



Ny beräkningsmodell för

årligt driftbidrag till enskilda vägar

Vi inför en förenklad modell för beräkning av det årliga driftbidraget till enskilda vägar

Trafikverket betalar ut driftbidrag till enskilda vägar bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att boende och näringsliv i glesbygden ska underlättas. Vi har beslutat att förändra beräkningsmodellen för det statliga årliga driftbidraget till enskild väghållning. Bidraget storlek bestäms av vägens trafikklass, slitlager och i vilken klimatzon vägen ligger. Effekten av den nya beräkningsmodellen är att beräkningen av bidraget styrs inom samma ramar i hela landet. Den nya modellen är en mer rättvisande modell som ger förutsättningar för likabehandling.

Förändringen innebär att vissa väghållare kan få lägre bidrag och andra kan få högre. Den nya beräkningsmodellen kommer att gälla från och med den 1 januari 2014 med en anpassningsperiod på tre år.

Hur är modellen uppbyggd?

Vilket bidrag din väg får påverkas av kostnaderna för den drift som vägen kräver. De vanligaste åtgärderna är grusning, dammbindning, snöplogning och halkbekämpning. Hur många gånger man behöver göra åtgärderna varierar, beroende på vilken klimatzon vägen ligger i och vilken trafikklass och vilket slitlager (grus eller beläggning) vägen har. Åtgärderna bildar tillsammans med klimatzon, trafikklass och slitlager en driftkostnad. Den driftkostnaden och längden på vägen är grunden till den bidragsgrundande à-prislistan, som i sin tur ligger till grund för det årliga driftbidraget.

Marknadsundersökning har lett fram till kostnaderna

Vi har tagit fram driftkostnader som är gemensamma för hela landet genom att fråga 500 slumpmässigt utvalda väghållare i hela landet om deras kostnader för grusning, dammbindning, snöplogning och halkbekämpning. Ett medelvärde av deras kostnader ligger till grund för den bidragsgrundande à-prislistan.

Vad är det årliga driftbidraget?

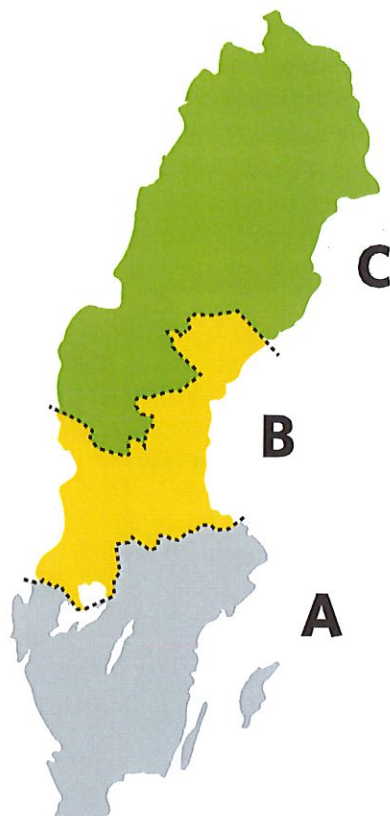
Det årliga driftbidraget är ett bidrag för barmarksunderhåll och vinterväghållning till enskilda vägar.

Vill du veta mer om enskilda vägar?

www.trafikverket.se/enskildavagar

Dessa faktorer påverkar vilket bidrag du får till den enskilda vägen:

- bidragsgrundande vägunderhållskostnader
- klimatzon
- trafikklass
- slitlager



Karta: Klimatzonsindelningen. Kommunerna Tierp, Älvkarleby och Östhammar ligger i klimatzon B trots att Uppsala län tillhör zon A.

Det totala bidraget

Det totala bidraget räknas ut genom att medeltalet och väglängd multipliceras med det antal som beror av klimatzon och trafikklass. Det innebär till exempel att en väg i zon C behöver mer snöplogning än en väg i zon A och därför multipliceras de kostnaderna för åtgärden med det antal som zon C kräver. Kostnaderna i den bidragsgrundande å-prislistan multipliceras med klimatzon, trafikklass och slitlager för att få grundbeloppet till det årliga driftbidraget. Dessutom lägger vi på moms på det årliga grundbeloppet för de som är inte är momsredovisningsskyldiga. Driftbidraget täcker aldrig den totala driftkostnaden för vägen utan kompenseras med en andel genom att vi multiplicerar med en bidragsprocent. Nedan förklarar vi den nya parametrarna i den nya bidragsberäkningsmodellen.

Var i landet ligger vägen?

Vi delar in klimatzonerna efter hur driftsbehovet för vinterunderhåll fördelas över landet – det vill säga antalet tillfällen för plogning, sandning och eventuellt ishyvling. Dessutom har vi tagit fram klimatzonsfaktorer för barmarksunderhåll som tar hänsyn till den längre barmarksperioden som finns i södra delen av landet. Sverige är indelat i tre klimatzoner A, B och C, se karta 1 till vänster. Observera att kommunerna Tierp, Älvkarleby och Östhammar tillhör zon B, trots att övriga delar av Uppsala län tillhör zon A. Det beror på att de tre kommunerna har mer snöfall och motsvarar klimatzon B.

Tabell 1: Klimatzonsindelningen.

Zon A	Zon A	Zon B	Zon C
Skåne län	Östergötlands län	Tierps kommun	Jämtlands län
Blekinge län	Södermanlands län	Älvkarleby kommun	Västerbottens län
Hallands län	Örebro län	Östhammars kommun	Norrbottens län
Västra Götalands län	Västmanlands län	Värmlands län	
Kronobergs län	Stockholms län	Dalarnas län	
Kalmar län	Uppsala län, utom kommunerna	Gävleborgs län	
Jönköpings län	- Tierp - Älvkarleby - Östhammar	Västernorrlands län	
Gotlands län			

Hur många bilar kör på vägen?

Vi har beslutat att använda tre trafikklasser i den nya beräkningsmodellen och de kommer att gälla efter att anpassningsperioden är över (se nedan). Trafikklasserna grundar sig på hur många fordon som kör på vägen i medeltal per år (så kallad årsmedeldygnstrafik).

Asfalt eller grus?

Vi tar hänsyn till om vägen är belagd eller inte.

Ytterligare förändringar av det årliga driftbidraget

Anpassningsperiod på tre år

För att kostnaderna för en enskild väg inte ska ändras för drastiskt från ett år till ett annat, har vi beslutat att införa en anpassningsperiod på tre år. Det innebär att den nya beräkningsmodellen inte kommer att gälla fullt ut förrän 2016. Vi gör detta särskilt för att de väghållare som får sänkt statsbidrag ska ha möjlighet att anpassa sina utdebiteringar efter de nya förutsättningarna. Efter anpassningsperioden kommer vi att göra en utvärdering av den nya beräkningsmodellen.

Förändring av bidrag under anpassningsperioden

Om bidragsförutsättningarna förändras på en vägdel (väglängd, trafikklass, vägkategori eller slitlager) kommer den nya beräkningsmodellen att tillämpas direkt utan anpassningsperiod.

Du får numera automatiskt bidrag för brounderhåll

Vi har beslutat att automatiskt ge ett bidragsgrundande tillägg till de väghållare som har ett byggnadsverk (bro eller trumma med en spännvidd eller diameter större än två meter). Detta gäller från och med att den nya bidragsmodellen införs. Tillägget grundas på konstruktionens yta (längd multiplicerat med bredd inklusive eventuella kantbalkar).

Vi har tagit bort beläggningskompensationen

Efter anpassningsperioden har vi beslutat att ta bort den beläggningskompensation som vissa väghållare har fått. Istället har vi valt att behålla samma höga bidragsgrundande kostnad som om vägen var en grusväg. Annat slitlager än grus sker på väghållarens egen bekostnad.

Vi ser över à-prislistan

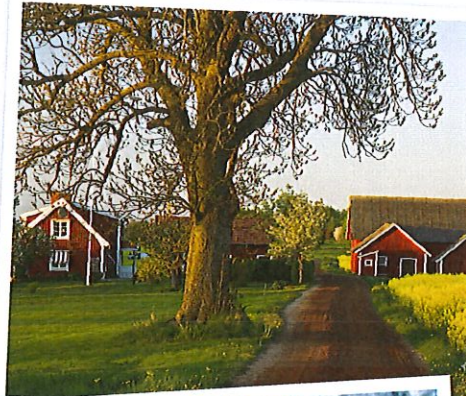
Vi kommer att se över den bidragsgrundande à-prislistan (kostnader för driftåtgärder) under 2016 och därefter vart femte år. Varje år kommer vi att indexuppräknas dessa priser enligt Trafikverkets infrastrukturindex.

Momskompensationen ökar till 25 procent

I bidragsbeloppet ingår även moms för de väghållare som inte är momsredovisningsskyldiga. De väghållarna kommer att få en kompensation för moms enligt nu gällande momssats på 25 procent.

Bidragsprocenten – storleken på bidraget

Den vägkategori som vägen tillhör är avgörande för vilken bidragsprocent som gäller. Bidragsprocenten är den del av den bidragsgrundande kostnaden som kommer att erhållas som bidrag.



Riksförbundet Enskilda vägar, Lantbrukarnas Riksförbund, Glesbygdsverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Skogsstyrelsen, Skogsindustrierna, Lantmäteriet och Trafikverket ingår i den styrgrupp som har deltagit i arbetet med beräkningsmodellen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 0243-123 50 00.

www.trafikverket.se