Yrkande Sverigedemokraterna

Datum 2021-06-07 Ärende nr 2.1.4

Yrkande angående – Trafiknämndens nya handläggningsavgifter för starttillstånd

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämndens förslag till nya handläggningsavgifter för starttillstånd, i enlighet med bilagan till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, avslås.

Yrkandet

Avgiftsjusteringen får konsekvenser för kommunens övriga förvaltningar och bolag. Förvaltningarna har inte givits möjlighet att hantera frågan inom ramen för verksamhetsnomineringar inför kommande års budget. Avgiftsökningen påverkar förvaltningars och bolags budgetar i negativ riktning och påverkar verksamhetsplaneringen.

Det är osäkert vad själva nettoeffekten av justeringen av avgift för startavgift kommer att bli för trafiknämnden, eftersom avgifterna i dagsläget ingår som en del i upprättade markavtal med exempelvis kretslopp- och vattennämnden och privata lednings- och anläggningsägare.

Kretslopp och vattennämnden bedöms enligt trafiknämndens förslag få en ökad avgift om cirka 2 mnkr årligen, bortsett från effekten som omförhandlade markavtal kommer att innebära.

Det är av stor vikt att denna typ av förändringar sker i samverkan och dialog med berörda kommunala verksamheter eftersom det har påverkan på framtida budgetar. Den taxefinansierade verksamheten påverkas vilket innebär att taxekollektivet som finansierar verksamheten får ökade kostnader.

Förslaget ökar flytten av medel mellan de olika förvaltningarna och bolagen samt ökar administrationen. För att underlätta för stadens alla förvaltningar och bolag är det av stor vikt att reducera den administrativa bördan, den interna faktureringen och den cirkulära rotationen av budgetmedel till ett minimum.

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-05-18
Diarienummer 0755/21

Handläggare
Ulrika Hylander
Telefon: 031-368 00 42
E-post: ulrika.hylander@stadshuset.goteborg.se

Trafiknämndens nya handläggningsavgifter för starttillstånd

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämndens förslag till nya handläggningsavgifter för starttillstånd, i enlighet med bilagan till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
2. Trafiknämndens förslag att nämnden får delegation att utföra indexjustering enligt prisindex för kommunal verksamhet av avgifterna, i enlighet med bilagan till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att återkomma med en uppföljning av avgiftens nettoutfall när översynen av markavtal är klar.
4. Tidpunkt för införande av nya avgifter för starttillstånd fastställs till år 2023.

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade 2021-04-23 § 149 att fastställa nya handläggningsavgifter för starttillstånd. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om avgiften samt föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra indexjustering av avgifterna.

Lednings- och anläggningsägare behöver kunna underhålla och i vissa fall bygga ut sina anläggningar. För att få gräva i trafikkontorets ytor kräver trafikkontoret som markägare och väghållare att byggherren söker ett så kallat starttillstånd.

Förslaget innebär både en justering av befintliga avgifter men också förslag på nya avgifter, för att bättre spegla kostnaderna för handläggningen för allt mer komplicerade ansökningsärenden. Det nya förslaget innebär, när avgiften är införd fullt ut, att intäkten för starttillstånd ökar från nuvarande 1-2,2 mnkr till cirka 15 mnkr årligen då nu gällande avgiftsnivå inte täcker den ökade handläggningstid som framför allt pågående projekt tar i anspråk. Nivån om 15 mnkr är uppskattad och nettoeffekten av intäkten efter införandet kommer påverkas av att flera av nu gällande markavtal med lednings- och anläggningsägare kommer att förhandlas om.

Trafiknämnden föreslår också att avgifterna knyts till ett prisindex för kommunal verksamhet, PKV, där kommunfullmäktige föreslås delegera till nämnden att utföra justeringar av avgifter i förhållande till indexutveckling.

Ett antal lednings- och anläggningsägare, däribland kommunala nämnder och bolagsstyrelser, kommer enligt trafiknämnden få ökade kostnader. Den enskilde invånaren, samt näringslivet i övrigt, kommer samtidigt att avlastas kostnader som idag

bärs av skattekollektivet eftersom den bedömda självkostnaden inte har tillräcklig täckning.

Stadsledningskontoret föreslår att avgifterna för starttillstånd justeras från och med år 2023. Hanteringen har då anpassats till stadens gemensamma beredning av taxor och avgifter, som därmed sammanfaller med budgetprocessen inför 2023.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslaget på nya avgifter innebär en intäktsökning för trafiknämnden från dagens nivå 1-2,2 mnkr till cirka 15 mnkr årligen. För att nå upp till det uppskattade utfallet på omkring 15 miljoner krävs att flera idag gällande markavtal justeras, där startavgiften för ett antal ledning- och anläggningsägare idag ingår. Detta kan medföra att förändringen i intäkt sker stegvis och med viss fördröjning, och att nettoeffekten för trafiknämnden slutligen blir lägre än 15 mnkr. Framför allt är det att en ny avgift för veckoavgift som genererar den största ökningen, som beräknas till cirka 10 mnkr per år när avgiften är införd fullt ut.

Trafiknämnden redogör för att förslaget medför en höjning av avgiftsuttaget i samband med handläggning av starttillstånd, där avgiftsstrukturen representerar ett mer differentierat avgiftsupplägg som bättre fördelar dessa kostnader till de projekt som medför störst handläggningsinsatser. Förslaget syftar till att implementera en struktur där handläggningsavgifterna bättre motsvarar de faktiska verksamhetskostnaderna, i linje med självkostnadsprincipen. Ett antal aktörer, däribland kommunala nämnder och bolagsstyrelser, kommer enligt trafiknämnden få ökade kostnader. Den enskilde invånaren, samt näringslivet i övrigt, kommer samtidigt att avlastas kostnader som idag bärs av skattekollektivet eftersom den bedömda självkostnaden inte har tillräcklig täckning. Nuvarande samt förslag till nya avgifter redogörs för under beskrivning av ärendet nedan.

En direkt jämförelse med andra kommuners eventuella uttag av startavgift är komplicerad att göra, eftersom ingående parametrar, organisation och benämningar är olika. Trafiknämnden konstaterar dock att trenden är tydlig, att det blir allt vanligare att en avgift tas ut. Vid en jämförelse med andra kommuner som tillämpar avgift för startavgiften drar trafiknämnden slutsatsen att det generellt sett kan konstateras att nämndens föreslagna handläggningsavgifter ligger lägre, och har en mer begränsad omfattning, än motsvarande avgifter i Stockholm och Uppsala. De föreslagna handläggningsavgifterna ligger som regel i linje med eller något högre än motsvarande avgifter i kommuner så som Malmö, Mölndal, Partille, Kungälv och Kungsbacka.

Trafiknämnden föreslår också att avgifterna knyts till ett prisindex för kommunal verksamhet, PKV, där kommunfullmäktige föreslås delegera till nämnden att utföra justeringar av avgifter i förhållande till indexutveckling.

Bedömning ur ekologisk dimension

Avgifternas upplägg och struktur skapar ett tydligare incitament för den som utför arbeten i trafikmiljön att planera arbetena väl och utföra arbetet på så kort tid som möjligt. Detta kan, enligt trafiknämnden ha positiva effekter för miljön. Dels medför arbeten i gata ofta buller och begränsad framkomlighet i samband med utförandet. Den begränsade framkomligheten vid arbetsplatsen riskerar ofta att medföra köbildning, något som medför ökade halter av partiklar och andra luftföroreningar. Att begränsa omfattningen av

dessa har en direkt positiv effekt för luftkvalitén i staden. Att minska köbildningen har också fördelar kopplat till den ekonomiska dimensionen då de samhällsekonomiska nyttorna kan bli stora.

Bedömning ur social dimension

Som en följd av förslaget på nya avgifter kan kommuninvånarna och besökare förvänta sig en bättre framkomlighet i staden. Detta då de negativa effekterna av arbeten i trafikmiljön kan förebyggas och begränsas i större utsträckning.

Personer med kognitiv funktionsnedsättning och/eller nedsatt syn tenderar att bli särskilt drabbade vid otydlig utformning, utmärkning och bristfällig vägvisning. Personer med fysisk funktionsnedsättning tenderar att bli särskilt drabbade av dåligt underhåll, ojämnheter och begränsad framkomlighet. Då personer med funktionsnedsättning ofta blir särskilt drabbade av bristerna kan effekterna komma att de positiva effekterna också komma att särskilt gynna dessa grupper.

Bilaga

Trafiknämndens handlingar 2021-04-23 § 149

Ärendet

Kommunfullmäktige har att ta ställning till trafiknämndens förslag till nya handläggningsavgifter för starttillstånd samt årlig indexjustering av avgift, vilket trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om att ärendet hanteras separat, utanför ordinarie budgetprocess.

Beskrivning av ärendet

Trafiknämnden beslutade 2021-04-23 § 149 att fastställa nya handläggningsavgifter för starttillstånd. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om avgiften samt föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra indexjustering av avgifterna. Trafiknämnden redogör i sitt förslag för varför det finns ett behov av nya avgifter, samt nivån på avgifterna.

Handläggningsavgifter starttillstånd

Lednings- och anläggningsägare behöver kunna underhålla och i vissa fall bygga ut sina anläggningar. För att få gräva i stadens ytor krävs att byggherren söker ett så kallat starttillstånd hos staden som har rollen som markägare och väghållare. Trafiknämnden anger att de har identifierat en bristande kostnadstäckning för de handläggningskostnader som uppstår i samband med handläggningen av starttillstånd. Med anledning av detta har nämnden initierat ett förändrat upplägg och nivå på de handläggningsavgifter som är avsedda att kompensera denna kostnad, den så kallade starttillståndsavgiften.

Enligt avgiftsförslaget införs också några nya poster, däribland en lägre starttillståndsavgift för korta starttillstånd (0-3 dygn), veckoavgift (från och med andra veckan) och möjlighet att ta ut timkostnad vid ärenden som kräver omfattande handläggningsinsatser.

Förslaget, där nuvarande avgiftsnivå jämfört med föreslagen avgiftsnivå syns i tabell nedan, innebär i korthet:

- Den grundläggande handläggningsavgiften för ett starttillstånd justeras från dagens 1 500 kronor till 2 000 kronor.
- Införa en lägre starttillståndsavgift för korta starttillstånd, 0-3 dygn.
- Utöver denna justering av själva starttillståndsavgiften föreslås också beslut om en timkostnad på 750 kronor för ”extra handläggningstid”. Denna är tänkt att användas endast då det är tydligt att ett ärende erfordrar mer omfattande handläggningsresurser än vad som är normalt.
- Införande av veckoavgift för att kompensera för kostnader under utförandet av arbetet i form av tillsynsverksamhet, men också många gånger kompletterande handläggning till följd av justeringar eller förändringar under utförandet. Arbeten beläggs med en veckoavgift som löper under hela utförandetiden, med undantag för den första veckan. Kostnaden för den första veckan anses ingå i den grundläggande starttillståndsavgiften. Omkring 55 procent av alla arbeten är 7 dagar eller kortare och kommer således aldrig betala några tillkommande veckoavgifter. Veckoavgiften är som högst från den andra veckan till och med den åttonde veckan. Merparten av alla arbeten är kortare än 8 veckor (drygt 80 procent). Avgiftsupplägget bidrar således till att det stora flertalet projekt får ett tydligt incitament att genomföras snabbare. Detta

utan att skapa en allt för stor kostnadsbelastning på det relativa fåtalet långvariga arbeten.

Handläggnings-avgifter	Aktuell	Aktuellt utfall	Förslag	Uppskattat utfall
Starttillstånd (Längre än 3 dygn)	1 500 kr	1 -2 mnkr	2 000 kr	3 750 000 kr
Starttillstånd (Kort 0-3 dygn)	-	-	1 000 kr	375 000 kr
Startanmälan auto-genererat tillstånd	100 kr	200 000 kr	110 kr	165 000 kr
Extra handläggningstid	-	-	750 kr/tim	250 000 kr
Veckoavgift per påbörjad vecka	-	-	0 kr/v1 1 000 kr/v2-8 250 kr/v9<	10 000 000 kr
Veckoavgift per påbörjad vecka vid förlängning	-	-	1 000 kr/vecka oavsett vilken vecka	

För de enskilda projekten innebär dessa avgifter inte några stora kostnader, enligt trafiknämnden. Omkring 50 procent av alla arbeten är kortare än 3 dygn och skulle hamna på en totalkostnad på max 1 000 kronor. Även stora projekt som pågår i 18 veckor (genomsnittlig tid för de längsta projekten) hamnar på en totalkostnad på 11 500 kronor (starttillståndsavgift + hög veckoavgift + låg veckoavgift).

De kommunala verksamheter som skulle komma att beröras mest av denna avgiftshöjning är de kommunala förvaltningar och bolag som har anläggningar och ledningar i de ytor som trafiknämnden förvaltar. Framförallt kretslopp- och vattenförvaltningen, Göteborg Energi AB, Göteborg Energi GothNet AB, Göteborg Energi Nät AB samt park- och naturförvaltningen.

Nedan presenteras en uppskattning av det aktuella utfallet samt det uppskattade utfallet av förslaget vad gäller kostnaderna för berörda kommunala förvaltningar och bolag.

Förvaltning/bolag	Aktuellt utfall	Beräknat utfall
Park- och naturförvaltningen	0 kr	400 000 – 450 000 kr
Göteborg Energi AB	250 000– 300 000 kr	800 000 – 1 300 000 kr
Göteborg Energi GothNet AB	160 000– 220 000 kr	400 000– 450 000 kr
Göteborg Energi Nät AB	500 000 – 570 000 kr	1 500 000– 2 000 000 kr
Kretslopp- och vattenförvaltningen	80 000 – 120 000 kr	2 000 000– 2 250 000 kr

Trafiknämnden konstaterar att med tanke på tidpunkt för förslag till införande har det inte varit möjligt för nämnder och styrelser enligt ovan att hantera en avgiftsökning inom

ramen för verksamhetsnomineringar inför budget 2022. Den budgetpåverkan som uppstår för ovan nämnda förvaltningar och bolag behöver dessa ta höjd för inför budgetarbetet inför 2022. Enligt trafikkontoret har förvaltningarna kretslopp- och vatten samt park- och natur, och Göteborgs Energi hållits informerade om den föreslagna förändringen. Trafikkontoret har för avsikt att inleda samtal om förändringar i markavtal och justering av avgifter för starttillstånd med privata lednings- och anläggningsägare.

Trafikkontoret har lämnat underhandsinformation till stadsledningskontoret kring nuvarande nivåer på starttillstånd, vilket gör gällande att dessa påverkas av flera av de markavtal som finns med privata och kommunala lednings- och anläggningsägare, där starttillstånd ingår som del i markavtalet. Detta betyder att det i dagsläget är svårt att bedöma hur stor själva nettoeffekten av den föreslagna avgiftsjusteringen blir för trafiknämnden om förslaget om nya avgifter antas. Handläggningsavgift för starttillstånd kommer i den nya modellen nu renodlas och brytas ur markavtalen, så att det tydliggörs vad som är avgift och vad som regleras via andra typer av avtal.

Indexjustering av avgift

Trafiknämnden föreslår att de beskrivna handläggningsavgifterna fortsättningsvis justeras med hjälp av ett fastställt prisindex för kommunal verksamhet och att kommunfullmäktige beslutar om delegation om indexjustering från kommunfullmäktige till trafiknämnden. Vid indexjustering bör det index väljas som bäst återspeglar kostnadsförändringar för den aktuella verksamheten. Utvecklingen av kommunernas kostnader skiljer sig typiskt sett från den allmänna prisutvecklingen och därför publicerar Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, sedan ett antal år ett “prisindex för kommunal verksamhet” (PKV). PKV tas fram genom att priserna för löner, material och tjänster samt köpt verksamhet viktas till ett genomsnittligt pris. PKV anses därför som ett lämpligt index för indexjustering av starttillståndsavgifterna.

Trafiknämnden konstaterar dock att indexjustering inte kan kompensera för extraordinära, lokala, kostnadsökningar eller kostnadsminskningar. Då behöver själva avgiften (priset) ändras genom ett nytt beslut i kommunfullmäktige.

Förslag på hantering av indexuppräkning presenteras i bilagan till detta tjänsteutlåtande.

Trafiknämndens bedömning

Trafiknämnden bedömer att förslaget till nya avgiftsnivåer med därtill hörande indexjustering går i linje med kommunfullmäktiges intention att kostnader som regel ska ligga där de uppstår. Handläggningskostnaderna, för de civilrättsliga överenskommelser som starttillstånden utgör, ska enligt kommunfullmäktiges beslut (KF 2012-05-31 §21) inte bäras av skattekollektivet utan av de lednings- och anläggningsägare som låter utföra arbete i stadens ytor. Samtidigt erhålls en bättre och mer rättvis fördelning av kostnaderna med en bättre och mer rättvisande finansiering av verksamheten, vilket väntas få flera positiva följdeffekter. Nämnden ser också positivt på de incitament som avgiftsupplägget medför som motiverar utförare att planera sina arbeten väl och genomföra dem effektivt. Detta har ett viktigt signalvärde utöver de ekonomiska effekterna.

Trafikkontoret har börjat se över aktuella markavtal samt uppdaterat mallarna för upprättande av nya markavtal. Detta ger bättre förutsättningar för önskat utfall av förändrade handläggningsavgifter. I samband med att antalet starttillståndsärenden ökat de senaste åren har bristerna i aktuella handläggningsavgifter också blivit allt mer påtagligt. Detta har aktualiserat frågan om förändrade handläggningsavgifter. Andra

kommuner har också i allt större utsträckning infört eller höjt sina handläggningsavgifter och Göteborg har börjat hamna efter.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret kan konstatera att det är nödvändigt med en översyn av avgifterna för starttillstånd, och stadsledningskontoret ställer sig därmed positiv till den föreslagna förändringen. Utifrån trafiknämndens handlingar framgår att nuvarande nivåer är i underkant, samt att de ej tar hänsyn till hur länge ett projekt pågår. Det ger incitament till mer effektiva arbetssätt vilka kan på så sätt ökas.

Stadsledningskontoret kan dock dra slutsatsen att tidpunkten för avgiftsjusteringen inte är utformat enligt kommunfullmäktiges beslut 2019-03-28 § 23 om gemensam beredning av stadens taxor och avgifter, och därmed inte sammanfaller med stadens fastslagna process för budgetarbetet. Trafiknämnden föreslår att avgiftsförändringarna ska verkställas utanför den ordinarie budgetprocessen, eftersom nya handläggningsavgifter i annat fall inte kan implementeras förrän tidigast år 2023.

Avgiftsjusteringen får konsekvenser för övriga av kommunens förvaltningar och bolag. Tidpunkten för trafiknämndens förslag till avgiftsjustering har inte möjliggjort för förvaltningar att hantera frågan inom ramen för verksamhetsnomineringar inför kommande års budget. Det finns därmed en risk att avgiftsökningen påverkar förvaltningars och bolags budgetar i negativ riktning samt att verksamhetsplanering påverkas.

Stadsledningskontoret kan också, efter att underhandsinformation inkommit, konstatera att det är osäkert vad själva nettoeffekten av justeringen av avgift för startavgift kommer att bli för trafiknämnden, eftersom avgifterna i dagsläget ingår som en del i upprättade markavtal med exempelvis kretslopp- och vattennämnden och privata lednings- och anläggningsägare. I det fall det blir positiva nettoeffekter kan trafiknämndens kommunbidragsnivå behöva ses över. Stadsledningskontoret föreslår därför att trafiknämnden ges i uppdrag att återkomma med vad nettoeffekten blir när översyn av pågående markavtal är klar.

Kretslopp och vattennämnden bedöms enligt trafiknämndens förslag få en ökad avgift om cirka 2 mnkr årligen, bortsett från effekten som omförhandlade markavtal kommer att innebära. Utifrån att nämndens verksamhet är taxefinansierad är det korrekt att taxekollektivet ska finansiera verksamhetens kostnader och inte skattekollektivet vilket sker med dagens avgiftsmodell. Avgiftsökningen blir i så fall en fråga att omhänderta i kretslopp och vattennämndens årliga taxeärende.

Stadsledningskontoret vill betona att det är av stor vikt att denna typ av förändringar sker i samverkan och dialog med berörda kommunala verksamheter eftersom det har påverkan på framtida budgetar. Enligt uppgifter från trafikkontoret har kretslopp- och vattenförvaltningen, park- och naturförvaltningen och Göteborg energi informerats om förändringen. Mellan trafikkontoret och kretslopp- och vattenförvaltningen har detta skett i samband med andra angränsande frågor gällande till exempel markavtalsöverenskommelsen mellan förvaltningarna. Trafikkontoret meddelar att de har för avsikt att inleda samtal när förändringar i markavtal och justering av avgifter för starttillstånd med privata lednings- och anläggningsägare också blir aktuella.

Trafiknämndens bedömning om indexuppräkning med Prisindex för kommunal verksamhet, PKV, bedöms vara rimligt, eftersom PKV ger kompensation för prisökningar i kommunal verksamhet avseende löner, material och tjänster samt köpt verksamhet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår stadsledningskontoret att avgifterna för starttillstånd justeras från och med år 2023. På så sätt sammanfaller justeringen av avgiften med den gemensamma beredningen av stadens taxor och avgifter och därmed också med stadens fastslagna process för budgetarbetet. Stadsledningskontoret noterar att trafiknämndens förslag och nivå är beräknad utifrån att förändringen skulle ha verkställts från och med år 2022.

Magnus Andersson	Eva Hessman
Ekonomidirektör	Stadsdirektör

Göteborgs Stad

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum: 2021-04-23

Avgifter för starttillstånd

§ 149, 00789/21

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa nya handläggningsavgifter för starttillstånd enligt bilaga 1 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra indexjustering av avgifterna enligt bilaga 1 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om att ärendet hanteras separat, utanför ordinarie budgetprocess

Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2021-02-04

Propositionsordning

Ordföranden Toni Orsulic (M) finner att det finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall till trafikkontorets tjänsteutlåtande, och att trafiknämnden beslutar enligt det.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Dag för justering
2021-05-04

Vid protokollet

Sekreterare
Sara Olsson

Ordförande
Toni Orsulic (M)

Justerande
Karin Pleijel (MP)

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-02-04
Diarienummer 00789/21

Handläggare
Jonas Malmryd/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon:
E-post: jonas.malmryd@trafikkontoret.goteborg.se

Avgifter för starttillstånd

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa nya handläggningsavgifter för starttillstånd enligt bilaga 1 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra indexjustering av avgifterna enligt bilaga 1 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om att ärendet hanteras separat, utanför ordinarie budgetprocess.

Sammanfattning

Lednings- och anläggningsägare behöver kunna underhålla och i vissa fall bygga ut sina anläggningar. För att få gräva i trafikkontorets ytor kräver trafikkontoret som markägare och väghållare att byggherren söker ett så kallat starttillstånd.

Trafikkontoret har identifierat en bristande kostnadstäckning för de handläggningskostnader som uppstår i samband med handläggningen av starttillstånd. Med anledning av detta har förvaltningen initierat ett ärende med avsikten att förändra upplägg och nivå på de handläggningsavgifter som är avsedda att kompensera denna kostnad, den så kallade starttillståndsavgiften.

Beslut gällande avgifter behöver fastställas av kommunfullmäktige. Trafikkontoret föreslår också att kommunfullmäktige ska delegera till trafiknämnden att fortsättningsvis ansvara för indexjustering av föreslagna avgifter liksom att ärendet ska hanteras separat, utanför ordinarie budgetprocess. Om ärendet hantering inom ordinarie budgetprocess kan nya handläggningsavgifter implementeras som tidigast år 2023. Detta skulle i sådana fall sammanfalla med en förvaltningsöversyn som ytterligare riskerar att fördröja implementering av nya avgifter.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslaget syftar till att implementera en struktur där handläggningsavgifterna bättre motsvarar de faktiska verksamhetskostnaderna, i linje med självkostnadsprincipen.

Förslaget medför att ett antal aktörer (primärt en handfull ledningsägare) kommer få ökade kostnader, i denna grupp ingår ett par kommunala förvaltningar och bolag. Näringslivet i övrigt, samt den enskilde invånaren, kommer samtidigt att avlastas kostnader som idag bärs av skattekollektivet.

Utöver justeringen av den grundläggande starttillståndsavgiften föreslås också några nya poster. Däribland en lägre starttillståndsavgift för korta starttillstånd (0-3 dygn), veckoavgift (från och med andra veckan) och möjlighet att ta ut timkostnad vid ärenden som kräver omfattande handläggningsinsatser.

Intäkterna från veckoavgifter kan komma att fluktuera en aning då det dels är kopplat till hur långa arbetena är samt vilket år de avslutas. Då denna avgift är tänkt att faktureras vid återrapportering eller slutbesiktning kan de således medföra stora intäkter om ett antal långa projekt avslutas under samma år. Även timkostnaden är svår att uppskatta utfall på. Det är primärt tänkt som en principiell kostnadsfördelning, för att möjliggöra en rimlig avgiftsnivå för de projekt som kräver extraordinära handläggningsinsatser.

Nedan presenteras en uppskattning av förändringen på utfallet vid implementering av föreslagna avgifter.

Handläggnings-avgifter	**Aktuell**	**Aktuellt utfall**	**Förslag**	**Uppskattat utfall**
Starttillstånd (Längre än 3 dygn)	1 500 kr	1-2 miljoner kr	2 000 kr	3 750 000 kr
Starttillstånd (Kort 0-3 dygn)	-	-	1 000 kr	375 000 kr
Startanmälan auto-genererat tillstånd	100 kr	200 kr	110 kr	165 000 kr
Extra handläggningstid	-	-	750 kr/tim	250 000 kr
Veckoavgift per påbörjad vecka	-	-	0kr/v1 1000kr/v2-8 250kr/v9<	10 000 000 kr
Veckoavgift per påbörjad vecka vid förlängning	-	-	1000kr/vecka oavsett vilken vecka	-
Platsbesök	-	-	Ej avgift, ingår i starttillståndsavgift samt veckoavgift	-
Avslag på TA-plan	-	-	Ej avgift, ingår i starttillståndsavgift	-
Enskild TA-plan	-	-	Ej avgift, ingår i startillståndsavgift, omfattande handläggning kan medföra timkostnad	-
Totalt utfall		**1-2,2 miljoner kr**		**Ca 15 miljoner kr**

Utfallet av den föreslagna prisjusteringen kommer öka mer än den procentuella förändringen av befintliga poster. Detta då flera nya poster tillkommer, samtidigt som avgränsningen gällande vilka aktörer som omfattas av avgifterna skärps. Endast den egna förvaltningen är fortsättningsvis undantagen avgifter och även kortare arbeten medför avgift, om än på lägre nivåer.

För att nå upp till det uppskattade utfallet på omkring 15 miljoner krävs att flera idag gällande markavtal justeras. Detta kan medföra att förändringen i intäkt sker med viss fördröjning.

För de enskilda projekten innebär dessa avgifter inte några stora kostnader. Omkring 50% av alla arbeten är kortare än 3 dygn och skulle hamna på en totalkostnad på max 1000 kr. Även stora projekt som pågår i 18 veckor (genomsnittlig tid för de längsta projekten) hamnar på en totalkostnad på 11 500 kr (starttillståndsavgift + hög veckoavgift + låg veckoavgift). Detta är inga stora summor om man ser till totalkostnaden för dessa projekt. Samtidigt innebär kostnadsökningen en kännbar effekt för de aktörer som utför ett stort antal arbeten.

De kommunala verksamheter som skulle komma att beröras mest av denna avgiftshöjning är de kommunala förvaltningar och bolag som har anläggningar och ledningar i de ytor som trafikkontoret förvaltar. Framförallt kretslopp- och vattenförvaltningen, Göteborg Energi AB, Göteborg Energi GothNet AB, Göteborg Energi Nät AB samt park- och naturförvaltningen.

Nedan presenteras en uppskattning av det aktuella utfallet samt det uppskattade utfallet av förslaget vad gäller kostnaderna för berörda kommunala förvaltningar och bolag.

Förvaltning/bolag	**Aktuellt utfall tkr**	**Beräknat utfall tkr**
Park- och naturförvaltningen	0	400 – 450
Göteborg Energi AB	250 – 300	800 – 1 300
Göteborg Energi GothNet AB	160 – 220	400 – 450
Göteborg Energi Nät AB	500 – 570	1 500 – 2 000
Kretslopp- och vattenförvaltningen	80 – 120	2 000 – 2 250

Trots dessa ekonomiska konsekvenser anses förslaget ligga i linje med stadens övergripande ambition om att varje enskild verksamhet ska bära de kostnader som den ger upphov till. Det ligger också i linje med av kommunfullmäktige sedan tidigare fattade beslut, om att starttillståndsavgiften ska ligga på berörda ledningsägare och inte bäras av trafikkontoret. Då kommunallagen fastslår likabehandlingsprincipen bör även kommunala lednings- och anläggningsägare omfattas av dessa avgifter.

Bedömning ur ekologisk dimension

Avgifternas upplägg och struktur skapar ett tydligare incitament för den som utför arbeten i trafikmiljön att planera arbetena väl och utföra arbetet på så kort tid som möjligt.

Detta kan ha flera positiva effekter för miljön. Dels medför arbeten i gata ofta buller och begränsad framkomlighet i samband med utförandet. Att begränsa tidsomfattningen på dessa störningar har positiva effekter på miljön. Den begränsade framkomligheten vid arbetsplatsen riskerar ofta att medföra köbildning, något som medför ökade halter av partiklar och andra luftföroreningar. Att begränsa omfattningen av dessa har en direkt positiv effekt för luftkvalitén i staden. Luftkvalitén är ett område där Göteborg haft svårighet att uppfylla nationella riktvärden. Att minska köbildningen har också fördelar

kopplat till den ekonomiska dimensionen då de samhällsekonomiska nyttorna kan bli stora.

Bedömning ur social dimension

Vid antagande av föreslagna handläggningsavgifter kommer verksamheten som handlägger och utför tillsyn på dessa arbeten få utökade resurser. Det är rimligt att anta att detta har positivt inverkan på kvalitén i verksamheten. Som en följd kan kommuninvånarna och besökare förvänta sig en bättre framkomlighet i staden. Detta då de negativa effekterna av arbeten i trafikmiljön kan förebyggas och begränsas i större utsträckning.

Personer med kognitiv funktionsnedsättning och/eller nedsatt syn tenderar att bli särskilt drabbade vid otydlig utformning, utmärkning och bristfällig vägvisning. Personer med fysisk funktionsnedsättning tenderar att bli särskilt drabbade av dåligt underhåll, ojämnheter och begränsad framkomlighet. Då personer med funktionsnedsättning ofta blir särskilt drabbade av bristerna kan de positiva effekterna också komma att särskilt gynna dessa grupper.

Förhållande till styrande dokument

Förslaget ligger i linje med ambitionen i tidigare beslut från kommunfullmäktige om att ledningsägare själva ska stå för kostnaden, utifrån självkostnadsprincipen. Det ligger också i linje med stadens övergripande ambition om att varje enskild verksamhet ska bära de kostnader som den ger upphov till. I förlängningen kan förändringen bidra till stadens mål om ökat hållbart resande, ökad jämlikhet i trafiksystemet samt bättre framkomlighet och minskat antal olyckor.

Bilagor

1. Handläggningsavgifter för starttillstånd samt indexjustering

Ärendet

Ärendet medför en höjning av avgiftsuttaget i samband med handläggning av starttillstånd. Föreslagen avgiftsstruktur representerar också ett mer differentierat avgiftsupplägg som bättre fördelar dessa kostnader till de projekt som medför störst handläggningsinsatser. Det ökade avgiftsuttaget föreslås i en ambition att bättre uppnå den självkostnadsprincip som kommunfullmäktige sedan tidigare ansett som önskvärd.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Vad är ett starttillstånd?

Starttillstånd och trafikanordningsplaner (TA-planer) regleras inte specifikt i lag, det är upp till varje kommun i egenskap av markägare/väghållare att besluta om riktlinjer och villkor för att tillåta arbeten i kommunens mark.

Som regel krävs alltid ett markavtal med trafikkontoret innan en ansökan om starttillstånd kan inledas. I markavtalen reglerar trafikkontoret skälig ersättning för att kompensera trafikkontoret för de kostnader och olägenheter som uppstår på grund av att ledningsägaren/byggherren har sina ledningar och tillbehör i kommunens mark. En bärande princip vid upprättande av markavtal är att varje enskild verksamhet ska bära de kostnader som den ger upphov till. Sveriges kommuner och regioner konstaterar i sin handbok ”Gatuarbete i tätort” att:

”Kostnader som har direkt samband med själva grävningen, t.ex. eventuell avgift för administration av grävtillstånd och återställningskostnader, omfattas normalt inte av ersättningen enligt markavtalet utan regleras istället separat i samband med grävningen.”

Det som i texten ovan kallas för ”grävtillstånd” är det trafikkontoret kallar för starttillstånd. För att ansöka om starttillstånd skickas först trafikanordningsplaner in för granskning. Dessa visar hur arbetsområdet ska utformas med avspärrningar, vägmärken, vägmarkeringar och andra anordningar. Med stöd av 8 kap. 4§ vägmärkesförordningen (2007:90) får ingen annan än väghållaren eller den väghållaren anlitar, sätta upp eller ta ner vägmärken. Trafikanordningsplanen är det underlag som utgör denna överenskommelse, då en extern part vill etablera ett arbetsområde på trafikkontorets ytor. Trafikanordningsplanen ligger sedan med i starttillståndet som är det beslut trafikkontoret fattar som väghållningsmyndighet. I starttillståndet anges också under vilken period som arbetet får utföras på den angivna platsen.

Tidigare beslut

För snart 10 år sedan införde Göteborgs Stad avgifter för starttillstånd, efter beslut i kommunfullmäktige (KF 2012-05-31, § 21). Avsikten var att handläggningskostnaderna, för de civilrättsliga överenskommelser som starttillstånden utgör, inte längre skulle bäras av skattekollektivet. En handläggningsavgift, baserad på självkostnadsprincipen, skulle landa på de lednings- och anläggningsägare som låter utföra arbete i trafikkontorets eller park- och naturförvaltningens ytor.

Under de senaste åren har antalet ärenden samt komplexitetsnivån i ärendena höjts, vilket medfört en ökad arbetsbelastning och därmed ökade kostnader för trafikkontoret. Fortsatt tillämpning av självkostnadsprincipen förutsätter därmed också höjning av dagens handläggningsavgifter.

Trafikkontoret har gjort en översyn över vilka starttillstånd som genererat avgifter. Trafikkontoret konstaterar att inte alla ledningsägare har betalat avgifter för alla sina starttillstånd. Det beror på flera orsaker. En del äldre markavtal innehåller skrivningar om att trafikkontoret inte ska ta ut löpande administrativa avgifter. Istället har detta reglerats i schablonbelopp vid avtalets upprättande eller på årsbasis under avtalstiden. Det finns även direkta brister som gör att trafikkontoret inte tagit ut starttillståndsavgift. Bristerna gäller registrering av starttillstånd i olika system samt misstag vid fakturering. Delvis kan dessa brister förklaras med att det tidigare beslutet var otydligt utformat. Kombinationen av dessa brister har resulterat i att endast 15-30% av alla starttillstånd har resulterat i en avgift de senaste fyra åren.

Förslag på upplägg av handläggningsavgifter för starttillstånd

Förslagets utgångspunkt är att justera den grundläggande handläggningsavgiften för ett starttillstånd från dagens 1500 kronor till 2000 kronor. Med denna justering uppnås en bättre täckning av den faktiska arbetstid och kostnad som handläggningen av ett starttillstånd generellt motsvarar (cirka 3 handläggningstimmar, samt tillkommande kostnader för systemstöd och övrig administration).

Utöver denna justering av själva starttillståndsavgiften föreslås också beslut om en timkostnad på 750 kronor för ”extra handläggningstid”. Denna är tänkt att användas endast då det är tydligt att ett ärende erfordrar mer omfattande handläggningsresurser än vad som är normalt. Med detta menas ärenden som;

- medför mer än fem timmars handläggning inför beslut om starttillstånd
- och/eller mer än tre timmars handläggning per vecka under utförandet av arbetet

Orsaker till att lång handläggningstid kan uppstå är exempelvis att den sökande skickat in bristfälliga handlingar eller brustit i sin planering av arbetets utförande. Det kan också orsakas av arbetets placering i känsliga delar av trafiksystemet eller av arbetet omfattning och påverkan. I de fall då extra handläggningsinsatser uppstår på grund av att trafikkontoret brustit i hanteringen utgår ingen avgift för extra handläggningstid.

Ovan angivna justeringar syftar huvudsakligen till att täcka kostnaderna för handläggningen av ett ärende inför beslut om starttillstånd. Under utförandet av arbetet tillkommer insatser i form av tillsynsverksamhet, men också många gånger kompletterande handläggning till följd av justeringar eller förändringar under utförandet. I dagsläget har trafikkontoret inte haft någon avgift som kompenserat förvaltningen för kostnader i samband med detta arbete. I förslaget presenteras ett upplägg där arbeten erläggs en veckoavgift som löper under hela utförandetiden, med undantag för den första veckan.

Kostnaden för den första veckan anses ingå i den grundläggande starttillståndsavgiften. Omkring 55% av alla arbeten är 7 dagar eller kortare och kommer således aldrig betala några tillkommande veckoavgifter.

Veckoavgiften är som högst från den andra veckan till och med den åttonde veckan (1000 kr/vecka), för att sedan sänkas avsevärt från och med den nionde veckan (250 kr/vecka). Merparten av alla arbeten är kortare än 8 veckor (drygt 80%). Avgiftsupplägget bidrar således till att det stora flertalet projekt får ett tydligt incitament att genomföras snabbare. Detta utan att skapa en allt för stor kostnadsbelastning på det relativa fåtalet långvariga

arbeten. Riktigt långa arbeten tenderar också att medföra en semipermanent trafikmiljö med något lägre behov av tillsyn och handläggning över tid.

Om ett arbete försenas och förlängs utgår alltid den högsta veckoavgiften för varje påbörjad vecka som förseningen medför. Utöver denna veckoavgift kan en försening utgöra grund för tillägg av timkostnad för extra handläggning.

Veckoavgiften är avsedd att kompensera för tillsynsverksamhet (1-2 gånger per vecka) och normal ärendehantering under utförandeskedet (<1 timma per vecka).

Förslag på delegation om indexuppräkning av starttillståndsavgifterna

Trafiknämnden ska tillämpa avgifterna enligt den lydelse och med de belopp som fastställts av fullmäktige. Ibland kan det dock finnas ett behov av att göra ändringar av avgifterna till följd av ett förändrat kostnadsläge. Detta kan ske utan att det finns någon politisk ambition att exempelvis förändra grunderna i avgifterna. I detta ändamål föreslår trafikkontoret beslut om delegation om indexjustering från kommunfullmäktige till trafiknämnden.

Principerna för hur indexjustering ska ske måste finnas med i de antagna avgifterna. Den grundläggande tanken bakom att tillämpa indexjustering är att priset för en vara eller en tjänst ska följa prisutvecklingen.

Fördelarna med att använda indexjustering av dessa avgifter är att det innebär en minskad administration, samtidigt som avgifterna kommer att följa utvecklingen av de kostnaderna som handläggningsavgifterna är avsedda att kompensera. Indexjustering kan däremot inte kompensera för extraordinära, lokala, kostnadsökningar eller kostnadsminskningar. Då behöver själva avgiften (priset) ändras genom ett nytt beslut i kommunfullmäktige.

Vid indexjustering bör det index väljas som bäst återspeglar kostnadsförändringar för den aktuella verksamheten. Utvecklingen av kommunernas kostnader skiljer sig typiskt sett från den allmänna prisutvecklingen och därför publicerar SKR sedan ett antal år ett “prisindex för kommunal verksamhet” (PKV). PKV tas fram genom att priserna för löner, material och tjänster samt köpt verksamhet viktas till ett genomsnittligt pris. PKV anses därför som ett lämpligt index för indexjustering av starttillståndsavgifterna. En taxebestämmelse om indexjustering bör, mot bakgrund av Mark- och miljööverdomstolens dom den 9 april 2018 i mål nr M 4452-17 innehålla följande komponenter:

- grundavgifternas storlek alternativt principerna för hur de ska räknas fram,
- vilket basår som är utgångspunkt för justeringen,
- vilket index som ska användas för justeringen, och
- med vilket tidsintervall som justeringen får/ska ske

Då kommunen använder sig av indexuppräkning, är det viktigt att kontrollera att den indexuppräknade handläggningskostnaden inte avviker avsevärt från kommunens reella kostnadsutveckling. Kommunen bör också hela tiden utvärdera hur taxan förhåller sig till självkostnadsprincipen, det vill säga att kommunen inte tar ut högre avgifter än vad som är motiverat utifrån självkostnaden för tjänsten i fråga. Förslag på hantering av indexuppräkning presenteras i bilaga 1 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Omvärldsbevakning

Trots att vissa kommuner fortfarande inte har några avgifter kopplat till denna typ av handläggning så är trenden tydlig. Det blir allt vanligare att kommunerna tar ut någon typ av avgift.

Att jämföra dessa handläggningsavgifter mellan olika kommuner är komplicerat.

Dels kan avgörande organisatoriska aspekter skilja sig åt. Dels kan olika begrepp användas för samma sak, eller samma begrepp användas fast för skilda saker. Det framgår också sällan i själva avgiftstabellerna hur de implementeras, alltså vilka aktörer eller projekt som omfattas av olika avgiftsposter. I många fall har kommunerna beslutade avgifter som sällan eller aldrig används.

För att kunna jämföra avgifterna mellan olika kommuner krävs därför som regel en ganska omfattande genomgång med handläggare från respektive kommun. Detta för att kunna reda ut hur avgifterna implementeras, vilka som omfattas och vad som innefattas i begrepp som schakttillstånd, grävtillstånd eller starttillstånd. Även då detta görs kan det vara svårt att jämföra med Göteborgs Stads verksamhet då våra förvaltningar kanske arbetar eller är organiserade på ett helt annat sätt.

Utöver en snabb genomgång och sammanställning av olika prislistor på området, har samtal förts med representanter för Mölndal, Malmö och Stockholm.

Generellt sett kan det konstateras att de föreslagna handläggningsavgifterna ligger lägre, och har en mer begränsad omfattning, än motsvarande avgifter i Stockholm och Uppsala. Handläggningsavgifterna ligger som regel i linje med eller något högre än motsvarande avgifter i kommuner så som Malmö, Mölndal, Partille, Kungälv och Kungsbacka.

För att ta några exempel baserat på kommunernas intäkter i förhållande till antalet ärenden, så har Stockholm Stad intäkter från denna typ av avgifter på drygt 30 miljoner kronor per år. Detta trots att Stockholms Stad (ca 2800 per år) har betydligt färre ärenden än Göteborgs Stad (ca 5000 per år). I dagsläget har Göteborgs Stad intäkter på mellan 1-2 miljoner kronor. Om förslaget antas uppskattas intäkterna vid full implementering till omkring 15 miljoner per år för Göteborg. Alltså fortfarande klart lägre än Stockholm.

I Malmö hade man förra året 2925 ärenden, av dessa fakturerades 2262 minst 2000 kronor. Det betyder att omkring 77% av ärendena medförde avgift (i Göteborg har vi de senaste åren legat på mellan 15-30%). Totalt hade Malmö intäkter från denna typ av avgifter på drygt 6 miljoner kronor år 2020 (detta på betydligt färre ärenden än vad vi har i Göteborg). Om förslaget antas skulle våra uppskattade intäkter på omkring 15 miljoner medföra att vi ligger på en liknande eller något högre nivå än Malmö.

Framtida hänsynstaganden

Vid årsskiftet 2022/2023 förväntas den nya förvaltningsorganisationen implementeras. Då flera av de förvaltningar som kommer påverkas av avgifterna också ingår i förvaltningsöversynen är det i dagsläget svårt att beräkna utfallet av förslaget. Trafikkontorets arbeten utgör omkring 25% av alla starttillstånd, i dagsläget exkluderas hela förvaltningen från dessa handläggningsavgifter. Efter förvaltningsöversynen skulle delar av trafikkontorets verksamhet kunna komma att omfattas av avgifterna. På samma sätt kan några andra förvaltningars verksamheter som idag skulle omfattas av avgifterna istället komma att exkluderas. Om detta ärende skulle hanteras inom ramen för ordinarie

budgetprocess skulle det medföra att implementeringen av de förändrade avgifterna skulle sammanfalla med implementeringen av den nya förvaltningsorganisationen. Detta riskerar att resultera i att ärendet kring handläggningsavgifter försenas då utfallet blir svårt att bedöma parallellt med förvaltningsöversynen.

Förvaltningens bedömning

Varför föreslår vi det här?

Förslaget i detta ärende ligger i linje med ambitionen i av kommunfullmäktige sedan tidigare fattade beslut, samt stadens generella inställning, att kostnader som regel ska ligga där de uppstår.

Förslaget ger också en bättre och mer rättvis fördelning av kostnaderna, samt medför en bättre finansiering av verksamheten vilket kan ge flera positiva följdeffekter.

Varför gör vi det nu?

Förvaltningen har börjat se över aktuella markavtal samt uppdaterat mallarna för upprättande av nya markavtal. Detta ger bättre förutsättningar för önskat utfall av förändrade handläggningsavgifter.

I samband med att antalet starttillståndsärenden ökat de senaste åren har bristerna i aktuella handläggningsavgifter också blivit allt mer påtagligt. Detta har aktualiserat frågan om förändrade handläggningsavgifter. Andra kommuner har också i allt större utsträckning infört eller höjt sina handläggningsavgifter och Göteborg har börjat hamna efter.

Vad tycker förvaltningen?

Förvaltningen ser det som önskvärt att verksamheten i större utsträckning kompenseras för de kostnader som handläggningen av dessa ärenden medför. Det är också önskvärt att upplägget på dessa avgifter ger en rättvis fördelning mellan olika projekt. Något det aktuella förslaget anses göra till en acceptabel nivå, utan att medföra orimliga administrativa insatser.

Förvaltningen ser också positivt på de incitament som avgiftsupplägget medför som motiverar utförare att planera sina arbeten väl och genomföra dem effektivt. Detta har ett viktigt signalvärde utöver de ekonomiska effekterna.

Kerstin Elias	Kristina Lindfors
Avdelningschef	Trafikdirektör

Bilaga 1. Handläggningsavgifter för starttillstånd samt indexjustering

Handläggningsavgifter	Avgifter från 2022-01-01
Starttillstånd (Längre än 3 dygn)	2 000 kr
Starttillstånd (Kort, 0-3 dygn)	1 000 kr
Startanmälan auto-genererat tillstånd	110 kr
Extra handläggningstid*	750 kr/tim
Veckoavgift per påbörjad vecka	0kr/v1 1000kr/v2-8 250kr/tillsvidare från v9
Veckoavgift per påbörjad vecka vid förlängning	1000kr/vecka oavsett vilken vecka
Platsbesök	Ej avgift, ingår i starttillståndsavgift samt veckoavgift
Avslag på TA-plan	Ej avgift, ingår i starttillståndsavgift
Enskild TA-plan	Ej avgift, ingår som regel i startillståndsavgiften men vid omfattande ansökan kan det tillkomma ev tim kost.

Avgifterna gäller från och med 1 januari 2022 och tillsvidare.

Avgifterna gäller för alla arbeten som kräver starttillstånd på trafikkontorets eller park- och naturförvaltningens ytor, då det är någon annan än väghållningsmyndigheten som låter utföra arbetet på sina egna ytor.

Indexjustering av starttillståndsavgifter utförs enligt nedan:

- Basår och utgångspunkt för indexjusteringen: År 2021 (oktober månad)
- Index knyts till: Prisindex för kommunal verksamhet (PKV-index), oktober månad, som publiceras på skr.se.
- Intervall för justeringen får ske: Årligen från och med år 2022, för beslut om justerade nivåer på avgifter för nästkommande år
- Grundavgifternas storlek baseras på: Avgiftsnivåer enligt ovan i denna bilaga

**Extra handläggningstid i form av timpris debiteras byggherre då handläggningen:*

- *överskrider fem timmar inför beslut om starttillstånd*
- *och/eller överskrider tre timmar per vecka under utförandet av arbetet*

Grundläggande för denna kostnad är att ärendet medfört omfattande arbetsinsatser för vår handläggnings/kontrollverksamhet, som tydligt överstiger normal handläggningstid. Timkostnaden beräknas per påbörjad handläggningstimme, utöver normal handläggningstid.

Trafikkontorets handläggningsavgifter för TA-planer och starttillstånd syftar till att täcka normal handläggningstid. Standardavgifter som utgår vid ett normalt godkänt starttillstånd (2000 kr) är avsedda att kompensera kontoret för en initial handläggning motsvarande cirka 3 timmar.

Tillkommande veckoavgift som löper från och med andra veckan till och med åttonde veckan (1000 kr/v), är avsedd att kompensera för tillkommande tillsynsverksamhet (1-2 gånger per vecka) och normal ärendehantering under utförandeskedet (mindre än 1 timma per vecka).