

**Yttrande**

Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Vänsterpartiet

2024-10-22

Ärende 21

## **Yttrande angående bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs Stad**

Det är grundläggande för oss att likställighetsprincipen värnas och efterlevs, och vi ställer oss därför bakom att denna översyn av enskilda vägar i kommunen skall göras. I det förslag som kommunstyrelsen fick ta ställning till under förra året återstod en del frågetecken, som nu har omhändertagits. Dels gällde det frågan om belyningsanläggningar, dels frågan om hur bidragssystemet kan införas successivt över en längre tidsperiod med utrymme till dialog och stöd till vägföreningar, där särskild hänsyn ges till ingångna avtal skrevs vid införlivandet av kommundelar.

I det omarbetade förslaget framgår det tydligt hur en stegvis överlämning av belyningsanläggningar kan genomföras och hur både trafik- och trygghetsaspekter ska beaktas i översynen, samt att lokala förutsättningar är avgörande. Därtill är det tydligt i det reviderade förslaget att det är ett successivt införande av förändringen i hantering av enskilda vägar som ska till, där dialog med berörda kommer vara centralt för ett framgångsrikt genomförande. Det framgår också mer tydligt att ett kommunalt huvudmannaskap kan komma att bli aktuellt i tätbebyggda områden där staden redan är involverad, samt att södra skärgården hanteras separat.

Nu väntar ett omfattande arbete för stadsmiljönämnden som kommer pågå under en längre tid. Vi kommer att följa arbetet i nämnden noga.

## Återremissyrkande

Demokraterna, Moderaterna, Liberalerna,  
Kristdemokraterna

2024-10-09

Ärende 21

## Återremissyrkande - Bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs Stad

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige;

Ärendet återremitteras till stadsmiljönämnden som får i uppdrag att;

- Fastställa kriterierna för vad som ska klassas som allmänna vägar, samt att undersöka vilka enskilda vägar som uppfyller dessa kriterier.
- Grundligt undersöka möjligheten för andra vägar att undantas, på samma kriterier som Södra Skärgården, i enligt kommunallagens andra kapitel tredje paragraf *”Likställighetsprincipen – kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat”*
- Införa principen att belysningsanläggningar inte ska avvecklas så länge det inte finns någon förening som kan ta över anläggningen då det handlar om stadenövgripande trygghetsaspekt.

### Yrkandet

Göteborgs Stad tog i samband med införlivandet av kommundelar på sig ansvar och åtaganden sig gällande skötsel av enskilda vägar och ansvar för belysningsanläggningar. Det har inte gått få fram de avtal som skrevs varför det exakta innehållet är svårt att få fram. Det finns meningsskiljaktigheter mellan staden och vägföreningarna vad som tidigare har avtalats om kring olika skötseluppdrag och ansvarsfördelning. Det är viktigt att Göteborgs Stad går varsamt och successivt fram utifrån väl genomarbetade principer.

Ärendet om bidrag och översyn av enskilda vägar har beretts under längre tid och har återremitterats för att kompletteras med saknad information. Det har lett till flera positiva justeringar i förslaget såsom att Södra Skärgården nu inte omfattas av denna förändring tills vidare. Nämnden har också lagt mer fokus på ett successivt införande med utökade dialog och hjälp för inaktiva vägföreningar att starta upp. Det är av vikt att arbetet framåt sker proaktivt.

Men det finns fortfarande delar som behöver utredas vidare. Stadsmiljönämnden behöver göra en översyn av vilka, om några, av de berörda enskilda vägarna som egentligen bör klassas som allmänna vägar. Olika kommuner har olika strategier och bedömningar kring vad som ska anses vara enskild kontra allmän väg. När Göteborg har vuxit har dessa bedömningar blandats, vilket leder till en ojämlik och orättvis hantering. Därför behöver stadsmiljönämnden som del av kommunfullmäktiges underlag inför beslut ta fram och redovisa tydliga kriterier för vad som ska klassas som enskild respektive allmän väg – för att därefter undersöka vilka av de enskilda vägarna som uppfyller kriterierna för att bli allmänna vägar och lösa in dem. Nämnden ska också grundligt undersöka möjligheten för

andra vägar att undantas, likt de i Södra Skärgården, och då utifrån skrivelsen i kommunallagens andra kapitel tredje paragraf ”*Likställighetsprincipen – kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat*”.

En god och tillförlitlig ljusställförsel är viktigt för att uppehålla trygghet och trivsel i Göteborg Stad. Vi föreslår därför att belysningsanläggningar, inte ska avvecklas så länge det inte finns någon förening som kan ta över anläggningen.



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2023-03-02

Reviderat 2024-05-10

Ärendenummer SLK-2022-1387

Handläggare

Neda Sherafat

Telefon: 031-368 00 72

E-post: neda.sherafat@stadshuset.goteborg.se

## Bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs Stad

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stad ska lämna över skötseln av enskilda vägar till respektive vägsamfällighet från och med den 1 januari 2025. Beslutet ska verkställas successivt i varje enskilt fall och med berörd vägsamfällighet.
2. Villkor för bidrag till enskilda vägar i Göteborgs Stad, i enlighet med bilaga 5 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
3. Stadsmiljönämnden får delegation att besluta om bidrag för respektive verksamhetsområde utifrån Villkor för bidrag till enskilda vägar i Göteborgs Stad.
4. Södra skärgården omfattas tills vidare inte av denna förändring.

### Sammanfattning

Trafiknämnden har genomfört en översyn av stadens hantering av enskilda vägar. Syftet är dels att förenkla för stadsplanering, dels att klargöra ägande- och ansvarsförhållanden. Målet är att uppnå en likabehandling av samfälligheterna och i samband med det också uppnå ett tydligt och enkelt förhållningssätt mellan enskilt ägande och kommunaltekniska anläggningar.

I Göteborgs Stad finns idag totalt 1 150 kilometer enskilda vägar. Staden sköter drift och underhåll på 133 kilometer av dessa. Övriga har möjlighet att söka bidrag till drift och underhåll. I syfte att ha enhetlig hantering av enskilda vägar föreslår trafiknämnden fullmäktige att lämna över skötseln av enskilda vägar till respektive vägsamfällighet.

Trafiknämnden bedömer att dagens kriterier för bidrag i stort sett är tillämpbara, men att de behöver ses över och förtydligas, exempelvis vad de får användas till. Nämnden har tagit fram ett förslag till bidragskriterier.

Stadsledningskontoret har inhämtat kompletterande underlag från stadsmiljöförvaltningen efter trafiknämndens beslut.

Kommunstyrelsen återremitterade 2023-05-24 § 439 ärendet till stadsmiljönämnden för förtydliganden. Återremissen har gett upphov till ändringar i det ursprungliga förslaget.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Nedanstående tabell redovisar verksamhetens beräknade kostnader för drift och underhåll av enskilda vägar samt bidrag till vägsamfälligheter under år 2020.

|                                                                                             | Beräknad kostnad<br>år 2020 (mnkr) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Drift och underhåll av de 133 kilometer enskilda vägar som staden sköter                    | 16,7                               |
| Drift och underhåll av gatubelysningen på de 133 kilometer enskilda vägar som staden sköter | 4,2                                |
| <b>Drift och underhåll av enskilda vägar</b>                                                | <b>20,9</b>                        |
| Bidrag till övriga enskilda vägar inklusive belysning                                       | 6                                  |
| Iståndsättningsbidrag                                                                       | 0,25                               |
| <b>Bidrag till förvaltning av enskilda vägar</b>                                            | <b>6,25</b>                        |
| <b>Summa kostnad</b>                                                                        | <b>27,2</b>                        |

År 2020 gick merparten av stadens kostnader för enskilda vägar (20,9 mnkr) till en begränsad andel av de enskilda vägarna.

Trafiknämndens förslag innebär att samtliga samfälligheter för enskilda vägar behandlas på ett liknande sätt och ges samma möjligheter till att söka bidrag för såväl drift och underhåll av vägnätet som för de enskilda belysningsanläggningarna samt fortsatt samma möjligheter att söka bidrag för förbättrings- och beläggningsarbeten (iståndsättningsbidrag).

Nivåerna för bidrag föreslås hanteras i enlighet med nuvarande bidragsnivåer och kopplas till samma drift och underhållsstandard som för liknande anläggningar i staden i övrigt. Av denna kostnadsnivå ska bidrag utgå med max 70 procent för så väl väg- som för belysningsanläggningarna. För enskilda vägar som får statsbidrag ska bidragsnivån vara totalt 90 procent (statsbidrag + kommunalt bidrag).

Stadens kostnad för driftbidraget till enskilda vägar som har bidrag idag bedöms ligga kvar ungefär på nuvarande nivå.

Vad avser överlämnandet av drift och underhåll av gatu- och gatubelysningsanläggningarna förväntas det kunna införas successivt under en femårsperiod då det kräver att de enskilda anläggningarna separeras från de kommunala anläggningsdelarna. Det innebär vissa kostnader för stadsmiljönämnden men som bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Konsekvenser för den enskilde är enligt stadsmiljöförvaltningen svåra att bedöma på grund av att vägföreningarna har olika förutsättningar. När staden upphör med skötseln och övergår till ett bidragsförfarande kan vissa föreningar behöva börja ta ut avgifter för väghållningen, vilket kommer att belasta berörda fastighetsägare. Det kommer dessutom krävas ett större engagemang av medlemmarna i form av styrelsearbete, årsmöten med mera.

Stadsledningskontoret har fått information från stadsmiljöförvaltningen att bedömningen ur ekonomisk dimension är oförändrad i det reviderade förslaget.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Stadsledningskontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

## Bedömning ur social dimension

Trafiknämndens förslag innebär bland annat att vägsamfälligheterna ska ta över skötseln av sina vägar. För att kunna göra det måste det finnas aktiva styrelser. Det finns en risk att det kan ta tid att inrätta sådana, vilket skulle kunna påverka de boende.

Förslaget 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 protokollsutdrag 2023-05-24 § 439
2. Stadsmiljönämndens handlingar 2024-03-22 § 42
3. Trafiknämndens protokollsutdrag, 2022-11-25 § 385
4. Trafiknämndens protokollsutdrag, 2022-11-25 § 386
5. Villkor för bidrag till enskilda vägar i Göteborgs Stad

## Ärendet

Trafiknämnden beslutade 2022-11-25 § 385 att föreslå kommunfullmäktige att fastställa bidragskriterier för enskilda vägar och att dessa ska gälla från och med den 1 januari 2024 samt att stadsmiljönämnden ges delegation att utifrån givna principer besluta om bidrag för respektive verksamhetsområde. Trafiknämnden beslutade 2022-11-25 § 386 att föreslå kommunfullmäktige att besluta att Göteborgs Stad ska lämna över skötseln av enskilda vägar till respektive vägsamfällighet. Frågan hanteras nu av stadsmiljönämnden.

Ärendet omfattar även stadsmiljönämndens svar på kommunstyrelsens återremiss 2023-05-24 § 439, samt ändringar i det ursprungliga förslaget.

## Beskrivning av ärendet

Trafiknämnden har genomfört en översyn av stadens hantering av enskilda vägar. Syftet är dels att förenkla för stadsplanering, dels att klargöra ägande- och ansvarsförhållanden. Målet är att uppnå en likabehandling av samfälligheterna och i samband med det också uppnå ett tydligt och enkelt förhållningssätt mellan enskilt ägande och kommunaltekniska anläggningar. Frågan hanteras nu av stadsmiljönämnden.

Kommunstyrelsen beslutade 2023-05-24 § 439 att återremittera ärendet till stadsmiljönämnden för att göra följande förtydliganden och kompletteringar:

a. tydligare redovisning av hur belyningsanläggningarna i frågan ska hanteras i samband med att beslutet träder i kraft.

b. med 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 skrevs vid införlivandet av kommundelar.

Stadsmiljönämnden beslutade 2024-03-22 § 42 att översända stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande och svar på kommunstyrelsens återremiss. Nämnden beslutade även att föreslå kommunfullmäktige att anta Villkor för bidrag till enskilda vägar i Göteborgs Stad och att dessa ska gälla från den 1 juli 2024 och verkställas successivt efter ställningstagande och beslut i varje enskilt fall och berörd vägsamfällighet. Nämnden beslutade vidare att föreslå kommunfullmäktige att ge nämnden delegation att utifrån villkoren besluta om bidragen för respektive verksamhetsområde, samt att Södra skärgården exkluderas från denna förändring och hanteras i särskild ordning senare.

Kommunstyrelsens återremiss har gett upphov till ändringar i det ursprungliga förslaget. Ändringarna avser framför allt att Södra skärgården tills vidare inte ska omfattas av förändringen gällande hantering av enskilda vägar i Göteborgs Stad, samt ett nytt datum för ikraftträdande av beslutet att staden ska lämna över skötseln av enskilda vägar till respektive vägsamfällighet.

## Bakgrund

År 1967 införlivades Torslanda, Säve, Tuve, Angereds och Bergums kommuner i Göteborgs Stad. År 1974 införlivades Askims och Styrso kommuner jämte kommundelen Rödbo från Kungälv kommun. Göteborgs Stad tog på sig att sköta drift och underhåll på en del av de enskilda vägarna i de införlivade kommunerna, bland annat i hela före detta Askims kommun. Samtidigt erhöll Göteborgs Stad det statliga bidraget för dessa vägar. Det statliga bidraget utgjorde då 70 procent av drift- och underhållskostnaden.

Övertagandet av skötseln var alltså ingen stor ekonomisk fråga på 1970-talet. Sedan dess har reglerna för statligt bidrag ändrats. Idag finns inte möjligheten kvar för Göteborgs Stad att ta emot det statliga bidraget.

År 1991 övertog Vägverket väghållaransvaret för samtliga allmänna vägar utanför tätbebyggt område samt för det övergripande vägnätet i kommunen. Beslutet innebar att väghållaransvaret för de allmänna vägarna i södra skärgården övergick till Vägverket. Stadsdelsnämnden (SDN) Styrso skötte därefter väghållningen på uppdrag av Vägverket. Direkt efter övertagandet gjordes en översyn av det allmänna vägnätet utanför tätbebyggt område. Detta resulterade i att ett flertal vägar inte ansågs uppfylla de av Vägverket ställda villkoren för att klassas som allmän väg. Vägverket ombesörjde genom förrättning att dessa vägar förändrades till att bli enskilda vägar. Indragningsbeslutet verkställdes i SDN Styrso 1994, vilket fick till följd att entreprenadersättningen till nämnden inte längre betalades ut. SDN Styrso fick därefter ett utökat kommunbidrag där ersättning för drift och underhåll av de vägar som tidigare bekostades av Vägverket ingick. År 2008 övertog trafiknämnden ansvaret för väghållningen i södra skärgården från SDN Styrso. År 2012 lämnade trafiknämnden över det operativa ansvaret för driften vägföreningarnas vägar till föreningarna. I samband med det skrevs de överenskommelser om kommunalt vägbidrag som fortfarande tillämpas.

De vägar som Göteborgs Stad åtog sig att sköta vid kommunsammanslagningen utgör idag ungefär 10 procent av det enskilda vägnätet. Övriga enskilda vägar i staden fortsatte att skötas av vägsamfälligheterna. Möjlighet finns att söka statliga och kommunala bidrag för skötseln.

### **Tidigare beslut i ärendet**

Besluten att staden skulle ta på sig skötseln av en del av de enskilda i vägarna i de införlivade kommunerna var en del av besluten om införlivning.

Mellan 1972 och 1994 fattades ett antal beslut om bidrag till enskilda vägar av kommunfullmäktige. Ärendet med de regler för bidrag som tillämpas idag bordlades dock i januari 1995 och något beslut fattades sedan aldrig.

#### **Kommunfullmäktiges handlingar 1972 nr 230**

Vägföreningar och vägsamfälligheter bildade genom förrättning fick bidrag med

- 20 procent av de beräknade underhållskostnaderna om stadsbidrag med 70 procent utgick
- högst 70 procent av de beräknade underhållskostnaderna om statsbidrag ej utgick

#### **Kommunfullmäktiges handlingar 1982 nr 276**

Kommunfullmäktige beslutade att kvartersgator inte skulle omfattas av bidragen, eftersom de byggts enligt detaljplan för att minska totalkostnaden för kommunen.

#### **Kommunfullmäktiges handlingar 1983 nr 492**

De statliga bidragen sänktes från 70 till 50 procent av beräknad underhållskostnad.

Kommunfullmäktige beslutade att höja bidraget till föreningar med statligt bidrag från 20 till 40 procent.



Tjänsteutlåtande trafikinämnden: "Förändring av gällande regler för enskilda vägar" den 26 maj 1994

Den bidragsberättigade kostnaden för drift och löpande underhåll av det enskilda vägnätet kopplas till samma standard som för kommunala bostadsgator. Bidrag ska utgå med 70 procent och max sammanlagt 90 procent där statligt bidrag betalas ut. (enligt KF 1983:492)

Iståndsättningsbidraget (upprustningsåtgärder/utbyte av uttjänta anläggningsdelar) ska bedömas från fall till fall och kostnaden ska täckas med 50 procent.

Bidragsnivån för drift- och underhåll för belysning har inte fastställts av kommunfullmäktige tidigare, föreslås att bidrag utgår till hela kostnaden det vill säga 100 procent.

För nyanläggning eller standardhöjande åtgärder på väg- och belysningsanläggningar föreslås att inget bidrag ska utgå.

Trafikinämnden föreslår kommunfullmäktige att nämnden ges delegation att besluta om den exakta bidragsnivån.

Tjänsteutlåtande stadskansliet den 14 december 1994

Förslag till beslut enligt trafikinämndens förslag "förändring av gällande regler för enskilda vägar" 1994-05-26.

Tjänsteutlåtande stadskansliet den 12 januari 1995

Föregående tjänsteutlåtande från 1994-12-14 bordlades i väntan på komplettering från Stadskansliet avseende införlivningsavtalen som tecknades vid kommun-sammanslagningarna.

Ärendet återremitterades till stadsledningskontoret. Det finns inget slutligt beslut i ärendet.

### **Omvärldsbevakning**

Ungefär tre fjärdedelar av det svenska vägnätet – uppskattningsvis 481 500 kilometer – utgörs av enskilda bilvägar. Kommunen har ingen laglig skyldighet att sköta väghållningen för enskilda vägar, om det inte är så att kommunen är fastighetsägare eller ingår i vägsamfälligheten. Detta gäller bland annat vägar inom detaljplan där kommunen inte är huvudman för allmän plats. Många kommuner har dock, liksom Göteborgs Stad, frivilligt tagit över ansvaret med olika drifts- och underhållsarbeten för enskilda vägar. Cirka 15 procent av enskilda vägar tar emot statsbidrag och över hälften av kommunerna kompletterar de statliga bidragen.

Stadsledningskontoret har efterfrågat trafikkontorets/stadsmiljöförvaltningens omvärldsbevakning i frågan. Stadsmiljöförvaltningen uppger att den kartläggning som finns är från 2007, men kontoret bedömer att den fortfarande är av relevans.

I samband med framtagandet av skriften Här slutar allmän väg (Sveriges Kommuner och Landsting 2007) gjordes en enkät som besvarades av 157 kommuner. Dessa kommuners engagemang varierar på följande vis:

- 13 procent gav inget bidrag alls och sköter inte heller några enskilda vägar.
- 68 procent gav bidrag till enskilda vägar som även var berättigade till statsbidrag.
- 55 procent gav bidrag till enskilda vägar som inte var berättigade till statsbidrag.
- 29 procent skötte enskilda vägar.

- 4 procent skötte vinterväghållningen.

### **Trafiknämndens översyn och förslag**

I Göteborgs Stad finns det idag totalt 1 150 kilometer enskilda vägar. Staden sköter drift och underhåll på 133 kilometer av dessa. Övriga har möjlighet att söka bidrag till drift och underhåll.

Staden har ingen rådighet som väghållare på enskilda vägar vilket medför bekymmer med bland annat dagvattenhantering, drift och underhåll i förhållande till bärighetsfrågor och pågående trafik, påverkan på ledningslägen, trafikförändringar, allmänna intressen, trafiksäkerhet och exploateringar.

De vägar som staden tog på sig att sköta på 60- och 70-talen rustades upp inför övertagandet. Det finns ett stort behov av att på nytt rusta upp dessa vägar. Eftersom staden inte kan och får investera i anläggningar som ägs av någon annan måste denna upprustning bekostas av vägsamfälligheterna.

Staden har skött vägarna under en lång period. Detta har fått till följd att flera av vägsamfälligheterna inte sett sig ha några uppgifter och blivit inaktiva. Staden saknar därför en part att samverka med i många frågor.

Innan vägsamfälligheterna kan ta över skötseln av sina vägar måste de ha aktiva styrelser. Det finns en risk att det tar tid att inrätta sådana. Dels kan det finnas en motvilja från de boende att själva börja sköta sin väg när kommunen har gjort det i femtio år, dels kan det vara svårt att få människor att engagera sig ideellt. Om inte samfälligheten själv inrättar en styrelse kan Länsstyrelsen hjälpa till genom att förordna en syssloman. Även om Göteborgs Stad inte är medlem i samfälligheten kan stadsmiljöförvaltningen som sköter vägarna begära sådan hjälp. Sysslomannen tar över allt styrelsearbete under en period och har som främsta uppgift att se till att en formell styrelse bildas. Sysslomannen bekostas av samfälligheten.

#### **Bidrag till drift och löpande underhåll av gator och vägar**

De bidragskriterier som beslutades av trafiknämnden 1994-05-26 är de som tillämpas idag. Trafiknämnden bedömer att kriterierna i stort sett är tillämpliga men att de behöver förtydligas på vissa punkter.

De föreslagna bidragskriterierna framgår av bilaga 5. Bedömningen är att staden har möjlighet att ge bidrag till samtliga potentiella sökanden.

#### **Bidrag till gatubelysning**

Nuvarande system för bidrag till gatubelysning innebär att kommunen sköter vägföreningarnas anläggningar och levererar elen till dem. Detta har skapat en otydlighet om vem som egentligen äger anläggningarna. Bidragen till gatubelysningen söks inte årligen på samma sätt som bidragen till gatudrift utan löper på från år till år.

Trafiknämnden föreslår därför en övergång från nuvarande hantering till ett system där det är tydligt att belysningsanläggningarna ägs av föreningarna. Bidrag söks på samma sätt som bidragen till gatudrift.

De föreslagna bidragskriterierna för gatubelysning framgår av bilaga 5.

Bidraget för drift och löpande underhåll för gatubelysning på enskilda vägar kopplas till samma standard- och kostnadsnivå som gäller för belysning på likartade gator

(bostadsgator) inom staden i övrigt. Av denna kostnad föreslås bidrag utgå med max 70 procent.

Gatubelysningsbidraget föreslås betalas ut per gatubelysningspunkt.

Stadsmiljönämndens belysningsanläggningar är ofta sammanbyggda med vägföreningarnas anläggningar. Vägföreningarnas anläggningar kommer därför att behöva separeras från stadsmiljönämndens anläggningar innan driften kan lämnas över.

Detta innebär att det kommer att bli en successiv övergång från den gamla till den nya hanteringen mellan år 2025 och 2030.

#### Uppsägning av överenskommelser

Trafiknämndens kostnad för bidrag inklusive gatubelysningsbidrag till vägföreningarna för år 2022 är beräknad till cirka 6 mnkr.

Överenskommelserna föreslås sägas upp, så att berörda föreningar kan söka driftsbidrag i enlighet med principerna i bilaga 5. Detta gäller tills vidare inte överenskommelser med vägsamfälligheter i Södra skärgården.

#### Istandsättningsbidrag

För istandsättningsbidraget (bidrag till förbättrings- och beläggningsarbeten) föreslås inga ändringar gentemot nuvarande hantering.

### **Handlingsplan för enskilda vägar**

Trafiknämnden har tagit fram en handlingsplan som gäller för stadsmiljöförvaltningen under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att staden ska lämna över skötseln till vägsamfälligheterna. Den övergripande målsättningen är att det ska finnas en tydlighet i vem som är väghållare i Göteborg. Stadsmiljönämndens uppdrag är att ansvara för drift, underhåll och ägarfrågor på allmänplatsmark med kommunal huvudman enligt detaljplan. Vägsamfälligheterna ansvarar för samma frågor på vägar som har enskild huvudman enligt detaljplan. Handlingsplanen innehåller de områden som staden behöver arbeta vidare med för att målsättningen ska uppnås; tidplan, rutin vid förfrågningar om kommunalt huvudmannaskap, principer för kommunalt huvudmannaskap samt kommunikation.

Handlingsplanens tidplan innebär att skötseln lämnas över successivt och att vägsamfälligheterna får tid på sig att bilda styrelser och förbereda sig för att börja sköta sina vägar.

Huvudmannaskapet för vägar styrs i detaljplan. Staden behöver ta fram rutiner för hur förfrågningar om ändrat huvudmannaskap ska hanteras samt vilka principer som ska gälla för att väghållarskapet ska ändras från enskilt till kommunalt. Stadsmiljöförvaltningen ansvarar för att driva arbetet och inrätta en arbetsgrupp som innefattar stadsbyggnads- och exploateringsförvaltningen.

Stadsmiljönämnden har 2024-03-22 § 43 antagit en ny handlingsplan.

## **Stadsmiljönämndens förtydliganden och ändringar efter återremiss**

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 cirka 6 mnkr.

Den kostnaden föreslås belasta 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 föreslås 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 att minst halva tekniska livslängden är kvar på den aktuella anläggningen.
6. Åtgärder 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 2025-2030 genomföras ”område för område och förening för förening” där översyn och förändringar av ingående komponenter såsom bidrag, belysning, tidigare avtal, lantmåteriförrättningar 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 i stället 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 omfattas i nuläget inte 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 tredje person. Det är kostnadsdrivande i större omfattning än vad som varit fallet om vägarna endast tjänade de boende. Dock är vägsplitaget 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 nordliga glesbygder och ö-regioner.

#### Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret konstaterar att frågan som trafiknämnden utrett innehåller flera aspekter och är utsträckt över tid. Kommunen har ingen laglig skyldighet att sköta väghållning för enskilda vägar, ifall kommunen inte är fastighetsägare eller del av en

vägsamfällighet, även om så har skett under lång tid för en andel av de enskilda vägarna i staden.

Regelverket för statliga bidrag har förändrats och trafiknämnden argumenterar också för stadsutvecklingsperspektivet och att det finns ett behov av en tydlig ansvarsfördelning för frågor såsom dagvattenhantering, ledningslägen och trafiksäkerhet. Eftersom kommunen inte kan eller får investera på annans mark kan inte heller nödvändiga reinvesteringar göras i nuvarande konstruktion. Med trafiknämndens förslag; att förtydliga vilka kriterier som ska gälla vid bidragsgivning för enskilda vägar, samt att lämna över skötseln för vägarna till respektive samfällighet; kommer det fortsättningsvis vara möjligt för samfälligheterna att söka bidrag, samtidigt som vägsamfälligheterna får ta kostnader och ansvar för upprustning, drift och underhåll, vilket kan komma att behöva finansieras av ytterligare vägavgifter för de boende.

Stadsledningskontoret instämmer i trafiknämndens bedömning gällande att tydligheten i ägarskap och förvaltningsansvar kan komma att förbättra möjligheterna för de boende på längre sikt, då samfälligheterna kommer att ha full rådighet över att exempelvis dra ledningar eller ordna dagvattenhantering, samtidigt som det underlättar för stadsplaneringen.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att det är en process som kommer att pågå under ett antal år, och där stadsmiljönämnden behöver ha en god dialog med de som berörs för att hitta bra lösningar, där till exempel övertagande av delar av de enskilda vägarna till kommunala vägar är en del som nämnden planerar fortsatt arbete med.

Stadsmiljöförvaltningen planerar bland annat att genomföra digitala informationsmöten för boende i berörda områden i det fall kommunfullmäktige beslutar enligt förslaget.

Stadsledningskontoret bedömer att stadsmiljönämndens reviderade förslag gällande hantering av enskilda vägar i Göteborgs Stad samt bidrag till drift och underhåll omhändertar de förtydliganden som kommunstyrelsen begärde 2023-05-24 § 439.

Stadsledningskontoret har i dialog med stadsmiljöförvaltningen justerat beslutssatserna, vilka skiljer sig från stadsmiljönämndens beslut. Det gäller datum för ikraftträdande avseende överlämning av skötseln av enskilda vägar till vägsamfälligheter, samt att datumet och det successiva verkställandet gäller för överlämningen och inte villkoren.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör



## Bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs Stad

§ 439, 1387/22

### Beslut

Enligt yrkande från MP, S och V:

Ärendet återremitteras till stadsmiljönämnden för att göra följande förtydliganden och kompletteringar:

- a. tydligare redovisning av hur belysningsanläggningarna i frågan ska hanteras i samband med att beslutet träder i kraft.
- b. med 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 skrevs vid införlivandet av kommundelar.

### Tidigare behandling

Bordlagt den 5 april 2023, § 252, den 19 april 2023, § 311, den 3 maj 2023, § 363 och den 17 maj 2023, § 404.

### Handlingar

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 2 mars 2023.

Återremissyrkande från SD den 21 april 2023.

Återremissyrkande från M, D, L och KD den 3 maj 2023.

Återremissyrkande från MP, S och V den 17 maj 2023.

### Yrkanden

Karin Pleijel (MP) yrkar att ärendet ska återremitteras enligt yrkande från MP, S och V den 17 maj 2023 samt avslag på övriga yrkanden.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkar att ärendet ska återremitteras enligt yrkande från SD den 21 april 2023.

Axel Josefson (M) yrkar att ärendet ska återremitteras enligt yrkande från M, D, L och KD den 21 april 2023.

### Propositionsordning

Ordföranden Jonas Attenius (S) ställer propositioner på yrkandena och finner att ärendet återremitterats enligt yrkande från MP, S och V.

### Protokollsanteckning

Hampus Magnusson (M) deltar inte i handläggningen av ärendet på grund av jäv.





## Reservation

Jörgen Fogelklou (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

## Protokollsutdrag skickas till

Stadsmiljönämnden - Återremiss

## Dag för justering

2023-06-16

## Vid protokollet

### Sekreterare

Mathias Sköld

### Ordförande

Jonas Attenius

### Justerande

Axel Josefson

## § 42 Ärendenummer SMF-2023-02929

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

#### 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.

#### Tidigare behandling

Bordlagt stadsmiljönämnden 2023-11-24 § 267, 2023-12-14 § 302 och 2024-02-08 § 8

#### Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande med följande 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

Yrkande från D (protokollsbilaga 1 § 42)

#### Information

Bordlagt stadsmiljönämnden 2023-11-24 § 267, 2023-12-14 § 302 och 2024-02-08 § 8

#### Yrkanden

Anders Torwald (D) yrkar bifall på yrkandet från Demokraterna

Joakim Larsson (MP) och Kristoffer Filipsson (C) yrkar bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande

---

**Protokollsutdrag**

Sammanträdesdatum: 2024-03-22

**Propositionsordning**

Ordföranden ställer stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande i proposition mot yrkandet från D och finner bifall till tjänsteutlåtandet.

**Protokollsutdrag skickas till**

Kommunstyrelsen

**Från:** [Anders Fredrik Torwald](#)  
**Till:** [Namndsekreterare i Stadsmiljö](#)  
**Ärende:** Ärende 8 22mars yrkande  
**Datum:** den 22 mars 2024 08:39:19

---

Stadsmiljönämnden

---

Yrkande    Demokraterna

2024-03-22 Ärende 8, SMF-2023-02929

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

### Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

1. Ärendet återremitteras till Stadsmiljöförvaltningen som får i uppdrag att revidera hanteringen av enskilda vägar och belysningsanläggningar enligt följande:
  - a. Staden ska endast lämna över skötsel eller belysningsanläggning om det finns en aktiv vägförening som ger sitt medgivande till detta. Kommunalt huvudmannaskap ska alltid utredas som alternativ.
  - b. Belysningsanläggningar ska inte avvecklas när det inte finns någon förening som vill ta över anläggningen.
  - c. Kriterier för vad som ska gälla om kommunalt huvudmannaskap i stället för enskilt ska övervägas ska tas fram innan beslut om framtida hantering av enskilda vägar och belysningsanläggningar.
  - d. Fastställda kriterier för undantag i hantering ska tas fram innan beslut om framtida hantering av enskilda vägar och belysningsanläggningar.

### Yrkandet

Göteborgs Stad tog i samband med införlivandet av kommundelar på sig ansvar och åtaganden sig gällande skötsel av enskilda vägar och ansvar för belysningsanläggningar. Det har inte gått att få fram de avtal som skrevs varför det exakta innehållet är höljt i dunkel. Det finns oklarheter och meningsskiljaktigheter mellan staden och vägföreningarna vad som tidigare har avtalats om kring olika skötseluppdrag och ansvarsfördelning. Givet detta behöver övertagande av skötsel och ansvar för belysningsanläggningar bygga på frivillighet från vägföreningarna. Det är inte lämpligt att Göteborgs Stad genomför stora förändringar för göteborgare om de upplever det som en försämring och ett brott mot tidigare överenskommelser. I det fall det inte finns någon förening som vill ta över en belysningsanläggning är det viktigt att anläggningen inte avvecklas och mörklägger gator och vägar. Särskilt med hänsyn till gängkriminaliteten med grova våldsbrott och mord är det viktigt att Göteborgs Stad inte bidrar till ökad otrygghet. Lösningen kan i många fall vara kommunalt huvudmannaskap varför kriterier för detta bör tas fram innan beslut om hanteringsordning. Det samma gäller kriterier för hantering av undantag.

Göteborgs Stad stadsmiljönämnden 1 (4)

Mvh  
Anders Torwald  
Politiker stadsmiljönämnden  
Demokraterna Göteborg

**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 alltjämt 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

## Bidrag till enskilda vägar

§ 385, 7704/19

### Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa bidragskriterier för enskilda vägar i enlighet med bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att de nya bidragskriterierna för enskilda vägar ska gälla från och med 1 januari 2024.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att ge trafiknämnden delegation att utifrån ovan givna principer besluta om bidragen för respektive verksamhetsområde.

### Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-10-31

### Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

### Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall till trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

### Dag för justering

2022-12-07

### Vid protokollet

#### Sekreterare

Sara Olsson



---

**Utdrag ur protokoll**

Sammanträdesdatum: 2022-11-25

**Ordförande**

Toni Orsulic (M)

**Justerande**

Karin Pleijel (MP)

## Översyn av enskilda vägar

§ 386, 7704/19

### Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta att staden ska lämna över skötseln av enskilda vägar till respektive vägsamfällighet.
2. Trafiknämnden beslutar att anta Göteborgs Stads handlingsplan för enskilda vägar enligt bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande förutsatt att kommunfullmäktige beslutar att staden ska lämna över skötseln av enskilda vägar till respektive vägsamfällighet enligt punkt 1.

### Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-10-31

### Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

### Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall till trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

### Dag för justering

2022-12-07

### Vid protokollet

#### Sekreterare

Sara Olsson

#### Ordförande

Toni Orsulic (M)

#### Justerande

Karin Pleijel (MP)

## Villkor för bidrag till enskilda vägar i Göteborgs Stad

Vägsamfällighetsföreningen ska:

- vara egen juridisk person och inneha eget organisationsnummer.
- vara bildad vid en laga förrättning
- hålla stadsmiljöförvaltningen uppdaterat med uppgifter för två kontaktpersoner (namn, adress, telefonnummer och e-post).
- hålla stadsmiljöförvaltningen uppdaterat om vägarnas sträckning, eventuellt statligt bidrag, vägarnas beläggning samt föreningens kontouppgifter.
- kunna redogöra för sina faktiska kostnader för drift och underhåll av vägen för tre år tillbaka i tiden.

Vägen ska:

- vara upplåten för allmän trafik och får inte stängas av.
- vara minst 200 meter i längd
- ha god framkomlighet och hållas farbar för motorfordon under hela året.
- inte vara kvartersgata (kvartersmark i gällande detaljplan). De har inte rätt till bidrag.

Ansökan ska vara stadsmiljöförvaltningen tillhanda senast den 28 februari.

Verksamhetsberättelse och ekonomisk redovisning för det år som ansökan avser ska bifogas. Bidraget betalas ut i efterskott i april.

*Det finns tre former av bidrag:*

- Driftbidrag
- Gatubelysningsbidrag
- Istandsättningsbidrag

Ställningstagande kring bidrag till enskilda vägar och anläggningar hänskjuts till Stadsmiljönämnden för beredning och beslut.

För bidragsformerna gäller följande:

#### ***Driftbidrag för enskilda väg***

Bidraget för drift av det enskilda vägnätet kopplas till samma standard- och kostnadsnivå som gäller för likartade gator (lokalgator) inom staden i övrigt. Av denna kostnad ska bidrag utgå med max 70%. Om även statligt bidrag utgår anpassas det kommunala bidraget så att det totala bidraget utgår med max 90%.

- Driftbidraget betalas ut som årlig ersättning till barmarksunderhåll och vinterväghållning.
- Barmarksunderhåll omfattar kostnader för bland annat grusning, dammbindning, hyvling, sladdning, dikesrensning och beläggningsunderhåll.
- Vinterväghållning omfattar kostnader för bland annat kantmarkering, plogning och halkbekämpning.
- Driftbidrag utgår inte för förrättningskostnader, byggande eller upprustning av väg.

#### ***Gatubelysningsbidrag***

Bidraget för drift och löpande underhåll för gatubelysning på enskilda vägar kopplas till samma standard- och kostnadsnivå som gäller för belysning på likartade gator (lokalgator) inom staden i övrigt. Av denna kostnad ska bidrag utgå med max 70%.

- Gatubelysningsbidrag betalas ut per gatubelysningspunkt.
- Aktuell sammanställning över antal gatubelysningspunkter ska bifogas ansökan.
- Driftbidraget betalas ut som årlig ersättning till el och löpande underhåll som till exempel utbyte av trasiga armaturer och rätning eller utbyte av uttjanta stolpar.
- Bidrag utgår inte för förrättningskostnader, byggande eller upprustning av belysningsanläggning.

#### ***Istandsättningsbidrag***

Istandsättningsbidrag (bidrag till förbättrings- och/eller beläggningsarbeten) skall bedömas från fall till fall och jämföras med hur motsvarande upprustningsåtgärder prioriteras för övriga lokalgator inom kommunen.

- Av bidragsberättigad kostnad skall bidrag utgå med max 50% av faktisk redovisad kostnad.
- För nyanläggning eller standardhöjande åtgärder av väg- eller belysningsanläggningar utgår inte bidrag.