

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum 2015-05-26

Dnr KS 2015/0124-309

Till Kommunstyrelsen

Principer för huvudmannaskap för gator i Österåkers kommun

Sammanfattning

Kommunfullmäktige lämnade i anslutning till budgetbeslut 2014 ett särskilt uppdrag att utreda konsekvenser vid eventuellt överförande av huvudmannaskapet från enskilda till kommunala vägar i kommunen och konsekvenserna för de fastighetsägare som idag har enskilda vägar. Det lämnades även ett uppdrag att utreda framtida infrastrukturåtgärder samt principer för huvudmannaskap för allmän plats. En bilagd promemoria redovisar principer för huvudmannaskap för allmän plats i Österåkers kommun och konsekvenser vid genomförande av föreslagna principer.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens planarbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen besluta

1. Principer för huvudmannaskap för gator i Österåkers kommun antas.
2. Omvandling från enskilt huvudmannaskap till kommunalt genomförs i enlighet med genomförandeplanen.
3. Finansiering av omvandling från enskilt huvudmannaskap till kommunalt prövas i varje enskilt beslut.
4. Samhällsbyggnadsförvaltningen uppdras att lämna in en omprövning av det kommunala väghållningsområdet så att det följer den utpekade tätortsgränsen för huvudorten, Åkersberga.

Bakgrund

Kommunfullmäktige lämnade i anslutning till budgetbeslut 2014 ett särskilt uppdrag att utreda konsekvenser vid eventuellt överförande av huvudmannaskapet från enskilda till kommunala vägar i kommunen och konsekvenserna för de fastighetsägare som idag har enskilda vägar. Det lämnades även ett uppdrag att utreda framtida infrastrukturåtgärder samt principer för huvudmannaskap för allmän plats. Den 7 oktober 2013 redovisade samhällsbyggnadsförvaltningen en sammanställning för bussgator i Österåker med enskilt huvudmannaskap.

Förvaltningens slutsatser

I tidigare utredningar har konstaterats att Åkersbergas centrala delar har ett splittrat huvudmannaskap som i delar inte är funktionellt. Splittringen har uppkommit genom att tidigare byggnadslag möjliggjorde både stadsplaner (detaljplan med kommunalt huvudmannaskap) och byggnadsplaner (detaljplan med enskilt huvudmannaskap). Av Samhällsbyggnadsförvaltningens redovisning av uppdraget om buss i linjetrafik på enskild väg från hösten 2013 konstateras att frågan om huvudmannaskap kommer hanteras i kommande utredningar.

Sammantaget bedömer Samhällsbyggnadsförvaltningen att det föreligger ett behov av tydligare principer för huvudmannaskap för gator i Österåkers kommun. Samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till principer för huvudmannaskap (Bilaga 1). Förslaget baseras på "rätt avgränsat vägnät", en gemensam skrivelse från Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket och Riksförbundet enskilda vägar framarbetad 2012.

Av förslaget till principer som Samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram framgår att vägar på landsbygden även fortsatt kommer att ha enskilt eller statligt huvudmannaskap. Den bebyggelse som betecknas som tät bebyggelse utanför Åkersberga tätort kommer även fortsättningsvis ha huvudsakligen enskilt huvudmannaskap med undantag för bussgator som fortsättningsvis successivt kommer att omvandlas till kommunalt huvudmannaskap.

De gator som finns i Åkersberga stad ska ha kommunalt huvudmannaskap och inrymmas i det kommunala väghållningsområdet enligt väglagen. En omprövning av det kommunala väghållningsområdet kommer att sändas in för fastställande av Trafikverket så att det bättre följer det utpekade tätbebyggda området enligt trafikförordningen. En successiv omvandling kommer att genomföras av gator från enskilt till kommunalt huvudmannaskap i enlighet med den bilagda genomförandeplanen. Undantagna är de regionala vägarna som även fortsättningsvis har statligt huvudmannaskap.

Tidigare beredning och beslutsunderlag

Kollektivtrafik på enskilda vägar KF 2013-10-07 KF § 7:5

Bilagor

1. Principer för huvudmannaskap för gator i Österåkers kommun, 2015-06-01



Kent Gullberg

Samhällsbyggnadschef



Anna Anderman

Väg- och trafikchef

Österåkers kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum: 2015-06-01

Principer för huvudmannaskap för gator i Österåkers kommun och genomförandeplan

Bakgrund

Väghållningsfrågan i Österåker är splittrad. Splittringen har uppkommit genom att tidigare byggnadslag möjliggjorde både stadsplaner (detaljplan med kommunalt huvudmannaskap) och byggnadsplaner (detaljplan med enskilt huvudmannaskap). I Österåkers kommun har huvudregeln under 1990-talet varit att i samband med detaljplanläggning lägga ut enskilt huvudmannaskap för allmän plats. Från tid till annan har det kommit in skrivelser från vägföreningar om frågor om övertagande. Det finns anledning att se över om kommunens vägnät har en funktionell uppdelning mellan enskilt och kommunalt huvudmannaskap.

Den som ansvarar för gator, vägar och andra allmänna platser i ordningställande kallas huvudman. Det juridiska ansvaret åligger väghållaren. I detaljplanen anges om det ska vara kommunen eller enskilda som ska vara huvudman.

Enligt väglagen (1971:948) finns ett begrepp väghållningsmyndighet som delar in väghållare för allmän väg i statliga eller kommunala väghållare. Det finns idag ca 200 kommunala väghållningsmyndigheter och Österåker är en av dem.

Österåkers kommun sköter idag i huvudsak enbart gator och allmän plats som enligt detaljplanen har kommunalt huvudmannaskap. Pendeln har svängt under åren så att under vissa perioder har kommunen även skött planlagda områden med enskilt huvudmannaskap. I dagsläget finns ett fåtal avtalade undantag men huvudregeln innebär att detaljplanernas angivna huvudmannaskap följs.

1990 tog kommunen över ett flertal vägar från staten bl.a. delar av Margretelundsvägen, Sjökarbyvägen och Isättravägen.

Huvudregeln i Plan- och bygglagen (2010:900) anger att kommunen, i planlagda områden, ska vara huvudman för allmän plats dvs väg- och grönområden utom i sådana fall där det är mer lämpligt att någon annan är huvudman. I Österåkers kommun har undantaget använts som huvudregel av både rättvise- och ekonomiska skäl.

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Riksförbundet enskilda vägar enades under 2012 om principer för rätt avgränsat vägnät som innebär att staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och ett övergripande vägnät i tätort. Kommunen bör ha huvudansvar för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet. Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägarna i deras närhet. Renodlad ansvarsfördelning enligt dessa principer bedöms leda till en effektivare och rationellare väghållning, en större tydlighet i ansvarsfördelningen samt en rättvisare kostnadsfördelning mellan kommun och medborgare.

Av ett redovisat uppdrag från budgetbeslutet 2013 som utrett huvudmannaskap för gator med busstrafik framgår att frågan om huvudmannaskap för huvudvägar och centrumnära vägar kommer att hanteras i kommande utredningar.

Principer för huvudmannaskap för gator i Österåkers kommun

Staten och enskilda ska vara huvudmän för vägar på landsbygden.

Den bebyggelse som betecknas som tät bebyggelse utanför Åkersberga tätort ska huvudsakligen ha enskilt huvudmannaskap med undantag för bussgator som fortsättningsvis successivt kommer att omvandlas till kommunalt huvudmannaskap.

De gator som finns i Åkersberga stad ska på sikt ha kommunalt huvudmannaskap och inrymmas i det kommunala väghållningsområdet enligt väglagen.

En successiv omvandling kommer att genomföras av gator från enskilt till kommunalt huvudmannaskap i enlighet med genomförandeplanen. Undantagna är de regionala vägarna som även fortsättningsvis har statligt huvudmannaskap.

En omprövning av det kommunala väghållningsområdet kommer att sändas in för fastställande av Trafikverket.

Genomförandeplan

Nedan följer i prioriteringsordning de områden där omvandling av huvudmannaskap kan bli aktuellt.

1. Gator ingående i och innanför Centrumringen

Omvandling av huvudmannaskap initieras som successivt innebär ändring av detaljplan. Omvandling kan initieras av aktuell vägförening eller av kommunen.

Vilka vägar berörs:

Storängsvägen, Skolvägen, Länsmansvägen, Västra banvägen, Tvärvägen, Centralvägen, del av Östra banvägen, del av Tunavägen

Vilka vägföreningar berörs: Österskärs vägförening, Åkersberga centrala vägförening

Kostnadskonsekvenser: I varje enskilt fall prövas den enskilda nyttan i förhållande till den allmänna och kostnadskonsekvenser för förening, enskild och kommun redogörs för i förslaget till beslut. I de fall det handlar om kommunal finansiering finns utrymme reserverat för ändamålet i investeringsbudgeten

Tidplan: Genomförs successivt samordnat med annan planläggning av exempelvis bostäder.

2. Bussgator

Då dessa gator är av stort allmänt intresse motiverar detta kommunalt huvudmannaskap om de inte är statliga. Det finns ett kommunalt intresse att ha rådighet över utformning och skötsel.

Omvandlingsärendet initieras som innebär ändring av detaljplan successivt. Initieras huvudsakligen i anslutning till andra planärenden.

Vilka vägar berörs: Rydbovägen (från Rydbostation mot Ullna), Skärgårdsstadsvägen, delar av Östra banvägen, Västra banvägen, delar av Tunavägen, gator som kommer att utredas är även Margretelundsvägen och del av Kvisslingbyvägen

Vilka vägföreningar/fastighetsägare som berörs: Rydboholms gård, Skärgårdsstad, Österskärs vägförening, Margretelunds vägförening och Kvisslingbyvägens samfällighetsförening

Kostnadskonsekvenser: I varje enskilt fall prövas den enskilda nyttan i förhållande till den allmänna och kostnadskonsekvenser för förening, enskild och kommun redogörs för i förslaget till beslut. I de fall det handlar om kommunal finansiering finns utrymme reserverat för ändamålet i investeringsbudgeten

Tidplan: Genomförs successivt samordnat med annan planläggning av ex.vis bostäder.

3. Gator utanför centrumringen men innanför tätortsgränsen för Åkersberga

I detta fall kan det komma att initieras av kommunen om det finns ett stort allmänt intresse med bussgata, annan viktig funktion eller viktig målpunkt. Huvudregeln är dock att ärendena initieras av vägförening och detaljplan och ev upprustning bekostas av vägförening innan överlämnande.

Vilka vägar berörs: Alla gator inom området som betecknas som tätort i centrala Åkersberga som inte är statliga vägar

Kostnadskonsekvenser: I varje enskilt fall prövas den enskilda nyttan i förhållande till den allmänna och kostnadskonsekvenser för förening, enskild och kommun redogörs för i förslaget till beslut. I de fall det handlar om kommunal finansiering finns utrymme reserverat för ändamålet i investeringsbudgeten

Tidplan: Finns ingen fastställd tidplan då detta huvudsakligen sker på initiativ från vägföreningen.

4. Övriga gator och vägar

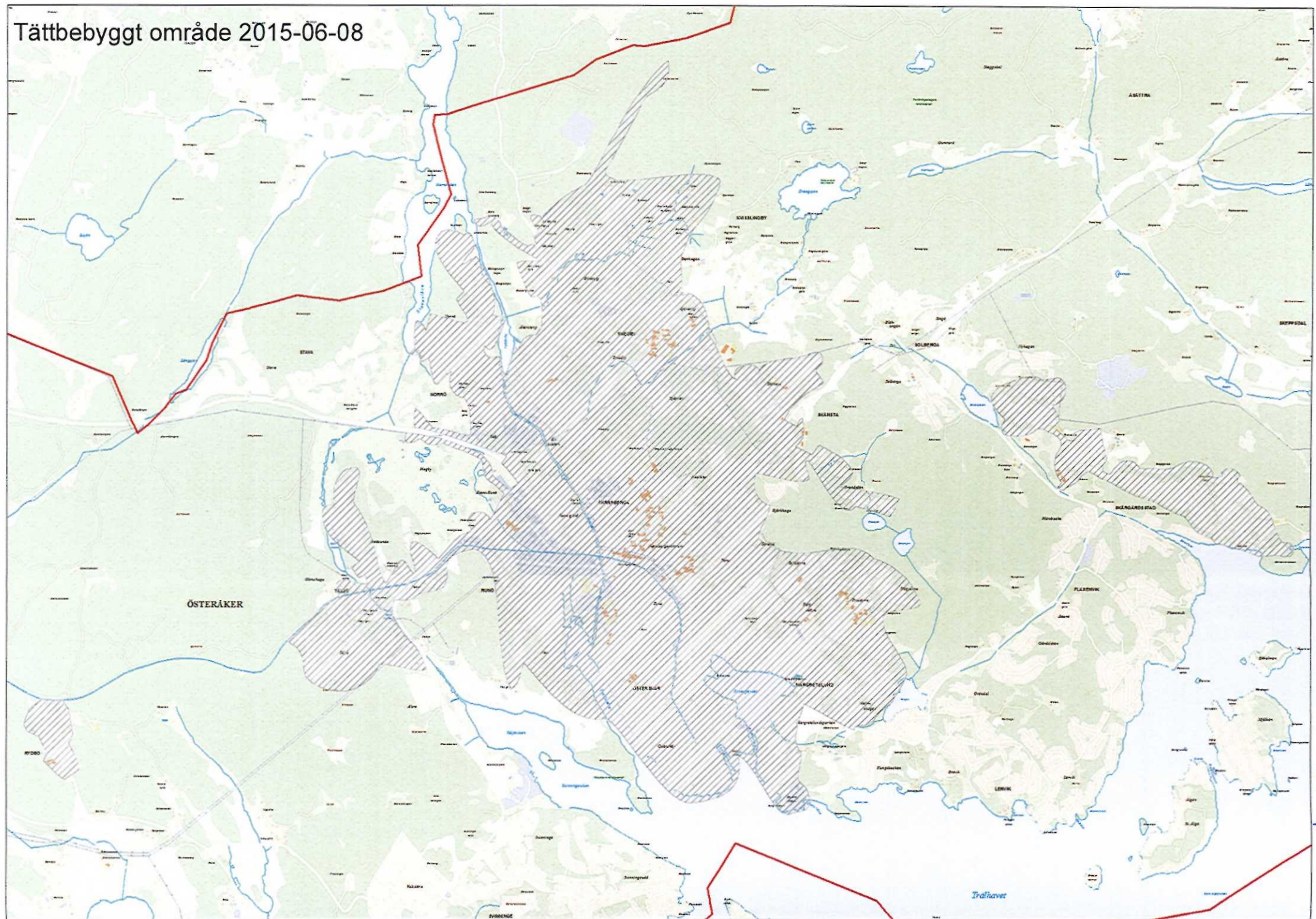
Andra vägar med stort allmänt intresse kan bli föremål för omprövning. Stort allmänt intresse kan dock istället innebära att vägen kan vara enskild men att det allmänna intresset motiverar ett större andelstal för kommunen. Exempel kan vara vägar där det finns målpunkter för rekreation eller skolor mm med allmänt intresse. Det innebär inte att det är motiverat eller rationellt med kommunalt huvudmannaskap utifrån nyttan med sammanhållet driftområde.

Huvudmannaskap i omvandlingsområden kommer att prövas utifrån ovanstående principer och bedöms från fall till fall.

Konsekvenser

Utökade driftområden hanteras som volymökningar i driftbudgeten. Ett fåtal omvandlingsärenden kommer innebära belastning för skattebetalarna då flertalet omvandlingsärenden genomförs i anslutning till annan planläggning. Då varje omvandling från enskilt till kommunalt huvudmannaskap kräver detaljplan kommer en ekonomisk konsekvensbedömning att bifogas varje beslut om detaljplan.

Tättbebyggt område 2015-06-08



Bilaga 2