



# PM: Översyn av enskilda vägar

**Förslag till inriktning för framtagande av strategi för hantering av enskilda vägar inom Göteborgs Stad**

2020-01-08

## Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Förslaget i korthet .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
2.1	Bakgrund .....	3
2.2	Beslut till följd av kommunsammanslagningen.....	4
<b>3</b>	<b>Nulägesbeskrivning.....</b>	<b>5</b>
3.1	Enskilda vägar inom Göteborgs Stad.....	5
3.2	Avtal och ägarfrågor .....	6
<b>4</b>	<b>Omvärldsanalys .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Önskat läge .....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Strategi och plan.....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Referenser.....</b>	<b>8</b>

# 1 Förslaget i korthet

Väghållare är den som äger vägen och ansvarar för dess framkomlighet och säkerhet. I Sverige är väghållaren antingen statlig, kommunal eller enskild.

I Göteborg finns 1150 km enskilda vägar (inklusive kvartersmark och infarter), som respektive vägförening har ansvar för.

Vid införlivningen av kranskommuner på 1970-talet skapades många olika avtal som idag är otidsenliga och svåra att leva upp till. Göteborgs Stad tog i princip över drift och underhåll på 133 kilometer väg där staden inte är ägare eller formell väghållare. Det är tveksamt om detta är förenligt med likabehandlingsprincipen eftersom andra liknande vägföreningar och samfälligheter endast får driftbidrag. Många föreningar blev med tiden passiva efter att Göteborgs Stad tagit över skötseln. Detta försvårar hanteringen eftersom Göteborgs Stad saknar rådighet över enskilda vägar.

Trafikkontoret vill nu bedriva ett arbete med en inriktning som ligger i linje med SKR:s rekommendation, vilket innebär en renodling av hanteringen för att uppnå likabehandling, effektivitet och förutsägbara kostnader.

Arbetet är i ett tidigt skede där trafikkontoret vill informera trafiknämnden inför att ett förslag till inriktning och strategi tas fram. Av inriktningen och strategin ska det framgå vilka vägar ska vara kommunala och vilka som ska vara enskilda och i vilken grad de ska uppbära kommunala bidrag. Förslaget kommer att tas upp i trafiknämnden för beslut under 2020.

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund

Väghållare är den som äger vägen och ansvarar för dess framkomlighet och säkerhet. I Sverige är väghållaren antingen statlig, kommunal eller enskild.

Från början var väghållningen en enskild angelägenhet. Vägar behövdes bland annat för transport av livsmedel till städerna och de sköttes i huvudsak av landets bönder. Med industrialiseringen ökade behoven av transporter och nya vägar. År 1907 kom lagen om enskilda vägar. År 1926 utökades den till att gälla även enskilda vägar i städerna.

För att främja utvecklingen beslutade Staten år 1918 att utge statsbidrag. Det gällde då utfartsvägar i Norrland. År 1930 utökades det till att omfatta hela landet. Från 1985 tillämpas ett differentierat bidragssystem med målet att:

- *Främja boende i glesbygd*
- *Vägtransporter ska underlättas i områden där kostnaderna annars skulle hämma utveckling av näringslivet*
- *Allmänheten ska ha tillgång till rekreation och fritidsaktiviteter*

- *Det vägkapital som är nedlagt i det enskilda vägnätet ska säkras*
- *Trafiksäkerheten ska tillvaratas*

Det statliga bidraget till enskilda vägar utgjorde länge 70 procent av drift- och underhållskostnaden. Vid kommunsammanslagningarna på 1970-talet var det därför inte en stor ekonomisk fråga för Göteborgs Stad att ta över väghållningen från vägföreningarna i de nya kommundelarna.

Övertagandet gjordes dock inte på ett enhetligt sätt, vilket har medfört att de olika föreningarna idag inte behandlas likvärdigt. Det finns många olika varianter på skötsel och finansiering för de olika föreningarna.

Den större delen av belysningsanläggningarna bekostas på oklara grunder av Göteborgs Stad. Belysningsanläggningarna är sammankopplade i system över både privata och kommunala fastigheter vilket skapar frågeställningar kring ägande och framtida investeringar som behöver hanteras inom den strategi som ska tas fram.

## 2.2 Beslut till följd av kommunsammanslagningen



Figur 1: Kranskommunernas sammanslagning

År 1972 och 1983 fattade kommunfullmäktige beslut som innebar att alla vägföreningar och samfälligheter som hade bildats genom laga förrättning var

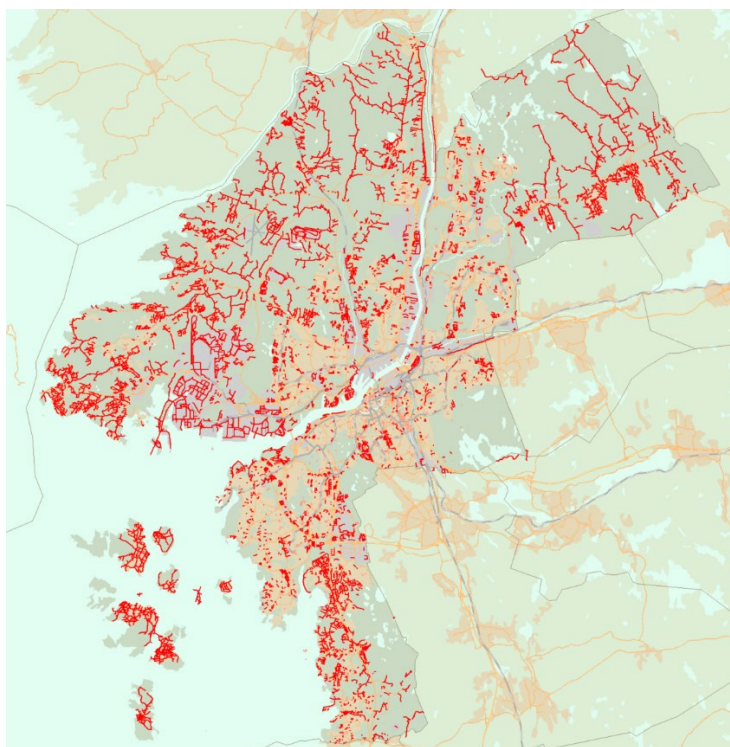
berättigade till bidrag. Däremot differentierades inte ersättningen med hänsyn till allmänna intressen. En lägsta bidragsnivå fastställdes också.

Den då gällande ellagen begränsade förutsättningarna till önskvärd ansvarsfördelning av elanläggningar. Den nu gällande ellagen (1997:857) möjliggör att mätning av ström kan ske selektivt med separat elmätare för varje anläggning.

## 3 Nulägesbeskrivning

### 3.1 Enskilda vägar inom Göteborgs Stad

Det statliga bidraget har minskat kraftigt genom åren. Kravet för bidrag från staten är nu en minimilängd på 1000 meter väg, vilket utesluter många enskilda vägar inom tätort från det statliga bidragssystemet. Göteborgs Stad kompenserar detta med kommunala bidrag som är frivilliga.



Figur 2: Enskilda vägar i Göteborg

Inom Göteborgs Stad finns totalt 1150 kilometer enskilda vägar inklusive kvartersmark och infarter. Göteborgs Stad sköter drift och underhåll på 133 kilometer av dessa, dock utan att ha rådighet som väghållare. Vägarna utgörs av följande kategorier enligt trafikkontorets register:

*Kategori C – cirka 30 kilometer*

Vägar inom Askims Vägförenings väghållningsområde först vägföreningen och därefter Göteborgs Stad övertagit drift- och underhållsansvaret.

#### *Kategori F – cirka 60 kilometer*

Enskilda vägar med ordnad väghållning genom laga förrättning och där Göteborgs Stad övertagit drift- och underhållsansvaret.

#### *Kategori I – cirka 4 kilometer*

Privata vägar utan ordnad väghållning där Göteborgs Stad övertagit drift- och underhållsansvaret.

#### *Kategori K – cirka 30 kilometer*

Vägar som överförts till kommunal förvaltning i samband med indragning av allmän väg, eller enligt överenskommelser mellan Göteborgs kommun och införlivad kommun (oftast i kommunfullmäktige) eller där det av annat skäl bedömts lämpligt med kommunal förvaltning.

#### *Kategori M – cirka 9 kilometer*

Vägar med oklara ägarförhållanden där Göteborgs Stad sköter drift och underhåll.

## **3.2 Avtal och ägarfrågor**

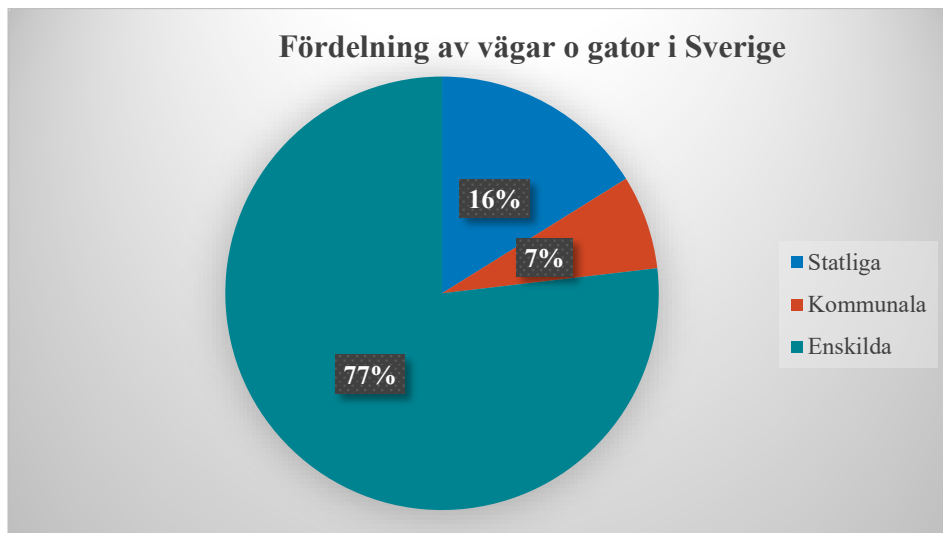
I samband med införlivningen av kommunerna på 1970-talet skrevs många olika avtal med vägföreningar och samfälligheter där staden tog över drift och underhåll. Dessa avtal är otidsenliga och olika och därför mycket svåra att hantera korrekt. Stadens övertagande medförde att många befintliga föreningar blev passiva. Staden saknar därför nu avtalsparter att samverka med. Detta försvårar hanteringen av ägarfrågor, eftersom Göteborgs Stad inte har rätt att hantera dessa.

Ett exempel på problem är dagvattenhanteringen som måste skötas utan ledningskartor (som är en ägarfråga). Ett annat exempel är hantering av drift och underhåll där vägens bärighet inte klarar väghållarens tillåtna trafik, vilket medför svårigheter och kostnader.

Trafikkontoret har ingen möjlighet att besluta om eller påverka nya ledningslägen, trafikförändringar, behov efter allmänna intressen eller då säkerhetsbrister uppdragas. Samma sak gäller samordning av dagvatten- och skyfallshantering. Även exploateringsfrågor är en ägarfråga vilket kan försvåra stadens utbyggnad när enskilda vägar ligger inom planområdena.

Inför införlivningen på 1970-talet var kravet från Göteborgs Stad att vägarna skulle rustas till gällande standard, vilket också gjordes. Efter 40–50 år är det nu dags för reinvesteringar på dessa vägar. Här uppstår problem eftersom Göteborgs Stad inte kan investera i något som inte ägs av Göteborgs Stad.

Belysningsanläggningarna är kostsamma att driva. Den nu gällande ellagen (1997:857) möjliggör överlämnande till respektive enskild väghållare eftersom kostnaderna får särskiljas. Samtidigt kan det vara andra faktorer som påverkar, till exempel belysningsstyrning eller trygghet för allmänheten då den som äger anläggningen avgör om det ska lysa.



Figur 2: Fördelning av vägar och gator i Sverige

## 4 Omvärldsanalys

Inom Sverige skiljer sig de lokala förhållandena mycket, allt ifrån storstad till glesbygd. Många kommuner har utifrån sina egna problemställningar hittat lösningar på hanteringen av enskilda vägar. Exempel på sådana kommuner är Bollnäs, Kalmar, Katrineholm, Skellefteå, Uppsala och Varberg.

SKR har utfört en grundlig analys över respektive kommuns val och där framgår att det inte finns någon gemensam ”röd tråd” i hanteringen av enskilda vägar.

Ytterligheterna sträcker sig från att kommunerna har tagit över allt till att de inte ger några bidrag till enskilda vägar över huvud taget.

SKR:s föreslår tre olika alternativa hanteringssätt för framtida engagemang.

- Detaljplanerna anpassas för kommunalt huvudmannaskap
- Fortsatt stöd till enskild väghållning
- Kommunen upphör med stödet till enskild väghållning

## 5 Önskat läge

- Göteborgs Stad har rådighet över vägar med allmänna intressen såsom kollektivtrafik, badplatser, köpcentra m.m.
- Alla vägföreningar och vägsamfälligheter behandlas lika enligt kommunallagen. Bidrag utgår efter samma premisser och efter allmänna intressen.
- Göteborgs Stad har kontroll över kostnaderna för de enskilda vägarna.
- Ordning och reda, för att uppnå enkel och rättssäker hantering.

Positiva konsekvenser av det önskade läget:

- Vi får en tydlighet i vem som ansvarar för vad – och varför fördelningen ser ut som den gör.
- Vi får en tydlighet i framtida planprocesser. Det ska vara lätt att göra rätt.
- Väghållaren har rätt förutsättningar att utföra rätt åtgärder som till exempel energibesparande belysningsåtgärder, bärighetsskyltning av vägen, ha kontroll över och kunna ge nya ledningslägen med mera.

## 6 Strategi och plan

Trafikkontorets målsättning är att Göteborgs Stad antingen ska äga vägarna eller att de ska förbli enskilda och uppbära bidrag för egna drift- och underhållsåtgärder. De vägar som förblir enskilda ska hanteras av aktiva vägföreningar med tydligt ägaransvar.

Förslag till delmål:

<u>Etapp 1 – Förstudie</u> Hösten 2019	<u>Etapp 2 – Beslutsunderlag</u> Hösten 2020	<u>Etapp 3 – Genomförande</u> 2020 - framåt
Nuläge	Förslag till principer för kommunalt huvudmannaskap	Detaljplaner
Önskat läge	Förslag till fördelning baserat på principerna	Lantmäteri-förrättningar
	Förslag till bidragsmodell	”Väcka” föreningar
	Praktiska och ekonomiska konsekvenser	Eventuella istandsättningar
	Grov genomförandeplan	Samverkan – LS, SKR, REV med flera
	Kommunikationsplan	

## 7 Referenser

1. SKR, Sveriges Kommuner och Regioner ([www.skr.se](http://www.skr.se))
2. REV, Riksförbundet Enskilda Vägar ([www.revriks.se](http://www.revriks.se))
3. Transportstyrelsen ([www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se))