

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2023-10-13

Diarienummer SMF-2023-02929

(Trafikkontoret: 7704/19)

Handläggare

Michael Ernfors

Telefon: 031-368 26 68

E-post: michael.ernfors@stadsmiljo.goteborg.se

## Svar på återremiss från kommunstyrelsen avseende Bidrag till samt översyn av enskilda vägar

### Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande och svar på kommunstyrelsens återremiss gällande ärendet "Bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs stad".
2. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att anta "Villkor för bidrag till enskilda vägar i Göteborgs stad" enligt bilaga 3 till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande. Villkoren gäller från 1 juli 2024 och verkställs successivt efter ställningstagande och beslut i varje enskilt fall och berörd vägsamfällighet.
3. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att ge stadsmiljönämnden delegation att utifrån ovan givna villkor besluta om bidragen för respektive verksamhetsområde.
4. Stadsmiljöförvaltningen föreslår kommunfullmäktige att Södra skärgården exkluderas från denna förändring och hanteras i särskild ordning senare.

### Sammanfattning

#### Angående ärendegången

Trafiknämnden beslutade 2022-11-25 §§ 385–386 att föreslå kommunfullmäktige att besluta om förändrad hantering av enskilda vägar. Förändringen omfattar skötsel, tydliga villkor för bidrag och en handlingsplan för att överföra denna skötsel till berörda vägsamfälligheter.

Kommunstyrelsen behandlade trafiknämndens två ärenden gemensamt i ärendet "Bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs stad" (1387/22) den 24 maj 2023.

Majoriteten i kommunstyrelsen (S, MP, V) återremitterade ärendet till stadsmiljönämnden för att förtydliga:

- a) hur belysningsanläggningarna i frågan ska hanteras i samband med att beslutet träder i kraft.
- b) förslag på hur bidragssystemet kan införas successivt över en längre tid med utrymme för dialog och stöd till föreningarna, där hänsyn ges till ingångna avtal som skrevs vid införlivandet av kommundelar.

### **Angående belysningsanläggningar**

De enskilda belysningsanläggningarna kommer att separeras från Stadens belysningsnätverk och utan vederlag lämnas över till föreningarna i ett driftdugligt skick, med minst halva dess tekniska livslängd kvar. För att möjliggöra överlämning kommer det att krävas successiv genomgång av lokala förutsättningar i tät samverkan med föreningar och Lantmäteriet.

### **Angående succesivt införande av bidrag med hänsyn till ingångna avtal**

Förslaget att staden slutar sköta enskilda vägar och anläggningar syftar till att skapa ett tydligt, transparent och enhetligt system för hantering av vägföreningar och utbetalning av bidrag till enskilda vägar och belysningsanläggningar i staden. Förändringen träder i kraft i samband med beslutet i kommunfullmäktige men verkställs inte förrän de lokala förutsättningarna och avtalen har granskats och att respektive vägsamfällighet har skaffat sig förutsättningar att ta över aktuell anläggning.

Efter beslut kan därför införandet påbörjas för att därefter ske successivt. Det finns en mängd lokala avtal och överenskommelser som behöver hanteras innan Stadens skötsel kan upphöra.

De initiala stegen rörande enskilda vägar som kommunen föreslås sluta sköta, bedöms av förvaltningen kunna tas successivt under perioden 2024–2030. Uppdaterade villkor för bidrag föreslås av förvaltningen gälla lika över hela staden. Förslaget enligt ärende (1387/22) innebär därmed att tidigare ingångna avtal ersätts av en ny hantering och generella villkor för bidrag.

Södra skärgården kommer i detta skede att exkluderas från föreslagen förändring då de enskilda vägarna där först och främst inte uppfyller huvudvillkoren för vägbidrag samtidigt som skärgården alltså utgör ett högre allmänt intresse som ett starkt marknadsfört rekreations- och turistområde. Det gör att standard på de vägarna kräver mer skötsel och underhåll än vad som varit fallet om vägarna där endast tjänade de boende. Skärgårdens förutsättningar kommer att behandlas i ett senare skede.

Till detta tjänsteutlåtande bifogar stadsmiljöförvaltningen de ursprungliga beslutsförslagen från trafiknämnden till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige samt en uppdaterad version av villkor för bidrag.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Stadsmiljöförvaltningen sköter idag 133 av de 1150 kilometer enskilda vägar som finns i staden. Om Staden beslutar att sluta sköta enskilda vägar enligt förslaget är det fortfarande möjligt att stödja vägsamfälligheterna med bidrag. Förändringen ska ej betraktas som besparingsåtgärd, utan medel kommer att om disponeras från drift- till bidragskonto.

För att separera belysningsanläggningarna krävs i många fall installation av en mätstation för den separerade anläggningen för att möjliggöra mätning av denna anläggnings förbrukning. Kostnaden för detta arbete beräknas till cirka 6 miljoner kronor som föreslås belasta stadsmiljönämndens driftbudget och budgeteras årsvis i takt med genomförande.

För de föreningar som idag inte sköter sina anläggningar kommer föreslagen förändring att innebära att de kan söka bidrag för max 70 procent av drift- och underhållskostnaderna.

Arbetet kommer att sträcka sig över flera år. Avseende resursåtgång i Stadens organisation har det inte kommit några signaler om att arbetet behöver mer resurser än de redan befintliga hos stadsmiljö-, stadsbyggnads- och exploateringsförvaltningen.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

## **Bedömning ur social dimension**

Förändringen som innebär att Staden ska sluta sköta enskilda vägar och anläggningar berör främst tätbebyggda områden. Det är viktigt att i förändringen bevaka att en attraktiv stadsmiljö upprätthålls och att säkerhet och framkomlighet inte äventyras.

## **Bilagor**

1. Kommunstyrelsens möteshandlingar (2023-05-24 §439) inklusive stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 2023-03-02
2. Villkor för bidrag till enskilda vägar i Göteborgs stad
3. Karta huvudsakliga öar i Göteborgs södra skärgård

## **Ärendet**

I Göteborgs stad finns ca 1150 kilometer enskilda vägar. De är fördelade på ca 150 vägsamfälligheter varav 130 av dessa samfälligheter/vägföreningar uppbär bidrag från Staden. 133 kilometer av dessa enskilda vägar sköter idag Staden.

Trafiknämnden beslutade 2022-11-25 §§ 385–386 att föreslå kommunfullmäktige att besluta om ny inriktning för den fortsatta hanteringen av enskilda vägar i staden genom två ärenden: ”Bidrag till enskilda vägar” och ”Översyn enskilda vägar” (7704/19). Beslutet innebär att staden ska sluta sköta enskilda vägar och anläggningar samt tillse att det finns aktiva vägföreningar att föra dialog med för att kunna genomföra beslutet.

Inför behandling i kommunstyrelsen slogs dessa två ärenden ihop till ärendet ”Bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs stad” (1387/22). Kommunstyrelsen beslutade i april 2023 att återremittera ärendet för förtydligande och komplettering med:

- a) tydligare redovisning av hur belysningsanläggningarna i frågan ska hanteras i samband med att beslutet träder i kraft.
- b) förslag på hur bidragssystemet kan införas successivt över en längre tidsperiod med utrymme till dialog och stöd till vägföreningar, där särskild hänsyn ges till ingångna avtal som skrevs vid införlivandet av kommundelar.

## **Beskrivning av ärendet**

Efter beslut i kommunfullmäktige planeras införandet av nya villkor rörande enskilda vägar ske successivt och i nära samverkan med berörda föreningar/samfälligheter. Bedömningen är att arbetet kommer att sträcka sig över flera år.

Översynen av enskilda vägar planeras göras i följande ordning:

1. Enskilda vägar inom tätbebyggt område där Staden påtagit sig skötselansvaret och där det finns aktiva föreningar.

2. Enskilda vägar inom tätbebyggt område där Staden påtagit sig skötselansvaret där föreningarna är inaktiva.
3. Övriga enskilda vägar som bedöms vara av kommunalt intresse ur ett planerings- och samhällsbyggnadsperspektiv.
4. Parallellt med punkterna 1–3 hanteras förfrågningar och ansökningar från övriga enskilda föreningar samt frågor och hantering av belysningsanläggningar.

Under punkten 4 hanteras även frågor om befintliga avtal och eventuella justeringar efter uppsägning av dessa behöver ske på grund av speciella förhållanden.

### **Hantering av belysningsanläggningar**

Stadens (stadsmiljönämndens) gatubelysning är sammanbyggd i ett enhetligt och driftsäkert belysningsnät. Det utgår i dagsläget inte bidrag för belysning, utan Staden står för hela kostnaden för drift och underhåll där det finns belysning.

#### *Teknisk separation*

För att kunna överföra en belysningsanläggning (en del av belysningsnätet) till berörd vägförening behöver den separeras från stadsmiljönämndens belysningsnät och förses med en egen elmätare. Detta sker områdesvis och anpassat till de berörda vägföreningarnas omfattning.

Stadsmiljöförvaltningen kommer att utan ersättning lämna över en separerad och driftfärdig anläggning som har minst halva tekniska livslängden kvar.

Kostnaderna för separering av belysningsanläggningarna beräknas till cirka 1500 kronor per stolpe (schablonberäkning). Vid en övergripande genomgång av aktuella områden gör förvaltningen bedömningen att kostnaden för detta uppgår till ca 6 miljoner kronor.

Den kostnaden föreslås belastas stadsmiljönämndens driftbudget då det inte framstår som rimligt att belasta enskilda föreningar med anläggningsförändringar som Staden driver. Kostnader som uppstår fördelas ut över de år som förändringen förväntas pågå och budgeteras årsvis.

För berörda föreningar innebär förändringen att de får bära kostnaden för skötsel av sin enskilda anläggning för vilka de kan söka bidrag om max 70 procent av den kostnaden.

#### *Lokala förutsättningar avgör*

I samverkan med berörda föreningar och i förekommande fall även Lantmäteriet, krävs en granskning av såväl lokala förutsättningar som anläggningsbeslut för att kunna avgöra framtida ansvar och förvaltning. Därför är det avgörande att det finns en aktiv förening som motpart.

Insatser kommer att behövas av Lantmäteriet för eventuella förrättningar som förslås läggas in i stadens pågående detaljplanarbeten.

#### *Stegvis överlämning av belysningsanläggningar*

Efter beslut kan överlämning av aktuella belysningsanläggningar ske enligt dessa steg:

1. Områdesvis genomgång av berörda föreningar och de enskilda anläggningsbeslut som Lantmäteriet fattat.
2. Analys av alternativa huvudmannaskap och ställningstagande till eventuella åtgärder efter det.

3. Eventuellt förrättningsarbete och/eller detaljplaneförändring, beroende av utgången av punkt 1 och 2.
4. En besiktning av aktuell belysningsanläggningen genomförs för att säkerställa status inför överlämnande.
5. Eventuella åtgärder för att säkerställa minst halva tekniska livslängden är kvar på den aktuella anläggningen.
6. Åtgärder sker för att separera den aktuella belysningsanläggningen fysiskt från stadsmiljönämndens belysningsanläggning. Installation av separat elmätare.
7. Överlämningen överenskommes mellan parterna och regleras i avtal och eventuellt anläggningsbeslut.
8. Överlämning sker därefter av belysningsanläggning och anläggnings-ID lämnas över för aktuell separerad anläggning
9. Vägföreningen kontaktar aktuell elleverantör för att upprätta kontrakt och säkerställa fortsatt drift och underhåll.
10. Vägföreningen kan i samband med detta söka belysningsbidrag för sin anläggnings drift och underhåll

Det finns inget som tvingar en förening att överta en belysningsanläggning. Staden har inte heller skyldighet att tillhandahålla belysning för enskilda vägar. Den lokala granskningen ska utvisa hur en belysningsanläggning bör hanteras, det vill säga om den ska vara kommunal eller bli enskild. I denna granskning tas även hänsyn till trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiven. Visar granskningen att anläggningen bör bli enskild men ingen förening vill ta över den avvecklar Staden följaktligen anläggningen.

## **Hantering av successivt införande av bidragssystemet med ingångna avtal**

### *Successivt införande*

Genomförandet av den föreslagna förändringen i hantering och bidrag till enskilda vägar bygger på dialog och samverkan med föreningar/samfälligheter för att kunna se på den enskilda föreningens förutsättningar. En av de bärande tankarna i förslaget är en successiv övergång där föreningarna ges rätt förutsättningar att ta över förvaltaransvaret.

Efter beslut kommer arbetet att under perioden 2024–2030 genomföras ”område för område och förening för förening” där översyn och förändringar av ingående komponenter såsom bidrag, belysning, tidigare avtal, lantmäteriförrättningar och detaljplaner sker synkroniserat. Till det behöver stadens berörda förvaltningar och i förekommande fall Lantmäteriet och Länsstyrelsen, avsätta resurser för genomförande.

### *Övervägande om kommunalt huvudmannaskap*

Det kan i samband med föreslagen förändring finnas skäl att i vissa områden överväga ett kommunalt övertagande av enskilda vägar. Det gäller främst tätbebyggda områden som redan idag sköts av Staden. Om det vid granskning visar sig bli aktuellt med kommunalt övertagande sker ingen förändring av dagens skötsel, utan en process för övertagande påbörjas i stället. Detta sker i samråd med berörd förening.

### *Hänsyn till ingångna avtal*

Tidigare trafikkontoret har under flera år försökt skapa en översikt av avtal som gäller enskilda vägföreningar inom kommunen. Trots stora ansträngningar har detta inte varit möjligt på ett fullgott sätt. Förvaltningen har istället fokuserat på att framåt skapa en stringent inriktning baserat på grundprinciperna:

1. Staden ansvarar för skötsel av kommunala gator och anläggningar

2. Vägföreningarna ansvarar i motsvarande grad för sina enskilda vägar och anläggningar.
3. Bidrag till enskilda vägar betalas ut enligt beslutade villkor.

Förslaget innebär att befintliga avtal successivt ersätts av en förtydligad och enhetlig hantering. På så sätt säkerställs likställighet samtidigt som godtyckliga beslut undviks i såväl hanteringen av enskilda vägar och anläggningar som bidrag till dem.

### **Södra skärgården**

Södra skärgården exkluderas i nuläget från föreslagen förändring då skärgårdens förhållanden i avgörande delar skiljer sig från de förhållanden och förutsättningar som gäller för enskilda vägar på fastlandet. Södra skärgården kommer att behandlas senare och i särskild ordning. Detta beräknas ske tidigast under 2025-2026. Skälet till detta är:

- a. Vägarna i skärgården kommer inte att kunna tillgodogöra sig vägbidrag enligt stipulerade villkor för enskilda vägar då de inte är öppna för allmän trafik.
- b. Skärgården marknadsförs aktivt av Staden som attraktiva turistmål. Det finns alltså ett större allmänt intresse av att infrastrukturen både klarar av stora flöden av människor och att vägar och promenadstigar samtidigt är attraktiva och säkra för 3:e man. Det är kostnadsdrivande i större omfattning än vad som varit fallet om vägarna endast tjänade de boende. Dock är vägslitaget mindre då allmän fordonstrafik inte tillåts.
- c. Underhåll av vägar i skärgården är dyrt då transportkostnader sker i flera led; transport till avgående kaj – färjetransport - avlastning på ankommande kaj - upplastning och vidaretransport på berörd ö. Det gör att generella ersättningsnivåerna för vägbidrag i staden inte bedöms vara tillämpliga.
- d. Södra skärgården sköter sina egna vägar redan idag och har sedan 2011 avtal med staden för vägbidrag. Dessa behöver ses över för att stämma med de förutsättningar som råder lokalt och med den inriktning staden beslutar gällande enskilda vägar och anläggningar.
- e. Lissabonfördraget artikel 174 bör analyseras i en kommande översyn av avtal med skärgården. Fördraget pekar på att särskild hänsyn ska tas till bland annat till nordliga glesbygder och ö-regioner.

### **Förvaltningens bedömning**

Förslag till ny hantering av enskilda vägar samt bidrag till drift och underhåll syftar till en tydlig och rättvis hantering av enskilda vägar i kommunen. Förvaltningen kommer att arbeta systematiskt för ett successivt införande med hänsyn tagen till vägföreningarnas förmåga att överta ansvaret av vägarna.

Då det i flera fall saknas aktiva föreningar att föra dialog med riskerar det uppstå svårigheter i stadsplanering då det idag finns ”öar” av enskilda vägar i stadsbilden som skapar hinder vid stadsutveckling, exploateringar och utbyggnation i stora tätbebyggda områden mitt i stadsbilden.

Att avstå denna förändring i hantering av enskilda vägar skulle innebära att staden står inför omfattande reinvesteringsbehov. Staden har dock inte möjlighet att åtgärda detta eftersom staden inte äger marken eller anläggningarna.

Dessutom saknar staden möjlighet att hantera operativa väghållarfrågor som exempelvis dagvatten-, skyfalls- och högvattenhantering samt ledningslägen och trafikförändringar inom stora tätbebyggda områden.

Sammantaget är av väsentlig vikt att förslaget bifalls för att skapa goda förutsättningar för skötsel, underhåll och utveckling av gator, vägar och tillhörande anläggningar i staden.

Mikael Hagberg

Anders Ramsby

Avdelningschef  
Anläggning och infrastruktur

Förvaltningsdirektör