

PM

**Utredning om eventuell övertagande av allmänna platser med
enskilt huvudmannaskap i Ekerö tätort och Stenhamra tätort -
Ekerö kommun**

2023-05-23
Charlotta Lambert
Daniel Markänger

Innehållsförteckning

1. Uppdragsbeskrivning	4
1.1. Uppdrag och syfte	4
1.2. Utredningsområde	4
1.3. Uppdragsgivare	4
1.4. Ansvarsfrågor	4
2. Sammanfattning	5
3. Bakgrund	6
4. Detaljplan	7
5. Huvudmannaskap vid planläggning idag inom Ekerö kommun	8
6. Gällande lagstiftning kring huvudmannaskap	8
6.1. Kommunalt huvudmannaskap	8
6.2. Enskilt huvudmannaskap	9
6.3. Delat huvudmannaskap	9
7. Äldre planinstitut	10
8. Vagnät – vaghållaransvar	10
9. Kollektivtrafik	11
10. Styrdokument inom Ekerö kommun	12
10.1. Översiktsplan Ekerö kommun	12
10.2. Trafikplan	13
10.2.1 Huvudnät för cykeltrafik	14
10.2.2 Huvudnät för kollektivtrafik	14
10.2.3 Huvudnät för motordrivna fordon	15
10.3. Gång- och cykelvägsplan 2015-2030	16
10.4. Drift- och underhållsplan lekplatser och aktivitetsytor 2023 – 2027	16
11. Ekerö tätort	18
11.1. Förvaltare – Ekerö kommun	19
11.2. Förvaltare – Närlunda vägförening	19
11.3. Nulägesbild avseende förvaltning i Ekerö tätort	20
12. Stenhamra tätort	21
12.1. Förvaltare – Ekerö kommun	22
12.2. Förvaltare – Stockby vägförening	22
12.3. Nulägesbild avseende förvaltning i Stenhamra tätort	23

13.	<i>Interjuver Närlunda och Stockby vägförening</i>	23
14.	<i>Vägstandard inom kommunen</i>	24
15.	<i>Utvärdering av huvudmannaskap</i>	24
15.1	Befintlig allmän plats som bör övertas	25
15.2	Kriterier avseende standard för vägar vid övertagande	25
15.3	Principer för huvudmannaskap vid framtida detaljplanearbete	26
16.	<i>Avgränsning – Förslag på ytor som kommunen bör överta</i>	26
16.1	Ekerö tätort	26
16.2	Stenhamra tätort	27
17.	<i>Konsekvensbeskrivning vid övertagande</i>	28
17.1	Fördelar med kommunalt huvudmannaskap	28
17.2	Konsekvenser av föreslagen avgränsning	29
17.3	Ekonomiska konsekvenser	30
18	<i>Handlingsplan för övertagande av föreslagna ytor</i>	32
18.1	Politiska beslut	32
18.2	Besiktning och eventuell upprustning	33
18.3	Finansiering av upprustningsåtgärder	33
18.4	Förslag val av finansieringsmetod av eventuella upprustningskostnader	34
18.5	Detaljplaneändring	34
18.6	Omprövning av gemensamhetsanläggningar	37
18.7	Tidplan	37
18.8	Drift- och underhållsplan	37
19	<i>Kostnadsbild</i>	38
19.1	Dagens drift- och underhållskostnader	38
19.2	Kostnader vid övertagande för kommunen	39
20	<i>Resursbehov</i>	41

1. Uppdragsbeskrivning

1.1. Uppdrag och syfte

Ekerö kommun har begärt en utredning om eventuellt övertagande av allmänna platser med enskilt huvudmannaskap avseende Ekerö tätort och Stenhamra tätort inom Ekerö kommun. Utredningen ska omfatta utvärdering av kommunens inriktning gällande huvudmannaskap i översiktsplanen samt principer för huvudmannaskap i kommunens detaljplanearbete.

Utredningen ska leverera följande:

- Utvärdering av kommunens inriktning avseende huvudmannaskap i översiktsplanen utifrån gällande lagstiftning.
- Principer för huvudmannaskap i kommunens detaljplanearbete utifrån gällande lagstiftning.
- Rekommenderad avgränsning av vilka allmänna platser med enskilt huvudmannaskap som kan vara lämpliga att övertas av kommunen inom Ekerö tätort och Stenhamra tätort.
- Kriterier för att ett eventuellt kommunalt övertagande av befintliga anläggningar ska genomföras (t.ex. standard på vägar m.m.).
- Konsekvensbeskrivning och handlingsplan för hur övertagande av utpekade områden och anläggningar kan ske.
- Kostnadsbild för konsekvenser av ett eventuellt övertagande av utpekade områden/anläggningar.
- Underlag för resursbehov hos kommunen för eventuellt övertagande av utpekade områden och anläggningar.
- Underlag för resursbehov hos kommun för drift och underhåll av utpekade områden och anläggningar.

1.2. Utredningsområde

Uppdragsområdet utgörs av Ekerö tätort och Stenhamra tätort inom Ekerö kommun. Områdena är markerade på bifogade kartor, se **bilaga 1** och **bilaga 2**.

1.3. Uppdragsgivare

Torkel Öste Fastighetskonsulter AB har erhållit uppdraget av Ekerö kommun att genomföra utredningen.

1.4. Ansvarsfrågor

Författarna har hämtat information från bland annat Trafikverket, Lantmäteriet, Boverket, Närlunda och Stockby vägförening samt tjänstemän på Ekerö kommun.

2. Sammanfattning

Huvudregeln enligt Plan- och bygglagen (2010:900) är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser (4 kap 7 § PBL). Allmänhetens nyttjande av den allmänna platsen eller anläggningen bör styra om huvudmannaskapet ska vara kommunalt eller enskilt. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap. Sedan 2014 är det möjligt att inom en detaljplan ha flera huvudmän, för olika allmänna platser s.k. delat huvudmannaskap. Detta öppnar även upp för möjligheter till ett eventuellt etappvis kommunalt övertagande av huvudmannaskapet i Ekerös tätorter. Kommunens styrdokument såsom översiktsplan, trafikplan m.fl. tar upp kommunens vision och markanvändning samt viktiga stråk inom kommunen.

Utifrån gällande lagstiftning och kommunens styrdokument föreslår utredningen en avgränsning som innebär att kommunen bör överta huvudmannaskapet för följande befintlig allmän plats:

- Vägar som behövs för offentlig och kommunal service
- Vägar till kommersiell service
- Vägar som trafikeras av kollektivtrafik
- Större genomfartsgator och uppsamlingsgator som ansluter till kommunens huvudnät för motordrivna fordon dvs. gatan är utfartsväg för ett stort antal trafikintressenter
- Gång- och cykelvägar som förser de allmänna, dvs. utbyggnad av huvudnätet och/eller lokalnätet i viss omfattning
- Park- och naturområden/parkmark som avses nyttjas av de allmänna och/eller är strategiskt viktiga för kommunen utifrån översiktsplanen såsom tätortsnära natur.
- Kommunala lekplatser och kommunala badplatser (förvaltas redan av kommunen)
- Övriga lekplatser och badplatser som avses nyttjas av de allmänna.

Exempel på konsekvenser som föreslagen avgränsning medför är att förvaltningsansvaret för tätorterna blir mer fragmenterat än det är idag och att avgränsningen kan uppfattas som orättvis när vissa fastigheter får anslutning direkt till kommunal gata medan en annan fastighet längre in i kvarteret måste betala full medlemsavgift till vägföreningen och kommunal skatt. Det gäller att vara tydlig mot medborgarna varför uppdelningen har gjorts som den har gjorts. Ett alternativ till avgränsningen är att all allmän plats överförs till kommunalt huvudmannaskap.

Huvudmannaskapet för allmän plats regleras i detaljplan så för att formellt genomföra ett övertagande behöver planändring av de detaljplaner som berörs av övertagandet att ske. Inför övertagandet behöver även den allmänna platsen som ska övertas besiktigas, eventuella upprustningsåtgärder utföras samt upprättande av avtal med berörda vägföreningar och markägare att göras. För att genomföra övertagandet behövs resurser såsom exploateringsingenjör, planhandläggare, gatuingenjör, parkförvaltare, personal för drift och underhåll av allmän plats, va-ingenjör, upphandlare och ekonom samt eventuellt en övergripande projektledare.

Övertagandet av huvudmannaskapet för allmän platsmark medför ekonomiska konsekvenser. Kostnaderna för övertagandet kan delas in i engångskostnader, tex detaljplanekostnader och förrätningskostnader samt löpande kostnader, tex. drift- och underhållskostnader. Kommunen kommer att få något lägre kostnader vad gäller medlemsavgifter till vägföreningar men i övrigt ökar kostnaderna för kommunen.

Bedömd kostnad för övertagandet är 2 300 000 – 4 000 000 kr och framtida drifts- och underhållskostnader per år är uppskattade till ca 7 300 000kr fördelat på ca 2 500 000kr för vägar, ca 800 000kr för gång- och cykelväg samt ca 4 000 000kr för park- och naturområden.

Notera att i bedömd kostnad är följande kostnader inte med:

- Besiktning av vägar och andra anläggningar
- Eventuell upprustningskostnad beroende på vad som framkommer vid besiktning av vägarna och annan allmän plats samt beroende på hur man beslutar sig för att finansiera dem.
- Kostnad för eventuell värdering och ersättning. Om kommunen och vägföreningarna/fastighetsägarna inte kommer överens om att ingen ersättning ska utgå vid övertagandet av anläggningarna uppkommer en kostnad för inlösenersättning.
- Kostnad för tjänstemännens tid och eventuella konsulter, vid sidan av detaljplanearbetet.

3. Bakgrund

Stora delar av den allmänna platsmarken, vägar och park – och naturområden, inom Ekerö kommun är utlagda med enskilt huvudmannaskap i gällande detaljplaner och förvaltas av större vägföreningar och samfälligheter. Endast ett mindre antal detaljplaner runt Ekerö centrum och Stenhamra centrum har kommunalt huvudmannaskap. Av tradition har enskilt huvudmannaskap tillämpats till största del inom kommunen då kommunens vägnät tidigare betjänat landsbygdsboende, fritidshus och mindre tätorter. Kommunen ansvarar i dagsläget för ett fåtal vägar, gång- och cykelvägar samt park – och naturområden inom Ekerö tätort och Stenhamra tätort. Trafikverket ansvarar för de stora genomfartsvägarna.

Ekerö kommun befinner sig i en expansiv fas med tillväxt och inflyttning. Infrastrukturen i kommunen med tex byggande av Förbifart Stockholm/E4 och breddning av Ekerövägen/261 kommer också skapa möjligheter för ytterligare tillväxt. Ekerö kommun håller därmed på att växa från en utpräglad landsortskommun till en småstad vilket även är kommunens vision.

Då Ekerö kommun växer och speciellt i de delar av kommunen där tätorter växer fram ställs större krav på allmänna platser och anläggningar. I takt med kommunens utveckling och med förändrade regler vid planläggning av mark har ansvaret och huvudmannaskapet för gatunätet och övrig allmän platsmark aktualiserats. Stora delar av vägnätet inom de två stora tätorterna Ekerö tätort och Stenhamra tätort, där både offentlig och kommersiell service finns, förvaltas av Närlunda vägförening respektive Stockby vägförening. Då vägföreningarnas åtagande har ökat i både omfattning och standard till följd av kommunens tillväxt har föreningarna vid flera tillfällen framfört önskemål om att Ekerö kommun ska överta de allmänna platserna. Länsstyrelsen har även överprövat vissa detaljplaner utifrån huvudmannaskapet.

Fyra utredningar har tidigare gjorts inom kommunen avseende huvudmannaskap, 2007, 1987, 1982 och 1975. Utredningarna förordnade att kommunen skulle ta över huvudmannaskapet

för vägarna inom tätorterna. Det har dock bedömts att utredningarna inte skapar tillräckligt underlag för beslut om principer och tillvägagångssätt för hur huvudmannaskapet för allmän platsmark ska hanteras i kommunen. I november 2021 beslutade kommunstyrelsen i Ekerö kommun därför att uppdra till Stadsbyggnadsförvaltningen att genomföra en förstudie där omfattning och genomförande av en utredning om enskilt och kommunalt huvudmannaskap i kommunen definieras och kostnadsberäknas. De tidigare utredningarna utgör ett underlag för denna utredning.

4. Detaljplan

Detaljplaneprocessen regleras i Plan- och bygglagen (2010:900). En detaljplan visar hur marken får användas inom ett avgränsat område. Markanvändningen i detaljplanen delas upp i allmän plats respektive kvartersmark (vattenområde). Förenklat kan man säga att allmän plats är till för att nyttjas av alla, medan kvartersmark i första hand är till för att nyttjas av den eller de som äger marken eller för dem som är en del av den verksamhet som bedrivs där.

Standarförförandet vid planläggning innebär att ett förslag till detaljplan tas fram och samråds med myndigheter, fastighetsägare och andra berörda som då ges möjlighet att lämna synpunkter. Efter eventuella bearbetningar av förslaget ges ett andra tillfälle att lämna synpunkter under ett granskningsskede. Om inga överklaganden kommer in vinner planen laga kraft tre veckor efter tidpunkten för antagandet. Planprocessen från uppstart till antagande kan bedömas i genomsnitt ta cirka två-tre år. Se nedanstående figur som beskriver planprocessen:



Allmän plats kan till exempel vara en gata, en gång- och cykelväg, en trottoar, ett torg, en park, en lektyta eller ett naturområde. I detaljplan bör användningen av allmän plats betecknas med ord i klartext såsom t.ex. LOKALGATA och NATUR. Allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet.

Allmän plats ska anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda platsen eller området i den utsträckning som följer av Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Kraven på allmän plats ska prövas vid ansökan om bygglov eller marklov. Kraven på allmän plats ska tillämpas även för åtgärder som inte kräver lov, exempelvis anläggande av allmän plats. Huvudmannen för den allmänna platsen ska då projektera och anlägga den allmänna platsen i enlighet med kraven.

Detaljplanen medför i princip en rätt att bygga i enlighet med planen under en särskild angiven genomförandetid, som är minst 5 och högst 15 år. En detaljplan gäller tills den upphävs, ersätts eller ändras. Efter att genomförandetiden gått ut fortsätter planen att gälla på

samma sätt som innan med den skillnaden att planen då kan ersättas, ändras eller upphävas utan att berörda kan ställa ersättningsanspråk på kommunen för förlorade rättigheter.

5. Huvudmannaskap vid planläggning idag inom Ekerö kommun

Vid planläggning inom kommunen i dagsläget tillämpas kommunstyrelsens senaste beslut avseende huvudmannaskap från juni 2016 där det framgår att detaljplaner ska upprättas med utgångspunkten att annan än Ekerö kommun ska vara huvudman för väghållningen/allmän plats (enskilt huvudmannaskap). I beslutet anges även att det enskilda huvudmannaskapet för vägar, såväl som övriga allmänna platser ska kvarstå inom nuvarande vägföreningar och samfälligheter. Beslutet gäller i de fall inget annat ställningstagande kommer till stånd, i samband med att planuppdrag lämnas.

Som riktlinje i kommunens översiktsplan anges också att enskilt huvudmannaskap ska tillämpas företrädesvis vid planläggning för allmän plats, läs mer under punkt 10.1 Översiktsplan Ekerö kommun.

6. Gällande lagstiftning kring huvudmannaskap

Huvudmannaskap regleras i detaljplaner och all allmän platsmark i detaljplaner ska ha en huvudman. Huvudregeln enligt PBL är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser (4 kap 7 § PBL). Huvudmannaskapet kan alltså vara kommunalt, enskilt eller delat beroende på förutsättningarna. Allmänhetens nyttjande av den allmänna platsen eller anläggningen bör styra om huvudmannaskapet ska vara kommunalt eller enskilt. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap. I en detaljplan med enskilt huvudmannaskap får kommunen bestämma hur allmänna platser som har enskilt huvudmannaskap ska användas och utformas.

Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för byggande, iordningställa samt drift och underhåll av de allmänna platserna vilket innebär exempelvis att bygga ut och sköta gator.

6.1. Kommunalt huvudmannaskap

När kommunen är huvudman medför detaljplanen en rätt – och även en skyldighet – att lösa in mark som är avsedd för allmän plats. När kommunen är huvudman för de allmänna platserna ska kommunen, efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ordna de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med planen. När kommunen är huvudman för allmän platsmark ansvarar kommunen för underhållet. Detta gäller även om detaljplanen upphävs.

Kommunen kan besluta om att ta ut en gatukostnad om kommunen i egenskap av huvudman har skyldighet att anlägga eller förbättra en gata eller annan allmän plats eller vidta en annan åtgärd som är avsedd att tillgodose ett områdes behov av allmänna platser och av anordningar

som normalt hör till sådana platser av ägarna till fastigheterna i området eller fastigheterna som ligger vid gatan. Fastigheterna ska då betala kostnaderna för sådana åtgärder. Kostnaderna ska fördelas mellan fastigheterna på ett skäligt och rättvist sätt. Kommunen ska besluta om avgränsningen av det område som ska omfattas av fördelningen, vilka kostnader som ska fördelas och grunderna för fördelningen. Uttag av gatukostnader är myndighetsutövande och därmed momsbefriat. Kommunen har även möjlighet att träffa avtal om gatukostnadsersättning med berörda fastighetsägare i samband med upprustningar eller nybyggnation. Drift och underhåll av kommunala gator finansieras med skattemedel.

6.2. Enskilt huvudmannaskap

Om det finns särskilda skäl för att ha enskilt huvudmannaskap kan kommunen bestämma detta i detaljplanen. Det ska då tydligt framgå vilka avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för dem som blir berörda. Särskilda skäl kan till exempel vara att området är avsett för bostadsbebyggelse som endast används under delar av året eller för industriområde.

Vid enskilt huvudmannaskap åligger ansvaret för allmän platsmark på fastighetsägarna gemensamt. Ofta inrättas en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen, AL (1973:1149). Gemensamhetsanläggningen ansvarar för byggande och underhåll av de allmänna platserna. En enskild huvudman har inte motsvarande skyldighet som kommunen att iordningställa den allmänna platsen. Det är den enskilde huvudmannen själv som avgör när utbyggnad ska ske och på vilket sätt. I anläggningslagen finns dock bestämmelser om anläggande samt drift och underhåll av vägar och andra allmänna platser som har enskilt huvudmannaskap. När en gemensamhetsanläggning bildas bestäms andelstal för både utförande samt drift och underhåll. Delägarna i gemensamhetsanläggningen betalar kostnaderna för anläggningen utifrån respektive fastighets andelstal. Normalt tas utrymmet som ska ingå i anläggningen i anspråk med en rättighet inom belastade fastigheter men inlösen av marken kan också ske under vissa förutsättningar. En gemensamhetsanläggning kan förvaltas av en samfällighetsförening eller genom delägarförvaltning.

6.3. Delat huvudmannaskap

Kommunen kan också bestämma att det inom en och samma detaljplan ska det vara olika huvudmän för olika allmänna platser, så kallat delat huvudmannaskap. Detta innebär att en detaljplan kan ha både enskilt och kommunalt huvudmannaskap. Detta tillkom i samband med införandet av nya Plan- och bygglagen 2011. Förslaget uppkom redan i SOU 1996:168 men blev verklighet först i Plan- och bygglagen 2011 (PBL 2010:900). Motivet till att medge delat huvudmannaskap i detaljplan var att regeringen ville göra huvudmannaskapsfrågan mer anpassningsbar.

Genom delat huvudmannaskap kan kommunen besluta att det blir enskilt huvudmannaskap för viss allmän platsmark och kommunalt huvudmannaskap för övrig allmän platsmark inom en detaljplan. Det gör det möjligt att anpassa huvudmannaskapet till de praktiska behov som finns inom ett område, utan att behöva dela upp området och göra en detaljplan för varje delområde. Uppdelning av kommunalt och enskilt huvudmannaskap för allmän platsmark kan vara lämpligt inom ett område där det både finns platser med anläggningar som betjänar en större allmänhet samt andra platser som mest används av de boende i området. Det kan

exempelvis vara en badplats samt tillfarten till denna som används av stora delar av kommunens invånare och därmed bör ha kommunalt huvudmannaskap medan resterande allmänna platser i området främst används av de boende och kan då ges enskilt huvudmannaskap.

Om det är både kommunalt och enskilt huvudmannaskap inom samma detaljplan är det viktigt att kommunen tydligt visar vilka avvägningar som gjorts och motiverar de särskilda skäl som lett till att vissa platser getts enskilt huvudmannaskap. Detta ska framgå av planbeskrivningen. Av den ska också framgå vad huvudmannaskapet innebär för dem som blir berörda av detaljplanen så att de förstår dess innebörd.

7. Äldre planinstitut

Äldre planer som stadsplaner, byggnadsplaner och avstyckningsplaner gäller idag som detaljplaner. Dessa äldre planer har inte längre någon genomförandetid kvar.

Med stadsplaner gjordes detaljerade regleringar av miljön inom planområden i staden. Här angavs vilken mark som fick bebyggas och vilka områden som skulle användas för gator, torg, parker och andra allmänna platser. Huvudmannaskapet för de allmänna platserna var kommunalt och kommunen svarade för gemensamma anläggningar. De planer som fastställdes efter 1978 fick, då äldre plan- och bygglagen infördes 1987, en genomförandetid som löpte till den 1 juli 1992. Idag finns det alltså inga stadsplaner som har någon genomförandetid kvar. Med byggnadsplan reglerades bebyggelse utanför staden. Här svarade fastighetsägarna själva för genomförandet av planen och fick tillgodose gemensamma behov som exempelvis vägar. Byggnadsplaner antogs enligt 1947 års byggnadslag och stadsplaner enligt 1931 års stadsplanlag.

Avstyckningsplaner infördes 1926 och upphörde 1947. Avstyckningsplanerna visade hur marken skulle indelas i fastigheter utanför stadsplanlagt område. Prövningen i avstyckningsplanen inskränktes till att ta hänsyn till behovet av mark för lämpliga trafikleder och parker samt till att vid behov se till att ledningar kunde anordnas. I avstyckningsplanen gjordes inte någon prövning av om marken från översiktlig plansynpunkt var lämplig att bebyggas eller inte. Avstyckningsplanerna kunde efter 1931 ersättas av byggnadsplaner eller kompletteras med utomplansbestämmelser som var generella föreskrifter. Dessa föreskrifter reglerade byggandet utanför planlagt område i hela landet.

8. Vägnät – väghållaransvar

En väg kan vara väg enligt Väglagen eller gata enligt Plan- och bygglagen. Vägnätet i sig består av allmänna vägar och enskilda vägar.

Allmän väg är, förutom väg som anläggs enligt Väglagen eller enligt väglagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsl upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid Väglagens ikraftträdande hålls av staten eller en kommun. (1 § Väglagen, 1971:948).

Huvudregeln är att staten är väghållare för allmänna vägar men om det främjar en god och rationell väghållning får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, besluta att en kommun ska vara väghållare inom kommunen (5 § Väglagen, 1971:948). Beslutet kan begränsas till att avse vissa vägar eller vissa områden inom kommunen, s.k. väghållningsområde. Det innebär att kommunen är väghållare för det allmänna vägnätet inom detta område som staten annars skulle varit väghållare för. Normalt utgörs väghållningsområdet av ett område runt kommunens huvudort och så kallade satellitorter inom kommunen. I regel undantas det övergripande allmänna vägnätet där staten behåller väghållaransvaret. Ändring av en kommuns väghållningsområde beslutas av Trafikverket. Innan ett sådant beslut meddelas, ska Trafikverket höra kommunen och länsstyrelsen. För Ekerö tätort finns ett kommunalt väghållningsområde där några vägar är upptagna vilka ska skötas av kommunen i stället för av staten, se karta **bilaga 3**.

Enskild väg är alla vägar som inte är allmänna. Vid enskild väg får vägens ägare stänga av vägen för trafik med motordrivna fordon. En enskild väg med stats- eller kommunalt bidrag till underhåll ska dock normalt hållas öppen för allmän trafik. Ägaren kan inte förbjuda någon att gå, cykla eller rida på vägen enligt allemansrätten.

Vad gäller enskilda vägar på Ekerö sköts de flesta av gemensamhetsanläggningar. Inom utredningsområdet finns två större vägföreningar, Närlunda ga:4 som förvaltar ett stort antal vägar, och park – och naturområden mm inom Ekerö tätort och Stockby ga:14, som förvaltar ett stort antal vägar, och park – och naturområden mm inom Stenhamra tätort.

Principen för fördelning av väghållaransvaret i Sverige är:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd som främst är till nytta för enskilda

Denna ansvarsfördelning bör vara vägledande vid detaljplaneläggning så man får en likvärdig och rättvis ansvarsfördelning i hela kommunen och med övriga kommuner i Sverige.

9. Kollektivtrafik

Kollektivtrafik SL ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län där Ekerö kommun ingår. Från Stockholm, Klara Mälarstrand kan man ta sig med pendelbåten till färjeläge Tappström i Ekerö centrum. Inom Ekerö kommun består annars kollektivtrafiken av busslinjer som omfattar alla de stora bebodda öarna och täcker stora delar av kommunen. Vid Ekerö centrum är det lätt att byta mellan olika busslinjer och båtpendeln.

Inom Ekerö tätort trafikeras Ekerövägen, Tappströmsvägen, Närlundavägen, Ekvägen, Älvnäsvägen, Väsbyvägen, Jungfrusundsvägen, Herredagsvägen och Bryggavägen av buss.

Trafikverket har även en bilfärja som går mellan Jungfrusund, som ingår i området för Ekerö tätort, och Slagsta.

Inom Stenhamra tätort trafikeras Stenhamravägen och Solbackavägen av buss.

10. Styrdokument inom Ekerö kommun

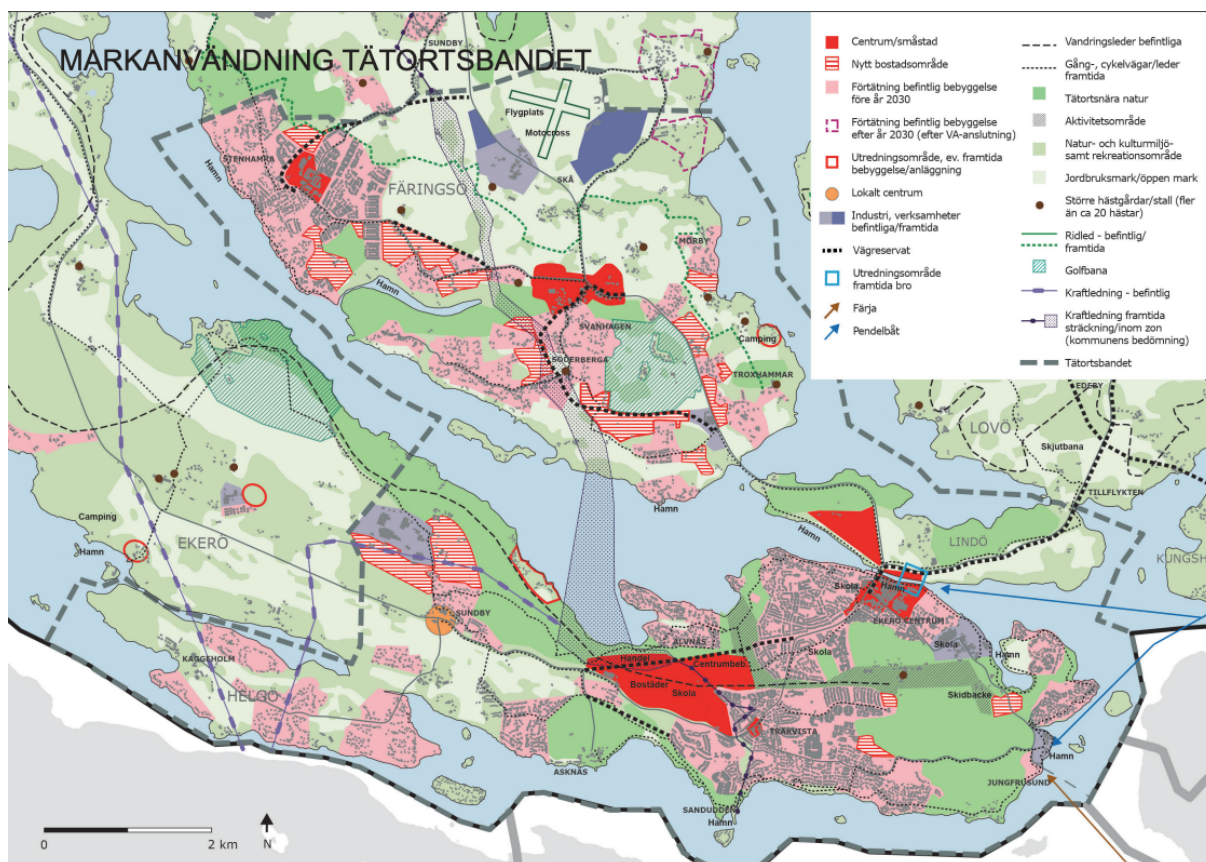
10.1. Översiktsplan Ekerö kommun

Översiktsplanen för Ekerö kommun, Översiktsplan Ekerö kommun till år 2030 med sikte på år 2050, antogs av Kommunfullmäktige 2018-03-06. Översiktsplanen visar hur mark- och vattenområden avses användas samt ger vägledning för kommunens och andra myndigheters beslut. Ekerö kommuns vision enligt översiktsplanen är att kommunen ska bli en småstad. Enligt översiktsplanen finns ett mål att växa varsamt mot 40 000 invånare. Ökningen kommer ske genom förtätning och exploatering inom tätortsbandet, mellan Ekerö centrum med Träkvista, Sandudden, Västeräng, Södra Färingsö och Stenhamra. Det grundar sig i att områdena har bra förutsättningar för utveckling med goda kommunikationer och väl utvecklad service. Vidare anges att övriga delar av tätorterna ska förtätas där det är möjligt. Man anger även att de centrala delarna av Ekerö tätort, Träkvista, Stenhamra och Svanhagen ska förtätas och utvecklas till attraktiva småstäder med arbetsplatser, bostäder och centrumbebyggelse. Områdena ska rymma kommunal och kommersiell service, varierat bostadsutbud samt verksamheter som endast i begränsad utsträckning är störande för omgivningen. Småstadsbebyggelsen i tätorterna bör vara relativt tät för att ta tillvara befintlig eller planerad kollektivtrafik och infrastruktur. Det vattennära läget bör tas tillvara så att människor får tillgång till strandnära lägen och gångstråk längs med strandlinjen.

Genom att förtäta befintliga tätorter och strukturer utnyttjas befintlig infrastruktur och tekniska system och ger därmed god kommunal ekonomi. Genom förtätning kan man skapa en blandning av funktioner som ger liv och rörelse i stadsrummen. Det skapar förutsättningar för attraktiva mötesplatser och offentliga miljöer som är tillgängliga och trygga att vistas i. Förtätning möjliggör dessutom god kollektivtrafik, ger en god hushållning med mark och vatten samt gör att det blir nära mellan olika funktioner. I översiktsplanen anges att det är viktigt att de allmänna platserna och kulturens värden är tillgängliga för alla. Utredarna bedömer att för att uppnå detta bör huvudmannaskapet vara kommunalt.

I översiktsplanen anges som övrig riktlinje för trafikstrukturen att enskilt huvudmannaskap för vägar och park – och naturområden ska även fortsatt, företrädesvis tillämpas vid planläggning av områden i kommunen. Frågan om lämplig huvudman för allmän plats ska dock alltid belysas i detaljplanprocessen.

Karta över planerad markanvändning i tätortsbandet



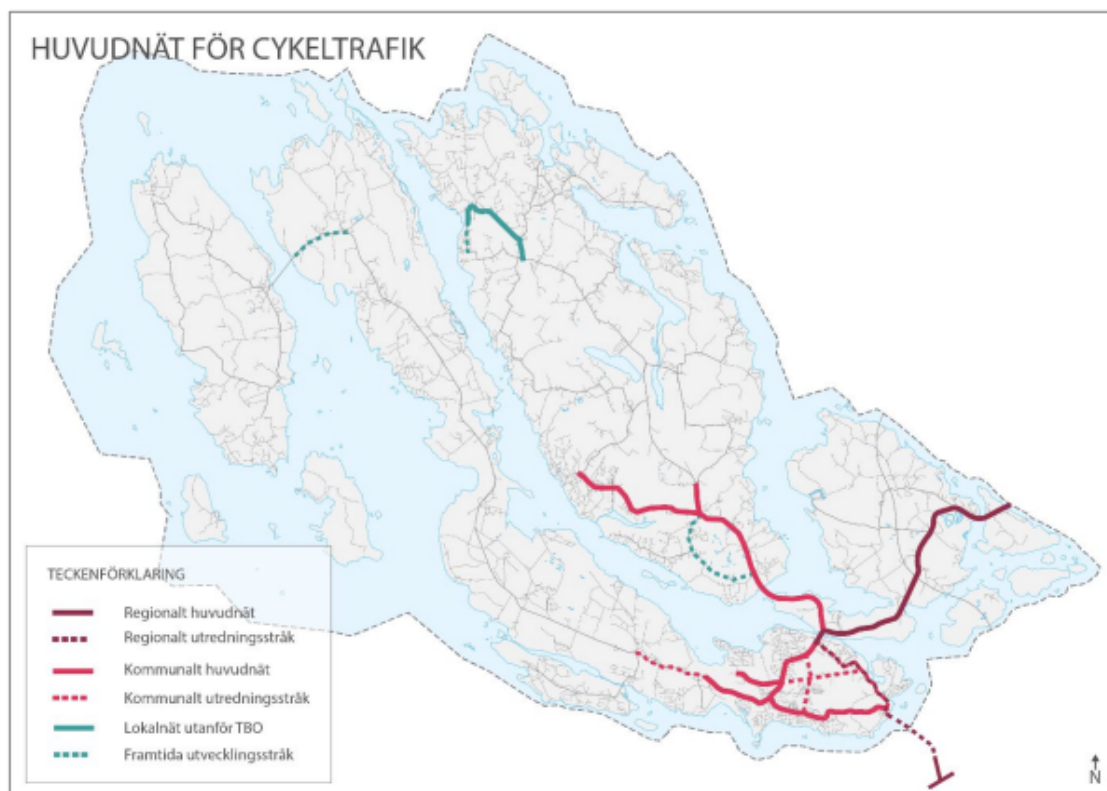
10.2. Trafikplan

Huvudmålet med trafikplanen är att kommunens invånare, besökare och näringsliv ska kunna resa hållbart. Hållbart resande innebär ett transportsystem som är tillgängligt för samtliga trafikanter i kommunen, och som genom att vara uppbyggt av trygga och säkra trafikmiljöer möjliggör miljövänligt och hälsosamt resande. Trafikplanen är uppdelad i tre delar, A-C, del A – nulägesbeskrivning 2017, del B – Trafikstrategi 2020 och del C – Framkomlighetsplan 2021-2035. Våren 2020 antog kommunfullmäktige den nya trafikstrategi, del B. Strategin beskriver hur trafiksystemet bör byggas för att stödja samhällsutvecklingen mot kommunens uppsatta mål. Tanken med trafikstrategin är att den ska ligga till grund för handlingsplaner, särskilda trafikprojekt och ge vägledning i arbetet med att ta fram nya detaljplaner. Del C – Framkomlighetsplanen är den första handlingsplanen som är baserad på kommunens Trafikstrategi.

I framkomlighetsplanen anges kommunens huvudnät för olika trafikslag såsom cykeltrafik, kollektivtrafik, motordrivna fordon. I planen anges att för större uppsamlingsgator och tillfartsvägar till kommunal service som ansluter till huvudnätet för motorfordonstrafik skulle det kunna bli aktuellt att se över gränsdragningen mellan ansvarsområden. Vägar med kommungräns överskridande kollektivtrafik bör huvudsakligen ha kommunal eller statlig huvudman. I Framkomlighetsplanen har man även inventerat gatorna inom de mest tätbebyggda områdena.

10.2.1 Huvudnät för cykeltrafik

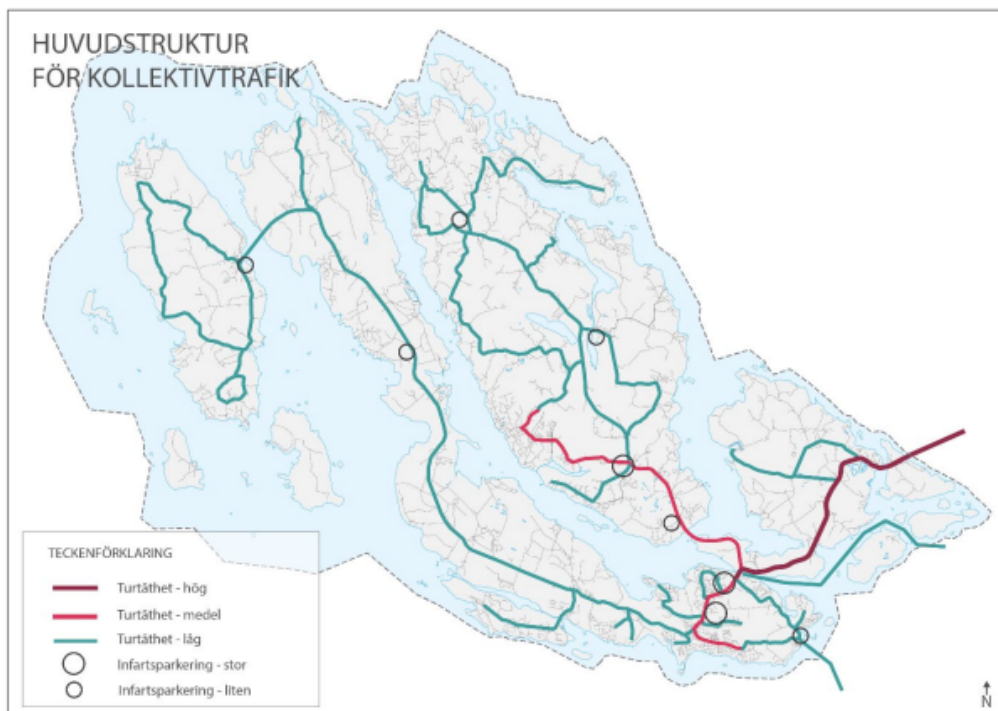
I huvudnätet för cykeltrafiken finns kopplingar mellan kommunens största tätorter och mot Stockholm. Dessa är 4 – 12 km långa vilket anses som ett vanligt cykelavstånd. Nätet knyter även ihop de viktigaste besöksmålen som finns inom ett avstånd på 1-4 km. Huvudnätet sammanfaller i stora drag med tätortsbandet, så som det har utpekats i kommunens översiktsplan.



Karta över Ekerö kommuns huvudstruktur för cykeltrafiken

10.2.2 Huvudnät för kollektivtrafik

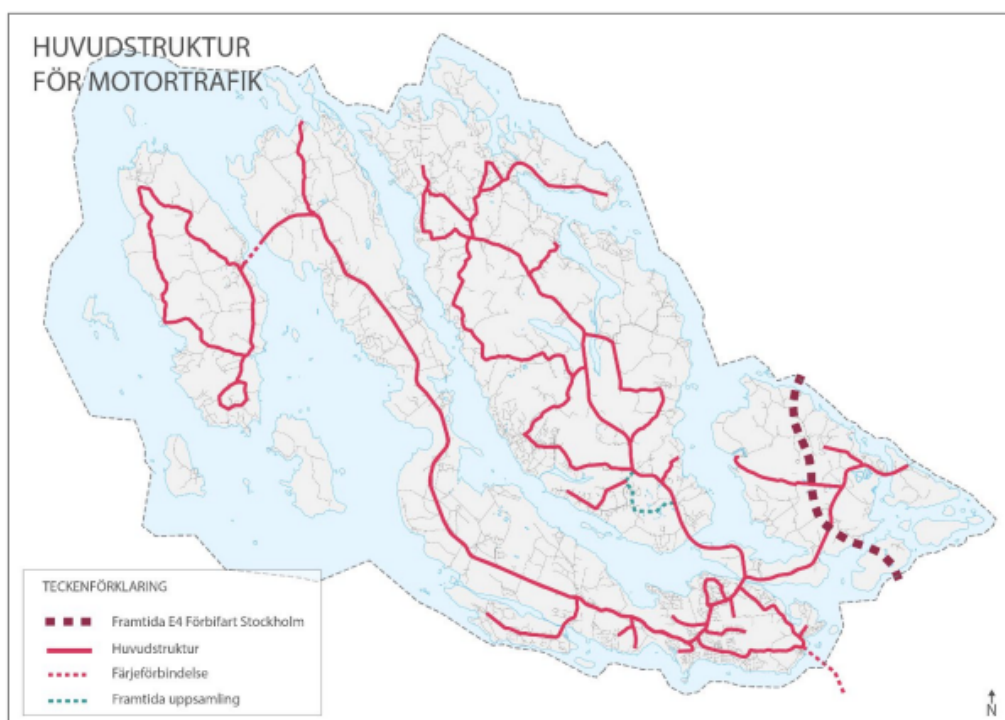
Inom Ekerö kommun består kollektivtrafiken av busslinjer som omfattar alla de stora bebodda öarna och täcker stora delar av kommunen. Sedan 2016 finns även en pendelbåt som skapar en direktförbindelse mellan Ekerö tätort och centrala Stockholm.



Karta: Kollektivtrafiken i Ekerö kommun

10.2.3 Huvudnät för motordrivna fordon

Huvudnätet för motordrivna fordon utgörs av vägarna mellan tätorterna, både inom och utanför kommunen. Större genomfartsvägar genom tätorterna tillhör också huvudnätet.



Karta över Ekerö kommuns huvudstruktur för motordrivna fordon

10.3. Gång- och cykelvägsplan 2015-2030

Ekerö kommuns gällande gång- och cykelvägsplan sträcker sig fram till år 2030. Planen är dock under revidering och det är viktigt att eventuella nya gång- och cykelstråk lyfts in i det fortsatta arbetet med huvudmannaskapet. Målet i kommunen vad gäller cykel är att andelen resor som görs med cykel ska öka. För att uppnå det ska Ekerö kommun kunna erbjuda sina invånare ett sammanhållet gång- och cykelvägnät som är framkomligt och trafiksäkert. Gång- och cykelvägsplanens huvudinriktning är resor till och från skola och arbete.

I planen har man delat upp gång- och cykelvägnätet i olika typer av nät, huvudnät – där regionalt cykelvägnät ingår och lokalnät som även omfattar kvartersnät, som är nät helt integrerat i boendemiljön och utformas uteslutande för gående och cyklister som visats i närheten av bostaden samt parkvägar, som används i störst utsträckning som rekreation och motion.

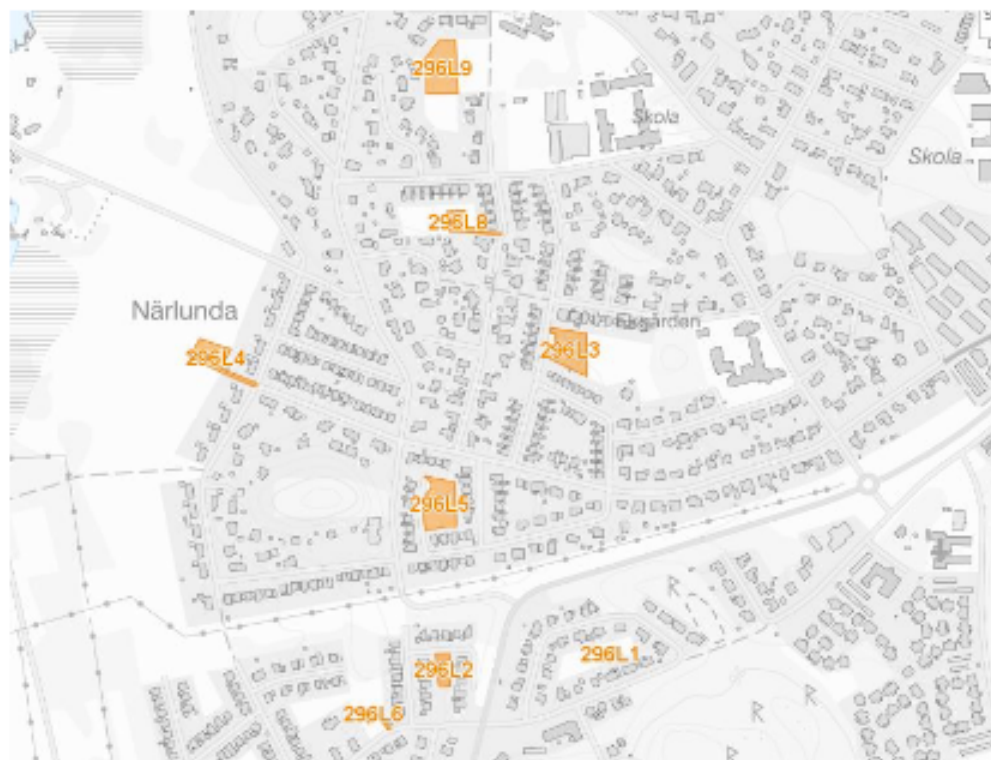
Huvudnätet förbinder olika kommundelar och går oftast parallellt med större vägar. Lokalnätet förbinder delar inom en kommunal del och målpunkter kan utgöras av stadsdelscentra, busshållplatser, idrottsplatser skolor etc.

10.4. Drift- och underhållsplan lekplatser och aktivitetsytor 2023 – 2027

Drift- och underhållsplanen för lekplatser och aktivitetsytor beskriver de kommunala lekplatserna som finns inom kommunen. Lekplatserna förvaltas av Ekerö kommun men flertalet ligger inom enskilt huvudmannaskap. Nedan visas utdrag över var lekplatserna är belägna.

Utdrag lekplatser och aktivitetsytor Ekerö tätort





Utdrag lekplatser Stenhamra tätort



11. Ekerö tätort

I Ekerö tätort finns några större genomfartsgator i övrigt är gatornas huvudsakliga funktion antingen villagator eller uppsamlingsgator. Inom tätorten finns kommunal service såsom skola (Närlundaskolan, Tappströmsskolan, Träkvistaskolan m.fl.), förskola (Ekendals förskola, Ekebyhovs förskola, Brunna förskola m.fl.) och äldreboende (Ekgården och Kullen). Kollektivtrafik trafikerar bl.a. Närlundavägen, Väsbyvägen, Älvnäsvägen m.fl. Inom tätorten finn tre kommunala badplatser, Närlunda badet, Södran badplats och Lundhagens badplats. Det finns även ett antal kommunala lekplatser och några kommunala park- och naturområden.

Den allmänna platsen inom Ekerö tätort förvaltas dels av Ekerö kommun, dels av olika vägföreningar där den största vägföreningen är Närlunda vägförening.

Tätorten omfattas i huvudsak av detaljplaner med enskilt huvudmannaskap. Runt Ekerö centrum omfattas en del detaljplaner av kommunalt huvudmannaskap. Nedan visas en kartbild över planlagda områden inom tätorten:



11.1. Förvaltare – Ekerö kommun

Kommunen förvaltar de kommunala lekplatserna, några park- och naturområden inom tätorten och ansvarar för de största genomfartsvägarna (enligt beslut om väghållningsområde) samt vägarna enligt nedan:

- Björkuddsvägen (från Bryggavägen till Ekebyhovsslott)
- Bryggavägen
- Clas Horns väg
- Ekebyhovsvägen, Ekerövägen (från Tappström till Sandudden)
- Fredrikstrandsvägen (hälften av den)
- Jungfrusundsvägen
- Pråmvägen
- Tegelbruksvägen
- Ångbåtsvägen, del av
- Ångkvarnsvägen (fram till korsningen Ramsågsvägen)
- Älvnäsvägen, del av

11.2. Förvaltare – Närlunda vägförening

Gemensamhetsanläggningen Ekerö Närlunda ga:4 omfattar större delen av Ekerö tätort och förvaltar ett stort antal vägar och park – och naturområden m.m. inom Närlunda, Träkvista och Sandudden i Ekerö tätort, se karta **bilaga 4**. Gemensamhetsanläggningens ändamål är vägar med tillhörande slänter, diken och dagvattenbrunnar, mötesplatser, vägbelysning, parkeringsplatser, park – och naturområden, gång-och cykelvägar, gångbanor. Ekerö Närlunda ga:4 förvaltas av Närlunda vägföreningen. Närlunda vägföreningen bildades genom

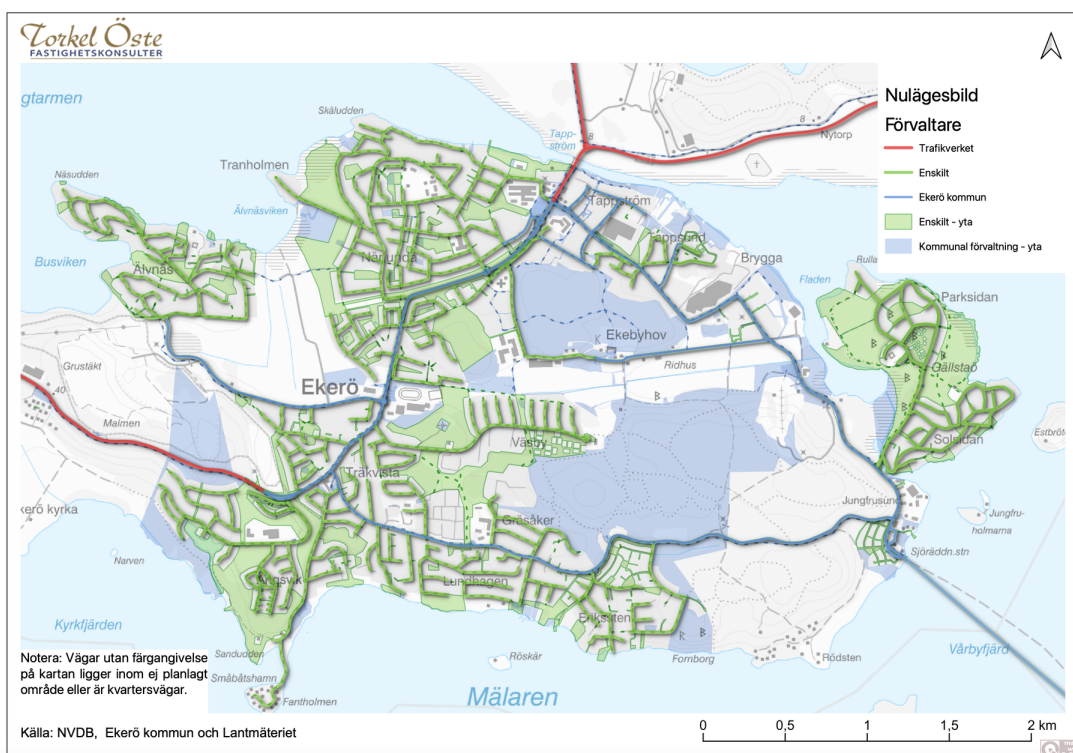
beslut av länsstyrelsen i juni 1946. En omfattande omprövningsförrättning gjordes 1974 enligt Enskilda väglagen (EVL) och med anledning av EVL:s upphörande 1998 ansökte Närlunda vägförening om omprövning enligt Anläggningslagen, AL.

Vägföreningen har idag 3062 fastigheter som medlemmar, totalt 4 737 andelar. Vägföreningen har en medlemsavgift på 2400 kr/år för andelstal 1. Lägenheter i flerfamiljshus och liknande har reducerad avgift med 40% och obebyggda fastigheter har reducerad avgift med 80%. Fastigheter med direktutfart till allmän eller kommunal väg får avgiften reducerad med 30%. Närlunda vägföreningen har en styrelse som består av fem ledamöter och fyra suppleanter. Föreningens verksamhet sköts av styrelsemedlemmarna. Handläggningen av verksamheten bedöms av föreningen till ca en årsarbetskraft. Utöver det har vägföreningen en anställd på 75 % för administrativa uppgifter. I övrigt köps tjänster in av konsulter eller entreprenörer. Vägföreningen har ett arbetsfordon.

Vägföreningens bedömning av skicket på föreningens vägar är att de håller en mycket hög standard. Vägarna besiktigas årligen av ett konsultföretag (Rosy) som i samband med detta föreslår upprustningsåtgärder samt redovisning. Detta så att verksamheten bedrivs kostnadsmässigt effektivt. En större upprustning genomfördes under år 2019-2021 med utbyggnad av belysning, gc-väg och trottoarer. Upprustningskostnaden uppgick till ca 10 miljoner och betalades av respektive medlemsfastighet utifrån sitt andelstal.

Närlunda vägförening erhåller inget statligt eller kommunalt bidrag. Föreningen avsätter pengar till en underhålls- och förnyelsefond varje år. En avsättning om minst 4% av den totala medlemsavgiften för det aktuella räkenskapsåret görs.

11.3. Nulägesbild avseende förvaltning i Ekerö tätort



12. Stenhamra tätort

Stenhamra tätort ligger på Färingsö och är belägen ca 1 mil från Ekerö centrum. Bebyggelsen i Stenhamra tätort utgörs till stor del av villabebyggelse men även kedjehus- och flerbostadshusområden är vanligt förekommande. Vägnätet är uppbyggt av en bredare genomfartsväg genom tätorten som har flertalet anslutande villagator. Stenhamravägen och Solbackavägen vilka förvaltas av Trafikverket omges av villa- och kedjehusbebyggelse, skolor och verksamheter. Genom park – och naturområden Borgensparken och Lövhagen finns gång- och cykelvägar som binder samman bostadsområdena. I Stenhamra tätort finns ett äldreboende, Söderströmsgården samt ett kommunalt bad, Stockby badplats. Det finns även ett antal kommunala lekplatser.

Den allmänna platsen inom Stenhamra tätort förvaltas dels av Ekerö kommun, dels av olika vägföreningar där den största vägföreningen är Stockby vägförening.

Stora delar av Stenhamra tätort är planlagt med enskilt huvudmannaskap. Endast ett par detaljplaner runt Stenhamra centrum har kommunalt huvudmannaskap. Nedan visas en kartbild över planlagda områden inom tätorten:



12.1. Förvaltare – Ekerö kommun

Ekerö kommun förvaltar busslingen vid busshållplatsen Solbacka och Uppgårds skolväg samt några gång- och cykelvägar inom Stenhamra tätort. Kommunen förvaltar de kommunala lekplatserna samt några park- och naturområden inom tätorten. Övrig allmän plats förvaltas av vägföreningar.

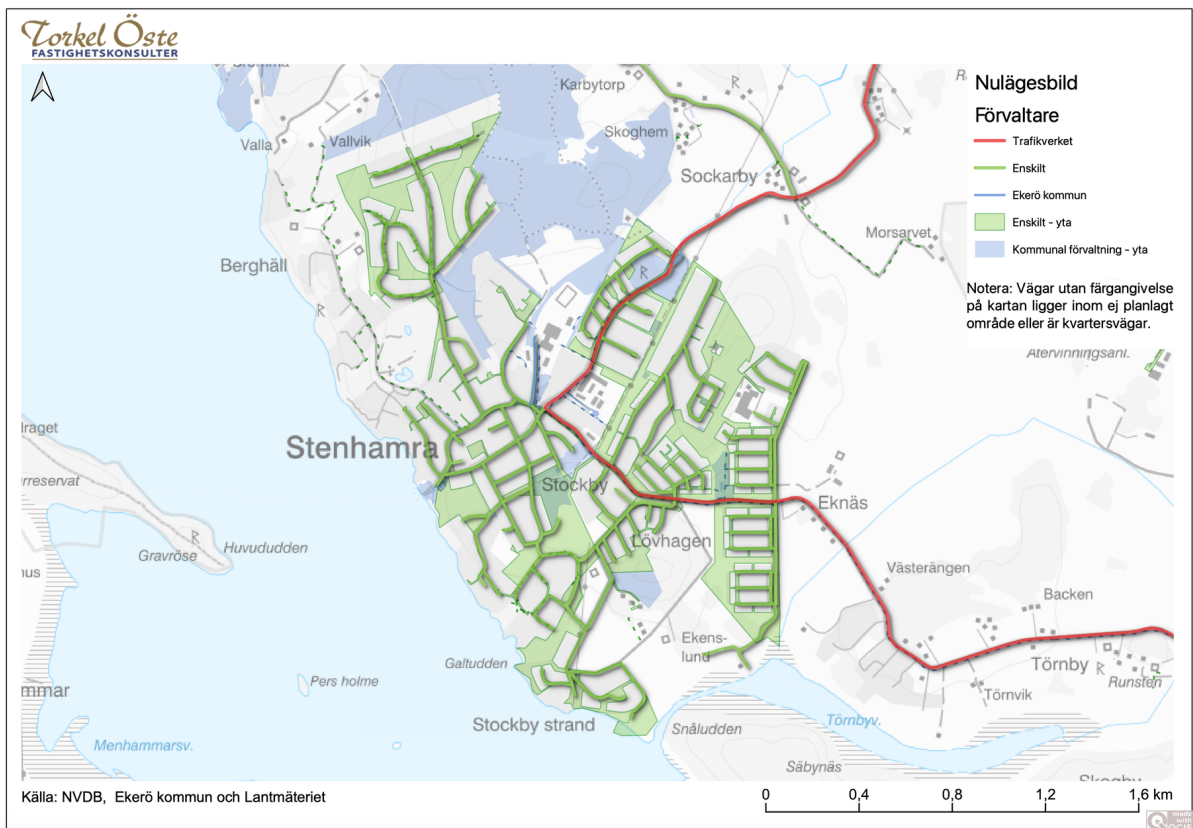
12.2. Förvaltare – Stockby vägförening

Gemensamhetsanläggningen Ekerö Stockby ga:14 omfattar ett stort antal vägar och park – och naturområden m.m. inom Stenhamra, se karta **bilaga 5**. Gemensamhetsanläggningens ändamål är vägar, gång-och cykelvägar, vägbelysning, dagvattenledningar och park – och naturområden, med tillhörande anordningar och förvaltas av Stockby vägförening. Vägföreningen bilades 1961 vid en förrättning enligt Enskilda väglagen, akt 01-SÅN-382:I. Under årens gång har fastigheter allteftersom tätorten har utvecklats anslutits till gemensamhetsanläggningen och dess förening. Vägföreningen har idag mer än 900 fastigheter som medlemmar och har en medlemsavgift på 256 kr/andel för verksamhetsåret 2021/2022. Stockby vägförening sköts av styrelsemedlemmarna. Handläggningen av verksamheten bedöms av föreningen till att omfatta 1,5 heltidstjänst. I övrigt handlas tjänster och entreprenörer upp.

Stockby vägförenings bedömning av skicket på föreningens vägar är att de håller en mycket hög standard. Föreningen utför kontinuerligt underhåll av vägarna. De har en väglogg där de planerar framtida underhåll för att hela tiden hålla god standard. I samband med att man drog in fiber i tätorten, 2017-2018 gjordes en stor investering i vägarna och de förseddes med ny asfalt. Vägföreningen erhåller inget kommunalt bidrag men ett statligt bidrag. För verksamhetsåret 2021/2022 var det statliga bidraget på ca 26 000 kr.

Stockby vägförening avsätter pengar till en underhålls- och förnyelsefond varje år. En avsättning om minst 4% av andelsavgifterna upp till en nivå motsvarande 20% av andelsavgifterna enligt föreningens stadgar ska göras.

12.3. Nulägesbild avseende förvaltning i Stenhamra tätort



13. Interjuver Närlunda och Stockby vägförening

Interjuver har genomförts med Närlunda och Stockby vägförening. Båda vägföreningarna har stämt av med sina medlemmar och en klar majoritet, över 98%, önskar att kommunen tar över förvaltningen för hela Närlunda och Stockby vägförening.

Vägföreningarna framförde följande nackdelar med vägföreningarna och varför de önskar att kommunen ska överta hela vägföreningarna:

- Styrelsen består av lekmän och det är svårt att få folk till styrelsen
- Styrelsen måste ha expertis och sakkunskap inom många olika områden vilket är svårt då det är medlemmarna/de boende i tätorten som är med i styrelsen. Styrelsen fungerar som kommunens "gatukontor" vilket inte är rätt med tanke på tätorternas storlek.
- Styrelsen är sårbar om något skulle hända någon av dem tex. bli sjukskriven en längre tid eller liknande.
- Föreningarna är stora, omfattar nästan hela tätorterna
- Föreningarna hanterar mycket pengar och stora entreprenader
- Vägföreningarna är inte med i planarbetet full ut vilket leder till svårigheter, tex. är pågående byggprojekt Ekerö strand ännu inte klart avseende anslutning till Närlunda ga:4.
- Vägföreningarna hamnar i fastighetsrättsliga tvister avseende anslutning till gemensamhetsanläggningarna/vägföreningarna
- Vägföreningarna kan inte överklaga som förening i Mark- och miljödomstolen

- De i styrelsen blir personligt ansvariga och får ta i alla frågor och påhopp från medlemmarna utan att ha något tjänstemannaskydd.
- Vägföreningarna kan inte bilda bolag och dra av moms.
- En uppdelning gör att förvaltningsansvaret blir mer otydligt för de boende i Ekerö kommun.
- Föreningarnas ansvarsområde omfattar tätortsbebyggelse
- Kommunen önskar växa, byggnationen av Förbifart Stockholm kommer att driva på byggnationen inom kommunen och dess tätorter.

Till utredningen biläggs Närlunda vägförenings inskickade underlag avseende huvudmannaskap, se **bilaga 6**.

14. Vägstandard inom kommunen

Det är olika vägstandard på vägarna inom kommunen. Både mellan de statliga, kommunala och enskilda vägarna men även sinsemellan de enskilda vägarna. Det är över lag vanligt att enskilda vägar har en lägre standard än motsvarande kommunala vägar. Detta är inte konstigt då fastighetsägarna som använder vägen bestämmer i samråd med varandra vilken standardnivå deras väg ska ha. Det finns sällan incitament att anlägga en väg med högre standard än vad som upplevs som nödvändigt. En kommun är däremot skyldig att upprätthålla samma standard i likvärdiga områden, vilket lämnar mindre utrymme för lokal variation. Beroende på topografi, bebyggelseutveckling m.m. kan man tillåta vissa eftergifter även vid kommunalt huvudmannaskap. Kriterierna för trafiksäkerhet, bärighet och avvattning måste dock alltid vara uppfyllda. Detta då väghållaren har ett juridiskt ansvar för t.ex. översvämningar, skador och andra konsekvenser som beror på bristande standard och underhåll.

En enskild väghållare har samma juridiska ansvar, men behöver inte förhålla sig till vägstandarden i jämförbara områden på samma sätt som en kommun och de specifika riskerna är kanske mer överblickbara i ett lokalt förvaltad område. Av ovanstående skäl kan inte kommunen utan vidare ta över ett enskilt vägnät utan att grundkraven är uppfyllda. Medborgarnas krav på vägnätets standard brukar även öka när kommunen är väghållare, jämfört när motsvarande gator förvaltas enskilt.

Generellt sätt bedöms vägarna, som i denna utredning föreslås tas över av kommunen, inom Ekerö tätort och Stenhamra tätort ha en förhållandevis hög standard.

15. Utvärdering av huvudmannaskap

Som nämnts tidigare är huvudregeln enligt PBL att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser (4 kap 7 § PBL). Allmänhetens nyttjande av den allmänna platsen eller anläggningen bör styra om huvudmannaskapet ska vara kommunalt eller enskilt. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktigt bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap.

För att Ekerö kommun ska bli en småstad, som är kommunens vision enligt gällande översiktsplan, måste stadsrum och gatunät vara sammanhängande och tillgängliga för alla, oavsett ålder eller funktionsnedsättning. Detta ställer krav på standard och kvalitet på den allmänna platsen.

Sedan 2014 är det möjligt att inom en detaljplan ha flera huvudmän, för olika allmänna platser s.k. delat huvudmannaskap. Detta öppnar även upp för möjligheter till ett eventuellt etappvis kommunalt övertagande av huvudmannaskapet i Ekerö kommuns tätorter.

Utredningen föreslår utifrån kommunens styrdokument och gällande lagstiftning att nedanstående allmän plats bör övertas av kommunen och omfattas av kommunalt huvudmannaskap. Vidare föreslår utredningen av kommunens riktlinje för trafikstrukturen i översiktsplanen bör ses över och utgå ifrån huvudregeln om att kommunen ska vara huvudman för allmän plats vid ny planläggning i tätortsbandet.

15.1 Befintlig allmän plats som bör övertas

Det bör vara kommunalt huvudmannaskap:

- Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig
- Om allmänna platsen eller annan allmän anläggning betjänar en större allmänhet

Utifrån ovanstående bör följande allmän plats övertas av kommunen:

- Vägar som behövs för offentlig och kommunal service
- Vägar till kommersiell service
- Vägar som trafikeras av kollektivtrafik
- Större genomfartsgator och uppsamlingsgator som ansluter till kommunens huvudnät för motordrivna fordon dvs. gatan är utfartsväg för ett stort antal trafikintressenter
- Gång- och cykelvägar som förser de allmänna, dvs. utbyggnad av huvudnätet och/eller lokalnätet i viss omfattning
- Park – och naturområden som avses nyttjas av de allmänna och/eller är strategiskt viktiga för kommunen utifrån översiktsplanen såsom tätortsnära natur.
- Kommunala lekplatser och kommunala badplatser (Förvaltas redan av kommunen)
- Övriga lekplatser och badplatser som avses nyttjas av de allmänna

15.2 Kriterier avseende standard för vägar vid övertagande

I de fall kommunen ska åta sig huvudmannaskapet för en väg, så måste vissa centrala standardkrav iakttas, såsom bärighet, avvattnings och trafiksäkerhet. Detta har bl a med väghållarens juridiska ansvar att göra samt att kommunala gator bör vara likvärdiga inom likvärdiga detaljplaneområden, även om vissa avvikelser kan göras med hänsyn till de lokala förhållandena.

Ekerö kommuns kriterier avseende vägstandard:

1. Vägkropp med god bärighet för åretruntbruk och vägens dimensionerande trafik.
2. Slitlager, grus-eller asfaltbeläggning med god funktion anpassad till vägens bärighet och dimensionerande trafik.
3. God dränering och avvattning av vägkroppen. Diken och trummor ska vara anpassade efter vägens behov (vägtrumma genom väg minst 300 mm, sidotrumma minst 200 mm).
4. Körbanan ska ha en bredd som medger god framkomlighet och i hela sin sträckning medge rationell skötsel.
5. Godtagbar vändplan eller annan vändningsmöjlighet (väghållnings-, räddnings-, renhållningsfordon etc. ska kunna vända) inom vägområdet.
6. Vid behov mötesplats eller annan likvärdig möjlighet till möte mellan fordon.
7. Utrymme finns som ger möjlighet att lägga upp snö utanför körbana och vändplan.

15.3 Principer för huvudmannaskap vid framtida detaljplanearbete

Vid framtida exploatering inom Ekerö tätort och Stenhamra tätort bör principen som används vid avgränsningen avseende vilken allmän plats som bör övertas följas. Detta innebär att ett behov av omprövning av huvudmannaskapet avseende allmän plats som nu inte föreslås att övertas kan komma att behövas. En väg som idag inte föreslås övertas av kommunen kan vid framtida exploatering bli aktuell att överta av kommunen då vägen t.ex. blir en uppsamlingsgata eller kommer att trafikeras av kollektivtrafik.

Vidare bör det vara kommunalt huvudmannaskap om anslutande vägar och övrig anslutande allmän plats har kommunalt huvudmannaskap för att få ett sammanhängande nät och område avseende förvaltning.

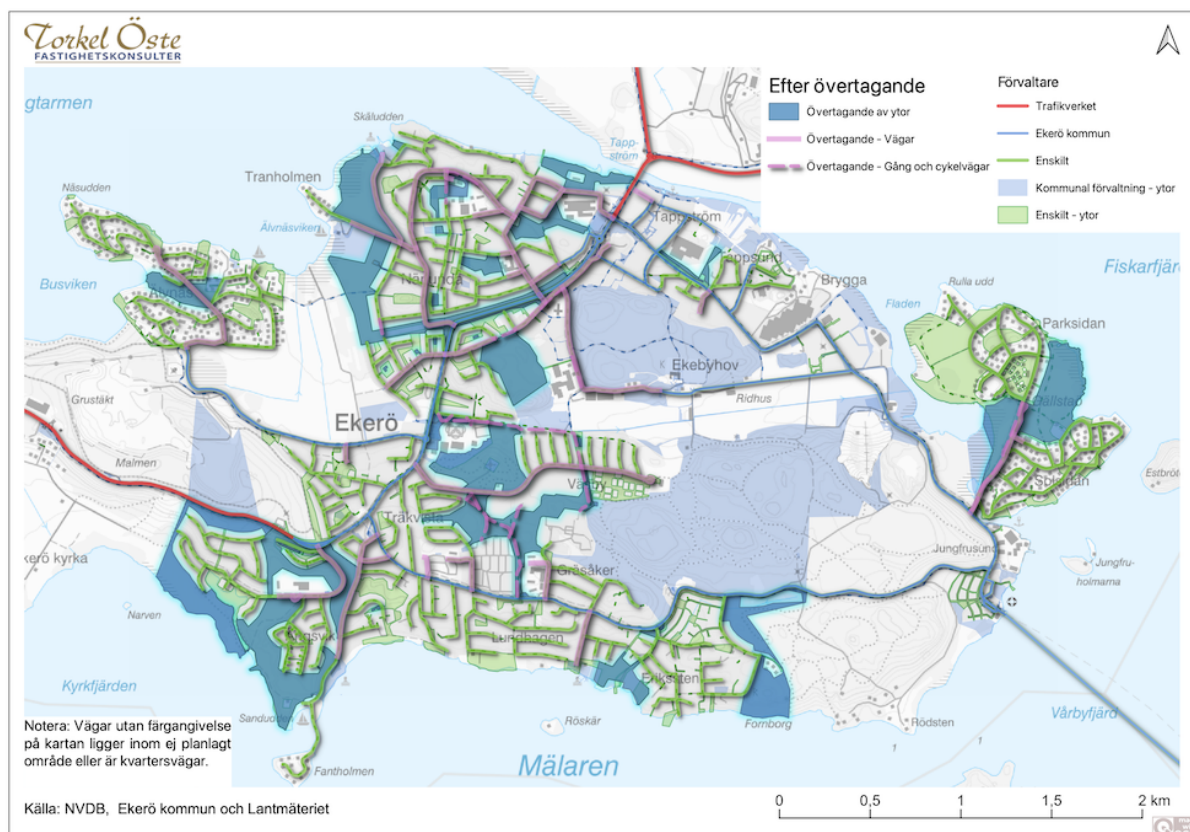
16. Avgränsning – Förslag på ytor som kommunen bör överta

Om Ekerö tätort och Stenhamra tätort skulle ha planlagts idag skulle stora delar ha lagts ut med kommunalt huvudmannaskap. Övertagandet nu utgår ifrån befintliga förhållanden där tätorterna är planlagda i största del med enskilt huvudmannaskap. Det innebär att kommunen inte är skyldig att ta över huvudmannaskapet men däremot är det med tanke på utveckling av tätorterna rimligt att så sker i viss omfattning.

En avgränsning har gjorts som visar vilken allmän plats som föreslås övertas av kommunen och en beskrivning av varför. Avgränsningen har gjorts utifrån de kriterier som anges under punkt 15.1. befintlig allmän plats som bör övertas.

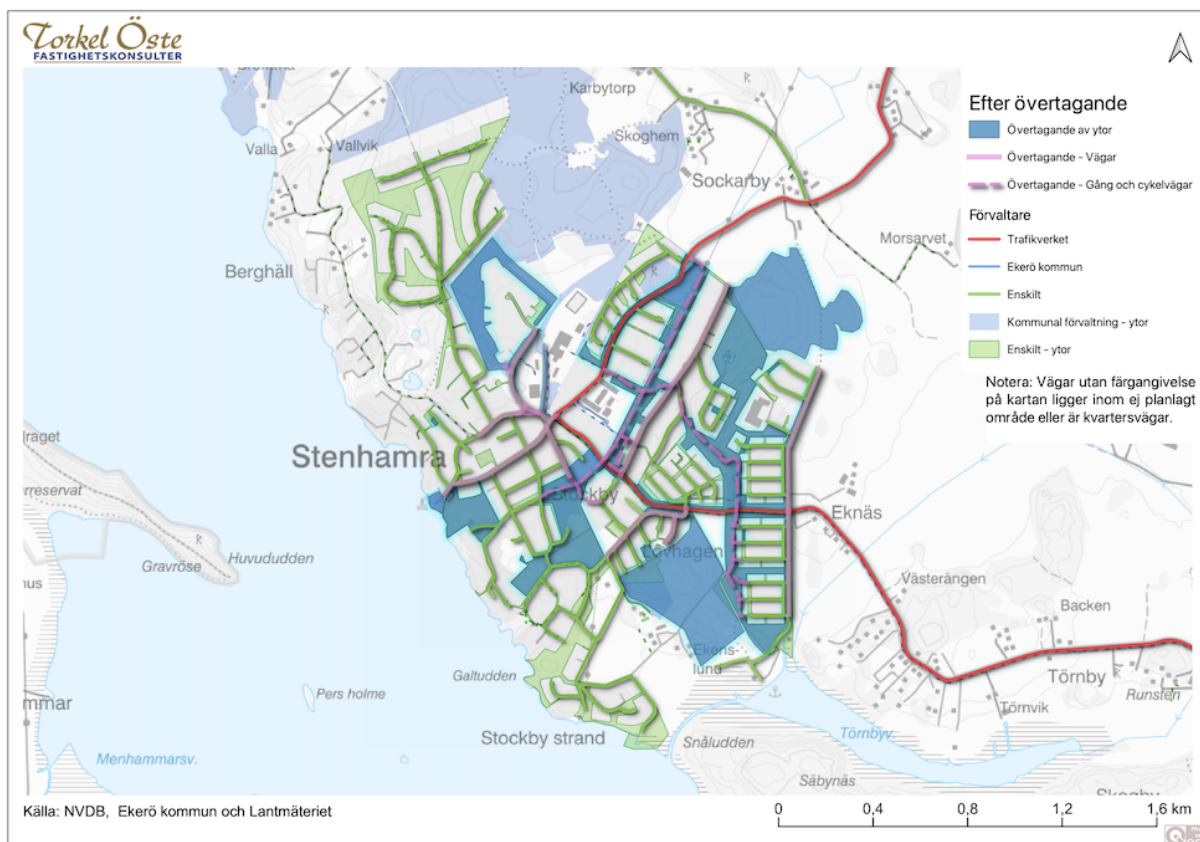
16.1 Ekerö tätort

Den allmänna platsmarken; park- och naturområden, vägar och gång- och cykelvägar som föreslås övertas av kommunen redovisas på kartan nedan. För större karta se **bilaga 7**. Vidare är den allmänna platsmarken som föreslås att övertas beskriven i bifogad excel fil, **bilaga 8**. I excel filen framgår varför den allmänna platsen föreslås att ändras till kommunalt huvudmannaskap samt vilken detaljplan som den berörs av.



16.2 Stenhamra tätort

Den allmänna platsmarken; park – och naturområden, vägar och gång- och cykelvägar som föreslås övertas av kommunen redovisas på kartan nedan. För större karta se **bilaga 9**. Vidare är den allmänna platsmarken som föreslås att övertas beskriven i bifogad excel fil, **bilaga 10**. I excel filen framgår varför den allmänna platsen föreslås att ändras till kommunalt huvudmannaskap samt vilken detaljplan som den berörs av.



17. Konsekvensbeskrivning vid övertagande

17.1 Fördelar med kommunalt huvudmannaskap

Fördelarna med kommunalt huvudmannaskap är:

- Kommunen får större rådighet och möjlighet att utforma av väg-, cykel och kollektivnätet samt park – och naturområden vilket leder till att lättare kunna uppfylla kommunens vision om att bli en småstad samt kommunens trafik- och miljömål enligt kommunens styrdokument.
- Föreningarna förvaltar idag park- och naturområden som ägs av kommunen. Det innebär begränsningar för föreningarna när det gäller exempelvis rätten att ta ner träd etc (regleras i anläggningsbeslutet). Om kommunen övertar hamnar förvaltning och ägande i samma ägares hand, vilket förenklar hanteringen.
- Bättre sammanhängande ytor
- Kommunen kan göra investeringar för ökad trafiksäkerhet i områden som idag ligger inom det enskilda vägnätet.
- Lättare att ha en översikt och kunna prioritera investeringar, underhålls- och trafiksäkerhetsåtgärder, än när olika enskilda förvaltare ansvarar och finansierar dessa.
- Kommunen är en större organisation och inte lika sårbar som en styrelse för en vägförening som endast består av fem lekmanna män.

- Kommunen har bredare och bättre kompetens samt möjligheter att bedriva förvaltning av allmän plats. Behovet av att köpa in tjänster minskar då kompetensen finns inom kommunen, vilket borde leda till lägre kostnader i det avseendet.
- Kommunen är juridiskt starkare, styrelse är personligt ansvariga utan något tjänstemannaskydd.
- Kommunen är inte momspliktig, enbart isolerat detta kan kommunen driva förvaltningen av allmän plats mer kostnadsbesparande.
- Kommunen har möjligt att göra enhetligare och större volyminköp för att få ner kostnaderna, t.ex. inköp belysningsstolpar
- Kommunen har bättre möjligheter kring finansiering, det är svårare för vägföreningar att få lån
- Kommunen har struktur och är vana beställare, administratörer och att hantera stora kostnader samt fakturering.
- Vid planläggning av nya områden behöver inte remiss gå ut till vägföreningen
- Gemensamhetsanläggningarnas/vägföreningarnas geografiska omfattning och anslutning till dem regleras i lantmäteriförrättningar vilka behöver göras i färre fall (inte alls om hela vägföreningarna övertas) vid ett kommunalt huvudmannaskap.
- Kommunen såsom fastighetsägare behöver inte erlagga lika mycket i avgift till vägföreningarna för sina deltagande fastigheter, eventuellt kan vissa kommunala fastigheter utgå helt.

17.2 Konsekvenser av föreslagen avgränsning

Idag förvaltar Närlunda vägförening större delen av Ekerö tätort och Stockby vägförening större delen av Stenhamra tätort. Utöver dem är det ytterligare några vägföreningar som förvaltar allmän plats inom de två tätorterna. Föreslagen avgränsning får följande konsekvenser:

- Förvaltningsansvaret för tätorterna blir mer fragmenterat än det är idag. Närlunda vägförening och Stockby vägförening sköter större delen av tätorterna i dagsläget vilket innebär att med föreslagen avgränsning blir det mer uppdelat då kommunen endast övertar delar av allmän plats.
- Ur ett drift- och kostnadsperspektiv är det inte optimalt med enklaver av kommunalt huvudmannaskap. Med föreslagen avgränsning kommer Närlunda vägförening och Stockby vägförening att få ett mindre och mer upphackat förvaltningsområde vilket kan leda till en komplexare förvaltning och högre driftskostnad då deras inköp av drifts- och underhållstjänster får en mindre volym.
- Avgränsningen kan uppfattas som orättvis när vissa fastigheter får anslutning direkt till kommunal gata medan andra fastighet längre in i kvarteret måste betala full medlemsavgift till vägföreningen och kommunalskatt. I kontakten med kommuninvånarna är det viktigt att kommunen beskriver hur avgränsningen har gjorts och därmed varför kommunens övertagande ser ut som det gör.
- Otydlighet kring vem som förvaltar vilken allmän plats, väg, gc-väg, park- och naturområden för kommuninvånarna.
- Vägföreningarna kommer att leva kvar men i en annan omfattning vilket innebär att de nackdelar som finns med föreningarna kvarstår såsom tex. att det är svårt att få medlemmar att ställa upp i styrelsen, sårbarheten i vägföreningen om någon i styrelsen blir sjuk en längre period eller liknande m.m.

- Vissa kommunala lekplatser ligger insprängda i bostadsområden och kommer endast att nås via enskilda vägar. Det är viktigt att kommunens andel i gemensamhetsanläggningarna efter övertagandet enligt avgränsningen speglar den trafik lekplatsen alstrar.

Ett alternativ till avgränsningen är att samtlig allmän plats inom planlagt område av Ekerö tätort och Stenhamra tätort övergår till kommunalt huvudmannaskap. Utredningsområdet för Ekerö tätort och Stenhamra tätort omfattas till största delen av tätbebyggt område samt permanentboende.

Om all allmän plats övertas med kommunalt huvudmannaskap får kommunen ett helhetsansvar för tätorterna vilket innebär att det blir tydligt vem som är ansvarig för allmän plats för kommuninvånarna samt att förvaltningen blir enhetligt i de båda tätorterna. Ur ett drift- och kostnadsperspektiv är det också bättre med en förvaltare som kan upphandla allt drift- och underhållsarbete för den samlade volymen och kan på så sätt få bättre pris för åtgärderna.

17.3 Ekonomiska konsekvenser

Ett övertagande av allmän platsmark medför ekonomiska konsekvenser. Kommunen kommer att få något lägre kostnader vad gäller medlemsavgifter till vägföreningar men i övrigt ökar kostnaderna för kommunen. Vägföreningarnas intäkter minskar men det gör även deras förvaltningsområdet och därmed deras drift- och underhållskostnader.

För att ändra huvudmannaskapet för vägar från enskilt till kommunalt utan att ta över en underhållsskuld avseende vägarna så krävs det att en besiktning görs av varje väg för att bedöma om vägen uppfyller kommunens kriterier för ett övertagande. Vissa vägar kan behöva genomgå upprustning. Samtidigt kan man inte ställa krav på att vägar med enskilt huvudmannaskap ska vara i nyskick vid ett kommunalt övertagande.

Kostnaderna för övertagandet kan delas in i engångskostnader och löpande kostnader. Exempel på engångskostnader är upprustnings- och detaljplanekostnader, medan löpande kostnader är exempelvis drift- och underhållskostnader. Investeringskostnader kan kommunen ta ut genom gatukostnad men drifts- och underhållskostnader kan inte tas ut från de boende.

Kostnadsposter vid övertagande:

- Plankostnader
Kostnader för att genomföra planändringar, antingen genom ändring av befintliga planer eller upprättande av nya detaljplaner i form av s.k. skelettplaner.
- Markinlösen
Vid kommunalt huvudmannaskap skulle Ekerö kommun, i enlighet med bestämmelserna i 6 kap 13 § PBL, respektive 14 kap 14 § samma lag, vara skyldiga att lösa in mark inom allmän plats, i de fallen fastighetsägarna begär detta. Förslagsvis tecknas ett avtal med berörd fastighetsägare vid inlösen av allmän plats om att denne avstår marken utan ersättning. Kostnad för lantmäteriförrättning för att överföra

marken kommer att utgå. En stor del av allmän platsmarken är redan i kommunal ägo.

- Inlösen av väganläggning och andra anläggningar
Vägföreningarna kan kräva att kommunen löser in vägarna vid ett övertagande. Kommunen bör därmed ställa som krav att vid ett övertagande att ingen ersättning ska utgå till föreningen för vägarna. Kommunen har via sitt medlemsandelstal varit med och bekostat anläggningarna.

Upprustningskostnader

Beroende på vägens standard kan upprustningsåtgärder behöva utföras för att uppnå kommunal standard. Vägens standard är också av betydelse för kommande drift och underhållskostnad. Ju bättre skick, desto lägre kostnader för drift och underhåll.

- Lantmäteriförrättningar
Kostnad för omprövning av gemensamhetsanläggningarna, Närlunda ga:4, Stockby ga:14 m.fl. samt fastighetsregleringar avseende inlösen av mark och väg.
- Driftskostnader
Då huvudmannaskapet övergår till kommunen och ytorna utgår ur gemensamhetsanläggningarna kommer inte föreningarna att sköta vägarna längre. Ett kommunalt övertagande av de föreslagna ytorna innebär därmed ökade drifts- och underhållskostnader för kommunen då kommunen ska förvalta samt bekosta drift- och underhållskostnaderna för ytorna i stället för föreningarna.

När föreslagna ytor överförs blir vägföreningarnas drifts- och underhållskostnader lägre varpå den årliga medlemsavgiften bör bli lägre. Kommunen äger fastigheter som är delägare i gemensamhetsanläggningarna. Kommunen kommer därmed troligen att få lägre andelstal i gemensamhetsanläggningarna då gemensamhetsanläggningarna efter övertagandet främst kommer att omfatta ytor och villagator för de boende i respektive område. De kommunala fastigheternas avgifter till vägföreningarna bör därmed minska efter övertagandet. Det är den enda kommunala kostnaden som kommer att minska i samband med övertagandet.

En översyn av andelstalet ska göras i samband med omprövningsförrättningarna av gemensamhetsanläggningarna. Värt att notera är att en del vägar till kommunala lekplatser fortsatt ligger kvar med enskilt huvudmannaskap så för att säkra allmänhetens tillgång bör kommunen ha en större andel för dessa vägar.

- Personalkostnader
Ökade personalkostnader då kommunen behöver utöka med teknisk kompetens och gatu- och parkingenjörer för att hantera framtida drift och underhåll. Under övertagandet berörs både exploatering, plan och det tekniska kontoret som behöver personal som arbetar aktivt med själva övertagandet; för dialog och upprättar avtal med vägföreningarna, upprättar planhandlingar, besiktigar gatorna samt hanterar eventuella upprustningsåtgärder samt administrerar kring finansiering av dessa. Eventuellt kan det behövas en övergripande projektledare som håller ihop arbetet med övertagandet. Det medför även ökade personalkostnader avseende upphandling och

ekonomi både i samband med övertagandet och för att hantera framtida drift och underhåll.

- Uppdatering av grundkarta
Många av fastigheterna inom Ekerö tätort och Stenhamra tätort har gamla fastighetsgränser och omfattas av äldre detaljplaner. Vid planläggning idag upprättas detaljplanerna digitalt och en noggrannhet om 5 cm krävs för fastighetsgränser. För att uppnå detta måste kommunens grundkarta uppdateras genom att befintliga fastighetsgränser utreds och troligen kommer en del gränser att behöva fastighetsbestämmas. Fastighetsbestämning handläggs av Lantmäteriet vid en lantmäteriförrättning och brukar vara kostsamt samt kan ta tid. Om detaljplanerna i stället ändras aktualiseras inte det här kravet i samband med planläggningen men däremot blir det samma problematik i samband med att den allmänna platsmarken ska regleras över till kommunen. Då kommunen redan är fastighetsägare till en stor del av den allmänna platsen innebär det att antalet gränser som kommer att beröras av förrättningar sannolikt blir färre till antalet och därmed minskar även kostnaden.

18 Handlingsplan för övertagande av föreslagna ytor

Denna handlingsplan beskriver hur övertagande av de föreslagna ytorna bör ske. För att formellt överföra huvudmannaskapet till kommunen krävs ett politiskt beslut kring vilka ytor som ska övertas samt en planändring, där huvudmannaskapet ändras från enskilt till kommunalt. I samband med övertagandet behöver även vägarna besiktigas och eventuella upprustningsåtgärder utföras samt hantering av kostnaderna för dessa. Avtal om övertaganden av allmän platsmark ska tecknas med berörda gemensamhetsanläggningar och fastighetsägare.

18.1 Politiska beslut

För att genomföra ett övertagande behöver ett antal politiska beslut fattas:

- Beslut över hur man vill gå vidare avseende avgränsningen.
- Beslut avseende planuppdrag för att ändra huvudmannaskapet till kommunalt.
- Beslut om vilken standard som kommunens vägar ska ha, dvs. ett antal kriterier som ska vara uppfyllda för att kommunen ska överta den allmänna platsmarken. Man bör utgå från punkt 15.2 Kriterier avseende standard för vägar vid övertagande. Vid särskilda skäl kan undantag från kriterierna göras. Kriterierna behöver även kompletteras med hantering av dagvatten, exempelvis krav på fördröjning.
- Beslut om budget för övertagandet, hantering av eventuella upprustningskostnader och kostnadsfördelning avseende lantmäteriförrättningar.
- Beslut om tillägg till översiktsplanen avseende kommunens riktlinje för trafikstrukturen i kommunen. Detta då översiktsplanen ska ge vägledning vid beslut kring detaljplanering. Översiktsplanen anger idag som riktlinje för trafikstrukturen att enskilt huvudmannaskap för vägar och park – och naturområden ska även fortsatt, företrädesvis tillämpas vid planläggning av områden i kommunen. Huvudregeln enligt PBL är att kommunen ska vara huvudman för allmän plats och enskilt

huvudmannaskap ska endast tillämpas vid särskilda skäl inte företrädesvis.

18.2 Besiktning och eventuell upprustning

Det är viktigt att de vägar som kommunen är huvudman för, håller en tillräckligt god standard. Detta innebär att inför ett kommunalt övertagande av vägar ska dessa besiktigas och en bedömning göras om de kan övertas i befintligt skick eller om upprustningsåtgärder behöver utföras. Vidare behöver de park- och naturområden som föreslås tas över inventeras för att bedöma om några säkerhetsåtgärder etc. behöver utföras utifrån att kommunen blir förvaltare.

Inom ramen för denna utredning har ingen grundlig besiktning gjorts av allmän plats. Vägarna bedöms dock vara i förhållandevis hög standard men för slutlig bedömning och uppskattning av eventuella upprustningskostnader måste en besiktning och bedömning göras av varje enskild väg.

18.3 Finansiering av upprustningsåtgärder

Vid behov av upprustningsåtgärder kan olika finansieringssätt användas. Val av sätt beror på i vem som utför upprustningen och om den sker före eller efter övertagandet.

Möjliga finansieringskällor – vägföreningarna rustar upp

- Vägföreningens kassa och eventuellt fonderade medel
- Extra utdebitering och/eller förhöjd årsavgift från deläggande fastigheter
- Eventuellt kommunalt upprustningsbidrag

Möjliga finansieringskällor – kommunen rustar upp

- Kommunens drift- eller investeringsbudget (beroende på insatsens omfattning)
- Gatukostnadsavgift som tas ut av fastighetsägarna

I enlighet med Plan- och bygglag (2010:900) 6 kap. 24 § har en kommun rätt att ta ut gatukostnadsavgift för mer omfattande upprustning eller ombyggnad av gator och vägar. En gatukostnadsutredning ska då göras i samband med detaljplaneändringen, där det bland annat anges hur kostnaderna ska fördelas på de berörda fastigheterna. Fördelningen kan ske antingen områdesvis eller per gatudel. Gatukostnadsavgift kan inte tas ut för mindre åtgärder, såsom endast ny beläggning. Kommunen har möjlighet att träffa avtal med berörda fastighetsägare om gatukostnadsersättning.

När man väljer finansieringsmetod är det viktigt att ta hänsyn till kommunallagens likabehandlingsprincip och att vara konsekvent. Kommunen kan inte i ett fall stå för hela upprustningen och i ett annat fall tvinga föreningar att finansiera upprustning.

Om det finnas fonderade medel som avser de allmänna platserna som övertas och dessa då inte används för att rusta upp vägen inför ett övertagande, så bör fonderingarna i stället återbetalas till delägarna i gemensamhetsanläggningen. Kommunen har då rätt till sin andel, vilken kan användas för upprustning vid behov.

18.4 Förslag val av finansieringsmetod av eventuella upprustningskostnader

Då de vägar som föreslås övertas bedöms ha förhållandevis hög vägstandard bedöms det inte meningsfullt att i samband med övertagande genomföra en gatukostnadsutredning. I stället föreslås att vägföreningarna rustar upp innan övertagandet alternativt att upprustningen finansieras med kommunens drift- och investeringsbudget.

Om vägföreningarna rustar upp innan övertagandet kan de välja mellan att använda befintlig kassa och eventuellt fonderade medel alternativt göra en extra utdebitering och/eller förhöjd årsavgift från medlemsfastigheterna. De kommunala medlemsfastigheterna medfinansierar insatserna i förhållande till sitt andelstal i vägföreningen/samfälligheten. Detta alternativ ger vägföreningarna/samfälligheterna bäst kontroll över processen, då de själva driver arbetet. Samtidigt blir upprustningen beroende av att vägföreningen/samfälligheten visar engagemang.

Om kommunen finansierar upprustningen med kommunens drift- och investeringsbudget styr kommunen över hela processen kring upprustningen samt när den ska ske. Alla skattebetalare får vara med att bekosta upprustningen. Kommunen är som sagt inte momspliktig vilket kan leda till en lägre kostnad. Kommunen är vidare skyldig att upphandla enligt lagen om offentlig upphandling.

18.5 Detaljplaneändring

Den föreslagna allmänna platsen som ska övertas av kommunen ligger inom allmän plats med enskilt huvudmannaskap i gällande detaljplaner. Då huvudmannaskapet styrs i detaljplaner behöver befintliga detaljplaner som berörs av övertagandet ändras avseende huvudmannaskap för den allmän plats som ska övertas av kommunen. Det finns två alternativ för att genomföra ändringen, antingen genom ändring av befintliga planer eller genom att upprätta nya detaljplaner.

Både ändring av befintliga detaljplaner eller upprättande av nya detaljplaner föreslås handläggas med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 5 kap 6 §. Detta innebär att ett förslag tas fram och samråds med myndigheter, fastighetsägare och andra berörda som då ges möjlighet att lämna synpunkter. Efter eventuella bearbetningar av förslaget ges ett andra tillfälle att lämna synpunkter under ett granskningsskede. Om inga överklaganden kommer in vinner planen laga kraft tre veckor efter tidpunkten för antagandet.

De två alternativen presenteras nedan. Utredningen föreslår dock att ändringen av huvudmannaskapet sker genom ändring av befintliga detaljplaner. Detta för att inte riskera att omfattande utredningar behöver göras i samband med övertagandet såsom t.ex. dagvattensutredning och markmiljöutredningar. Vidare bedöms inte heller att lika många lantmäteriförrättningar för fastighetsbestämning behövs. Utredningen vill dock belysa att det är lämpligt att göra dessa utredningar framgent då kommunen sannolikt kommer att behöva hantera dessa frågor i den kommande driften av anläggningarna. En ny detaljplan föranleder även att eventuellt strandskyddet som är upphävt i gällande detaljplaner återinträder och ett nytt upphävande måste då prövas mot nu gällande regler.

Alternativ 1. Ändring av detaljplaner

En ändring av en detaljplan kan användas för att anpassa planen till det nya förhållandet (kommunalt huvudmannaskap i stället för enskilt huvudmannaskap) och hålla befintlig plan aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny plan. Det kan bara finnas en detaljplan för ett geografiskt område och det går därför inte att göra ändringsplaner, tilläggsplaner eller liknande som ska gälla tillsammans med den ursprungliga planen. Det innebär att ändringar görs i den ursprungliga planen vid en ändring av detaljplan. Enligt uppgift från Ekerö kommun behöver 87 detaljplaner ändras för grönytor och vägar (ev 89 beroende på hur man tolkar fastighetsgränser i två planer).

Under processen att ändra en detaljplan behöver det vara tydligt för alla berörda vad ändringen avser och hur ändringen skiljer sig från den ursprungliga planen. När ändringen har vunnit laga kraft så är det planen i sin ändrade form som gäller. Illustrationer som visar hur planen har sett ut tidigare och vilka ändringar som har gjorts kan redovisas i planbeskrivningen till ändringen.

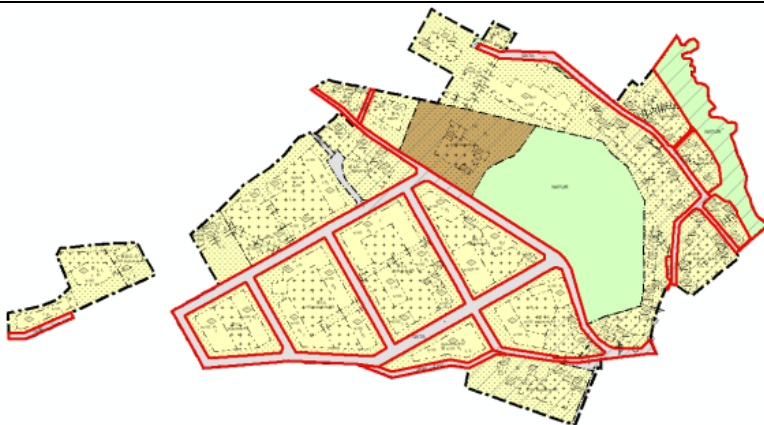
För ett snabbare och enklare genomförande av ändring av detaljplan kan detaljplanarbetet delas upp i ett antal delar. Varje del kan omfatta flera befintliga detaljplaner och planhandlingarna kan då bestå av flera plankartor men en gemensam planbeskrivning.

För ändring av huvudmannaskapet görs en markering i respektive detaljplanekarta avseende den allmänna platsen som berörs av övertagandet. Ändringen berör endast de administrativa bestämmelserna som avgör huvudmannaskapet samt genomförandetiden. I övrigt ligger den befintliga detaljplanen med bestämmelser kvar som tidigare och övriga planfrågor finns redan beskrivna i planbeskrivningen till den befintliga planen.

Utdrag exempel ändring av detaljplan, Höganäs kommun:

”Huvudmannaskapet för allmän platsmark kommer vara delat i detaljplanen, den största delen övergår till kommunalt huvudmannaskap, en mindre del kommer fortsätta att ha enskilt huvudmannaskap. För områden inringade med rött ska kommunalt huvudmannaskap gälla”

FÖRSLAG TILL ÄNDRING INOM RÖDMARKERAT OMRÅDE
ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER
Kommunalt huvudmannaskap för allmän platsmark.
a1 Genomförandetiden för ändringen är 10 år från den dagen planen vunnit laga kraft.



Karta: Digitaliserad detaljplan med ändringen markerad med rött.

36

Ett liknande projekt med kommunalt övertagande av allmän plats pågår i Strängnäs kommun. Planarbetet har nyligen påbörjats men så här i långt i dialogen med Länsstyrelsen i Södermanlands län har de inte krävt någon utredning.

18.6 Omprövning av gemensamhetsanläggningar

I samband med att kommunen tar över huvudmannaskapet för de föreslagna ytorna ska berörda gemensamhetsanläggningar såsom Närlunda ga:4 och Stockby ga:14 med flera omprövas. Den allmänna platsmarken, vägar, gc-vägar och park- naturområden som ingår i gemensamhetsanläggningarna men som genom detaljplaneändringarna får kommunalt huvudmannaskap och tas över av kommunen ska tas bort från gemensamhetsanläggningarnas omfattning. Kommunen ska ansöka om och bekosta omprövningsförrättningar.

Vid genomförande av övertagande utifrån föreslagen avgränsning kommer inte alla gemensamhetsanläggningarnas områden att övertas av kommunen. Detta innebär att en del områden fortsatt kommer fortleva med enskilt huvudmannaskap och gemensamhetsanläggningarna samt dess föreningar kommer att leva kvar men i mindre skala. Gemensamhetsanläggningarna och föreningarna kan leva kvar med de resterande ansvarsområden eller förrättas om till fler gemensamhetsanläggningar och föreningar för att dela upp förvaltningsområdena mer geografiskt om så önskas. Om all allmän plats övertas av kommunen upphävs gemensamhetsanläggningarna och vägföreningarna då deras funktion inte behövs längre.

18.7 Tidplan

Nedan är en grov uppskattning av tid för övertagandet.

- Politiskt beslut ca 3-6 mån
- Planläggning ca 2-3år
Här ingår framtagande av planhandling, besiktning samt avtalsskrivning med vägföreningar/fastighetsägare.
- Uppdatering av grundkarta. Om det krävs omfattande uppdatering av grundkartan inför planläggningen, vilket medför lantmåteriförrättningar, är det troligt att planläggningen tar längre tid. ca 2 år
- Upprustningsåtgärder, kan ske parallellt med omprövningen av gemensamhetsanläggningarna
- Omprövning av gemensamhetsanläggningar ca 2-3 år

18.8 Drift- och underhållsplan

I samband med övertagandet bör kommunen ta fram en långsiktig drift- och underhållsplan för samtliga vägar, gc-vägar samt park- och naturområden med kommunalt huvudmannaskap inom kommunen. I och med övertagandet kommer kommunens förvaltningsområde att öka och det är viktigt att planera för den framtida driften och underhållet. Med en långsiktig drift- och underhållsplan skapas en bättre överblick över vad som behöver utföras och när vilket möjliggör att man bättre kan planera utförandet och samordna åtgärder när det är möjligt.

19 Kostnadsbild

19.1 Dagens drift- och underhållskostnader

Kommunen betalar inte ut något kommunalt driftbidrag till vägföreningarna inom kommunen. Kommunen är en stor medlem i både Närlunda och Stockby vägförening och betalar totalt en medlemsavgift om totalt 2 143 667 kr, fördelat på 1 931 264 kr till Närlunda vägförening och 212 403 kr till Stockby vägförening. Även det kommunala allmännyttiga bostadsbolaget, AB Ekerö bostäder är en stor delägare i Närlunda och Stockby vägförening.

Närlunda vägförenings kostnader senaste verksamhetsåret:

Nedanstående kostnadsuppgifter har erhållits av Närlunda vägförening. Samtliga kostnader är angivna i cirka.

Anläggning	Omfattning	Adm. Kostnader kr/år	Drift/ underhåll kr/år	Belysning kr/år	Summering kostnad kr/år
Vägar	42 000 m	2 000 000	7 000 000	1 000 000	10 000 000
Gång- och cykelväg	7 000 m		1 000 000		1 000 000
Lekpark	-----	-----	-----	-----	-----
Park/Naturområde	1 108 000 kvm		1 000 000		1 000 000

Totalt: 12 000 000 kr/år

Stockby vägförening kostnader senaste verksamhetsåret:

Nedanstående kostnadsuppgifter har erhållits av Stockby vägförening. Kostnaderna för vägar och gång- och cykelvägar är inte särredovisade. Samtliga kostnader är angivna i cirka. Kostnad för ny elkabel om 500 000kr som föreningen haft under senaste verksamhetsåret är inte med då denna kostnadspost inte hör till ett normal år.

Anläggning	Omfattning	Adm. Kostnader kr/år	Drift/ underhåll kr/år	Belysning kr/år	Summering kostnad kr/år
Vägar	16 635 m	400 000	1 730 000	200 000	2 300 000
Gång- och cykelväg	5 281 m				
Lekpark	-----	-----	-----	-----	-----
Park/Naturområde	345 700 kvm		750 000		750 000

Totalt: 3 050 000 kr/år

Utifrån ovanstående uppgifter är dagens driftkostnader per respektive anläggning för:

Närlunda vägförening

Anläggning	Kr/m
Vägar	227kr/m
Gång- och cykelväg	175kr/m
Park/Naturområde	Ca 1kr/kvm

Kostnaden för administration är fördelade på samtliga anläggningar (7/9 på Vägar, 1/7 på Gång- och cykelvägar och 1/7 på Park/Naturområde).

Stockby vägförening

Anläggning	Kr/m
Vägar	133 kr/m
Gång- och cykelväg	--- kr/m
Park/Naturområde	2,50 kr/kvm

Kostnaden för administration är fördelade på samtliga anläggningar (7/10 på Vägar och GC-vägar och 3/10 på Park/Naturområde).

Nedanstående kostnadsuppgifter har erhållits från Ekerö kommunen och Kolada: (Kommun- och landstingsdatabasen). Sveriges kommuner och Regioner i samarbete med Rådet för främjande av kommunala analyser (RKA) ansvarar för att samla in och redovisa gatustatistik i (Kolada). I statistiken för drift- och underhållskostnader anges följande generella kostnader:

Ekerö kommun

Anläggning	Kr/m
Vägar	95 kr/m
Gång- och cykelväg	80 kr/m
Park/Naturområde	2,50kr/kvm

Kolada:

Anläggning	Kr/m
Vägar	160kr/m
Gång- och cykelväg	100 kr/m
Park/Naturområde	Ej redovisat i kr/kvm

Bedömning rörande kostnadsuppgifter:

Vägföreningarnas kostnadsuppgifter är redovisade inklusive moms tillskillnad från kommunernas kostnadsuppgifter. Vidare är Ekerö kommuns kostnadsuppgifter förhållandevis låga jämfört till andra kommuner (Kolada). Kommunen har dessutom ett begränsat underlag avseende vägar då kommunen inte förvaltar så många vägar idag.

Anläggning	Kronor/år
Vägar	140 kr/m
Gång- och cykelväg	110 kr/m
Park/Naturområde	2 kr/kvm

19.2 Kostnader vid övertagande för kommunen

Nedan är en grov översiktlig kostnadsberäkning av ett övertagande utifrån förfarandet med ändring av befintliga detaljplaner (Alternativ 1):

Notera att upprustningskostnad eventuellt tillkommer beroende på vad som framkommer vid besiktning av vägarna samt beroende på hur man beslutar sig för att finansiera dem. Vidare

om kommunen och vägföreningarna/fastighetsägarna inte kommer överens om att ingen ersättning ska utgå vid övertagandet av anläggningarna uppkommer även en post avseende inlösenersättning. Tid för tjänstemän och eventuella konsulter, vid sidan av detaljplanearbetet, har inte beräknats och tagits med i kostnadsbilden för övertagandeprocessen.

Engångskostnader

Kostnadspost	Beskrivning	Kronor	kommentar
Planläggning	Ändring befintliga detaljplaner	1 000 000 – 2 000 000 kr	Förutsatt att få utredningar krävs
Avtalsskrivning	Förhandling och upprättande av avtal för övertagandet	300 000 – 600 000 kr	
Lantmäteriförrättningar	Omprovning av gemensamhetsanläggningar	600 000 – 800 000 kr	
Lantmäteriförrättningar	Fastighetsregleringar av allmän platsmark	400 000 – 600 000 kr	Kommunen äger redan en stor del av den allmänna platsen.
Totalt*		2 300 000 – 4 000 000 kr	

Totalt* = I totalkostnaden är inte kostnad för besiktning av vägar och andra anläggningar, eventuell upprustning, eventuell värdering och ersättning samt arbetstid för dessa delar med.

Om förfarandet med nya detaljplaner (Alternativ 2) i stället väljs blir det en annan kostnadsberäkning. Det är osäkert om det behövs utredningar, i exemplet från Ljusdal har inte länsstyrelsen ställt något sådant krav. Det är dock ett annat län och inte säkert att länsstyrelsen i Stockholms län gör samma bedömning. Det kan exempelvis ställas krav på utredningar kring dagvatten, geoteknik, strandskydd etc. Därutöver kommer det innebära krav på uppdatering av grundkarta vilket bedöms vara mycket kostsamt. Ekerö kommun har själva bedömt att en uppdatering av grundkartan kommer att kosta mellan 6 och 10 miljoner kronor, utifrån att flera gränser kommer att behöva bestämmas.

Löpande kostnader

Framtida drifts- och underhållskostnader (ett medelvärde utifrån inkomna kostnadsuppgifter har använts vid bedömningen)

Anläggning	Kronor/år	Föreslagen avgränsning – övertagande	Kostnad kr/år
Vägar	140 kr/m	18 000 m	Ca 2 500 000
Gång- och cykelväg	110 kr/m	7 500 m	Ca 800 000
Park/Naturområde	2 kr/kvm	2 000 000 kvm	Ca 4 000 000
Totalt			Ca 7 300 000

Föreslagen avgränsning – övertagande är ungefärligt inritat och därmed utgör siffrorna en grov uppskattning.

20 Resursbehov

Inför övertagandet behöver kommunen bygga upp en organisation för det. De resurser som behövs vid övertagande av huvudmannaskap är:

- Eventuell övergripande projektledare.
- Exploateringsingenjör för arbetet med planläggningarna och avtalsskrivningen med vägföreningar/fastighetsägare
- Planhandläggare för arbetet med planprocessen
- Gatuingenjör för att besiktiga vägarna samt bedöma om upprustning behövs för att nå kriterierna för övertagande
- Gatuingenjör för att hantera framtida drift- och underhåll
- Parkförvaltare för att inventera park- och naturområden som tas över för att bedöma om några säkerhetsåtgärder etc. behöver utföras utifrån att kommunen blir förvaltare.
- Parkförvaltare för att hantera framtida drift- och underhåll av park/natur (badplatser samt lekplatser – förvaltas redan av kommunen)
- VA-ingenjör för arbete med dagvatten relaterat till allmän plats.
- Personal för drift och underhåll av den allmänna platsen om dessa tjänster inte köps in.
- Upphandlare för att hantera upphandlingar avseende eventuell upprustning samt drift och underhåll som ej kan hanteras internt.
- Ekonom som hanterar det utökade ansvaret.

Bilagor:

Bilaga 1 – Karta avgränsning Ekerö tätort

Bilaga 2 – Karta avgränsning Stenhamra tätort

Bilaga 3 – Karta över Ekerös kommunala väghållningsområde

Bilaga 4 – Karta över Ekerö Närlunda ga:4

Bilaga 5 – Karta över Ekerö Stockby ga:14

Bilaga 6 – Närlunda vägförenings inskickade underlag avseende huvudmannaskap

Bilaga 7 – Karta efter övertagande Ekerö tätort

Bilaga 8 – Excelfil förslag övertagande Ekerö tätort –vägar och gc-vägar samt park och lekplatser

Bilaga 9 – Karta efter övertagande Stenhamra tätort

Bilaga 10 – Excelfil förslag övertagande Stenhamra tätort – vägar och gc-vägar samt park och lekplatser