

**Yrkande**

(Miljöpartiet, Socialdemokraterna, Vänsterpartiet)

2.1.16

## **Återremissyrkande gällande bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs Stad**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen:

1. 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.

### **Yrkandet**

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet menar att likställighetsprincipen är viktig, och att det därmed att en översyn av enskilda vägar i Göteborgs stad bör göras. Samtidigt har vi stor förståelse för de svårigheter som kan uppstå för berörda parter i samband med att regler som gällt länge ändras. Vi har uppmärksammat vissa oklarheter gällande belysningsanläggningarna, och vem som ska ha hand om dessa i samband med att nya regler införs. Därför yrkar vi på att tjänsteutlåtandet återremitteras och kompletteras, där det tydligt framgår hur ansvaret för berörda belysningsanläggningar ska hanteras samt hur en eventuell överföring av ansvar och ägarskap ska gå i samband med att nya regler för enskilda vägar träder i kraft.

Vi har också förståelse för att det kan vara svårt för berörda parter att ställa om till de nya reglerna på kort tid, och yrkar därför på att återremittera ärendet till stadsmiljönämnden för att komplettera förslaget med alternativ för hur det föreslagna bidragssystemet kan införas successivt över en längre tidsperiod, och hur man skulle kunna ta särskild hänsyn till de ingångna avtal som skrevs vid införlivandet av kommundelar, utan att det i sig blir en motsättning med likställighetsprincipen. Ingångna avtal är det viktigt att Göteborgs kommun anstränger sig för att hedra, oavsett hur gamla dessa avtal är.

Vi anser att det är viktigt att nya regler för enskilda vägar sker i god dialog med befintliga vägföreningar, så att ett samförstånd om både regler och tidsplan för införande kan nås i den mån det är möjligt.

## Återremissyrkande

(M), (D), (L), (KD)

2023-05-03

2.1.19

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

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

- Att återremittera ärendet till Stadsmiljönämnden för komplettering gällande att hitta ett mer rättvisande bidragssystem i enlighet med yrkandets intention.
- Stadsmiljönämnden, i samverkan med Stadsledningskontoret och övriga berörda, får i uppdrag att redovisa för Kommunstyrelsen vilket ansvar och vilka åtaganden staden tog på sig när man kom fram till de tidigare avtalen (införlivning av kranskommunerna kring 60–70-talet, beslut i TN 1994 och senare avtal med skärgården), och som legat grund för hanteringen av enskilda vägar. Parterna ska även titta på huruvida belysningsanläggningarna kan överlåtas till vägföreningar eller inte, samt fördjupat belysa de juridiska-, praktiska- och ekonomiska konsekvenserna av ett sådant genomförande.

## Yrkandet

Vi delar förslagets intentioner att skapa ordning och säkerställa att likställighetsprincipen uppfylls i regler för bidrag till enskilda vägar, men anser att större hänsyn behöver tas till de faktiska förutsättningar och kostnaderna som finns för drift och underhåll av olika typer av enskilda vägar. Likställighetsprincipen innebär inget hinder mot att differentiera avgifter och bidrag med hänsyn till kostnadsskillnader mellan olika prestationer.

Det finns stora skillnader mellan olika vägar och olika delar av Göteborg - och vi anser att det inte går att ha en strikt dogmatisk hållning då ett sådant förhållningssätt, och enligt vår mening det liggande förslaget, utelämnar de möjligheter lagstiftningen ger att beakta faktiska förhållanden. Många vägföreningar kommer missgynnas med detta förslag såväl i skärgården som i Gunnilse, Bergum, Askim och Torslanda med flera. Vi vill att Stadsmiljönämnden utreder ett förslag som på saklig grund differentierar bidragssystemet utifrån specifika parametrar och förutsättningar för respektive område och vägförening. Det är viktigt att vi inte hamnar i en situation där ansvaret kring skötsel, snöröjning med mera lastas över från staden till föreningar som idag inte är aktiva mer än på pappret, samtidigt som man får lägre bidrag med förslaget än vad den verkliga kostnaden är.

Skärgården har fått se sina förhållanden försämrats flera gånger de senaste åren. Nu senaste med förslag, som ligger för beslut i Kommunfullmäktige, om en stor ökning och

fördyring av frakttaxan. Men även kollektivtrafikförsörjningen har succesivt försämrats samt som även riskerar en stor kapacitetsbrist enligt liggande upphandlingsförslag. Bidragen för enskilda vägar blir således en extra viktig inkomst. Skärgården har utmärkande egenskaper och särskilda villkor som inte finns i andra områden i staden – bland annat större del av cykel- och gångbanor som kräver mycket underhåll. Vägarna är oftast också smalare och svårare att nå ute i skärgården. Man har betydligt större påverkan av turister sommartid, och det finns inte många andra villaområden i Göteborg där tusen och åter tusen turister strömmar fram och tillbaka och där vägnätet kostsamt måste säkerhetsanpassas mot olyckor.

Med tanke på ovanstående vill vi att ärendet återremitteras till Stadsmiljönämnden för komplettering och ett mer rättvisande system.

Vi uppfattar det som att det finns en del oklarheter och meningsskiljaktigheter mellan staden och föreningarna vad som tidigare har avtalats om kring olika skötseluppdrag. Vi vill därför att Stadsmiljönämnden, i samverkan med Stadsledningskontoret och övriga eventuellt berörda, får i uppdrag att utreda och redovisa vilket ansvar och vilka åtaganden staden tog på sig när man kom fram till tidigare avtal som legat grund för hanteringen av enskilda vägar. Det finns även oklarheter och olika syn gällande vem som äger ansvar för belysningsanläggningarna. Parterna ska därför även titta på huruvida belysningsanläggningarna kan överlåtas till vägföreningar eller, samt belysa de juridiska-, praktiska- och ekonomiska konsekvenserna av ett sådant genomförande.

Skulle vi från stadens sida göra om förrättningen och bidragssystemet som finns sedan tidigare, är risken också stor att det blir en lång och utdragen juridisk process som riskerar att kosta mycket i tid och skattemedel för göteborgarna.



## Yrkande angående – Bidrag till samt översyn av enskilda vägar i Göteborgs Stad

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att tydliggöra och redovisa ansvars- och ägandefrågan gällande belysningsanläggningar i anslutning till enskilda vägar i Göteborgs Stad.

### Yrkandet

Nuvarande system för bidrag till gatubelysning innebär att kommunen sköter anläggningarna och levererar elen till dem. Det råder en uttalad otydlighet om vem som egentligen äger anläggningarna. Stadsmiljönämndens belysningsanläggningar är ofta sammanbyggda med vägföreningarnas anläggningar.

Konsekvenser för den enskilde är enligt stadsmiljöförvaltningen svåra att bedöma på grund av olika förutsättningar. Både ägande- och ansvarsfrågan gällande varje enskild belysningsanläggning måste klarläggas.

### ***Köpstadsö, Styrö och Vrångö har inkommit med synpunkter som bekräftar otydligheten och behovet av klarläggande:***

- *Vägföreningen har aldrig haft ansvaret för, eller tagit några kostnader för belysningen.*
- *Gamla stolpar sattes ursprungligen upp av Fortum/Ellevio. Nästan alla gamla stolpar har av kommunen bytts ut mot nya stolpar, vilket innebär att de nya stolparna ägs av kommunen, inte av Ellevio eller Vägföreningen.*
- *Kommunen har under alla år ansvarat för belysningen av öns gång- och cykelvägar. Som en konsekvens har alla stolpar, lampor på såväl gamla som nya stolpar, luftledningarna liksom all service och underhåll samt elförsörjningen bekostats av kommunen.*
- *Kommunen kan inte ensidigt besluta om att lämna över ansvaret för belysningen till Vägföreningen och Vägföreningen kan inte ta över ansvaret för belysningen.*

**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 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 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
<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>

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 (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).

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)

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.

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.

#### Iståndsättningsbidrag

För iståndsättningsbidraget (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



## 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)



# Regler för bidrag till enskilda vägar inom Göteborgs Stad

## Villkor för att bidrag ska betalas ut:

- Vägsamfälligheter/vägföreningar som tar emot bidrag ska vara bildade vid en laga förrättning.
- Vägen ska vara upplåten för allmän trafik och får inte stängas av.
- Vägens längd ska vara minst 200 meter.
- Vägen ska ha god framkomlighet och hållas farbar för motorfordon under hela året.
- Föreningar som förvaltar kvartersgator (kvartersmark i gällande detaljplan) har inte rätt till bidrag.

## Det finns tre former av bidrag:

- Driftbidrag
- Gatubelysningsbidrag
- Istandsättningsbidrag

För bidragsformerna gäller följande:

### *Driftbidrag för enskilda vägar*

Bidraget för drift och löpande underhåll av det enskilda vägnätet kopplas till samma standard- och kostnadsnivå som gäller för likartade gator (bostadsgator) inom staden i övrigt. Av denna kostnad ska bidrag utgå med max 70%. För enskilda vägar som får statsbidrag ska bidragsnivån vara totalt 90% (statsbidrag + kommunalt bidrag).

### **Övriga bestämmelser för driftbidrag**

Föreningen ska:

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

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.

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.

Stadsmiljöförvaltningen betalar inte ut bidrag till 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 (bostadsgator) inom staden i övrigt. Av denna kostnad ska bidrag utgå med max 70%.

Gatubelysningsbidrag betalas ut per gatubelysningspunkt.

*Stadsmiljöförvaltningens belysningsanläggningar är ofta sammanbyggda med vägföreningarnas anläggningar. Vägföreningarnas anläggningar kommer att behöva separeras från stadsmiljöförvaltningens anläggningar innan driften kan lämnas över. Detta innebär att det kommer att bli en succesiv övergång från den gamla till den nya hanteringen mellan år 2024 och 2029.*

### **Övriga bestämmelser för gatubelysningsbidrag**

Sammanställning över antal gatubelysningspunkter ska bifogas ansökan.

Föreningen ska:

- vara egen juridisk person och inneha eget organisationsnummer för att bidrag ska kunna sökas.
- hålla stadsmiljöförvaltningen uppdaterad med uppgifter för två kontaktpersoner (namn, adress, telefonnummer och e-post).
- kunna redogöra för sina faktiska kostnader för drift och underhåll av gatubelysningen tre år tillbaka i tiden. Avstämning sker tidigast januari 202x.

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.

Driftbidraget betalas ut som årlig ersättning till el och löpande underhåll som till exempel utbyte av trasiga armaturer och rätning av stolpar.

Stadsmiljöförvaltningen betalar inte ut bidrag till förrättningskostnader, byggande eller upprustning av belysningsanläggning.

### *Istandsättningsbidrag*

- Istandsättningsbidrag (bidrag till förbättrings- och beläggningsarbeten) skall bedömas från fall till fall och jämföras med hur upprustningsåtgärder prioriteras för övriga bostadsgator inom kommunen. Av bidragsberättigad kostnad skall bidrag utgå med max 50%.
- För nyanläggning eller standardhöjande åtgärder av väg- eller belysningsanläggningar skall inget bidrag utgå.