



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-01-15

Diarienummer 9487/20

Handläggare

Michael Ernfors/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon:

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

Remissvar Skyfallsöverenskommelse

Förslag till beslut

I trafiknämnden

Trafiknämnden tillstyrker förslaget utifrån trafikkontorets yttrande.

Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till Kretslopp och vattennämnden som trafiknämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Förslaget till Skyfallsöverenskommelse i Göteborgs Stad har skickats på remiss till trafiknämnden från Kretslopp och vattennämnden och nämnden har ombetts inkomma med synpunkter på förslaget.

Trafikkontoret ser generellt positivt på överenskommelse där ansvarsfördelningen görs tydlig, samt att huvudansvaret läggs på en förvaltning – och rätt förvaltning - vilket effektiviserar arbetet.

Trafikkontoret ser även positivt på organisationsförslaget, men önskar förtydligande gällande avgränsningar av inom pågående detaljplaner och att dessa ska handläggas inom den normala planprocessen.

Avseende ansvar ser trafikkontoret positivt på förslaget, men här bör även mandatet förtydligas, främst med avseende på att förändringar av skyfallsanläggningar ska godkännas av KoV, samt vilka värden som ska vägas tyngst, skyfallssäkring eller trafiksäkerhet.

Avseende finansiering av anläggningar är det positivt att Kretslopp och vatten ska äska kommunala medel, men det är oklart vad som gäller vid ett investeringsprojekt som t.ex. TK står för.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslaget innebär att ”För det ansvar som KoV tar på sig och som presenteras nedan, kommer KoV initialt att söka kommunala skattemedel genom löpande anslag hos Kommunfullmäktige.”

Remissen tydliggör även andra förvaltningars finansieringsansvar och kommer sannolikt innebära att trafikkontoret kommer få ökade kostnader för skyfallsåtgärder, liksom övriga förvaltningar i staden. Kostnaden för skyfallsåtgärder måste vägas mot samhällsnyttan vilket anges i TTÖP.

Åtgärder för skyfallssäkring är ett måste för staden och om inte staden säkrar staden mot skyfall riskerar stora värden gå förlorade.

Trafikkontoret ser också positivt på organisationsförslaget.

Bedömning ur ekologisk dimension

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

Bedömning ur social dimension

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

Samverkan

Trafikkontoret har bedömt att ärendet inte föranleder behov av samverkan

Förhållande till styrande dokument

TTÖP – Tematisk tillägg för översvämningsrisker

Bilagor

1. Missiv skyfallsöverenskommelse
2. Tjänsteutlåtande Förslag till Skyfallsöverenskommelse i Göteborgs Stad
3. Förslag till Skyfallsöverenskommelse

Ärendet

Trafiknämnden har ombetts inkomma med synpunkter på förslag till Skyfallsöverenskommelse, översänt av Kretslopp och vattennämnden med önskemål om svar senast den 20 februari 2021.

Beskrivning av ärendet

Förslaget till Skyfallsöverenskommelse i Göteborgs Stad har skickats på remiss till trafiknämnden från Kretslopp och vattennämnden och nämnden har ombetts inkomma med synpunkter på förslaget.

Frågor att besvara i remissvaret:

- 1) Vad har ni för övergripande synpunkter på Skyfallsöverenskommelsen?
- 2) Vad har ni för synpunkter på bilaga "Organisation inom skyfallsöverenskommelsen"?
- 3) Vad har ni för synpunkter på bilaga "Ansvar för skyfallsanläggningar inom Göteborgs Stad, omfattning och riktlinjer"?
- 4) Vad har ni för synpunkter på bilaga "Finansiering av skyfallsanläggningar inom Göteborgs Stad"?

Förvaltningens bedömning

1. Vad har ni för övergripande synpunkter på Skyfallsöverenskommelsen?

Generellt

Generellt sett en bra överenskommelse där ansvarsfördelningen görs tydlig, samt att huvudansvaret läggs på en förvaltning – och rätt förvaltning - vilket effektiviserar arbetet. Överenskommelsen innebär att KoV tar ett mycket stort ansvar för skyfallsfrågorna, vilket trafikkontoret ser positivt på.

Det är positivt att man i remissen anger att:

"Idag görs skyfallsutredningar för varje detaljplan, men det har däremot visat sig att det ofta är dyrt och svårt att lösa skyfallsproblematiken lokalt och inom aktuell plan. Istället är det bättre att behandla skyfallsfrågan på en mer övergripande nivå och mer strukturellt genom att beakta hela avrinningsområdet och i linje med den strukturplan som finns för Göteborg."

Det är också bra att man anger att man har avsikt att tydliggöra organisation, finansiering och ansvarsfördelningen av skyfallsanläggningar vad gäller genomförande, ägandeförhållande, förvaltning men även huvudansvar för strategiskt arbete.

Önskemål om förtydligande:

Under förväntade nyttor (och i dokumentet) skulle det vara bra om det står att det ska klargöras vem som har mandat att ta beslut i frågor när t.ex. en skyfallsåtgärd står mot en trafiksäkerhets-, stadsmiljö eller trygghetsåtgärd. Vem beslutar om vad som väger tyngst? Är det strikt ekonomiska eller sociala frågor?

Bilaga 1. Terminologi: På flera ställen används ordet ”återställning” men det ordet finns inte med i terminologin. Det skulle vara bra att beskriva ordet eftersom det är oklart hur det skiljer sig från reinvestering eller är det samma? Om det är samma sak är det bättre att byta till reinvestering på de ställen där det idag står ”återställning”.

I uppgifterna om strukturplanerna i Gokart finns två typer av skyfallsled, ”skyfallsled” och ”skyfallsled (befintlig kapacitet)” Det skulle vara tydligare omt båda benämningarna på skyfallsled finns med i överenskommelsen och att de beskrivs i terminologin. Det är bra för kommande utveckling av staden att det går att se vilka skyfallsleder som man bedömt är dimensionerade för 100-års regn och vilka som inte är det.

Högt vatten i älven och i åar kan också ge översvämningar i Göteborg där många konsekvenser och åtgärder är desamma som för skyfall. Högt vatten kan föranledas antingen av skyfall uppströms eller av mycket regn under lång tid som inte behöver vara skyfall. Detta anges inte i skrivelsen och ingår då inte i överenskommelsen. Har det diskuterats och utslutits, eller ska även högt vatten ingå i överenskommelsen?

Under kapitel Översiktsplan, Sid 5:

Här står att: ”Det ska finnas möjlighet till evakuering i samband med översvämning. För att säkerställa detta ska vägen till byggnadens entréer maximalt ha ett djup på +0,2 m. Detta gäller även för högprioriterade vägar och utryckningsvägar från och till planområdet.”

Traikkontoret anser att detta är något otydligt. Menas det att 0,2 m ska gälla för alla gator? Ska staden frångå att arbeta efter översvämningsnivå på 0,5 m som gäller för många gator? mm. Denna beskrivning är tagen från TTÖP:en och kanske är den tagen ur sitt sammanhang från TTÖP:en. Det vore bra om nivåer för att möjliggöra evakuering förtydligas.

2. Vad har ni för synpunkter på bilaga ”Organisation inom skyfallsöverenskommelsen”?

När det gäller avgränsningar så anges i förslaget att ”frågeställningar inom pågående detaljplaner handläggs inom den normala planprocessen.” Innebär detta att samverkansgruppen inte ska hantera frågor inom pågående detaljplaner? Eller är samverkansgruppen en ”resurs” att fråga när det gäller frågor inom pågående detaljplaner? Om det inte är en resurs, ska det finnas en till grupp som kan användas som stöd för att lösa frågor inom pågående detaljplan? (detta behandlas till viss del under bilaga 3, där man säger att ”problem i detaljplaneprocessen med koppling till skyfall lyfts till samverkansgruppen”).

Det bör förtydligas hur arbetet ska organiseras gällande skyfallsfrågor inom pågående detaljplaner.

3. Vad har ni för synpunkter på bilaga ”Ansvar för skyfallsanläggningar inom Göteborgs Stad, omfattning och riktlinjer”?

Trafikkontoret noterar skrivningen att ”Ändringar av en skyfallsanläggning ska godkännas av KoV”. Är det en korrekt tolkning av detta att det innebär att om en gata (exempelvis) utpekas och utförs som skyfallsled, så kan inte förändringar av denna göras utan att få godkännande av KoV. Är detta då all förändring? Gäller det även mindre

åtgärder? Vad händer då om trafikkontoret behöver göra en mindre eller större trafiksäkerhetshöjande åtgärd? (Fartgupp, förhöjd överfart?). Är KoV:s mandat så pass stort att TK inte kan utföra sitt uppdrag då KoV egentligen bestämmer om utformningen av gatan genom denna skrivningen?

Trafikkontoret önskar att förslaget redovisar de olika förvaltningarnas mandat.

I förslaget står vidare att ”Kretslopp och vatten tar huvudansvaret för genomförandet av skyfallsanläggningar inklusive drift och underhåll av skyfallsfunktionen i dessa anläggningar...”

Trafikkontoret anser att översvämningar innebär akuta åtgärder och det nämns inte vem som ska ansvara för och bekosta det. Förslagsvis förtydligas ansvarsfördelningen för akuta åtgärder, såvida inte bedömningen är att det regleras på annat sätt.

4. Vad har ni för synpunkter på bilaga ”Finansiering av skyfallsanläggningar inom Göteborgs Stad”?

Trafikkontoret ser positivt på skrivningen att: ”För det ansvar som KoV tar på sig och som presenteras nedan, kommer KoV initialt att söka kommunala skattemedel genom löpande anslag hos Kommunfullmäktige.”

Det bör förtydligas vad som gäller vid ett investeringsprojekt som t.ex. TK står för. Om det inom investerings-/reinvesteringsprojektets område finns ett utpekat skyfallsstråk eller område, måste då TK utföra en skyfallsåtgärd om KoV anser detta även om man inte försämrar för omkringliggande områden, alltså ”bara” för att förbättra?

Det bör förtydligas om projektägandes förvaltning ska finansiera åtgärder även om projektet inte försämrar nedströms liggande område. Detta då det kan bli betydande kostnadsökningar om man även vid mindre ombyggnader kan behöva göra stora åtgärder för skyfallshantering. Detta är jämförbart med krav på rening/fördröjning av dagvatten vid mindre ombyggnationer av gator och torg.

Sedan 1/1 2020 har fastighetskontoret budgetansvar för exploateringsprojekten och på grund av detta används inte begreppen A-, B- och C-investeringar längre, utan har ersatts av en uppdelning i exploateringsekonomi samt nämndernas egna investeringar och detta bör illustreras i Skyfallsöverenskommelsen.

För att tydliggöra uppdelningen av finansieringsansvar skulle det vara bra att beskrivningen (bild och text) som finns i Kretslopp och Vattens tjänsteutlåtande uppdateras i Skyfallsöverenskommelsen.

Mikael Hagberg

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör

