

Viktiga vägen till kusten - strandi

Slutrapport

Ett projekt initierat och genomfört av Leader Gute



Viktiga vägen till kusten - strandi
Slutrapport

Utgivare: Leader Gute

Webbplats: leadergute.se

E-post: info@leadergute.se

Telefon: 0498 - 501 80

Postadress: Roma Lövsta 12, 622 54 Romakloster

Bilder: Cecilia Olla (omslag, sid 4, 6 och 7),

Allan Pettersson (sid 3, 4 och 7).



Bakgrunden till projektet

Inaktuella former för samfälligheter påverkar fiskets utvecklingsmöjligheter mycket negativt på Gotland. Det har Leader Gute kunnat konstatera inom projektverksamheten för fiske, t.ex. i Hushållningssällskapets projekt "Fiske med fasta fiskeredskap". För samfälligheter med inaktuella delägarförteckningar, insomnade föreningar eller föreningar med delägarförvaltning innebär nästan alltid att ett utökat fiske är nästintill omöjligt på många platser vid kusten. Detta beror på att ett avtal för fiskearrande i de flesta fall måste godkännas av samtliga delägare i aktuell samfällighet, så kallad delägarförvaltning, då ingen gällande förening är förvaltare. Av befintliga förvaltande föreningar är det dessutom få som har en aktuell stadgeform som medger att styrelsen har befogenheter för att teckna avtal. Problemet med inaktuella samfälligheter har även identifierats i projektet "100 gröna och blå upplevelser" som

ett hinder för att kunna skapa fler bokningsbara besöksupplevelser som rör fiske.

De flesta vägar som leder till den gotländska kusten är enskilda vägar och deras tillgänglighet är en viktig förutsättning för utvecklingen av fiskemöjligheterna. Dessa vägar är huvudsakligen samfälliga, precis som marken vid kusten, men oftast med olika delägarkretsar. I de flesta fall är dessa samfälligheter outredda, d. v. s. det är oklart vem som är delägare. Om ägarkretsen skulle vara utredd finns det relativt sällan någon förening bildad för förvaltningen av samfälligheten.

Region Gotland sköter underhållet av många av de enskilda vägar som går till kusten och som har statsbidrag. Regionen mottar ca sju miljoner kronor/år i statsbidrag till enskilda vägar på Gotland och för att klara underhållet av dessa vägar sätter regionen för närvarande till ytterligare ca åtta miljoner kronor/år. Detta

underhållsansvar inleddes i samband med sammanläggningen till en kommun på Gotland år 1970. Den här modellen är ganska unik för svenska kommuner men åtagandet kan man säga lever under ett ständigt besparingshot i regionens budgetberedningar. De enskilda vägar som förlorar sitt statsbidrag på grund av Trafikverkets återkommande granskning om vägen uppfyller bidragsnormerna förlorar även underhållet från regionen.

Ett återförande av underhållsansvaret till de enskilda vägnas intressenter skulle få drastiska konsekvenser för de flesta vägars standard och tillgänglighet vilket kan komma att påverka fiskets förutsättningar. Detta genom att merparten av de gamla vägsamfälligheterna "ligger i dvala" sedan 1970 och varken har styrelse, matris över aktuell deltagarkrets eller andelstal för underhåll. Genom detta saknas också en godtagbar juridisk person som kan motta statsbidraget för årligt underhåll. Dessutom önskar banker att en förvaltande samfällighetsförening är bildad för att kunna öppna bankkonton för hantering av statsbidragen.

Nuvarande situation innebär alltså en mycket stor osäkerhet om vad som händer med underhåll och skötsel av vägarna om det administrativa och ekonomiska ansvaret fullkomligt eller till större delen läggs ut på de som använder vägarna; fastighetsägare, samfällighetsdelägare eller annan nyttjanderättshavare som är i behov av vägen. En ytterligare konsekvens av att det saknas en juridisk person på väghållarsidan för vägar med statsbidrag är att om man vill göra förbättringar av vägens standard genom t.ex. bättre bärighet, nya vägtrummor och mötesplatser så ligger det utanför det underhållsansvar som följer med regionens mottagande av statsbidraget. För att kunna söka och erhålla ett sådant särskilt förbättringsbidrag krävs ansökan från en organiserad förening.



Syfte

För Gotland är fisket en resurs som är viktig att bevara och även att utveckla. Det bedrivs fiske längs en stor del av Gotlands drygt 80 mil kust. Fiske i alla former är beroende av att fiskevattnet är nåbart och tillgängligt. På Gotland utgörs vägarna ned till kusten i en del fall av allmänna vägar men oftast är det enskilda vägar med grusbeläggning och vägarna är ofta knutna till de marksamfälligheter på vilka de är anlagda. Samfälligheterna har oftast inte någon ordnad förvaltning. Vägarna

är ofta ca 1-4 km med samfällighetsdelägare spritt på både fast- och fritidsboende med användare inom fiske, jord- och skogsbruk och inte minst det rörliga friluftslivet. För yrkes- husbehovs- och sportfiskets utveckling är det därför angeläget att dessa vägar har en långsiktigt hållbar driftsform som gör att de kan hållas öppna och tillgängliga med en god standard. Detta är också minst lika viktigt för det rörliga friluftslivet och besöksnäringen.

Mål och måluppfyllelse för projektet

Mål 1

Att göra pilotstudier av två (2) vägar med betydelse för fisket men med lite olika förutsättningar. För dessa skulle vägföreningens status undersökas och, om så önskades av föreningen, att aktualiseras. Projektet avsåg att ta fram dels en utredning av befintlig delägarkrets beträffande berörda marksamfälligheter, dels ett fastställande av båtnadsområdet (de fastigheter och anläggningar vilka använder vägen) samt ett förslag till aktuell fördelning av andelstal för vägens underhåll och drift.

Måluppfyllelse

Pilotstudier har genomförts på två enskilda vägar:

Mulde Strandkvior Fröjel

Vägen sköts av en egen vägsamfällighet som är bildad år 1948 enligt enskilda väglagen men som sedan dess inte uppdaterats med aktuella andelstal. Vägens juridiska förvaltning är uppdelad i två separata gemensamhetsanläggningar som har registerbeteckningarna Fröjel ga:6 och Klinte ga:4. Då ingen förening bildades vid upprättandet av vägsamfälligheterna finns inte heller någon korrekt juridisk motpart även om intressenterna har en ideell förening som de sköter förvaltningen genom. Gemensamhetsanläggningarna behöver alltså omprövas för att få korrekta andelstal och en samfällighetsförening bildas för förvaltningen av anläggningarna. Inget statsbidrag utgår och vägen underhålls inte av Region Gotland. Vägen är förmodligen statsbidragsberättigad eftersom det finns fastboende vid den. Man finansierar (sedan årsmötesbeslut år 2013) vägen genom en årsavgift som har en differentiering mellan fast-, fritidsboende och några övriga kategorier. Flertalet anges betala denna årsavgift. Vägen utgör en viktig led till havet och utnyttjas för visst fritids-/husbehovsfiske bl.a. för fisketurism. Projektets utredning visar att vägen har 98 delägare i fastigheter och samfälligheter. Vägen är 2,8 kilometer lång.

Vägen till Tomtbod fiskeläge

Burs/Rone (sockengränsen delar vägen). Vägen sköts sedan 1971 av Region Gotland (f.d. Gotlands kommun) och har i dagsläget statsbidrag eftersom den leder till ett kulturminne. Ingen aktuell förening finns. Fiskeläget Tomtbod är kulturminnesmärkt och det bedrivs fritids-/

husbehovsfiske därifrån. Fiskeläget marknadsförs på olika forum i besöksnäringen och har ett stort antal besökare av övrig trafik som inte har naturlig användning av vägen. En räkning av trafik under tre separata dagar under sommarhalvåret 2019 visar att ungefär 40 % av trafiken kan bedömas som övrig. Projektets utredning visar att vägen berör 99 delägare i fastigheter och samfälligheter. Vägen är 2,5 kilometer lång.

För båda vägarna har en utredning, motsvarande Lantmäteriets krav, genomförts i projektet. För berörda marksamfälligheter har delägarkretsen utretts och registrerats hos Lantmäteriet.

Avseende de bägge tilltänkta gemensamhetsanläggningarna har ägarförteckning och båtnadsområde tagits fram. Även förslag för fördelning av andelstal för berörda fastighetsägare har tagits fram (delägarlängd). Urvalet av vägarna har skett i dialog och med acceptans av vägnas berörda fastighetsägare.

Underlaget har presenterats och delgivits vägnas berörda fastighetsägare. I inget av fallen har intressenterna valt att gå vidare till en formell aktualisering genom en lantmäteriförrättning vilket inte heller ingick som mål i projektet. Nedan, i projektrapportens slutsatser, finns en beskrivning av vilka motiv som funnits till att inte gå vidare och bilda/uppdatera sin samfällighetsförening.



Mål 2

Att ta fram en manual/handledning som stöd för eventuella kommande lekmanautredningar.

Måluppfyllelse

Inom projektet har det tagits fram två lekmanhandledningar för att underlätta för berörda fastighetsägare att utreda dels delaktighet i berörda marksamfälligheter och dels andelstal i förvaltande gemensamhetsanläggningar för berörda vägar:

- Handledning för att utreda delaktighet i samfällad mark.
- Handledning att användas inför bildande av gemensamhetsanläggning och för beräkning av andelstal med hjälp av tonkilometermetoden.

Handledningarna finns tillgängliga på Leader Gutes hemsida på följande länk:

www.leadergute.se/projekt/viktiga-vagen-till-kusten-strandi

Bedömning av handledningarnas användbarhet

Utredning om delägarskap i underliggande marksamfällighet

Kräver god kunskap om hur forskning sker i Lantmäteriets arkiv samt kunskap om äldre fastighetsbildningslagstiftning och dess effekter. Det är mycket troligt att utredningen endast godkänns om Lantmäteriet egen personal genomför utredningen. Berörda delägare kan

dock underlätta en utredning genom att forska i och bereda ett underlag för delägarförteckning. Borttagandet av Lantmäteriets publika datorer på kontoren 2019 (på grund av införandet av GDPR) gör det mycket tidskrävande för berörda delägare att få fram delägarförändringar efter 1928 (arkiven går att nå innan detta årtal). Dessa underlag måste i stället beställas från Lantmäteriet.

Utredningen om andelstal i gemensamhetsanläggningar

Handledningen bör kunna användas med god lekmanakunskap. Det är dock en klar fördel om kunskap finns i Excel eller något annat liknande kalkylprogram. Handledningen prövades vid ett möte med Lau sockens skifteslag, då med vägen till Tutens fiskeläge som försöksobjekt. Deltagarnas bedömning av handledningen var positiv.

En viktig grundförutsättning för att genomföra projektet har varit att det funnits tillgång till två lantmätare med kompetens avseende gemensamhetsanläggningar och samfälligheter. Den kompetensen har varit en viktig grund för projektets genomförande och de slutsatser som gjorts i projektets analys om vad som förmodligen krävs för att projektets långsiktiga mål skall kunna nås.





Projektets slutsatser

De kontakter som varit genom projektet med fastighetsägare som har del i berörda vägar visar att det finns stora brister i kunskapen om lagstiftningen för gemensamhetsanläggningar och bildande/aktualisering av samfällighetsföreningar. De flesta vägar projektet varit i kontakt med saknar aktuella styrelser, stadgar, delägarförteckningar och andelstal.

För de båda pilotvägarna har den ursprungliga delägarförteckningen förändrats mycket genom ägoskiften, avstyckningar av fastigheter och då främst till fritidsboende etc. Många av de enskilda vägarna till kusten har få antal fastboende och åretruntbostäder har sålts och övergått till att bli fritidsbostäder. En annan faktor är att en stor del av berörd areal av åker- och betesmark i vägnas båtomsråde är utarrenderad vilket påverkar fastighetsägarens vetskap om och intresse för att känna ansvar för vägens underhåll och skötsel. Det påverkas också av om det finns aktuella arrendeavtal där arrendators underhållsskyldighet av vägen är definierad. I projektet har detta inte undersökts för pilotvägarna.

De vägar som projektet varit i kontakt med tycks alla

ha en stor del övrig trafik kopplad till det rörliga friluftslivet. För vägen till Tomtbod visade den trafikräkning som gjordes att övrig trafik utgjorde ca 40 %. Genom att den gotländska kusten marknadsförs som ett attraktivt besöksmål så görs uppskattningen att berörda vägar har en andel övrig trafik på minst 30 %. Besöksanledningen kan vara till exempel bad, fisketurism, fågelskådning, besöka naturreservat och detta marknadsförs genom besöksnäringen, Region Gotland och Länsstyrelsen. Genom att trafiken sedan vägens anläggande så kraftigt förändrats i fordonsstorlek, tyngd, antal och utnyttjandefrekvens över året så blir slitaget större. Många av de delägare som varit i kontakt med projektets aktiviteter tycker att det här är ett starkt argument för att Region Gotland ska bibehålla sitt underhållsåtagande, alternativt att representanter för andra intressen går in, t. ex. besöksnäringen.

För båda pilotvägarna kan konstateras att den utredning som projektet gjort för båda vägarna skulle innebära att delägarnas lantmäterikostnad skulle bli mycket lägre. Men det har inte varit en tillräcklig morot för någon

av dessa båda vägars delägare att gå vidare och vilja begära en lantmäteriförrättning för att bilda eller uppdatera gemensamhetsanläggningarna och att därefter bilda en förvaltande förening.

De skäl som anförts till att inte gå vidare med en lantmäteriförrättning har varit:

För Mulde strandkvior:

- Hög lantmäterikostnad för förrättning.
- Byråkrati och administration för en samfällighetsförening.
- Man tycker att man har ett fungerande system idag för att finansiera underhållet, trots att inte alla berörda betalade en årsavgift.

För vägen till Tomtbod:

- Att kostnaden för Lantmäteriförrättning är orimligt hög.
- Mer byråkrati och administration inklusive att det blir ännu en förening i bygden.
- Att Gotlands kommuns åtagande från 1970 att sköta vägen skall fortsatt gälla, inte minst för att vägen marknadsförs inom besöksnäringen och används till så stor del av andra.

Den här tröskeln kan få en negativ betydelse för underhåll och tillgänglighet för enskilda vägar till kusten, då det är viktigt att väga in betydelsen av att en förvaltande förening finns för att både bibehålla och kanske även utveckla den enskilda vägens standard. Betydelsen av att det finns en förvaltande förening tycks vara särskilt betydelsefull i en eventuell kommunikation med Trafikverket om statsbidraget för årligt underhåll är hotat eller om man vill söka särskilt driftsbidrag. Särskilt driftbidrag kan innebära att man t.ex. vill byta vägtrummor, anlägga mötesplatser, förstärka en vägsträcka med bärlagergrus eller ombyggnad/reparation av broar. I dessa fall anger Trafikverket att det är väghållaren som ska söka. För att erhålla särskilt driftsbidrag är en förval-

tande förening nödvändig för att få tillgång till bankkonto för att hantera intäkter och kostnader.

I projektet har styrgruppen ofta mött synpunkten att en förrättningskostnad kan vara motiverad främst för att få fritidsboende att ta sin ekonomiska del av underhållsansvaret. Projektet anser det viktigt att andelsägarna till berörda kustvägar gör en bred och heltäckande genomlysning av för- och nackdelar med att göra en lantmäteriutredning och/eller bilda en juridisk person för att förvalta vägen. När det gäller vägarna till kusten bör man särskilt beakta om det finns utvecklingsmöjligheter för fiske, besöksnäring eller friluftsliv som kan kopplas till tillgänglighet och standard.

I de diskussioner som förs hos myndigheterna och i massmedia så berörs oftast bara enskilda vägar med statsbidrag men det är många enskilda vägar som nyttjas av det rörliga friluftslivet och besöksnäringen som inte har några bidrag. Uppskattningsvis så är dessa vägar minst lika många/långa som de med statsbidrag och där får alltså ägarna stå för allt underhåll själva. I projektet har vi ofta hört missnöje till följd av den ökade trafiken och medföljande ökat slitage på vägarna, som då får bekostas av de enskilda markägarna. Det efterlyses någon form av underhållsbidrag även för dessa vägar annars finns det en klar risk att de stängs av vilket är en tanke som framförts från flera håll. En del vägar stängs redan nu av för fordonstrafik men kanske mest av det skälet att man inte vill ha trafik på vägen till sitt fritidshus.

De vägar som främst leder till naturreservat kan få hjälp med underhållet från Länsstyrelsen men då endast för engångsåtgärder. Någon långsiktig underhållsplan är inte möjlig eftersom Länsstyrelsen endast erhåller medel för detta årsvis. Det är ett problem som på något sätt bör lösas så ett kontinuerligt underhåll kan göras.

Följande kan ses som angeläget att lösa på lång sikt:

- Att befintliga vägföreningar/vägsamfälligheter aktualiseras så det finns en fungerande styrelse med aktuella delägarförteckningar och säkrade underhållsmöjligheter.
- Att andelstalen för respektive fastighetsägare uppdateras så att de svarar mot den trafik som trafikerar vägarna numera.
- Att, då ingen förening finns, utreda ägarför-

hållanden av vägen, bilda (alternativt ompröva befintlig) gemensamhetsanläggning samt bilda förvaltande samfällighetsförening.

- Att de enskilda vägar som är utan statsbidrag och som har en stor andel övrig trafik kan få hjälp med underhållet av vägen.
- Att det rörliga friluftslivet och besöksnäringen på något sätt bidrar till underhållet av de enskilda vägar de utnyttjar.

