



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-03-02

Diarienummer 1387/22

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. Regler för bidrag till enskilda vägar inom Göteborgs Stad, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs och ska gälla från och med den 1 januari 2024.
2. Stadsmiljönämnden får delegation att besluta om bidrag för respektive bidragsform i enlighet med vad som framgår av Regler för bidrag till enskilda vägar inom Göteborgs Stad, bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
3. Göteborgs Stad ska lämna över skötseln av enskilda vägar till respektive vägsamfällighet.

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 kommunal tekniska 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 dagsläget går merparten av stadens kostnader för enskilda vägar till en begränsad andel av de enskilda vägarna. 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, bilaga 3.

Vägsamfälligheterna i södra skärgården erhåller, genom överenskommelser från 2011, betydligt större bidrag än övriga vägföreningar och vägsamfälligheter i staden.

Trafiknämnden bedömer att detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Överenskommelserna föreslås därför sägas upp så att dessa föreningar kan söka driftsbidrag i enlighet med föreslagen huvudprincip.

Stadsledningskontoret har inhämtat kompletterande underlag från stadsmiljöförvaltningen efter trafiknämndens beslut.

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 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
Drift och underhåll av enskilda vägar	20,9
Bidrag till övriga enskilda vägar inklusive belysning	6
Istandsättningsbidrag	0,25
Bidrag till förvaltning av enskilda vägar	6,25
Summa kostnad	27,2

I dagsläget går 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 (istandsättningsbidrag).

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).

Trafiknämnden bedömer att förändringen kan komma att innebära en viss minskning av stadens totala kostnader för enskilda anläggningar i förhållande till idag och beror bland annat på hur stor andel av föreningarna som är berättigade till statliga bidrag. Stadsmiljöförvaltningen har i efterhand kompletterat med bedömningen att kostnaden för enskilda vägar sammantaget kommer att minska med i storleksordningen 5 mnkr per år när skötselansvaret har övergått. Stadens direkta kostnader för drift och skötsel utgår men övergår enligt förslaget till att stödja vägsamfälligheterna genom bidrag, vilket ger bättre möjligheter att styra och fördela stadens kostnader. 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 gatanläggningarna 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.

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.

Bilagor

1. Trafiknämndens protokollsutdrag, 2022-11-25 § 385
2. Trafiknämndens protokollsutdrag, 2022-11-25 § 386
3. Regler för bidrag till enskilda vägar inom 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.

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.

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 trafiknämnden: "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)

Istandsättningsbidraget (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.

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

Tjänsteutlåtande stadskansliet den 14 december 1994

Förslag till beslut enligt trafiknämndens 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 3. 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 3.

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 2024 och 2029.

Uppsägning av överenskommelser

Trafiknämndens kostnad för bidrag inklusive gatubelysningsbidrag till vägföreningarna för år 2022 är beräknad till cirka 6 mnkr. Vägsamfälligheterna i södra skärgården erhåller betydligt större bidrag än övriga vägföreningar och vägsamfälligheter i staden (cirka 3,5 mnkr) genom de överenskommelser mellan vägsamfälligheterna och trafiknämnden som skrevs år 2011. Trafiknämnden bedömer att detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Överenskommelserna föreslås därför sägas upp, så att berörda föreningar kan söka driftsbidrag i enlighet med principerna i bilaga 3.

Istandsättningsbidrag

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

Handlingsplan för enskilda vägar 2023–2027

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.

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.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör