

Förslag angående Kommunalt Huvdmannaskap för Gustavsbergs Vägföreningens vägar

1 Bakgrund

Vid årsstämman 2010 fick styrelsen i uppdrag att utreda frågan om enskilt eller kommunalt huvudmannaskap och belysa för- och nackdelar med. Det har under lång tid förekommit diskussioner i styrelsen om att kommunen bör ta över drift och skötsel av Vägföreningens vägar.

Följande är en sammanställning av relevanta fakta i sammanhanget, utan att ställning tas vad som är bra eller dåligt för Vägföreningens andelsägare:

- Är Vägföreningen ändamålsenlig idag? Samhället såg helt annorlunda ut då vägföreningen bildades (25 år sedan). Trafiken har ökat, fler antal bilar per fastighet, fler skolbarn i skolorna, barnen blir skjutsade ända upp till skolan med bil, högre krav på trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom trottoarer och farthinder.
- Likställighetsprincipen. Delar av Gustavsbergs tätort (och även t.ex. centrala Djurö) har kommunalt huvudmannaskap och betalas således via skattsedeln. I andra delar är det samfällighetsföreningar och därmed en extra kostnad för de som bor just där.
- Kommunen är största andelsägaren idag, då kanske det också är logiskt att man sköter driften.
- Tätorten är i ständig exploatering. Vägföreningen drabbas negativt i samband med exploatering och påförs trafik och vägområden utan att kunna påverka villkoren för detta i någon större utsträckning.
- På sikt kommer vägnätet vara underdimensionerat pga. ökad belastning till följd av den kommunala planeringen/exploatering. Detta leder till stora investeringar som är svåra och omständiga att hantera för en vägförening.
- Ändrade förhållanden kräver nyanläggningar som i sin tur kräver omprövning av föreningens anläggningsbeslut, vilket är kostsamt och omständigt.
- Kvarterslinjen åker idag på Vägföreningens vägnät utan föreningen blivit kompenserad på något sätt.
- Det är många externa trafikanter (skolor, serviceboende) som trafikerar Vägföreningens vägar – är andelstalen anpassade för det?
- Vägföreningen har inget kommunalt eller statligt bidrag.
- Utvecklingen av centrala Gustavsberg bör vara en helhet och innefatta även Vägföreningen/Vägföreningens område. Om kommunen hade hand om vägarna skulle detta uppnås.
- En uppdelning där kommunen tar över de delar där man är dominerande, eller uppdelning av Vägföreningen till flera sektioner: Hästhagen: Huvudsakligen Värmdö Kommun, Höjdhagen: Huvudsakligen enskilda fastighetsägare.

2 För- och Nackdelar

Nedan görs en sammanställning av för- respektive nackdelar för de två olika scenarierna. Perspektivet är från Vägföreningens nuvarande andelsägare.

Kommunalt huvudmannaskap

Fördelar:

- + Minskad kostnad för den enskilde medlemmen (betalas istället via skatten)
- + Likställighetsprincipen
- + Skalfördelar, större upphandlingar
- + Rationellare drift med en större operatör
- + Momsen avdragsgill

Nackdelar:

- Minskad möjlighet att påverka beslut om vägmiljön.
- Beroende av skattemedel, risk för eftersatt underhåll
- Minskad möjlighet att påverka i samband med exploateringar

Enskilt huvudmannaskap (Vägförening)

Fördelar:

- + Påverka vägnätet och trafikmiljön där man bor
- + Värnande av närområdets karaktär
- + Påverka utvecklingen i detaljplanearbete

Nackdelar:

- Risk för ökande kostnader pga. ökat slitage som inte kompenseras i samband med exploatering
- Svårigheter att engagera rätt folk för styrelseuppdrag
- Tungt arbete i samband med nya detaljplaner
- Momsen inte avdragsgill

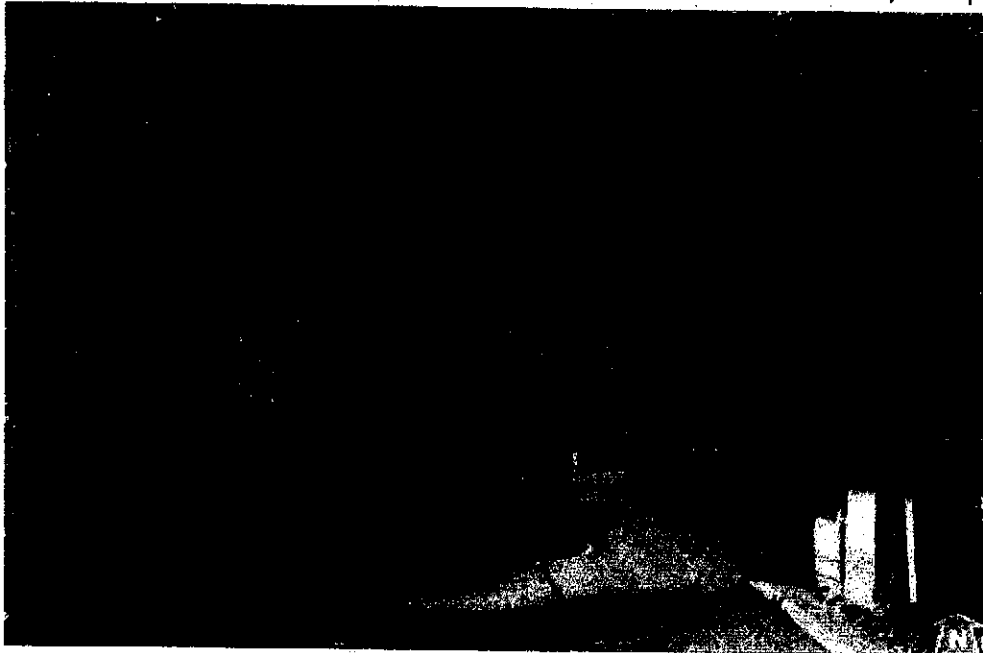
3 Förslag från Styrelsen till Årsstämman

Styrelsen föreslår att stämman beslutar att gå vidare i frågan genom att tillskriva kommunen med en begäran om att vägföreningens vägar ska övergå i kommunal drift.

~~10/16~~
Bil 4

3 Port vid infarter

Ett sätt att ytterligare markera lågfartsområde är att bygga s.k. Tätortsportar vid infarter till vägföreningens områden. Exempel på hur det kan se ut visas i bilden nedan, exempel från Huddinge.



Oftast gör man en avsmalning (till tillåtet minimimått) för att dämpa farten. I vägföreningens område skulle det kunna handla om sex olika infarter: Höjdgatan, Höjdhagsvägen, Grindstugatan, Värmdögatan, Villagatan, Gamla Svartens väg samt Hästhagsvägen.

4 Vägghupp

Vägghupp är det utan tvivel mest effektiva sättet att sänka hastigheten. Nackdelen är att det ofta upplevs obekvämt att passera det, vilket i och för sig är syftet. Utryckningsfordon kan inte hålla hög hastighet. Snöröjning kan bli besvärligare men beror i hög grad på utformningen av vägghuppen.

Inom vägföreningens område finns det idag ett fåtal äldre vägghupp av asfalt (Höjdhagsvägen bla). Dessa är gamla och slitna och har ingen större effekt idag. Temporära gupp som skruvas fast i gatan har suttit på prov i >2år (Tvärvägen, Dalvägen, Hästhagsterassen, se bild). Temporära metallgupp (-sniglar) har provats på Grindstugatan och i Hästhagen. Några mätningar på effekten av dessa gupp har inte gjorts, men subjektiv utvärdering via samtal med boende i området visar att det har sänkt hastigheten.



Förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom Gustavsbergs Vägförenings område

Gustavsbergs Vägförening, 2011-03-03

Under de senaste 10 åren har frågan om trafiksäkerhetshöjande åtgärder i diskuterats flitigt i Gustavsbergs Vägförening.

För att få ned hastigheten på biltrafiken inom tätbebyggda områden finns ett antal möjliga åtgärder. Några av dessa är:

1. Skyltar
2. Blomlådor/avsmalningar
3. Portaler vid infarter
4. Vägghupp

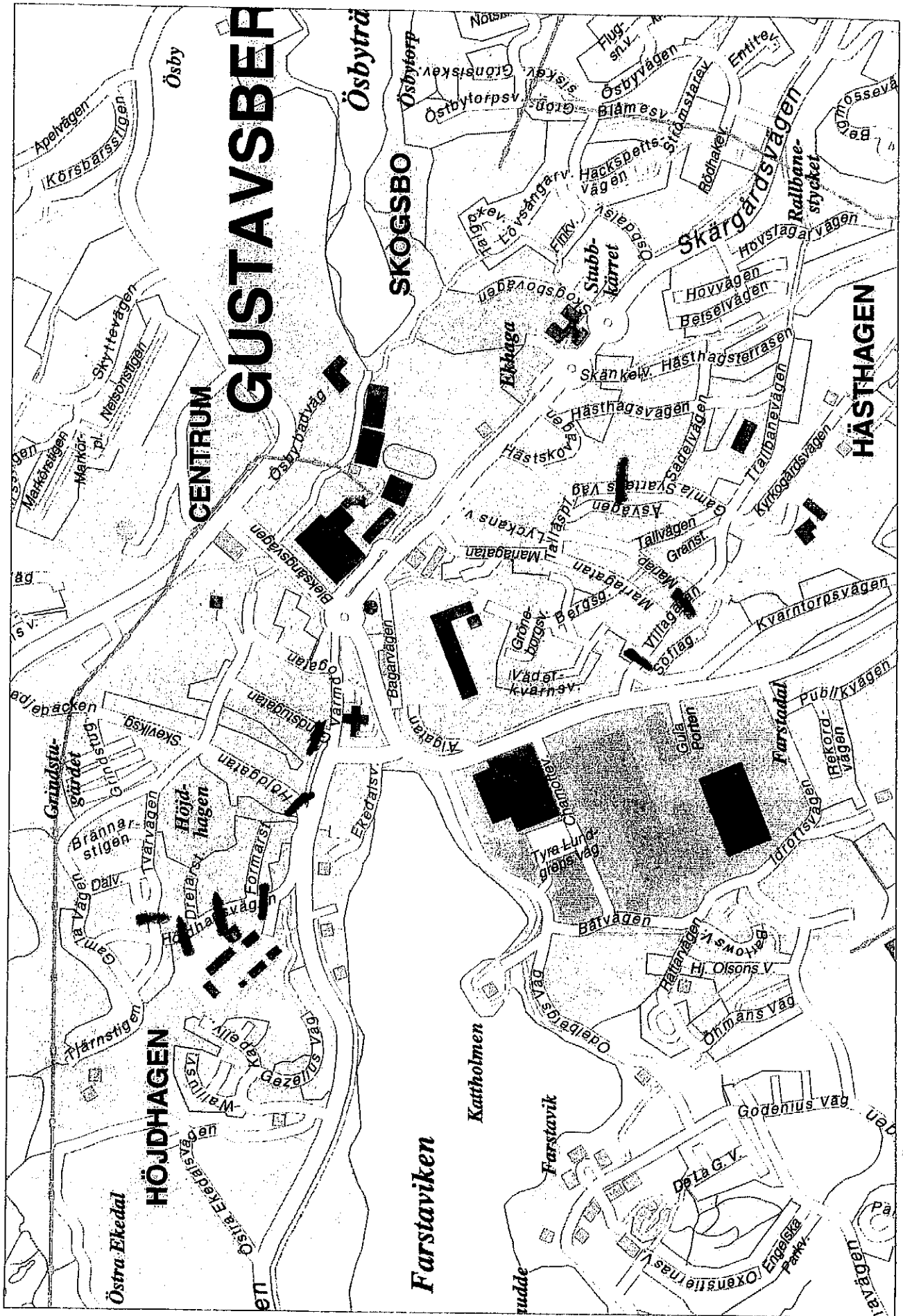
1 Skyltar

Inom Vägföreningens områden (Höjdhagen resp. Hästhagen) gäller redan 30 km/h. Lekande barnskyltar finns uppsatta i områdena på ett flertal ställen. Erfarenheten och forskningen inom området visar att skyltar har en begränsad eller obefintlig effekt på hastigheten.

2 Blomlådor/avsmalningar

Fysiska hinder som tex blomlådor, avsmalningar och chikaner har en mätbar effekt vad gäller sänkande effekt på hastigheten. Inom vägföreningens område är det dock svårt att få till denna typ av fartsänkande åtgärder då vägarna redan är ganska smala och ytterligare avsmalningar försämrar framkomligheten för större fordon (transporter, utryckningsfordon).





VÄGPORT

966999

VÄGPORT

5 Förslag från styrelsen till årsstämman

För att få ned hastigheten och därmed höja trafiksäkerheten inom vägföreningens område föreslås följande:

- Uppförande av ca 4 st tätortsportar (Grindstugatan, Höjdagsvägen, Höjdgatan, Villagatan, se karta). Den exakta utformningen bör fastställas i samband med projektering, men småbågar med 30-skylt, text "Här kör vi mjukt" samt avsmalning till minimimått är rimliga förslag som kan kompletteras med refug/upphöjning el liknande. Uppskattat kostnad 15 tkr/port. 90 tkr
 - Asfaltering av 3 st väggupp på kritiska ställen i Höjdagen, se karta. På Grindstugatan (Höjdagen) och Terassen (Hästhagen) bibehålls de s.k. Z-sniglarna. Uppskattad kostnad 15 tkr/gupp. 45 tkr
 - Asfaltering/bygge av 2 st s.k. dynor (lägre väggupp) i Hästhagen (Villagatan, Gamle Svartens väg, se karta). Uppskattad kostnad 20 tkr/dyna. 40 tkr
- SUMMA:** 175 tkr

15/16
Bil. 5

GUSTAVSBERGS VÄGFÖRENING

	BUDGET 2011	UTFALL 2010
INTÄKTER		
Medlemsavgifter	1395	1355
Ränteintäkter	10	2
TOTALT	1405	1357
KOSTNADER		
Barmarksunderhåll	175	26
Vintervägsunderhåll	400	423
Vägbelysning, drift	245	235
Vägbelysning, utbyte	100	119
Asfaltering	205	186
Utbyte skyltar	20	12
Trafikförbättringar	160	57
Administration	100	55
Styrelsearvoden	115	114
Revision	10	10
TOTALT	1530	1237
RESULTAT	-125	120

Budgetförslaget innebär oförändrad andelsavgift med kr 900/andel

Större fastighetsägare	Andelar	%
Värmdö kommun	551	35,5
VärmdöBostäder	266	17,1
Övriga	735	47,4
	1552	100