande fördelning i fråga om ytterstadsområdet är 10 procent enligt SPL 1907 och 20 procent enligt SPL 1931. Återstående ersättningar regleras enligt BL.

Förhållandena i Stockholm visar således att de äldre bestämmelserna om gatuersättning alljämt har stor ekonomisk betydelse och kan antagas leva kvar under en mycket lång tid om de inte nu bringas att upphöra i för-

tid. Som nyss sagts kan det visa sig svårt ur likställighetssynpunkt att ta ut ersättning för gata enligt förslaget till lag om kommunvägar, medan samtidigt fastighetsägare, vars ersättningskyldighet regleras enligt nu gällande eller äldre bestämmelser, inte behöver fullgöra sin skyldighet under åtskilliga år. Det framstår dessutom som otillfredsställande att behöva behålla inte mindre än fyra olika äldre lagar för att reglera gatuersättning, särskilt som dessa är svårtillgängliga och uppbyggda på ett annat sätt än förslaget till lag om kommunvägar. Sistnämnda förslag är bättre anpassat till den ordning för kommunal verksamhet som gäller enligt modern lagstiftning.

Såväl principiella som praktiska skäl talar således för att den gatuersättning som enligt BL och äldre lagstiftning ännu inte förfallit till betalning genom en övergångsregel bringas att upphöra vid den nya lagens ikraftträdande. Som framgår av förhållandena inom Stockholms kommun återstår emellertid ännu åtskilliga icke förfallna fordringar att reglera. Det torde därför inte vara möjligt för kommunerna att beräkna alla fordringsbelopp och framställa krav härom genast efter den nya lagens tillkomst. En rimlig avvecklingstid synes vara tio år.

Utredningen föreslår således en övergångsregel som innebär att utestående bidrag till gatukostnad förfaller till betalning vid ikraftträdandet av lagen om kommunvägar utan hinder av vad de äldre lagarna föreskriver om betalningstiden samt att kommunernas anspråk på ersättning skall framställas inom tio år efter ikraftträdandet.

I fråga om gatumarkersättning som förfaller till betalning enligt BL äger fastighetsägare rätt att enligt 63 § andra stycket BL erlägga sin ersättning genom avbetalning. Motsvarande rätt föreligger beträffande bidrag till gatubyggnadskostnader enligt kommunernas gatubyggnadskostnadsbestämmelser. Någon rätt till avbetalning föreligger däremot inte enligt SPL 1907 (och FBL 1917) eller SPL 1931, eftersom tiden för betalningskyldigheten enligt dessa lagar är knuten till fastighetens bebyggande. Genom den nu föreslagna övergångsregeln kommer emellertid bebyggelsekravet att sättas ur spel även i dessa fall. Det är därför rimligt att möjligheten till avbetalning införs även i fråga om ersättningsskyldighet för gatukostnader enligt de äldre lagarna på samma sätt som skedde vid BL:s genomförande 1947.

När det gäller ersättningsskyldighetens bestämmande utgår utredningens förslag från att kommunens kostnader för byggande och drift av gata som uppkommit efter den föreslagna nya lagens ikraftträdande i princip skall regleras enligt den nya lagen. Det synes däremot inte möjligt eller lämpligt att tillämpa de nya avgiftsreglerna i fråga om redan uppkomna gatukostnader. Bidrag till kostnader för gata eller gatudel som upplåtits till allmänt begagnande före ikraftträdandet bör således bestämmas enligt en lag som förelåg då kostnaden uppkom. Utredningen föreslår en övergångsregel av detta innehåll.

I detta sammanhang aktualiseras frågan om behandlingen av kostnader för gatuarbeten som pågår vid ikraftträdandet av lagen om kommunvägar, men som avslutas först därefter. Principiella skäl kan i och för sig anföras för att den nya lagen bör tillämpas i fråga om kostnader som uppkommer efter lagens ikraftträdande, medan kostnader dessförinnan bör följa BL:s bestämmelser. En sådan uppdelning av olika kostnadsposter torde dock

inte vara praktiskt genomförbar och kan leda till flera svårlösta avgöranden vid bedömningen av till vilken lag viss kostnad skulle hänföras. Vanligtvis torde de ifrågavarande arbetena ingå i en på förhand gjord beräkning av totalkostnaderna. För kommunerna skulle en regel som nu ifrågasätts dessutom kunna innebära ett omfattande administrativt merarbete.

Övervägande skäl talar därför för att avgiftsuttag för gatuarbete, som pågår vid den nya lagens ikraftträdande, regleras i sin helhet antingen efter reglerna i BL eller lagen om kommunvägar. I denna fråga bör särskild vikt fästas vid att det framlagda förslaget till avgiftsuttag i lagen om kommunvägar syftar till att ge kommunerna bättre möjligheter till täckning av kostnaderna för nedlagda gatuarbeten samtidigt som det eftersträvas en bättre och rättvisare kostnadsfördelning mellan fastighetsägarna. Det bör också särskilt framhållas att de nya avgiftsbestämmelserna har till ändamål att ange det högsta belopp, som får tas ut av fastighetsägarna. Utredningen har med hänsyn till dessa synpunkter stannat för den uppfattningen att kostnader för gatuarbeten som pågår vid den föreslagna nya lagens ikraftträdande skall fördelas mellan fastighetsägarna enligt den föreslagna lagen om kommunvägar.

Även om den nya lagen blir tillämplig beträffande gatuarbeten som pågår vid ikraftträdandet kan dock förhållandena i det enskilda fallet medföra att kostnaderna inte kan tas ut i full utsträckning. Sålunda kan kommunen enligt 64 § BL i förväg ha bestämt den ersättning fastighetsägarna skall gälla för gatumarken. Besked kan också innan den nya lagen trätt i kraft ha lämnats fastighetsägare enligt 2 § andra stycket byggnadsstadgan beträffande det bidrag för gata som belöper på fastigheten. Sådana på förhand fastställda ersättningar och avgivna besked är bindande för kommunen såvitt avser fastighetsägarnas del av gatukostnaderna och bör följaktligen beaktas vid avgiftsuttaget. Kommunens skyldighet att vid avgiftsuttag inte låta en fastighetsägare gynnas i förhållande till annan kan därvid leda till lägre kostnadsuttag för samtliga berörda fastighetsägare. Eftersom nu angivna begränsningar av kommunens avgiftsrätt följer direkt av den föreslagna lagens bestämmelser synes det inte behövt med en särskild övergångsregel härom.

10 Specialmotivering

10.1 Förslaget till lag om kommunvägar

Av skäl som anförts i avsnitt 4.3 föreslår gatukostnadsutredningen att BL:s nuvarande regler om gatuhållning upphävs och att frågan om kommunernas gatuhållningsskyldighet i stället regleras i den ordning för kommunal väghållning som föreslagits av 1969 års vägutredning. Sammanförs bestämmelserna om gatuhållning med de föreslagna reglerna om väghållning medför det krav på kompletterande regler av materiell natur i lagen om kommunvägar. Det gäller, som framgår av den allmänna motiveringen, framför allt i fråga om bestämningen av begreppet kommunväg, kommunens huvudmannaansvar för gatuhållning och avgiftsuttag från fastighet. Härutöver föreslås i viss omfattning formella justeringar av lagtexten.

I fråga om lagtextens redaktionella utformning har gatukostnadsutredningen funnit det lämpligt att i den första inledande paragrafen ange att lagen avser kommunväg och däri lämna en definition av vad som avses med begreppet kommunväg enligt lagen. I förhållande till vägutredningens lagförslag innebär det ändrad paragrafnumrering av 1–4 §§ och att rubriken "Kommunväg" utgår. I övrigt har gatukostnadsutredningen följt vägutredningens uppläggning av lagen.

För att erhålla en klar uppfattning av det samordnade lagförslaget om kommunernas gatu- och väghållning har vägutredningens lagtext återgivits i sin helhet samt däri utmärkts i vilka avseenden gatukostnadsutredningen föreslår annan lydelse.

I det följande tas endast upp frågor som rör gatuhållning. Beträffande innebörden i övrigt av de skilda paragraferna hänvisas till vägutredningens redovisning (SOU 1977:12 s. 150–189).

1 §

I första stycket av paragrafen förklaras att lagen gäller endast kommunväg. Andra stycket anger i tre punkter vad som avses med kommunväg, punkterna 2 och 3 har viss motsvarighet i 4 § i vägutredningens förslag. Tredje stycket, som motsvarar 1 § andra stycket vägutredningens förslag, anger undantag från lagens tillämpningsområde.

Enligt första punkten av andra stycket är kommunväg gata, torg, park eller annan allmän plats inom område med stadsplan. Bestämmelsen har utformats i överensstämmelse med 25 § första stycket BL. Det innebär att re-

dovisningen i stadsplanen för omfattningen av allmän plats av olika slag blir bestämmande för vad som ingår i den kommunala väghållningen. I andra och tredje punkterna anges när kommunväg föreligger i andra fall. Den närmare innebörden härav har redovisats ingående av vägutredningen (SOU 1977: 12 s. 154).

Andra stycket andra punkten överensstämmer med 4 § vägutredningens förslag. Bestämmelsen anger att kommunväg är sådan väg, för vilken väghållning ordnas av kommunen enligt denna lag. Som framgår av 2 § första punkten inrättas kommunväg efter beslut av kommunfullmäktige (1 § första stycket första punkten i vägutredningens förslag). Av skäl som närmare motiverats i avsnitt 5.3 bör trafikområden i stadsplan som ej är utlagda som gata eller annan allmän plats inte ingå i kommunens obligatoriska skyldighet. Frågan härom bör i stället beslutas av kommunfullmäktige i det enskilda fallet, således enligt samma regler som vägutredningen föreslagit i fråga om väg. I nu förevarande punkt har med hänsyn härtill av gatukostnadsutredningen tillagts att kommunväg är också annat trafikområde för allmän samfärdse för vilket väghållningen ordnas av kommunen enligt denna lag.

Begreppet kommunväg används enligt förslaget som en samlingsterm för gata, väg, annan allmän plats samt annat trafikområde för allmän samfärdse som kommun ordnar enligt lagen. Någon ändring av termerna gata och väg i annan lagstiftning föreslås däremot inte i detta sammanhang. Som angetts i avsnitt 4.4 ansluter dessa begrepp till byggnadslagstiftningens terminologi och förekommer i ett flertal lagar med anknytning till denna. Det slutliga ställningstagandet till begreppen gata och väg torde därför få tas i anslutning till övervägandena beträffande de framtida planinstitutens utformning och inte i detta mera begränsade sammanhang.

Beträffande gränsdragningen mellan gata och allmän väg gäller enligt huvudprincipen i gällande system att en trafikleds karaktär av allmän väg upphör i den mån vägen upplåts eller enligt 50 § BL skall upplåtas som gata. Principen framgår även av 1 § tredje stycket väglagen. Som anförts i avsnitt 5.2 avses inte med förevarande förslag någon ändring av gällande ordning i denna fråga. Genomförs förslaget om kommunal väghållning kommer således allmän väg enligt huvudregeln upphöra att vara allmän när vägen enligt lagen om kommunvägar (2 §) ordnas eller skall ordnas som kommunväg.

I två fall kan emellertid staten ha ansvaret för allmän väg inom stadsplanlagt område. Enligt nuvarande bestämmelser gäller det allmän väg som ingår i område som enligt fastställd stadsplan är avsett till gata (42 och 55 §§ BL) samt gata inom stadsplan som förklarats tillika vara allmän väg (23 § väglagen). Statens väghållningsskyldighet enligt 55 § BL gäller självfallet endast gator i vilka ingår allmän väg, inte övriga gator. Någon ändring av den nuvarande uppdelningen mellan stat och kommun föreslås inte. Bestämmelserna i 55 § och 74 § andra stycket BL bör dock överflyttas till 12 och 27 §§ väglagen.

Enligt första stycket av den nu förevarande paragrafen gäller lagen om kommunvägar endast i fråga om trafikled som är kommunväg enligt lagens definition. Härav följer att bestämmelserna i den nya lagen inte kan äga tillämpning i fråga om väg som staten eller kommun ordnar enligt väglagen.

gen. En erinran härom har tagits upp i tredje stycket. Bestämmelsen syftar på 5 § väglagen, enligt vilken kommun, om det är lämpligt med hänsyn till dennas förutsättningar, kan förordnas att vara väghållare för allmän väg inom sitt område eller del därav. Motsvarande bestämmelse har i vägutredningens förslag tagits upp i 1 § andra stycket.

2 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om kommuns skyldighet och befogenhet att ombesörja väghållning inom kommunen. Motsvarande bestämmelser i vägutredningens förslag finns i 1 § första stycket.

Av gatukostnadsutredningen har i andra punkten av paragrafen införts bestämmelse om kommuns huvudansvar för gator och andra allmänna platser inom områden med stadsplan. Denna skyldighet föreslås alltså vara obligatorisk. Beträffande motiven till bestämmelsen hänvisas till vad som anförts i avsnitt 5. Som där anges följer av kommunens ansvar för väghållningen skyldighet att ta ställning till kommunvägnätets närmare utformning och tidpunkten för dess utförande i anslutning till övriga åtgärder för genomförande av plan.

När det gäller trafikområde för allmän samfärdslinje som ej är utlagt som gata, väg eller annan allmän plats avgörs frågan om kommunalisering av kommunfullmäktige med hänsyn till de villkor som anges i första punkten av paragrafen, dvs. att trafikområdet skall behövas för verksamhet som kommunen har att tillgodose. En annan möjlighet för att få till stånd lämplig skötsel är att kommunen sluter särskilt avtal härom med fastighetens ägare. Enbart en sådan överenskommelse innebär däremot inte att lagen om kommunvägar blir tillämplig i fråga om väghållningen.

Det framlagda förslaget i denna del ersätter 49–52 §§ BL. I 52 § BL anges bl. a. att gata skall till bredd och höjdläge överensstämma med stadsplanen när den upplåts till allmänt begagnande. Undantag härifrån kan medges av länsstyrelsen. Detta och andra krav på planöverensstämmelser framgår av 8 § lagen om kommunvägar.

3, 6, 8 och 15 §§

Utredningens förslag till ändringar i dessa paragrafer är närmast av redaktionell art och är föranledda av att dessa bestämmelser skall gälla också stadsplanlagda områden.

11 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om drift av kommunväg.

I fråga om de överväganden som ligger till grund för gatukostnadsutredningens utformning av paragrafen hänvisas till vad som anförts i avsnitten 6.3.1 och 6.3.2. Som uttalats i avsnitt 6.3.1 bör bestämmelserna om väghållarens renhållningsskyldighet och omfattningen av denna skyldighet framgå direkt av lagen om kommunvägar. Med hänsyn härtill har till förevarande paragraf överförs bestämmelserna om gatuhållning i 3 § allmänna ordningsstadgan och 1 § kommunala renhållningslagen. Eftersom motsva-

rande reglering föreslås bli genomförd beträffande allmän väg och väg som ingår i vägförening kan bestämmelserna i allmänna ordningsstadgan och kommunala renhållningslagen upphävas (se avsnitten 10.4–10.6).

Den närmare utformningen av den nu förevarande paragrafen har skett efter mönster av motsvarande regler i 26 § väglagen och 45 § vägkungörelsen (1971:954). Någon saklig ändring av renhållningsskyldighetens omfattning har inte avsetts med förslaget.

I förhållande till vägutredningens förslag har i denna paragraf även borttagits kravet på renhållning av mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats inom byggnadsplanelagt område. Motivet härför har redovisats i avsnitt 6.3.1.

Av skäl som framgår av avsnitt 10.4 har gatukostnadsutredningen även borttagit hänvisningen till bestämmelser i kommunala renhållningslagen om fastighetsägares skyldighet att renhålla kommunväg.

21–25 §§

I dessa paragrafer tas upp bestämmelser om tillfälligt upplåtande av mark, m. m. I flera avseenden torde vad som härom stadgas vara av ringa betydelse eller helt sakna betydelse i stadsplanesammanhang. Som exempel kan anges bestämmelserna i 24 § om uppsättande av snöskärm och i 25 § om upplåtelse av rätt till täkt av sten, grus eller jord. Gatukostnadsutredningen har dock inte funnit anledning att företa ändringar i bestämmelserna.

27 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om avgiftsuttags storlek och fördelning mellan avgiftspliktiga fastigheter inom väghållningsområdet. Första och andra stycket överensstämmer med vägutredningens förslag, medan tredje stycket av paragrafen har lagts till av gatukostnadsutredningen.

I första stycket anges att avgifter som kommunen tar ut för väghållningen inte får överskrida vad som behövs för att täcka nödvändiga kostnader för kommunens väghållning (den s. k. självkostnadsprincipen). Vidare föreskrivs att avgiftsskyldigheten skall fördelas mellan fastigheterna efter skälig och rättvis grund (den s. k. likställighetsprincipen). Innebörden av de angivna principerna har behandlats i avsnitten 8.2 och 8.3.

Andra stycket av paragrafen innehåller en kompletterande regel i fråga om kostnadsfördelningen. Hänsyn skall kunna tas till mera betydande kostnader som ägare av fastighet lagt ned eller i annan form haft vid byggande av trafikled som avses med kommunens väghållning. Bestämmelsen, som är tillämplig inom såväl stadsplaneområden som andra områden inom kommunen, har närmare behandlats i avsnitt 8.3.4 (se även SOU 1977:12 s. 122 och 171).

I ett nyttillagt tredje stycke införs ytterligare en möjlighet till differentiering av väghållningskostnaderna. Bestämmelsen grundar sig på ställningstaganden som gjorts i avsnitt 8.3.4 och innebär att i fråga om väghållningsåtgärd som är till fördel för endast viss eller vissa fastigheter inom väghåll-

ningsområdet får bestämmas att kostnaden skall ensam bäras av dessa fastigheter, detta även om åtgärden kan anses vara till någon mindre fördel för övriga fastigheter inom området. Innebörden av begreppet "övervägande fördel" i lagtexten är med andra ord att den avsedda väghållningsåtgärden skall ha företagits med hänsyn till den aktuella fastighetens eller fastigheternas särskilda behov och således mera markant är att hänföra till detta. Bestämmelsen har närmare exemplifierats i avsnitt 8.3.4.

Eftersom det nu föreslagna tredje stycket kan vara av värde även beträffande områden utanför stadsplan, har bestämmelsen fått en generell utformning i lagen.

33–44 §§

Dessa paragrafer innehåller bestämmelser om ordnings- och säkerhetsföreskrifter. Beslut härom meddelas av kommunen, resp. den kommunala väghållningsmyndigheten. Tillstånd eller föreskrifter i fråga som avses i 39 § kan dock av kommunen uppdragas åt byggnadsnämnden.

Som också vägutredningen framhållit (SOU 1977: 12 s. 177) torde åtskilliga av de angivna ordnings- och säkerhetsföreskrifterna kunna undvaras eller i vart fall omarbetas i samband med reformen av byggnadslagstiftningen. Det gäller främst reglerna om byggande m. m. i 39–43 §§. Det torde här också vara av betydelse att framhålla att flera av bestämmelserna ej gäller områden med detaljplan. Till dem hör reglerna i 33–35 §§ om anslutning av enskild väg till kommunväg, 39 § vad avser byggnadsfritt avstånd intill vägområde, 40 § om byggnadsförbud m. m. medan vägbygge pågår samt 41 § om byggnadsförbud i fråga om mark som beräknas komma att tagas i anspråk för kommunväg.

57 §

I denna paragraf anges bl. a. att talan mot väghållningsmyndighetens beslut skall föras hos länsstyrelsen genom besvär. Bestämmelsen har kompletterats med att samma ordning gäller för byggnadsnämndens beslut enligt denna lag. Bestämmelser härom finns i 8 och 39 §§.

Övergångsbestämmelser

Punkt 2. Ändringen i denna punkt är av endast redaktionell natur.

Punkt 3. Enligt denna punkt i vägutredningens förslag erhåller kommunen automatiskt vägrätt beträffande enskild väg som kommunen ensam omhänderhar vid lagens ikraftträdande och skall behålla även efter lagens genomförande. Till bestämmelsen har fogats möjlighet för fastighetsägare eller annan sakägare att inom tre år från ikraftträdandet göra anspråk på ersättning för eventuella förluster till följd av bestämmelsen.

Vägutredningens förslag i denna punkt bör också gälla annat trafikområde för allmän samfärdsel som omhänderhas av kommunen vid ikraftträdandet. Gatukostnadsutredningens tillägg till bestämmelsen har utformats med hänsyn härtill.

Punkt 4. I denna punkt av övergångsbestämmelserna, som lagts till av

gatukostnadsutredningen, har tagits upp en hänvisning till övergångsbestämmelserna till lagen om ändring i BL. I sistnämnda övergångsbestämmelser meddelas föreskrift om att gällande bestämmelser om ersättning för gatumark och gatubyggnadskostnader skall tillämpas i fråga om gata eller gatudel som upplåtits till allmänt begagnande innan lagen om kommunvägar trädde i kraft. Beträffande den närmare regleringen av nu avsedda kostnader hänvisas till vad som anförts i avsnitt 9 och behandlas i närmast följande avsnitt.

10.2 Förslaget till ändring i byggnadslagen

Enligt gatukostnadsutredningens förslag skall reglerna i BL om kommuns gatuhållning ersättas med de föreslagna bestämmelserna i lagen om kommunvägar. Det medför att bestämmelserna om gatuhållning i BL föreslås samtidigt upphävas. Det gäller 49–53, 55–69, 74, 154 och 156 §§ samt 155 § andra stycket BL, dock bör vad som föreskrivs i 55 § BL överföras till 12 och 27 §§ väglagen.

Enligt 54 § BL åligger det ägare av tomt att själv anordna utfartsväg och nödigt avlopp från tomt i de fall kommunens skyldighet enligt BL att iordningställa och upplåta gata inte inträtt. Förfogar kommunen över erforderlig mark som enligt stadsplanen är avsedd till gata eller annan allmän plats, är kommunen skyldig att utan ersättning låta marken nyttjas för ändamålet.

Bestämmelsen i 54 § BL, som hänger samman med frågan om stadsplanens genomförande även i andra avseende än gatuväsendet, förslås kvarstå tills vidare och erhålla sin slutliga lösning i samband med översynen av byggnadslagen.

Det har ansetts lämpligt att BL innehåller en erinran om vad som i fortsättningen skall gälla i fråga om iordningställande och drift av gata och annan allmän plats samt annat trafikområde för allmän samfärdsel. En hänvisning till lagen om kommunvägar har därför tagits in i 49 § BL. I anslutning härtill har rubriken före 49 § ändrats.

Av de paragrafer i BL, som bör upphävas, torde endast 53 § behöva närmare kommenteras. I första stycket av nämnda paragraf behandlas det fall, att trafikled skall anordnas till eller genom specialområde. Kan kommunen och den som förfogar över området inte enas om de åtgärder som bör vidtas, äger regeringen förordna om det. Bestämmelsen avser åtgärder som är av mer eller mindre säregen beskaffenhet och som måste vidtas för trafik genom området. Som exempel nämns i lagens förarbeten viadukt, brobyggnad eller tunnel samt särskilda trafikordningar, parkeringsplatser m. m. i anslutning till en större idrottsanläggning. Bestämmelsens syfte torde vara att vid sidan av möjligheterna till inlösen enligt BL och expropriation tillgodose kommunens behov av markutrymme för behövliga åtgärder för trafikleden. Såvitt det är känt för gatukostnadsutredningen har fråga om åtgärd som avses i bestämmelsen aldrig hänskjutits till regeringens prövning. Anledning saknas därför att i den nya lagen om kommunvägar införa en särskild regel som avser specialområden. I den mån tvist uppkommer kan frågan i stället avgöras genom expropriation eller inlösen. I

andra stycket av 53 § finns regler om skyldighet för innehavare av specialområde att delta i kostnaderna för trafikledens anordnande. Motsvarande skyldighet kommer att föreligga enligt förslaget till lag om kommunvägar (26 och 59 §§). Med hänsyn till det sagda har föreslagits att 53 § BL upphävs i sin helhet.

Av vägutredningen har i en ny paragraf i BL, betecknad 76 §, föreslagits möjlighet att frånga BL:s bestämmelser om gatubyggande och gatuhållning och att nämnda frågor i stället avgörs enligt lagen om kommunvägar. Förslaget, som skall ses mot bakgrunden att vägutredningens uppdrag omfattade endast områden utanför stadsplan, avsåg att lösa de svårigheter för kommunerna som kan uppkomma när områden med stadsplan och byggnadsplan ligger i direkt anslutning till varandra (SOU 1977:12 s. 221). Genom gatukostnadsutredningens förslag kommer emellertid samma regler att gälla för både stadsplane- och byggnadsplaneområden. Den av vägutredningen föreslagna bestämmelsen behöver därför inte genomföras.

Vägutredningen har härutöver föreslagit ändrad lydelse av 107, 114 och 116 §§ BL. Dessa bestämmelser gäller för områden med byggnadsplan och äger alltså betydelse. Viss formell justering bör vidtas i 107 § vid ett genomförande av gatukostnadsutredningens förslag till utformning av lag om kommunvägar.

Övergångsbestämmelser

Punkt 2 reglerar frågan om tillämplig lag beträffande gatukostnader. Utredningen har, av skäl som närmare redovisats i avsnitt 9, intagit den ståndpunkten att avgiftsreglerna i den nya lagen om kommunvägar bör bli tillämpliga i fråga om kostnader som uppkommit efter denna lags ikraftträdande samt beträffande gatuarbeten som pågår nämnda dag, medan kommunens ersättning för kostnader vilka avser gata eller gatudel som dessförinnan upplåtits till allmänt begagnande skall bestämmas enligt äldre regler.

Punkt 3 föreskriver att skyldighet för markägare att gälda sådan ersättning för gatukostnader enligt äldre lag som ännu inte förfallit till betalning, skall inträda vid tillkomsten av lagen om kommunvägar. Med hänsyn till att avvecklingen av de äldre gatukostnaderna inte bör hållas öppen under alltför lång tid, föreskrivs vidare att kommunen skall ha framställt sina ersättningsanspråk inom tio år från ikraftträdandet. Angående motiven till dessa föreskrifter hänvisas till avsnitt 9.

Enligt bestämmelserna i SPL 1931 och tidigare lagstiftning inträder tomtägars ersättningsplikt först i anslutning till tomtens bebyggande. Förslaget nu innebär att betalningsskyldighet inträder oavsett bebyggelse. För att bestämmelsen i dessa fall inte skall bli alltför betungande för tomtägarna bör de få samma rätt att fullgöra betalningsskyldigheten genom avbetalningar som medges enligt 63 § andra stycket BL. En bestämmelse av detta innehåll har tagits upp i andra stycket av förevarande punkt. Det förefaller däremot inte motiverat att införa rätt till avbetalning beträffande sådana gatukostnadsersättningar som redan före nya lagens ikraftträdande förfallit till betalning.

Punkt 4. Enligt förslaget upphävs bestämmelserna i 49–53 och 55 §§ BL om upplåtande av gata eller annan allmän plats vid ikraftträdandet av lagen

om kommunvägar. I denna punkt av övergångsbestämmelserna görs dock den begränsningen att mål eller ärenden i dessa frågor som är anhängiggjorda vid ikrafträdandet skall handläggas och prövas enligt äldre lag.

Av punkt 2 övergångsbestämmelserna framgår att äldre lag skall tillämpas vid prövning av fråga om markägares skyldighet att utgiva ersättning för gatumark och gatubyggnadskostnad rörande gata eller gatudel som upplåtits till allmänt begagnande före nya lagens ikrafträdande.

Punkt 5 innehåller en bestämmelse att hänvisning i lag eller annan författning till föreskrift, som ersätts genom bestämmelse i lagen om kommunvägar, i stället skall avse den bestämmelsen.

10.3 Förslaget till ändring i byggnadsstadgan

Enligt 2 § *andra stycket* byggnadsstadgan åligger det byggnadsnämnden eller annan myndighet som kommunfullmäktige bestämmer att på anfordran lämna besked om fastighets förpliktelse att utge bidrag till kostnad för gata. Eftersom förslaget till lag om kommunvägar innebär att fastighets bidragsskyldighet till den kommunala väghållningen skall regleras enligt en på förhand antagen taxa, kan den nu avsedda bestämmelsen i byggnadsstadgan upphävas. Dock föreslås i en särskild övergångsbestämmelse att kommunens skyldighet att lämna besked om gatukostnader enligt *andra stycket* skall kvarstå i fråga om de kostnader som avses i den föreslagna 2. övergångsbestämmelserna till BL.

1969 års vägutredning har härutöver föreslagit ändringar 28 § och 56 § 1 mom. byggnadsstadgan (SOU 1977:12 s. 223).

10.4 Förslagen till ändring i allmänna ordningsstadgan och kommunala renhållningslagen

1 § första stycket kommunala renhållningslagen upptar i nuvarande lydelse regler om kommuns renhållningsansvar för gata, torg, park och annan allmän plats samt allmän väg inom stadsplanlagt område. I första stycket anges vidare gränsdragningen mellan statens och kommunernas skyldighet att renhålla allmän väg inom områden med byggnadsplan. I fråga om renhållningens omfattning hänvisas till 3 § allmänna ordningsstadgan. Enligt *andra stycket* kan regeringen på kommuns framställning medge dispens från den renhållningsskyldighet som anges i första stycket.

I fråga om kommuns skyldighet att renhålla kommunväg har vägutredningen i ett förslaget nytt tredje stycke till paragrafen tagit upp en hänvisning till lagen om kommunvägar. Hänvisningen avser 11 § lagen om kommunvägar, vilken anger att renhållningsansvaret för kommunväg åligger kommunen. Motsvarande hänvisning görs beträffande vägförenings väg till anläggningslagen.

Av skäl som närmare redovisats i avsnitt 6.3.1 föreslår gatukostnadsutredningen att vad som föreskrivs om renhållning i 3 § allmänna ordningsstadgan förs över till väglagen, lagen om kommunvägar och anläggningslagen. Vidare föreslås att regler om vem som har ansvaret för renhållning-

en ges endast i de nämnda lagarna. Därmed kan 3 § allmänna ordningsstadgan och 1 § kommunala renhållningslagen upphävas.

Utredningens förslag beträffande kommunala renhållningslagen innebär vidare att bestämmelserna i 2 § om fastighetsägares gångbanerenhållningskyldighet upphävs. Övergångsvis föreslås dock att redan fattade beslut i frågan skall kunna gälla under högst tio år efter den nya lagens ikraftträdande. Den närmare motiveringen av förslaget i denna del har redovisats i avsnitt 6.3.2.

I 3 § kommunala renhållningslagen har vidtagits viss följdändring med anledning av att 1 och 2 §§ föreslås bli upphävda. Frågan huruvida 3 § bör kvarstå i kommunala renhållningslagen eller överföras till annan lag, exempelvis naturvårdslagen, får övervägas i annat sammanhang.

10.5 Förslaget till ändring i väglagen

1969 års vägutredning har föreslagit ett flertal ändringar i olika paragrafer i väglagen. Dessa ändringar, som närmare kommenterats i SOU 1977:12 s. 225–226, föranleder inga uttalanden från gatukostnadsutredningens sida.

Beträffande väglagen föreslår gatukostnadsutredningen ändrad lydelse av 1 § tredje stycket samt 12, 23, 26 och 27 §§. Vidare införs en ny paragraf, betecknad 26 a §. Ändringen i 23 § är en följd av förslaget till lag om kommunvägar.

I 1 § tredje stycket anges sambandet mellan allmän väg och gata. Detta samband har närmare redovisats i avsnitt 5.2 och specialmotiveringen till 1 § lagen om kommunvägar (avsnitt 10.1). Som där anförts bör – på motsvarande sätt som nu gäller enligt BL – väg för vilken kommun är eller blir väghållare mista karaktären av allmän väg, när den enligt lagen om kommunvägar (2 §) ordnas eller skall ordnas som kommunväg. Förevarande bestämmelse har anpassats med hänsyn härtill.

12 § innehåller i nu gällande lydelse en erinran om bestämmelserna i 55 § BL angående skyldigheten för staten att iordningställa och upplåta väg som gata inom område med stadsplan för vilket staten är väghållare. I nuvarande 27 § regleras statens skyldighet, när staten är väghållare, att svara för driften i fråga om allmän väg som upplåtits till gata samt gata som förklarats tillika vara allmän väg. Viss begränsning av anläggnings- och driftskyldigheten anges i 55 § BL. Med hänsyn till att bestämmelsen i 55 § BL berör statens väghållningsansvar föreslås att innehållet i denna paragraf nu överflyttas till 12 och 27 §§ väglagen. Någon saklig ändring har inte åsyftats med förslaget.

Som närmare redovisats i föregående avsnitt (6.3.1 och 10.4) föreslår gatukostnadsutredningen att bestämmelserna i 3 § allmänna ordningsstadgan och 1 § kommunala renhållningslagen om innehåll och omfattning av kommuns renhållningsansvar för vissa allmänna vägar förs över till väglagen. Till följd härav föreslås att regler om kommuns skyldighet att i område med stadsplan eller byggnadsplan där staten är väghållare svara för de renhållningsåtgärder som avses i 26 § andra stycket väglagen tas in i en ny paragraf, benämnd 26 a §. Bestämmelserna i 26 § andra stycket andra punkten har därvid ansetts lämpligen böra föras över till den nya paragrafen.

10.6 Förslaget till ändring i anläggningslagen

I vägutredningens förslag till ändring i anläggningslagen har i 54 § förslaget tagits upp bestämmelser om drift av väg som ingår i vägförening. Paragrafen har getts samma innehåll som motsvarande regler i 11 § lagen om kommunvägar.

Med hänsyn till gatukostnadsutredningens förslag om att bl. a. 3 § allmänna ordningsstadgan skall upphävas har vad som i nämnda lag föreskrivs om renhållning överförs till anläggningslagen. Utformningen av lagtexten har skett i överensstämmelse med 11 § lagen om kommunvägar.

Bilaga PM angående vissa kostnader för gatuarbeten m. m.

Utarbetad av K-Konsult, Kommunernas konsultbyrå

1 Undersökningens omfattning

Gatukostnadsutredningen har uppdragit åt K-Konsult att utreda

1. genomsnittskostnader för anläggande av gata och allmän plats
2. genomsnittskostnader för drift av gata och allmän plats
3. kommunernas tillämpning av bestämmelser om bidrag till gatubyggnadskostnader
4. principer för gångbanerenshållning.

Utredningen är avsedd att illustrera kostnadseffekterna av en reform av nuvarande avgiftssystem inom gatuväsendet.

I utredningsarbetet har deltagit civilingenjörerna Lars Föjer och Christer Leuf samt ingenjörerna Folke Ollas och Sture Carlsson.

2 Genomsnittskostnader för anläggande av gata och allmän plats

2.1 Materialinsamling

Som underlag för undersökningen av gatubyggnadskostnaderna har studerats huruvida det är möjligt att beräkna för hela landet genomsnittliga anläggningskostnader för gata och allmän plats, avseende olika bebyggelse typer.

Underlaget för denna studie har utgjorts av tidigare av K-Konsults markexploateringssektion utförda kalkyler avseende tomt- och grundberedningskostnader. Dessa kalkyler har huvudsakligen använts som underlag för kommunernas framställningar till länsbostadsnämnderna om ändring av schablonbelopp för tomt- och grundberedningskostnader.

Definitioner av kostnadslag och avgränsning av anläggningsdelar anges i 24 § bostadsfinansieringsförordningen och bostadsstyrelsens anvisningar. I detta sammanhang skall vidare den begränsningen göras att kostnaderna endast omfattar anläggande av gata och allmän plats eller motsvarande anläggningar inom storkvarter. Anläggande av gata avser allmän trafikaneläggning och kan i huvudsak omfatta följande kostnadslag

- matarled eller matargata (ej statsbidragsberättigade sekundärleder)
- belysning av matarled eller matargata
- entrégator och bostadsgator
- belysning av entré- och bostadsgator

- gång- och cykelväg
- belysning av gång- och cykelväg
- gångtunnlar, gångbroar.

I begreppet anläggning av allmän plats ingår även parkanläggning, såsom gräsytor, planteringar samt lekanläggning och övrig utrustning.

I samtliga kostnadsslag ingår kostnad för projektering och mervärdes-skatt samt ränta intill tidpunkten för de egentliga byggnadsarbetenas påbörjande.

Utöver ovannämnda anläggningskostnader omfattar undersökningen kommunernas kostnader för mark och administration. Markkostnaden omfattar här endast kostnadsandel i den mark som åtgår för gata och allmän plats.

Kommunens administrationskostnad omfattar kostnad för översiktlig geoteknisk undersökning, exploateringsutredning, detaljplanläggning och fastighetsbildning.

Ur tidigare utförda kalkyler har således hämtats kostnadsuppgifter för

- mark
- allmän trafikanläggning
- park
- administration.

Kostnadsuppgifterna avser prisnivån april 1977.

Kalkylerna avser ett antal kommuner med varierande geografiskt läge och storlek. Landets största kommuner är ej representerade men i övrigt är kalkylområdena hämtade från kommuner med god spridning över hela landet. Såväl mindre landsbygdskommuner som förortskommuner till Stockholm finns representerade. Kalkylområdena omfattar även stora variationer i planutformning, bebyggelsestyp samt topografiska och geotekniska förutsättningar.

Bebyggelsestyperna kan enligt bostadsfinansieringsförordningen indelas i

Grupp 1 Friliggande småhus

Grupp 2 Övriga hus

Klass A: Hus med mindre än två våningar

Klass B: Hus med två men mindre än tre våningar

Klass C: Hus med tre men mindre än fem våningar

Klass D: Hus med minst fem våningar.

Kalkyluppgifter avser i samtliga fall nyexploatering inom stadsplanlagt område. Uppgifterna är dock till fullo tillämpliga även i förnyelseområde eller exploatering i byggnadsplanlagt område.

2.2. *Analys*

I tabellbilagan, tabell 7:1, återfinns en sammanfattning av kalkyluppgifterna. I de fall bebyggelsen är utformad med storkvarter har även medtagits kostnad för sådana trafikanläggningar som vid traditionell planutformning hade anlagts på allmän plats (kostnadsuppgift med halvfet stil).

Man kan konstatera en betydligt större spridning för kostnad inklusive mark än för kostnad exklusive mark. Inklusive markkostnad varierar kost-

naderna för friliggande villor (grupp 1) mellan 17 000 och 46 500 kr/hus, dvs. med ett spridningsintervall om 29 500 kr. Kostnad exklusive markkostnad varierar mellan 16 000 och 31 500 kr/hus, dvs. med ett spridningsintervall om 15 500 kr.

Slutsatsen av detta – vilket ej kommer som någon överraskning – är att just markkostnaden är det kostnadsslag som varierar mest mellan olika kommuner och kalkylområden. Markkostnadens variationer är beroende av en rad skiftande faktorer såsom kommunal markprispolitik, råmarkspris och exploateringsgrad. Av denna anledning torde det vara omöjligt att beräkna eller bedöma en för landet genomsnittlig markkostnad.

Variationen för övriga kostnadsslag är till största delen beroende av planutformning och markens byggbarhet.

Någon kostnadsvariation för anläggningsarbeten, som med säkerhet kan sägas vara beroende av kommunstorlek och geografiskt läge, kan ej konstateras.

Man kan givetvis antaga att planutformningen är anpassad efter de förutsättningar som områdets geografiska läge anger.

Såsom framgår av figur 2:1 nedan kan genomsnittskostnaden (medianvärdet) för anläggande av gata och allmän plats samt administration bedömas uppgå till 25 000 kr/hus för friliggande villor i grupp 1.

Med hänsyn till kostnadsuppgifternas stora spridning är naturligtvis detta genomsnittsvärde behäftat med relativt stor osäkerhet, men vi bedömer det ändå vara användbart i detta sammanhang. En överslagsmässig uppdelning på ingående kostnadsslag kan redovisas sålunda

<i>Genomsnittskostnader för friliggande småhus</i>	kr/hus
Allmän trafikanläggning	17 000
Parkanläggning	4 000
Administration	4 000
Totalt	25 000

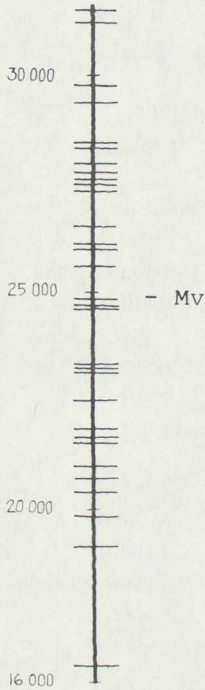
Av figur 2:1 kan vidare utläsas att motsvarande genomsnittskostnader för bebyggelse typerna grupp 2A och 2B är 19 000 kr/hus resp. 8 500 kr/lgh. För bebyggelse i grupp 2C är materialet av alltför liten omfattning för att några slutsatser om genomsnittskostnader ska kunna dragas. Erfarenhetsmässigt kan dock 6 000 kr/lgh anges som riktvärde för bebyggelse i grupp 2C.

2.3 Storkvarter

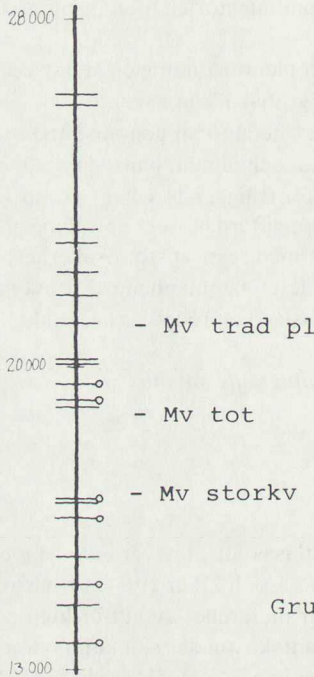
En stor del av landets småhusproduktion i grupp sker idag i planer som utformats med storkvarter. Bebyggelseformen innebär att den enskilda tomtens äger andel i gemensamma ytor och anläggningar, såsom körbara gångvägar, parkeringsytor, lektytor samt ledningar av olika slag. Fastighetsägarna kommer således att äga och förvalta mark och anläggningar som vid en traditionell plan skulle ha anlagts på allmän plats. Kostnaden för trafik-anläggningen på kvartersmark kan till stor del hänföras till körbara gångvägar och andra körvägar som erfordras för fastigheternas till- och utfart. Den ökade kostnadsdelen på kvartersmark uppvägs i de flesta fall av en

Figur 2:1. Kostnad (kr per hus eller lägenhet) för anläggande av gata och allmän plats samt administration (exkl mark)

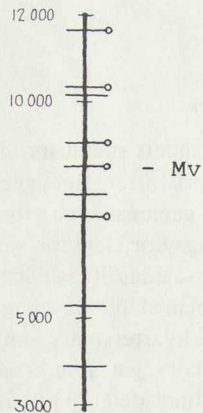
Grupp 1: friliggande småhus



Grupp 2A: hus med mindre än två våningar



Grupp 2B: hus med två eller mer våningar
mindre än tre våningar



- Kalkyluppgift
- Kalkyluppgift avseende storkvarter
- Mv medianvärde

lägre andel i kostnad för allmänna trafikaneläggningar, vilket även framgår av figur 2:1.

I förhållande till ägare av fastighet i traditionell plan åsamkas således ägare till fastighet i storkvarter betydligt större drifts- och underhållskostnader för gatu- och parkaneläggningar. I några få fall har dock kommunerna vid tomtprissättning tagit hänsyn till denna omständighet och reducerat tomtpriset.

2.4 Sammanfattning

Även om kostnadsuppgifterna är behäftade med viss osäkerhet bör angivna värden för bebyggelse i traditionell plan kunna tjäna som normala genomsnittsvärden.

<i>Hustyp</i>	<i>Anläggningskostnad</i>
Grupp 1	25 000 kr/hus
Grupp 2A	19 000 kr/hus
Grupp 2B	8 500 kr/lägenhet
Grupp 2C	6 000 kr/lägenhet

3 Kostnader för drift av gata och annan allmän plats

Detta avsnitt avser att belysa kostnader för drift av gator och allmän plats inom bostadsområden. Med driftskostnader avses kostnader för renhållning, underhåll och belysning. För att kostnads materialet skall kunna ges en allmängiltig användning har det anpassats till för bostadsområden signifikativa tyngtor. Dessa redovisas närmare i tabellbilagan (tabell 7:2). Den säsongmässiga uppdelningen för olika kommuner redovisas i tabellbilagan (tabell 7:3).

3.1 Materialinsamling

Som underlag för beräkningarna har använts tillgängligt budget-, räkenskaps- och årsredogörelsematerial för ett flertal kommuner inom olika delar av landet, utredning beträffande gångbanerenshållningskostnader inom Solna kommun samt den del som berör gatuhållningen av en driftskostnadsutredning, som genomförts i samverkan mellan kommunerna Stockholm, Göteborg, Solna och Sundsvall.

Vid genomförande av beräkningarna har av olika anledningar underlagsmaterialet anpassats till de givna förutsättningarna.

Budget- och räkenskapsmaterialet omfattar samtliga kommunikationsleder, således även gator och gångvägar i centrala delar, som kräver en högre renhållningsstandard än här aktuella kommunikationsleder.

Fördelning av renhållningsarbetet mellan egen regi och entreprenad kan redovisningsmässigt inverka på kostnaderna.

Kraven på gatuhållningen varierar mellan kommunerna bl. a. beroende på i vilken omfattning gator och gångvägar asfaltbelagts.

Budgetanslaget för vinterrenhållning har ofta dimensionerats för snörika

vintrar, vilket under flera år (före 1977) lett till budgetöverskott.

Utrustningen och därmed "mekaniseringsgraden" varierar väsentligt mellan kommunerna.

Driftkostnadsutredningen avser centralt belägna, hårt belastade trafikleder, som ställer höga krav på gatuhållningen.

På grundval av det anpassade underlagsmaterialet har behandlingsmetoder och -frekvenser bestämts, å-priser beräknats och kostnader per längdmeter och år i kostnadsläge 1976 beräknats.

3.2 Renhållning

Med renhållning avses barmarksrenhållning och vinterrenhållning.

Kostnaderna för vinterrenhållning påverkas i hög grad av i vilken omfattning snö bortforslas och läggs på tipp. Mot bakgrunden av att speciellt i denna fråga olika praxis utvecklats inom kommunerna och att skiftande lokala kostnadspåverkande förutsättningar föreligger har även kostnaden exklusive snöbortforsling beräknats.

Beräkningarna sammanfattas i tabell 3:1 och avser längdmeter och år för de olika tyngtarna.

Tabell 3:1 Kostnader för renhållning^a

	Barmarksrenhållning kr/lm o. år	Vinterrenhållning kr/lm o. år	Summa kostnad kr/lm o. år	Kostnad exkl snöbortforsl.
<i>Matargata</i>				
Kommun 1	2,12	23,39	25,51	5,03
Kommun 2	2,56	11,13	13,69	4,59
Kommun 3	2,56	8,61	11,17	4,34
Genomsnitt	2,41	14,38	16,79	4,65
<i>Entrégata, alt I</i>				
Kommun 1	1,67	21,67	23,34	4,44
Kommun 2	2,08	10,34	12,42	4,02
Kommun 3	2,08	7,99	10,07	3,77
Genomsnitt	1,94	13,33	15,27	4,08
<i>Entrégata, alt II</i>				
Kommun 1	2,13	22,91	25,04	6,14
Kommun 2	2,63	11,22	13,85	5,45
Kommun 3	2,63	8,61	11,24	4,94
Genomsnitt	2,46	14,25	16,71	5,51
<i>Entrégata, alt III</i>				
Kommun 1	2,60	24,14	26,74	7,84
Kommun 2	3,18	12,11	15,29	6,89
Kommun 3	3,18	9,24	12,42	6,12
Genomsnitt	2,99	15,16	18,15	6,95
<i>Gång- och cykelväg</i>				
Kommun 1	1,34	1,76	3,10	3,10
Kommun 2	1,54	1,30	2,84	2,84
Kommun 3	1,54	1,02	2,56	2,56
Genomsnitt	1,47	1,36	2,83	2,83

^a Kommun 1: kommun i Norrland.

Kommun 2: kommun i Mälardalen.

Kommun 3: kommun på Västkusten.

3.3 Underhåll

Driftskostnadsutredningen har bl. a. sökt klarlägga underhållskostnaderna för vissa typer av gator. Utredningsresultatet kan dock ej utan vidare överföras till de typgator som nu är aktuella. De gator som ingått i driftskostnadsutredningens beräkningar har nämligen en trafikmängd (11–73 000 fordon/dygn) som vida överstiger de värden som gäller för typgatorna. Erfarenhetsmässigt kan konstateras att en mycket stor del av slitage och därav uppkommande kostnad för vägunderhåll är beroende av följande faktorer

- geografisk belägenhet (klimatförhållanden)
- fordonsmängd
- tillåten hastighet
- dubbdäcksfrekvens.

Det är uppenbart att erforderliga åtgärder för att motverka slitage måste variera avsevärt för olika väganläggningar.

De underhållsåtgärder som kan förekomma är följande typer av arbeten

1. lagning av potthål, sjunkningar, sprickor o. d.
2. justering och byte av brunnsbetäckningar
3. fräsning, bilning
4. justering av kantsten
5. omläggning av slitlager.

Omläggning av slitlager är en mycket kostsam åtgärd. Åtgärdsfrekvensen är starkt beroende av vägslitaget. P. g. a. det flyktiga bindemedel som används i asfaltbeläggningar försvagas dock beläggningen även utan slitageåverkan. Allmänt kan sägas att slitlager bör omläggas med frekvensen 5–10 år. Eftersom kostnaden som tidigare nämnts är avsevärd, utförs idag emellertid ej slitlageromläggning förrän det är absolut nödvändigt. I stället lagas beläggningen så länge det överhuvudtaget är tekniskt möjligt. Av denna anledning bör i detta sammanhang underhållskostnad för vägar av ifrågavarande slag bedömas utan hänsyn till omläggning av slitlager. Den årliga underhållskostnaden bedöms således uppgå till 1: 50 kr/m² körbana för matargator och entrégator samt 0: 50 kr/m³ belagd yta för gång- och cykelvägar.

Tabell 3: 2 Kostnader för underhåll

Typgata	Underhållskostnader	
	Kr/m ² och år	Kr/lm och år
Matargata	1: 50	9: 75
Entrégata	1: 50	9: 00
Gång- och cykelväg	0: 50	1: 50

3.4 Vägbelysning

För de typgator som här är aktuella antages att en belysningspunkt erfordras per 25 löpmeter gata. Lampeffekten förutsätts vara 250 W för matar- och entrégatorna, medan 80 W bedömts tillräcklig för gång- och cykelväg-

gar. Från Statens vattenfallsverk har uppgifter om vägbelysningsavgifter erhållits. Kostnaderna som varierar något mellan olika förvaltningsdistrikt utgör för

80 W Hg 45– 49 kr exkl. energiskatt
250 W Hg 136–150 kr exkl. energiskatt.
(Hg betecknar kvicksilverlampor).

Om energiskatten antages till 9 kr resp. 29 kr per belysningspunkt kommer de totala avgifterna att variera mellan 54–58 kr resp. 165–179 kr per belysningspunkt. Kostnaderna är angivna i kostnadsläget juli 1977.

3.5 Skötselkostnad för park

Skötselkostnad för park varierar mycket kraftigt beroende på ingående parkelement och deras krav på skötselåtgärd. Exempelvis är gräs- och asfaltytor betydligt billigare i skötsel än buskage och rabatter. För att i detta sammanhang kunna beräkna någon genomsnittskostnad måste först anges en parktyp som dels är ofta förekommande i eller intill bostadsområden, och dels kan beskrivas i fråga om ingående parkelement.

De parkområden som kostnadsmissigt påförs bostadsområden inom begreppet tomt- och grundberedningskostnad omfattar till största delen skogs- och naturmark och till en mindre del anlagd park.

Som en genomsnittlig skötselkostnad kan här anges 0: 50 kr/m² och år.

3.6 Sammanfattning

Med ledning av ovan redovisade kostnader har andelen i de årliga driftskostnaderna beräknats för ett friliggande småhus inom ett exploateringsområde. Fastighetens andel i driftskostnaderna för resp. typgator och andra anläggningar har därvid antagits, enligt vad som framgår av uppställningen nedan, på liknande sätt såsom gemensamma anläggningskostnader kan fördelas inom ett exploateringsområde. Driftskostnadsuppgifterna som tidigare angivits i 1976 års prisnivå har i nedanstående sammanställning (i kr) justerats till 1977 års prisnivå.

	Renhållning	Underhåll	Belysning	Summa kr
Matargata, 5 lm	26	49	34	109
Entrégator, 15 lm	90	135	103	328
Gång- och cykelväg, 10 lm	31	15	22	68
Park, 400 m ²				200
Totalt				705

Den årliga driftskostnaden för en friliggande villa (grupp 1) avseende anläggning av gata och allmän plats kan således beräknas till 705 kr.

För övriga bebyggelse typer kan på samma sätt beräknas andel i driftskostnaderna för gata och allmän plats. Uppgifterna avser bebyggelse i traditionell planutformning utan storkvarter.

Grupp 2A	550 kr/år
Grupp 2B	335 kr/år
Grupp 2C	310 kr/år.

4 Jämförelse mellan nuvarande och föreslaget avgiftssystem

För att belysa effekterna av att övergå till ett taxesystem för uttag av bidrag till gatukostnader bör en konkret jämförelse med nuvarande system utföras. Såsom utgångspunkt gäller

Nu gällande system: Bidrag till gatubyggnadskostnad uttages – i de fall kommunen har fastställda bestämmelser – till maximalt belopp enligt byggnadslagen. Även gatumarkersättning uttages maximalt enligt byggnadslagen.

Alternativt system: Ett taxesystem anpassat efter principen om "full kostnadstäckning", varvid bidrag uttages för hela självkostnaden för mark, allmänna trafikanläggningar, park och administration. Vidare uttages särskild årskostnad motsvarande självkostnad för drift och underhåll.

Med ledning härav kan konstateras att fastighetsägarna enligt det alternativa systemet kommer att belastas med följande kostnader, vilka ej är möjliga att uttaga idag

Anläggningskostnader

- belysning
- räntor, projektering avseende gatu-, belysnings- och parkanläggning
- administration
- gatu- och parkytor vilka p. g. a. begränsningen till 5/8 hushöjd ej kan påföras fastighetsägare.

Drifts- och underhållskostnader

- drifts- och underhållskostnader avseende gatu- och parkanläggning.

Med ledning av tidigare redovisade kalkyluppgifter uppgår tillkommande anläggningskostnad samt drifts- och underhållskostnad för gata och park för friliggande villabebyggelse till minst 8 000 kronor respektive 705 kr/år. Motsvarande kostnader för övriga bebyggelsetyper beräknas uppgå till vad som anges nedan

	Tillkommande anläggningskostnad	Drifts- och underhållskostnad kr/år
Grupp 1	8 000 kr/hus	705
Grupp 2A	6 000 kr/hus	550
Grupp 2B	3 000 kr/lägenhet	335
Grupp 2C	2 000 kr/lägenhet	310

5 Tillämpning av bestämmelser om bidrag till gatubyggnadskostnader

5.1 Materialinsamling

I mitten av år 1977 utsändes till landets 277 kommuner en enkät om förekomsten av fastställda normbestämmelser om bidrag till gatubyggnadskostnader. Svar inkommit från 242 kommuner.

Enkäten innehöll tre frågor. Frågorna och svaren redovisas nedan.

5.2 Analys

För den statistiska bearbetningen har kommunerna, med befolkningmängden 1976-01-01 som grund, indelats i följande grupper

	Antal
1. befolkningmängd mindre än 10 000	59
2. befolkningmängd 10 000 – 19 999	104
3. befolkningmängd 20 000 – 29 999	42
4. befolkningmängd 30 000 – 49 999	36
5. befolkningmängd 50 000 – 99 999	25
6. befolkningmängd 100 000 – 200 000	8
7. befolkningmängd mer än 200 000	3
Summa	277

Tabell 5:1 Svarefrekvens

	<10	10– 19	20– 29	30– 49	50– 99	100– 199	>200	Σ
Absolut	52	87	36	34	22	8	3	242
Relativt	88	84	86	94	88	100	100	87

Fråga 1

Frågan avsåg att belysa vilka kommuner som har antagit gatubyggnadskostnadsbestämmelser samt huruvida nu gällande bestämmelser antagits för hela eller del av kommunen enligt äldre eller nuvarande bestämmelser. Svaren framgår av tabellerna 5:2–5:4.

Tabell 5:2 Kommuner med fastställda bestämmelser för gatubyggnadskostnader

	<10	10– 19	20– 29	30– 49	50– 99	100– 199	>200	Σ
Absolut	18	37	29	23	19	8	3	137
Relativt	35	43	81	68	86	100	100	57

Tabell 5:3 Kommuner med bestämmelser för gatubyggnadskostnader fastställda före 1948

	<10	10– 19	20– 29	30– 49	50– 99	100– 199	>200	Σ
Absolut	1	5	3	2	3	1	2	17
Relativt	2	6	8	6	14	12	67	7

Tabell 5:4. Kommuner med bestämmelser för gatubyggnadskostnader endast för delar av kommun och kommuner med sådana bestämmer för hela kommunen

	<10	10–	20–	30–	50–	100–	>200	Σ
		19	29	49	99	200		
Absolut	10/8	24/13	17/12	9/14	8/11	0/8	1/2	69/68
Relativt	56/44	65/35	59/41	39/61	42/58	0/100	33/67	50/50
00/00: Hela kommunen/del av kommunen								

Kommentar till tabellerna 5:2–5:4

Flertalet av i tabell 5:3 redovisade kommuner har även bestämmelser fastställda 1948 eller senare.

Sju kommuner har meddelat att frågan om fastställande av bestämmelser om bidrag till gatubyggnadskostnader väckts, att bestämmelser antagits men ej fastställt eller att bestämmelser kunde komma att bli antagna under juni månad 1977. Dessa kommuner har i tabellerna redovisats som om de saknar bestämmelser.

I tre fall har upplysts att bestämmelserna har upphävts.

Fråga 2 och 3

Frågorna avsåg att belysa i vilken mån fastställda bestämmelser tillämpas. Svaren redovisas i tabellerna 5:5 och 5:6 nedan.

Kommentar till tabell 5:5

De kommuner som uppgivit annan tillämpning av bestämmelserna än regelmässig har angivit varierande grad av tillämpning eller skäl till avvikelser från regelmässig tillämpning. Så har exempelvis fem kommuner uppgivit att man enbart låter fastighetsägarna ställa säkerhet i avvaktan på att ekonomiska möjligheter skall ges att bygga ut gatorna, att handläggningsrutiner skall klarläggas eller att personal för handläggning av gatukostnadsärenden skall anställas.

I ett antal fall har tillämpningen begränsats till vissa områden eller vissa slag av fastigheter.

Kommentar till tabell 5:6

Av tabellen framgår i vilken mån kommunerna uppgivit administrativa eller ekonomiska skäl till att de ej tillämpar fastställda bestämmelser om bidrag till gatubyggnadskostnader. Ett flertal kommuner (16) har, utan att frågan därom ställts, uppgivit att de ej antagit bestämmelser av dessa skäl.

Den bristande överensstämmelsen mellan tabell 5:5 och 5:6 förklaras av att några kommuner inte angett skäl till att de ej tillämpar bestämmelserna medan andra uppgett flera skäl.

6 Fastighetsägares gångbanerenhållning

Den under avsnitt 5 omnämnda enkäten till landets 277 kommuner innehöll även en fråga som avsåg att belysa hur kommunerna använt den i 2 § kommunala renhållningslagen upptagna möjligheten för kommun att inom om-

Tabell 5:5 Kommunernas tillämpning av bestämmelser om gatubyggnadskostnader

	< 10			10-19			20-29		
	Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning	Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning	Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning
Absolut	8	7	3	26	7	4	19	5	5
Relativt	44	39	17	70	19	11	66	17	17

Anm. Tillämpas = Tillämpas regelmässigt
Tillämpas ej = Tillämpas ej regelmässigt

Tabell 5:6 Av kommunerna uppgivna skäl till att de ej tillämpar fastställda bestämmelser om gatubyggnadskostnader

	< 10		10-19		20-29		30-49	
	Adm.	Ekon.	Adm.	Ekon.	Adm.	Ekon.	Adm.	Ekon.
Absolut	3		4	2	1		1	1
Relativt	43		57	29	20		33	33

råde med stadsplan ålägga fastighetsägare eller den som i ägarens ställe er-
lägger skatt för fastigheten att svara för gångbanerenhållning.

Frågan avsåg att klarlägga i vilken mån kommunerna begagnat möjlighe-
ten att ålägga fastighetsägarna skötseln av gångbana. De avgivna svaren
redovisas i tabell 6:1.

Tabell 6:1 Kommuner som ålagt fastighetsägare gångbanerenhållning

	< 10	10- 19	20- 29	30- 49	50- 99	100- 199	> 200	Σ
	Absolut	20	47	28	27	16	8	2
Relativt	38	54	78	79	73	100	67	61

Till de kommuner som uppgivit att de utförde gångbanerenhållning åt
fastighetsägarna ställdes en följdenkät där uppgifter om taxans storlek och
gångbanerenhållningens art önskades. Samtliga kommuner besvarade en-
käten. I ett fall visade det sig därvid att taxan endast tillämpades som
grund för den interna debiteringen för gångbanerenhållningen vid kommu-
nens egna fastigheter. De redovisade taxorna uppvisar en stor variation i
detaljeringsgraden.

Relativt vanligt är att avgiften gjorts beroende av renhållningsfrekven-
sen. Vanligtvis bestäms avgiften per m² och år (säsong) men även debite-
ring efter löpmeter gångbana förekommer.

Avgifterna varierar mellan 1: 50 kr/m² och år (frekvens ej angiven) och
10: 50 kr/m² och år (renhållning 6 ggr/vecka).

Inte sällan har i taxan införts klausul om viss minimiavgift. Denna avgift
varierar mellan 150 och 475 kr/år.

30-49			50-99			100-199			>200			Σ		
Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning	Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning	Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning	Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning	Till- läm- pas	Till- läm- pas ej	Annan till- lämp- ning
16	3	4	17	1	2	7	-	1	3	-	-	96	23	19
70	13	17	85	5	10	88	-	12	100	-	-	69	17	14

50-99		100-199		>200		Σ	
Adm.	Ekon.	Adm.	Ekon.	Adm.	Ekon.	Adm.	Ekon.
1						10	3
100						43	13

Tabell 6:2 Kommuner som utför ålagd gångbanerenshållning på fastighetsägares bekostnad fördelat på ersättning enligt taxa eller mot timdebitering

<10	10- 19	20- 29	30- 49	50- 99	100- 199	>200	Σ
/3	1/3	2/3	4/	3/	2/	2/	14/9
/16	2/6	7/11	15/	19/	25/	100/	10/6

00/00: Ersättning enligt taxa/timersättning

7 Tabellbilaga

Tabell 7:1 Sammanfattning av kalkyluppgifter avseende genomsnittskostnader för anläggande av gata och allmän plats (avsnitt 2)

Kostnader för anläggande av gata och allmän plats	Grupp 1		Grupp 2A		Grupp 2B		Grupp 2C	
	Inkl. mark	Exkl. mark	Inkl. mark	Exkl. mark	Inkl. mark	Exkl. mark	Inkl. mark	Exkl. mark
Arboga	34 408	31 363			8 627	7 960		
	32 486	27 687	22 433	19 314	13 136	11 716		
Bengtstors					16 089	5 265		
Dals-Ed	20 568	19 225			4 553	3 978		
Hudiksvall	27 956	21 526	23 748	19 591				
	28 094	26 004						
	32 897	29 814						
	25 172	21 768	16 213	13 696				
Jönköping	36 046	26 599			8 160	7 467	6 498	5 995
	23 704	21 065	18 146	16 535				
	28 890	23 397	17 661	14 471			4 195	3 361
Köping	31 499	29 441	27 856	26 379				
			24 780	22 914				
	33 972	31 618	29 508	28 034				
Lidingö	32 805	28 426	24 257	21 650				
	39 975	23 294	33 442	22 223				
			23 054	16 914				
	46 457	26 577	31 848	20 050	15 555	10 115		
Lindesberg	26 244	24 600						
	29 398	27 740						
	24 258	22 502						
	26 803	24 834	20 081	19 073				
	28 434	26 149						
	32 080	27 991	23 250	20 960				
Luleå	25 243	24 675	17 412	16 928	9 167	9 010		
Nässjö	32 761	27 350	16 072	14 978				
Mark	23 876	20 299						
	24 876	21 851						
	22 832	19 807	17 149	15 594				
	24 381	21 682						
Svenljunga	28 631	25 623						
	17 056	16 280						
	30 271	28 336	24 567	23 218				
Vaxholm					9 932	8 589	7 280	6 566
					11 802	10 370		
Örebro	26 379	23 355	23 358	21 055				

Anm. Siffror med halvfet stil innefattar även anläggningar på kvartermark (storkvarter)

Tabell 7:2 Typgator för redovisning av kostnader för renhållning, underhåll och belysning av gata och annan allmän plats (avsnitt 3)

Typgator	Vägbeskaffenhets	Antal	Bredd i meter	Totalt	
Matargata	Körbana	2	6,50	10,50	
	Vägren	2	2,00		
	Sidområde	2	2,00		
Entrégata	Alt. I	Körbana	2	6,00	8,00
		Sidområde	2	2,00	
	Alt. II	Körbana	2	6,00	9,50
		Gångbana	1	1,50	
		Sidområde	2	2,00	
	Alt. III	Körbana	2	6,00	11,00
		Gångbana	2	3,00	
		Sidområde	2	2,00	
	Gång- och cykelväg	Gång- och cykelbana Sidområde	1	3,00	5,00
2			2,00		

Tabell 7:3 Säsongsmissig uppdelning och behandling av åtgärder för renhållning, underhåll och belysning (avsnitt 3)

Säsong		Körbana	Gångbana	Vägren	Sidområde
Barmark:	Kommun 1 (Norrland)	27 v			
	Kommun 2 (Mälardalen)	35 v			
	Kommun 3 (Västkusten)	35 v			
Vinterväg:	Kommun 1 (Norrland)	25 v			
	Kommun 2 (Mälardalen)	17 v			
	Kommun 3 (Västkusten)	17 v			
<i>Behandling</i>					
Barmarksrenhållning:					
01. Maskinsopning		x	x		
02. Städning, manuell			x	x	x
03. Gräsklippning m. m.				x	x
Vinterrenhållning:					
11. Plogning		x	x		
12. Snöbortforsling (snölagring)		x			
13. "Öppning", manuellt		x	x		
14. Halkbekämpning		x	x		
15. Sandupptagning		x			
16. Sandsopning			x		
17. Beredskap		x	x		

Table 1. The number of persons who have been...
in the... (1977)

Year	Number of persons
1977	1000
1976	950
1975	900
1974	850
1973	800
1972	750
1971	700
1970	650
1969	600
1968	550
1967	500
1966	450
1965	400
1964	350
1963	300
1962	250
1961	200
1960	150
1959	100
1958	50
1957	0

Table 2. The number of persons who have been...
in the... (1977)

Year	Number of persons
1977	1000
1976	950
1975	900
1974	850
1973	800
1972	750
1971	700
1970	650
1969	600
1968	550
1967	500
1966	450
1965	400
1964	350
1963	300
1962	250
1961	200
1960	150
1959	100
1958	50
1957	0

Year	Number of persons
1977	1000
1976	950
1975	900
1974	850
1973	800
1972	750
1971	700
1970	650
1969	600
1968	550
1967	500
1966	450
1965	400
1964	350
1963	300
1962	250
1961	200
1960	150
1959	100
1958	50
1957	0

KUNGL. BIBL.
- 7 OKT 1977
STOCKHOLM

Kronologisk förteckning

1. Totalförsvaret 1977–82. Fö.
2. Bilarbetstid. K.
3. Utbyggd regional näringspolitik. A.
4. Sjukvårdsavfall. Jo.
5. Kvinnlig tronföljd. Ju.
6. Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet 1.B.
7. Rätten till vapenfri tjänst. Fö.
8. Folkhögskolan 2. U.
9. Betygen i skolan. U.
10. Utrikeshandelsstatistiken. E.
11. Forskning om massmedier. U.
12. Kommunal och enskild våghållning. K.
13. Sveriges samarbete med u-länderna. Ud.
14. Sveriges samarbete med u-länderna. Bilagor. Ud.
15. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. I.
16. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. Bilagor. I.
17. Översyn av jordbrukspolitiken. Jo.
18. Inflationsskyddad skatteskala. B.
19. Radio och tv 1978–1985. U.
20. Kommunernas ekonomi 1975–1985. B.
21. Svensk undervisning i utlandet. U.
22. Arbete med näringshjälp. A.
23. Psykiskt störda lagöverträdare. Ju.
24. Näringsidkares avbetalningsköp m. m. Ju.
25. Båtliv 2. Registerfrågan. Jo.
26. Kvinnan och försvarets yrken. Fö.
27. Revision av vattenlagen. Del 4. Förslag till ny vattenlag. Ju.
28. Kortare väntetider i utlänningsärenden. A.
29. Konkursförvaltning. Ju.
30. Elektronmusik i Sverige. U.
31. Studiestöd. U.
32. Konsumentskydd vid köp av begagnad personbil. Ju.
33. Allmänflygplats–Stockholm. K.
34. Inrikesflygplats–Stockholm. K.
35. Inrikesflygplats–Stockholm. Bilagor. K.
36. Ersättning för brottsskador. Ju.
37. Underhåll till barn och frånskilda. Ju.
38. Folkbildningen i framtiden. U.
39. Företagsdemokrati i kommuner och landstingskommuner. Kn.
40. Socialtjänst och socialförsäkringstillägg. S.
41. Socialtjänst och socialförsäkringstillägg. Sammanfattning. S.
42. Kronofogdemyndigheterna. Kn.
43. Koncentrationstendenser inom byggnadsmaterialindustrin. I.
44. Skyddad verkstad–halvskyddad verksamhet. A.
45. Information vid kriser. H.
46. Pensionsfrågor m. m. S.
47. Billingen. I.
48. Översyn av de speciella statsbidragen till kommunerna. B.
49. Översyn av rättshjälpssystemet. Ju.
50. Häktning och anhållande. Ju.
51. Fusioner och förvärv i svenskt näringsliv 1969–73. H.
52. Forskningspolitik. U.
53. Sektorsanknuten forskning och utveckling. Expertbilaga 1. U.
54. Information om pågående forskning. Expertbilaga 2. U.
55. Forskning i kontakt med samhället. Expertbilaga 3. U.
56. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. I.
57. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga A. I.
58. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga B. I.
59. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga C. I.
60. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga D. I.
61. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga E. I.
62. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga F. I.
63. Fortsatt högskoleutbildning. U.
64. STUs stöd till teknisk forskning och innovation. I.
65. Kommunernas gatuhållning. Bo.

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Kvinnlig tronföljd. [5]
- Psykiskt störda lagöverträdare. [23]
- Näringsidkares avbetalningsköp m. m. [24]
- Revision av vattenlagen. Del 4. Förslag till ny vattenlag. [27]
- Konkursförvaltning. [29]
- Konsumentskydd vid köp av begagnad personbil. [32]
- Ersättning för brottsskador. [36]
- Underhåll till barn och frånskilda. [37]
- Översyn av rättshjälpssystemet. [49]
- Häktning och anhållande. [50]

Utrikesdepartementet

- Biståndspolitiska utredningen. 1. Sveriges samarbete med u-länderna. [13] 2. Sveriges samarbete med u-länderna. Bilagor. [14]

Försvarsdepartementet

- Totalförsvaret 1977–82. [1]
- Rätten till vapenfri tjänst. [7]
- Kvinnan och försvarets yrken. [26]

Socialdepartementet

- Socialutredningen. 1. Socialtjänst och socialförsäkringstillägg. [40] 2. Socialtjänst och socialförsäkringstillägg. Sammanfattning. [41]
- Pensionsfrågor m. m. [46]

Kommunikationsdepartementet

- Bilarbetstid. [2]
- Kommunal och enskild våghållning. [12]
- Allmänflygplats–Stockholm. [33]
- Bromsautredningen. 1. Inrikesflygplats–Stockholm. [34] 2. Inrikesflygplats–Stockholm. Bilagor. [35]

Ekonomidepartementet

- Utrikeshandelsstatistiken. [10]

Budgetdepartementet

- Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet 1. [6]
- Inflationsskyddad skatteskala. [18]
- Kommunernas ekonomi 1975–1985. [20]
- Översyn av de speciella statsbidragen till kommunerna. [48]

Utbildningsdepartementet

- Folkhögskolan 2. [8]
- Betygen i skolan. [9]
- Forskning om massmedier. [11]
- Radio och tv 1978–1985. [19]
- Svensk undervisning i utlandet. [21]
- Elektronmusik i Sverige. [30]
- Studiestöd. [31]
- Folkbildningen i framtiden. [38]
- Forskningsrådutredningen. 1. Forskningspolitik. (52) 2. Sektorsanknuten forskning och utveckling. Expertbilaga 1. (53) 3. Information om pågående forskning. Expertbilaga 2. (54) 4. Forskning i kontakt med samhället. Expertbilaga 3. (55)
- Fortsatt högskoleutbildning. [63]

Jordbruksdepartementet

- Sjukvårdsavfall. [4]
- Översyn av jordbrukspolitiken. [17]
- Båtliv 2. Registerfrågan. [25]

Handelsdepartementet

- Information vid kriser [45]
- Pensioner och förvärv i svenskt näringsliv 1969–73 [51]

Arbetsmarknadsdepartementet

- Utbyggnadsnäringspolitik. [3]
- Arbete med näringshjälp [22]
- Kortare väntetider i utlänningsärenden. [23]
- Skyddad verkstad – halvskyddad verksamhet. [44]

Bostadsdepartementet

- Kommunernas gatuhållning. [65]

Industridepartementet

- Handelsstålsutredningen. 1. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. [15] 2. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. Bilagor. [16]
- Koncentrationstendenser inom byggnadsmaterialindustrin. [43]
- Billingen. [47]
- Delegationen för energiforskning. 1. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. [56] 2. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga A. [57] 3. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga B. [58] 4. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga C. [59] 5. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga D. [60] 6. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga E. [61] 7. Energi – program för forskning, utveckling, demonstration. Bilaga F. [62]
- STUs stöd till teknisk forskning och innovation. [64]

Kommundepartementet

- Företagsdemokrati i kommuner och landstingskommuner. [39]
- Kronofogdemyndigheterna. [42]

1914
10
10

KUNGL. BIBL.
- 7 OKT 1977
STOCKHOLM







LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-03668
ISSN 0375-250X