



UNITED  
BY OUR  
DIFFERENCE



# RAPPORT

## Gatukostnader

### Svenska kommuners tillämpning

2011-12-19

# RAPPORT

## Gatukostnader Svenska kommuners tillämpning

### Kund

Villaägarnas Riksförbund  
Box 7118  
192 07 Sollentuna

### Konsult

WSP Analys & Strategi  
121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 8 688 60 00  
Fax: +46 8 688 69 99  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se)

### Kontaktpersoner

Erica Tenevall 070-203 95 09 [erica.tenevall@wspgroup.se](mailto:erica.tenevall@wspgroup.se)

Jenny von Bahr 070-993 32 00 [jenny.vonbahr@wspgroup.se](mailto:jenny.vonbahr@wspgroup.se)

Thomas Højemo 070-278 93 35 [thomas.hojemo@wspgroup.se](mailto:thomas.hojemo@wspgroup.se)

## Innehåll

SAMMANFATTNING.....	5
INLEDNING.....	6
TILLVÄGAGÅNGSSÄTT .....	6
BAKGRUND- FINANSIERING AV NYBYGGNATION OCH UPPRUSTNING AV GATOR.....	7
GATUKOSTNADER.....	7
Principer för gatukostnadsuttag.....	7
Processen med gatukostnader.....	8
Betalningsskyldighet för fastighetsägaren .....	9
HUVUDMANNASKAP .....	9
EXPLOATERINGSAVTAL .....	9
RESULTAT.....	10
HUR KAN GATUKOSTNADSUTTAG YTTRA SIG FÖR INDIVIDEN? .....	10
Gamla Läggesta, Strängnäs.....	10
Öjersjö, Partille.....	11
Väsjö, Sollentuna.....	11
Algö, Nacka.....	12
HUR SER MAN PÅ GATUKOSTNADER FRÅN KOMMUNALT HÅLL? .....	12
Kommun A- var tidiga med att ta ut gatukostnader .....	12
Kommun B- tar ut gatukostnader för första gången.....	13
Kommun C- tar ut gatukostnader systematiskt .....	14
Kommun D- tar inte ut gatukostnader i dagsläget.....	15
PRINCIPER OCH KOSTNADSFÖRDELNING .....	15
VILKA ÄR INCITAMENTEN FÖR GATUKOSTNADSUTTAG? .....	16
GATUKOSTNADSUTTAGENS OMFATTNING OCH KARAKTÄR .....	17
Kommungruppsindelning 2011.....	18
Stor andel kommuner känner till begreppet gatukostnader.....	18
Gatukostnader väl känt i storstäder med omnejd.....	19
Få kommuner har en gatukostnadspolicy.....	19
Gatukostnadspolicy vanligast i storstäder med omnejd.....	20
Stabil andel kommuner som tar ut gatukostnader.....	20
Gatukostnader fortfarande ovanligt utanför städerna .....	21
Vanligt att ta ut gatukostnader vid förtätning av befintligt område .....	21
Stockholmsförorter tar ut gatukostnader av fritidshusägare .....	22
Gatukostnader tas ut någon gång per år .....	22
Riktigt höga gatukostnader har blivit vanligare.....	24
Allt fler kommuner planerar att ta ut gatukostnader.....	24
Uttag av gatukostnader kan spridas från stad till land.....	25
Kommuner som inte tagit ut gatukostnader överväger att göra det .....	26
Kommunerna osäkra på vad de tycker om avgift för drift och underhåll .....	27
UTMÄRKANDE TRENDER FÖR RESPEKTIVE KOMMUNTYP.....	27
Storstäder - få svar.....	27
Förortskommuner till storstäder – vanligt med höga gatukostnader .....	28
Större städer-vanligt med gatukostnader.....	28
Förortskommuner till större städer – stort intresse för avgiftsfinansiering.....	29
Pendlingskommuner – nära det nationella snittet .....	29
Turism- och besöksnäringkommuner – få svarande .....	29
Varuproducerande kommuner – sjunkande intresse för gatukostnader .....	30
Glesbygdskommuner – gatukostnader sällan aktuellt .....	30
Kommuner i tätbefolkad region .....	30
Kommuner i glesbefolkad region .....	31
UTREDNINGSBEHOV .....	31

SLUTSATSER .....	32
BILAGA 1. REDOVISNING AV ENKÄTSVAR.....	33
BILAGA 2: KOMMUNER PER KOMMUNGRUPP.....	80
BILAGA 3: KOMMUNER SOM TAGIT UT GATUKOSTNADER NÅGON GÅNG UNDER 2007 FRAM TILL NU (INKL. PÅGÅENDE ÄRENDEN) .....	86
BILAGA 4: KOMMUNER SOM SVARAR ATT DET GANSKA ELLER MYCKET TROLIGT ATT DE KOMMER TA UT GATUKOSTNADER I FRAMTIDEN.....	87
BILAGA 5: KOMMUNER SOM ALDRIG HAR TAGIT UT GATUKOSTNADER FRÅN OCH MED 1990 TILL OCH MED NU OCH SOM SVARAR ATT DET GANSKA ELLER MYCKET TROLIGT ATT DE KOMMER BÖRJA TA UT GATUKOSTNADER I FRAMTIDEN.....	89

## Sammanfattning

Föreliggande rapport är framtagen under hösten 2011 av WSP Analys & Strategi på uppdrag av Villaägarnas Riksförbund. Den syftar främst till att visa på omfattningen av gatukostnadsuttag bland svenska kommuner samt belysa delar av den problematik och de möjligheter som är förknippade med frågan.

Från 2 maj 2011 gäller en ny plan- och bygglag, PBL, i Sverige. I PBL regleras bestämmelserna gällande gatukostnader. I Sverige har alla kommuner rätt att besluta att de som äger fastigheter inom en detaljplan ska betala kostnaderna för att anlägga eller förbättra gator eller andra allmänna platser, såsom gång- och cykelvägar.

Majoriteten av de svenska kommunerna tar inte ut gatukostnader av fastighetsägarna, ofta med motiveringen att kostnaden för att investera i transportinfrastruktur ska täckas med skattepengar. För att bringa klarhet i hur vanligt det är med gatukostnadsuttag har en enkätundersökning genomförts där samtliga av Sveriges kommuner blivit ombudda att besvara ett antal frågor om gatukostnadsuttagens omfattning och storlek. För att möjliggöra generalisering har svaren bl.a. analyserats utifrån kategoriseringen kommutyp.

Vi kan konstatera att 17 procent av de svarande kommunerna uppger att de har tagit ut gatukostnader under år 2007 och framåt. Denna andel har legat relativt konstant det senaste decenniet. Förortskommuner till storstäder är överrepresenterade vad gäller gatukostnadsuttag. I glesbygdskommuner är gatukostnadsuttag sällan aktuellt.

Vidare märks att uttag av riktigt höga gatukostnader ökar. Under perioden år 2007 till första halvan av år 2011 var det tre kommuner som tog ut gatukostnader överstigande 250 000 kronor av enskilda fastighetsägare. Tidigare har inte så höga gatukostnader tagits ut. Av de 12 kommuner som tagit ut en gatukostnad över 100 000 kronor av en enskild småhusägare under 2000-talet är åtta förortskommuner till storstäder, varav sju i Stockholms län.

Ett antal Case studies med exempel på hur individer kan påverkas av gatukostnadsersättning samt intervjuer med kommunrepresentanter har genomförts för att ge tyngd och förståelse åt enkätens kvantitativa egenskaper. Genom de Case vi studerat framgår att kommuner i flera fall ålagt fastighetsägare att betala upp till miljonbelopp i gatukostnadsersättning. Summorna slår hårt mot individernas personliga ekonomi samtidigt som fastighetsägarna upplever att de blir tvungna att betala för något de själva inte fattat beslut om eller vill ha. Från kommunalt håll anses att den värdeökning som upprustningen genererar motiverar uttag.

De flesta av de kommuner vi intervjuat tror att gatukostnadsuttag kommer att bli vanligare framgent. Svaren från enkätundersökningen ger bekräftelse åt dessa antaganden då svaren ger vid handen att det är 37 kommuner som tar ut gatukostnader idag. 62 stycken anger att de troligen eller ganska troligen kommer att ta ut gatukostnader i framtiden. Det motsvarar 30 procent av de svarande kommunerna.

Hur gatukostnadsersättningen avgörs är idag förhållandevis godtyckligt och inga konkreta riktlinjer finns för hur stora kostnader som är skäligen och rättvisa att ta ut. Ersättningens storlek varierar mycket från kommun till kommun vilket skapar en något slumpmässig situation där somliga påverkas mer än andra.

En förhoppning är att rapporten kan bidra till att skapa en bättre förståelse för gatukostnader: dess principer, omfattning och utveckling.

## Inledning

Investeringar i vägar och gator har blivit något av en knäckfråga i Sverige. Betydelsen av en fungerande transportinfrastruktur är en viktig fråga både lokalt, regionalt och nationellt. Infrastruktur är en möjliggörare för regional utveckling och i de fall det finns brister i väg- och gatunät får det ofta stora konsekvenser för bl.a. tillgänglighet och pendling. Det är i grunden ett statligt och kommunalt ansvar att tillhandahålla infrastruktur för samhällets transporter. Ansvaret för att investera i och underhålla vägar av riksintresse ligger hos staten. Det gäller således europavägar, riksvägar och länsvägar samt vissa övriga allmänna vägar.

Vad gäller finansiering av lokala gator är det enskilda kommuner som har ansvaret i de fall kommunen är huvudman. Traditionellt sett har kostnaden för att finansiera byggnation av gator täckts genom kommunalskatten. Kommunerna har dock även möjlighet att finansiera byggnation av gator på andra vis, t.ex. genom exploateringsavgifter och genom gatukostnader. Gatukostnader har under många år varit en omdebatterad fråga som väcker många starka reaktioner hos fastighetsägare landet över. Gatukostnader innebär att kommuner tar ut en kostnad av fastighetsägare inom en detaljplan för att finansiera anläggande eller förbättring av gator eller allmänna platser inom området.

Hur vanligt det är att kommunerna tar ut gatukostnader av fastighetsägare för att bygga och förbättra gator och andra allmänna platser råder idag en stor osäkerhet kring. Detta beror delvis på att det inte finns något centralt organ som sammanställer denna typ av uppgift. Det går således inte att med hjälp av offentlig statistik eller offentliga källor lära mer om förekomst och omfattning av gatukostnadsuttag i Sverige.

Syftet med föreliggande rapport är att undersöka i hur stor omfattning Sveriges kommuner nyttjar gatukostnader för att finansiera utbyggnad och upprustning av transportinfrastrukturen i den egna kommunen. Bland de frågor som rapporten syftar till att besvara återfinns: Hur vanligt är det att kommunerna tar ut gatukostnadsersättning från fastighetsägare? Hur har utveckling sett ut och vilken möjlig utveckling ser vi framför oss? Vilka konsekvenser kan uttagen få för enskilda fastighetsägare? Vilka är kommunernas främsta motiv till att ta ut gatukostnader och hur resonerar de kring frågan?

## Tillvägagångssätt

För att skapa en så fullgod bild av gatukostnadsuttag i Sverige som möjligt kombinerar den här undersökningen kvalitativa och kvantitativa metoder. Den kvantitativa metodiken syftar till att visa på totalsituationen och skapa en helhetsbild, medan den kvalitativa syftar till att gå mer på djupet och skildra den realitet som är verklighet för många.

Vi har således utgått ifrån en metodik där flera olika materialinsamlingsmetoder tillsammans skapar en valid helhet. En webbaserad enkät har gått ut till samtliga av Sveriges kommuner med syfte att kartlägga företeelsen och skapa underlag för generalisering. Djupintervjuer har genomförts med fyra kommuner som har gett sin syn på gatukostnader. Jämte detta har ett antal Casestudies gjorts som från individens perspektiv belyser gatukostnadsuttag. Kombinationen av den kvantitativa metodikens strävan efter att belysa det genomsnittliga med den kvalitativa metodikens fokus på det enskilda är en styrka för rapportens resultat.

# Bakgrund- Finansiering av nybyggnation och upprustning av gator

## Gatukostnader

Alla kommuner i Sverige har rätt att ta ut ersättning för gatukostnader från fastighetsägarna inom detaljplaneområden där kommunen är huvudman. Kommunen får besluta att de som äger fastigheter inom en detaljplan ska betala kostnaderna för att anlägga eller förbättra gator eller andra allmänna platser, såsom gång- och cykelvägar. Reglerna om gatukostnader finns i Plan- och Bygglagen, PBL (se faktaruta 1). Beslutsprocessen liknar i mycket processen för att besluta om en detaljplan. Enligt bestämmelserna ska kostnaderna fördelas på ett skäligt och rättvist sätt.<sup>1</sup>

Ersättningen kan avse kostnader för att bygga och förbättra gator och andra allmänna platser, men får inte tas ut för underhåll (enligt Lantmäteriet en eller flera åtgärder som vidtas i syfte att bibehålla eller återställa en byggnads konstruktion, funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde och drift). Dessa kostnader måste täckas med hjälp av skattemedel.

## Principer för gatukostnadsuttag

### Områdesvis fördelning

Ersättning kan tas ut på två alternativa sätt. Enligt huvudprincipen beräknas kostnaderna för allmänna platser och tillhörande anordningar inom ett visst område, vars utsträckning kommunen beslutar om, och fördelas på fastigheterna inom området<sup>2</sup>. Detta kallas områdesvis fördelning. Kostnaderna ska fördelas på ett skäligt och rättvist sätt. Till grund för fördelningen kan man exempelvis lägga antal byggrätter, tomtstorlek eller antal lägenheter. I särskilda fall kan jämkning ske<sup>3</sup>.

### Faktaruta 1: PBL

Den förra plan- och bygglagen (1987:10) gällde från 1987 och ersatte då bl.a. byggnadslagen. Den 21 juni 2010 beslutade riksdagen om att anta en ny plan- och bygglag (2010:900) efter regeringens proposition 2009/10: 170 En enklare plan- och bygglag. Den nya plan- och bygglagen gäller från och med den 2 maj 2011. Den nya lagen ersätter den förra plan- och bygglagen och lagen (1994:847) om tekniska egen-skapskrav på byggnadsverk, m.m.

Boverket ger ut föreskrifter och allmänna råd till bestämmelserna i plan- och bygglagen, PBL och plan- och byggförordningen, PBF. Föreskrifterna preciserar bestämmelserna och de allmänna råden ger vägledning om hur bestämmelserna i lagen och förordningen kan tillämpas. De allmänna råden är till skillnad mot föreskrifterna inte bindande.

Källa: Boverket 2011

<sup>1</sup> Boverket samt Plan- och bygglag (2010:900) samt Boverket: <http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Detailplanering/Detailplanens-genomforande/Gatukostnader/#>

<sup>2</sup> Boverket samt Plan- och bygglag (2010:900) 6:24 24 § Om kommunen i egenskap av huvudman har skyldighet att anlägga eller förbättra en gata eller annan allmän plats eller vidta en annan åtgärd som är avsedd att tillgodose ett områdes behov av allmänna platser och av anordningar som normalt hör till sådana platser, får kommunen besluta att ägarna till fastigheterna i området ska betala kostnaderna för sådana åtgärder. Kostnaderna ska fördelas mellan fastigheterna på ett skäligt och rättvist sätt. Kommunen ska besluta om avgränsningen av det område som ska omfattas av fördelningen, vilka kostnader som ska fördelas och grunderna för fördelningen.

<sup>3</sup> Boverket samt Plan- och bygglag (2010:900) 6:33. 33 § En fastighetsägares betalningsskyldighet enligt 24 eller 25 § ska jämkas, om

1. kostnaden för kommunens åtgärder är oskäligt hög, eller

2. den eller de åtgärder som kostnaden avser har en omfattning eller ett utförande som går utöver det som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheten.

Det är endast sådana åtgärder som är avsedda att tillgodose områdets behov som ska bekostas av fastighetsägarna inom området. Om anläggningarna får en högre standard än som behövs för det enskilda områdets behov, om det exempelvis är fråga om genomfartsleder eller större parker, ska fastighetsägarna inom området inte behöva svara för hela kostnaden.

Det som gäller i fråga om fastigheter ska också tillämpas på samfälligheter, det vill säga mark som hör till flera fastigheter gemensamt.

*Observera att all mark i Sverige är indelad i fastigheter.* Detta är en förutsättning för ägande, köp och försäljning av mark med tillhörande byggnader. I fastigheterna kan arrenden, servitut och andra rättigheter upplåtas. Fastigheter används också som säkerhet vid belåning.<sup>4</sup>

### **Fördelning på gatudel**

Det andra alternativet är att kommunen kan besluta om att fördela kostnaderna för att anlägga eller förbättra en viss gata endast på fastigheterna utmed gatan. Detta kallas fördelning på gatudel. Kostnaderna fördelas då normalt så att varje fastighet svarar för hälften av den del av kostnaden som avser gatan framför fastigheten. Vissa kostnader, som till exempel gatubelysning, får fördelas lika mellan fastigheterna<sup>5</sup>.

Den totala kostnad som ska fördelas kan i båda alternativen bestämmas antingen utifrån de faktiska kostnaderna eller utifrån beräkningar av vad det erfarenhetsmässigt kostar att anlägga eller förbättra gator och andra allmänna platser i motsvarande utförande.

### **Processen med gatukostnader**

Innan kommunen fattar beslut om hur gatukostnaderna ska tas ut ska kommunen enligt bestämmelserna göra en gatukostnadsutredning. I denna redovisas avgränsningen av det område inom vilket gatukostnaderna ska fördelas, vilka kostnaderna blir och vilka grunderna för fördelningen av dessa är. Kommunen ska samråda med sakägare och de bostadsrättshavare, hyresgäster och boende som berörs av förslaget samt med andra sammanslutningar och enskilda som kan ha ett betydande intresse av förslaget. Samrådet ska syfta till ett utbyte av information och synpunkter. Under samrådet bör kommunen redovisa skälen för förslaget, det planeringsunderlag som har betydelse och de viktigaste följderna av förslaget. Resultatet av samrådet och de nya förslag som samrådet kan ha gett anledning till ska redovisas i en samrådsredogörelse.

Om kostnaderna ska tas ut genom en områdesvis fördelning ska kommunen kungöra att förslaget finns tillgängligt för granskning under minst tre veckor. Vid fördelning

---

<sup>4</sup> [http://www.lantmateriet.se/templates/LMV\\_Entrance.aspx?id=170](http://www.lantmateriet.se/templates/LMV_Entrance.aspx?id=170)

<sup>5</sup> Boverket samt Plan- och bygglag (2010:900) 6:25 25 § Om kommunen i egenskap av huvudman har skyldighet att anlägga eller förbättra en gata, får kommunen i stället för att tillämpa 24 § besluta att kostnaderna för detta ska betalas av ägarna till de fastigheter som ligger vid gatan. Kostnaderna får fördelas mellan fastigheterna så att

1. varje fastighet svarar för hälften av den del av kostnaden som belöper på gatan framför fastigheten,
2. kostnaden för sådana anordningar som normalt hör till en gata fördelas lika, och
3. kostnaden för att anlägga ett gatukors fördelas lika mellan fastigheterna vid gatukorsset. Om kostnaden för att anlägga eller förbättra en gata inte är densamma utmed hela gatan, får kommunen besluta att kostnaden ska fördelas mellan fastigheterna på något annat sätt som är skäligt och rättvist. Det som enligt denna paragraf gäller för en gata ska också gälla för andra allmänna platser än gator.



på gatudel behöver ingen granskning ske. Berörda fastighetsägare som inte har godkänt förslaget ska dock få tillfälle att yttra sig över förslaget och samrådsredogörelsen.

Kommunens beslut om gatukostnader kan inte överklagas. I stället prövas en tvist om gatukostnader genom stämning till mark- och miljödomstolen. Vissa grundläggande kommunala beslut om gatukostnadsersättning får dock överklagas (kommunalbesvär)<sup>6</sup>.

### **Betalningsskyldighet för fastighetsägaren**

En fastighetsägare blir skyldig att betala gatukostnadsersättning när den anläggning som ersättningen avser kan börja användas för avsett ändamål. Om utbyggnaden av de allmänna platserna sker i etapper kan det alltså bli fråga om flera debiteringstillfällen. Betalningen kan ske genom avbetalning och betalningsvillkoren kan jämkas om de är alltför betungande för fastighetsägaren. Om en fastighetsägare har blivit betalningsskyldig och fastigheten därefter byter ägare, är den nya ägaren betalningsskyldig i samma omfattning som den tidigare ägaren var. Detta gäller dock inte belopp som har förfallit till betalning före tillträdesdagen.

### **Huvudmannaskap**

Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser om det inte finns särskilda skäl för annat. Kommunen får dock i detaljplanen bestämma att kommunen inte ska vara huvudman för en eller flera allmänna platser<sup>7</sup>. Enskilt huvudmannaskap för allmänna platser i en detaljplan har t.ex. accepterats om det finns enskilt huvudmannaskap sedan tidigare i samma område eller i angränsande områden. En enhetlig förvaltning av ett större område framhålls också som en omständighet som talar för ett enskilt huvudmannaskap. Även områdets karaktär har legat till grund för bedömningen av om huvudmannaskapet ska vara kommunalt eller enskilt.

Att kommunen inte är huvudman för en allmän plats innebär att det är upp till fastighetsägarna inom planområdet att bestämma hur den allmänna platsen ska ordnas och underhållas. Normalt hanteras detta genom att man i enlighet med anläggningslagen bildar en gemensamhetsanläggning, som sedan förvaltas av en samfällighetsförening.

Kommunen ska ordna de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för. Kommunen är då skyldig att hålla en likvärdig gatustandard inom likartade planområden. Om staten är väghållare enligt väglagen inom ett område som omfattas av detaljplanen är det i stället staten som är skyldig att ordna gator.<sup>8</sup>

### **Exploateringsavtal**

För att hantera ett faktiskt genomförande av en detaljplan upprättas genomförandeavtal där ansvar, kostnader och tidplan regleras mellan kommun och byggherre. Om kommunen äger marken upprättas ett markanvisningsavtal med byggherren och om en exploatör äger marken upprättas ett exploateringsavtal med fastighetsägaren. I ett exploateringsavtal för nybyggnation skapas ett heltäckande avtal där avgifter såsom VA, el, fjärrvärme och infrastruktur ingår. Avtalen utgör en länk mellan de olika

---

<sup>6</sup> [www.boverket.se](http://www.boverket.se)

<sup>7</sup> Plan- och bygglag (2010:900) 4:7 7 §

<sup>8</sup> [www.boverket.se](http://www.boverket.se)

intressena i genomförandeskedet och de påverkar även framtida förvaltning av fastigheterna. Exploateringsavtal finns inte reglerat i lagtexten.<sup>9</sup>

Taxorna skiftar från kommun till kommun och enligt Boverket är de är i allmänhet högre i tillväxtkommuner. Exploateringsavtal rör sig om engångsavgifter. I byggskedet är bygglovavgiften en obligatorisk kostnad och ibland tillkommer särskilda planavgifter eller exploateringsavgifter för gator, parkmark m.m.

## Resultat

### Hur kan gatukostnadsuttag yttra sig för individen?

Oavsett vilka kommunernas skäl till att ta ut avgifter av fastighetsägarna är står klart att många individer åläggs betala stora summor ifall kommunerna så begär. Enligt PBL ska kostnaderna fördelas på skälig och rättvis grund och baseras på exempelvis antal byggrätter, tomtstorlek eller antal lägenheter. Vad som anses vara skäligt och rättvist är dock en tolkningsfråga för kommunerna, som tillämpar olika principer för uttag och begär olika ersättning av berörda fastighetsägare. Nedan följer exempel på när kommuner begärt höga ersättningar från fastighetsägare, med därtill kopplad problematik. De fastighetsägare som blivit ålagda att betala höga ersättningar har gemensamt att de känner sig missförstådda och överkörda av kommunen samt att kostnaderna bedöms som orimligt stora för ett enskilt hushåll att mäka med.

#### Gamla Läggesta, Strängnäs

I Gamla Läggesta, Strängnäs, har kommunen bestämt att för första gången ta ut gatukostnader, se Faktaruta 2. Bakgrunden är att kommunen antagit ett nytt gatukostnadsreglemente med anledning av att det i kommunen finns omvandlingsområden som ska detaljplaneras. Sju fastighetsägare har blivit ålagda att betala sammanlagt knappt två miljoner kronor i gatukostnader för ett område som har detaljplanelagts och ska bebyggas, Läggesta. Kommunen kommer att ta över driften av vägen, som idag sköts av en samfällighet.

Reaktionerna från de berörda fastighetsägarna i Läggesta har varit massiva och stark kritik har riktats mot kommunens beslut om att avgiftsbelägga byggandet av infrastrukturen i området. De boende som har tomt inom det område som ska bebyggas menar att kostnaden är orimligt stor och att de blir tvungna att betala för något de själva inte har varit med om att besluta och heller inte vill ha. Kommunen å sin sida menar att fastigheternas värdeökning motiverar uttagen, detta då de flera av de aktuella tomterna får ett ökat antal byggrätter. Är en fastighetsägares tomt stor delas den i flera byggrätter, var och en av dessa byggrätter blir sedan avgiftsbelagd.

#### Faktaruta 2: Gatukostnadsuttag i Gamla Läggesta, Strängnäs.

Strängnäs kommun vill bygga 300 nya hus nära Gamla Läggesta. Sju befintliga fastighetsägare åläggs enligt förslaget betala gatukostnader på sammanlagt 1 945 500 SEK för nya och förbättrade gator. En familj står ensam för 742 950 SEK.

Kostnaderna är satta bl.a. utifrån tomtstorlek och förväntad värdeökning.

Beslutet har föregåtts av en gatukostnadsutredning. Det är första gången gatukostnader tas ut i kommunen.

Källa: DN 10/5-2011, Strängnäs Tidning 3/5-2011. Eskilstuna-kuriren 3/5-2011

<sup>9</sup> Huvudmannaskap för allmän plats (2009) Boverket

## Öjersjö, Partille

I Partille har kommunen i flera decennier tagit ut gatukostnader. Kommunen menar att områden inom olika detaljplaner bör bära sina egna byggkostnader. Fastighetsägarna betalar en engångsavgift men undslipper alla framtida kostnader relaterade till underhåll och skötsel. Om den faktiska kostnaden blir minst fem procent lägre än den beräknade sänks avgiften till den nya nivån. Kommunen kan däremot inte ta ut mer pengar i efterhand. Från kommunens sida menar man att ett framtida ökat försäljningsvärde motiverar uttag.

I området Öjersjö i Partille kommun ska nya fastigheter byggas vilket medför ny- och ombyggnation av gatorna i området. 20 fastighetsägare har blivit ålagda att betala gatukostnader för att finansiera infrastrukturen. I likhet med Läggesta är flera av tomterna stora vilket medför att de styckas in i flera. Fastighetsägaren får då betala en summa för var och en av dessa byggrätter. Som mest har en fastighetsägare blivit ålagd att betala miljonbelopp för gatukostnader kopplade till sin tomt.

De berörda fastighetsägarna är kritiska till avgiften såväl som till förfarandet. Möten med kommunen och de boende har hållits, fastighetsägarna upplever dock att de inte fått gehör för sina synpunkter.

### **Faktaruta 3: Gatukostnadsuttag i Öjersjö, Partille.**

Ett hundratal nya fastigheter ska byggas i området Öjersjö i Partille. Området har 20 boende som tillsammans enligt förslaget åläggs betala 10 miljoner SEK i gatukostnader för nya och upprustade vägar. En familj står ensam för 1 miljon SEK.

I Partille har man tagit ut gatukostnader i flera decennier. Åretruntboende betalar minde än de som bygger nytt.

Källa: Partille Tidning 16/6-2011, Göteborg-posten 11/6-2011

## Väsjö, Sollentuna

Området Väsjö i Sollentuna är ett friluft- och sommarstugeområde från 1930-talet. Området har ett hundratal bofasta sedan tidigare, och nu finns planer på att uppföra 2800 nya bostäder. Kommunen har förklarat att investeringen i huvudsak kommer att betalas av fastighetsägarna som i samband med detta får höjda värden på sina fastigheter. Vissa av de gemensamma anläggningarna kommer dock att skattefinansieras. Man menar vidare att områdets exploatering innebär att nya skattebetalare tillkommer kommunen vilket skapar en större skattebas.

Detaljplanerna för Väsjön omfattas inte av någon gatukostnadsutredning men ska bära sin andel av kostnaderna. De boende har bl.a. reagerat på summorna de åläggs betala - ca 400 000 SEK - samt på att de gatukostnader som tas ut i ett näraliggande område i Täby kommun är betydligt lägre.

### **Faktaruta 4: Gatukostnadsuttag i Väsjö, Sollentuna.**

I området Väsjö i Sollentuna ska enligt förslag 2800 nya bostäder byggas. Fastighetsägarna inom fördelningsområde 1 ska bidra med 137 MSEK. Flera fastighetsägare ska bidra med ca 400 000 SEK var.

Nyttillkommande fastigheter/byggrätter bär en större del av kostnaderna.

Källa: Sollentuna kommun gatukostnadsutredning 2011, Mitt i Sollentuna 21/9-2010

## Älgö, Nacka

Ett annat område som fått stor uppmärksamhet i bl.a. SVT:s utredande samhällsmagasin Uppdrag Granskning är Älgö i Nacka kommun. Nacka är en kommun med moderat styre och med låga skatter. Man har därför som praxis att ta ut gatukostnader för att kunna förbättra kommunens vägnät, med motiveringen att man vill förhindra att några blir bjudna på upprustade gator av skattebetalarna. På Älgö anser sig många fastighetsägare ha blivit överkörda av kommunen som fattat beslut om att förbättra vägarnas standard. De menar vidare att dåliga vägar inte bör vara ett fastighetsägarproblem utan ett kommunalt problem. Många överklaganden har inkommit till kommunen. Kommunstyrelsens beslut om gatukostnadsersättning från 2006 vann laga kraft under 2009. Detta sedan regeringsrätten beslutat att inte ge prövningstillstånd för inkomna överklaganden. I samband med detta beslut har fastighetsägarna anmält svenska staten för brott mot Europakonventionen<sup>10</sup>.

Kommunen kommer att överta huvudmannaskapet från Älgö vägförening vilken innebär att vägsamfälligheten upplöses. Formellt skulle detta ske 30 december 2010 men förrättningsbeslutet är överklagat och beslut från domstol inväntas. Detaljplanen för Älgö har fått en förskjuten genomförandetid på två år.

### **Faktaruta 5: Gatukostnadsuttag i Älgö, Nacka.**

I området Älgö i Nacka kommun ska 14 km väg byggas om till en kostnad om ca 145 MSEK. Områdets 500 fastighetsägare är ålagda att betala totalt 95 MSEK. Gatukostnaden för tex en bostadsfastighet är ca 152 600 SEK.

I Nacka har kommunen i många år tagit ut gatukostnader av de boende.

Kostnadsfördelning sker genom områdesvis fördelning.

Källa: SVT Uppdrag Granskning 2006, Nacka kommun 2011

## Hur ser man på gatukostnader från kommunalt håll?

För att få en uppfattning om hur kommuner resonerar kring gatukostnadsersättning och därtill kopplade principer och bevekelsegrunder har fyra intervjuer genomförts med representanter från ett urval kommuner där tre av kommunerna tar ut gatukostnader och där en kommun inte gör det. Kommunerna är geografiskt spridda över landet och går nedan under benämningen kommun A, kommun B, kommun C och kommun D.

### **Kommun A- var tidiga med att ta ut gatukostnader**

Kommun A har tagit ut gatukostnader sedan 50-talet. Som bakgrund till detta finns ett politiskt beslut varefter ett reglemente har uppförts som kräver en gatukostnadsutredning för varje område som kan komma ifråga för gatukostnader. Processen hänger samman med den för detaljplaneringen då samråd och utställning hålls samtidigt som för detaljplan. Kommunen uppger att uttagen uppgår till stora summor och informerar om områden där gatukostnadsersättning utgått med ca 170 MSEK. Kostnaderna bygger på tidigare erfarenhet och tas ut som en engångskostnad när hela området är byggt. Befintliga fastigheter betalar mindre andelar än nytillkomna.

Som motiv för att ta ut gatukostnader anger Kommun A att skälen i första hand är ekonomiska. Man menar även att anledningen till att inte välja andra avgifter är att

<sup>10</sup> <http://www.vasjon.se/arkiverat%20material/Klagan%20Europadomstolen.pdf>

det skulle dröja för länge innan kostnaden för vägbygget var täckt. Kommunen anser också att en påskyndad process är bra av miljöskäl då en fördröjning av permanentering i väganläggningarna t.ex. kan leda till smutsigt vatten.

Kommunen har inte genomfört någon form av socioekonomisk analys över vilka samhällsgrupper som i störst mån blivit ålagda att betala gatukostnader inom kommunen, så de kan inte uttrycka sig om huruvida uttagen påverkar vissa mer än andra. Det som kan konstateras är att reaktionerna från allmänheten har varit många. Reaktionen uppkommer främst under planarbetet men sedan tas kostnaderna ut utan problem. Internt är kunskaperna om gatukostnader goda då kommunen haft gatukostnader sedan lång tid tillbaka. Kommunen tror att om grannkommunerna skulle ha liknande system skulle gatukostnader få ökad förståelse bland de boende och vinna större acceptans.

Kommunens planer framgent är att revidera reglementet med ett tak per boende och genom att minska skillnaden i kommunens del av finansieringen för olika typer av vägar. Dessutom är planen att det ska bli billigare för befintliga invånare i områdena. Kommunen menar att det blir allt vanligare med gatukostnader och tror att den utvecklingen kommer att hålla i sig. Revideringar skulle kunna göras centralt med en tillåtelse även för en avgift för drift och underhåll av vägarna, i likhet med VA-taxan. Man anser att detta skulle underlätta processen och att det är en fördel för alla att veta vad som gäller från början.

### **Kommun B- tar ut gatukostnader för första gången**

Kommun B tar för första gången ut gatukostnader och processen är pågående. Uttagen sker i samband med förtätning av ett område i närhet till tätort. Tidigare år har en utredning påbörjats för ett område med fritidshus där många blir permanentboende, denna utredning är dock nedlagd.

Det finns ett politiskt beslut om gatukostnadsuttag som lett till ett gatukostnadsreglemente för kommunen. Reglementet är godkänt av kommunfullmäktige och innebär bl.a. att en kostnadsutredning skall göras och ställas ut samtidigt som detaljplanen.

Kommunen menar att motiven till att ta ut gatukostnader är att nya byggrätter i befintlig detaljplan inte ska belasta skattekollektivet då de tillför ett stort värde till markägarna. Kostnaderna bedöms hittills erfarenhetsmässigt men ska hädanefter beräknas enligt en standardiserad mall. 15 procent av kostnaderna kommer att läggas på befintliga fastigheter och 85 procent på de nya byggrätterna. För tillfället utgår en engångskostnad, men reglementet skrivs just nu om till att erbjuda en senareläggning av 70-85 % av kostnaden till dess då bygglov för de nya byggrätterna söks. 15-30 % kommer dock även fortsättningsvis att tas ut som en engångskostnad då vägen byggs.

I kommun B finns för tillfället inget tak på kostnaderna utan ersättningen beror på hur många som delar på kostnaderna. Det påpekas att färre fastighetsägare föranleder större byggrätter. Kommunen anger likställighetsprincipen som främsta skäl för ett kommunalt huvudmannaskap då skatt inte anses vara rättvist då alla får betala för något som enbart somliga nyttjar. Då det område där det blivit aktuellt att ta ut gatukostnader ligger i ett redan detaljplanlagt område men kräver ny detaljplan och genomfartsgator är det också mest logiskt med kommunalt huvudmannaskap. De som åläggs betala ska i första hand vara de som får förhöjda värden på marken. Besparings-skäl är inte anledningen till att man valt att ta ut gatukostnader från fastig-

hetsägarna i området. Möjligheten att företag som inte betalar kommunalskatt blir berörda av gatukostnadsavgiften nämns som en positiv effekt.

Man har inte gjort någon analys eller utredning över vilka samhällsgrupper som påverkas av uttagen, detta bedöms göra större nytta på nationell nivå. Kommunen har infört en möjlighet till lämplighetsansökan för att få anstånd med kostnaden. Denna är tänkt att gälla framför allt de äldre boende.

Mycket negativa reaktioner har uppstått till följd av dålig information från kommunens egen sida. Det har dock varit vanligt att reaktionerna är sprungna ur missförståndet att kostnaden tas ut av exploatören. Att grannkommunerna tar upp frågan tror man inte är någon effektiv metod för att öka acceptansen för kostnaderna. Man är inom kommunen medveten om att informationsspridningen kan bli bättre och att kunskapen på området är generellt dålig. Man upplever det som mycket svårt att få förtroende i frågan och uppmuntrar en öppen och ärlig diskussion i media kring gatukostnader och dess alternativ.

I kommunen ser man att de gatubyggen som berörs är i områden där ökade avstyckningstillåtelser och genomfartsgator i ny detaljplan leder till potentiellt höjda markvärden samt områden med ombildning av fritidshus.

Den intervjuade tror på en framtida ökning i nyttjandet av gatukostnader. Möjligheter finns i att utveckla reglerna gällande betalningssätten och vad som avses med områden som drar nytta av den nya gatan. Justering av skatter tex genom en skatteväxling som innebär en sänkning av kommunalskatten, eller separata avgifter för underhåll är inte önskvärt.

### **Kommun C- tar ut gatukostnader systematiskt**

I kommunen finns ett politiskt beslut från 1984 om att ta ut gatukostnader. I de fyra förtättningsområden där man sedan dess använt sig av gatukostnader har uttagen alltid föregåtts av en utredning. När det har rört sig om bara en fastighet har istället ett exploateringsavtal reglerat kostnaderna. Utredningarna görs samordnat med detaljplanprocessen.

Kostnaden som åläggs fastighetsägarna beräknas utifrån faktiska kostnader och kan i vissa fall delas upp i avbetalningar om 10 år. Det finns inget tak för kostnaderna och andelsfördelningen mellan befintliga och nytillkomna fastigheter varierar.

Respondenten upplever en osäkerhet kring vilka skälen är till att ta ut gatukostnader men gissar att de förmodligen är ekonomiska. Kommunen har inte många fastighetsägare med annan kommunal hemvist.

Respondenten menar att processen med gatukostnader har fungerat bra i kommunen och anger den relativt enkla exploatering som skett och kommunens storlek som förmodade skäl. Man gissar att det är svårare i kommuner med mer centralt läge och med större befolkningsunderlag. Kommunens kunskap anses vara god internt. Det är åtminstone två personer som sysslar med gatukostnader. Näraliggande kommuner har inte visat något intresse för kommunens praxis. Reaktionerna från allmänheten har varit svala bortsett från överklaganden av detaljplan.

Vad gäller en framtida utveckling tror kommunen på en fortsatt användning inom kommunen. Man tror dock inte att kommuner som idag inte använder sig av möjligheten kommer att göra det framöver. Istället tror man att samfälligheter kommer att upprättas i en allt större utsträckning. Respondenten menar att det behövs förtydli-

ganden kring vad som anses vara skäligen kostnader och vad som är särskilda skäl för att kommunen ej ska vara huvudman för en gata.

### **Kommun D- tar inte ut gatukostnader i dagsläget**

Kommun D tar inte ut gatukostnader. Man anger att en direkt orsak till detta är kunskapsbrist inom kommunen jämte att behovet inte finns.

Vid nya exploateringar berörs sällan eller aldrig befintlig byggnation och hittills har allt finansierats via kommunalskatten. En ny policy ska tas fram och då tas en tomtkostnad och en gatukostnad ut var för sig för nya exploateringar. Kostnaden för byggnation anses lätt att räkna ut och hela kostnaden (tros) läggs på de nya byggrätterna. Respondenten är dock osäker på sin kunskap kring det nya förfarandet. Det anses viktigt att grannkommuner arbetar enligt liknande strategier. Kommunen kan inte göra någon bedömning av hur utvecklingen för gatukostnader kommer att se ut framgent.

### **Principer och kostnadsfördelning**

Som tidigare berörts kan fördelning av kostnaderna ske enligt vissa principer som kommunen själv beslutar om. Det kan röra t.ex. tomtyta, antal byggrätter, exploateringsgrad, typ av fastighet etc. Fördelningsgrunden ska redogöras för i den enskilde kommunens gatukostnadspolicy, i de fall en sådan föreligger. I Sollentuna menar man att det är tillåtna användningen (byggrätten) och inte den faktiska som ska ligga till grund för beräkning. Olika typer av byggrätter ger olika andelstal, tillika olika ersättningsnivåer. Ett avgörande av regeringsrätten från 1991 har slagit fast att nytillkomna fastigheter har större nytta av nya anläggningar än befintliga varför de bör bära en större del av kostnaderna. Detta tycks många kommuner ha tagit fasta på vad gäller beräkning av ersättningsnivåer. I Huddinge kommun gäller att befintliga fastigheter erlägger hälften av kostnaderna jämfört med nytillkomna fastigheter. Så är även fallet i bl.a. Södertälje kommun.

I Nacka kommuns gatukostnadspolicy står att läsa att:

*”Berörda fastighetsägare bär kostnaden för de investeringar som behövs för att uppfylla detaljplanens lägsta godtagbara krav så området kan fungera för permanent boende vad avser framkomlighet, bärighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet samt lekmiljö och parkstandard i övrigt – allt i vad som utgår från områdets egna behov.”<sup>11</sup>*

Även vilka kostnader som är förknippade med ett kommunalt ansvar regleras genom liknande paragrafer. Frågorna om huvudmannaskap, vägstandard och gatukostnader hänger tätt samman i förnyelseplanering i det att planarbetet sker parallellt med gatukostnadsutredningar. I Nacka menar man att exploateringsgraden, det vill säga tomtstorlek och möjlighet att bilda nya tomter, slås fast i detaljplanen och har också avgörande betydelse för gatukostnaderna. Detta är viktigt inte minst ur den enskilde fastighetsägarens perspektiv. Bestämmelserna om exploateringsgrad bör därför samordnas med gatukostnadernas fördelningsgrund så att konsekvenserna för individen blir tydliga. Somliga kommuner är dock betydligt mer otydliga vad gäller grunder för fördelning. För t.ex. Huddinge kommun gäller att:

---

<sup>11</sup> Nacka kommun gatukostnadspolicy, fastställd av kommunstyrelsen 2006

*”Gatukostnader skall fördelas mellan fastigheterna inom fördelningsområdet efter skälig och rättvis grund.”<sup>12</sup>*

Det tycks som att många fastighetsägare reagerar på nyckfullheten gällande hur ersättningsnivåer sätts. Det finns en stor ojämnhet gällande rådande praxis och denna varierar dessutom från kommun till kommun. Utvecklingsområden är ofta av olika karaktär och innehåller olika svårigheter varför fördelningsprinciperna kan behöva variera. Detta medför dock en svårighet i att sätta konstanta principer. Skulle processen med gatukostnader vara förknippad med en högre grad av förutsägbarhet och tydlighet skulle kanske acceptansen från fastighetsägarna vara större vilket troligen skulle leda till smidigare realiserande med färre överklaganden och därigenom snabbare genomförandetid. Förutsättningarna förändras ständigt samtidigt som kommunerna har olika grundförutsättningar gällande bl.a. geografi, ekonomi, politiskt styre och tradition.

### **Vilka är incitamenten för gatukostnadsuttag?**

Svenska kommuner har haft möjligheten att ta ut gatukostnader i många år. Somliga kommuner, såsom Huddinge, har tagit ut gatukostnader sedan 50-talet. Andra har av olika skäl valt att inte ta ut avgifter och har heller inte för avsikt att göra det. Regelverket för gatukostnader har av många kommuner upplevts som betungande och svårt att hantera, samtidigt som det har ansetts vara ett statligt och kommunalt ansvar att tillhandahålla och finansiera infrastruktur.

#### *Rättviseaspekten*

Huruvida man i en kommun tar ut gatukostnader eller inte tycks i mångt och mycket vara ett politiskt grundat beslut. Kommuner med moderat styre tar ofta ut gatukostnader med motiveringen rättvisa. Det som är intressant att i sammanhanget belysa är vad som egentligen kan anses vara rättvist. Många av de kommuner som tar respektive inte tar ut gatukostnader anger rättvisa som motiv till sitt beslut, men vad som anses rättvist kan vara två olika saker: antingen anser man det rättvist att alla är med och delar på kostnaden för infrastruktur på ett solidariskt vis, eller så menar man att det som är rättvist är att de som nyttjar gatan mest även ska betala för den. Både genom de intervjuer som genomförts samt genom de Case som lyfts fram framgår det från kommunalt håll anses att ett ökat värde på marken bör föranleda en finansieringsbenägenhet från fastighetsägarna.

#### *Avgifter kan öronmärkas, inte skatter*

De flesta av de kommuner vi samtalat med tror på en ökad användning av gatukostnader framgent. Den kommunala kostnadsbilden präglas av stigande kostnader för vård, skola och omsorg vilket innebär att samtliga kostnader som kommunerna kan tänkas ha behöver ses över. Att lyfta ut kostnader som kan avgiftsfinansieras kan bli angeläget för allt fler kommuner framgent. Kostnader som i likhet med gatukostnader kan knytas till en viss fastighet belastar inte kommunens skattekollektiv och kan bidra till att lätta på skattetrycket och frigöra budgetutrymme. Detta resonemang finner bekräftelse i den enkätstudie vi gjort där vi ser att en betydligt större andel kommuner än som idag tar ut gatukostnader kan tänka sig att göra det framöver.

#### *Ett hållbart samhällsbyggande*

---

<sup>12</sup> Huddinge kommun gatukostnadsreglemente, antaget av kommunfullmäktige 2007



Ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande kan bl.a. skapas genom att befintlig bebyggelse förtätas. Den nödvändiga samhällsförsörjningen finns då många gånger redan, i form av vatten, avlopp och gator. Vår enkätstudie, som redogörs för i nästa kapitel, konstaterar att det vanligaste är att gatukostnader tas ut just i befintliga områden som förtätas. Det är även vanligt att gatukostnader tas ut i fritidshusområden som permanentteras. Detaljplanearbete pågår i flera kustkommuner där fritidshusområden delvis övergår till att bli permanentbostadsområden. En ny typ av område får nya förutsättningar vilket ger upphov till att vägarnas standard, vatten- och avloppsfrågor etc. behöver ses över. Ska skatter eller avgifter finansiera detta?

#### *Processen*

Exemplet ovan från Nacka kommun, där genomförandetiden inom ett område fördröjts med två år till följd av idoga överklaganden, är intressant just då det illustrerar hur en process kan bli fördröjd med många år till följd av överklaganden från fastighetsägare inom ett område. På hemsidor som skapats av samfälligheter framgår även att medlemmarna förespråkar överklaganden som strategisk metod för att försena byggnation och därmed uttag.

#### *Kompetens hos kommunerna*

Kommunerna själva anser att deras kunskap internt är god. Samtidigt är det inte mer än ca 80 procent av kommunerna som känner till begreppet gatukostnader, vilket resultaten från enkätstudien visar. Om kännedomen skulle öka kan det innebära att även uttagens omfattning skulle öka. Vilka krav skulle det ställa på kommunerna gällande kompetens? Vilket behöver befolkningsunderlaget i kommunen vara, och vilket budgetutrymme krävs för att säkra tillgången till rätt kompetens i kommunen? Majoriteten av de svenska kommunerna har en befolkningsmängd under 60 000, hur många av dessa kommuner kan ha plan- och exploateringskunskap i den egna kommunen? Att genomföra planarbete är en omfattande process, särskilt om arbetet ska synkas med gatukostnadsutredningar. Flera av de fastighetsägare som i denna rapport exemplifierat den problematik som är omgärdad gatukostnader menar att kommunen inte lyssnat på deras synpunkter. Det är således inte enbart avgiften utan även förfarandet som de reagerat på. Kompetens innebär förutom kännedom om sakfrågorna även förmågan att praktisera öppenhet och tydlighet och tillvarata de åsikter som finns i kommunen.

## **Gatukostnadsuttagens omfattning och karaktär**

Hur vanligt det är att gatukostnader tas ut av Sveriges kommuner, hur utvecklingen sett ut samt uttagens storlek är några av de mest centrala aspekter som den enkätundersökning som genomförts syftar till att belysa.

Enkätundersökningen har skickats per mail till samtliga kommuner i Sverige. De kommuner som inte besvarade enkäten har blivit uppringda per telefon för att öka svarsfrekvensen. 212 kommuner har besvarat hela enkäten. Detta är en svarsfrekvens på 73 procent vilket ger en hög tillförlitlighet till resultaten. Ytterligare ett antal kommunerna har emellertid enbart svarat på om de tar ut gatukostnader eller ej men har avstått från att besvara hela enkäten. Hur många som besvarat respektive fråga framgår av bilaga 1.

För att analysera resultaten på ett mer nyanserat och givande sätt har vi kategoriserat kommunerna efter kommungrupp. Kommungruppstillhörigheten anger om kommunen är en storstadskommun, glesbygdskommun, pendlingskommun etc. Detta möjliggör generalisering och ger underlag för slutsatser. I Bilaga 1 redovisas diagram

över samtliga enkätfrågor. Av bilaga 2 framgår vilka kommuner som tillhör respektive kommungrupp.

## **Kommungruppsindelning 2011**

Den kommungruppsindelning som använts i analysen är vedertagen och används bl.a. av SCB och SKL. Nedan redovisas de tio grupperna som ingår i den nya indelningen från 2011 med antal kommuner som ingår i respektive grupp och en kort beskrivning:

### **Storstäder (3 kommuner)**

Kommuner med en folkmängd som överstiger 200 000 invånare.

### **Förortskommuner tillorstäder (38 kommuner)**

Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i någon annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon avorstäderna.

### **Större städer (31 kommuner)**

Kommuner med 50 000-200 000 invånare samt en tätortsgrad överstigande 70 procent.

### **Förortskommuner till större städer (22 kommuner)**

Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i en annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon av de större städerna i grupp 3.

### **Pendlingskommuner (51 kommuner)**

Kommuner där mer än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till en annan kommun.

### **Turism- och besöksnäringkommuner (20 kommuner)**

Kommuner där antalet gästnätter på hotell, vandrarhem och campingar överstiger 21 per invånare eller där antalet fritidshus överstiger 0,20 per invånare.

### **Varuproducerande kommuner (54 kommuner)**

Kommun där 34 procent eller mer av nattbefolkningen mellan 16 och 64 år är sysselsatta inom tillverkning och utvinning, energi och miljö samt byggverksamhet (SNI2007)

### **Glesbygdskommuner (20 kommuner)**

Kommun med en tätortsgrad understigande 70 procent och mindre än åtta invånare per kvadratkilometer.

### **Kommuner i tätbefolkad region (35 kommuner)**

Kommun med mer än 300 000 personer inom en radie på 112,5 kilometer.

### **Kommuner i glesbefolkad region (16 kommuner)**

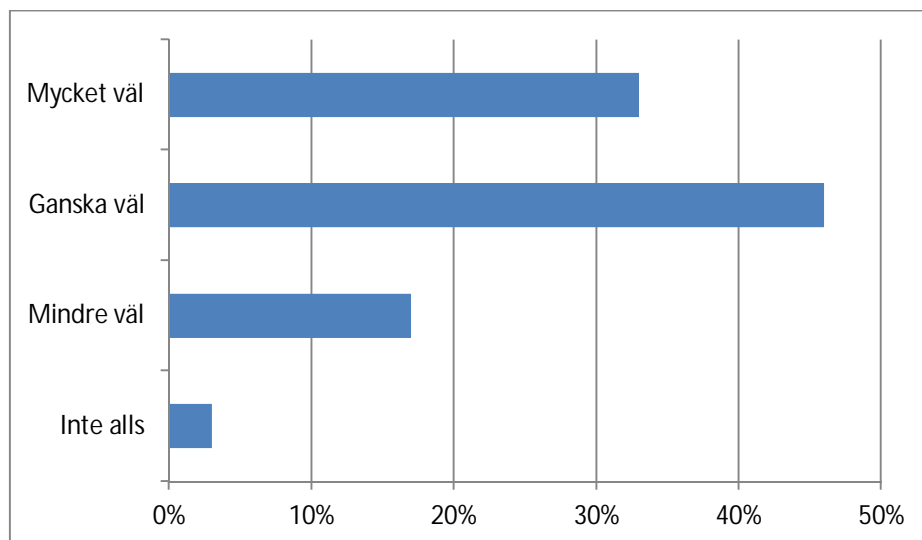
Kommun med mindre än 300 000 personer inom en radie på 112,5 km.

## **Stor andel kommuner känner till begreppet gatukostnader**

På frågan ”hur väl känner du till begreppet gatukostnader” svarade 79 procent av de svarande kommunerna *mycket* eller *ganska väl*. Det betyder att en övervägande ma-

joritet är bekant med frågeställningen. Endast 3 procent angav att de inte kände till begreppet alls. Med andra ord kan antas att enkäten nått rätt personer på kommunerna.

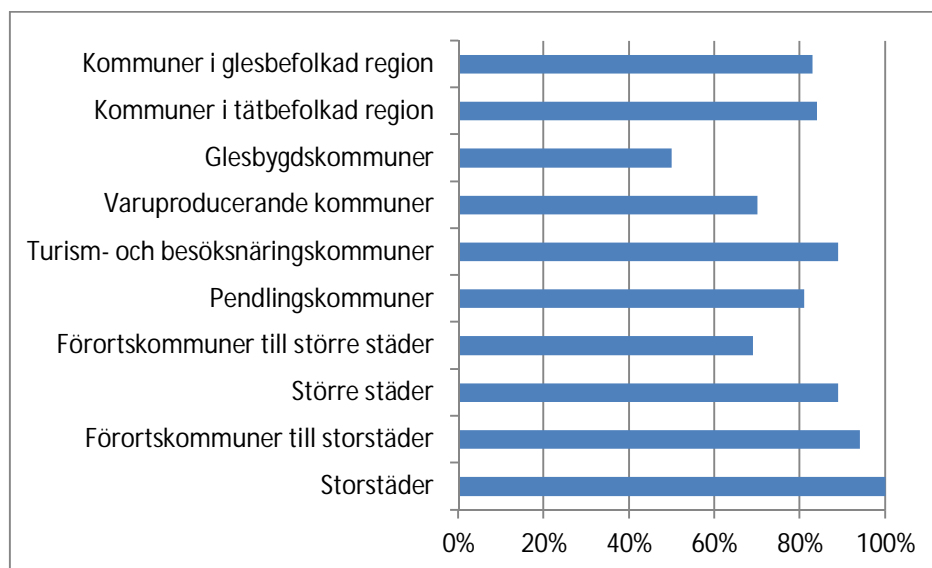
Diagram 1: Andel kommuner som känner till begreppet gatukostnader



### Gatukostnader väl känt i storstäder med omnejd

När kommunerna bryts ner i kommungrupper visar det sig att begreppet *gatukostnader* är mycket välkänt bland svarande från kommungrupperna *storstäder, förortskommuner till storstäder, större städer* och *turism- och besöksnäringkommuner*. För dessa kommuntyper ligger antalet som svarar *mycket* eller *ganska väl* mellan 89 och 100 procent. Lägre kännedom om begreppet gatukostnader finns bland de svarande *glesbygds-* samt *varuproducerande* kommunerna. För dessa kommuntyper ligger andelen på 50 respektive 70 procent.

Diagram 2: Andel kommuner per kommuntyp som känner till begreppet gatukostnader



### Få kommuner har en gatukostnadspolicy

På frågan om kommunen har en gatukostnadspolicy svarar 19 procent av kommunerna *ja*, medan 72 procent svarar *nej*. Andelen kommuner som har en gatukost-

nadspolicy hänger samman med den andel som tar ut gatukostnader, däremot är det en något högre andel av kommunerna som har en policy än som tar ut avgifter.

### Gatukostnadspolicy vanligast i storstäder med omnejd

Vid nedbrytning av svaren på kommungruppsnivå framträder en tydlig bild. *Storstäder* och *förortskommuner till storstäder* är de som oftast har en gatupolicy, andelen uppgår till mellan 29 och 50 procent. I *varuproducerande kommuner*, *kommuner i tätbefolkad region* samt *förorter till större städer* ligger andelen istället mellan 10 och 13 procent.

Viktigt att ha i beaktande är att en nedbrytning på underkategorier ofta ger få svarande i varje kategori. Detta innebär att en enda kommuns svar påverkar utfallet för kategorin i stor utsträckning.

Tabell 1: Andel kommuner per kommuntyp som har gatukostnadspolicy

Kommuntyp	Totalt antal svarande	Har svarat ja, antal	Har svarat ja, andel
Storstäder	2	1	50 %
Förortskommuner till storstäder	31	9	29 %
Större städer	27	5	19 %
Förortskommuner till större städer	16	2	13 %
Pendlingskommuner	36	9	25 %
Turism- och besöksnäringkommuner	9	2	22 %
Varuproducerande kommuner	40	4	10 %
Glesbygdskommuner	14	2	14 %
Kommuner i tätbefolkad region	25	3	12 %
Kommuner i glesbefolkad region	12	3	25 %

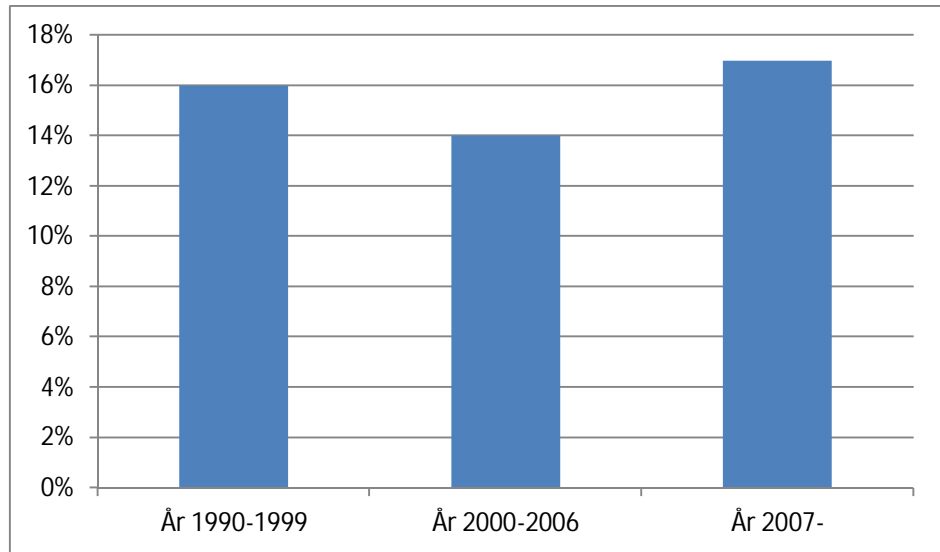
Det finns sjutton kommuner som har en gatukostnadspolicy men som inte har tagit ut några gatukostnader under 2000-talet. Av dessa bedömer tio det som inte troligt att de kommer ta ut gatukostnader i framtiden. Detta kan tyda på att kommunen tagit ett ställningstagande mot att ta ut gatukostnader. Dessa kommuner framgår nedan.

Vingåker	Värnamo	Mark
Tibro	Nordanstig	Skara
Höganäs	Vindeln	Hudiksvall
Ale		

### Stabil andel kommuner som tar ut gatukostnader

Kommunerna har tillfrågats om de har tagit ut gatukostnader någon gång under tre olika tidsintervall. Det första tidsintervallet är mellan åren 1990 och 1999. Det andra intervallet är mellan åren 2000 och 2006 och det sista intervallet är under år 2007 och framåt. Svaren visar att andelen kommuner inte varierar mycket. Mellan år 1990 och 1999 var det 16 procent av kommunerna som tog ut gatukostnader, under 2000 till 2006 var det 14 procent och från år 2007 och framåt har 17 procent svarat att de har tagit ut gatukostnader. Fram till nu har med andra ord kommunernas intresse för att ta ut gatukostnader legat relativt konstant.

Diagram 3: Andel kommuner som tar ut gatukostnader, under olika tidsperioder

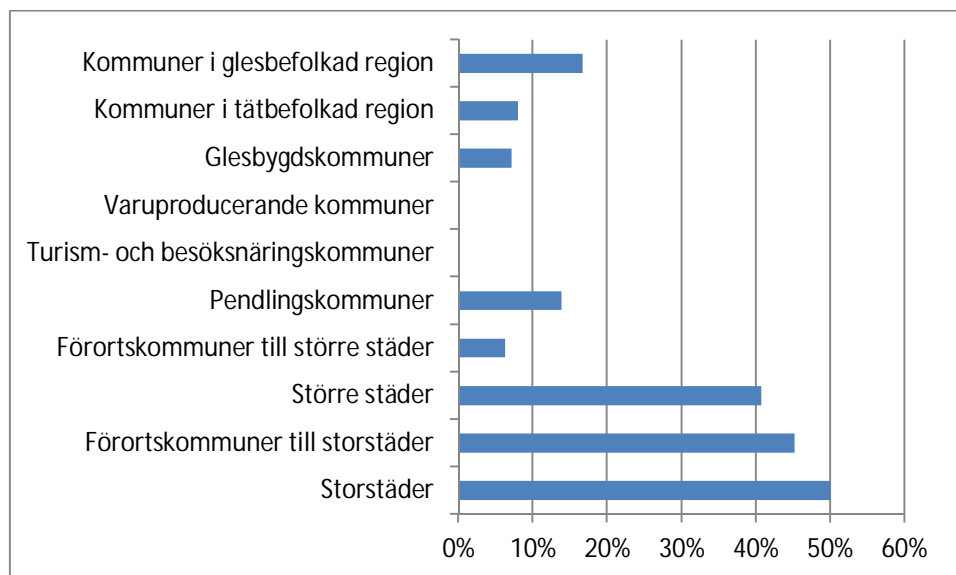


### Gatukostnader fortfarande ovanligt utanför städerna

Det skiljer sig mellan olika kommuntyper hur vanligt det är att ta ut gatukostnader. Det är mycket vanligare att *storstäder, förortskommuner till storstäder* samt *större städer* tar ut gatukostnader än att kommuner i mindre tätbefolkade områden gör det. Detta speglar den övergripande utvecklingen i samhället där allt fler människor flyttar in till städerna. I dessa städer och förorterna till dessa byggs det därför ut nya bostadsområden parallellt med att fritidsområden permanentas.

Intressant att reflektera över är även att gruppen turism- och besöksnäringkommuner inte tar ut gatukostnader alls men är ändå en av de grupper vars kännedom om begreppet gatukostnader är högst.

Diagram 4: Andel kommuner per kommuntyp som tagit ut gatukostnader 2007 och framåt

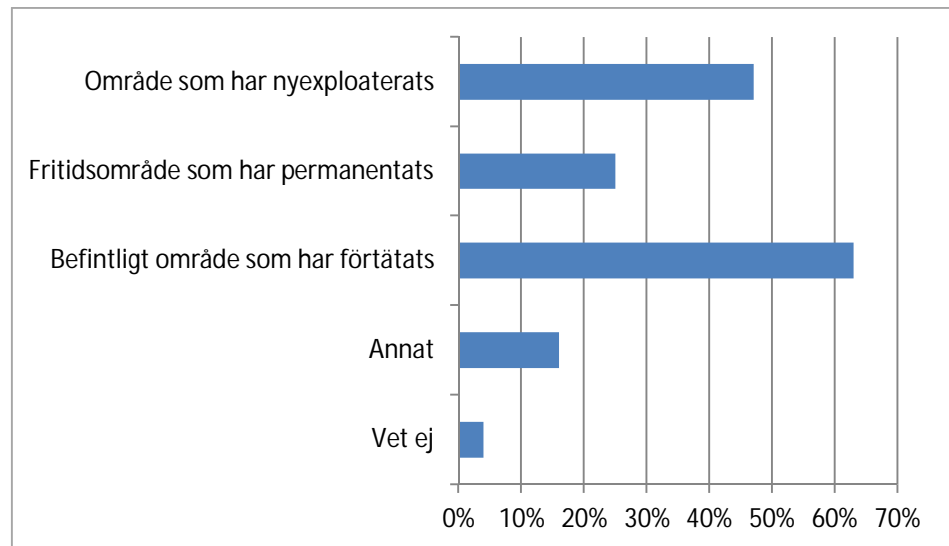


### Vanligt att ta ut gatukostnader vid förtätning av befintligt område

Det är intressant att veta för vilken typ av områden som kommunerna tar ut gatukostnader. Det visar sig att det vanligaste typ av område för vilket gatukostnader har tagits ut är för *förtätning av befintligt område*. Hela 63 procent av de kommuner

som tar ut gatukostnader anger att de har taget ut gatukostnader för denna typ av områden. På andra plats hamnar *nyexploaterade områden*. 47 procent av de kommuner som har tagit ut avgifter har tagit ut dem för denna typ av områden.

Diagram 5: Andel av kommuner som tagit ut gatukostnader som gjort det för olika typer av områden



### Stockholmsförorter tar ut gatukostnader av fritidshusägare

Nedan anges svaren på ovanstående fråga i absoluta tal för olika kommuntyper. Det framgår att det är i första hand förortskommuner till storstäder och större städer som tar ut gatukostnader för befintliga områden som förtätas. De två storstäder som har svarat har inte angett att de tar ut avgifter för förtätning. Det är även förorterna till storstäder som oftast tar ut gatukostnader för fritidsområden som permanentas. I förorterna till storstäderna sker en omfattande omvandling av kvarvarande fritidsområden till permanentområden. Av de sju aktuella kommunerna ligger sex i Stockholms län.

Diagram 6: Antal kommuner per kommuntyp som tagit ut gatukostnader, fördelat på olika typer av områden, 1990 till 2011

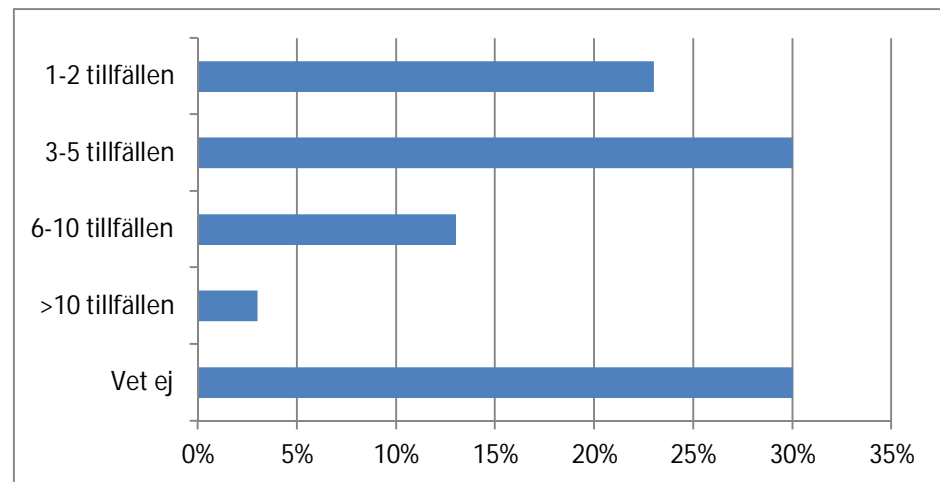
Kommuntyp	Befintligt område som förtätas	Permanenterat fritidsområde	Nyexploaterat område
Storstäder	0	0	0
Förortskommuner till storstäder	10	7	8
Större städer	10	3	6
Förortskommuner till större städer	0	0	1
Pendlingskommuner	3	0	4
Turism- och besöksnäringkommuner	1	0	1
Varuproducerande kommuner	4	1	0
Glesbygdskommuner	1	0	0
Kommuner i tätbefolkad region	0	1	1
Kommuner i glesbefolkad region	3	1	3

### Gatukostnader tas ut någon gång per år

Det är intressant att veta hur ofta kommunerna som har tagit ut gatukostnader har gjort detta. Därför fick kommunerna svara på hur ofta de tagit ut avgifter under pe-

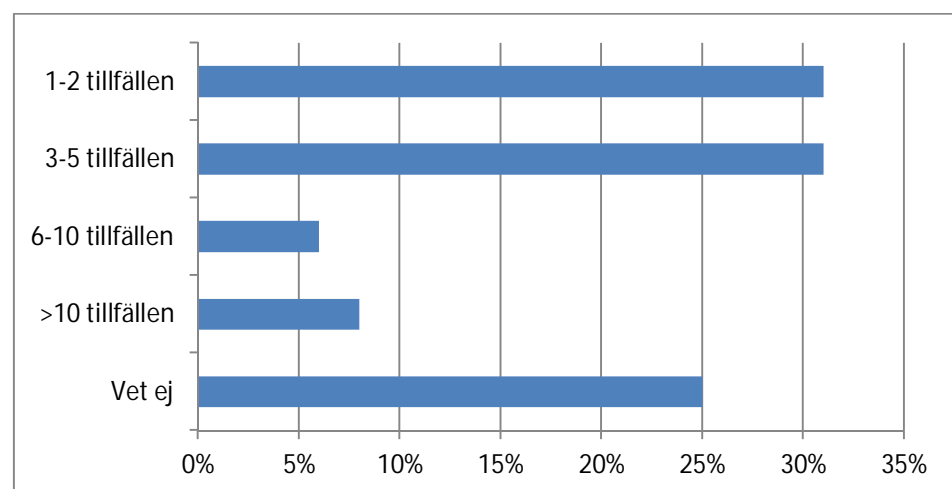
rioden år 2000 till 2006 respektive under perioden år 2007 och framåt (första halvan av år 2011). Det visade sig att det vanliga var att kommunen under åren 2000-2006 hade tagit ut gatukostnader vid tre till fem tillfällen. Observera att ett tillfälle kan avse allt ifrån en fastighet till ett helt fritidshusområde eller nybyggt område. Omräknat till på årsbasis innebär detta att kommunerna oftast har mindre än ett gatukostnadsärende per år.

Diagram 7: Antal tillfällen som gatukostnader har tagits ut under åren 2000-2006 av de kommuner som tagit ut gatukostnader



Under perioden år 2007 till 2011, som är en kortare tidsperiod, ser fördelningen liknande ut. Det som skiljer är framförallt att allt fler kommuner svarar att de har tagit ut gatukostnader vid *fler än tio tillfällen*. Den andelen har ökat från 3 till 8 procent. Fem kommuner har tagit ut gatukostnader mer än fem gånger de senaste åren. Två av dessa återfinns i Stockholms län. Av 14 kommuner som har svarat på denna fråga för både perioden 2000-2006 samt år 2007-2011 är det ingen kommun som tagit ut gatukostnader vid fler tillfällen under den senare perioden än under den tidigare. Detta indikerar att de som tar ut gatukostnader med systematik gör uttag med ungefär samma frekvens i dagsläget som under tidigare år.

Diagram 8: Antal tillfällen som gatukostnader har tagits ut under åren 2007-2011 av de kommuner som tagit ut gatukostnader

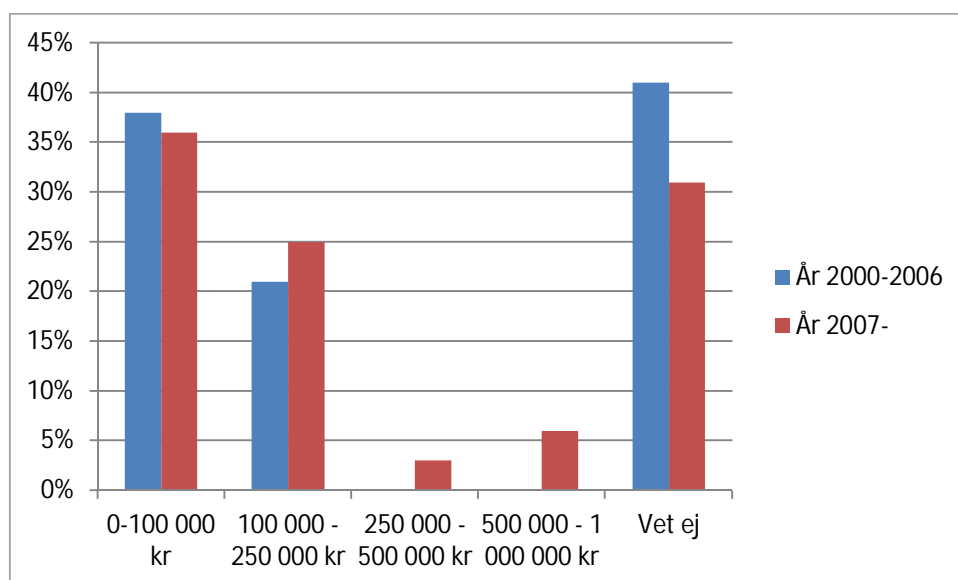


## Riktigt höga gatukostnader har blivit vanligare

Det är intressant att studera hur höga de gatukostnader som kommunerna har ålagt de enskilda fastighetsägarna att betala är. Nedan följer uppgifter från de kommuner som valt att besvara denna fråga. För perioden år 2000 till 2006 är det vanligast att kommunerna inte vet hur hög den högsta gatukostnad de har tagit ut av en enskild fastighetsägare. Av de kommuner som känner till hur stora kostnader de har ålagt de enskilda fastighetsägarna att betala har de flesta inte tagit ut mer än 100 000 kronor men sex kommuner tog ut gatukostnader på mellan 100 000 och 250 000 kronor under år 2000 och 2006.

Av de kommuner som tog ut gatukostnader under perioden 2007 och framåt tog 36 procent ut upp till 100 000 kronor av en enskild fastighetsägare. 31 procent kan eller vill inte svara på hur stor den högsta gatukostnaden är som de har tagit ut av en enskild småhusägare. Under samma period var det tre kommuner som tog ut gatukostnader överstigande 250 000 kronor av enskilda fastighetsägare.

Diagram 9: Högst uttag av enskild småhusägare under perioden år 2000 till år 2006



Av de kommuner som angett att de har tagit ut gatukostnader är det elva som inte kan ange den högst summan som tagits ut av en enskild fastighetsägare. Detta är en relativt hög andel. Detta kan antingen bero på okunskap eller tidsbrist eller på att kommunerna upplever det som ofördelaktigt att lämna ut denna uppgift.

12 kommuner har tagit ut minst 100 000 kronor i gatukostnad av en enskild småhusägare under 2000-talet. Av dessa är sju förortskommuner till Stockholm varav de flesta ligger söder om Stockholm. Detta kan indikera att dessa kommuner kan ha pratat med varandra och tagit efter varandras exempel. Vid jämförelse av skattekraft mellan de Stockholmskommuner som har tagit ut höga gatukostnader och de som inte har gjort det framkommer dock ingen skillnad i kommunalskattesats.

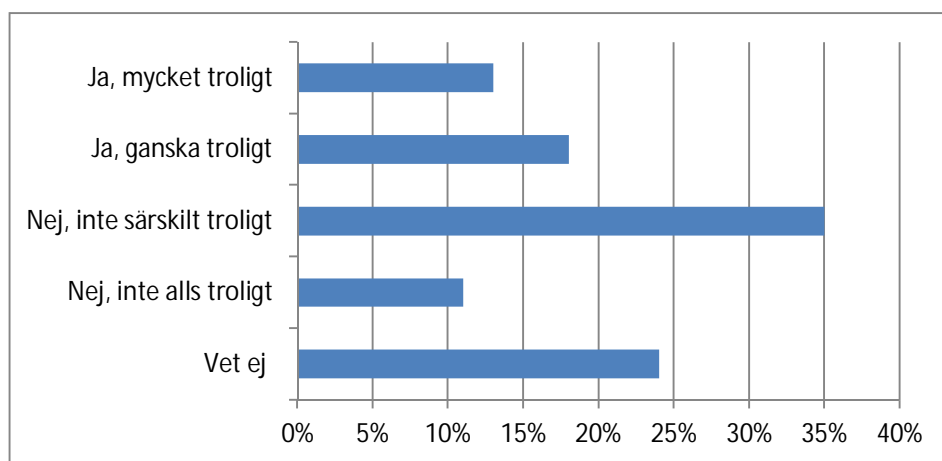
## Allt fler kommuner planerar att ta ut gatukostnader

För att bedöma hur trenden för gatukostnader ser ut har kommunerna tillfrågats om de planerar att ta ut gatukostnader i framtiden. Resultaten visar att det är betydligt fler kommuner som bedömer det som mycket eller ganska troligt att de kommer att ta ut gatukostnader i framtiden än det är kommuner som gör det idag. Dels ökar andelen svarande kommuner från 17 procent som tar ut gatukostnader idag till 30 pro-



cent som troligen eller ganska troligen kommer att göra det i framtiden. Dels ökar antalet kommuner. Det är 37 kommuner som tar ut gatukostnader idag medan totalt 62 stycken anger att de troligen eller ganska troligen kommer att göra det i framtiden. Notera även att det är betydligt fler kommuner som anger att de inte är särskilt troligt att de kommer att ta ut gatukostnader än det är kommuner som anger att det inte alls är troligt.

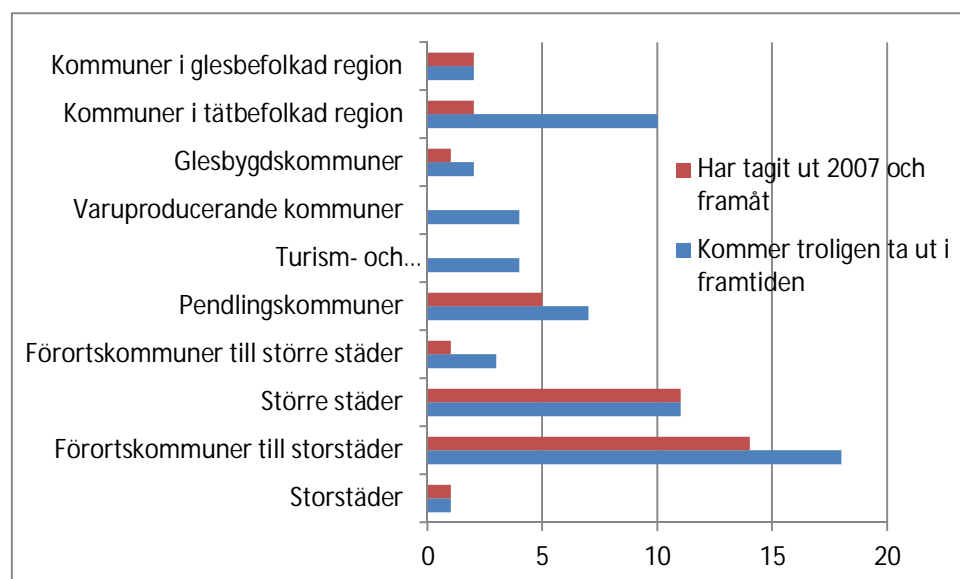
Diagram 10: Andel kommuner som troligen eller ganska troligen kommer att ta ut gatukostnader i framtiden



### Uttag av gatukostnader kan spridas från stad till land

Här studeras hur det ser ut för olika kommuntyper. Här blir trenden mycket tydlig. Från att uttag av gatukostnader lite hårdraget varit ett fenomen i och omkring de större städerna så verkar fenomenet sprida sig till mer glesbefolkade kommuner. Detta gäller särskilt för turism- och besöksnäringkommuner samt kommuner i tätbefolkad region. Detta kan indikera att gatukostnader har tidigare använts i tätbefolkade kommuner för att täcka höga kostnader för förtätning och nyexploatering. Dessa kommuner har fungerat som trendsättare och fler kommuner är nu intresserade av att följa efter.

Diagram 11: Andel kommuner per kommuntyp som tagit ut gatukostnader år 2007 och framåt respektive de som ganska eller mycket troligen kommer att ta ut gatukostnader i framtiden



## Kommuner som inte tagit ut gatukostnader överväger att göra det

Det är 29 kommuner som tidigare *inte* har tagit ut gatukostnader under perioden år 2007 och framåt som har angett att de troligen eller ganska troligen kommer att göra det i framtiden. Nedanstående tabell visar vilka kommuntyper som kan förväntas öka uttaget av gatukostnader. Den visar hur stor andel av totalt antal svarande kommuner från olika kommuntyper som angivit att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i sin kommun. Tabellen visar att andelen framförallt kommer att öka bland turism- och besöksnäringkommuner (+44 %) samt bland kommuner i tätbefolkad region (+32 %).

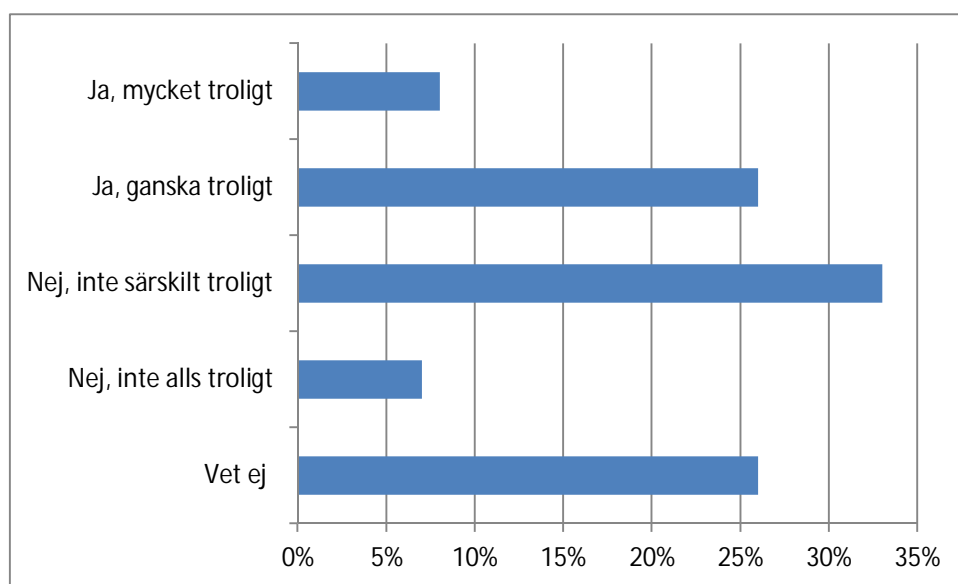
Tabell 2: Andel och antal kommuner per kommuntyp som inte tagit ut gatukostnader år 2007 och framåt som svarat att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden

Kommuntyp	Totalt antal svarande i gruppen	Har svarat ja	Andel som svarat ja
Storstäder	2	0	0 %
Förortskommuner tillorstäder	31	5	16 %
Större städer	27	3	11 %
Förortskommuner till större städer	16	2	16 %
Pendlingskommuner	36	2	6 %
Turism- och besöksnäringkommuner	9	4	44 %
Varuproducerande kommuner	40	4	10 %
Glesbygdskommuner	14	1	7 %
Kommuner i tätbefolkad region	25	8	32 %
Kommuner i glesbefolkad region	12	0	0 %

## Kommunerna osäkra på vad de tycker om avgift för drift och underhåll

Ett alternativ, eller komplement, till gatukostnadsavgift skulle vara att kommunen tog ut en årlig avgift för drift och underhåll av gator av aktuella fastighetsägare i kommunen. Nedan redovisas hur de svarande kommunerna förhåller sig till detta. Tabellen visar att kommunerna är osäkra till förslaget. Hela 26 procent svarar *vet ej*, medan 33 procent anger svaret *nej, inte särskilt troligt*. Få kommuner väljer de tydliga svarsalternativen *ja, mycket troligt* eller *nej, inte alls troligt*. Slutsatsen är att få kommuner tagit ställning i frågan än. Av de som gjort det är det en majoritet som inte anser att det är troligt att de skulle ta ut en avgift för drift och underhåll.

Diagram 12: Hur troligt kommunerna bedömer att det är att de skulle införa en kommunal avgift för drift och underhåll



Intresset för att ta ut en kommunal avgift för drift och underhåll av vägar fördelar sig olika mellan olika kommuntyper. Intresset är störst bland turism- och besöksnäringkommuner samt kommuner i tätbefolkad region. Det vill säga samma kommuntyper som var intresserade av att införa gatukostnader enligt dagens modell. Detta kan tyda på att dessa kommuner upplever ett behov av ökade intäkter oavsett utformningen av intäktsmodellen snarare än att de är intresserade av att få in inkomster specifikt från gatukostnader. Bland övriga kommuntyper är intresset för en kommunal avgift för drift och underhåll av vägar lågt och varierar mellan noll och tretton procent. Noterbart är att intresset för att få in avgifter från en avgift för drift och underhåll är lågt bland de kommuntyper som idag tar ut gatukostnader.

## Utmärkande trender för respektive kommuntyp

Här analyseras hur situationen ser ut i stora drag för respektive kommuntyp. För utförligare information om detta hänvisas till bilaga 1 där samtliga diagram för respektive kommuntypsgrupp finns med.

### Storstäder - få svar

Det finns tre *storstäder* i Sverige och två av dem har besvarat enkäten. De två svarande städerna svarar relativt olikartat. Därför kan inte några generella slutsatser dras utifrån deras svar. Generellt sett utmärks storstäder i högre grad än förorter av stadsbebyggelse och gator. Andelen enskilda småhus är lägre än i förorterna. I regel

är vägnätet redan utbyggt. En storstad anger att de har tagit ut gatukostnader för ett bebyggt område med enskilda vägar som planlagts så att det blivit kommunala gator, det vill säga allmän plats.

### **Förortskommuner till storstäder – vanligt med höga gatukostnader**

Kommuntypen *förortskommuner till storstäder* är en grupp som ligger långt fram avseende att ta ut gatukostnader. Kännedomen om gatukostnader ligger mycket högt, hela 94 procent känner till begreppet varav hela 65 procent mycket väl. 30 procent av de svarande kommunerna i gruppen har en gatukostnadspolicy jämfört med det nationella genomsnittet på 19 procent. Denna grupp var också tidigt ute med att ta ut gatukostnader. Redan under nittiotalet var det 45 procent i denna grupp som gjorde det jämfört med 16 procent på nationell nivå. Under perioden 2000-2006 var det 41 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 14 procent på nationell nivå och under år 2007 fram tills nu var det hela 48 procent jämfört med 17 procent på nationell nivå.

Förortskommuner till storstäder är också överrepresenterade när det gäller att ta ut riktigt höga gatukostnader av småhusägarna. Av de tjugotvå kommuner som har tagit ut minst 100 000 kronor från en enskild småhusägare under 2000-talet ligger elva i denna kommuntypsgrupp. Av dessa elva ligger åtta i Stockholm medan övriga tre ligger utanför Göteborg. Detta kan ha sin förklaring i att husvärdena ligger högre runt storstäderna och kommunerna därför räknar med att en småhusägare kan belåna sitt hus om de inte har någon annan möjlighet att betala den.

Andelen kommuner i denna grupp som anger att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden är fem stycken eller 16 procent. Totalt sett, även inklusive de som redan tar ut avgifter, skulle det innebära en andel på 63 procent om alla intresserade kommuner verkligen införde gatukostnader. Denna siffra kan jämföras med de 54 procent av de svarande i gruppen som mycket troligen eller ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Större städer-vanligt med gatukostnader**

Kännedomen om gatukostnader ligger högt bland svarande *större städer*. 89 procent känner till begreppet varav 63 procent mycket väl. 19 procent av de svarande kommunerna i denna kommuntyp har en gatukostnadspolicy vilket är lika högt som det nationella genomsnittet. Under nittiotalet var det 30 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 16 procent på nationell nivå. Under perioden år 2000 till år 2006 var det fortfarande 30 procent av de större städerna som tog ut gatukostnader jämfört med 14 procent på nationell nivå. Under år 2007 fram tills nu har 41 procent i gruppen tagit ut gatukostnader jämfört med 17 procent på nationell nivå. Andelen större städer som tar ut gatukostnader har således ökat mer än genomsnittet.

Av de 22 kommuner som tagit ut mer än 100 000 kronor i gatukostnad under 2000-talet återfinns fyra i kommuntypsgruppen större städer.

Andelen kommuner i denna kommuntypsgrupp som anger att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden är 11 procent. Totalt sett, även inklusive de som redan tar ut avgifter, skulle det innebära en andel på 41 procent om alla intresserade kommuner verkligen införde gatukostnader. Att andelen inte ökar beror på att en del kommuner avser att sluta eller är osäkra på om det kommer att ta ut gatukostnader i framtiden.

Denna siffra kan jämföras med de 45 procent av de svarande i gruppen som mycket troligen eller ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Förortskommuner till större städer – stort intresse för avgiftsfinansiering**

Kännedomen om gatukostnader ligger relativt lågt bland svarande *förortskommunerna till större städer*. 69 procent av de svarande känner till begreppet varav 25 procent mycket väl. 13 procent av de svarande kommunerna i denna grupp har en gatukostnadspolicy vilket är lägre än det nationella genomsnittet på 19 procent. Under nittiotalet var det 21 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 16 procent på nationell nivå. Under perioden år 2000 till år 2006 var det 14 procent av kommunerna i denna grupp som tog ut gatukostnader vilket var lika stor andel som på nationell nivå. Under år 2007 fram tills nu var det 7 procent jämfört med 17 procent på nationell nivå. Andelen har således minskat i denna kommungrupp över tiden.

Av de 22 kommuner som tagit ut med än 100 000 kronor i gatukostnad under 2000-talet återfinns två i kommuntypsgruppen förorter till större städer.

Andelen kommuner i denna kommuntypsgrupp som anger att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden är 13 procent. Totalt sett, även inklusive de som redan tar ut avgifter, skulle det innebära en andel på 23 procent om alla intresserade kommuner verkligen införde gatukostnader. Denna siffra kan jämföras med de 38 procent av de svarande i gruppen som mycket troligen eller ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator. Denna andel är betydligt högre än andelen som planerar att ta ut gatukostnader.

### **Pendlingskommuner – nära det nationella snittet**

*Pendlingskommuner* framstår som en grupp som ligger relativt nära det nationella genomsnittet för en stor del av de aktuella frågorna.

Kännedomen om gatukostnader ligger normalt bland svarande pendlingskommuner; 80 procent känner till begreppet varav 22 procent mycket väl. 25 procent av de svarande kommunerna i denna kommuntyp har en gatukostnadspolicy vilket även det är i nivå med det nationella genomsnittet på 19 procent. Under nittiotalet var det 8 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 16 procent på nationell nivå. Under perioden år 2000 till år 2006 var det 14 procent av kommunerna i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 14 procent på nationell nivå. Under år 2007 fram tills nu var det 14 procent jämfört med 17 procent på nationell nivå.

Av de 22 kommuner som tagit ut med än 100 000 kronor i gatukostnad under 2000-talet återfinns tre i kommuntypsgruppen pendlingskommuner.

Andelen kommuner i denna kommuntypsgrupp som anger att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden är 6 procent. Totalt sett, även inklusive de som redan tar ut avgifter, skulle det innebära en andel på 19 procent om alla intresserade kommuner verkligen införde gatukostnader. Denna siffra kan jämföras med de 14 procent av de svarande i gruppen som ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Turism- och besöksnäringkommuner – få svarande**

Eftersom endast nio kommuner i denna kommungrupp har besvarat enkäten analyseras denna grupp endast översiktligt. Åtta av nio kommuner i gruppen känner till

begreppet gatukostnader ganska väl. Samtidigt är det elva kommuner som inte besvarat enkäten alls vilket är en relativt hög siffra. Av de svarande är det två som har en gatukostnadspolicy. En kommun tog ut gatukostnader under nittiotalet och under perioden år 2000-2006 men ingen har tagit ut avgifter under år 2007 och framåt. Fyra av nio kommuner planerar att ta ut gatukostnader i framtiden vilket är en hög siffra. Ingen av dessa kommuner har tagit ut gatukostnader tidigare. Fyra av nio kommuner skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Varuproducerande kommuner – sjunkande intresse för gatukostnader**

Kännedomen om gatukostnader ligger relativt lågt bland de svarande *varuproducerande kommunerna*. 71 procent känner till begreppet varav 23 procent mycket väl. 10 procent av de svarande kommunerna i denna kommuntyp har en gatukostnadspolicy vilket är lägre än det nationella genomsnittet. Under nittiotalet var det 10 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 16 procent på nationell nivå. Under perioden år 2000 till år 2006 var det endast 3 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 14 procent på nationell nivå. Under år 2007 fram tills nu var noll procent jämfört med 17 procent på nationell nivå. Endast en varuproducerande kommun har tagit ut en gatukostnad på över 100 000 kronor under 2000-talet.

Andelen kommuner i denna kommuntypsgrupp som anger att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden är 10 procent. Totalt sett, även inklusive de som redan tar ut avgifter, skulle det innebära en andel på 11 procent om alla intresserade kommuner verkligen införde gatukostnader. Denna siffra kan jämföras med de 31 procent av de svarande i gruppen som troligen eller ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Glesbygdskommuner – gatukostnader sällan aktuellt**

Kännedomen om gatukostnader ligger mycket lågt bland svarande *glesbygdskommuner*. 50 procent känner till begreppet ganska väl, ingen känner till begreppet mycket väl. 13 procent av de svarande kommunerna i denna kommuntyp har en gatukostnadspolicy vilket ligger under det nationella genomsnittet. Under år 1990 till år 2006 var det ingen i denna grupp som tog ut gatukostnader. Under år 2007 fram tills nu var det en kommun (7 procent) jämfört med 17 procent på nationell nivå. Ingen kommun har tagit ut riktigt höga gatukostnad i denna grupp.

Andelen kommuner i denna kommuntypsgrupp som anger att de ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden är 7 procent. Totalt sett, även inklusive de som redan tar ut avgifter, skulle det innebära en andel på 14 procent om alla intresserade kommuner verkligen införde gatukostnader. Denna siffra kan jämföras med de 36 procent av de svarande i gruppen som troligen eller ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Kommuner i tätbefolkad region**

Kännedomen om gatukostnader ligger relativt högt bland svarande *kommuner i tätbefolkad region*, 84 procent känner till begreppet varav 24 procent mycket väl. 14 procent av de svarande kommunerna i denna kommuntyp har en gatukostnadspolicy vilket ligger under det nationella genomsnittet. Under nittiotalet var det 4 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 16 procent på nationell nivå. Under perioden år 2000 till år 2006 var det nio procent av i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 14 procent på nationell nivå. Under år 2007 fram tills nu

var det också nio procent jämfört med 17 procent på nationell nivå. Ingen i denna grupp har tagit ut gatukostnader över 100 000 kronor av en enskild småhusägare under 2000-talet.

Andelen kommuner i denna kommuntypsgrupp som anger att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden är 32 procent. Totalt sett, även inklusive de som redan tar ut avgifter, skulle det innebära en andel på 40 procent om alla intresserade kommuner verkligen införde gatukostnader. Denna siffra kan jämföras med de 28 procent av de svarande i gruppen som troligen eller ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Kommuner i glesbefolkad region**

Kännedomen om gatukostnader ligger relativt högt bland svarande *kommuner i glesbefolkad region*, 84 procent känner till begreppet varav 42 procent mycket väl. 25 procent av de svarande kommunerna i denna grupp har en gatukostnadspolicy vilket ligger över det nationella genomsnittet. Under nittioalet var det 17 procent i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 16 procent på nationell nivå. Under perioden år 2000 till år 2006 var det åtta procent av kommunerna i denna grupp som tog ut gatukostnader jämfört med 14 procent på nationell nivå. Under år 2007 fram tills nu var det 17 procent, en lika hög andel som på nationell nivå. Ingen i denna grupp har tagit ut gatukostnader över 100 000 kronor av en enskild småhusägare under 2000-talet.

Inga kommuner i denna kommuntypsgrupp som anger att de troligen eller ganska troligen kommer att införa gatukostnader i framtiden. 17 procent av kommunerna tror att de ganska eller mycket troligen kommer att ta ut gatukostnader i framtiden vilket är lika hög andel som de som mycket eller ganska troligen skulle vara intresserade av att avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator.

### **Utredningsbehov**

Under den tid som vi arbetat med framtagandet av denna rapport har vi identifierat kunskapsluckor som skulle behöva fyllas i för att bilden av de konsekvenser som gatukostnader medför ska bli mer komplett.

Intressant vore att göra en samhällsekonomisk bedömning över vilka samhällsgrupper som berörs av gatukostnadsuttagen. Kommunerna själva har inte gjort någon sådan analys men välkomnar en samlad bedömning.

Givetvis går det att resonera kring vad som är "rätt" eller "fel" vad gäller gatukostnader gentemot andra finansieringslösningar. Somliga menar att kommunal skattefinansiering ger många förlorare, t.ex. de som bor i hyresrätt eller de som redan betalar vägavgifter till enskilda anläggningar. Att använda öronmärkta avgifter kan skapa budgetutrymme för vård, skola och omsorg. Samtidigt uppmuntras fastighetsägare som blivit ålagda att betala höga gatukostnadsersättningar att stycka av sina tomter och sälja för att ha råd att bo kvar i sina fastigheter. Kraven på ersättning kommer ofta som en överraskning för fastighetsägarna som inte har möjlighet att påverka ersättningsnivåerna.

Att utreda vilket politiskt styre de kommuner som tar ut gatukostnader har vore intressant av flera skäl. I t.ex. Nacka menar man att låga skatter ger incitament att ta ut gatukostnader, att man tar kostnaden där den finns. Samtidigt finns även röda kommuner med bland de som tar ut gatukostnader.

Det kan även vara angeläget att undersöka hur stora kostnader som varje år läggs på överklaganden. I de Case som vi lyft fram har processen ofta överklagats med flera års försenade genomförandeplaner som följd. En sådan övervältring av kostnader på rättssystemet kan vara samhällsekonomiskt olönsamt. I och med att det är upp till var och en enskild kommun att besluta om gatukostnader skapas ett godtyckligt system som slår slumpvis mot invånarna. Från flera håll efterlyses en större tydlighet och angeläget är därför att utreda hur systemet från kommunalt håll kan anpassas för att bli mer förutsägbart och få den förankring och den förståelse som behövs från berörda.

## Slutsatser

De mest centrala slutsatserna från rapporten redogörs kort för nedan:

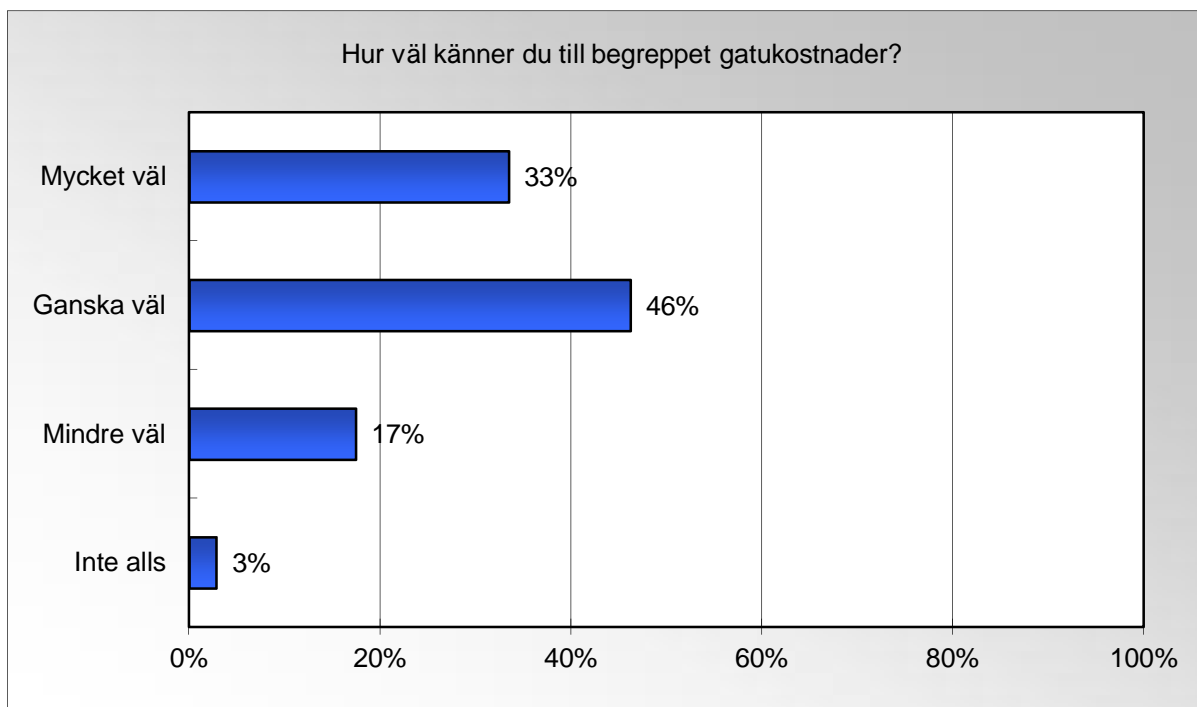
1. Motiven till att ta ut gatukostnader är många gånger att de aktuella tomterna får en värdeökning då området får en högre standard och att de som gynnas av detta ska betala.
2. Motiven är även ekonomiska, dock inte lika uttalat.
3. Fastighetsägares reaktioner på gatukostnadsersättningen är ofta kritiska och många känner sig överkörda av kommunen.
4. 79 procent av de svarande kommunerna känner till begreppet gatukostnader mycket eller ganska väl.
5. 17 procent av kommunerna svarar att de har tagit ut gatukostnader under år 2007 och framåt.
6. Av de 12 kommuner som tagit ut en gatukostnad över 100 000 kronor av en enskild småhusägare under 2000-talet är åtta förortskommuner till storstäder, varav sju i Stockholms län.
7. Uttag av riktigt höga gatukostnader ökar. Under perioden år 2007 till första halvan av år 2011 var det tre kommuner som tog ut gatukostnader överstigande 250 000 kronor av enskilda fastighetsägare. Tidigare har inte så höga gatukostnader tagits ut.
8. Vanligast att ta ut avgifter för förtätning av befintligt område. Hela 63 procent av de kommuner som tar ut gatukostnader anger att de har tagit ut gatukostnader från denna områdestyp.
9. Det är 37 kommuner som tar ut gatukostnader idag medan 62 stycken anger att de troligen eller ganska troligen kommer att göra det i framtiden.
10. Förortskommuner till storstäder är överrepresenterade vad gäller gatukostnadsuttag. Nästan hälften av kommunerna i denna grupp har tagit ut avgifter efter år 2007. Förortskommuner tar även i stor utsträckning ut riktigt höga avgifter.
11. Även större städer tar ut gatukostnader i betydligt högre utsträckning än snittet.
12. I glesbygdskommuner är gatukostnadsuttag sällan aktuellt.



## Bilaga 1. Redovisning av enkätsvar

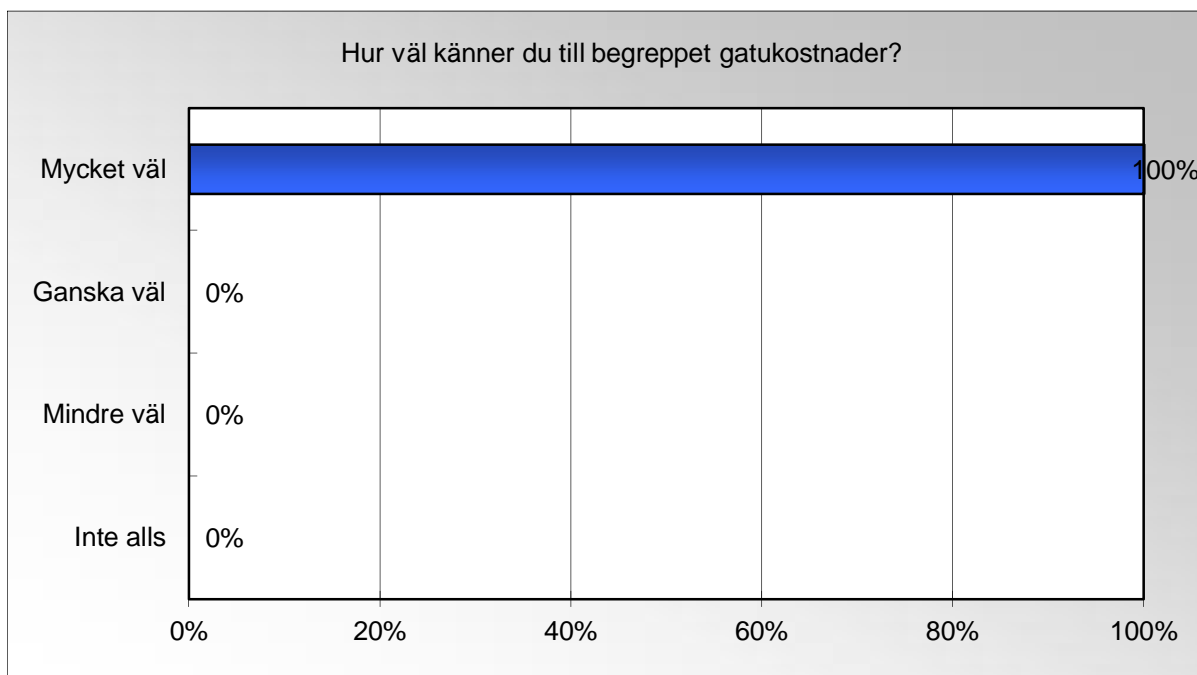
### Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader?

Urval: alla respondenter



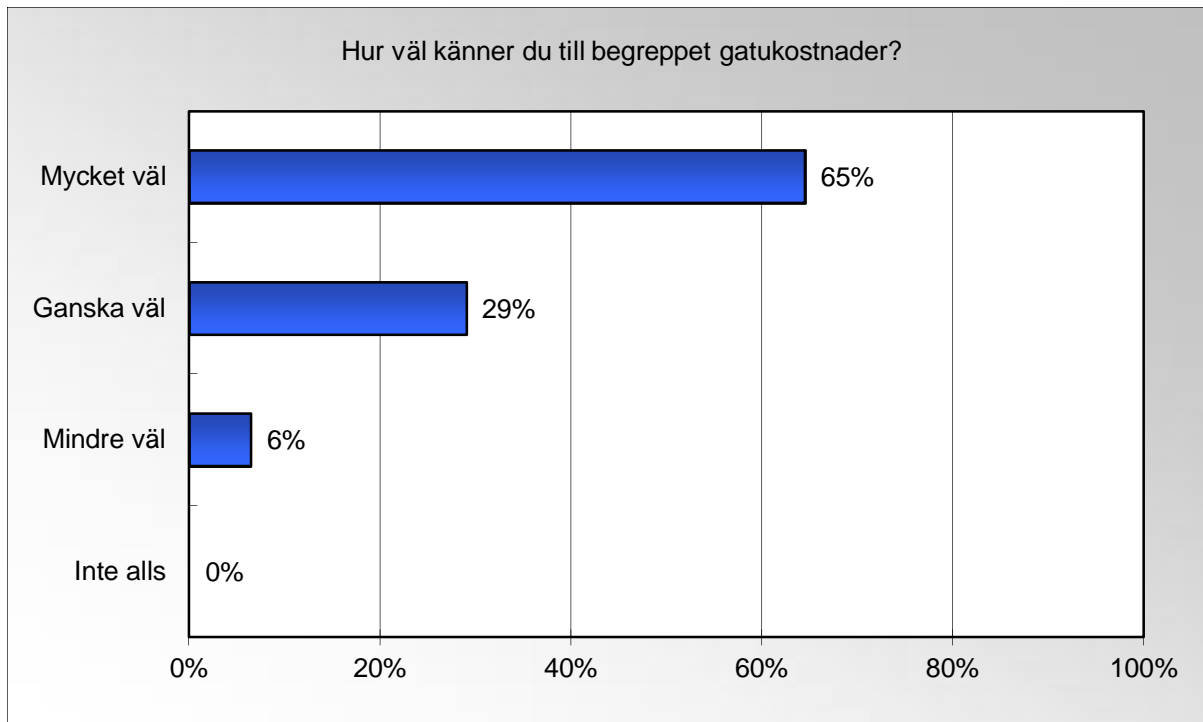
Figur 1. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: alla respondenter (212 svar)

Urval: storstäder (grupp 1)



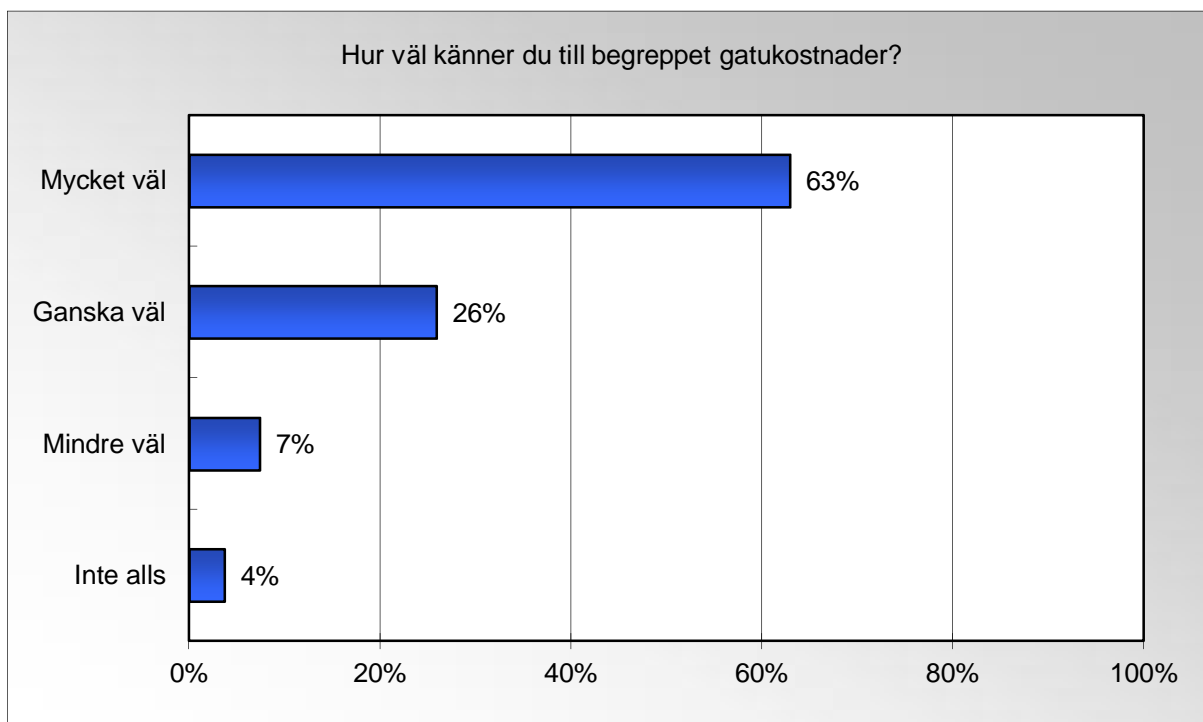
Figur 2. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: storstäder (2 svar)

**Urval: förortskommuner till storstäder (grupp 2)**



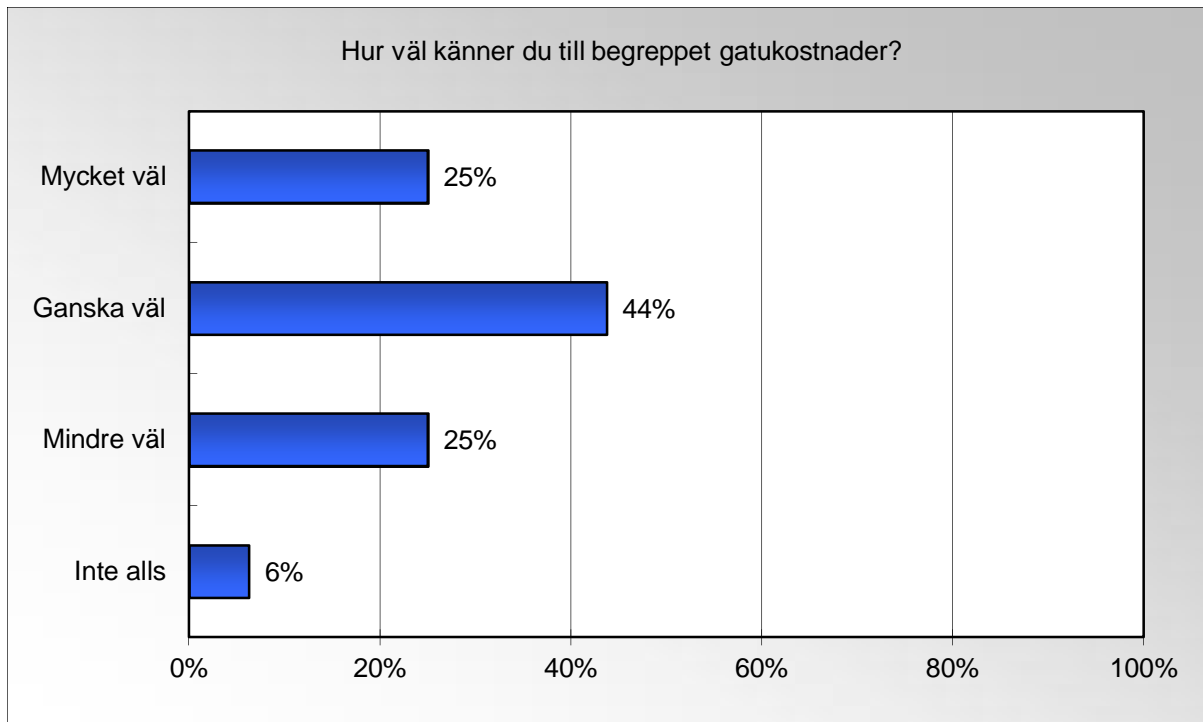
Figur 3. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: förortskommuner till storstäder (31 svar)

**Urval: större städer (grupp 3)**



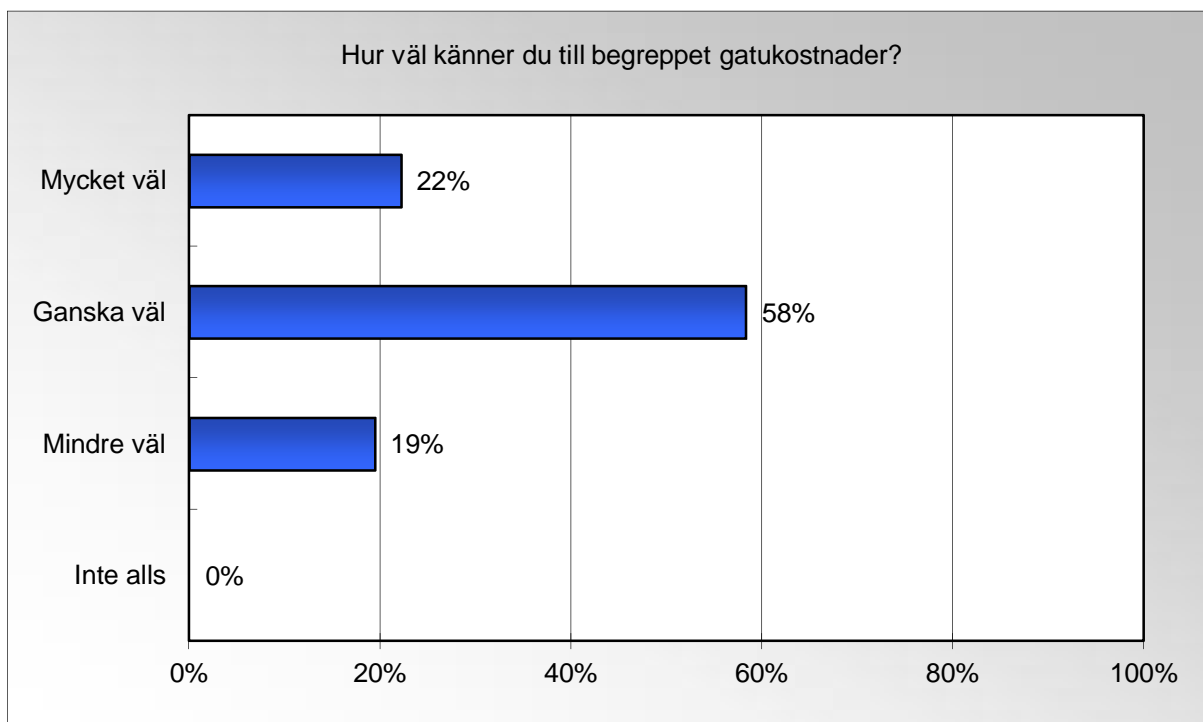
Figur 4. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: större städer (27 svar)

#### Urval: förortskommuner till större städer (grupp 4)



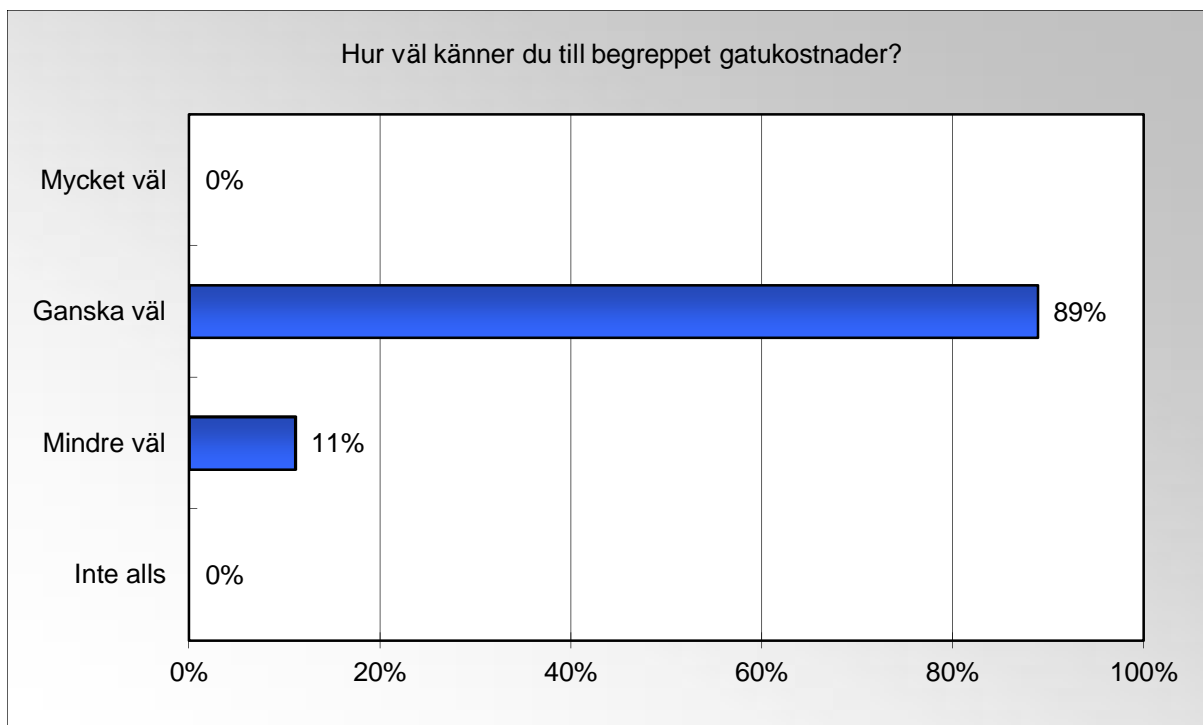
Figur 5. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: förortskommuner till större städer (16 svar)

#### Urval: pendlingskommuner (grupp 5)



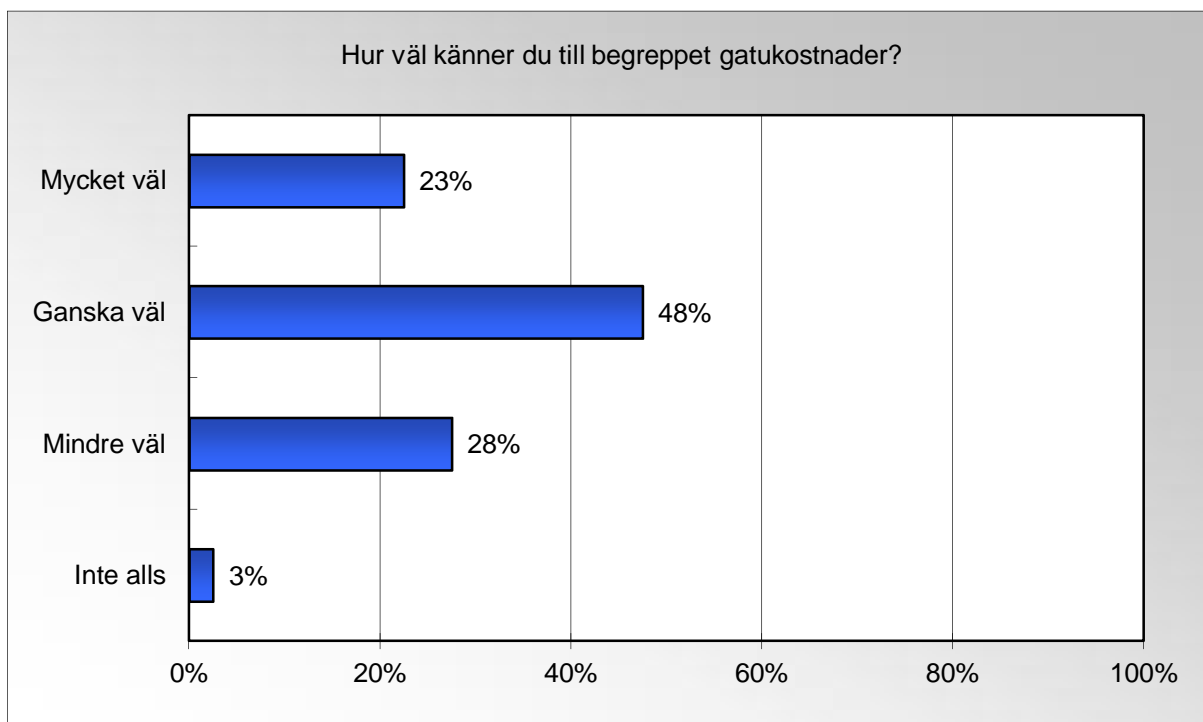
Figur 6. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: pendlingskommuner (36 svar)

**Urval: turism- och besöksnäringkommuner (grupp 6)**



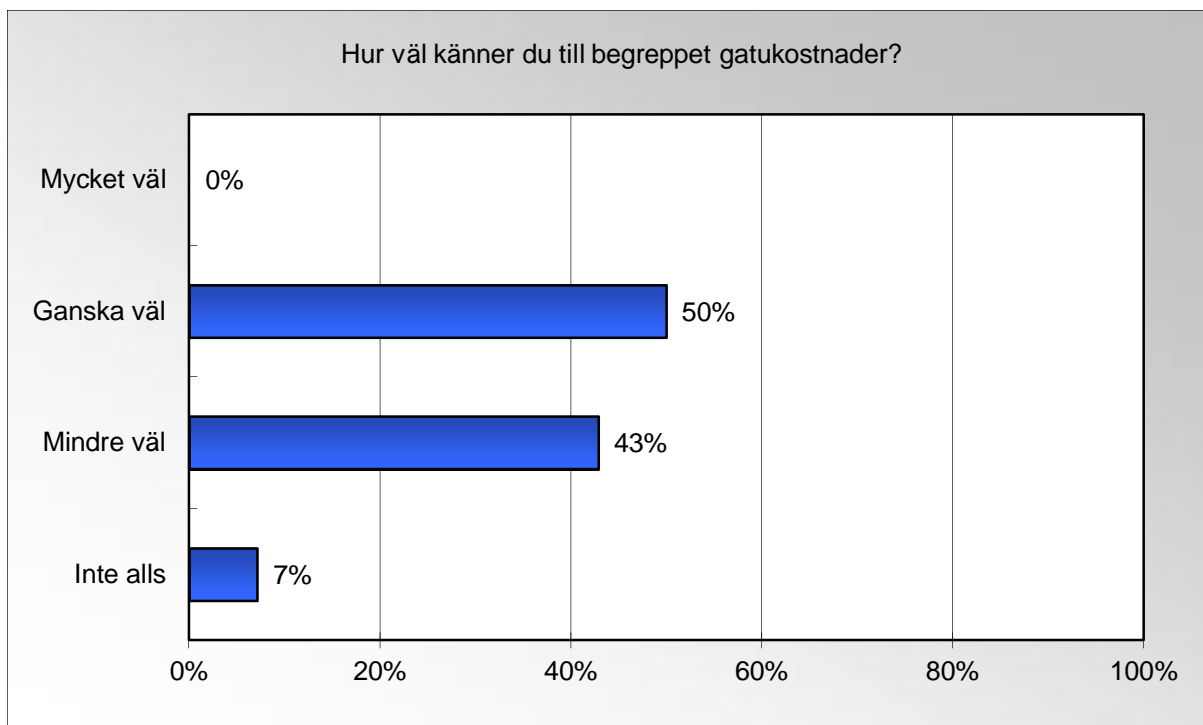
Figur 7. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: turism- och besöksnäringkommuner (9 svar)

**Urval: varuproducerande kommuner (grupp 7)**



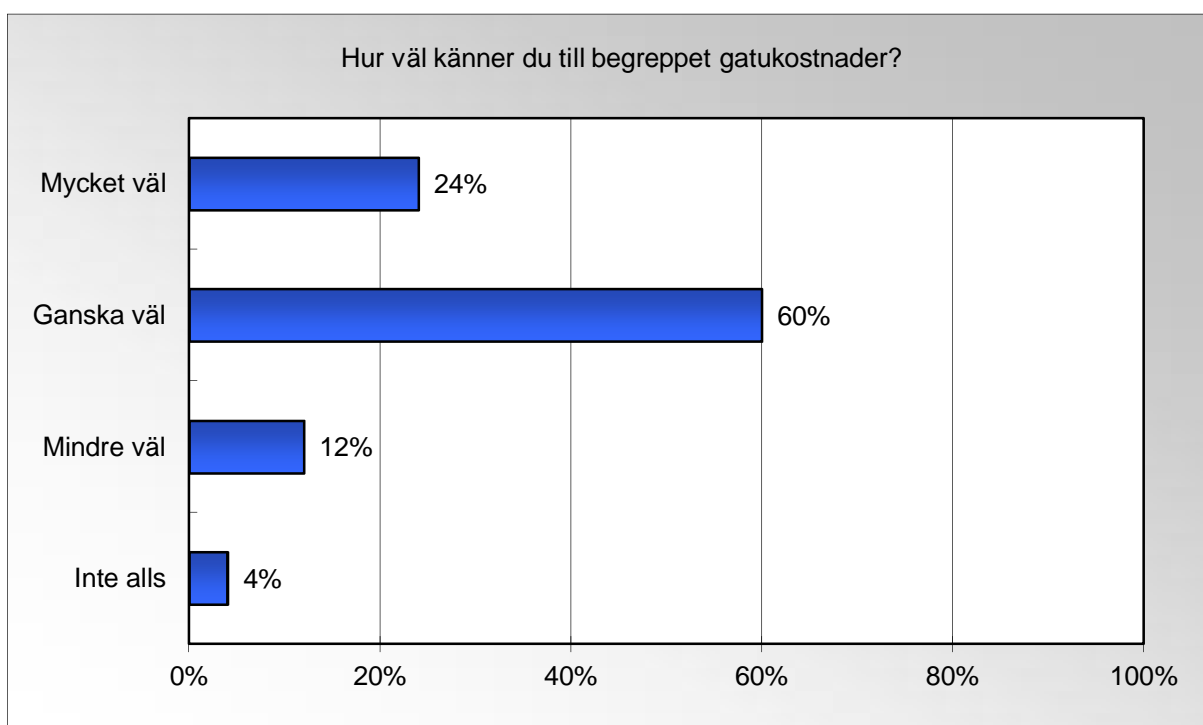
Figur 8. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: varuproducerande kommuner (40 svar)

**Urval: Glesbygdskommuner (grupp 8)**



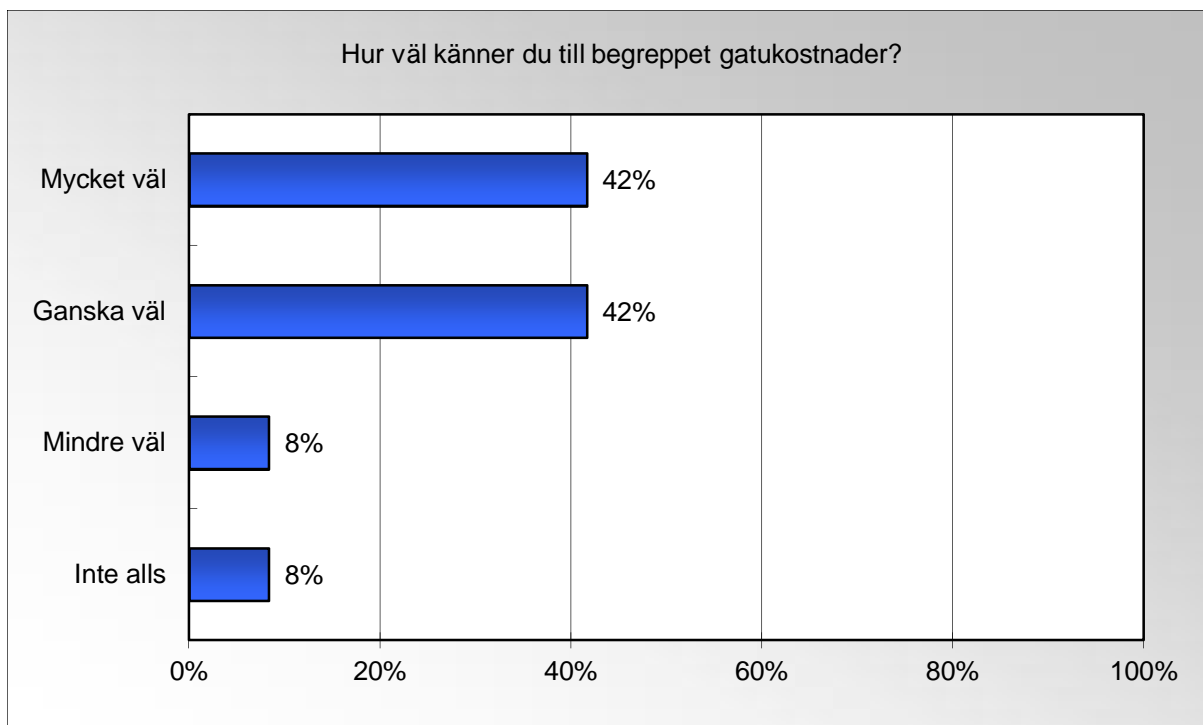
Figur 9. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: glesbygdskommuner (14 svar)

**Urval: Kommuner i tätbefolkad region (grupp 9)**



Figur 10. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: Kommuner i tätbefolkad region (25 svar)

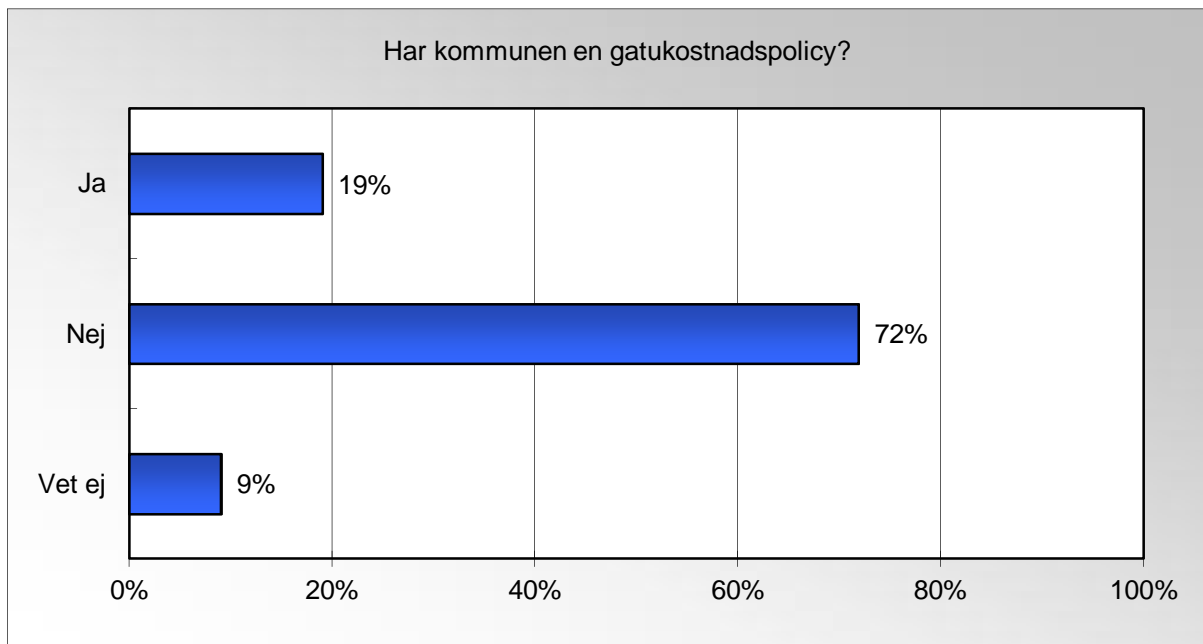
**Urval: Kommuner i glesbefolkad region (grupp 10)**



Figur 11. Fråga 1. Hur väl känner du till begreppet gatukostnader? Urval: Kommuner i glesbefolkad region (12 svar)

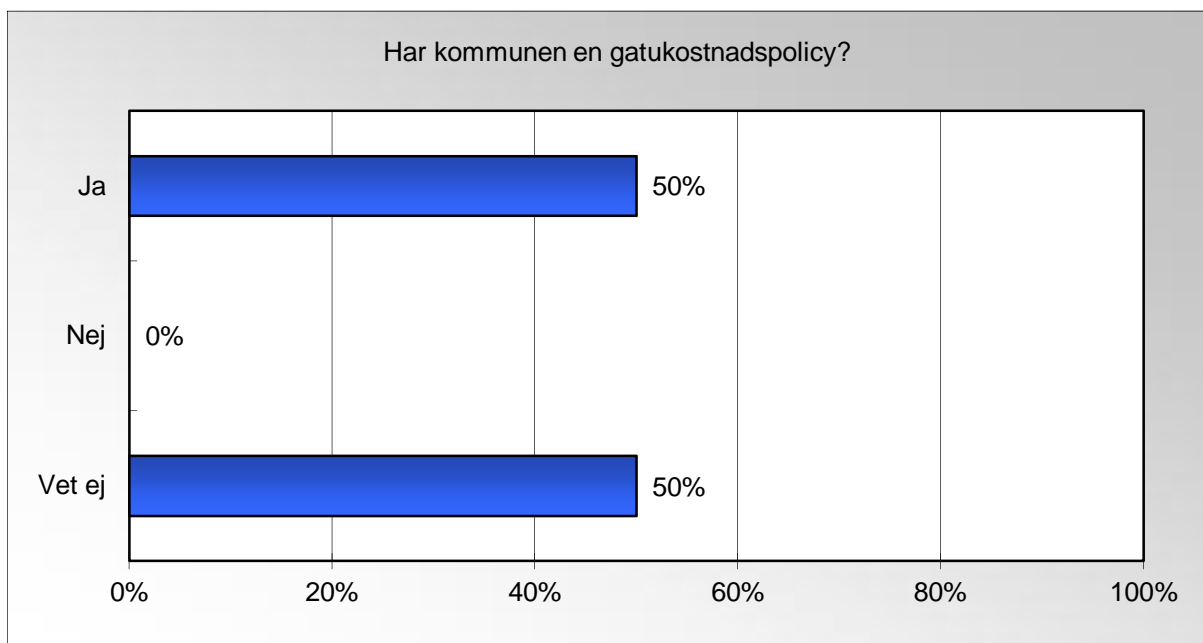
## Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy?

Urval: alla respondenter



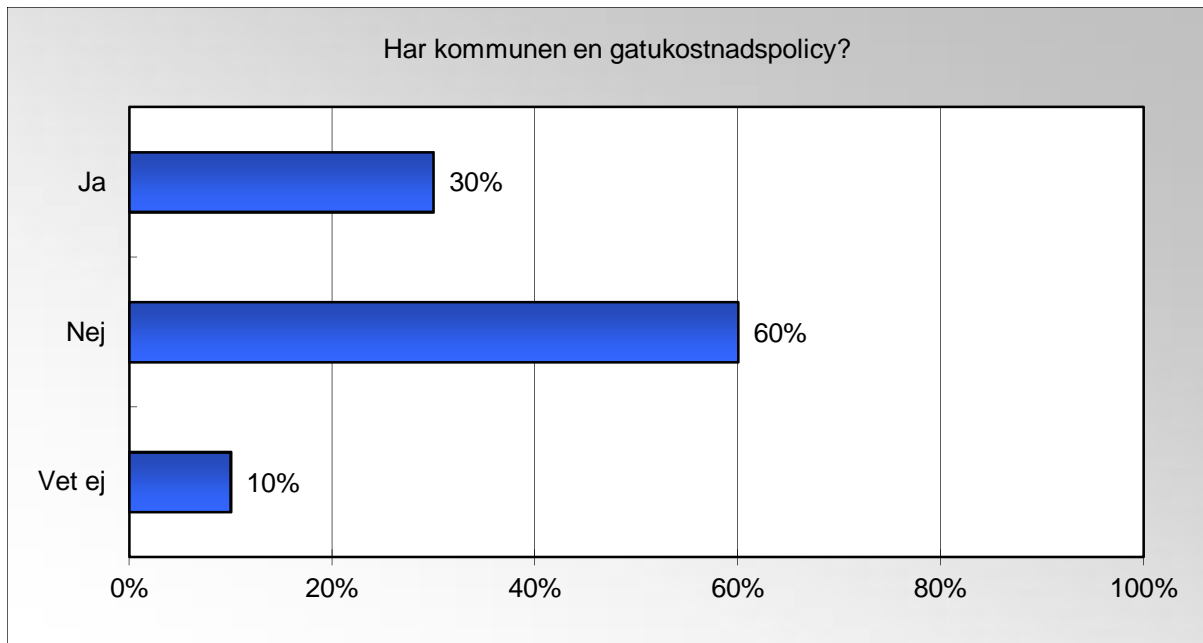
Figur 12. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: alla respondenter (210 svar)

Urval: storstäder (grupp 1)



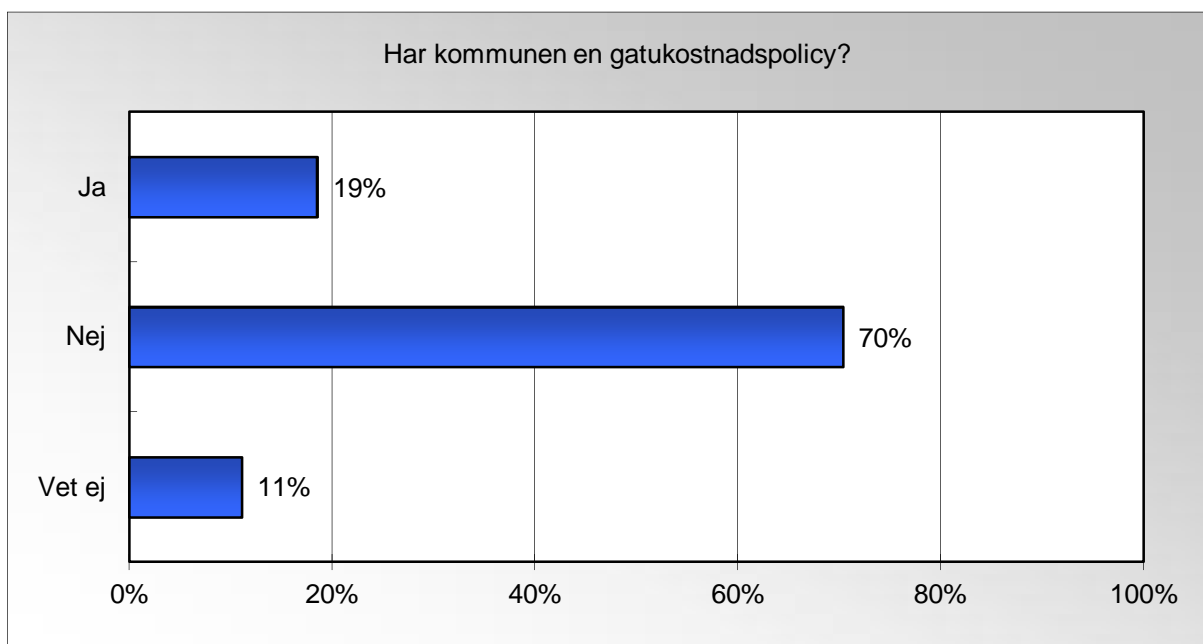
Figur 13. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: storstäder (2 svar)

**Urval: förortskommuner till storstäder (grupp 2)**



Figur 14. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: förortskommuner till storstäder (30 svar)

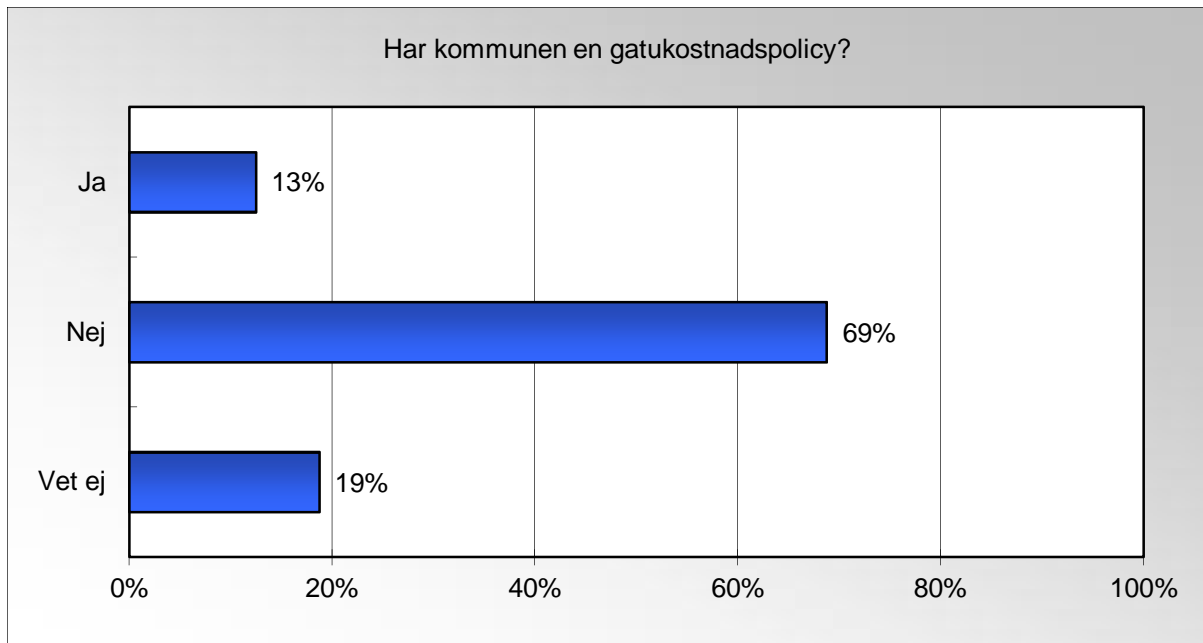
**Urval: större städer (grupp 3)**



Figur 15. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: större städer (27 svar)

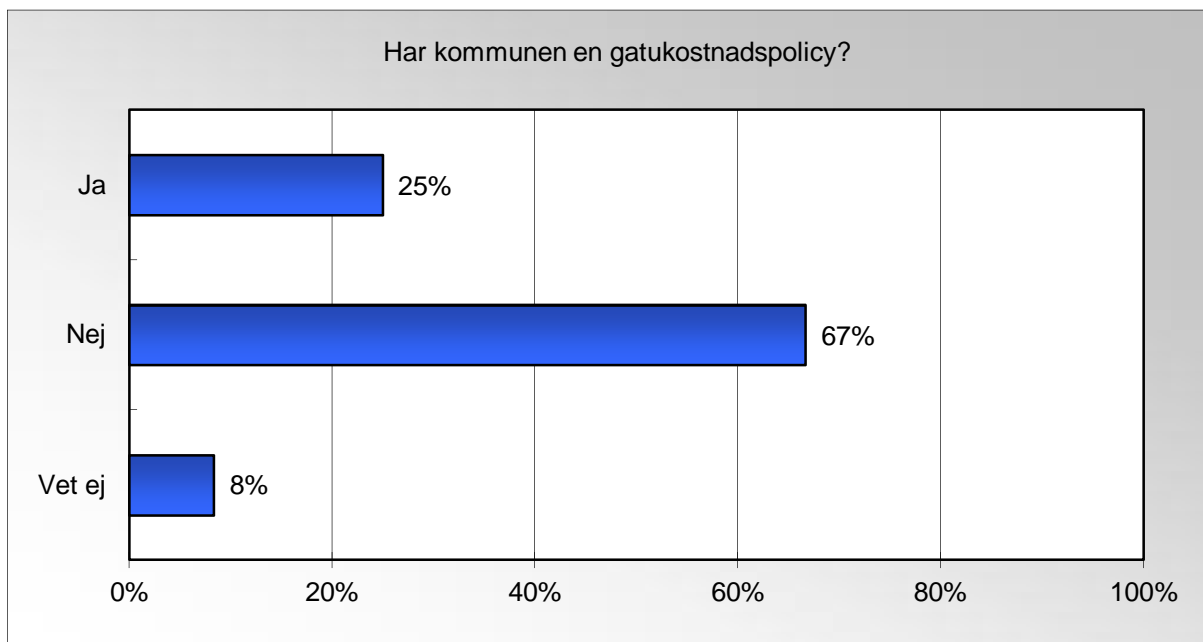


**Urval: förortskommuner till större städer (grupp 4)**



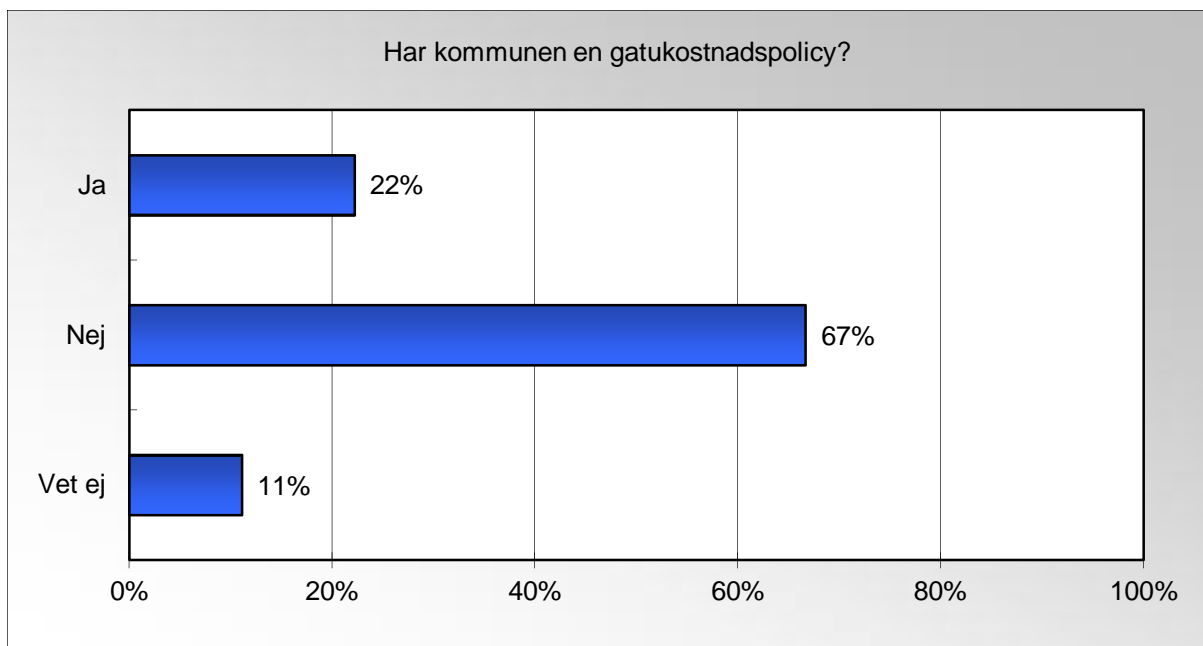
Figur 16. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: förortskommuner till större städer (16 svar)

**Urval: pendlingskommuner (grupp 5)**



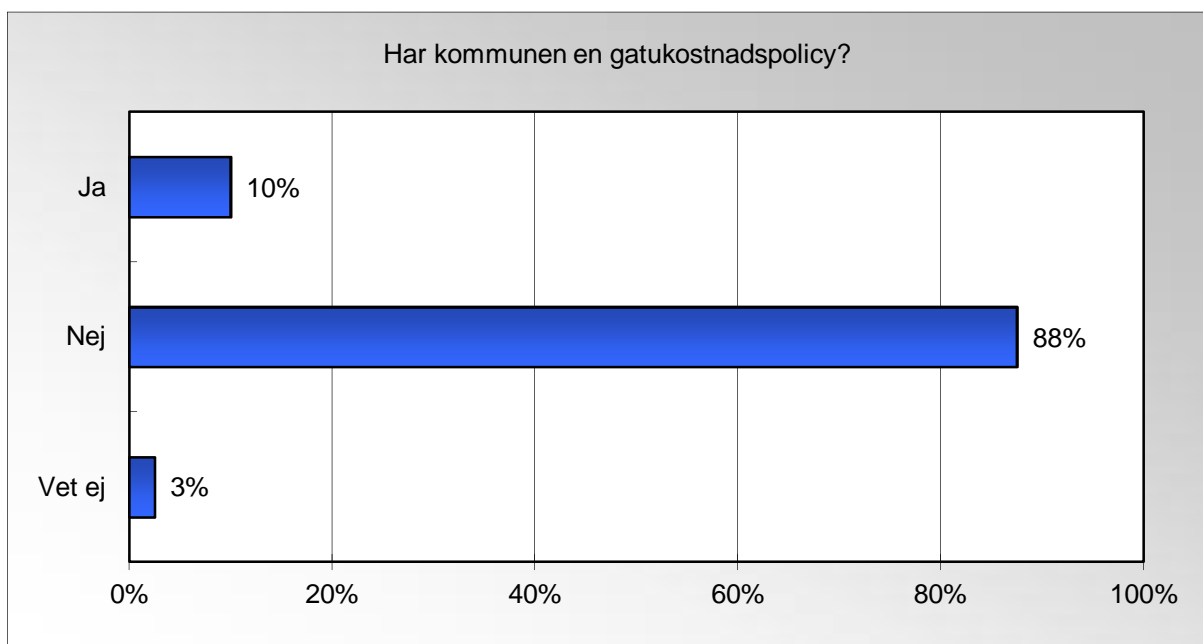
Figur 17. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: pendlingskommuner (36 svar)

### Urval: turism- och besöksnäringkommuner (grupp 6)



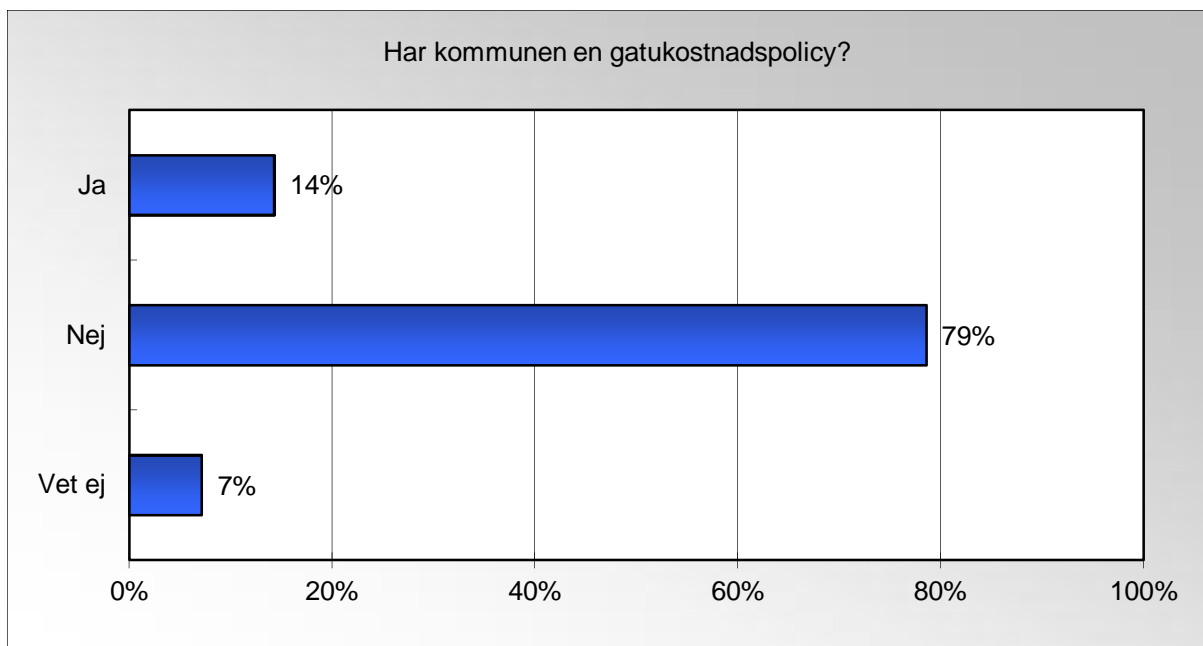
Figur 18. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: turism- och besöksnäringkommuner (9 svar)

### Urval: varuproducerande kommuner (grupp 7)



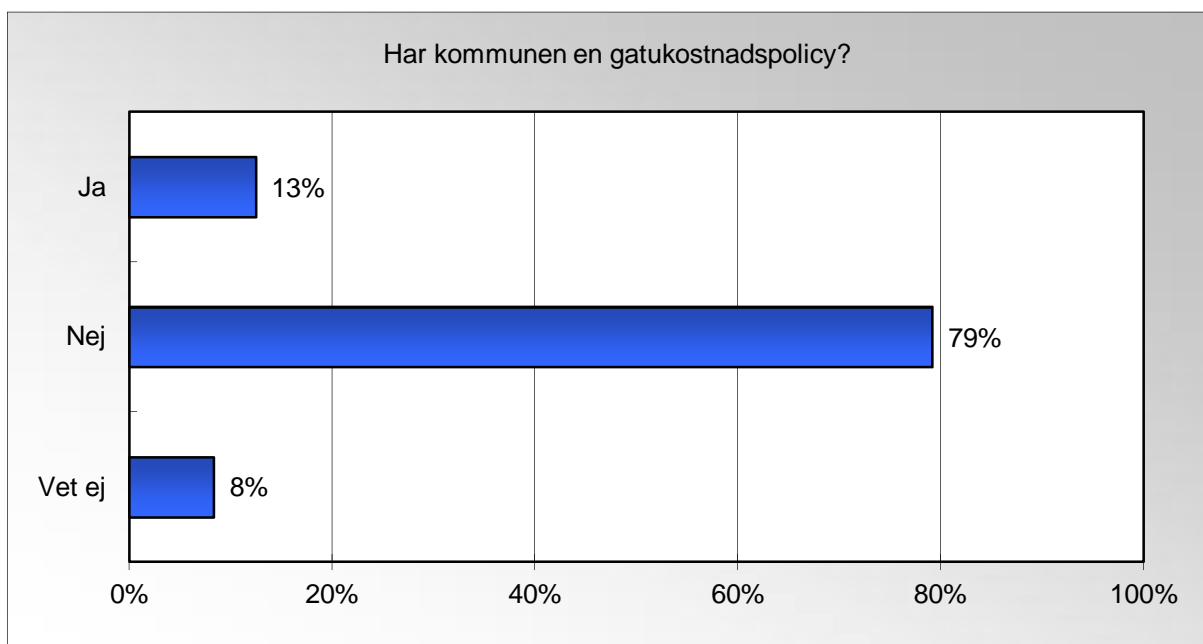
Figur 19. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: varuproducerande kommuner (40 svar)

**Urval: Glesbygdskommuner (grupp 8)**



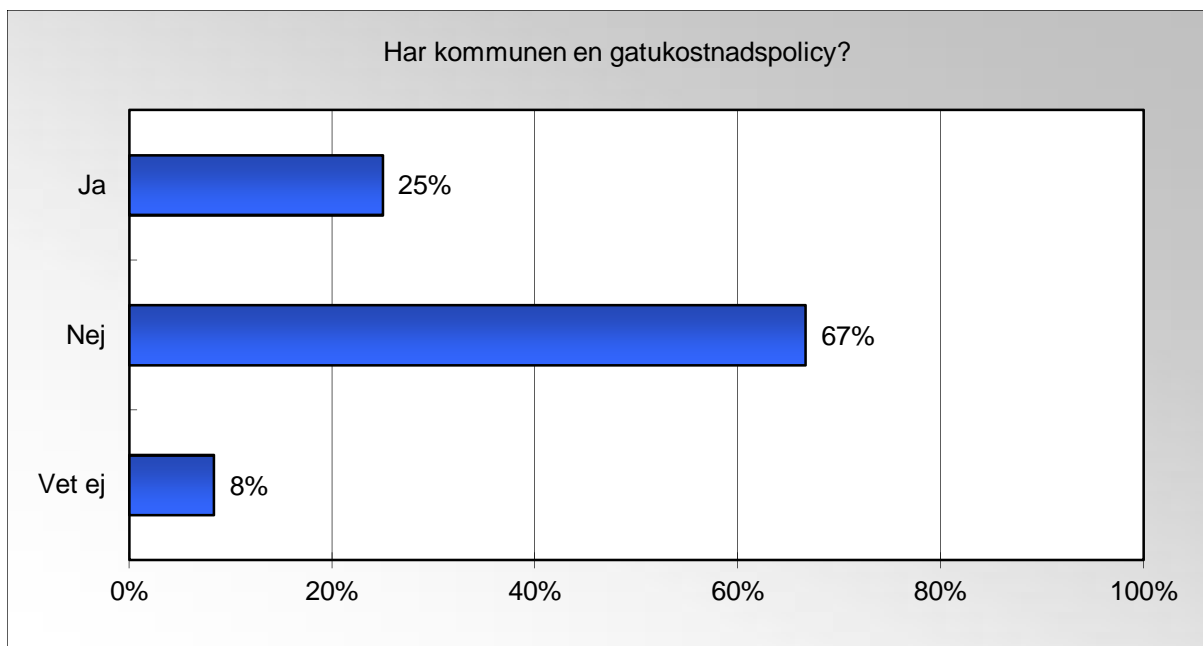
Figur 20. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: glesbygdskommuner (14 svar)

**Urval: Kommuner i tätbefolkad region (grupp 9)**



Figur 21. Fråga 2. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: Kommuner i tätbefolkad region (24 svar)

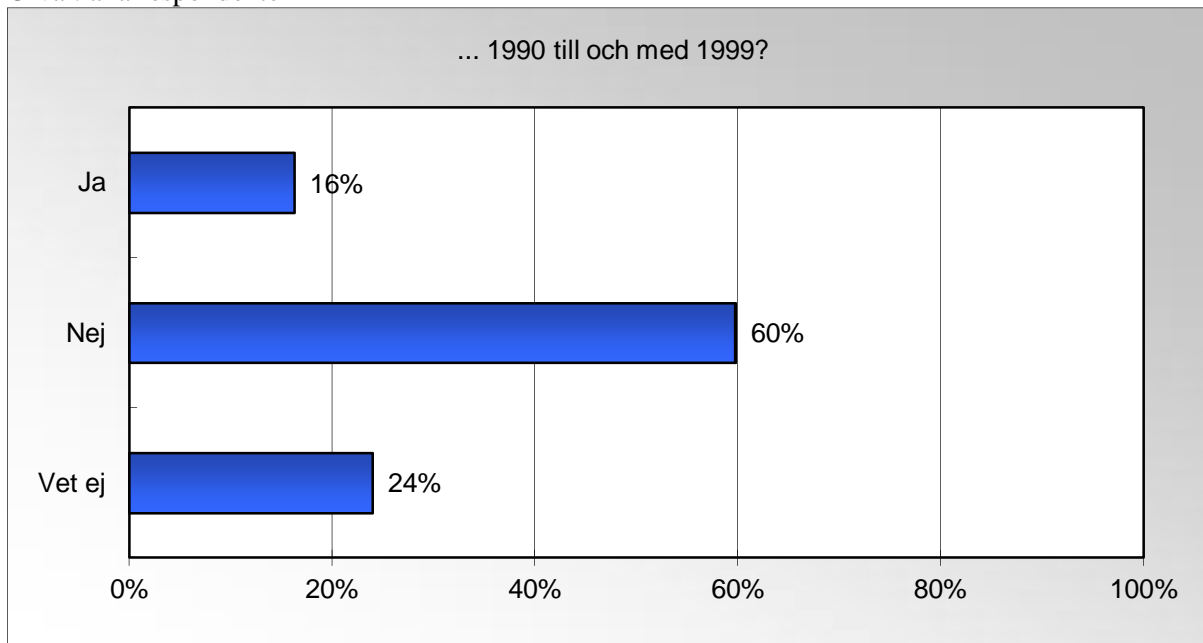
**Urval: Kommuner i glesbefolkad region (grupp 10)**



Figur 22. Har kommunen en gatukostnadspolicy? Urval: Kommuner i glesbefolkad region (12 svar)

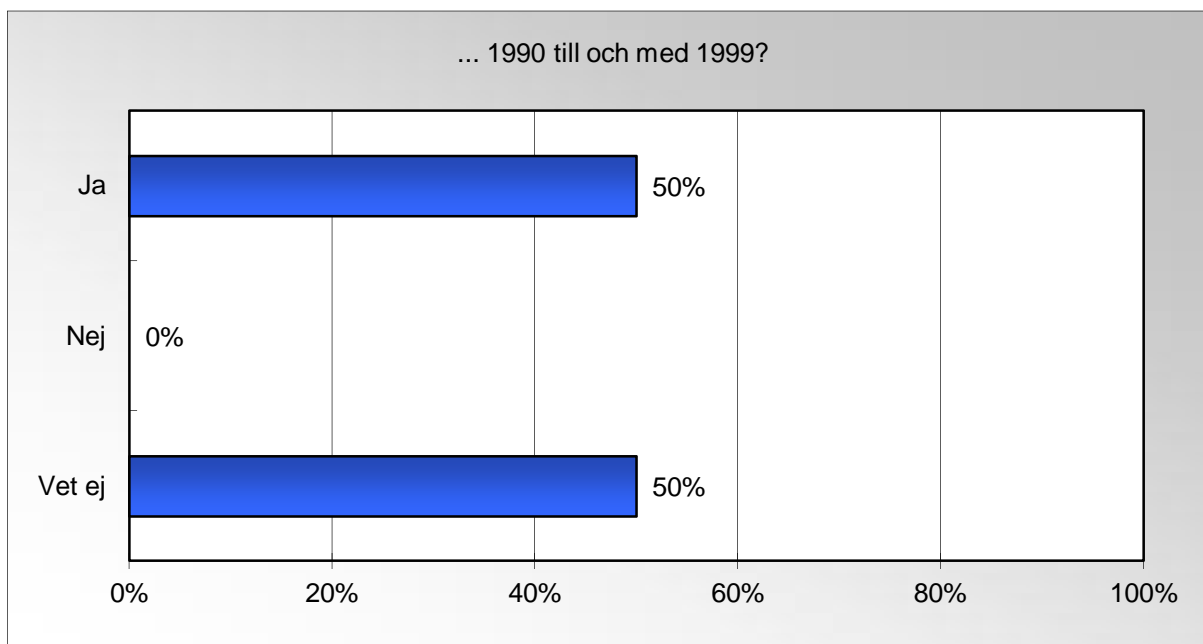
### Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999?

Urval: alla respondenter



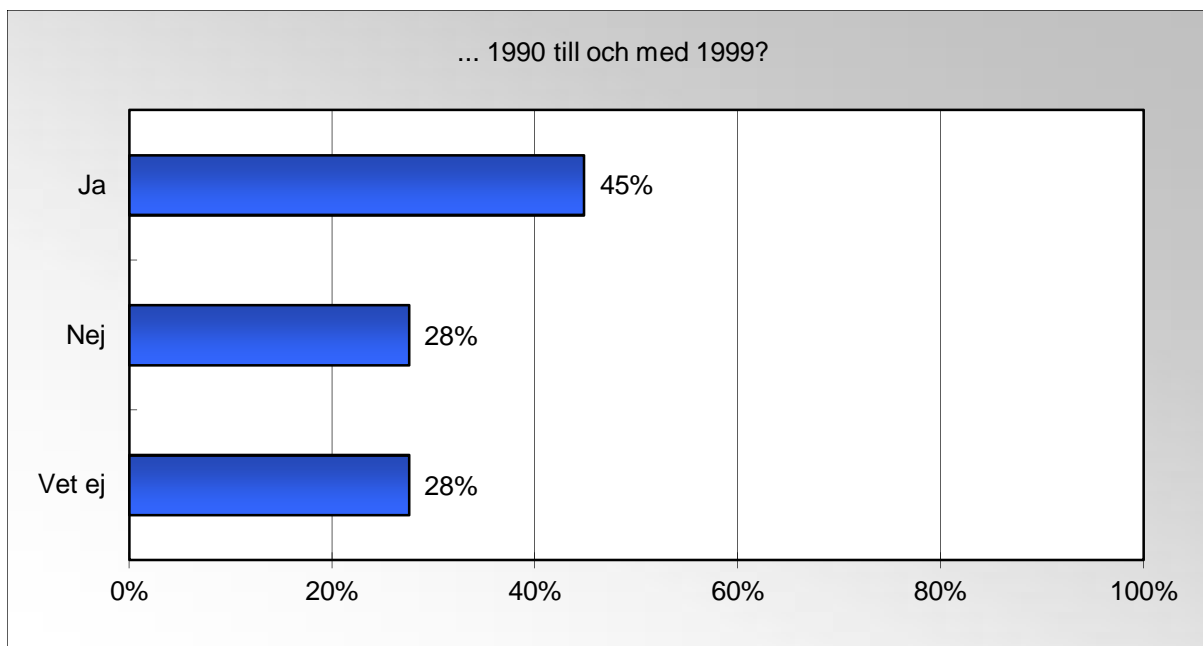
Figur 23. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: alla respondenter (221 svar)

Urval: storstäder (grupp 1)



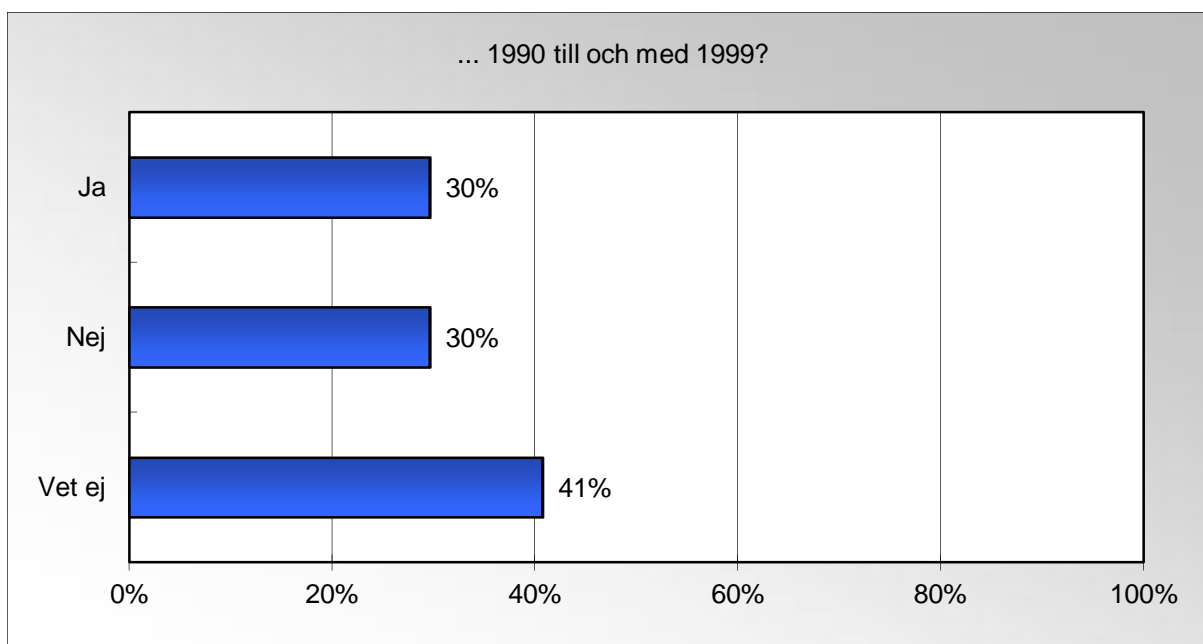
Figur 24. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: storstäder (2 svar)

### Urval: förortskommuner till storstäder (grupp 2)



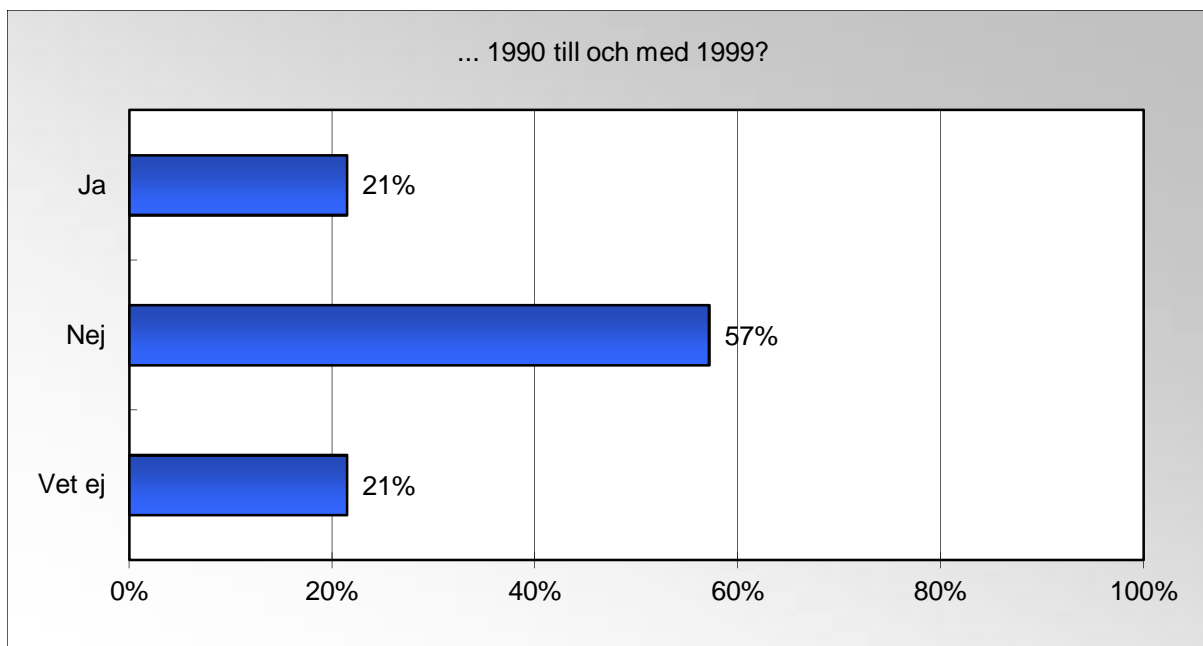
Figur 25. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: förortskommuner till storstäder (30 svar)

### Urval: större städer (grupp 3)



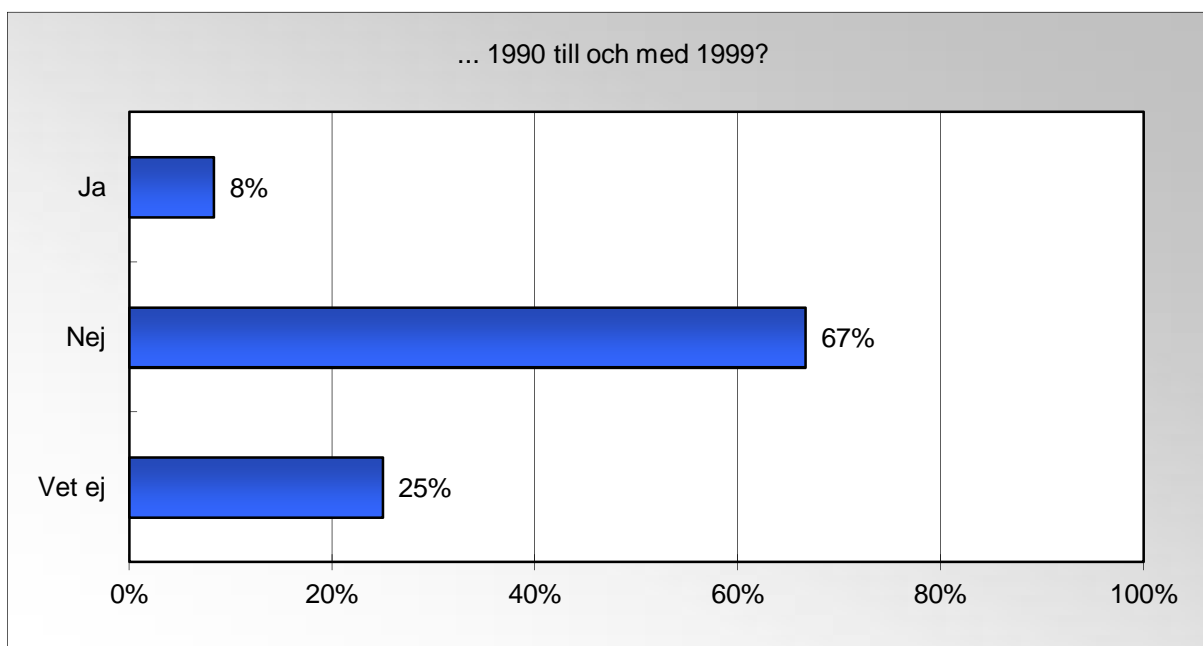
Figur 26. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: större städer (27 svar)

#### Urval: förortskommuner till större städer (grupp 4)



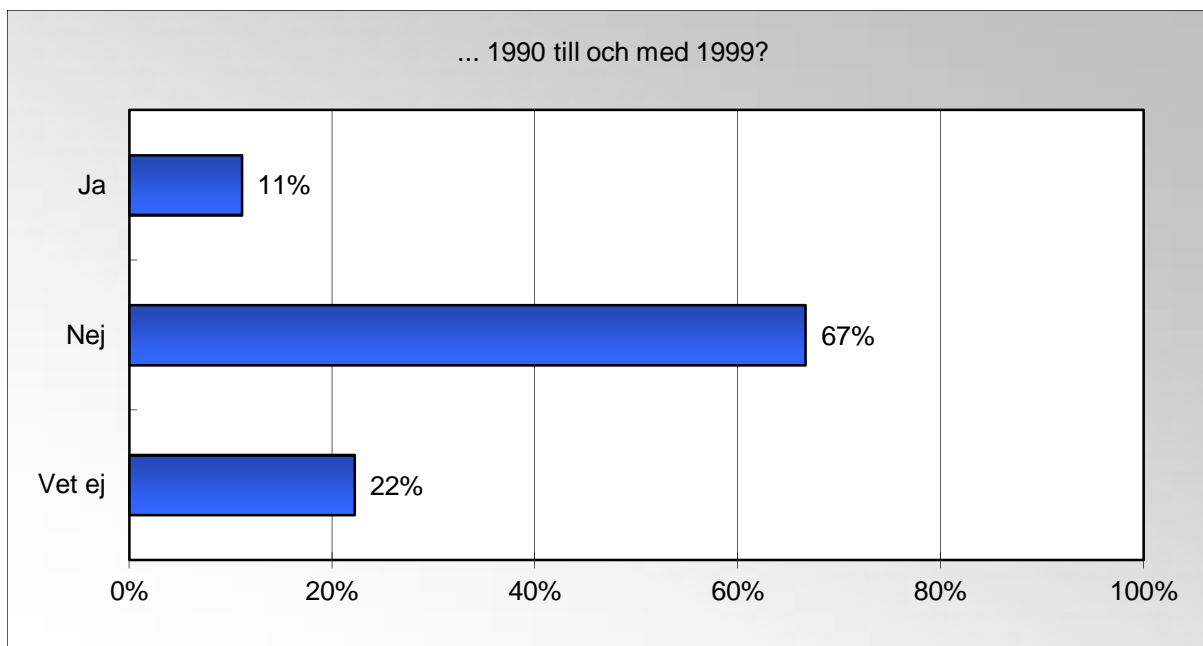
Figur 27. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: förortskommuner till större städer (14 svar)

#### Urval: pendlingskommuner (grupp 5)



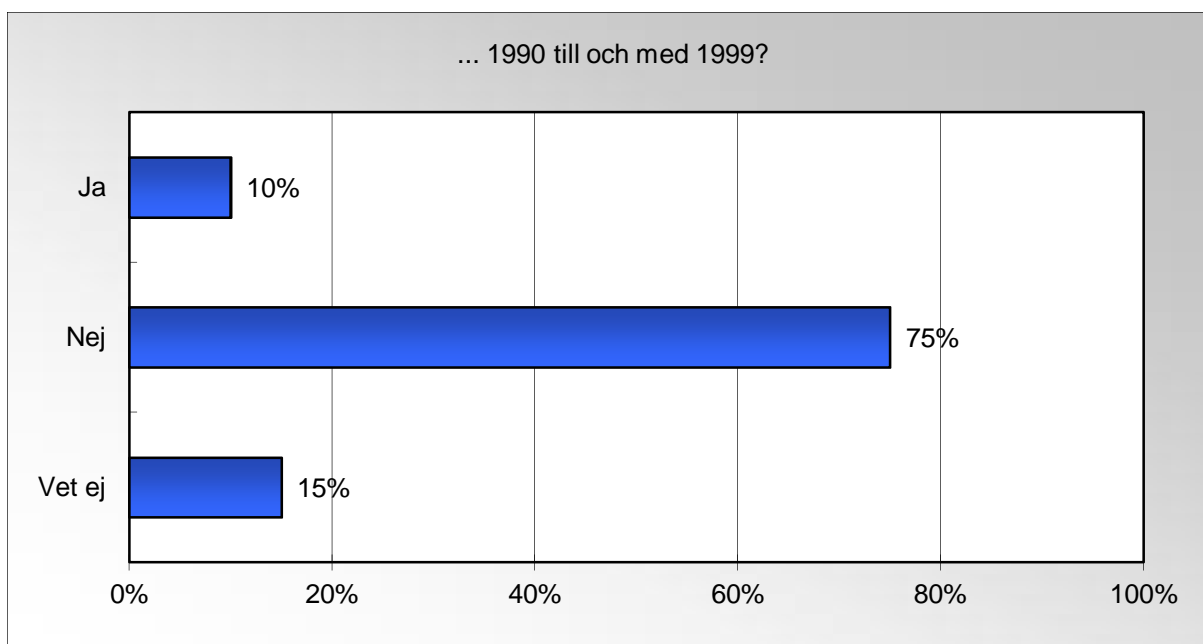
Figur 28. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: pendlingskommuner (36 svar)

### Urval: turism- och besöksnäringkommuner (grupp 6)



Figur 29. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: turism- och besöksnäringkommuner (9 svar)

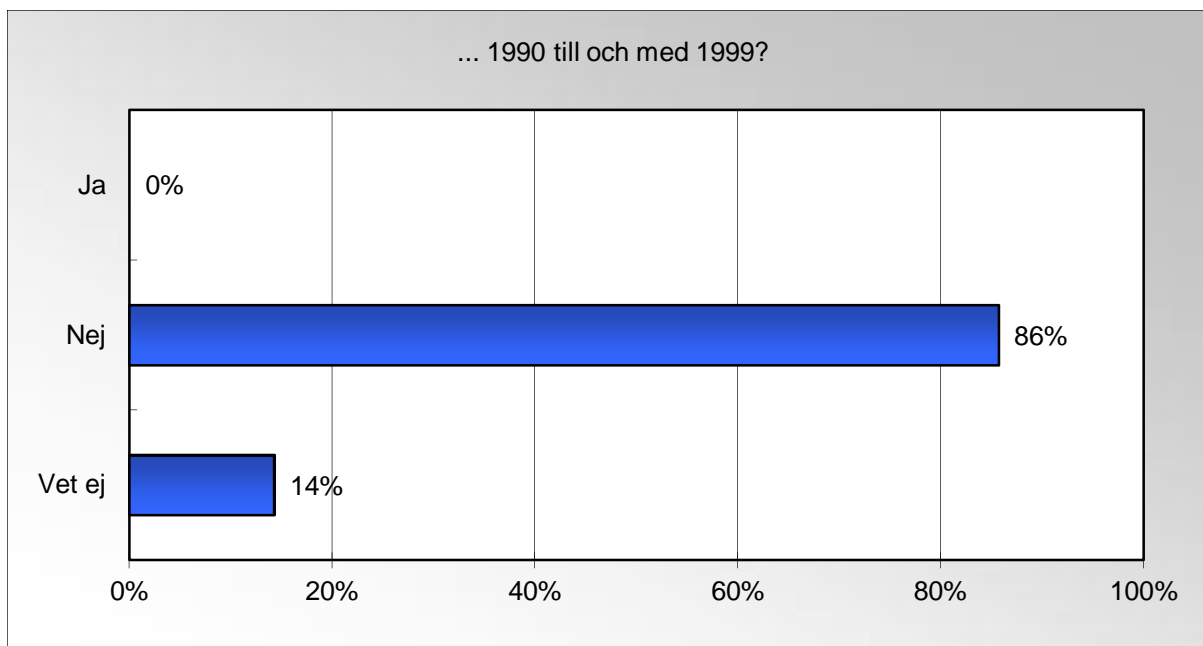
### Urval: varuproducerande kommuner (grupp 7)



Figur 30. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: varuproducerande kommuner (40 svar)

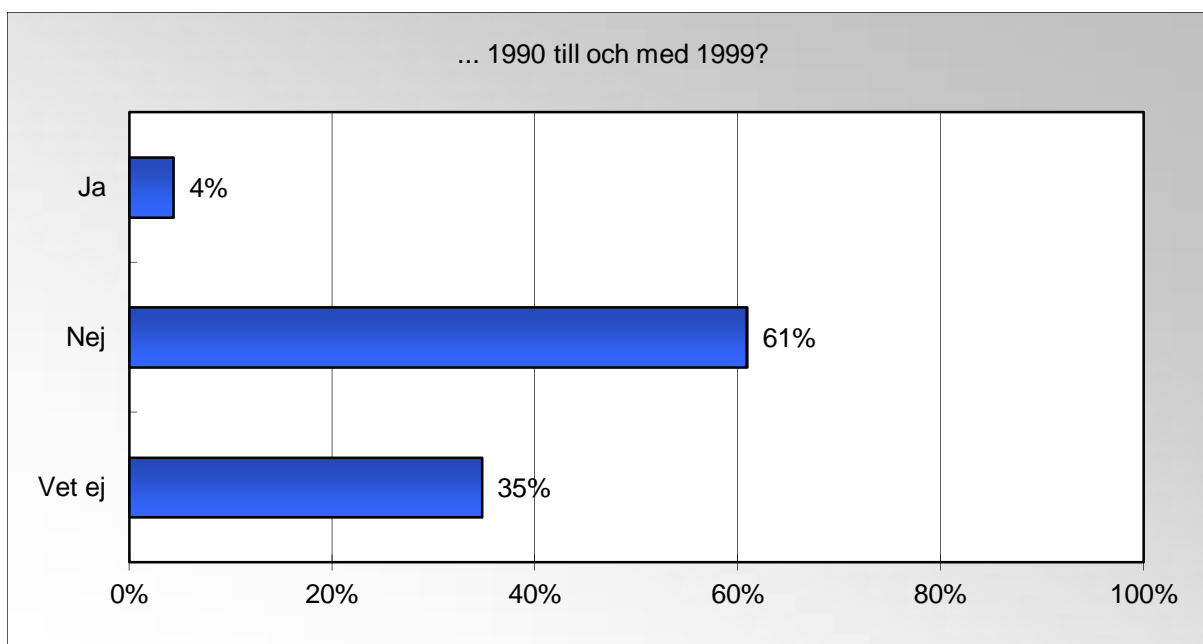


**Urval: Glesbygdskommuner (grupp 8)**



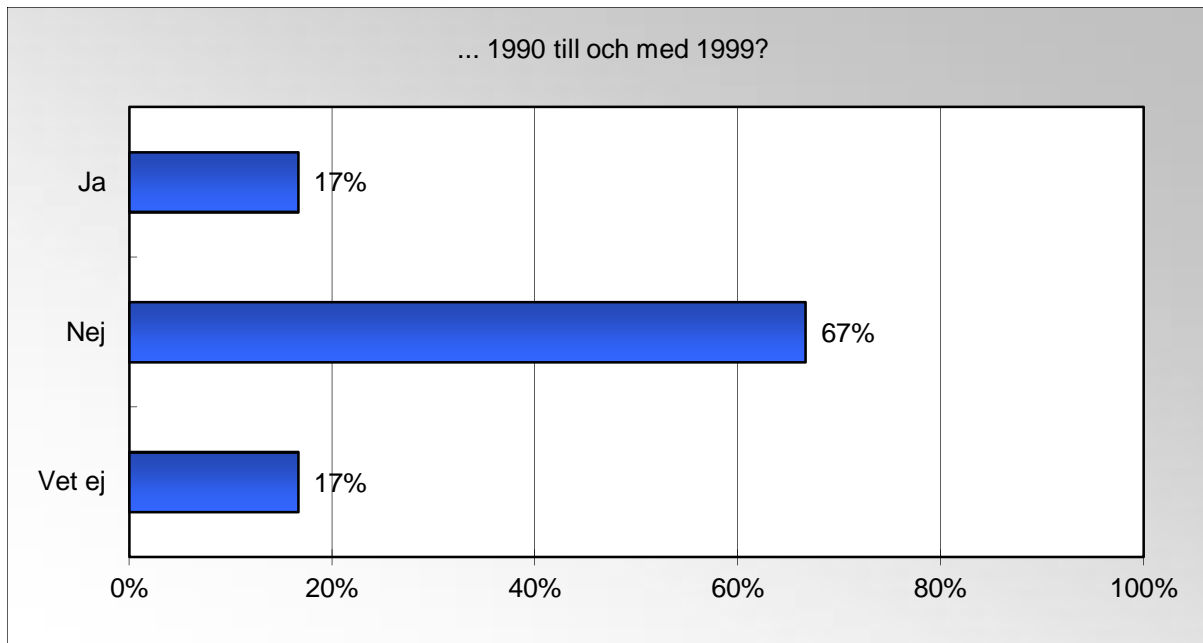
Figur 31. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: glesbygdskommuner (14 svar)

**Urval: Kommuner i tätbefolkad region (grupp 9)**



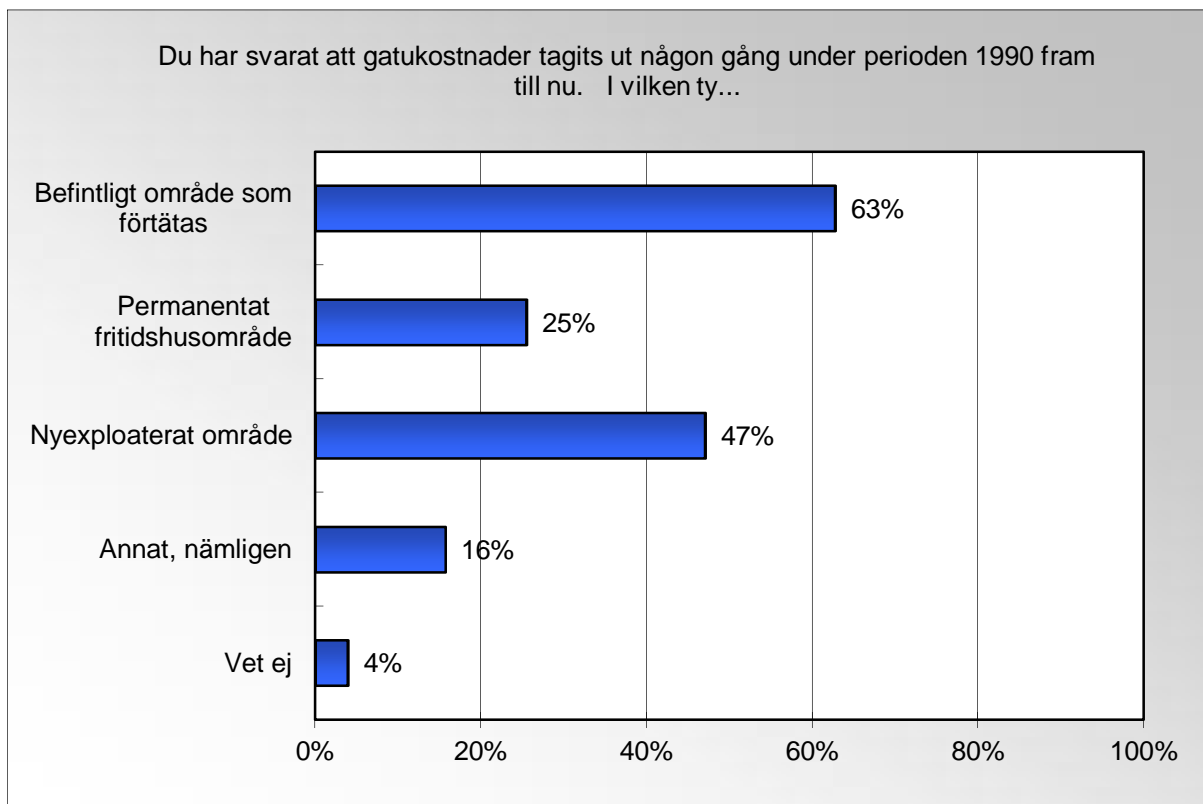
Figur 32. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: Kommuner i tätbefolkad region (23 svar)

**Urval: Kommuner i glesbefolkad region (grupp 10)**



Figur 33. Fråga 3a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 1990 till 1999? Urval: Kommuner i glesbefolkad region (12 svar)

**Fråga 3b. Du har svarat att gatukostnader tagits ut någon gång under perioden 1990 fram till nu. I vilken typ av områden har gatukostnader tagits ut?**

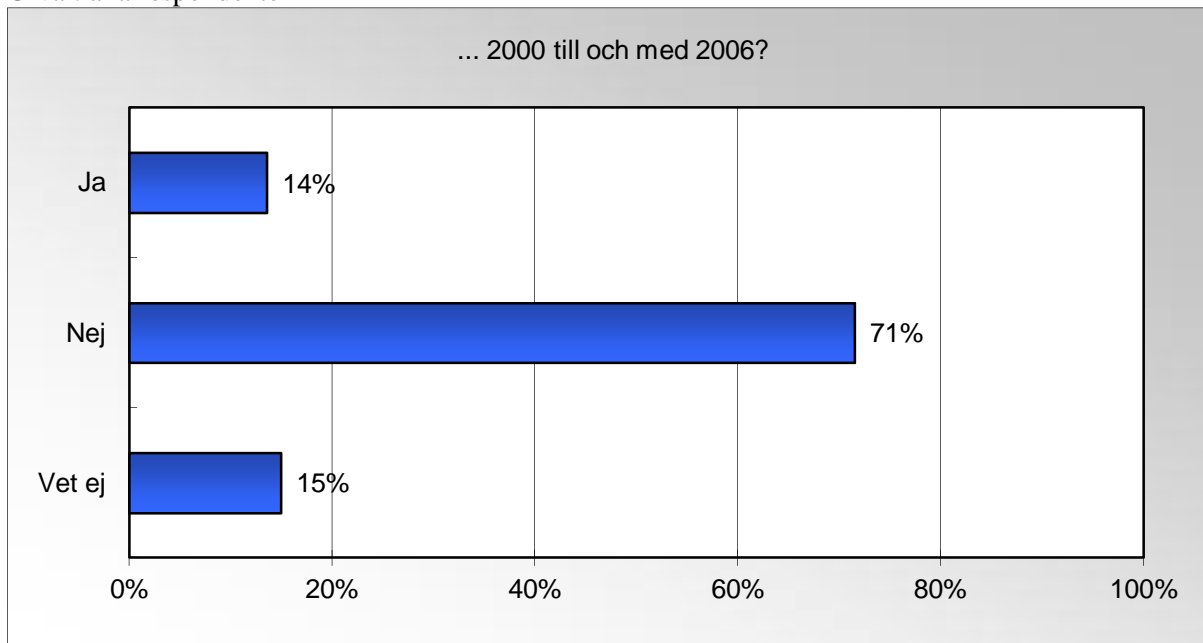


Figur 34. Fråga 3b. Du har svarat att gatukostnader tagits ut någon gång under perioden 1990 fram till nu. I vilken typ av områden har gatukostnader tagits ut? Urval: alla respondenter som svarat ja på fråga 3a. (51 svar). Observera att frågan är en flervalsfråga; en respondent kan markera flera alternativ

Denna fråga redovisas ej på kommungruppsnivå.

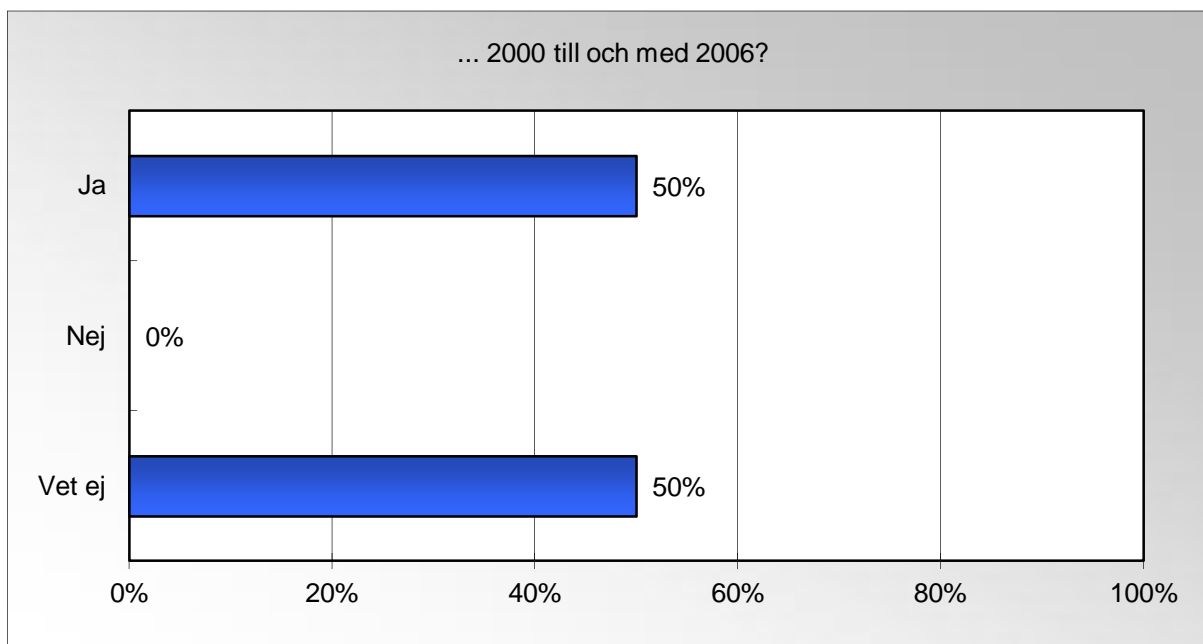
### Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006?

Urval: alla respondenter



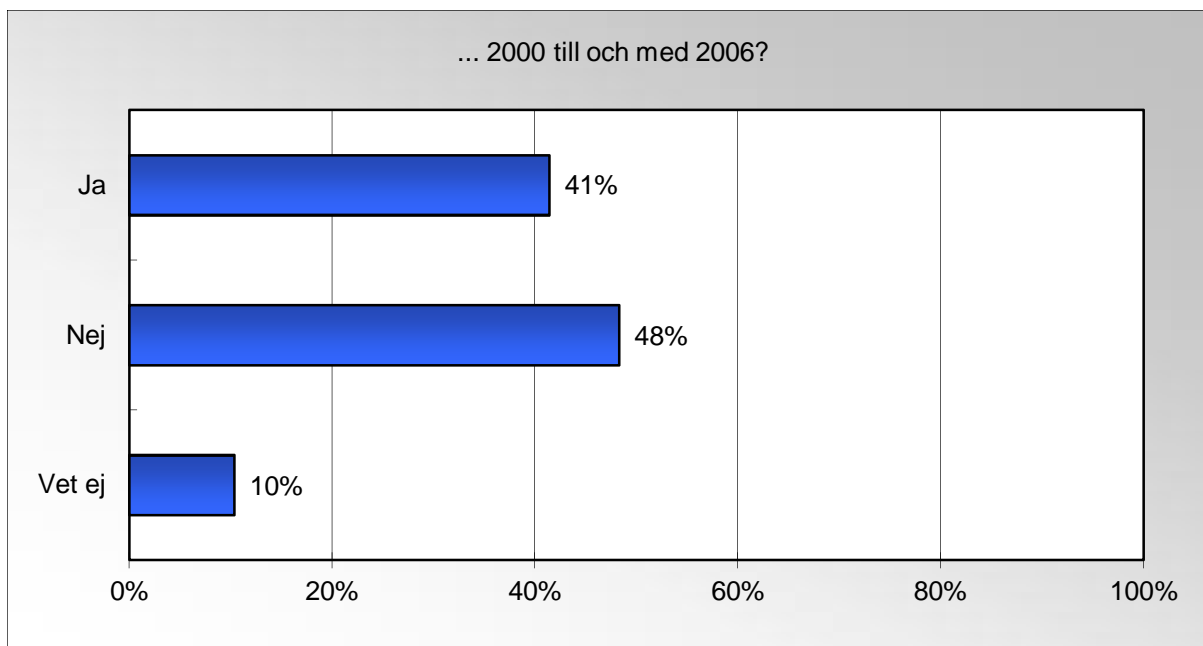
Figur 35. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: alla respondenter (221 svar)

Urval: storstäder (grupp 1)



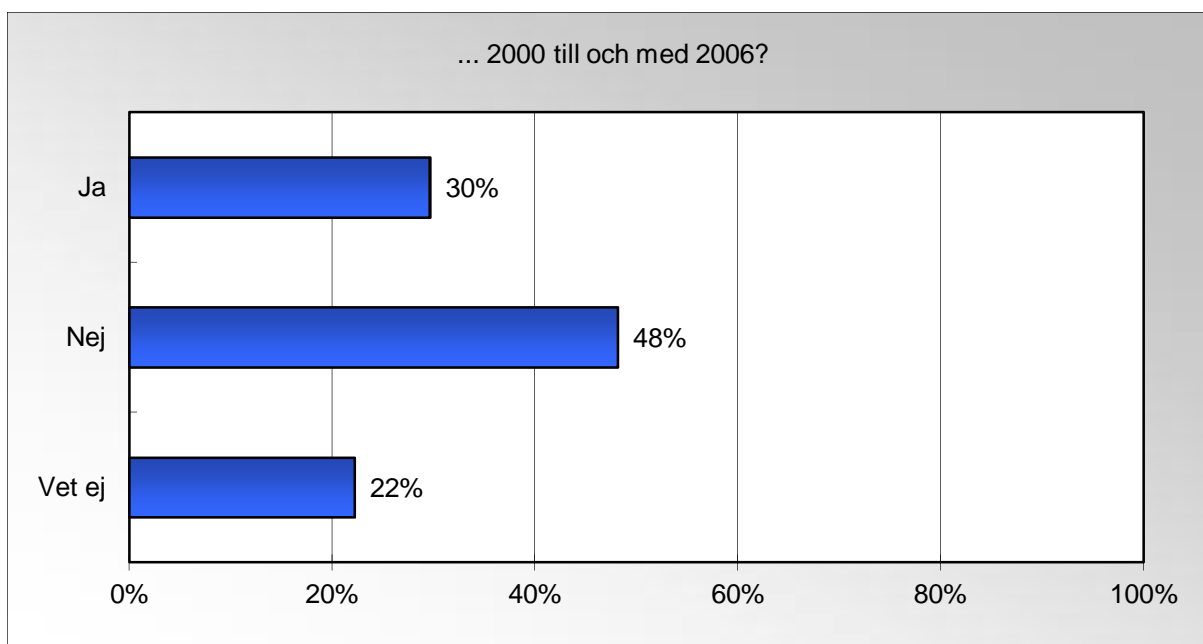
Figur 36. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: storstäder (2 svar)

### Urval: förortskommuner till storstäder (grupp 2)



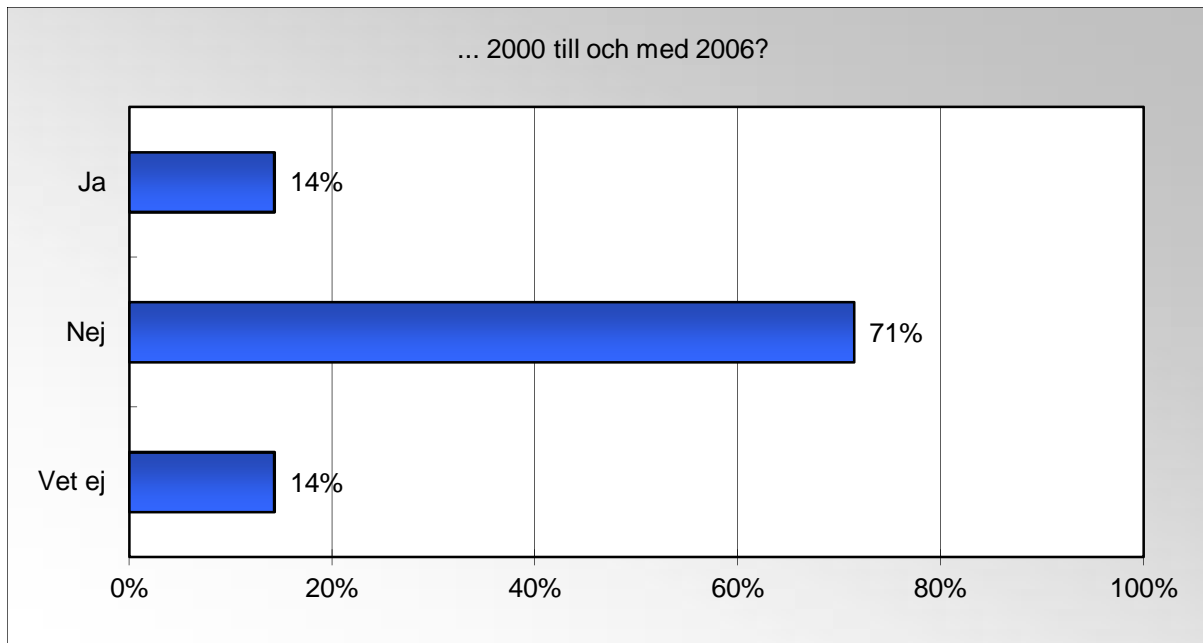
Figur 37. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: förortskommuner till storstäder (29 svar)

### Urval: större städer (grupp 3)



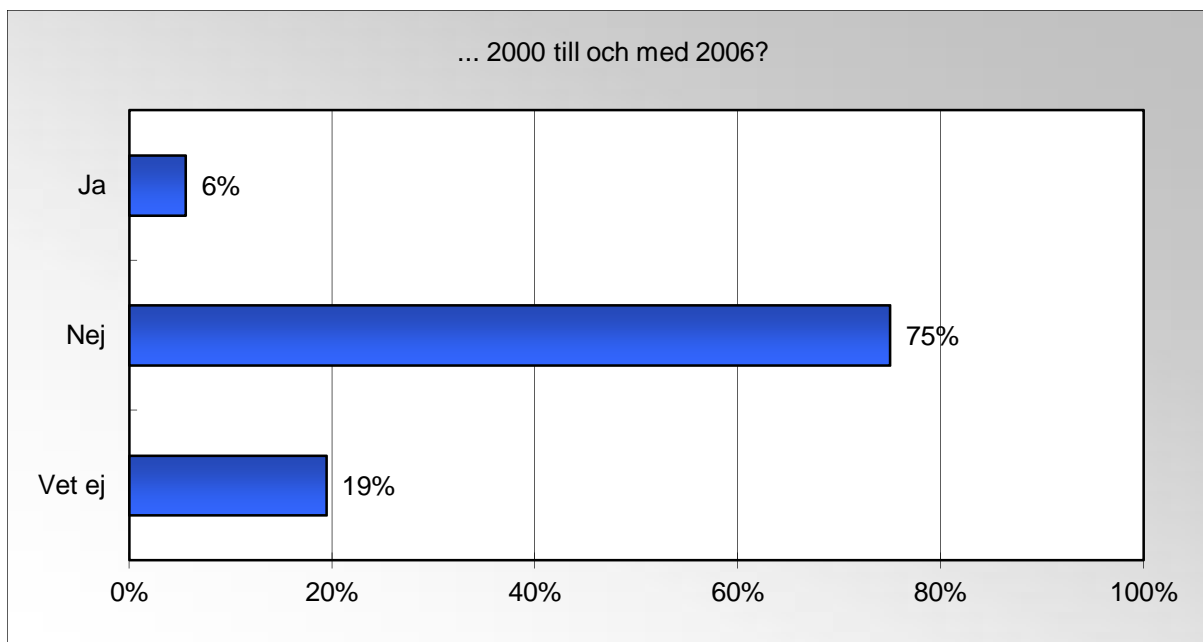
Figur 38. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: större städer (27 svar)

#### Urval: förortskommuner till större städer (grupp 4)



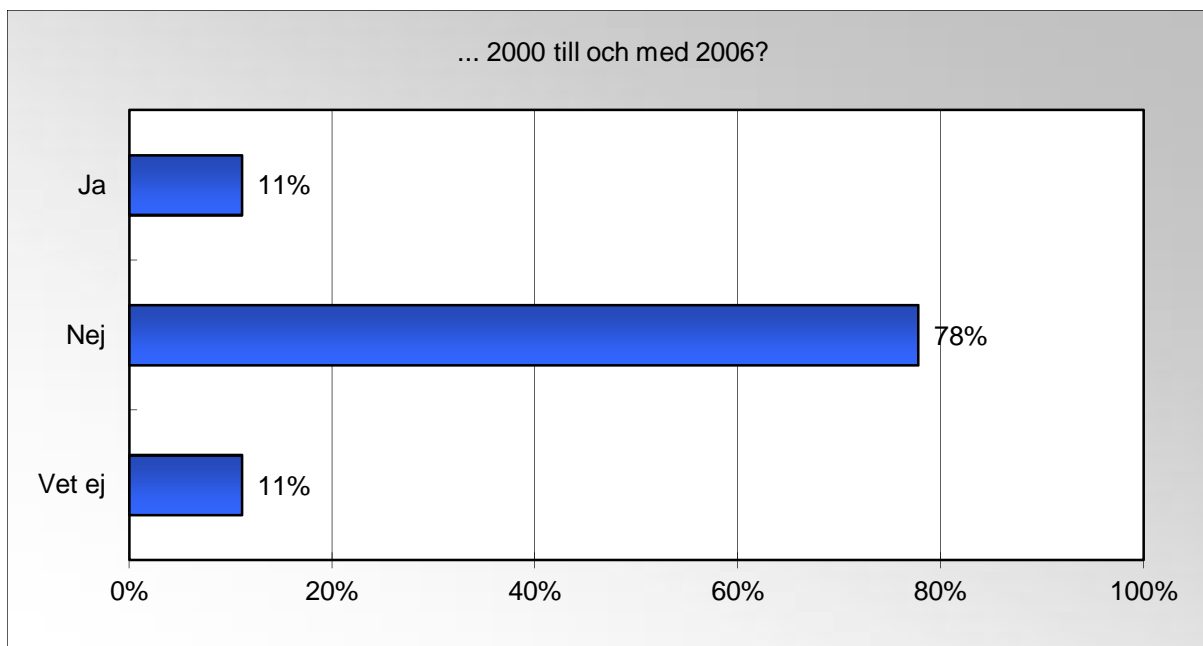
Figur 39. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: förortskommuner till större städer (14 svar)

#### Urval: pendlingskommuner (grupp 5)



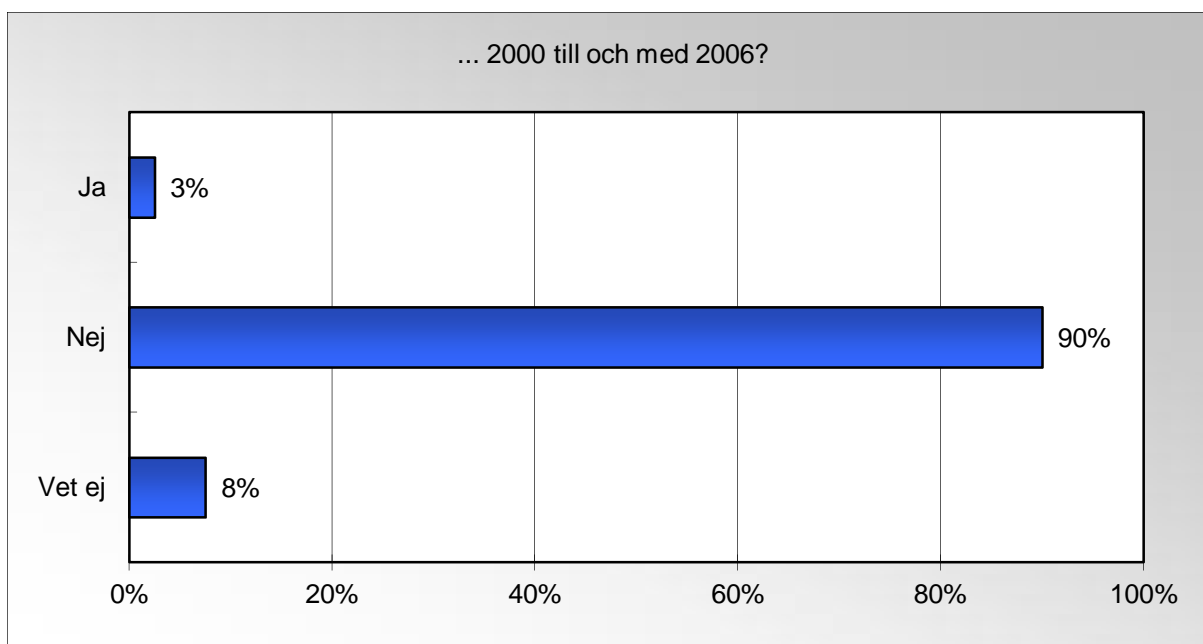
Figur 40. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: pendlingskommuner (36 svar)

### Urval: turism- och besöksnäringkommuner (grupp 6)



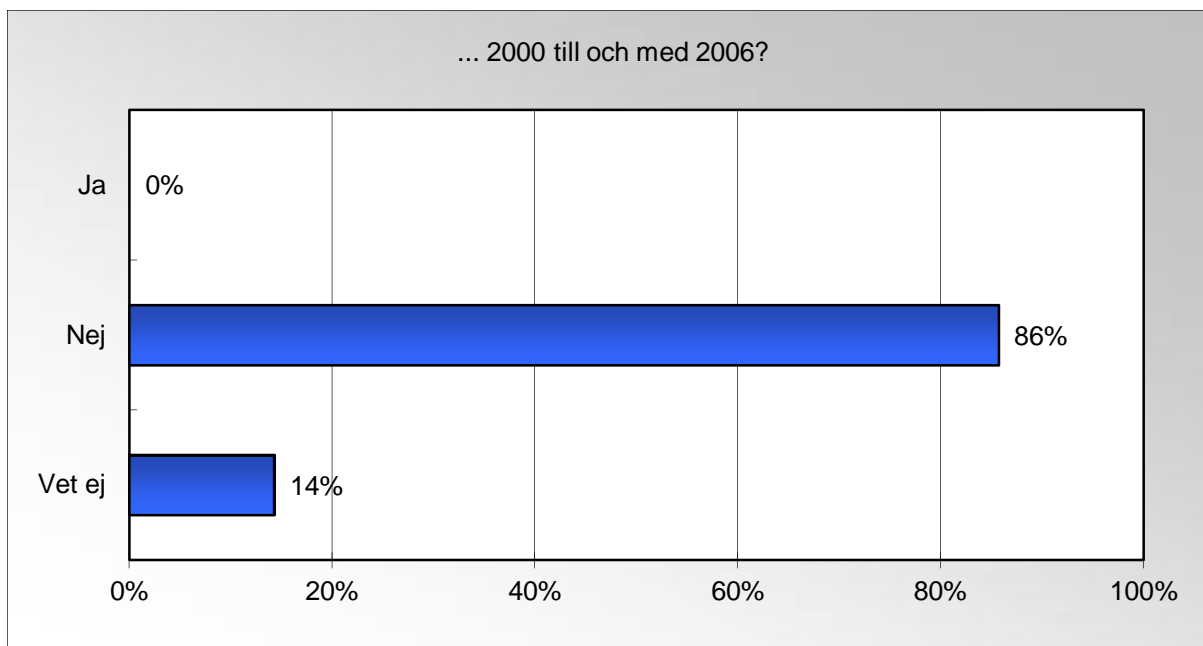
Figur 41. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: turism- och besöksnäringkommuner (9 svar)

### Urval: varuproducerande kommuner (grupp 7)



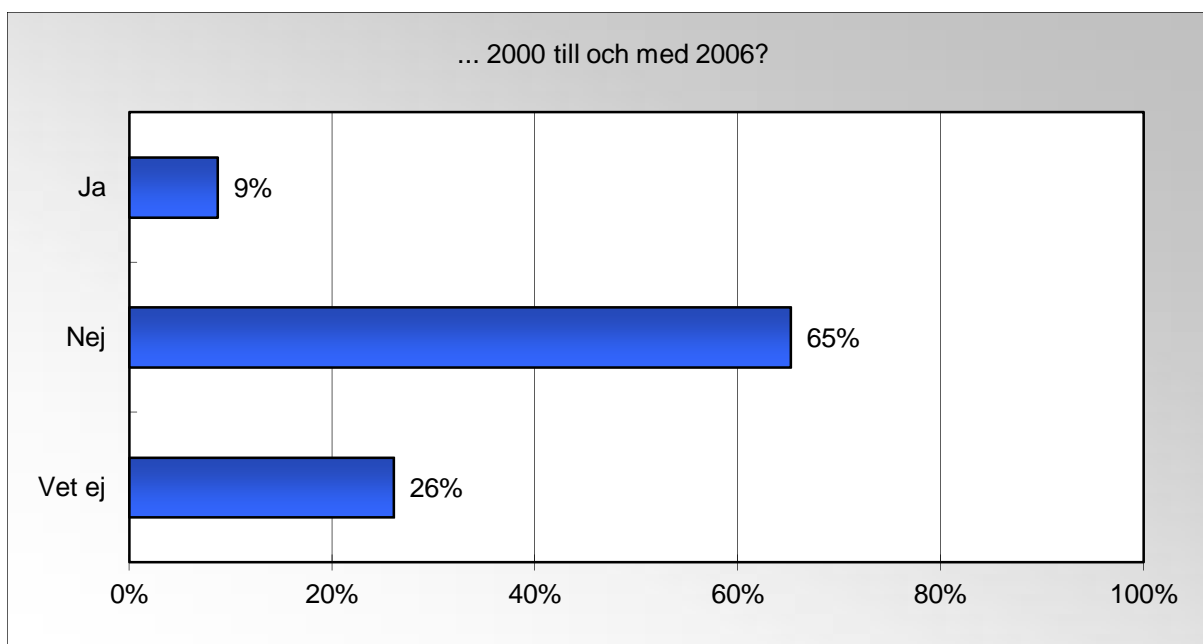
Figur 42. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: varuproducerande kommuner (40 svar)

**Urval: Glesbygdskommuner (grupp 8)**



Figur 43. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: glesbygdskommuner (14 svar)

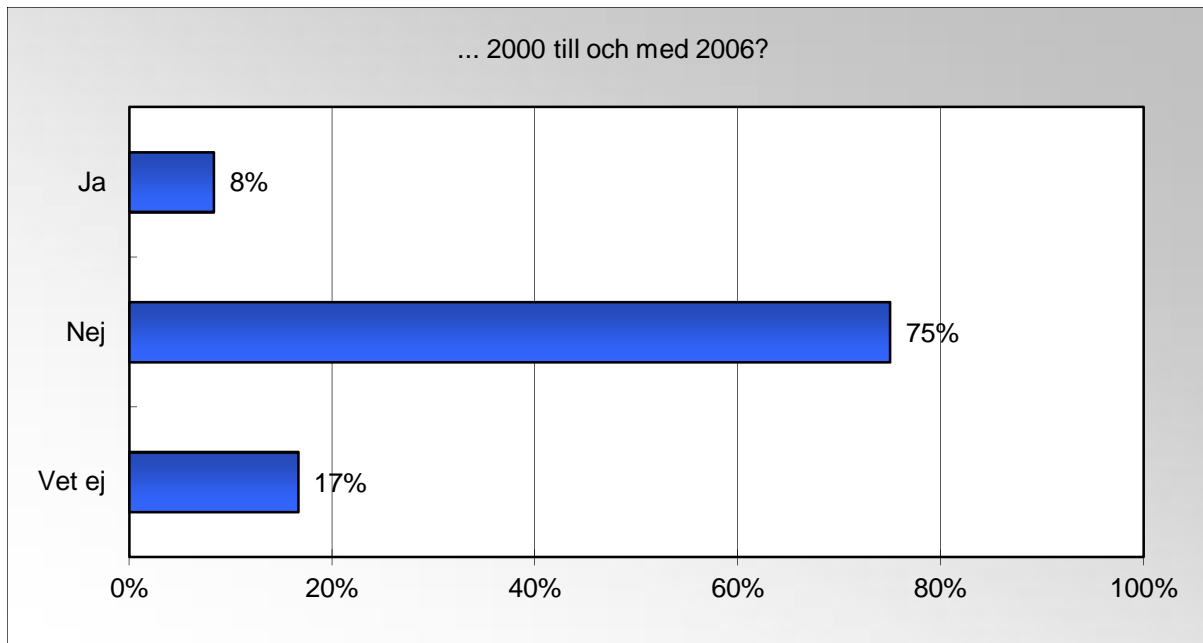
**Urval: Kommuner i tätbefolkad region (grupp 9)**



Figur 44. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: Kommuner i tätbefolkad region (23 svar)

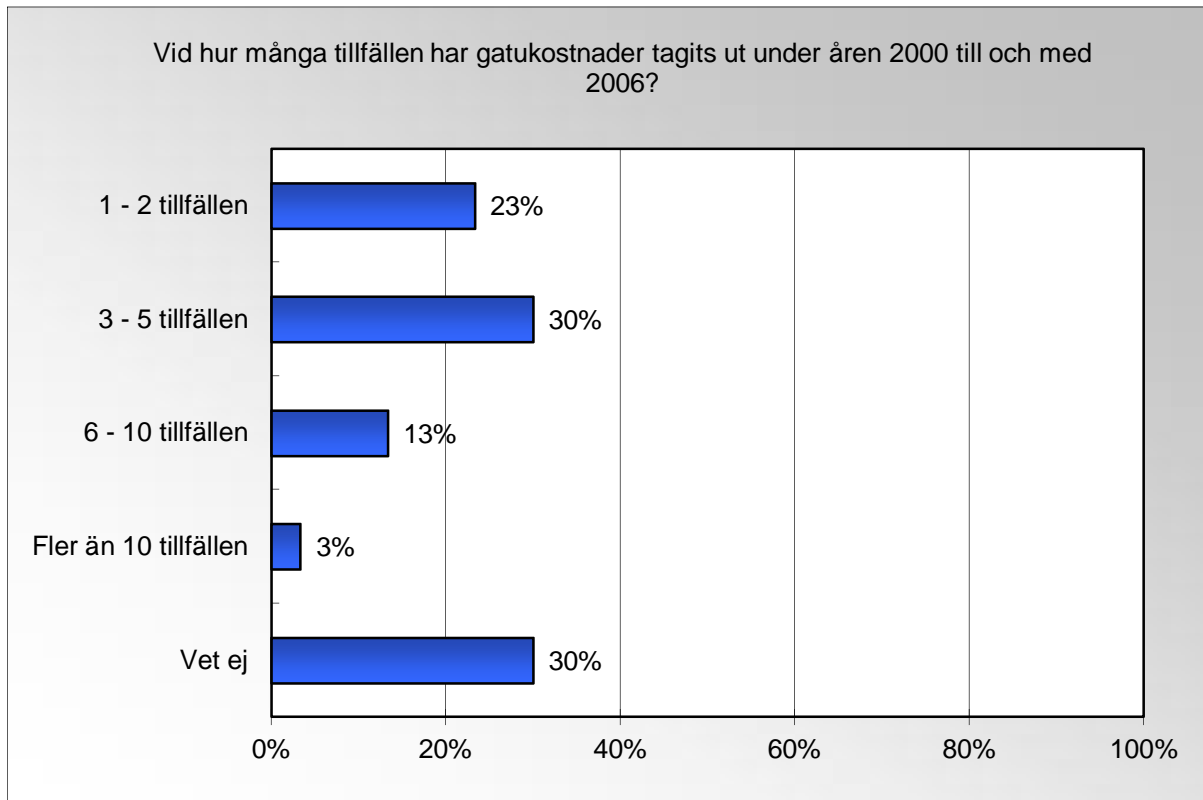


**Urval: Kommuner i glesbefolkad region (grupp 10)**



Figur 45. Fråga 4a. Har kommunen tagit ut gatukostnader någon gång under åren 2000 till 2006? Urval: Kommuner i glesbefolkad region (12 svar)

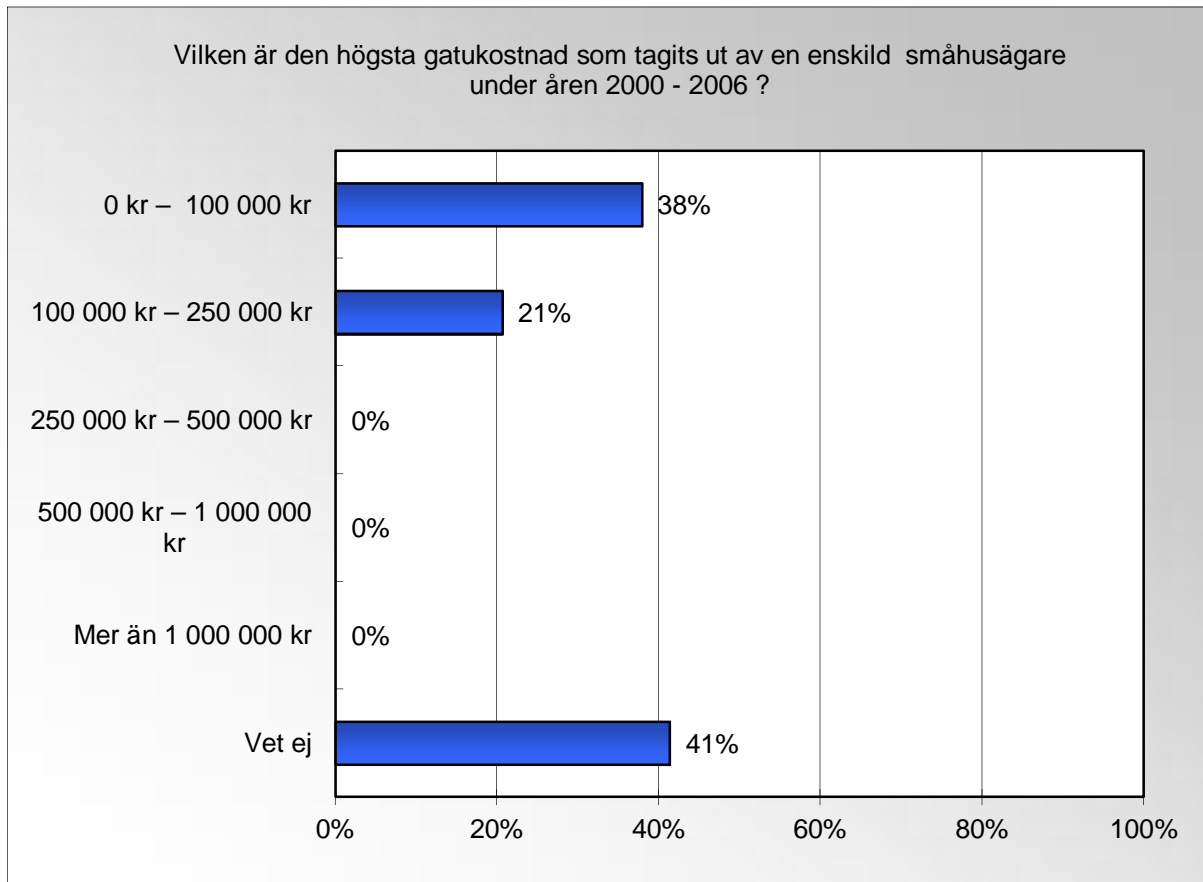
**Fråga 4b. Vid hur många tillfällen har gatukostnader tagits ut under åren 2000 till och med 2006?**



Figur 46. Fråga 4b. Vid hur många tillfällen har gatukostnader tagits ut under åren 2000 till och med 2006? Urval: alla respondenter som svarat ja på fråga 4a. (30 svar).

Denna fråga redovisas ej på kommungruppsnivå.

**Fråga 4c. Vilken är den högsta gatukostnad som tagits ut av en enskild småhusägare under åren 2000 - 2006 ?**

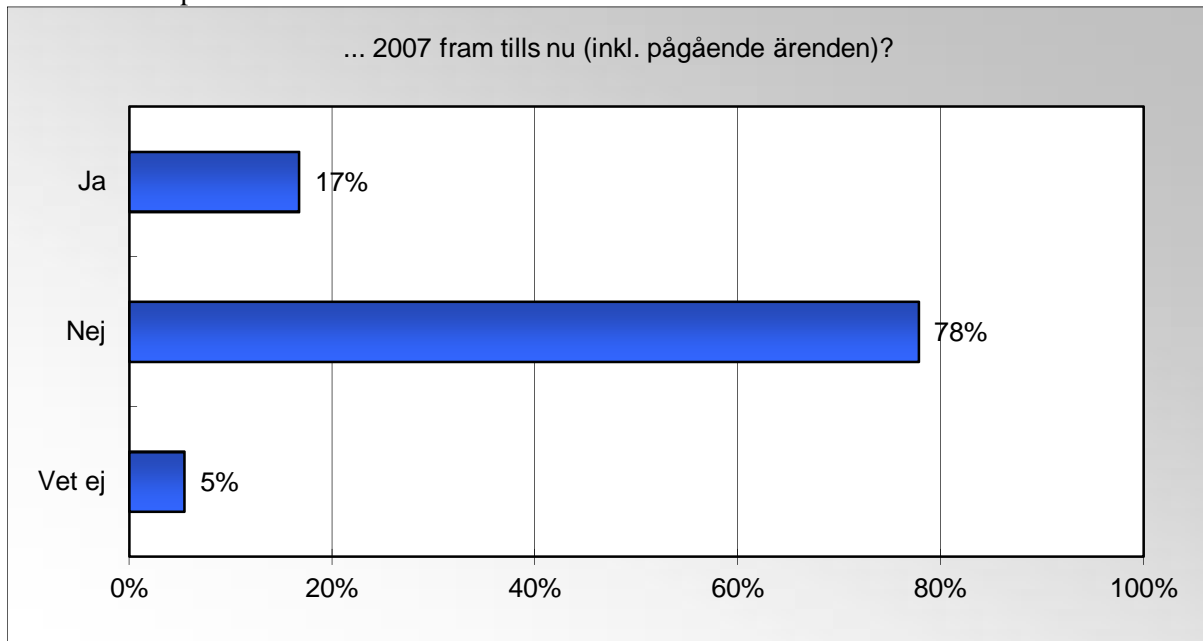


Figur 47. Vilken är den högsta gatukostnad som tagits ut av en enskild småhusägare under åren 2000 - 2006 ? Urval: alla respondenter som svarat ja på fråga 4a. (29 svar).

Denna fråga redovisas ej på kommungruppsnivå.

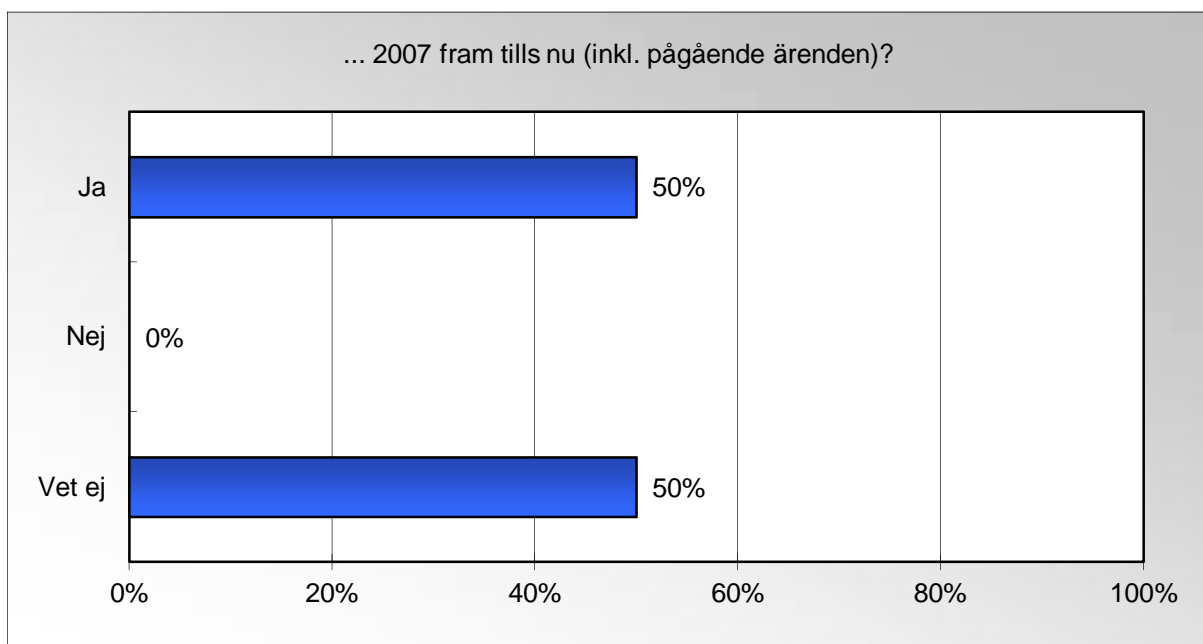
**Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)?**

Urval: alla respondenter



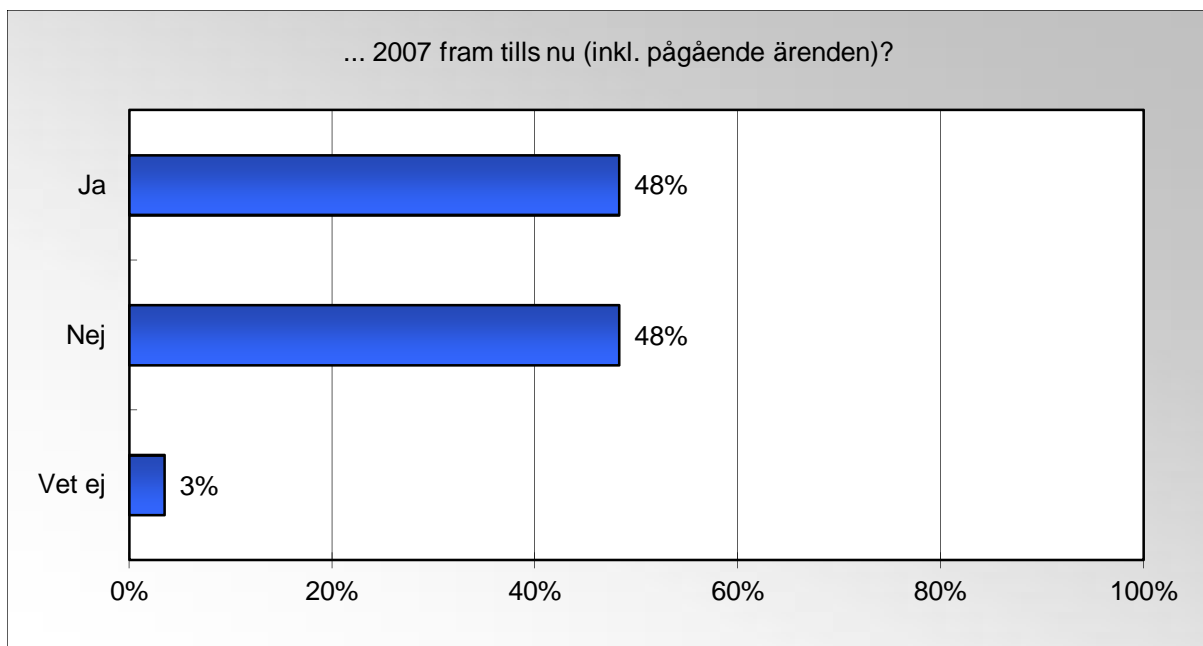
Figur 48. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: alla respondenter (221 svar)

**Urval: storstäder (grupp 1)**



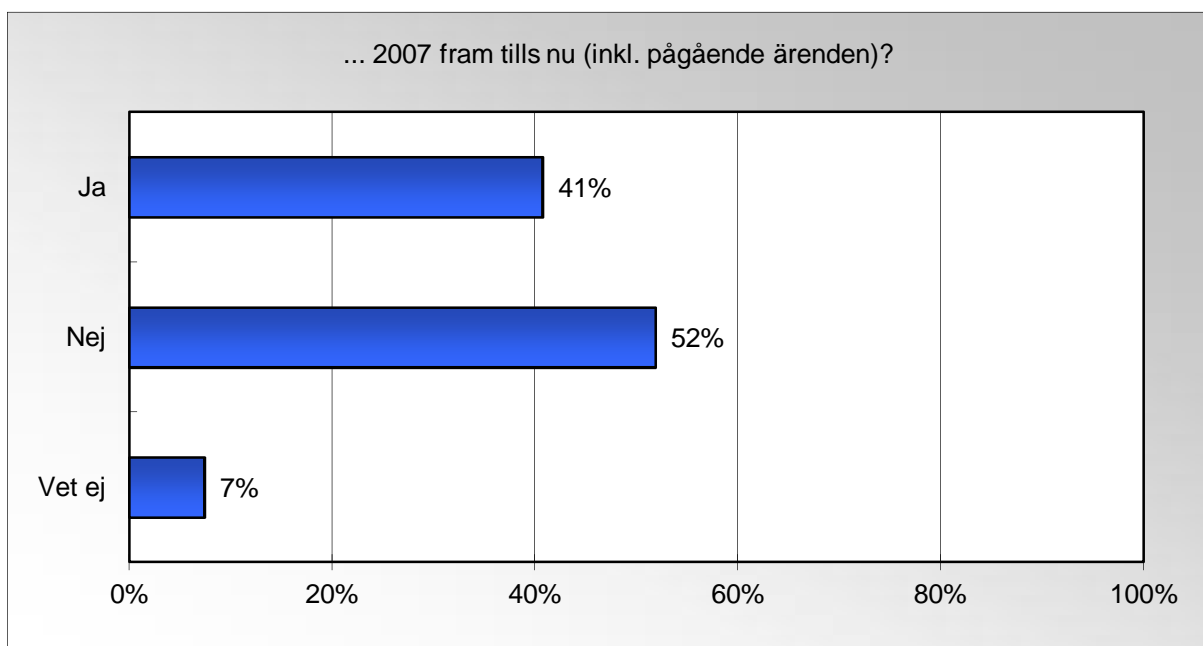
Figur 49. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: storstäder (2 svar)

### Urval: förortskommuner till storstäder (grupp 2)



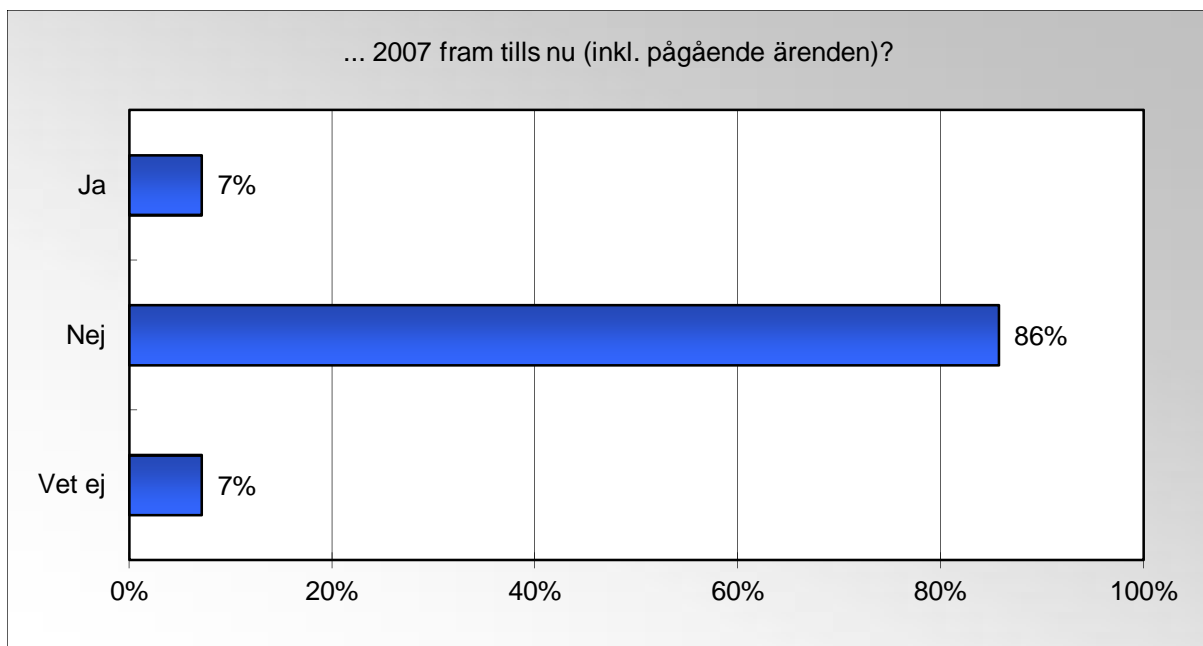
Figur 50. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: förortskommuner till storstäder (29 svar)

### Urval: större städer (grupp 3)



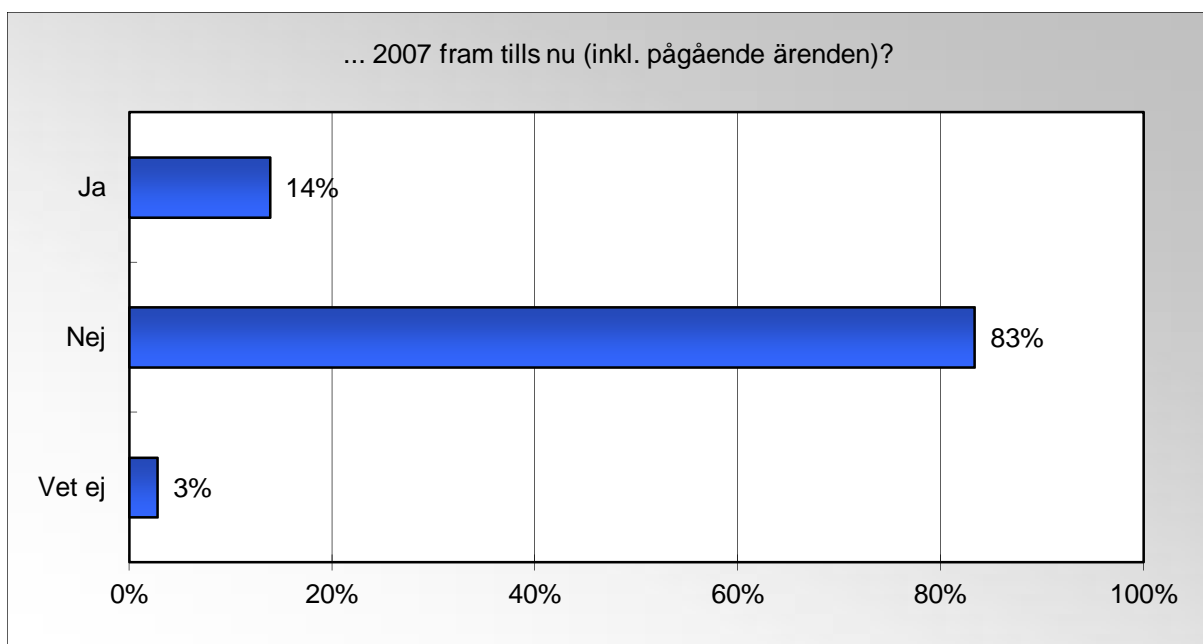
Figur 51. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: större städer (27 svar)

#### Urval: förortskommuner till större städer (grupp 4)



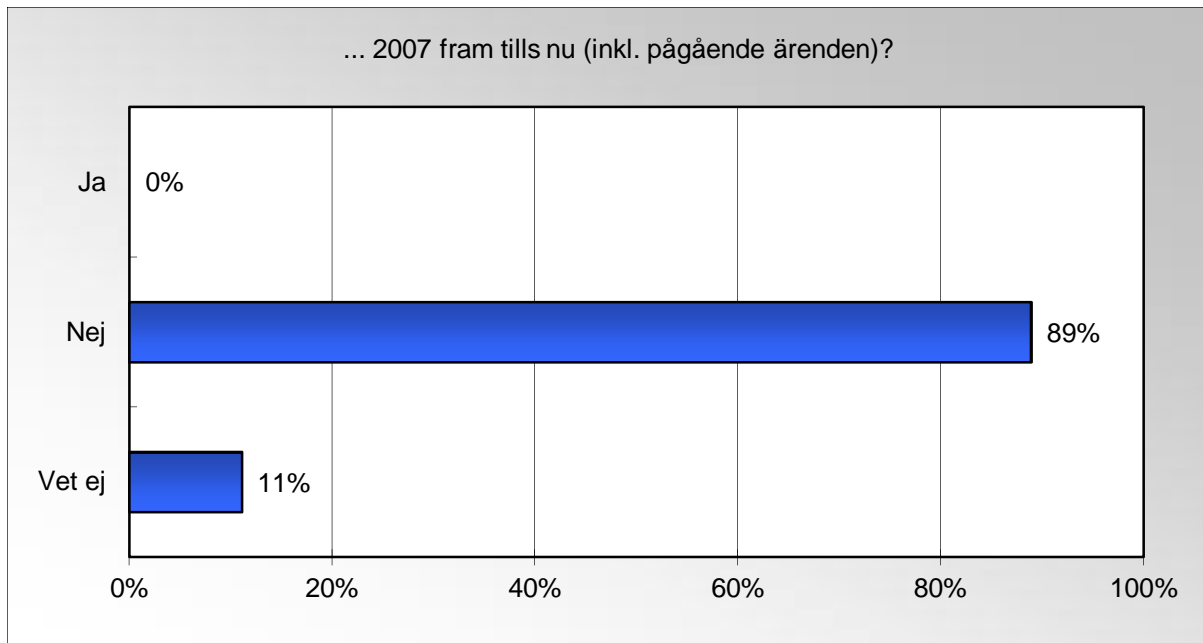
Figur 52. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: förortskommuner till större städer (14 svar)

#### Urval: pendlingskommuner (grupp 5)



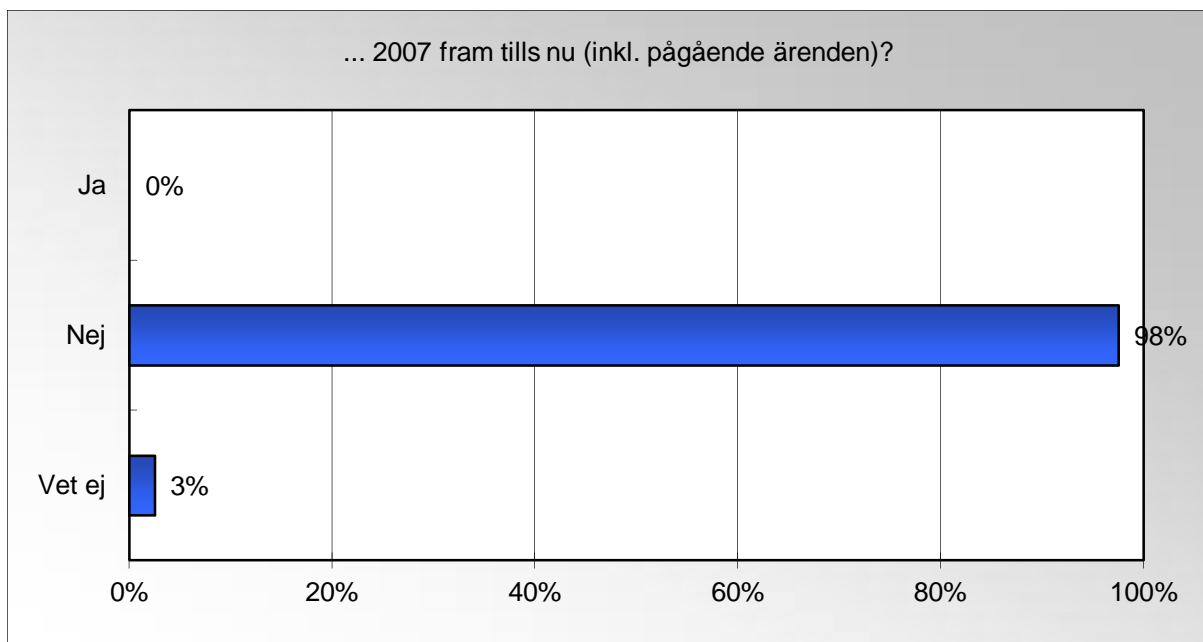
Figur 53. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: pendlingskommuner (36 svar)

### Urval: turism- och besöksnäringkommuner (grupp 6)



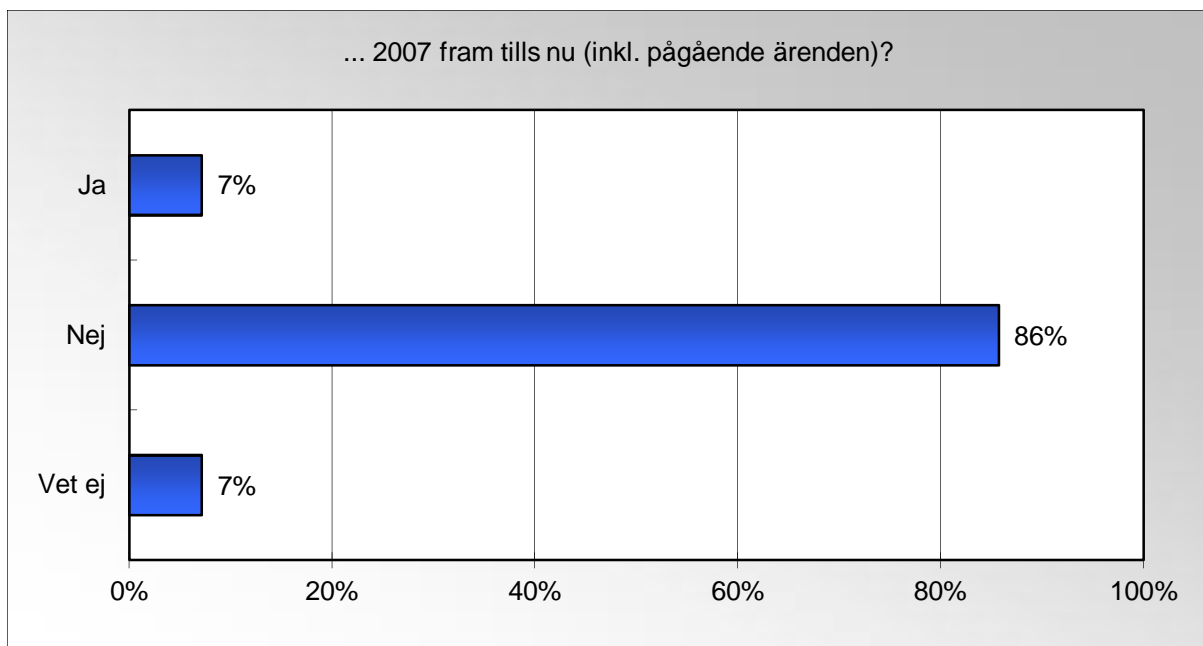
Figur 54. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: turism- och besöksnäringkommuner (9 svar)

### Urval: varuproducerande kommuner (grupp 7)



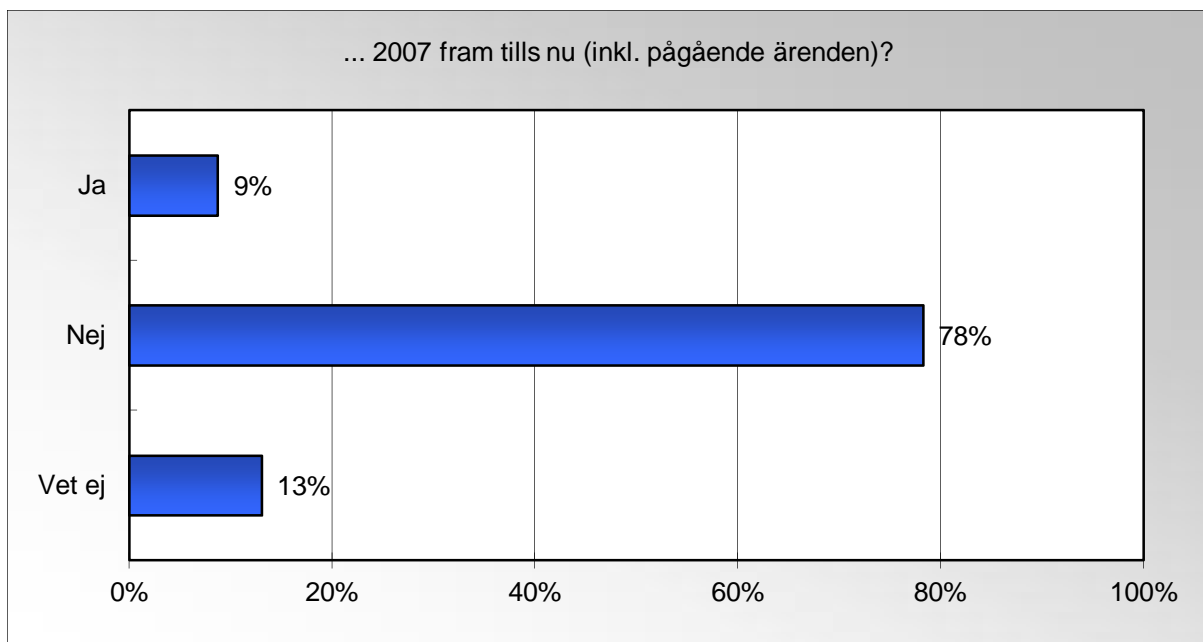
Figur 55. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: varuproducerande kommuner (40 svar)

**Urval: Glesbygdskommuner (grupp 8)**



Figur 56. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: glesbygdskommuner (14 svar)

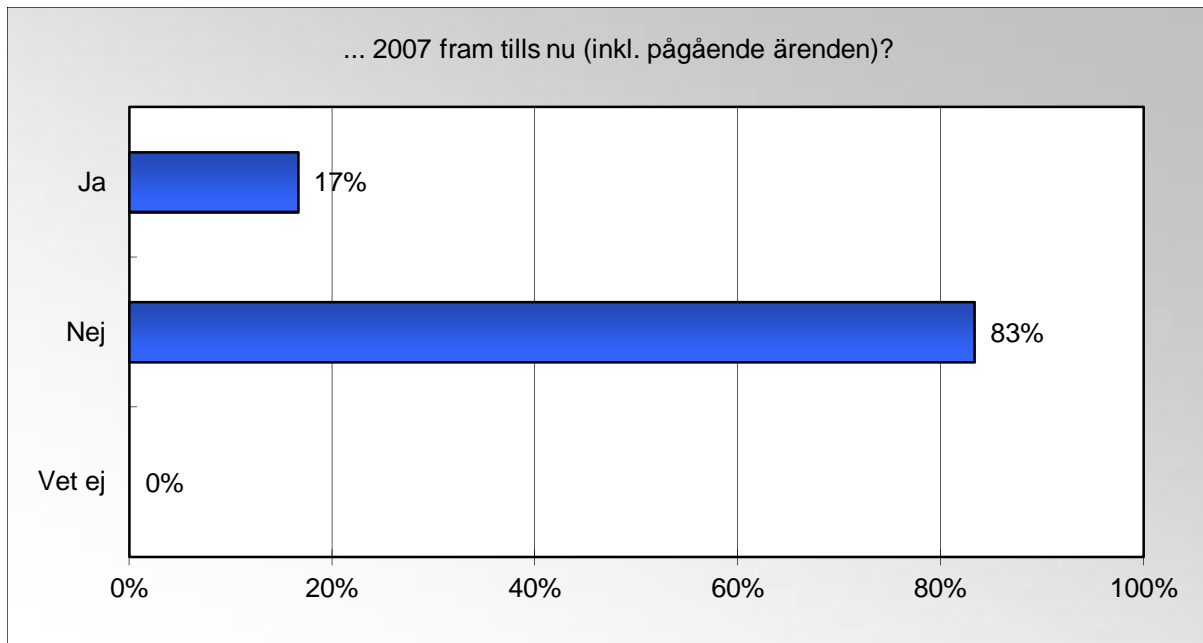
**Urval: Kommuner i tätbefolkad region (grupp 9)**



Figur 57. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: Kommuner i tätbefolkad region (23 svar)

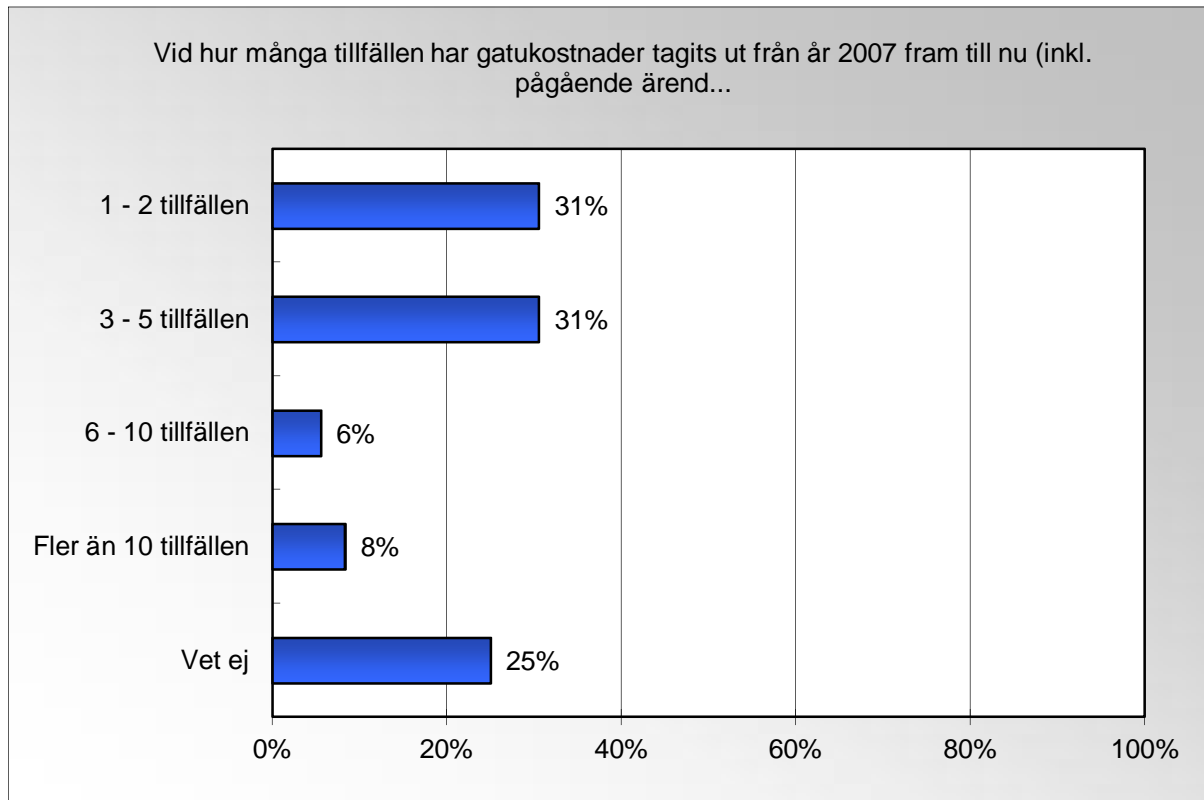


**Urval: Kommuner i glesbefolkad region (grupp 10)**



Figur 58. Fråga 5a. Har kommunen tagit ut gatukostnader år 2007 fram tills nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: Kommuner i glesbefolkad region (12 svar)

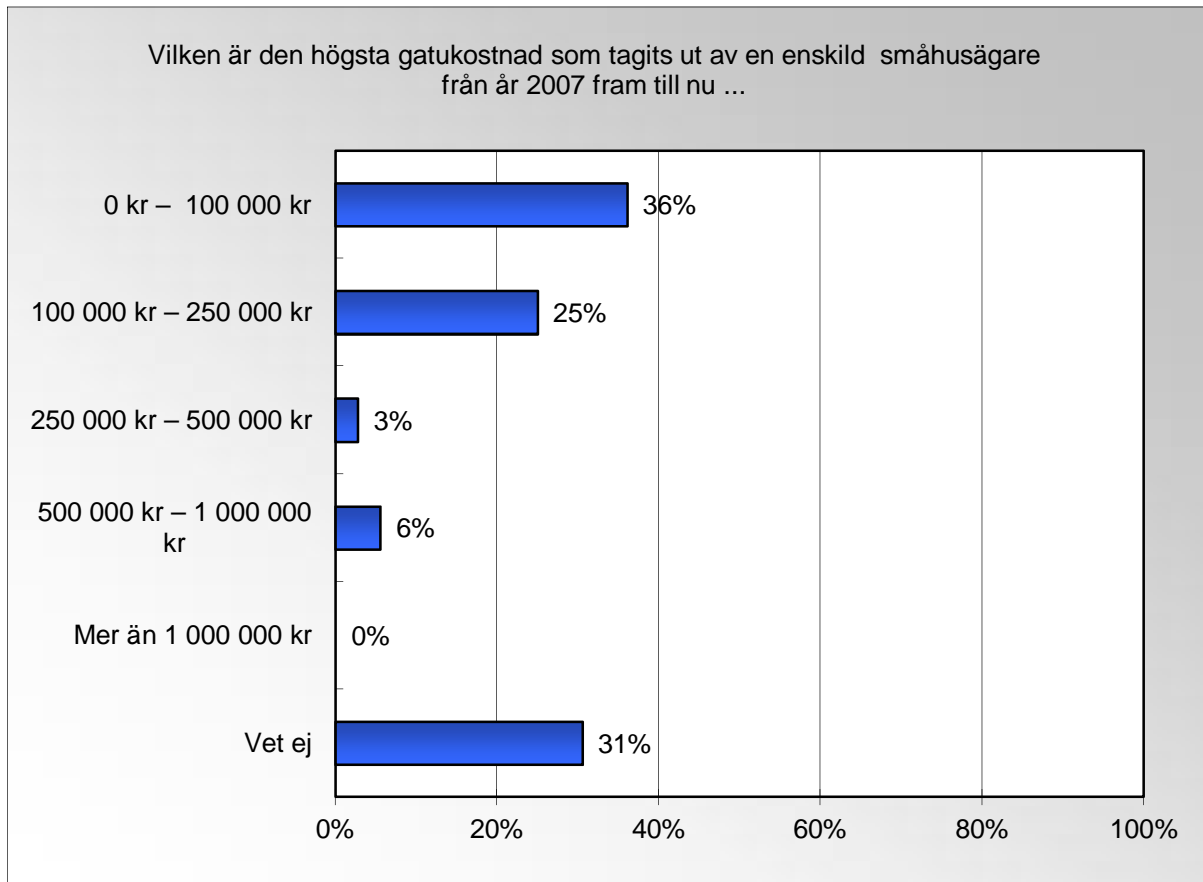
**Fråga 5b. Vid hur många tillfällen har gatukostnader tagits ut från år 2007 fram till nu (inkl. pågående ärenden)?**



Figur 59. Fråga 5b. Vid hur många tillfällen har gatukostnader tagits ut från år 2007 fram till nu (inkl. pågående ärenden)? Urval: alla respondenter som svarat ja på fråga 5a. (36 svar).

Denna fråga redovisas ej på kommungruppsnivå.

**Fråga 5c. Vilken är den högsta gatukostnad som tagits ut av en enskild småhusägare från år 2007 fram till nu (inkl pågående ärenden)?**

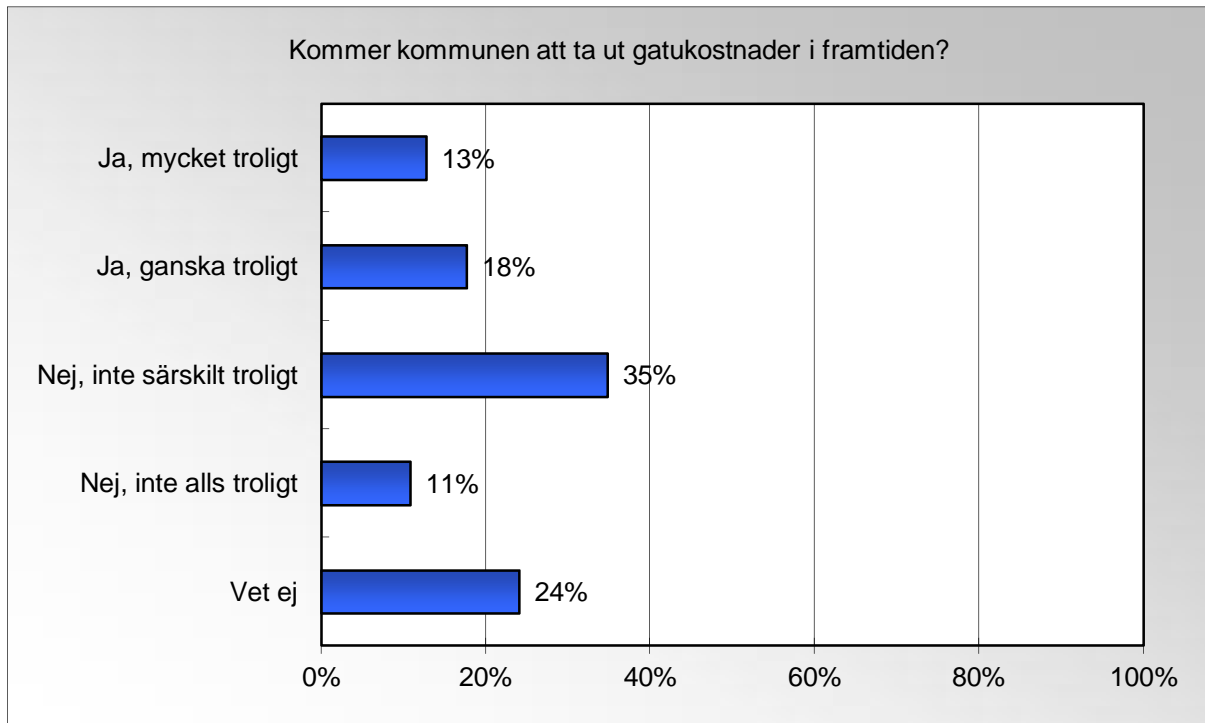


Figur 60. Vilken är den högsta gatukostnad som tagits ut av en enskild småhusägare från år 2007 fram till nu (inkl pågående ärenden)? Urval: alla respondenter som svarat ja på fråga 5a. (36 svar).

Denna fråga redovisas ej på kommungruppsnivå.

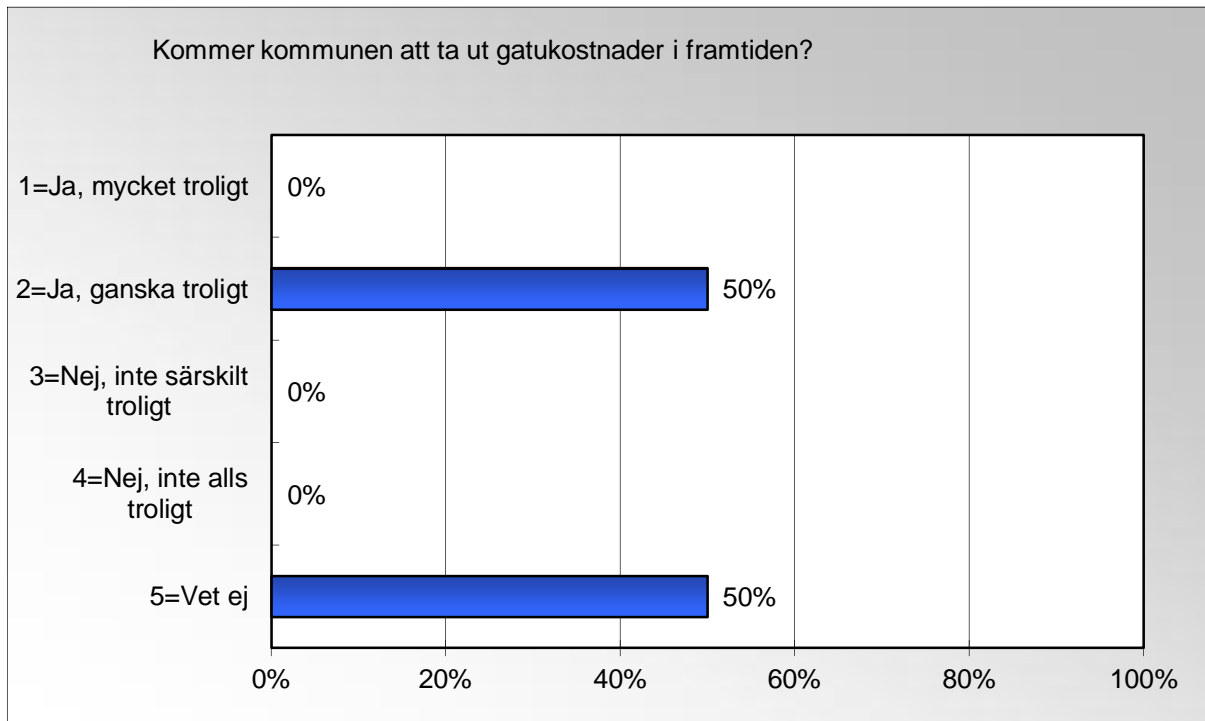
### Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden?

Urval: alla respondenter



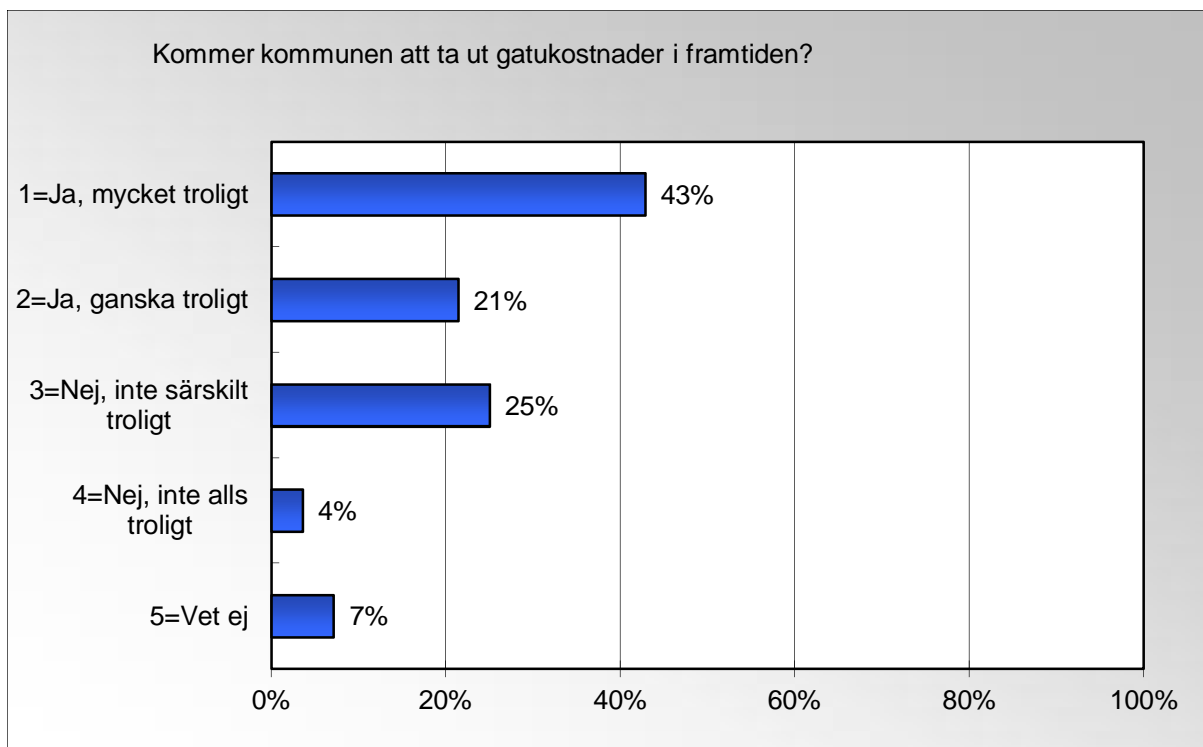
Figur 61. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: alla respondenter (204 svar)

Urval: storstäder (grupp 1)



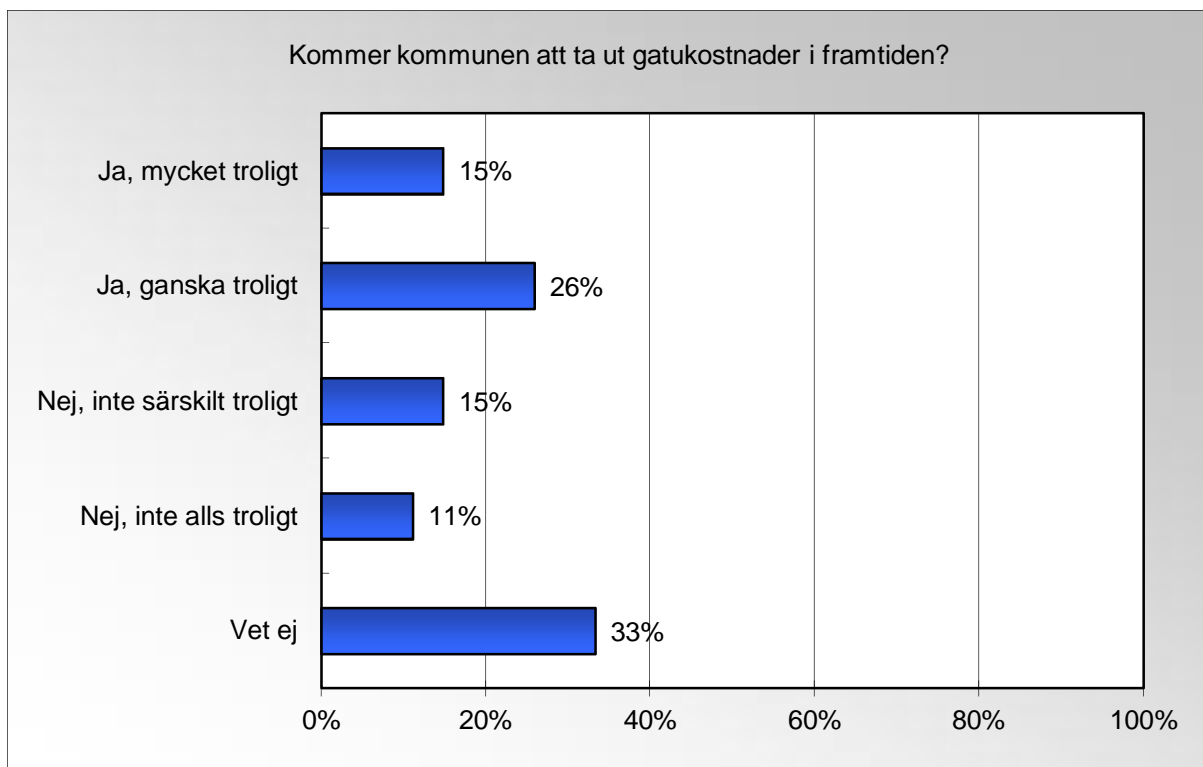
Figur 62. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: storstäder (2 svar)

### Urval: förortskommuner till storstäder (grupp 2)



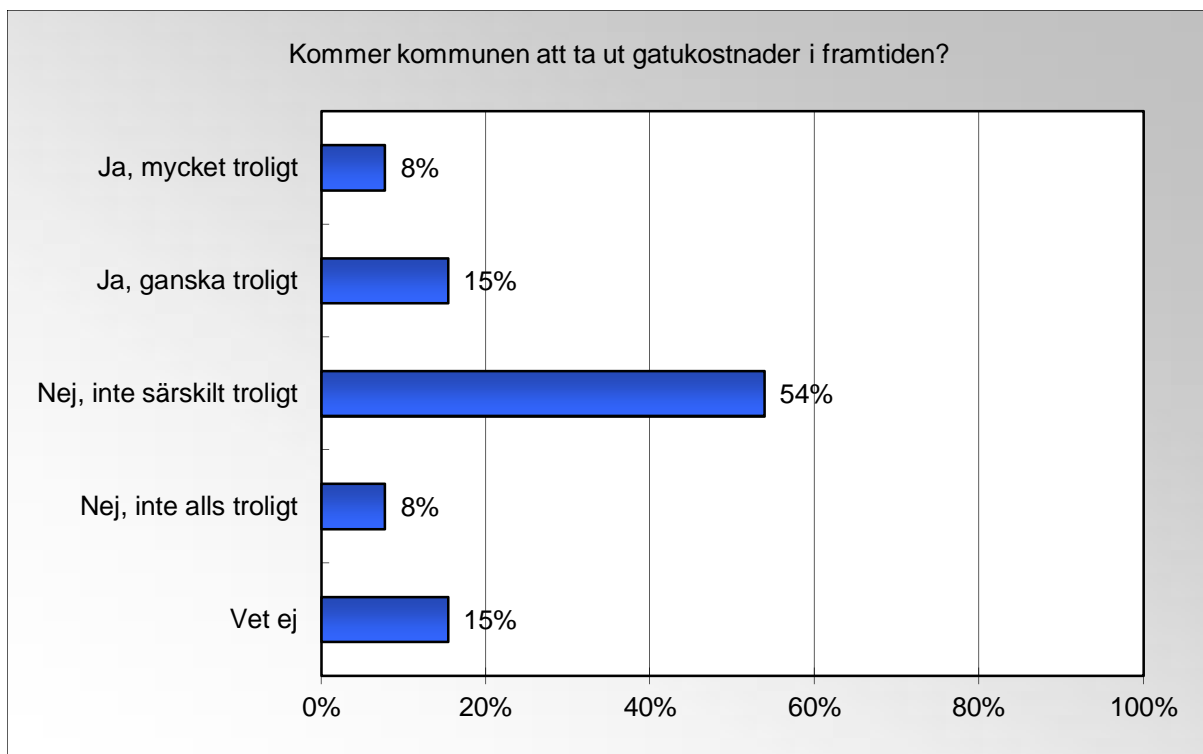
Figur 63. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: förortskommuner till storstäder (28 svar)

### Urval: större städer (grupp 3)



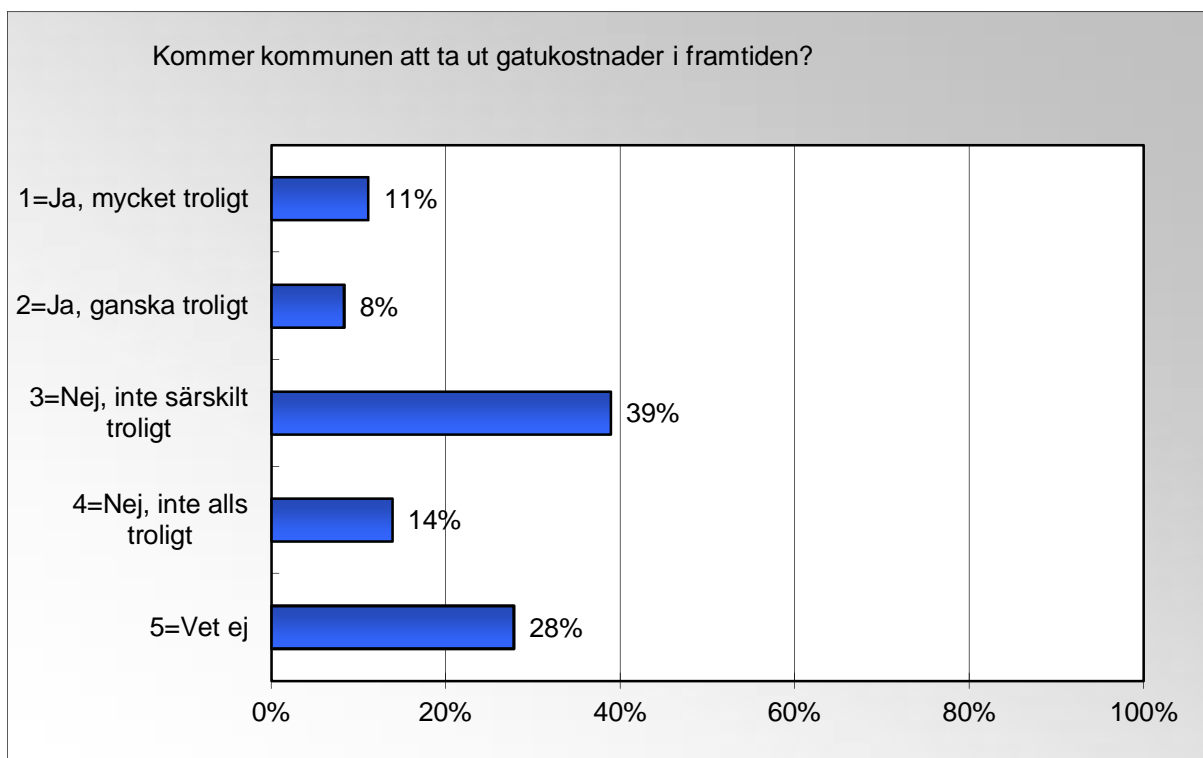
Figur 64. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: större städer (27 svar)

#### Urval: förortskommuner till större städer (grupp 4)



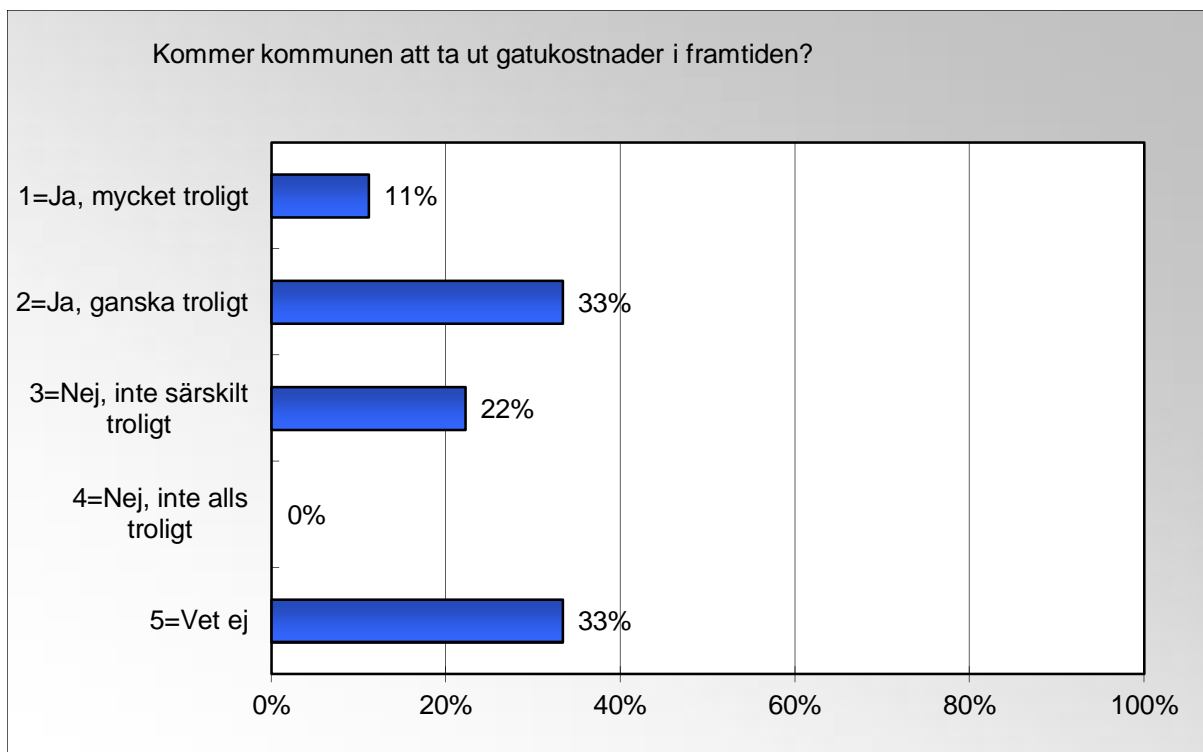
Figur 65. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: förortskommuner till större städer (13 svar)

#### Urval: pendlingskommuner (grupp 5)



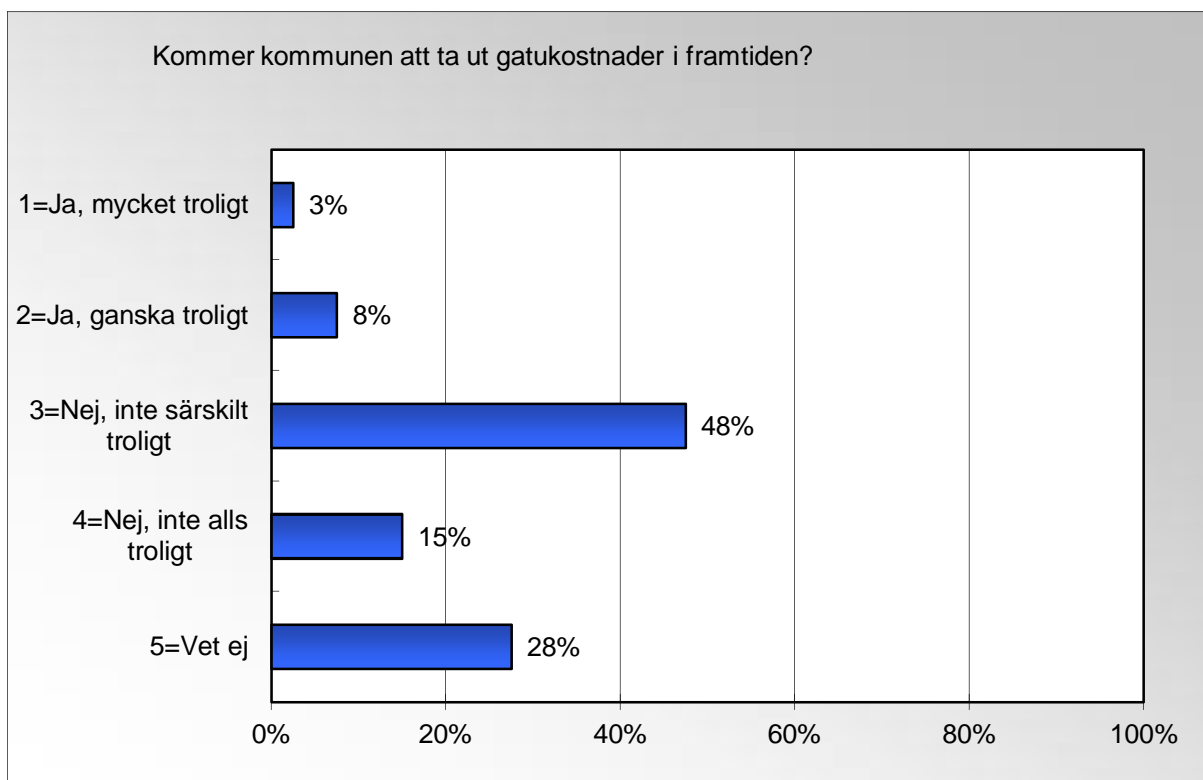
Figur 66. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: pendlingskommuner (36 svar)

### Urval: turism- och besöksnäringkommuner (grupp 6)



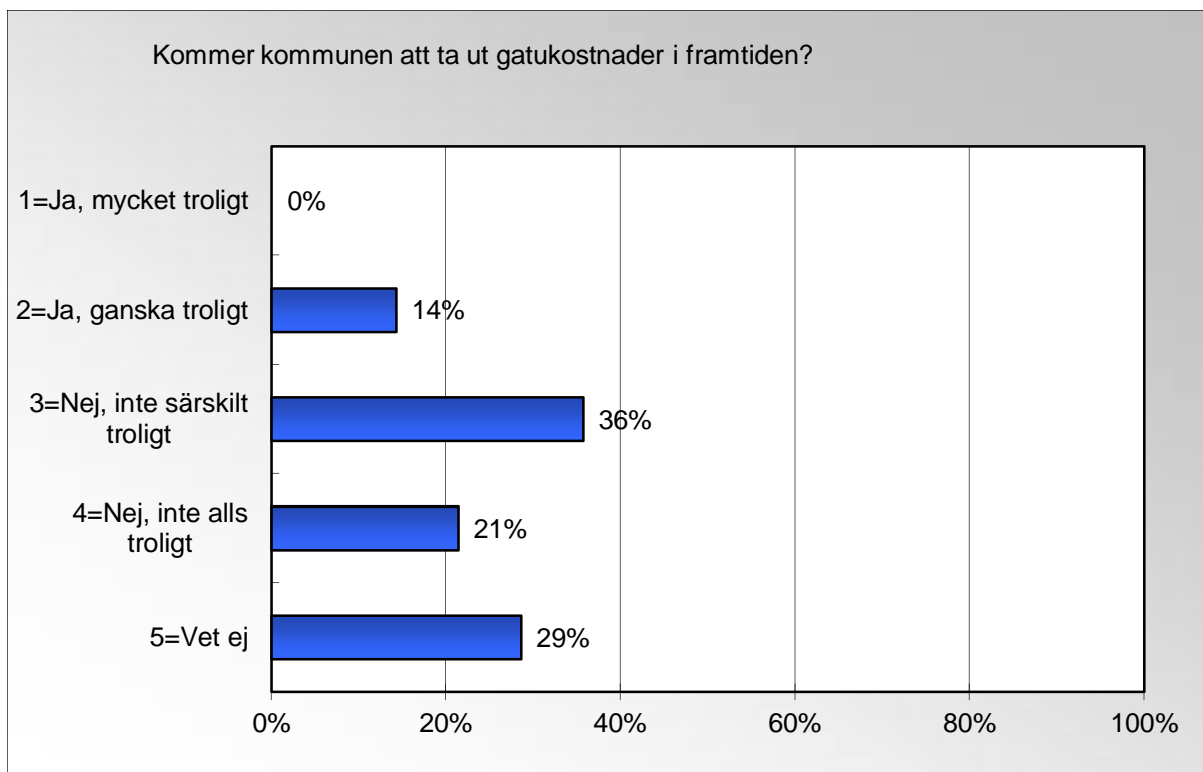
Figur 67. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: turism- och besöksnäringkommuner (9 svar)

### Urval: varuproducerande kommuner (grupp 7)



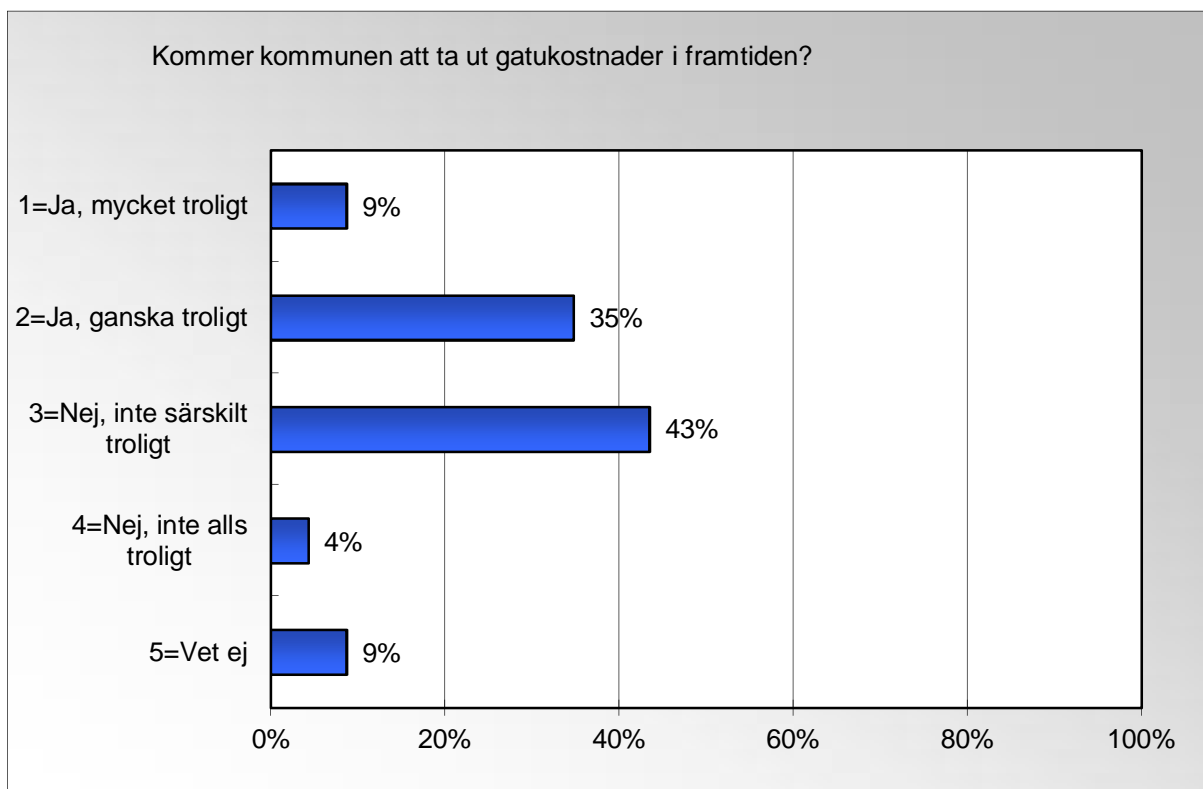
Figur 68. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: varuproducerande kommuner (40 svar)

**Urval: Glesbygdskommuner (grupp 8)**



Figur 69. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: glesbygdskommuner (14 svar)

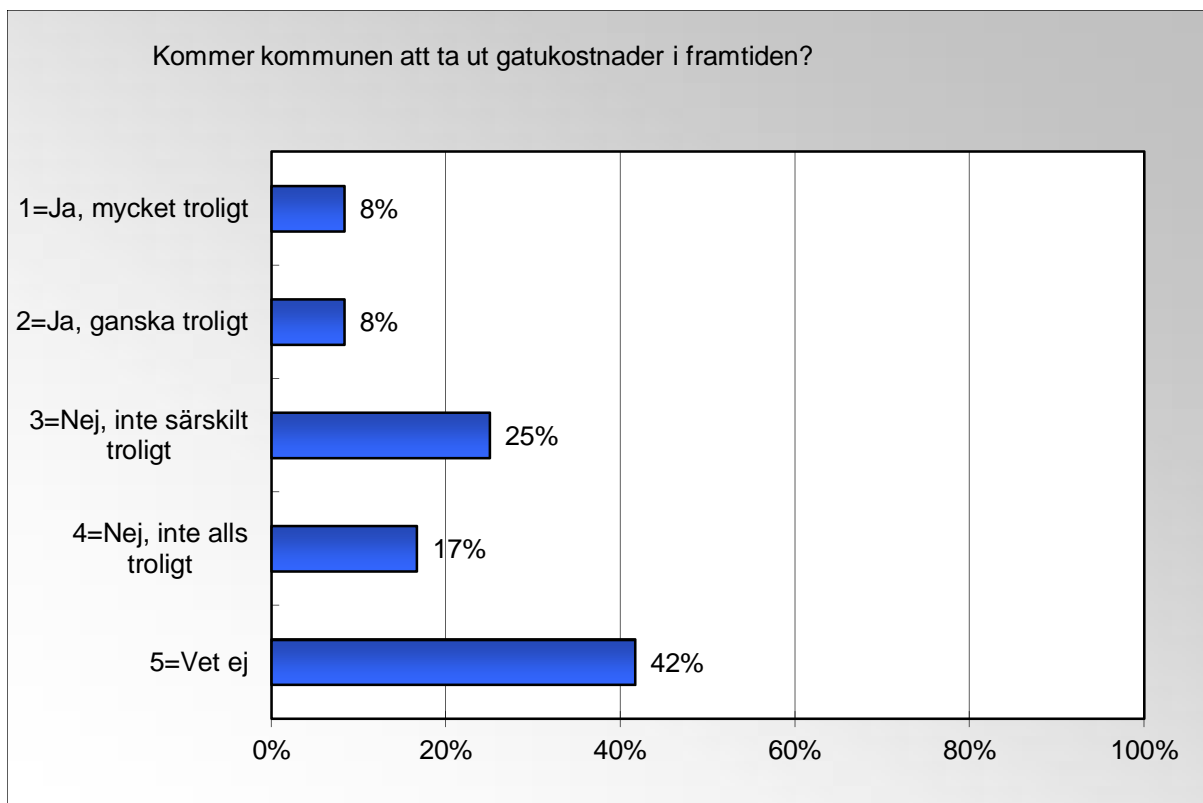
**Urval: Kommuner i tätbefolkad region (grupp 9)**



Figur 70. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: Kommuner i tätbefolkad region (23 svar)



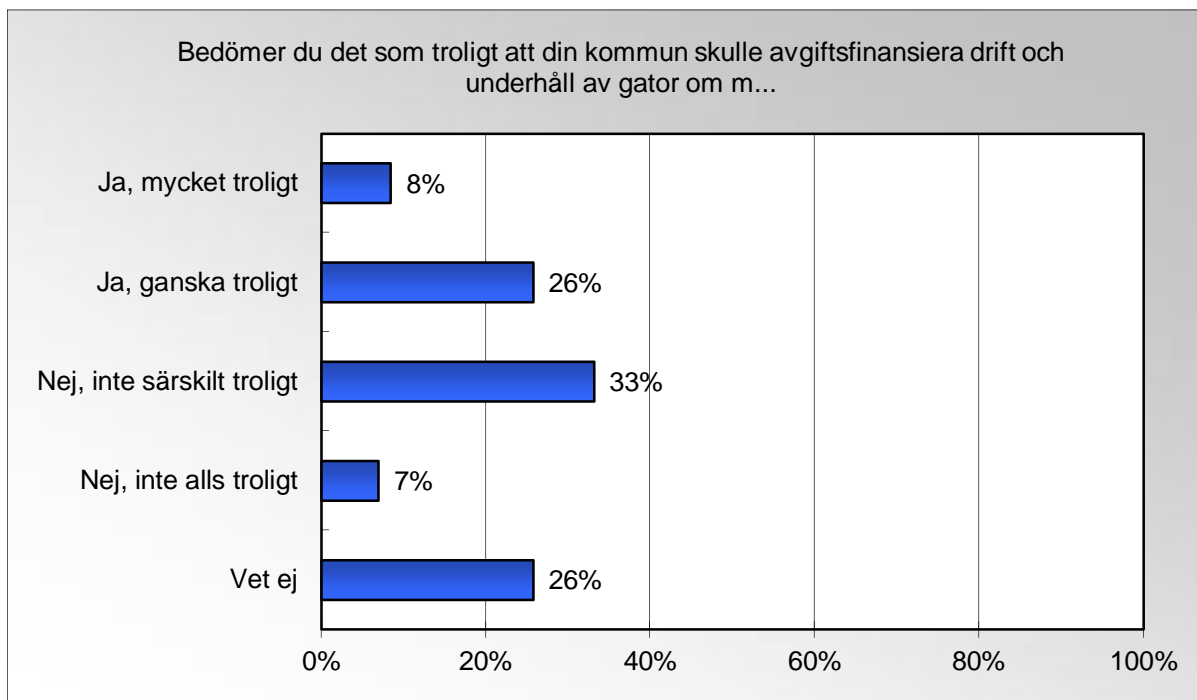
**Urval: Kommuner i glesbefolkad region (grupp 10)**



Figur 71. Fråga 6. Kommer kommunen att ta ut gatukostnader i framtiden? Urval: Kommuner i glesbefolkad region (12 svar)

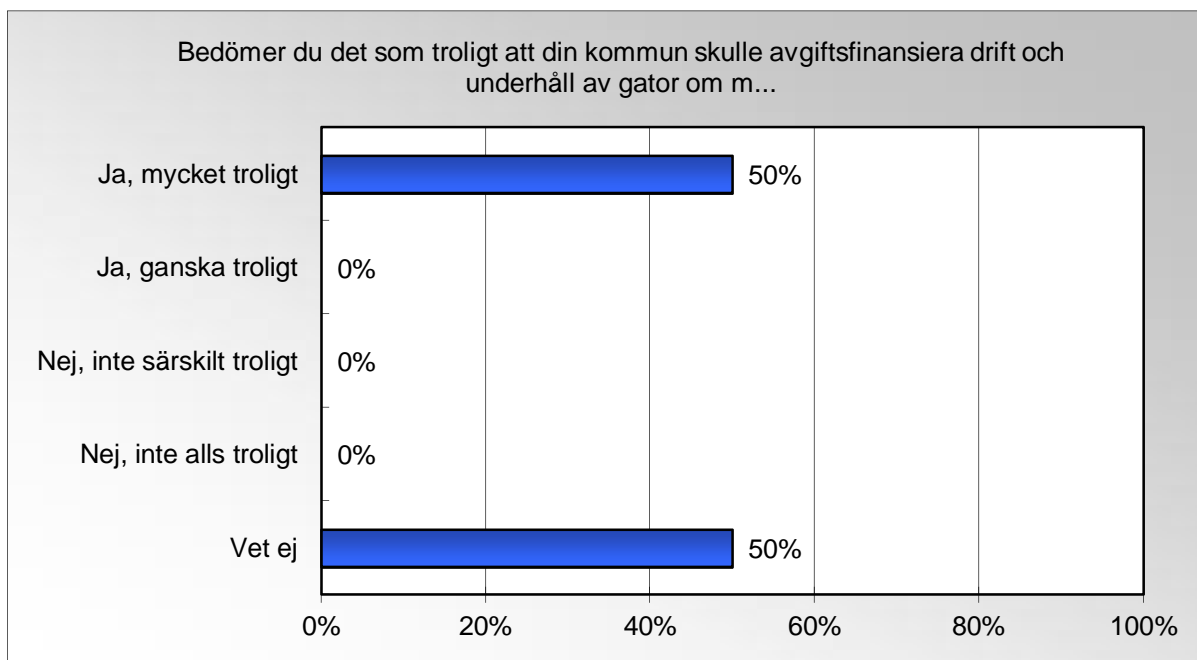
### Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns?

Urval: alla respondenter



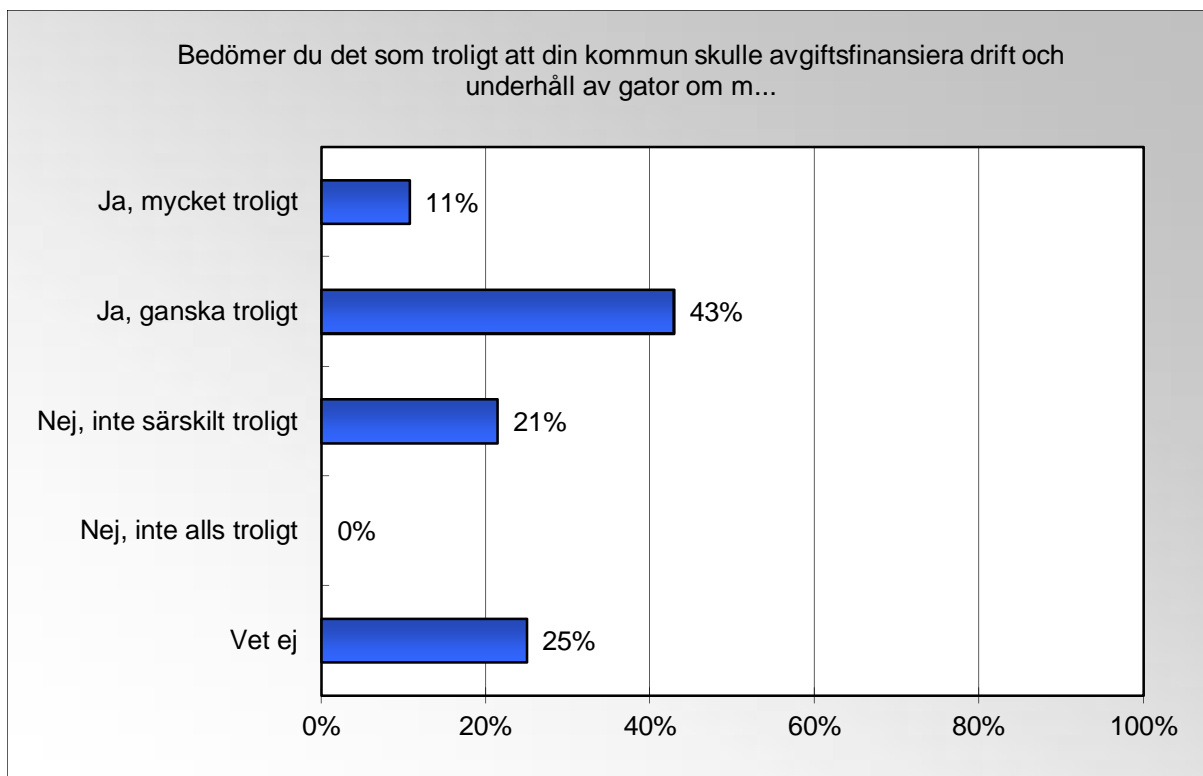
Figur 72. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: alla respondenter (202 svar)

Urval: storstäder (grupp 1)



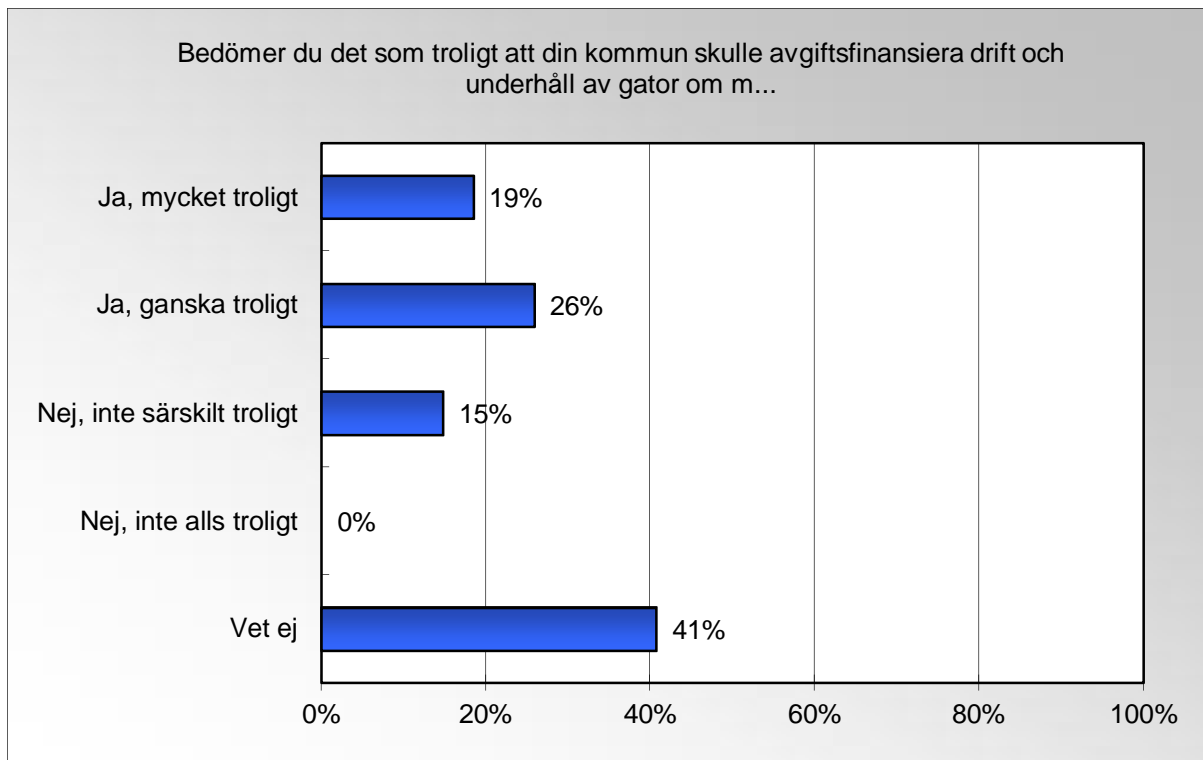
Figur 73. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: storstäder (2 svar)

### Urval: förortskommuner till storstäder (grupp 2)



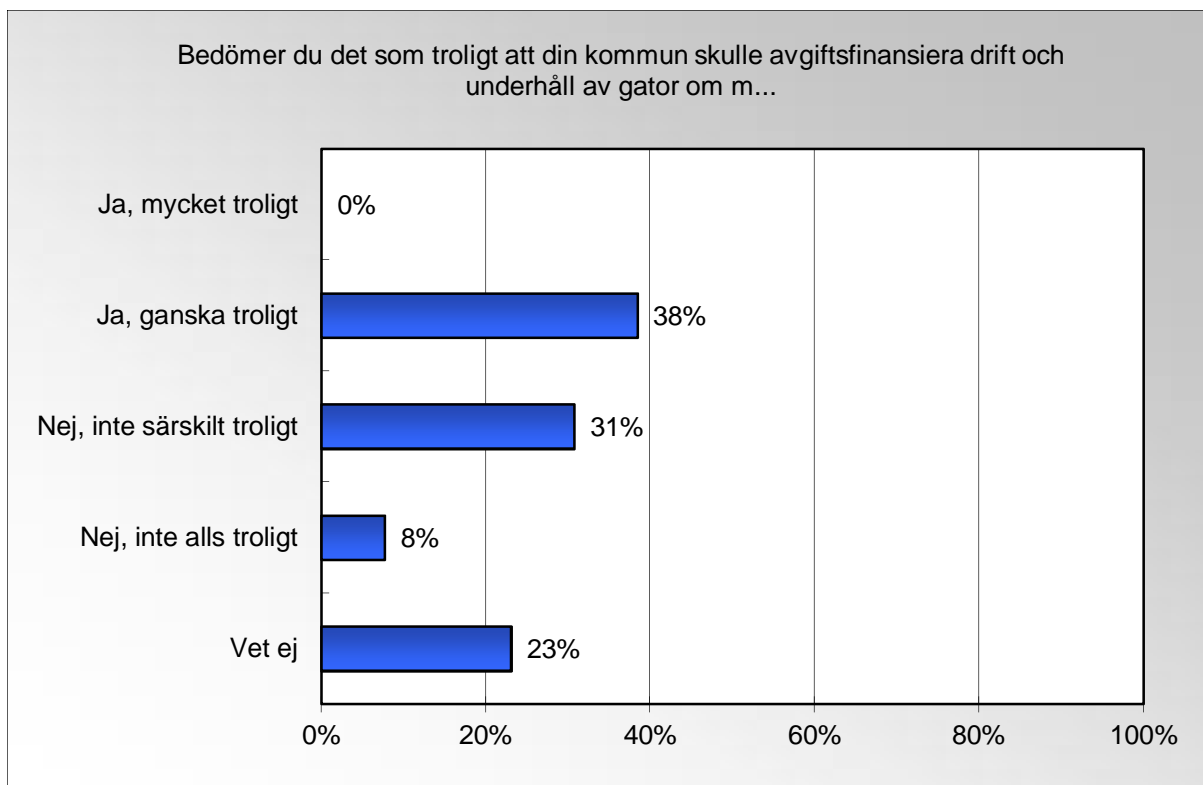
Figur 74. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: förortskommuner till storstäder (28 svar)

### Urval: större städer (grupp 3)



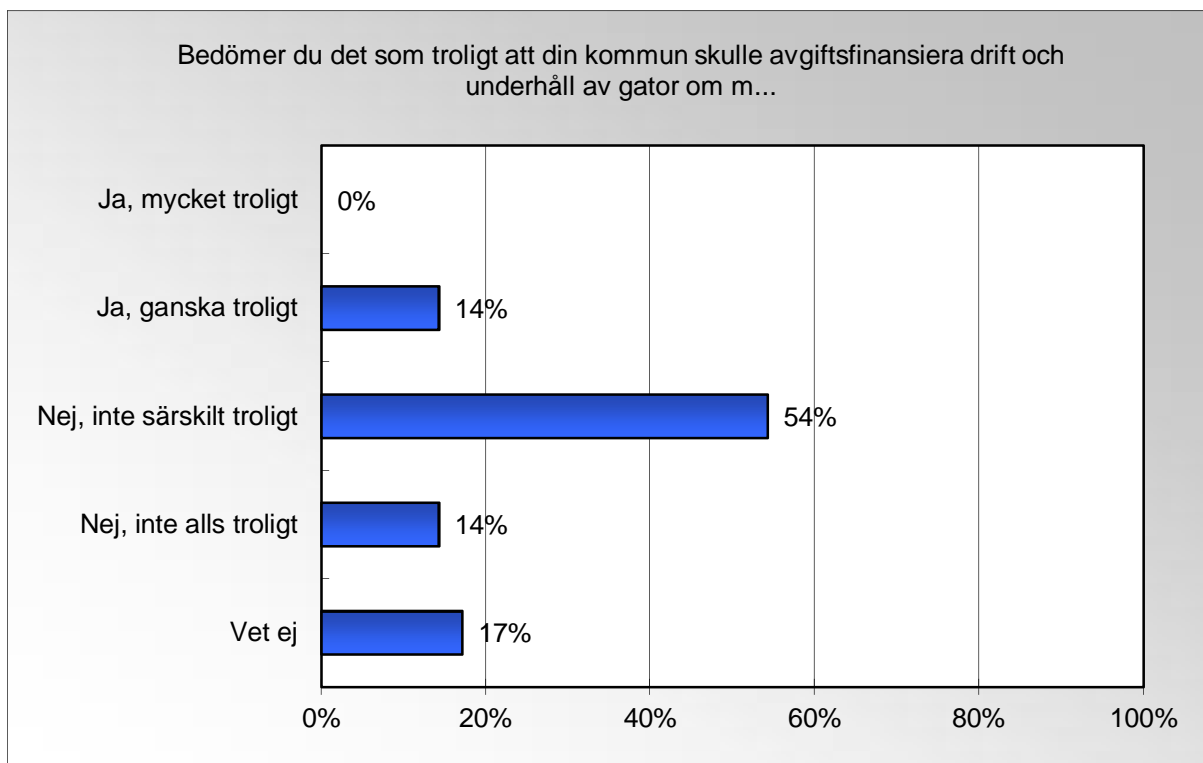
Figur 75. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: större städer (27 svar)

#### Urval: förortskommuner till större städer (grupp 4)



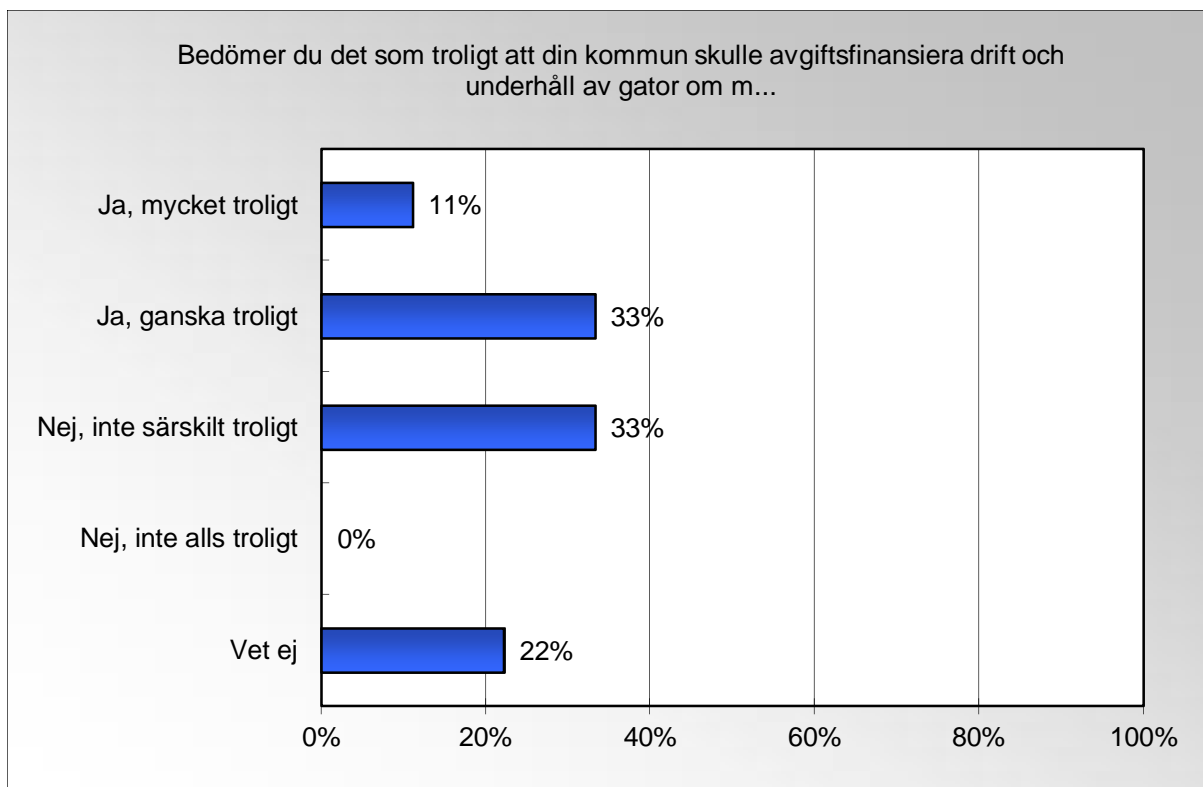
Figur 76. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: förortskommuner till större städer (13 svar)

#### Urval: pendlingskommuner (grupp 5)



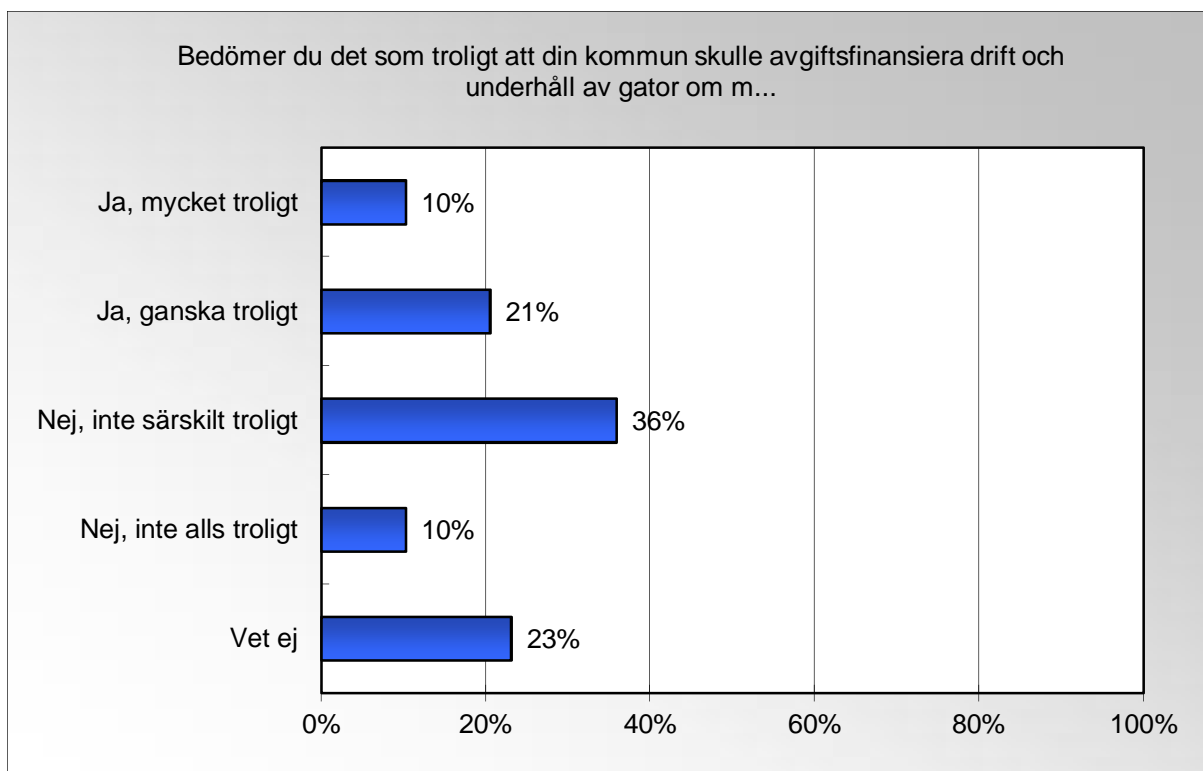
Figur 77. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: pendlingskommuner (35 svar)

### Urval: turism- och besöksnäringkommuner (grupp 6)



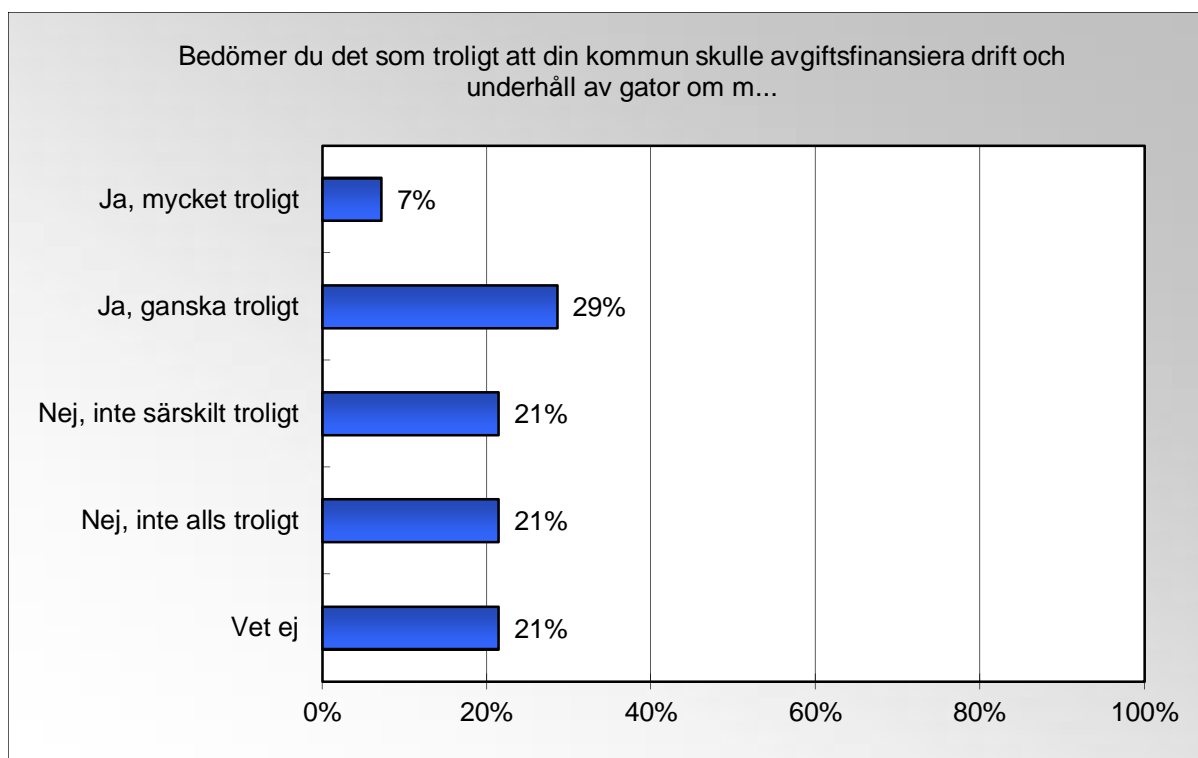
Figur 78. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: turism- och besöksnäringkommuner (9 svar)

### Urval: varuproducerande kommuner (grupp 7)



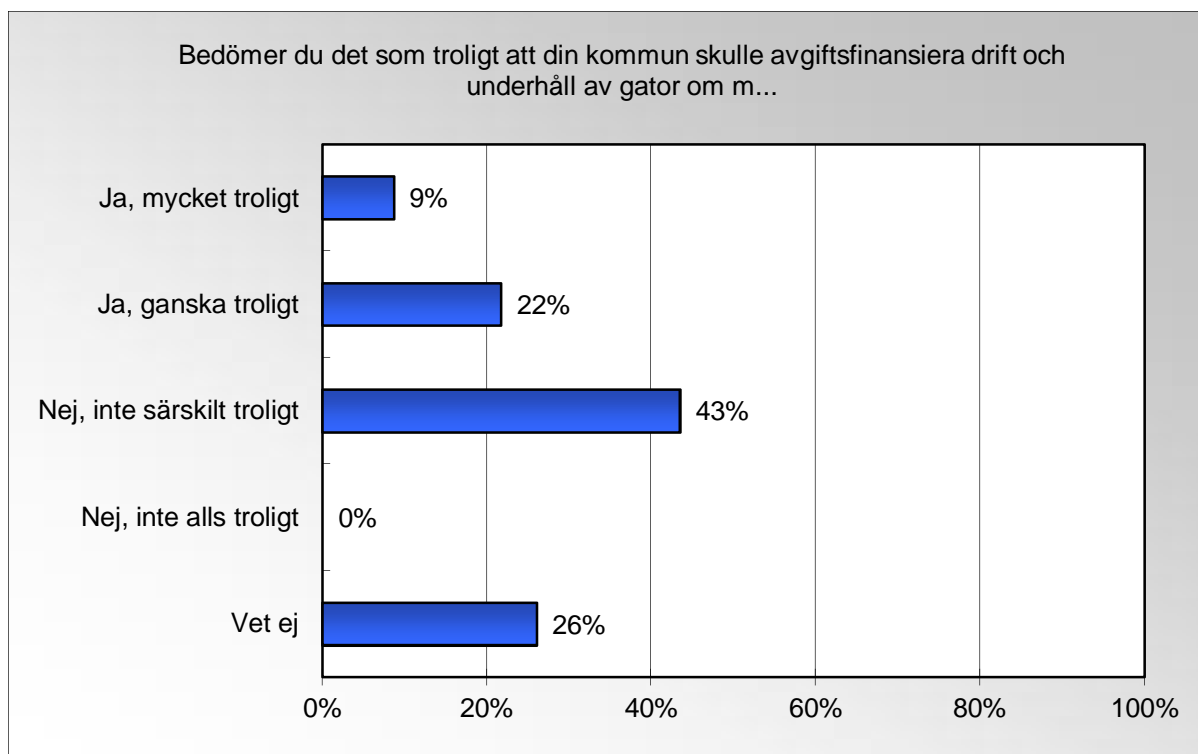
Figur 79. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: varuproducerande kommuner (39 svar)

### Urval: Glesbygdskommuner (grupp 8)



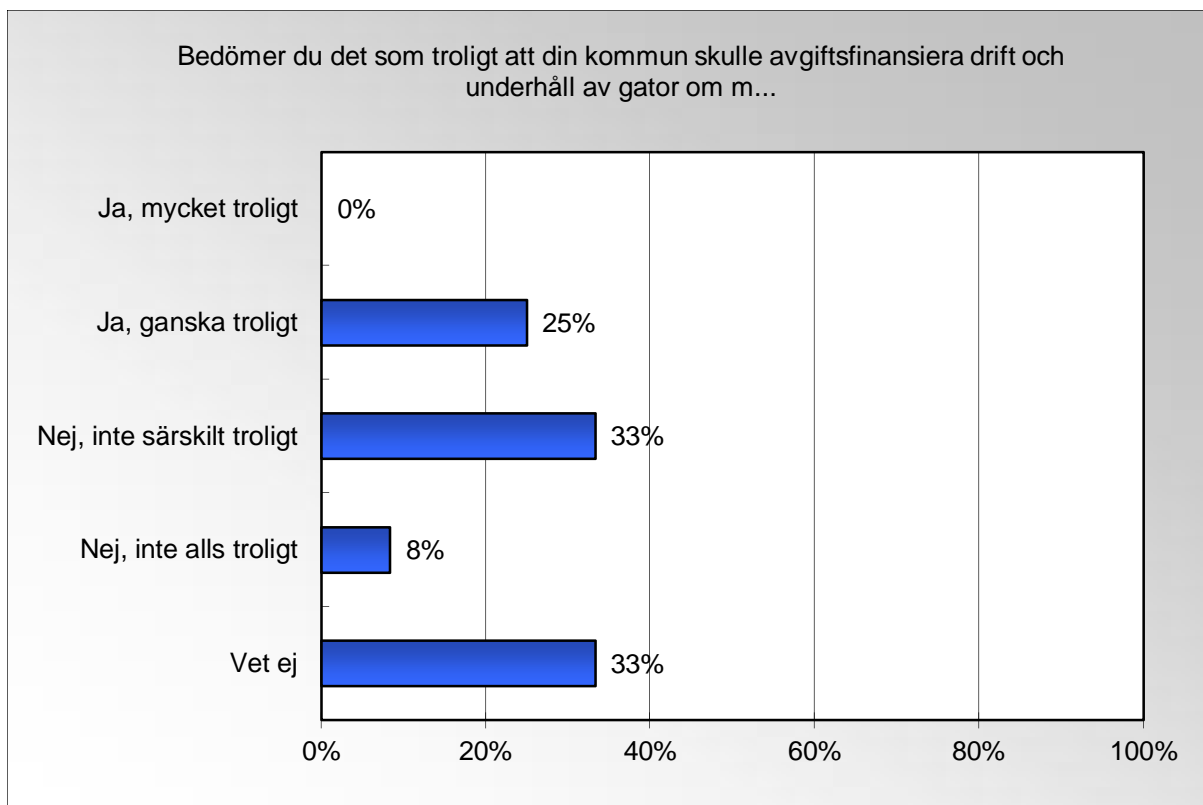
Figur 80. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: glesbygdskommuner (14 svar)

### Urval: Kommuner i tätbefolkad region (grupp 9)



Figur 81. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: Kommuner i tätbefolkad region (23 svar)

**Urval: Kommuner i glesbefolkad region (grupp 10)**



Figur 82. Fråga 7. Bedömer du det som troligt att din kommun skulle avgiftsfinansiera drift och underhåll av gator om möjligheten fanns? Urval: Kommuner i glesbefolkad region (12 svar)

## Bilaga 2: Kommuner per kommungrupp

Kommunkod	Kommun	Kommuntyp	Kommungrupp, namn
0114	Upplands Väsby	2	Förortskommuner till storstäderna
0115	Vallentuna	2	Förortskommuner till storstäderna
0117	Österåker	2	Förortskommuner till storstäderna
0120	Värmdö	2	Förortskommuner till storstäderna
0123	Järfälla	2	Förortskommuner till storstäderna
0125	Ekerö	2	Förortskommuner till storstäderna
0126	Huddinge	2	Förortskommuner till storstäderna
0127	Botkyrka	2	Förortskommuner till storstäderna
0128	Salem	2	Förortskommuner till storstäderna
0136	Haninge	2	Förortskommuner till storstäderna
0138	Tyresö	2	Förortskommuner till storstäderna
0139	Upplands-Bro	2	Förortskommuner till storstäderna
0140	Nykvarn	4	Förortskommuner till större städer
0160	Täby	2	Förortskommuner till storstäderna
0162	Danderyd	2	Förortskommuner till storstäderna
0163	Sollentuna	2	Förortskommuner till storstäderna
0180	Stockholm	1	Storstäder
0181	Södertälje	3	Större städer
0182	Nacka	2	Förortskommuner till storstäderna
0183	Sundbyberg	2	Förortskommuner till storstäderna
0184	Solna	2	Förortskommuner till storstäderna
0186	Lidingö	2	Förortskommuner till storstäderna
0187	Vaxholm	2	Förortskommuner till storstäderna
0188	Norrköping	6	Turism- och besöksnäringkommuner
0191	Sigtuna	5	Pendlingskommuner
0192	Nynäshamn	2	Förortskommuner till storstäderna
0305	Häbo	2	Förortskommuner till storstäderna
0319	Älvkarleby	4	Förortskommuner till större städer
0330	Knivsta	4	Förortskommuner till större städer
0331	Heby	5	Pendlingskommuner
0360	Tierp	7	Varuproducerande kommuner
0380	Uppsala	3	Större städer
0381	Enköping	9	Kommuner i tätbefolkad region
0382	Östhammar	6	Turism- och besöksnäringkommuner
0428	Vingåker	5	Pendlingskommuner
0461	Gnesta	4	Förortskommuner till större städer
0480	Nyköping	3	Större städer
0481	Oxelösund	7	Varuproducerande kommuner
0482	Flen	9	Kommuner i tätbefolkad region
0483	Katrineholm	9	Kommuner i tätbefolkad region
0484	Eskilstuna	3	Större städer
0486	Strängnäs	5	Pendlingskommuner
0488	Trosa	4	Förortskommuner till större städer
0509	Ödeshög	5	Pendlingskommuner
0512	Ydre	5	Pendlingskommuner
0513	Kinda	9	Kommuner i tätbefolkad region
0560	Boxholm	5	Pendlingskommuner
0561	Åtvidaberg	5	Pendlingskommuner
0562	Finspång	7	Varuproducerande kommuner
0563	Valdemarsvik	6	Turism- och besöksnäringkommuner



0580	Linköping	3	Större städer
0581	Norrköping	3	Större städer
0582	Söderköping	4	Förortskommuner till större städer
0583	Motala	9	Kommuner i tätbefolkad region
0584	Vadstena	5	Pendlingskommuner
0586	Mjölby	9	Kommuner i tätbefolkad region
0604	Aneby	5	Pendlingskommuner
0617	Gnosjö	7	Varuproducerande kommuner
0642	Mullsjö	5	Pendlingskommuner
0643	Habo	4	Förortskommuner till större städer
0662	Gislaved	7	Varuproducerande kommuner
0665	Vaggeryd	7	Varuproducerande kommuner
0680	Jönköping	3	Större städer
0682	Nässjö	9	Kommuner i tätbefolkad region
0683	Värnamo	7	Varuproducerande kommuner
0684	Sävsjö	7	Varuproducerande kommuner
0685	Vetlanda	7	Varuproducerande kommuner
0686	Eksjö	9	Kommuner i tätbefolkad region
0687	Tranås	7	Varuproducerande kommuner
0760	Uppvidinge	7	Varuproducerande kommuner
0761	Lessebo	5	Pendlingskommuner
0763	Tingsryd	7	Varuproducerande kommuner
0764	Alvesta	5	Pendlingskommuner
0765	Älmhult	9	Kommuner i tätbefolkad region
0767	Markaryd	7	Varuproducerande kommuner
0780	Växjö	3	Större städer
0781	Ljungby	7	Varuproducerande kommuner
0821	Högsby	5	Pendlingskommuner
0834	Torsås	7	Varuproducerande kommuner
0840	Mörbylånga	4	Förortskommuner till större städer
0860	Hultsfred	7	Varuproducerande kommuner
0861	Mönsterås	7	Varuproducerande kommuner
0862	Emmaboda	7	Varuproducerande kommuner
0880	Kalmar	3	Större städer
0881	Nybro	7	Varuproducerande kommuner
0882	Oskarshamn	7	Varuproducerande kommuner
0883	Västervik	9	Kommuner i tätbefolkad region
0884	Vimmerby	7	Varuproducerande kommuner
0885	Borgholm	6	Turism- och besöksnäringkommuner
0980	Gotland	6	Turism- och besöksnäringkommuner
1060	Olofström	7	Varuproducerande kommuner
1080	Karlskrona	3	Större städer
1081	Ronneby	9	Kommuner i tätbefolkad region
1082	Karlshamn	9	Kommuner i tätbefolkad region
1083	Sölvesborg	9	Kommuner i tätbefolkad region
1214	Svalöv	5	Pendlingskommuner
1230	Staffanstorps	2	Förortskommuner till storstäderna
1231	Burlöv	2	Förortskommuner till storstäderna
1233	Vellinge	2	Förortskommuner till storstäderna
1256	Östra Göinge	5	Pendlingskommuner
1257	Örkelljunga	7	Varuproducerande kommuner
1260	Bjuv	4	Förortskommuner till större städer
1261	Kävlinge	4	Förortskommuner till större städer
1262	Lomma	2	Förortskommuner till storstäderna

1263	Svedala	2	Förortskommuner till storstäderna
1264	Skurup	2	Förortskommuner till storstäderna
1265	Sjöbo	4	Förortskommuner till större städer
1266	Hörby	4	Förortskommuner till större städer
1267	Höör	4	Förortskommuner till större städer
1270	Tomelilla	5	Pendlingskommuner
1272	Bromölla	5	Pendlingskommuner
1273	Osby	5	Pendlingskommuner
1275	Perstorp	7	Varuproducerande kommuner
1276	Klippan	5	Pendlingskommuner
1277	Åstorp	4	Förortskommuner till större städer
1278	Båstad	6	Turism- och besöksnäringkommuner
1280	Malmö	1	Storstäder
1281	Lund	3	Större städer
1282	Landskrona	9	Kommuner i tätbefolkad region
1283	Helsingborg	3	Större städer
1284	Höganäs	5	Pendlingskommuner
1285	Eslöv	4	Förortskommuner till större städer
1286	Ystad	9	Kommuner i tätbefolkad region
1287	Trelleborg	5	Pendlingskommuner
1290	Kristianstad	3	Större städer
1291	Simrishamn	9	Kommuner i tätbefolkad region
1292	Ängelholm	5	Pendlingskommuner
1293	Hässleholm	3	Större städer
1315	Hylte	7	Varuproducerande kommuner
1380	Halmstad	3	Större städer
1381	Laholm	9	Kommuner i tätbefolkad region
1382	Falkenberg	9	Kommuner i tätbefolkad region
1383	Varberg	3	Större städer
1384	Kungsbacka	2	Förortskommuner till storstäderna
1401	Härryda	2	Förortskommuner till storstäderna
1402	Partille	2	Förortskommuner till storstäderna
1407	Öckerö	2	Förortskommuner till storstäderna
1415	Stenungsund	5	Pendlingskommuner
1419	Tjörn	5	Pendlingskommuner
1421	Orust	5	Pendlingskommuner
1427	Sotenäs	6	Turism- och besöksnäringkommuner
1430	Munkedal	5	Pendlingskommuner
1435	Tanum	6	Turism- och besöksnäringkommuner
1438	Dals-Ed	8	Glesbygdkommuner
1439	Färgelanda	5	Pendlingskommuner
1440	Ale	2	Förortskommuner till storstäderna
1441	Lerum	2	Förortskommuner till storstäderna
1442	Värgårda	5	Pendlingskommuner
1443	Bollebygd	2	Förortskommuner till storstäderna
1444	Grästorp	4	Förortskommuner till större städer
1445	Essunga	5	Pendlingskommuner
1446	Karlsborg	9	Kommuner i tätbefolkad region
1447	Gullspång	7	Varuproducerande kommuner
1452	Tranemo	7	Varuproducerande kommuner
1460	Bengtstors	7	Varuproducerande kommuner
1461	Mellerud	9	Kommuner i tätbefolkad region
1462	Lilla Edet	2	Förortskommuner till storstäderna
1463	Mark	9	Kommuner i tätbefolkad region

1465	Svenljunga	9	Kommuner i tätbefolkad region
1466	Herrljunga	7	Varuproducerande kommuner
1470	Vara	7	Varuproducerande kommuner
1471	Götene	7	Varuproducerande kommuner
1472	Tibro	5	Pendlingskommuner
1473	Töreboda	7	Varuproducerande kommuner
1480	Göteborg	1	Storstäder
1481	Mölnadal	2	Förortskommuner till storstäderna
1482	Kungälv	2	Förortskommuner till storstäderna
1484	Lysekil	6	Turism- och besöksnäringkommuner
1485	Uddevalla	3	Större städer
1486	Strömstad	6	Turism- och besöksnäringkommuner
1487	Vänersborg	5	Pendlingskommuner
1488	Trollhättan	3	Större städer
1489	Alingsås	5	Pendlingskommuner
1490	Borås	3	Större städer
1491	Ulricehamn	9	Kommuner i tätbefolkad region
1492	Åmål	9	Kommuner i tätbefolkad region
1493	Mariestad	9	Kommuner i tätbefolkad region
1494	Lidköping	9	Kommuner i tätbefolkad region
1495	Skara	9	Kommuner i tätbefolkad region
1496	Skövde	3	Större städer
1497	Hjo	5	Pendlingskommuner
1498	Tidaholm	7	Varuproducerande kommuner
1499	Falköping	9	Kommuner i tätbefolkad region
1715	Kil	4	Förortskommuner till större städer
1730	Eda	10	Kommuner i glesbefolkad region
1737	Torsby	8	Glesbygdskommuner
1760	Storfors	5	Pendlingskommuner
1761	Hammarö	4	Förortskommuner till större städer
1762	Munkfors	7	Varuproducerande kommuner
1763	Forshaga	4	Förortskommuner till större städer
1764	Grums	7	Varuproducerande kommuner
1765	Årjäng	8	Glesbygdskommuner
1766	Sunne	10	Kommuner i glesbefolkad region
1780	Karlstad	3	Större städer
1781	Kristinehamn	9	Kommuner i tätbefolkad region
1782	Filipstad	7	Varuproducerande kommuner
1783	Hagfors	7	Varuproducerande kommuner
1784	Arvika	7	Varuproducerande kommuner
1785	Säffle	9	Kommuner i tätbefolkad region
1814	Lekeberg	4	Förortskommuner till större städer
1860	Laxå	7	Varuproducerande kommuner
1861	Hallsberg	5	Pendlingskommuner
1862	Degerfors	5	Pendlingskommuner
1863	Hällefors	9	Kommuner i tätbefolkad region
1864	Ljusnarsberg	7	Varuproducerande kommuner
1880	Örebro	3	Större städer
1881	Kumla	4	Förortskommuner till större städer
1882	Askersund	7	Varuproducerande kommuner
1883	Karlskoga	7	Varuproducerande kommuner
1884	Nora	5	Pendlingskommuner
1885	Lindesberg	7	Varuproducerande kommuner
1904	Skinnskatteberg	5	Pendlingskommuner

1907	Surahammar	5	Pendlingskommuner
1960	Kungsör	5	Pendlingskommuner
1961	Hallstahammar	5	Pendlingskommuner
1962	Norberg	5	Pendlingskommuner
1980	Västerås	3	Större städer
1981	Sala	9	Kommuner i tätbefolkad region
1982	Fagersta	7	Varuproducerande kommuner
1983	Köping	7	Varuproducerande kommuner
1984	Arboga	7	Varuproducerande kommuner
2021	Vansbro	8	Glesbygdkommuner
2023	Malung-Sälen	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2026	Gagnef	5	Pendlingskommuner
2029	Leksand	9	Kommuner i tätbefolkad region
2031	Rättvik	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2034	Orsa	5	Pendlingskommuner
2039	Älvdalen	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2061	Smedjebacken	5	Pendlingskommuner
2062	Mora	10	Kommuner i glesbefolkad region
2080	Falun	3	Större städer
2081	Borlänge	9	Kommuner i tätbefolkad region
2082	Säter	5	Pendlingskommuner
2083	Hedemora	9	Kommuner i tätbefolkad region
2084	Avesta	7	Varuproducerande kommuner
2085	Ludvika	7	Varuproducerande kommuner
2101	Ockelbo	5	Pendlingskommuner
2104	Hofors	7	Varuproducerande kommuner
2121	Ovanåker	7	Varuproducerande kommuner
2132	Nordanstig	8	Glesbygdkommuner
2161	Ljusdal	8	Glesbygdkommuner
2180	Gävle	3	Större städer
2181	Sandviken	7	Varuproducerande kommuner
2182	Söderhamn	10	Kommuner i glesbefolkad region
2183	Bollnäs	10	Kommuner i glesbefolkad region
2184	Hudiksvall	10	Kommuner i glesbefolkad region
2260	Ånge	8	Glesbygdkommuner
2262	Timrå	4	Förortskommuner till större städer
2280	Härnösand	10	Kommuner i glesbefolkad region
2281	Sundsvall	3	Större städer
2282	Kramfors	10	Kommuner i glesbefolkad region
2283	Sollefteå	8	Glesbygdkommuner
2284	Örnsköldsvik	3	Större städer
2303	Ragunda	8	Glesbygdkommuner
2305	Bräcke	8	Glesbygdkommuner
2309	Krokom	5	Pendlingskommuner
2313	Strömsund	8	Glesbygdkommuner
2321	Åre	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2326	Berg	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2361	Härjedalen	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2380	Östersund	3	Större städer
2401	Nordmaling	8	Glesbygdkommuner
2403	Bjurholm	5	Pendlingskommuner
2404	Vindeln	8	Glesbygdkommuner
2409	Robertsfors	8	Glesbygdkommuner
2417	Norsjö	7	Varuproducerande kommuner

2418	Malå	7	Varuproducerande kommuner
2421	Storuman	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2422	Sorsele	8	Glesbygdkommuner
2425	Dorotea	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2460	Vännäs	5	Pendlingskommuner
2462	Vilhelmina	8	Glesbygdkommuner
2463	Åsele	8	Glesbygdkommuner
2480	Umeå	3	Större städer
2481	Lycksele	10	Kommuner i glesbefolkad region
2482	Skellefteå	3	Större städer
2505	Arvidsjaur	10	Kommuner i glesbefolkad region
2506	Arjeplog	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2510	Jokkmokk	6	Turism- och besöksnäringkommuner
2513	Överkalix	8	Glesbygdkommuner
2514	Kalix	10	Kommuner i glesbefolkad region
2518	Övertorneå	8	Glesbygdkommuner
2521	Pajala	8	Glesbygdkommuner
2523	Gällivare	7	Varuproducerande kommuner
2560	Älvsbyn	10	Kommuner i glesbefolkad region
2580	Luleå	3	Större städer
2581	Piteå	10	Kommuner i glesbefolkad region
2582	Boden	10	Kommuner i glesbefolkad region
2583	Haparanda	10	Kommuner i glesbefolkad region
2584	Kiruna	10	Kommuner i glesbefolkad region

### Bilaga 3: Kommuner som tagit ut gatukostnader någon gång under 2007 fram till nu (inkl. pågående ärenden)

Kommunkod	Kommun	Kommuntyp	Kommungrupp, namn
1280	Malmö	1	Storstäder
0114	Upplands Väsby	2	Förortskommuner till storstäderna
0115	Vallentuna	2	Förortskommuner till storstäderna
0126	Huddinge	2	Förortskommuner till storstäderna
0127	Botkyrka	2	Förortskommuner till storstäderna
0128	Salem	2	Förortskommuner till storstäderna
0138	Tyresö	2	Förortskommuner till storstäderna
0139	Upplands-Bro	2	Förortskommuner till storstäderna
0160	Täby	2	Förortskommuner till storstäderna
0163	Sollentuna	2	Förortskommuner till storstäderna
0182	Nacka	2	Förortskommuner till storstäderna
1401	Härryda	2	Förortskommuner till storstäderna
1402	Partille	2	Förortskommuner till storstäderna
1407	Öckerö	2	Förortskommuner till storstäderna
0136	Haninge	2	Förortskommuner till storstäderna
0780	Växjö	3	Större städer
1283	Helsingborg	3	Större städer
1380	Halmstad	3	Större städer
1383	Varberg	3	Större städer
1780	Karlstad	3	Större städer
2284	Örnsköldsvik	3	Större städer
2380	Östersund	3	Större städer
1496	Skövde	3	Större städer
0680	Jönköping	3	Större städer
1880	Örebro	3	Större städer
2080	Falun	3	Större städer
0461	Gnesta	4	Förortskommuner till större städer
0331	Heby	5	Pendlingskommuner
0486	Strängnäs	5	Pendlingskommuner
1273	Osby	5	Pendlingskommuner
1489	Alingsås	5	Pendlingskommuner
1884	Nora	5	Pendlingskommuner
2518	Övertorneå	8	Glesbygdskommuner
1282	Landskrona	9	Kommuner i tätbefolkad region
1491	Ulricehamn	9	Kommuner i tätbefolkad region
2062	Mora	10	Kommuner i glesbefolkad region
2583	Haparanda	10	Kommuner i glesbefolkad region

## **Bilaga 4: Kommuner som svarar att det ganska eller mycket troligt att de kommer ta ut gatukostnader i framtiden**

### **Kommun**

Malmö  
Österåker  
Värmdö  
Upplands Väsby  
Botkyrka  
Huddinge  
Tyresö  
Salem  
Upplands-Bro  
Sollentuna  
Täby  
Nacka  
Härryda  
Partille  
Haninge  
Öckerö  
Vellinge  
Mölndal  
Kungälv  
Norrköping  
Södertälje  
Växjö  
Helsingborg  
Halmstad  
Falun  
Östersund  
Örnsköldsvik  
Gävle  
Skövde  
Jönköping  
Gnesta  
Trosa  
Lekeberg  
Heby  
Svalöv  
Hjo  
Nora  
Strängnäs  
Osby  
Alingsås  
Borgholm  
Gotland  
Strömstad  
Åre  
Ljungby  
Köping  
Filipstad  
Arboga  
Bräcke  
Övertorneå

Enköping  
Katrineholm  
Mjölby  
Falkenberg  
Karlsborg  
Ulricehamn  
Lidköping  
Hedemora  
Landskrona  
Sala  
Haparanda  
Mora



## **Bilaga 5: Kommuner som aldrig har tagit ut gatukostnader från och med 1990 till och med nu och som svarar att det ganska eller mycket troligt att de kommer börja ta ut gatukostnader i framtiden**

### **Kommun**

Österåker

Värdö

Vellinge

Norrköping

Södertälje

Trosa

Lekeberg

Borgholm

Gotland

Strömstad

Köping

Bräcke

Enköping

Katrineholm

Mjölby

Karlsborg

Lidköping

Hedemora