



NORRKÖPING

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

RAPPORT

1(66)

2023-07-05

Vårt diarienummer

SPN 2023/0388

Handläggare, titel, telefon

Ylva Persson, 011-15 77 75

projektledare

Kommunalt övertagande av huvudmannskap för allmän plats från vägföreningsområden

Sammanfattning

Följande rapport är slutresultatet av det uppdrag som samhällsbyggnadskontoret fick av den politiska majoriteten dagarna före jul 2022. Uppdraget handlade om att kontoret skulle ta fram ett erbjudande, samt förutsättningarna för ett erbjudande, till vägföreningarna rörande kommunalt övertagande av huvudmannaskapet för allmän platsmark.

Vägföreningar finns runt om i hela Sverige. I Norrköpings kommun finns cirka 320 vägföreningar både i och utanför centralorten. Föreningarna har sin bakgrund i Plan- och bygglagstiftningen som tidigare angav att planer för ytterområden skulle ha ett enskilt huvudmannaskap. Det fanns också, fram till 2011 en stor möjlighet att välja huvudman i detaljplaneprocessen, vilket lett till att det finns vägföreningar även inne i centralorten.

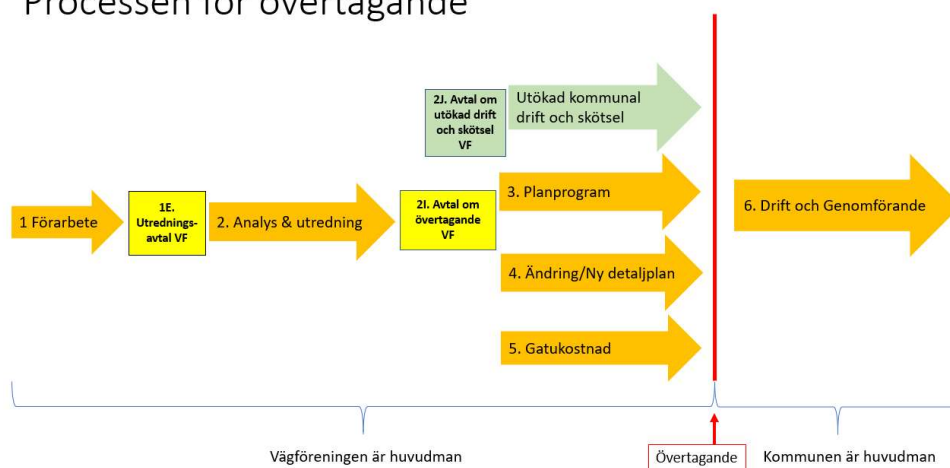
Kommuner har ingen skyldighet att varken ta över vägföreningar eller ge bidrag. Trots detta har frågan om vägföreningar i Norrköpings kommun varit aktuell från och till i många år. Redan 1983 fattades beslut om införande av en bidragsmodell, 2007 fattades beslut om att kommunen skulle arbeta för att överta huvudmannaskapet för ett antal vägföreningar och 2014 beslutades att Norsholms vägförening skulle övertas som en pilotstudie. Efter att ha tagit del av utvärderingen från övertagandet i Norsholm, och alternativen för fortsatt övertagande, fattade kommunfullmäktige 2020 beslut om att kommunalt övertagande av huvudmannaskap i vägföreningar inte skulle ske. Undantaget blev vägbelysning där kommunen tog på sig ägaransvaret och därmed också ansvar för drift och underhåll. Kommunfullmäktige beslutade samtidigt att tekniska nämnden fick mandat att ta fram och fatta beslut om modell för fördelning av bidrag till vägföreningar, vilket skedde i december 2021. Beslutet överklagades dock och vann inte laga kraft förrän våren 2023.

I rapporten beskrivs övergripande olika alternativ för att säkerställa god drift och underhåll på allmän plats inom vägföreningar så som bidrag genom pengar, drift eller fullständigt övertagande. Samtliga alternativ har sina för- och nackdelar för olika parter.

Rapporten beskriver också kriterier för vilka områden i Norrköpings kommun som kan vara av väsentligt intresse för ett kommunen att överta. Här lyfts översiktsplanens utpekade utvecklingsorter fram som sådana områden. I aktuell översiktsplan är följande orter utpekade som prioriterade utvecklingsorter: Skärblacka, Kimstad/Norsholm, Åby/Jursla, Svärtinge, Krokek samt Östra Husby. Utöver dessa områden kan delar av övriga vägföreningar komma att bli aktuella för en dialog kring övertagande utifrån ett antal kriterier som presenteras i rapporten. Ett övertagande av huvudmannaskapet i ett område med vägförening ska ske som ett erbjudande. Detta kan innebära att vissa områden även på längre sikt kommer att kvarstå som vägföreningsområden.

Att genomföra ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap för allmänna platser är ett omfattande arbete. Den stora variationen i områden med vägföreningar när det gäller kvaliteten på infrastrukturen, planförutsättningar m.m. gör att varje vägföreningsområde måste inventeras och analyseras för sig. Övertagandet föreslås följa nedan beskriven process:

Processen för övertagande



Att genomföra ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap är resurskrävande både av personella resurser samt ekonomiska medel. Det är viktigt att arbetet får en politisk prioritering, genom tilldelning av extra resurser eller att andra uppdrag som samhällsbyggnadskontoret förväntas utföra får vänta. Resurser motsvarande cirka 6 tjänster till en kostnad på cirka 4 miljoner kronor årligen behöver tillskapas inom samhällsbyggnadskontoret under åren för övertagande. Utöver detta beräknas detaljplanarbetet för de prioriterade utvecklingsorterna kosta cirka 19,3 miljoner kronor. Tidplanen är svår att uppskatta innan vi vet mer om förutsättningarna, men en uppskattning är mellan 15-25 år för de prioriterade utvecklingsorterna. Processen föreslås följa kommunens ordinarie budgetprocess.

Utöver personalkostnader kommer även externa kostnader att uppstå under övertagandeprocessen. Med den kostnadsfördelning som föreslås beräknas kommunens externa kostnader uppgå till någonstans mellan 16,7 och 25 miljoner kronor för övertagande av vägföreningarna inom de utpekade utvecklingsorterna. Totalt beräknad kostnad för kommunen för övertagande av de prioriterade utvecklingsorterna, om vi antar en snittid på 20 år, är 5,8-6,2 miljoner per år. Vägföreningarnas kostnader beror till stor del på vad standarden på anläggningen är vilket först blir tydligt efter analys- och utredningsfasen för varje ansökande vägförening.

I rapporten presenteras förslag på de standardkrav som kommunen ställer för övertagande av allmän plats. I standarden finns också krav på en

fungerande dagvattenhantering. Standardkraven är lägre än kommunens nybyggnationsstandard.

Standarden på infrastrukturen inom vägföreningars områden är ofta lägre än kommunen som helhet. I andra delar av kommunen, där kommunen är huvudman, har högre standard finansierats med avgifter i samband med tomtförsäljningen vid områdets exploatering d.v.s. fastighetsägarna själva har betalat för en högre standard.

Utöver kostnaden för övertagandeprocessen tillkommer även årliga kostnader för drift, underhåll och investering för den tillkommande allmänna platsmarken. Den beräknade ökningen på årlig drift- och reinvesteringarbudgeten uppskattas till 31,3-52,7 miljoner kronor. Detta består av ökade resursbehov inom kontoret samt kostnader för drift och investering. Då vi i dagsläget inte vet standarden på vägföreningarnas anläggningar är det mycket svårt, för att inte säga omöjligt att beräkna de kommande behoven av reinvesteringar och investeringar. Först efter analys och utredningsfasen kan en mer korrekt siffra tas fram. Kostnaden kommer också vara starkt beroende av hur mycket kommunen kommer vilja satsa på investering i kommunens ytterområden.

De ökade driftkostnaderna kommer efterhand när/om kommunen blir huvudman och/eller att avtal tecknas om utökat driftövertagande. Tidplanen för detta är 15-25 år. Kontoret kommer äska medel inom den ordinarie budgetprocessen.

Utöver dessa kostnader kommer utökningen av områdena troligen innebära att mer resurser behövs då kommunen på sikt vill jobba med utveckling i orterna så som att utveckla lekmiljöer, parker etc. Ett tillägg på fyra resurser inom utvecklingsenheterna på kontoret skulle innebära en ökad personalkostnad på 2,7 miljoner kronor samt investeringskostnader för dessa projekt.

Minskade bidrag och medlemsavgifter

Idag betalar Norrköpings kommun ut bidrag för väg- och grönyta till en summa av 5 miljoner kronor till föreningarna inom de prioriterade utvecklingsorterna. Föreningarna får också pengar av kommunen genom att kommunen har andelar i vägföreningarna utifrån våra fastigheter. För de prioriterade utvecklingsorterna är denna summa runt 1,3 miljoner årligen. Dessa kostnader skulle vid ett övertagande upphöra.

Innehåll

Ordförklaring	7
Inledning.....	10
Avgränsning	10
Läsanvisning.....	10
Bakgrund	11
Historik.....	12
1. Övertagande av huvudmannaskapet för allmänna platser och anläggningar från vägföreningar	14
1.1 Vägföreningar inom kommunens utvecklingsorter som är utpekade i kommunens översiktsplan	16
1.2 Vägföreningar med anläggningar, på allmän platsmark i sammanhängande bebyggelseområden, som kan anses vara av väsentligt intresse	17
2. Prioriteringsgrunder gällande kommunalt övertagande	17
2.1 Kommunens prioriterade utvecklingsorter	18
2.2 Prioritering utöver prioriterade utvecklingsorter ska ske i den ordning som medför det mest resurseffektiva genomförandet för kommunen	18
Hur sker prioriteringen?	18
3. Processen för övertagande	19
1.Förarbete.....	20
2. Analys och Utredning.....	22
3. Planprogram	24
4. Ändring av detaljplan/ Ny detaljplan	25
5. Gatukostnadsutredning.....	27
6. Genomförande	28
Tidsåtgång/grov tidplan.....	30
Detaljplaneprocessen.....	30
Sammantagen tidplan	30
4. Standardkrav i samband med övertagande	31
Vad är vägföreningarnas standard?	31
Dagvatten.....	31
Dagvattenanalys av de prioriterade utvecklingsorterna	34
Varför ska vi ha en standard i samband med övertagande?	38
Vad innebär standardkraven och vad får de för konsekvenser?	38

5.Princip för kostnadsfördelning mellan kommun och vägförening	40
6. Utökat driftövertagande.....	41
Konsekvenserna av ett övertagande	42
Konsekvenser för kommunen.....	42
Behov av personella resurser.....	42
Detaljplanprocessen.....	42
Övriga resurser inom kontoret.....	43
Projektgrupp	44
Ekonomiska resurser	45
Konsekvenser om resurser inte tillsätts	46
Driftkostnader och framtida investeringsbehov	47
Övriga påverkan	48
Konsekvenser för vägföreningarna	48
Bilaga 1. Geografiska zoner för prioriterade utvecklingsorter	50
Bilaga 2 Standardkrav i samband med övertagande av vägföreningar inom Norrköpings kommun	54
Bilaga 3. Resursbehov i övertagandeprocessens olika faser	63

Ordförklaring

Allmän plats	Med allmän plats menas ett område som är avsett för ett gemensamt behov. Exempel på allmänna platser är gata, torg eller park. I detaljplanen framgår vilka ytor som utgör allmän plats och för vilket övergripande ändamål.
Allmän väg	Allmänna vägar ägs antingen av kommunen eller staten.
Anläggningsbeslut	När en gemensamhetsanläggning (GA) bildas upprättar Lantmäteriet ett anläggningsbeslut. Beslutet beskriver gemensamhetsanläggningens ändamål, läge, storlek och huvudsakliga övriga beskaffenhet.
Dagvatten	Med dagvatten menas regn- eller smältvatten, dvs ytvatten, som rinner över olika ytor som t ex gräs, grus, asfalt och tak. Även dräneringsvatten är dagvatten.
Detaljplan	En detaljplan bestämmer hur mark och vatten ska användas inom ett visst område. I detaljplanen ska det gå att se vad som är allmänna platser, kvartersmark och vattenområden. Allmänna platser är oftast gator, torg och parker. Detaljplanen reglerar hur de allmänna platserna ska användas och utformas.
Enskild väg	Enskilda vägar ägs av en så kallad väghållare, det kan vara en samfällighet av boende, flera markägare eller en förening.
Gatukostnadsutredning /-ersättning	<p>Kommunen har rätt att ta ut ersättning för gatukostnader från fastighetsägarna inom detaljplanelagda områden där kommunen är huvudman för allmänna platser, alltså <i>inte</i> inom områden med enskilt huvudmannaskap där en samfällighetsförening är huvudman.</p> <p>Ersättningen kan inte tas ut för drift och underhåll utan bara för kostnader kopplat till anläggande och standardhöjande åtgärder av gator och andra allmänna platser. Innan beslut ska kommunen göra en gatukostnadsutredning. I utredningen redovisas avgränsningen av området där gatukostnaderna ska fördelas, vilka kostnaderna blir och varför. Kommunen ska samråda med de som närmast berörs samt med andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget. Resultatet av samrådet redovisas i en samrådsredogörelse.</p>
Gemensamhetsanläggning (GA)	En gemensamhetsanläggning (ofta förkortat GA) är en anläggning som ägs och tas hand om av flera fastigheter tillsammans. När en GA bildas upprättar Lantmäteriet ett anläggningsbeslut enligt anläggningslagen (1973:1149). Beslutet reglerar bland annat anläggningens funktion och omfattning, skötsel och ansvarsfördelning. Exempel på GA

	kan vara vägar, lekplatser, bryggor eller avloppsanläggningar.
Fastighet	En fastighet är, till skillnad från vad många tror, inte en byggnad utan en avgränsad del mark- eller vattenområde. Byggnader, och andra saker som hör till fastigheten, är i själva verket så kallade fastighetstillbehör
Fastighetsägare	Fastighetsägare kan ha en mer omfattande äganderätt jämfört med markägare som i sin tur bara äger marken men inget mer. Ofta misstas begreppet fastighet som en byggnad, vilket inte är korrekt. Däremot kan en fastighet inrymma marken, ett hus eller annan fast anläggning, och om huset ägs av fastighetsägaren och är avsett för eget bruk anses huset vara ett tillbehör till fastigheten. Med andra ord är fastighet alltså ett mark- eller vattenområde.
Huvudman/ huvudmannaskap	Huvudman är förvaltningsrättslig term för den statliga myndighet, kommunala förvaltning, eller annan likartad organisation som har ansvaret för viss verksamhet. I detaljplaner finns huvudmannaskapet angivet som kommunalt eller enskilt. Plan- och bygglagen har ändrats genom åren men nu gäller att enskilt huvudmannaskap endast ska väljas om det finns särskilda skäl t.ex. om det nya området ligger i direkt anslutning till ett befintligt (enskilt) samfällighetsföreningsområde. Huvudmannaskap innebär ett juridiskt ägar- och förvaltaransvar inklusive ansvar för den standard eller servicenivå som upprätthålls. Huvudmannen är även ansvarig för frågor som rör t.ex. trafiksäkerhet även om kommunen bistår i dessa frågor.
Kvartersmark	Kvartersmark avser all mark inom ett planområde som inte utgör allmän plats eller vattenområde. I en detaljplan ska det alltid framgå vilken användning som är tillåten inom kvartersmark. Användning av kvartersmark kan till exempel vara bostäder, detaljhandel eller industri.
Lantmäteri- förrättning	Lantmäteriförrättningar är myndighetstjänster som regleras av bl. a. fastighetsbildningslagen, anläggningslagen och ledningsrättslagen. Genom lantmäteriförrättningar kan man bilda nya fastigheter, bestämma fastigheters utsträckning och ändra rättigheter kopplade till fastigheter.
Plan- och Bygglagen (PBL)	Plan- och bygglagen, (PBL) är en lag i Sverige som reglerar planläggningen av mark, vatten och byggande.
Recipient	Vattendrag, sjö eller hav, som avlopps- eller dagvatten leds till, utan eller efter eventuell rening.

Samfällighetsförening	<p>I en samfällighetsförening har de medverkande fastighetsägarna ansvar över drift och underhåll av det som ägs och/eller nyttjas tillsammans. Det kan vara mark eller gemensamhetsanläggningar såsom vägar, lekplatser, bryggor eller avloppsanläggningar.</p> <p>En samfällighetsförening bildas för att ta hand om vägar eller områden där kommunen inte är huvudman, så kallade enskilda vägar eller enskilda områden. Vad föreningen ansvarar för, får ägna sig åt och hur den gemensamma anläggningen ska förvaltas fastställs i ett anläggningsbeslut i enlighet med Anläggningslagen (1973:1149). Processen för att skapa en gemensamhetsanläggning (också kallad samfällighet) och en samfällighetsförening kallas förrättning och drivs av lantmäterimyndigheten. Föreningen bildas enligt Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. Föreningens verksamhet styrs därmed främst av dessa båda lagar.</p>
Servis/ Servisledning	Servisledningar är de ledningar som förbinder fastigheten med huvudledningarna i gatan. De kan vara både allmänna eller enskilda.
Verksamhetsområde (VO)	Verksamhetsområde är ett geografiskt område inom vilket kommunen genom Nodra har en skyldighet att tillhandahålla tjänster för vatten och avlopp.
Vägförening (VF)	Vägföreningar bildades enligt lagen (1939:608) om enskilda vägar eller motsvarande äldre bestämmelser. Lagen upphävdes 1997 och sedan dess är dessa generellt att anses som en samfällighetsförening enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. I dagligt tal benämns ofta samfällighetsföreningar som förvaltar en väg som vägförening.
Väghållare	Väghållning handlar om byggande och drift av väg. Staten (Trafikverket), kommuner, vägföreningar/samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar. Väghållaren ansvarar för vägens funktion och skötsel.
Vägvatten	Dagvatten på vägar.

Inledning

Följande rapport är slutresultatet av det uppdrag som Samhällsbyggnadskontoret fick av den politiska majoriteten dagarna före jul 2022. Uppdraget handlade om att kontoret skulle ta fram ett erbjudande, samt förutsättningarna för ett erbjudande, till vägföreningarna rörande kommunalt övertagande av huvudmannaskapet för allmän platsmark. För att genomföra uppdraget valde Samhällsbyggnadskontoret att tillsätta en projektgrupp som under våren 2023 har arbetat med frågan. Projektgruppen har bestått av resurser från olika delar av kontoret, samt en extern konsult.

Projektet har löpande styrts genom en styrgrupp bestående av kommundirektören, tf. samhällsbyggnadsdirektör samt avdelningschef för drift och underhåll, plan och bygglov samt strategisk samhällsutveckling inom samhällsbyggnadskontoret. Projektledaren har även löpande haft månadsmöten med en politisk arbetsgrupp med representanter från samtliga politiska partier i Kommunfullmäktige. Den politiska arbetsgruppen har fungerat som en referensgrupp i projektet och styrt projektet framåt genom att ange riktning i olika frågor under projektets gång.

Avgränsning

Projektets uppdrag var att ta fram ett erbjudande, samt förutsättningarna för ett erbjudande, till vägföreningarna rörande kommunalt övertagande av huvudmannaskap för allmän platsmark. Projektet skulle också beskriva konsekvenser av framtaget förslag. Projektets uppdrag har dock inte varit att ta fram alternativa former för säkerställande av den allmänna platsmarkens funktion, så som bidrag. Projektet har inte heller haft i uppdrag att föra en dialog med vägföreningarna.

Läsanvisning

Följande rapport är indelad i olika kapitel där siffran framför kapitlet visar vilken beslutspunkt i tjänsteskrivelsen som kapitlet ger bakgrund till. Beslutspunkt 1 beskrivs under kapitel 1 osv.

Bakgrund

Det finns i dagsläget ca 320 vägföreningar i Norrköpings kommun. En vägförening är en samfällighetsförening som bildats för att ta hand om t.ex. gemensamma vägar eller områden där kommunen inte är huvudman, så kallade enskilda vägar eller enskilda områden. Vägföreningar finns runt om i hela Sverige. Samverkan mellan vägförening och kommun ser olika ut på olika platser. I vissa fall bidrar kommunen med ekonomiska medel, i vissa fall med drift och på andra platser stöttar kommunen inte alls.

Huvudmannaskapet för allmän plats anges i detaljplaner. Motsvarigheten till detaljplaner var tidigare uppdelade i *stadsplaner* och *byggnadsplaner*. I stadsplaner var kommunen huvudman för allmän plats och i byggnadsplaner blev huvudmannaskapet istället enskilt. Gällde byggnadsplanerna i bebyggda områden blev fastighetsägarna ansvariga för väghållningen och i förekommande fall även exempelvis grönområden. I slutet på 80-talet kom lagstiftningen med detaljplaner till. Under lång tid fanns möjligheten att inom detaljplanearbetet välja huvudmannaskap. Det var först från Plan- och bygglagens (PBL) ändring 2011 som huvudregeln blev kommunalt huvudmannaskap för nya detaljplaner. Även idag kan dock undantag göras gällande huvudmannaskapet när det finns särskilda skäl. Huvudmannaskapet innebär att denne är ansvarig för den allmänna platsen och därmed också kan stå skyldig i händelse av skada som kan härröras till bristande drift- och underhåll.

Vad föreningen ansvarar för, får ägna sig åt och hur den gemensamma anläggningen ska förvaltas fastställs i ett anläggningsbeslut i enlighet med anläggningslagen. Processen för att skapa en gemensamhetsanläggning och en förening kallas förrättning och drivs av lantmäterimyndigheten. Beroende på när ett anläggningsbeslut är fattat kan formen för besluten variera i detaljriktighet. Vägföreningens uppdrag är att med grund i anläggningsbeslutet underhålla och sköta den allmänna platsmarken inom föreningens ramar. Detta betyder att föreningen inte får gå ”utanför” sitt anläggningsbeslut ex sköta någon annan mark än som står angiven. Dock har föreningen makt att besluta om hur den allmänna platsen ska skötas, hur prioriteringar ska ske etc.

Det finns många vägföreningar runt om i Norrköpings kommun. Vägföreningar finns både centralt inom Norrköpings tätort så väl som i ytterområdena. Föreningarna är också av mycket olika storlek. I Norrköpings kommun består vägnätet av cirka 18% statlig väg, 16% kommunal väg och 66% enskilda vägar. De åtta största vägföreningarna i kommunen står för cirka 6% av de enskilda vägarna.

Historik

Vägföreningsfrågan har funnits med i Norrköpings kommunpolitik under många år. Nedan presenteras en rad viktiga beslut och händelser inom frågan:

- 1983 – Kommunfullmäktigebeslut om grund för bidragsberäkning (drift och underhåll) till samfälligheter som är berättigade till stadsbidrag.
- Före 1995 skötte kommunen ”de stora föreningarnas områden” mot att kommunen fick föreningarnas statsbidrag.
- 1997/1998 Kommunfullmäktigebeslut om att ett öronmärkt driftsbidrag ska betalas ut till föreningar där kommunen tidigare utfört drift och underhåll av vägar. Hela väghållningsansvaret återgår till vägföreningarna och en ny typ av kommunalt bidrag införs. Kommundelsnämnderna fortsätter att betala för skötseln av vissa av vägföreningarnas grönområden.
- 2000 – Kommunfullmäktigebeslut om istandsättningsbidrag som kan ges under förutsättning att bidraget ryms i tekniska nämndens budget.
- 2002 – Kommundelsnämnderna upphör och tekniska nämnden övertar ansvaret att sköta park- och grönområden i yttrekommundelarna, dock inte inom vägföreningarnas områden.
- Under 2003 och 2004 beslutas att tekniska nämnden tillfälligt ska ansvara för de park- och grönområden inom vägföreningarna som kommudelsnämnderna tidigare ansvarat för.
- 2005 – Sju större vägföreningar begär att kommunen övertar huvudmannaskap över den allmänna platsen.
- 2007 – Kommunfullmäktigebeslut om uppdrag att vidta åtgärder för att möjliggöra ett kommunalt övertagande av vägföreningar inom Norrköpings tätort (*Tråbrunna, Fyrby, Herstadberg, Åselstad och Ensjön*). Även ett inriktningsbeslut fattades om att arbeta för att överta huvudmannaskapet i de sju föreningar (*Åby-Jursla, Kolmården, Skärblacka, Östra Husby, Norsholm, Kimstad och Ljunga*) som begärt detta 2005.
- 2007 – Avtal tecknas om kommunal skötsel av grönytor med ett antal vägföreningar. Det formella ansvaret ilar dock fortsatt på vägföreningen.
- 2009 – Kommunfullmäktigebeslut om att kommunen ska pröva ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap för allmänna platser och anläggningar från vägföreningar under särskilda förutsättningar t.ex. att föreningen är namngiven i beslutet 2007 eller uppfyller andra uppställda kriterier samt att föreningen ansöker om kommunalt övertagande. Beslutet anger också att vissa krav på vägstandard ska gälla för övertagande samt

att vägföreningarna ska stå för samtliga kostnader kopplat till övertagandet. Kontoren tillsätts inga extraresurser för arbetet.

- 2010 – Tekniska nämnden beslutar om krav på vägstandard vid övertagande.
- 2010-2014 – Projektarbete pågår utifrån nio föreningar (*Åby-Jursla, Kolmården, Skärblacka, Östra Husby, Norsholm, Kimstad, Tråbrunna, Herstadberg och Övre Svärtinge*) som ansökt om övertagande.
- 2014 – Kommunfullmäktigebeslut om att genomföra övertagande av Norsholm som ett pilotprojekt samt att utvärdering av projektet ska ske och ligga till grund för fortsatt arbete.
- 2018 – Pilotprojekt Norsholm klart (till största delen) och utvärderat, visar på sju alternativa handlingsvägar framåt för kommunen.
- 2019 – Kommunfullmäktige beslutar utifrån utvärderingen av Norsholm att ge samhällsplaneringsnämnden i uppdrag att utreda och föreslå alternativ som beslutsunderlag för det vidare arbetet.
- 2020 – Kommunfullmäktige beslutade att övertagande inte skulle ske och upphävde tidigare beslut från 2007 och 2009. Undantaget var belysning av enskild väg där beslutet blev att kommunen skulle ta ägaransvar och ansvar. Samtidigt beslutades att tekniska nämnden fick mandat att ta fram och besluta en modell för fördelning av bidrag till vägföreningar.
- 2021 – En ny bidragsmodell antas av tekniska nämnden. Beslutet överklagades och vann inte laga kraft förrän våren 2023.
- 2023 – Samhällsplaneringsnämnden fattar beslut om att lägga till Ljunga till vägföreningar som är berättigade till utvecklingsbidrag enligt beslutet från december 2021, samt fattar beslut om att utvecklingsbidraget kan växlas mot kommunal skötsel av grönyta.

1. Övertagande av huvudmannskapet för allmänna platser och anläggningar från vägföreningar

Norrköpings kommun har ett intresse av att vägar inom kommunen har god framkomlighet samt att grönytor finns tillgängliga för medborgarna. Då en vägförening ansvarar för allmän plats inom sin förrättning finns dessa krav på vägföreningen. Däremot kan vägföreningen ofta besluta om en egen "ambitionsnivå" för den allmänna platsen. Om kommunen ska ha rådighet och bestämmanderätt över den allmänna platsen krävs en övertagandeprocess där huvudmannskapet i detaljplanen för den allmänna platsen ändras till kommunalt huvudmannskap.

Det är dock inte alla vägföreningars områden som kan anses vara av väsentligt intresse för kommunen att ha rådighet över, exempelvis beroende på att områdena är glest befolkade och mest trafikerats/besöks av boende i området.

För att tillförsäkra en god drift och underhåll av den allmänna platsen inom vägföreningsområden bidrar Norrköpings kommun idag med bidrag för både väg- och grönyta. Det finns i dagsläget ca 280 bidragsberättigade vägföreningar som delar på knappt 10 miljoner kronor i bidrag för sin allmänna plats. Kommun och stat har inget lagligt krav att ge bidrag men det anses som ett sätt att öka möjligheten för allmänheten att nyttja enskilda vägar. De olika alternativen har olika för och nackdelar, se modell nedan:

Hur kommunen kan säkerställa god standard på allmän plats

Bidrag genom pengar		Juridiskt övertagande	
Fördelar <ul style="list-style-type: none"> • Kan ske omgående • Juridiskt okomplicerat • Aktiva, "vakna" vägföreningar • Det finns en utarbetad modell för bidrag • Tydligt att ansvaret ligger på vägföreningen 	Nackdelar <ul style="list-style-type: none"> • Oklart vad skattemedel går till då föreningen får medel utan redovisnings-skyldighet 	Fördelar <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen får rådighet över standarden • Tydligt att ansvaret ligger på kommunen 	Nackdelar <ul style="list-style-type: none"> • Resurskrävande process för såväl vägförening som kommun • Tidskrävande • Ökade löpande kostnader

Fördelar med bidrag är att inga juridiska processer behöver ske. Ekonomiska bidrag är också flexibla och kan öka eller minska utifrån kommunens resurser. Detta bidrar självklart också till en större osäkerhet för vägföreningarna. Många vägföreningar lyfter fram att det är svårt att göra goda upphandlingar och att sköta vägarna på ett bra sätt då vägföreningen styrelse inte alltid besitter rätt kompetens. Det är också vanligt att vägföreningar, i linje med övriga föreningslivet, har svårt att få folk att engagera sig i styrelse- och föreningsarbete. Detta skulle således kunna anses som en riskfaktor för framtiden.

Kommunalt övertagande av huvudmannskapet för allmän plats genom ett övertagande har fördelar då övertagandet väl skett. Kommunen får då rådighet över den allmänna platsen och inga juridiska otydligheter finns.

Dock är själva processen för övertagande lång och mycket resurskrävande samt att de löpande kostnaderna efter övertagande ökar.

I vissa kommuner har kommunen tagit över ansvar för drift- och underhåll utan att ett övertagande skett. Detta upplägg är dock inte att rekommendera då ansvarsfördelningen mellan kommun och vägförening blir mycket otydlig. Även om drift- och underhåll kan överlåtas på annan part så är det alltid väghållaren som ansvarar för investeringar och reinvesteringar så som större förbättringsarbeten eller nybyggnation. Många kommuner erfar också att detta arbetsätt lett till att vägföreningar ”somnar”, dvs att föreningen slutar tillsätta styrelse och så småningom finns ingen motpart för kommunen. Detta försvårar även avsevärt en eventuell framtida process för övertagande då ingen samtalspart finns att tillgå. Norrköpings kommun har dock i perioder erbjudit bidrag genom drift av grönytor. I mars fattade SPN beslut om att erbjuda ett antal större vägföreningar möjligheten att växla sitt grönskötselbidrag mot bidrag i form av kommunal drift. I början på maj hade sex av de nio vägföreningar som fått erbjudandet antagit erbjudandet. Nedan redovisas en sammanfattning av för- och nackdelar med bidrag genom ekonomiska medel samt bidrag genom kommunal skötsel:

Hur kommunen kan säkerställa god standard på allmän plats

Bidrag genom pengar		Bidrag genom drift	
Fördelar <ul style="list-style-type: none"> • Kan ske omgående • Juridiskt okomplicerat • Aktiva, ”vakna” vägföreningar • Det finns en utarbetad modell för bidrag 	Nackdelar <ul style="list-style-type: none"> • Oklart vad skatte-medel går till då föreningen får medel utan redovisnings-skyldighet • Kommunen har inte rådighet över allmän plats 	Fördelar <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen får mer rådighet över drift-standard 	Nackdelar <ul style="list-style-type: none"> • Risk för sovande vägföreningar på sikt • Mycket arbete med inmätning av vägar och upphandling innan övertagande kan ske • Resurser krävs från driftorganisationen • Förhållandevis lång uppstart innan driftövertagande kan ske • Bristande kunskap hos föreningarna kring de investering- och reinvesteringåtgärder de ansvarar för. Kan leda till att anläggningen inte rustas.

Konstateras kan att alla vägval har sina för- och nackdelar. Ett övertagande genom ändrat huvudmannaskap av den allmänna platsen är dock ett mer ”slutgiltigt” alternativ. När kommunen väl blivit huvudman har kommunen full rådighet.

Beskrivning/avgränsning

En vägförening kan förvalta flera olika anläggningar utöver väg och grönyta. Vissa vägföreningar äger kanske en gemensam brygga, byggnad eller fiberanläggning. De anläggningar som är av väsentligt intresse för kommunen är allmän platsmark för gata, torg eller park och grönområden i anslutning till orten. Mark som omfattar enskilda tekniska anläggningar är inte av väsentligt intresse.

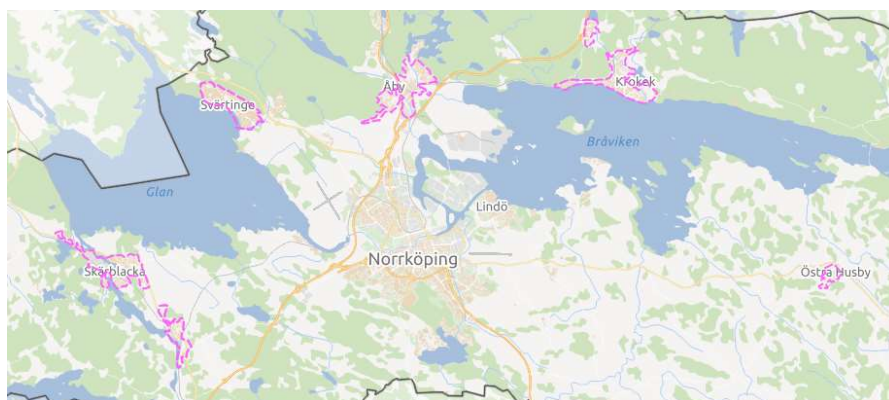
1.1 Vägföreningar inom kommunens utvecklingsorter som är utpekade i kommunens översiktsplan

En övertagandeprocess är ett resurskrävande arbete som tar både personella resurser, ekonomiska medel och tid i anspråk. Det är därför av stor vikt att övertagandet sker för de platser där kommunen finner ett väsentligt intresse att vara huvudman för den allmänna platsen samt att övertagandet sker i en prioriterad ordning.

Ett övertagande av huvudmannaskapet i ett område med vägförening måste i första hand ske som ett erbjudande. Många föreningar kan se en stor behållning av att själva ha rådighet över sina vägar och grönytor. Detta kan innebära att vissa områden även på längre sikt kommer att kvarstå som vägföreningsområden.

I Norrköpings kommuns översiktsplan finns sex orter utpekade som så kallade *prioriterade utvecklingsorter*. En utvecklingsort är en landsbygdsort prioriterade för bebyggelse- och serviceutveckling. I aktuell översiktsplan är följande orter utpekade som prioriterade utvecklingsorter: Skärblacksa, Kimstad/Norsholm, Åby/Jursla, Svärtinge, Krokek samt Östra Husby. I översiktsplanen står det att Norrköpings kommun ska främja och skapa förutsättningar för allsidig och tillfredsställande service i dessa orter. Det är därför rimligt att anse att dessa områden också är av väsentligt intresse för övertagande eftersom detta skulle ge kommunen full rådighet över den allmänna platsen.

I översiktsplanen finns inga exakta geografiska gränser framtagna för utvecklingsorterna. Projektet har därför arbetat fram en karta med zoner för de prioriterade utvecklingsorterna, se nedan. Gränserna är dragna för att få med den prioriterade utvecklingsortens kärna samt närmsta kringområden.



I bilaga 1 återfinns zonerna, presenterade per utpekad utvecklingsort.

Även om kommunen avser ta över den allmänna platsen inom ett område finns det inte skäl att ta över allt. Det kan handla om en infart som försörjer ett eller ett fåtal hus eller liknande. I samband med övertagandeprocessen bör kommunen agera utifrån vilken del av den allmänna platsmarken som är

av väsentligt intresse att förvalta inom kollektivet. Den geografiska avgränsningen av de utpekade utvecklingsorterna är därför ingen exakt kartbild av vilken allmän plats kommunen avser ta över huvudmannaskapet för, utan snarare en fingervisning för vilka områden som kan vara aktuella att föra en dialog om.

1.2 Vägöreningar med anläggningar, på allmän platsmark i sammanhängande bebyggelseområden, som kan anses vara av väsentligt intresse

Det finns även vägöreningar eller delar av vägöreningar utanför kommunens utpekade utvecklingsorter som kan anses vara av väsentligt intresse för kommunen att vara huvudman för. För att fånga vilka dessa områden är har kriterier arbetats fram som ska vara till stöd för kommunens analys kring var det väsentliga intresset finns för kommunalt huvudmannaskap:

- Trafiksäkerhet

Genomfartsleder, vägar för buss, gång- och cykelvägar som utgör viktiga länkar och leder inom större sammanhängande bebyggelseområden till kommunala skolor och anläggningar.

- Socialt

Parker och mindre inbäddade grönområden med bra geografiskt läge som kan nå via ortens GC-vägnät. Park- eller naturmark i mindre tätort som utgör ett av få potentiella områden som kan utgöra plats för lek, social gemenskap och rekreation.

- Ekonomiskt

Vägar och anläggningar med hög allmän trafikbelastning och som uppfyller kommunal vägstandard och vars standard är beroende av varaktig skötsel och drift.

- Ekologiskt

Strategiska Park- eller Naturytor med potential att hysa teknisk anläggning för buffring samt rening av vägvatten.

2. Prioriteringsgrunder gällande kommunalt övertagande

Eftersom en juridisk övertagandeprocess gällande ändring av huvudmannaskap tar lång tid är det av stor vikt att prioriteringsordningen är i linje med kommunens övriga prioriteringar.

2.1 Kommunens prioriterade utvecklingsorter

Eftersom översiktsplanens prioriterade utvecklingsorter är områden som kommunen redan i översiktsplanen angett att kommunen vill satsa på är det rimligt att dessa områden prioriteras först. Många vägföreningsområden har en lägre standard på allmän platsmark än motsvarande kommunala områden. Detta kan försvåra en fortsatt utveckling och utbyggnad av strategiskt viktiga bostadsområdena. Inom kommunens prioriterade utvecklingsorter finns cirka 65 vägföreningar. Många av dessa föreningar är små och förser en mindre infartsväg eller liknande. Elva föreningar är ”större” med 100-2000 fastigheter anslutna och tolv vägföreningar har mellan 10-100 anslutna fastigheter. Resterande föreningar har färre än tio anslutna fastigheter.

2.2 Prioritering utöver prioriterade utvecklingsorter ska ske i den ordning som medför det mest resurseffektiva genomförandet för kommunen

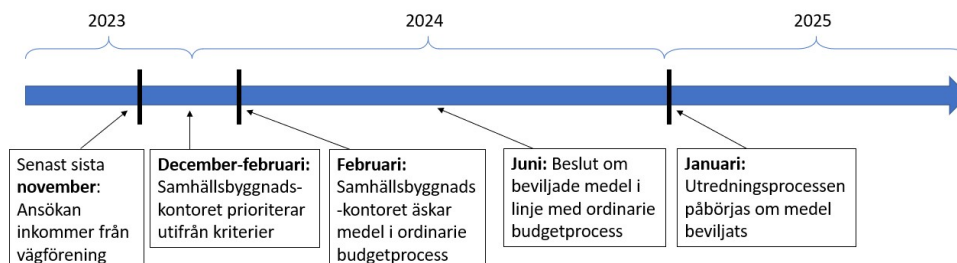
För att processen för övertagande ska bli så effektiv som möjligt är det av stor vikt att samhällsbyggnadskontoret får vara delaktig i prioriteringen så att resurser kan användas på ett så effektivt sätt som möjligt. Detta innebär att kontoret gör en prioritering mellan ansökande vägföreningar utifrån kommunens personella- och ekonomiska resurser, planförhållanden i aktuellt område, andra planer i närområdet, etc. Det kan även handla om information som framkommer i dialog med Nodra gällande utbyggnad av dagvattenhantering i området, där det kan finnas stora vinster av att inte göra ett juridisk övertagande innan Nodra investerar i området. Hur väl samarbetet med vägföreningen fungerar samt hur väl vägföreningen förstår vad som krävs av dem i processen bör också vägas in då detta troligen leder till en effektivare process.

Hur sker prioriteringen?

För att kommunen ska kunna göra en prioritering mellan intresserade vägföreningar ska varje vägförening ansöka om att inleda en övertagandeprocess, enligt kommunens process (*se kapitel 3, Processen för övertagande*), senast den sista november varje år.

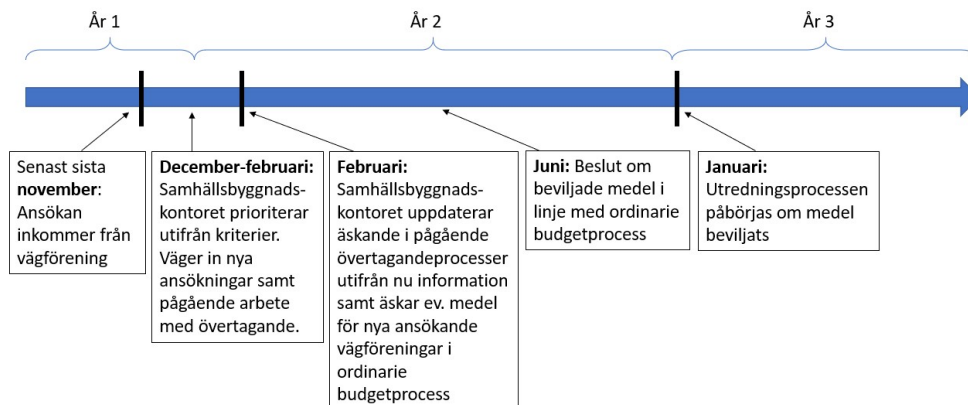
Samhällsbyggnadskontoret kan sedan prioritera mellan inkomna ansökningar inför budgetprocessen för kommande år. Den eller de föreningar som samhällsbyggnadskontoret föreslår ska prioriteras åskar kontoret medel för enligt den ordinarie budgetprocessen, se bild nedan:

Prioriterings- och äskandeprocess



När kontorets arbete med övertagande väl är igång ska kontoret årligen uppdatera sina äskanden för aktuellt övertagandeprojekt utifrån nya uppgifter som framkommit under processen. Ansökningar som inkommer under året prioriteras då mot de redan pågående övertagandeprojekt, enligt bild nedan:

Löpande prioriterings- och äskandeprocess



3. Processen för övertagande

Hade det varit enkelt att ta över huvudmannskapet för allmän plats från vägföreningar hade detta redan varit gjort. I detta kapitel redogörs för den process som projektet föreslår att arbetet följer. I kapitlet redovisas också vilka resurser som krävs för arbetet samt i grova drag vilken tidplan som kan vara rimlig att anta.

För att skapa förutsättningar för ett kommunalt övertagande av huvudmannskap för allmänna platser från vägföreningar föreslås ett antal principiella huvudregler och riktlinjer för de många ställningstaganden som processen innefattar. Syftet är att utarbeta en långsiktig lösning och ett effektivt genomförande.

Processen för ett kommunalt övertagande är komplex och omfattas av många olika förutsättningar och åtgärder. För att kunna upplösa en

vägförening måste den gemensamhetsanläggning föreningen förvaltar upphävas, vilket förutsätter att den inte längre är nödvändig för de deltagande fastigheterna. Gemensamhetsanläggningen blir överflödigt om huvudmannskapet övergår till en enskild eller kommunal huvudman och att fastigheternas rättsliga tillgång till områden och anläggningarna bibehålls eller säkerställs. Huvudmannskapet regleras i detaljplan och måste därmed ändras genom en detaljplaneprocess.

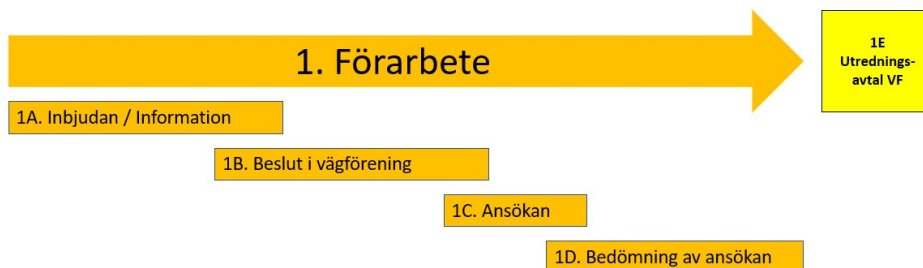
Nedan beskrivs processen för övertagande i sex olika processteg (gula pilarna). I bilden finns också en grön pil. Denna del av processen handlar om utökad kommunal drift, beslutspunkt 6 i tjänsteskrivelsen. Detta är inte en del av den juridiska processen för övertagande och presenteras därför i avvikande färg. För varje aktuell vägförening sker övertagandet enligt nedan beskriven process:



Nedan beskrivs processens olika steg i tidsordning. En processpil kan innehålla flera olika delprocesser eller aktiviteter. Dessa finns beskrivna i underlaget nedan. Där står även angivet vem som ansvarar för de olika delprocesserna/aktiviteterna.

1.Förarbete

I fasen förarbete bygger kontoret vidare på arbetet från detta projekt. Fasens slutpunkt är när ett utredningsavtal är slutet med aktuell vägförening.



1A. Inbjudan/Information (Ansvarig: SHBK)

När kommunfullmäktige fattat beslut om övertagande behöver Samhällsbyggnadskontoret arbeta fram ett informationsunderlag till vägföreningarna. Kontoret ska också bjuda in till informationsmöte i syfte att ge vägföreningarna tillräcklig information för att ta ställning till om de har intresse att inleda en dialog om en eventuell övertagandeprocess.

1B. Beslut i vägförening (Ansvarig: Vägförening)

Om en vägförening vill ansöka om att ingå en dialog samt utredningsarbete måste beslut om detta fattas på vägföreningens årsstämma. Detta för att säkerställa att det är medlemmarnas gemensamma vilja.

1C. Ansökan om övertagande (Ansvarig: Vägförening)

Beslutsprotokoll från föreningens möte (1B) om frågan ska biläggas till ansökan. Ansökan ska senast inkomma den sista november för att hanteras i prioritering till nästkommande års budgetäskande, (se kapitel 2.2).

1D. Bedömning av ansökan (Ansvarig: SHBK)

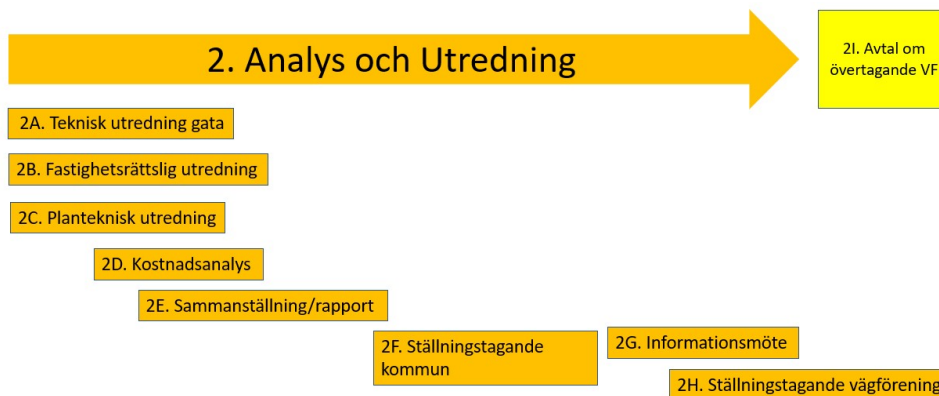
Kommunen granskar inkommen ansökan samt säkerställer att ansökningshandlingen är komplett. I samband med granskningen gör kommunen även en övergripande analys av gemensamhetsanläggningens omfattning och tar reda på om de områden vägföreningen sköter överensstämmer med anläggningsbeslutet samt gör en bedömning om förhållandena i övrigt uppfyller kommunens kriterier för övertagande.

1E. Utredningsavtal (Ansvarig: Vägförening - SHBK)

Avtal upprättas mellan vägföreningen och kommunen om kommunens rätt att utföra besiktning av gemensamhetsanläggning. Avtalet syftar till att ge kommunen rätt att utföra nödvändiga inventeringar av de anläggningar som omfattas av anläggningsbeslutet samt få ta del av de dokument som är av relevans för anläggningens historik och skötsel. Avtalet skall också reglera kostnadsfördelningen mellan kommunen och föreningen gällande de kostnader som uppstår i samband med besiktning och inventering av gemensamhetsanläggningen, se kapitel 5.

2. Analys och Utredning

Syftet med fasen analys och utredning är att ta reda på förutsättningarna för ett övertagande. Allt från den allmänna platsmarkens status till plantekniska förutsättningar ska utredas.



2A. Teknisk utredning av gemensamhetsanläggning (Ansvarig: SHBK)

Utredningen syftar till att fastställa anläggningens omfattning och skick i förhållande till anläggningsbeslutet samt i förhållande till kommunens standardkrav i samband med övertagande, se kapitel 4. Utredningen utförs av upphandlade konsulter och resulterar i ett utlåtande.

2B. Fastighetsrättslig utredning (Ansvarig: SHBK)

Den fastighetsrättsliga utredningen ska identifiera förekomsten av komplikationer mellan gällande detaljplaner och gemensamhetsanläggningen samt de fastigheter som anläggningen är bildad för.

Den fastighetsrättsliga utredningen ska också belysa behovet av servitut eller annan fastighetsrättslig reglering för att gemensamhetsanläggningen ska kunna släckas ut eller ombildas.

2C. Planteknisk utredning (Ansvarig: SHBK)

Den plantekniska utredningen resulterar i att kontoret vet vilken ”väg” vi kan välja att gå gällande detaljplanearbetet då tre alternativ kan vara möjliga beroende på förutsättningarna. Syftet är att välja en så enkel väg som möjligt för att få till ändringen av huvudmannaskap. Detaljplanearbetet följer dock ett gediget regelverk bestående av Plan och Bygglagen, varför vägvalet av arbetsmetod först måste utredas:

Alternativ 1:

Ändring av detaljplan genom en administrativ tilläggsbestämmelse om att kommunen är huvudman för allmän platsmark. Ändringen sker med hjälp av bestämmelse på plankarta samt tillägg till plan- och genomförande-beskrivningen.

Alternativ 2:

Ändring av detaljplaner vars gränser för allmän platsmark behöver justeras i syfte att överensstämja med rådande fastighetsgränser. Ändringen sker genom att delar av gällande plan ersätts av ny detaljplanekarta samt tillägg till plan- och genomförandebeskrivningen.

Alternativ 3:

Nya detaljplaner, så kallade "skelettplaner" och som enbart omfattar områden för allmän platsmark. Fullständiga planhandlingar upprättas tillsammans med framtagande av aktuell grundkarta för planområdet.

2D. Kostnadsanalys (SHBK)

Kostnadsanalysen syftar till att klargöra de kostnader som förväntas uppstå i samband med ett genomförande samt förslag på hur kostnader ska fördelas samt finansieras mellan vägföreningen, (föreningens medlemmar) och kommunen. Kostnadsanalysen består av en skattad kostnad för:

Kostnader	Beskrivning
Standardhöjande åtgärder	Beräkningen utgår från resultatet av den tekniska utredningen. Kostnaden beräknas utifrån å-priser med eventuell uppräknig av entreprenadindex.
Plankostnader	Med hjälp av den plantekniska utredningens resultat har kommunen en bättre bild av hur krävande detaljplanarbetet kommer att bli i det aktuella vägföreningsområdet samt en uppskattning om den slutliga kostnaden för planarbetet.
Gatukostnadsutredning	Här redovisas skattade kostnader för gatukostnadsutredning samt tidig bedömning gällande behovet av standardhöjande åtgärder av gata. Här kan plantekniska, fastighetsrättsliga samt tekniska åtgärds-kostnader beröras om dessa anses utgöra en betydande kvalitetshöjande standard för berörda fastigheter.
Inlösenkostnader	Här redovisas skattade inlösenkostnader. Till inlösenkostnader hör till exempel inköp av tomtmark.
Förrättningskostnader	Här skattas förmodade förrättningskostnader.
Driftkostnader	Här skattas kostnader för drift och underhåll för den tillkommande allmänna platsmarken.
Övriga kostnader	Här redovisas utgifter för övriga kostnader så som konsultkostnader, möten, administration, framtagande av informationsmaterial etc.

2E. Sammanställning/rapport (Ansvarig: SHBK)

Rapporten ska sammanfatta resultatet av samtliga utredningar och analyser och klargöra de tekniska, fastighetsrättsliga och plantekniska förutsättningarna för ett genomförande av ett övertagande. Därtill ska rapporten redovisa skattade kostnader samt föreslå hur dessa ska finansieras vid ett kommunalt övertagande av allmän platsmark.

2F. Ställningstagande/Godkännande (Ansvarig: SHBK)

Med rapporten som underlag ska kommunen besluta om de förutsättningar som ska gälla för fortsatt förhandling om genomförande av ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap. Förutsättningarna ska tydligt beskriva de tekniska, planmässiga, fastighetsrättsliga samt ekonomiska åtaganden som kommunen respektive vägföreningen ansvarar för.

Till beslutet ska en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av beslutet redovisas samt information om förslaget kan medföra att frågan om eventuell gatukostnadsersättning kan uppstå. Beslut om kommunens ställningstagande fattas av samhällsbyggnadsdirektören. Rapporten tillsammans med kommunens beslutsprotokoll utgör kommunens slutliga villkor för övertagande.

2G. Informationsmöte med vägförening (Ansvarig: SHBK)

Kommunen bjuder in föreningens styrelse för dialog om villkoren för övertagande samt informerar om möjligheten att teckna avtal gällande utökad kommunal drift och skötsel.

2H. Ställningstagande i Vägförening (Ansvarig: Vägförening)

När vägföreningen fått ta del av förutsättningarna för övertagande ska ett stämmobeslut fattas i frågan om vägföreningen vill gå vidare med ett övertagande.

2I. Avtal om övertagande av gemensamhetsanläggning (Ansvar: SHBK – Vägförening)

Avtal om övertagande tecknas mellan Norrköpings kommun och vägföreningen. Vägföreningens stämmoprotokoll i frågan ska biläggas avtalet.

2J. Avtal om utökad drift och skötsel av gemensamhetsanläggning (Ansvar: SHBK – Vägförening)

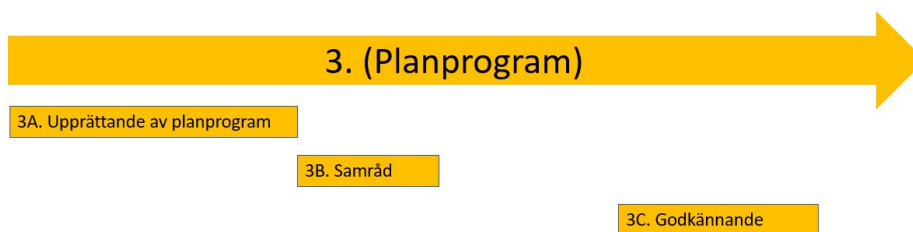
Kommunen kan i detta skede träffa avtal med vägföreningen om utökad drift och skötsel fram till att kommunen blir huvudman över den allmänna platsmarken.

3. Planprogram

Planprogram upprättas när kommunen finner det lämpligt utifrån den sammantagna nytta som kan tillskrivas komplicerade planer eller planer som berör många intressenter och som innehåller starka motstående intressen. Program kan upprättas för större områden, till exempel en stadsdel, som

underlag för flera framtida planprocesser inom området. Programsamrådet innebär då en möjlighet för kommunen att på ett tidigt stadium lyfta och förankra frågor om de planrättsliga villkoren, det samlade syftet och det ekonomiska genomförandeansvaret mellan de parter som har nytta av planläggningen. (se prop. 2009/10:170 sid. 235 f).

Förutom att planprogram ska redogöra syfte och mål med planläggning ska programmet förankra principiella utgångspunkter vad gäller ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser samt plantekniska konsekvenser. Programmet ska även ange principerna för eventuell gatukostnadsfördelning om frågan om eventuell gatukostnad ska utredas vidare. Upprättandet av planprogram följer den ordinarie planprogramsprocessen.



3A. Upprättande av planprogram (Ansvar: SHBK)

Programmets syfte är att verifiera ställningstagande som vägförening och kommunen kommit överens om. Programmet uttrycker de mål och syften som efterföljande planarbete avser uppnå. Rapporten utgör det huvudsakliga underlaget för planprogrammet.

3B. Samråd (Ansvar: SHBK)

Kommunen bjuder in till samråd om planprogrammets innehåll och syfte. Planprogrammet skickas även på remiss bland annat till Länsstyrelsen, lantmäteriet samt ortens vägförening.

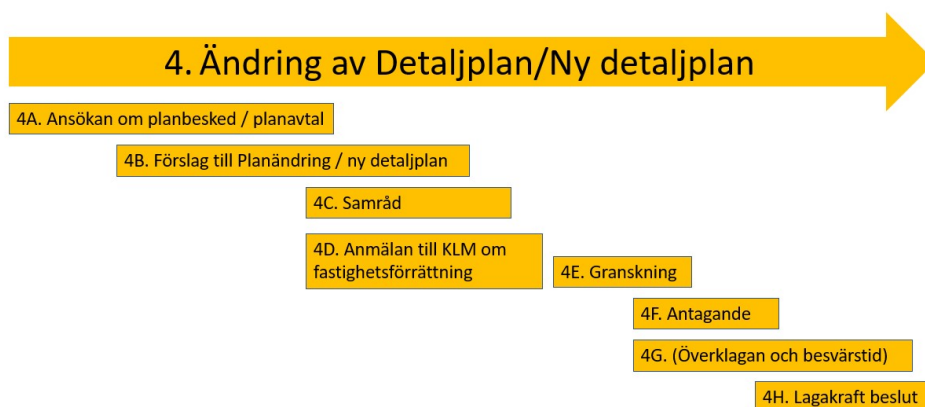
3C. Godkännande (Ansvar: SHBK)

Samhällsbyggnadskontoret sänder programmet till kommunstyrelsen för godkännande.

4. Ändring av detaljplan/ Ny detaljplan

Med stöd av planprogrammet, alternativt genomförandehandlingen (se 2F), kan samhällsbyggnadskontoret beställa de planmässiga samt fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för att kommunen ska kunna uppfylla den överenskommelse som avtalats med ortens vägförening. En stor del av arbetet består i att göra ändringar i gällande detaljplaner samt ta fram nya detaljplaner där så behövs för att kommunen ska kunna ta över huvudmannskapet för den allmänna platsmarken. Vid behov kan nya detaljplaner komma att behöva tas fram som omfattar mindre delar/områden som är en del av en sammanhängande bebyggelse i ett vägföreningsområde, under förutsättning att området utgör en funktionell del av anläggningen och kan regleras som allmän plats genom upprättande av detaljplan.

Ändring i detaljplaner/nya detaljplaner upprättas med normalt planförfarande. I syfte att minska plankkostnader samt minimera processtiden utförs planprocesserna i så samlad form som möjligt för respektive ort. Det betyder till exempel att ändring av detaljplaner genom administrativ tilläggsbestämmelse görs i en process, ändring av detaljplaners användningsgränser i en annan samt upprättande av nya planer i en tredje.



4A. Ansökan om planbesked/ planavtal (Ansvar: SHBK)

Mark- och exploateringsenheten ansöker om planbesked samt ansökan om planprioritering för samtliga planer som ska ändras eller upprättas.

4B. Förslag till planändring/ ny detaljplan (Ansvar: SHBK)

Planhandlingar för ändring av detaljplan/ ny detaljplan upprättas.

4C. Samråd detaljplan (Ansvar: SHBK)

Kommunen bjuder in till samråd om de planhandlingar som tagits fram samt sänder dessa på remiss till samtliga sakägare. Inkomna synpunkter sammanställs i ett samrådsyttrande och biläggs till efterföljande granskningshandling.

4D. Ansökan om lantmäteriförrättning till KLM (Ansvar: SHBK)

I samband med att samråd har skett och i syfte att vara i fas med tidpunkten för detaljplanens antagandedatum kan en tidig ansökan om lantmäteriförrättning göras till kommunala lantmäterimyndigheten. Ansökan om lantmäteriförrättning ska innehålla åtgärden anläggningsförrättning, upphävande av gemensamhetsanläggning/ar. Sökanden är aktuell vägförening. Till ansökan biläggs protokoll från årsstämma och protokoll från konstituerande styrelsemöte.

Norrköpings kommun ansöker samtidigt om fastighetsreglering för överföring av allmän platsmark.

4E. Granskning av detaljplan (Ansvar: SHBK)

Planhandlingarna justeras utifrån samrådsyttrandets intentioner och ställs ut för granskning. Granskningshandlingarna skickas till Länsstyrelsen, kommunala lantmäterimyndigheten samt aktuell vägförening. Särskild

inbjudan om granskning skickas till de som lämnat synpunkter på samrådshandlingen.

4F. Antagande (Ansvar: SHBK)

Granskningsutlåtande och antagandehandlingar tas fram för beslut i nämnd. De som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda meddelas om detta samt hur man överklagar.

4G. Överklagan och besvärstid (Ansvar: SHBK)

Rätten att överklaga kräver att beslutet angår den klagande. Likaså måste yttrande om saken som frågan gäller lämnats tidigare under planprocessen, under samrådstiden eller granskningstiden, samt att synpunkterna inte blivit tillgodosedda. Synpunkterna måste ha lämnats in till kommunen skriftligen under något av de tillfällen som givits, vid samråd eller granskning.

Ett överklagande om att anta, ändra eller upphäva en detaljplan ska ha inkommit till kommunen inom tre veckor från den dag då beslutet har tillkännagetts på kommunens anslagstavla.

5. Gatukostnadsutredning

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, får kommunen besluta att ägarna till fastigheterna i området ska 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. (PBL 6 kap.)



5A. Gatukostnadsutredning (Ansvar: SHBK)

Rätten att ta ut kostnader omfattar sådana arbeten som behövs för anläggningens beskaffenhet. Exempelvis markförvärv, iordningställande och förbättring av gata samt kostnader för hantering av gatornas dagvatten genom rensbrunnar och avledning av dagvatten till vatten- och avloppsanläggningen kan läggas till grund för avgifterna.

En redovisning av beräkningen samt fördelningen av kostnaderna görs i ett särskilt dokument kallat gatukostnadsutredning som antas samtidigt med

planförslaget. Gatukostnaden justeras med index. Debitering sker när anläggande och förbättring av gator är klar och de allmänna anläggningarna kan upplåtas för avsett ändamål.

Framtagande av handlingar till förslag till gatukostnadsfördelning påbörjas i samband med att positivt planbesked medgivits (4A).

5B. Samråd (Ansvar: SHBK)

Kommunen ska bjuda in till samråd när förslag till gatukostnadsfördelning har upprättats. Inbjudan gäller sakägare och de bostadsrättshavare, hyresgäster och boende som berörs av förslaget samt andra sammanslutningar och enskilda som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle till samråd med kommunen.

Förslag till gatukostnadsfördelning ställs ut för samråd tillsammans med granskningshandlingen (4e) för detaljplan. Kommunen ska redovisa resultatet av samrådet och de förslag som samrådet har gett anledning till i en samrådsredogörelse.

5C. Granskning (Ansvar: SHBK)

Om kommunen avser besluta om gatukostnadsfördelning ska förslaget ställas ut för granskning i minst tre veckor. Av granskningshandlingarna ska det framgå vilket område som förslaget avser, att den som vill granska förslaget och lämna synpunkter får göra det inom en viss angiven granskningstid och till vem synpunkterna ska lämnas.

5D. Beslut om gatukostnadsfördelning (Ansvar: KS/KF)

Beslut om att godkänna gatukostnadsfördelning bereds av kommunstyrelsen och fattas av kommunfullmäktige.

5E. Kommunbesvär

Kommunens beslut om gatukostnader kan inte överklagas, se 13 kap. 2 § PBL. Istället prövas tvist om gatukostnader genom stämning till mark- och miljödomstolen enligt 15 kap. 10 § PBL

Vissa grundläggande kommunala beslut om gatukostnadsersättning får överklagas genom kommunalbesvär i enlighet med 13 kap. 1 § PBL. Detta gäller för principbeslut av kommunfullmäktige eller byggnadsnämnden om grunderna för skyldighet att betala kostnader för gator och andra allmänna platser och om generella villkor för sådana betalningar.

6. Genomförande

Genomförande av de fastighetsrättsliga frågorna som avtalet mellan kommunen och vägföreningen reglerar utförs av samhällsbyggnadskontoret genom den tidiga ansökan om fastighetsbildning till kommunala lantmäterimyndigheten (4C).

6. Genomförande

6A. Markinlösen / fastighetsförrättning

6B. Upphävande alt ombildning av GA

6C. Upplösning av VF

6D. Upphandling drift underhåll

6E. Projektering Gatuinvestering

6F. Investering anläggning

6G. Avyttring av lös egendom

6A. Markinlösen genom lantmäteriförrättning (Ansvarig: SHBK)

Med stöd av den antagna detaljplanen kan kommunala lantmäterimyndigheten påbörja förrättningsarbetet av eventuella fastighetsregleringar.

6B. Upphävande eller ombildande av gemensamhetsanläggning (Ansvarig: Vägförening)

Med stöd av den antagna detaljplanen kan kommunala lantmäterimyndigheten påbörja förrättningsarbetet med ombildning eller upphävande av gemensamhetsanläggningen. Arbetet med fastighetsregleringar och omprövning av gemensamhetsanläggningar kan ske parallellt.

6C. Upplösning av vägförening (Ansvarig: Vägförening)

Efter det att gemensamhetsanläggningen är helt upplöst kan föreningen ansöka till Länsstyrelsen att upplösa föreningen.

6D. Upphandling drift och underhåll (Ansvarig: SHBK)

Underlag kan bland annat hämtas från den tekniska undersökningsrapporten (2A) samt kostnadsanalysen (2D).

6E. Projektering gatuinvestering (Ansvarig: SHBK)

De fall där anläggningar kräver reinvestering eller ny anläggningsinvestering ska göras projekteras och upphandlas enligt gällande rutiner.

6F. Standardhöjande investering för gata (Ansvarig: SHBK)

De fall där gatukostnadsfördelning ska tillämpas ska dessa följa kommunens beslut om gatukostnadsfördelning (5D).

6G. Avyttring av lös egendom (Ansvarig: Vägförening)

När en gemensamhetsanläggning upphävs genom omprövning ankommer det delägarna i gemensamhetsanläggningen att inom ett år ta bort anläggningen. Sker inte bortförandet inom ett år tillfaller anläggningen fastighetsägaren utan någon ersättning, jmf. 14 kap. 13 § Jordabalken. Vill

däremot fastighetsägaren, kommunen, behålla anläggningen eller överta den tidigare än ett år kan detta hanteras genom ett köp. Anläggningen övergår då till att bli fast egendom.

Tidsåtgång/grov tidplan

Detaljplaneprocessen

De prioriterade utvecklingsområdena är av skild storlek, men även skilda plantekniska förutsättningar. Nedan redovisas uppskattad tidsåtgång för planarbetet uppdelat per utvecklingsområde:

Åby/Jursla	4 år
Krokek (inkl. Strömsfors)	4 år
Svärtinge	2 år
Skärblacka	2 år
Östra Husby	1 år
Kimstad	1 år

Beroende av hur många planresurser som samtidigt kan arbeta med övertagandet kommer möjligheterna till parallella processer att öka och den sammanlagda tiden kan då kortas, troligen dock inte proportionerligt mot insatt tid.

Sammantagen tidplan

Som framgår av processbeskrivningen innefattar processen för övertagande betydligt mer än enbart detaljplanearbete. Flera processer kan dock löpa parallellt om resurser tillsätts. Förarbetet innan påbörjat detaljplanearbete uppskattas till cirka ett år men kan komma att bli längre beroende på områdets omfattning och komplexitet. Om medel tillsätts så att flera övertagandeprocesser kan löpa i en kedjeprocess kan troligen tid och resurser nyttjas mer effektivt.

Tidplanen är svår att uppskatta innan vi vet mer om förutsättningarna på de olika orterna, men en uppskattning är mellan 15-25 år för de utpekade utvecklingsområdena. I tiden är inga överklagandeprocesser inräknade.

4. Standardkrav i samband med övertagande

Kommunens krav på den tekniska standarden på de allmänna platser och anläggningarna som ska övertas är en central fråga då standardhöjande åtgärder kan vara mycket kostsamma.

Vad är vägföreningarnas standard?

Standarden på infrastrukturen inom vägföreningars områden är ofta lägre än kommunen som helhet. Detta beror dels på att vissa områden ursprungligen byggdes ut som sommarstugeområden med en enklare standard på den kommunaltekniska infrastrukturen som t.ex. gator, belysning och dagvattenhantering och dels på att vägföreningarna inte skött anläggningarna i den utsträckning som krävs. Standarden varierar avsevärt mellan olika vägföreningar och beror på vilken finansieringsnivå man ursprungligen valt när området byggdes ut. Andra delar av kommunen, där kommunen är huvudman, har högre standard gällande gator, belysning, lekplatser mm. Detta handlar ofta om senare utbyggda områden för permanent helårsboende. Dessa områden har en högre kommunalteknisk standard vilken finansierats med avgifter i samband med tomtförsäljningen vid områdets exploatering d.v.s. i nya områden har fastighetsägarna själva betalat för en högre standard.

Vid bedömning av eventuella behov av åtgärder och standardförbättringar av allmän plats utgår man från kommunens standardkriterier i samband med övertagande, se bilaga 2. Man måste även ta hänsyn till respektive områdes utgångsförutsättningar och slutlig utformning kan därför variera mellan områdena dock utan att avkall görs på likställighetsprincipen.

Dagvatten

Med dagvatten menas regn- eller smältvatten, dvs ytvatten, som rinner över olika ytor som t ex gräs, grus, asfalt och tak. Även dräneringsvatten är dagvatten. När vi byggt ut våra tätorter har vi ofta ersatt naturliga, genomsläppliga ytor som gräs och naturmark med vattnet i brunnar och lett bort det genom en ledning till närmaste vattendrag.

Lagstiftning för vatten

Det finns ett antal lagstiftningar som reglerar hur vattenhantering ska ske. De lagar som används idag är främst *Miljöbalken*, *Plan och bygglagen*, *Jordabalken* och *Lagen om allmänna vattentjänster*. *Miljöbalken* skyddar människors hälsa och miljö mot skador och olägenheter orsakade av utsläpp av föroreningar eller annan påverkan. *Miljöbalken* kan användas som stöd om regn orsakar upprepade översvämningar som leder till problem som fukt- och mögelproblem i bebyggelsen. *Plan- och bygglagen* reglerar hur mark får användas. För att ett område ska få planläggas måste det finnas en beskrivning av hur dagvatten kan hanteras. I *Jordabalken* beskrivs hur var och en vid nyttjande av en fastighet ska ta skälig hänsyn till omgivningen så

att inte skada uppstår. Det betyder bland annat att en ändring av det ”naturliga vattnet” inte får göras om det medför skador på omgivande mark samt att vatten från exploaterad mark måste hanteras så att det inte skadar en angränsande fastighet. *Vattentjänstlagen* reglerar kommunens ansvar att ordna gemensam avledning av vatten om flera fastigheter i ett område har behov av detta. Inför utbyggnad av ett område görs en bedömning om vilka vattentjänster ett område är i behov av. Den som bygger ut vattentjänster i en kommun kallas VA-huvudman. I Norrköping är det kommunala bolaget Nodra VA-huvudman.

När klimaten nu ändras kan nya behov av hantering av dagvatten uppstå.

Verksamhetsområde för vattentjänster

I Norrköping finns det fyra olika vattentjänster; vatten, spill, dagvatten gata och dagvatten fastighet. Kommunen reglerar vilka tjänster som behövs genom att skapa olika typer av verksamhetsområde. Kostnaderna för vattentjänster självfinansieras. Detta innebär att när ett verksamhetsområde bildats blir de som bor i området skyldiga att betala för utbyggnad och framtida drift av de tjänster som ingår i verksamhetsområdet. Om det finns ett verksamhetsområde för dagvatten så har de boende alltså separat varit med och betalat för utbyggnaden av detta och betalar årligen för driften av anläggningen.

I många ytterområden i Norrköping finns endast tjänster för vatten och spill och inte dagvatten. I dessa fall har en bedömning gjorts att dagvatten kan hanteras inom de egna fastigheterna, så kallat lokalt omhändertagande av dagvatten.

Alla kommuner i Sverige ska ha en plan för hur de ska utveckla sina vattentjänster. Norrköping har idag en plan som kallas VA-plan där utbyggnader till nya områden beskrivs. Arbete pågår just nu med att uppdatera VA-planen. Den nya planen kommer att byta namn till Vattentjänstplan. I det arbetet kommer en översyn göras av områden som idag har tjänsterna vatten och spill men inte dagvatten.

Väghållarens dagvattenansvar

Som väghållare ingår det att säkra hanteringen av väg dagvatten. Väg dagvatten ska hanteras på ett sådant sätt att det inte orsakar skador på angränsande fastigheter. Rättspraxis i Sverige har visat att dagvattensystemen ska ha en kapacitet att klara av regnvolymer som kommer vart tionde år.

Om vägen finns i ett område där kommunen tagit beslut om verksamhetsområde för dagvatten gata kan dagvattnet avvattnas till närmaste ledning. Detta kan göra via diken eller brunnar. Väghållaren har ansvar för de brunnar, ledningar och diken som avvattnar dagvattnet fram till de större huvudledningarna för dagvatten. Om vägarna finns i området där

det inte finns verksamhetsområde för dagvatten har väghållaren ansvar för att både avvattna vägen och avleda dagvattnet vidare på ett sådant sätt att skada på omkringliggande fastigheter inte sker. Det kan ske via diken eller ett eget ledningsnät.

Hantering av vägdagvatten

Avledning av vägvatten kan ske på många sätt. Den tekniska lösningen behöver ta hänsyn till markens förutsättningar, vägen utformning och närhet till andra vattensystem som diken, vattendrag eller dagvattenledningar. Vid anläggande av en lösning behöver både flöden och föroreningar hanteras. Vägdagvatten innehåller ofta förhöjda halter av metaller och grus.

Om en fungerande hantering av vägdagvatten saknas behöver en utredning göras av vad som är mest lämpligt. Väghållaren kan välja att ta fram en egen lösning eller ta kontakt med kommunens VA-huvudman Nodra. De kommer då tillsammans med kommunen göra en bedömning om kommunen, inom sin skyldighet att ordna vattentjänster, kan bilda verksamhetsområde och skapa en dagvattenhantering. Om kommunen bedömer att behov finns för dagvatten kommer utbyggnaden prioriteras i förhållande till andra områden i kommunen som har behov av vattentjänster. De boende inom området kommer vid en utbyggnad bekosta utbyggnaden av den nya anläggningen samt framtida drift.

I ytterområden hanteras ofta vägdagvatten i diken. Dikena avleds vidare till närmaste vattendrag, större naturområden eller ledningar. Vid vägövergångar behövs trummor för att säkra passager. Diken är en bra lösning för hantering av vägvatten. Möjlighet skapas för infiltration och återskapande av grundvatten. Dikena har också både en fördröjande och renande effekt. Dikena dessutom ofta stor kapacitet vilket minskar risken för översvämning vid mer extrema regnhändelser. Som alternativ till öppna diken kan olika former av krossdiken skapas. Krossdiken är diken som fylls med kross. I botten av diket ligger ofta en dräneringsledning som säkrar avledningen av dagvattnet.

I mer tätbebyggda områden har vägdagvatten traditionellt hanterats i brunnar och ledningar. Brunnar behöver placeras i lågpunkter och tillräckligt ofta för att kunna hantera de regn som uppstår. För att avleda regn som uppstår upp till en gång per tio år behövs minst en dagvattenbrunn per 300-500 m² gata. Dagvattenbrunnarna ska ha sandfång för att avskilja sand och andra partiklar. Brunnarna behöver sugas regelbundet för att fungera. Sandfången bidrar både till en rening av dagvatten samt att säkra att inte sand kommer in i ledningarna och orsakar stopp. Brunnarna kopplas sedan ihop med dagvattenledningar som avleder dagvattnet till närmaste vattendrag eller större naturområde. Ofta behövs någon form av renings- och fördröjningsanläggning innan dagvattnet kan avledas vidare.

Dagvattenanalys av de prioriterade utvecklingsorterna

Norrköpings kommun blir då och då kontaktade av boende i vägföreningsområden med frågor kring dagvattenhantering då de drabbats av vatten på sin fastighet. Dagvattenhanteringen varierar kraftigt mellan olika vägföreningsområden från en rimligt god hantering till i princip ingen kontrollerad hantering alls. Förutsättningarna för att lösa dagvattenhanteringen ser också olika ut där områden så som Ensjön, där vägarna är mycket smala och tomtgränser går ut till vägen.

I samband med ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap är det kommunen som kommer stå som ansvarig för väghållningen och dagvattenhanteringen. Vid stora regnmängder kan detta innebära att kommunen blir skadeståndsskyldig om vägvatten runnit in på annans fastighet och skadat fastigheter. Det är därför av stor vikt att dagvattenhanteringen är löst innan kommunen träder in som huvudman.

För att övergripande få en bild av standarden rörande dagvattenhantering på i vägföreningsområden har två olika metoder använts, vilka redovisas nedan. Analysen har enbart fokuserat på de prioriterade utvecklingsorterna.

Detaljplaner med LOD

LOD betyder Lokalt Omhändertagande av Dagvatten och innebär att man tar hand om dagvattnet lokalt. Vattnet kan användas för bevattning, låter det infiltrera i marken, fördröjer i damm eller leder det på ytan till en genomsläpplig mark längre bort.

I analysen har detaljplaner analyserats för att *förutsättningarna* för LOD. Det handlar alltså inte om där lösningar redan är på plats. Tabellen nedan visar resultatet för de prioriterade utvecklingsorterna:

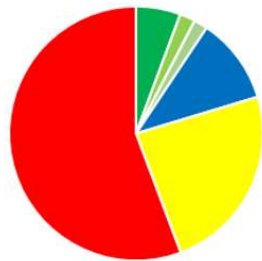
Vägförening/ort	DP-status för dagvatten	Kommentar om förutsättningar
Ö Husby	-	Ej analyserat
Åby, Skärblacka,	Orange	Plan med tveksamma förutsättningar för LOD, bedöms finnas risker men mindre än för röda
Åby, Skärblacka, Krokek, Strömsfors, Svärtinge	Svart	Plan med förutsättningar för LOD, men riskerna bedöms som små
Svärtinge	Lila	Plan med förutsättningar för LOD idag, men där problem kan uppstå om många tomter styckas till mindre

Okulär, digital analys

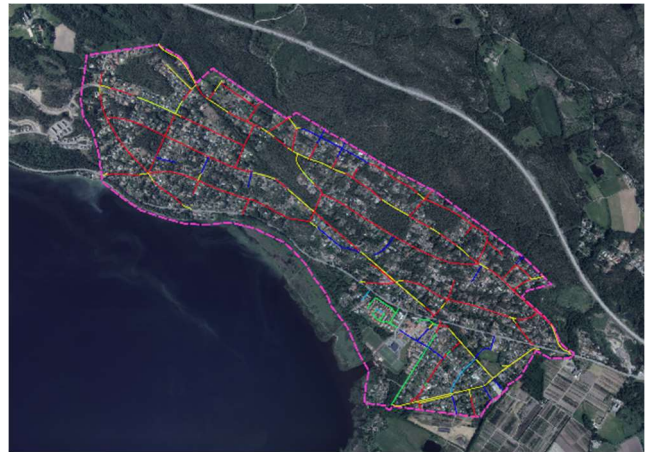
För att ta reda på mer om dagvattenhanteringen i de prioriterade utvecklingsorterna har kontoret gjort en digital, okulär besiktning genom att kartlägga alla gator med hjälp av google maps. Syftet var att se vilken typ av dagvattenhantering som finns där Nodra inte har något verksamhetsområde.

Diagrammen och kartorna nedan visar det ”bästa” och det ”sämsta” exemplet ur perspektivet dagvattenhantering:

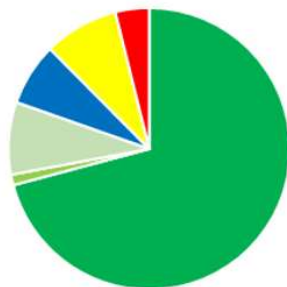
Svärtinge



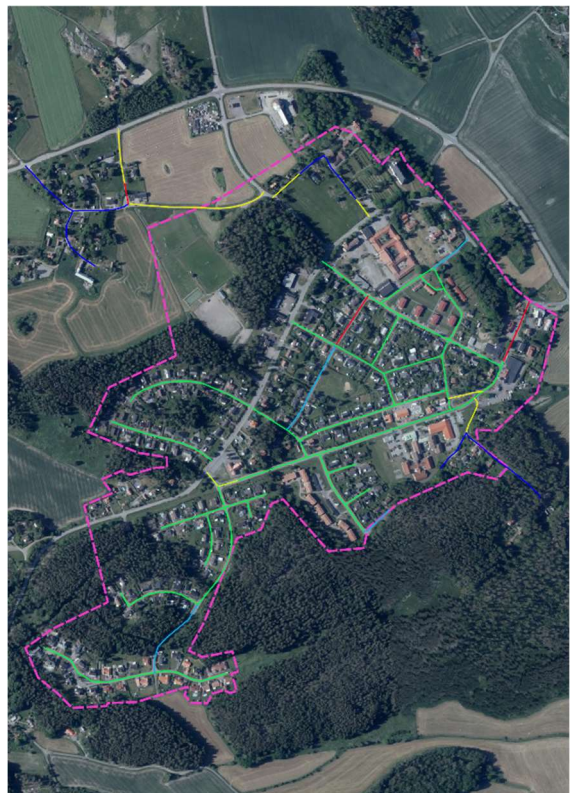
- Verksamhetsområdet dagvatten
- Ledningar och brunnar finns, ej VO
- Underlag saknas men troligen VO
- Underlag saknas
- Diken eller slänter
- Dagvattenhantering saknas



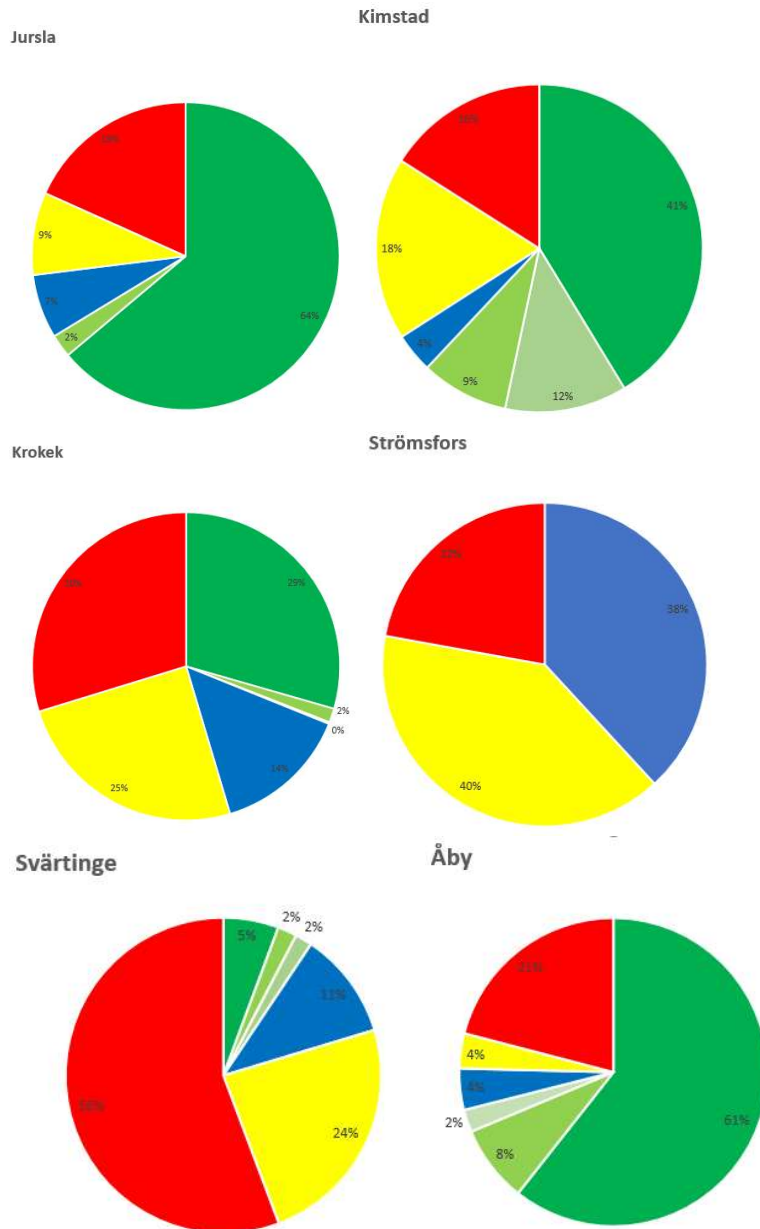
Östra Husby



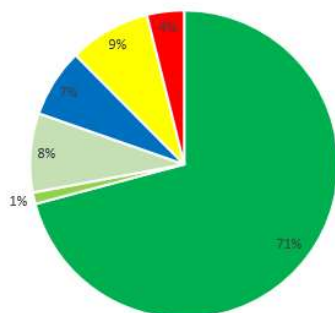
- Verksamhetsområdet dagvatten
- Ledningar och brunnar finns, ej VO
- Underlag saknas men troligen VO
- Underlag saknas
- Diken eller slänter
- Dagvattenhantering saknas



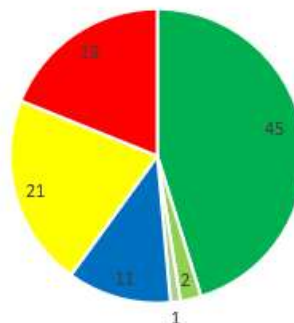
Nedan visas en cirkeldiagram över resultatet från resterande analyserade områden:



Östra Husby



Skärblacka



- Verksamhetsområdet dagvatten
- Ledningar och brunnar finns, ej VO
- Underlag saknas men troligen VO
- Underlag saknas
- Diken eller slänter
- Dagvattenhantering saknas

Stenbäcken och Torskär är inte med i underlagen då de saknas utredning på dem vid rapportens sammanställning. Tabellen nedan beskriver färgklassningens betydelse samt konsekvenser för samtliga analyserade områden:

Definition	Beskrivning	Risk	Fortsatt utredningsbehov/arbetsätt
Verksamhets-område dagvatten	Här finns redan en fungerande dagvattenhantering. Brunnar och servisledningar kan tas över från vägförening	Brunnar och servisledningar ej skötta och funktion låg.	Funktion bedöms i första hand i samband med att regelbunden slamtömning genomförs. Problem upptäcks vid felanmälan.
Ledningar och brunnar finns, ej VO	Ledningar och brunnar kan tas över av kommunen. Kommun har ingen möjlighet att få ersättning för drift så som Nodra kan ta ut avgift för sina ledningar i VO.	Ledningsnät och brunnar ej skötta och funktion låg.	Ta reda på ledningsnät och få det utritat. Funktion bedöms i samband med att regelbunden slamtömning genomförs. Problem upptäcks vid felanmälan På sikt bra om verksamhetsområdet kan bildas genom Nodra.
Underlag saknas men troligen VO	Gatan finns inte i google maps. Platsbesök behövs. Oklart om det finns dagvattenhantering men troligen finns det och ska hanteras som klassning –	Se ovan	Platsbesök för att göra bedömning

	Verksamhetsområde dagvatten		
Underlag saknas	Gatan finns inte i google maps.		Platsbesök för att göra bedömning
Diken och slänter	Dagvatten hanteras i diken och slänter. Funktion kan vara osäker men det finns lösning för avledning.	Diken ej rätt kapacitet eller ej anslutna till recipient (mottagningskär).)	Rita in diken. Funktion kan bedömas i första hand vid regelbundet underhåll samt vid klagomål
Dagvattenhantering saknas	Varken diken eller brunnar finns. Dagvatten rinner ibland utmed gatan eller via fastigheter.	Stor risk för översvämning där vi kan få ansvar samt att vi får in många klagomål. Vid klagomål har vi ingen möjlighet att åtgärda. Nodra behöver på sikt bygga ut men de har en lång kö.	Kostnadsuppskatta vad utbyggnad av VO kostar.

Varför ska vi ha en standard i samband med övertagande?

Att ha en tydlig standard i samband med övertagande är viktigt utifrån likställighetsprincipen. Det är viktigt att de vägföreningar som satsat på att rusta och hålla en anläggning med god standard får en fördel av detta i samband med ett övertagande. Det är också viktigt i förhållande till skattekollektivet att vägföreningen är med och bekostar ett övertagande, i likhet med andra villaägare som bekostat sin standard genom påslag i tomtförsäljning.

I bilaga 2 återfinns standardkrav i samband med övertagande. Standarden ska ge förutsättningar för prövning och likställig bedömning av anläggningar inom vägföreningar, vid ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap. Dokumentets krav utgör en lägre standard än kommunens tekniska handbok och de krav som görs gällande vid nybyggnation och är framtagna för att kommunen ska kunna ta fram en lägstanivå för krav på allmän plats i samband med övertagande.

Under övertagandeprocessens analys och utredningsfas ska anläggningens omfattning och skick i förhållande till dessa standardkrav inventeras och besiktigas. Utredningen resulterar i ett utlåtande.

Vad innebär standardkraven och vad får de för konsekvenser?

Gällande körbanebredd är standarden satt till lägsta tänkbara på 3,5m körbanebredd för räddningsfordons framkomlighet, det kommer sannolikt att uppfyllas.



Bilden ovan visars ett exempel på där "kommunal väg" möter vägföreningsväg i Svärtinge. Kommunens väg har en bredd på 6,5 meter och en separerad gång- och cykelbana på 3 meter (gul markering). På vägföreningens väg är bredden 4 meter och ingen gång- och cykelbana finns (röd markering). Avståndet till närmsta fastighet gör också att en separerad gång- och cykelbana inte kan anläggas.

Förstärkning av vägar för att uppfylla bärighetsklass (BK) kan vara kostnadsdrivande. Kravet är dock lågt ställt och kommer troligen vara uppfyllt på alla vägar. Allmänna vägar förutsätts vara BK1. Kravet på BK3 är således ett mycket lågt ställt krav som kommer innebära att vägarna slits snabbare än övriga kommunens vägar och trafiksäkerheten blir lägre. På sikt kan dessa vägar behöva byggas om.

Standardkraven kring dagvattenhantering kan bli kostnadsdrivande, beroende på hur väl utbyggt dagvattenhanteringen är i vägföreningsområdet. Ex om sandfång i brunnar inte finns behöver brunnarna grävas upp och bytas. Detta krav ställs från VA-huvudmannen (Nodra) som inte accepterar några undantag om anläggningen ska anslutas till dagvattennätet. Kravet måste således uppfyllas om kommunen ska bli huvudman. Kraven gällande dagvattenhantering är formulerade att 80 procent av anläggningens omfattning ska ha en fullgod funktion för att kunna avleda 10-års regn. Det finns också stor risk att det blir synbart i samband med dagvattenhantering att många fastighetsägare inte tar hand om sitt eget dagvatten vilket belastar det allmänna nätet. Krav måste då ställas på fastighetsägarna att åtgärda detta.

Vissa vägföreningar har hög belastning på sina vägar på grund av populära besöksmål. Detta innebär att de behöver byta beläggning oftare. Många

vägföreningsvägar har också en sämre beläggningsstandard än kommunala vägar och kan komma att förbättras inför en övertagande. Ett övertagande ger utökningar av kommunens beläggningsprogram. En uppskattning är att ett övertagande av samtliga vägföreningar inom kommunens prioriterade utvecklingsorter innebär en utökning med en fjärdedel av kommunens nuvarande vägnät.

Beläggningsunderhållet behöver utökas, även om vägföreningen håller en god status på sina vägar så kan toleransen från boende anses vara större än vad som kommer vara förväntningen på kommunen. Oavsett status måste kommunens budget för att utföra underhåll av beläggningar utökas med tillkommande ytor.

Mindre påverkan kommer vara av krav på skyltar, fri höjd och sikt etc. som kan lösas med engångsinsatser inför övertagande. En risk oavsett vem som avhjälpes ev. brister är att det kan generera mycket åsikter från fastighetsägare och medborgare om stora buskage eller liknande beskärs.

Lekplatser kommer hanteras av kommunen i enlighet med riktlinjer för lek och kan komma att förändras i utformning för att bättre uppfylla gällande normer och önsknings. Rivning av utrustning kan skapa opinion, i fråga av prioriteringar av barn lekmiljöer. Men som huvudman har kommunen ansvaret att tillhandahålla en säker lekmiljö.

5.Princip för kostnadsfördelning mellan kommun och vägförening

Det är viktigt att klargöra kostnads- och ansvarsfördelningen mellan kommun och berörd vägförening för att respektive part ska veta vad som krävs för ett övertagande. Kommunen har ingen skyldighet att varken ta över vägföreningar eller ge med bidrag. Det är inte heller i skattekollektivets intresse att fullt ut finansiera ett övertagande av ytterområdenas vägföreningar. Villaägare i andra delar av kommunen har bekostat sin standard för allmän platsmark genom påslag i tomtförsäljning. Utifrån likställighetsprincipen är det också viktigt att de vägföreningar som satsat på att rusta och hålla en anläggning med god standard får en fördel av detta i samband med ett övertagande. Efter ett övertagande behöver inte längre fastighetsägarna i ett vägföreningsområde betala årlig avgift till vägföreningen, vilket blir en ekonomisk avlastning för medlemmarna.

Föreslagen kostnadsfördelning bygger på att vägföreningen bekostar halva kostnaden för teknisk utredning av gemensamhetsanläggningen som sker under övertagandeprocessens fas 2. Vägföreningen bekostar också standardhöjande åtgärder upp till standardkraven enligt bilaga 2. Alternativt genomför kommunen motsvarande åtgärder och tar ut kostnaden genom gatukostnadsersättning enligt PBL.

Kommunen bekostar halva kostnaden för teknisk utredning samt detaljplanearbete, förrätningskostnader samt övriga administrativt anknutna kostnader kopplat till övertagandeprocessen.

Uppdelningen av kostnaden för den tekniska utredningen är en förutsättning för att båda parter ska gå in med samma intention om att hitta ett gott samarbete och med ett gemensamt slutmål.

6. Utökat driftövertagande

En övertagandeprocess är lång och kommer ta många år från att processen är påbörjad. Det kan därför finnas önskemål om att kommunen tar över ansvar för drift innan kommunen blir huvudman.

För att kommunen ska kunna ta över drift av vägar krävs ett större inmättningsarbete där vägar och anläggningar måste besiktigas och dokumenteras. Detta för att skapa underlag inför upphandling av de entreprenörer som sköter driften. I samband med processens analys- och utredningsfas (Punkt 2, kapitel 3) kommer detta arbete ske, vilket gör att förutsättningarna för en kommunal skötsel och drift efter denna fas finns på plats.

För att undvika de fallgropar som tidigare beskrivits i rapporten gällande att vägföreningar ”somnar” efter kommunalt driftövertagande, är det av stor vikt att övertagandeprocessen nått tillräckligt långt innan kommunen tar över driftansvaret. Därför föreslås ett avtal kunna tecknas efter att avtal om övertagande skrivits under (se 2I, kapitel 3). Först då vet vi med säkerhet att övertagandeprocessen kommer genomföras. Ett avtal tecknas gällande utökat driftövertagande (2J, kapitel 3) som förtydligar förutsättningar och ansvar. Efter underskrivet avtal kan kommunen påbörja en upphandlingsprocess. Upphandlingen tar cirka ett år för de större vägföreningsområdena. Är en vägförening mindre kan tiden för upphandling minska. Kommunen bekostar driftkostnaden. Medel söks genom ordinarie budgetprocess.

Nedan markeras de steg som är kopplade till ett utökat driftövertagande:

Processen för övertagande



Konsekvenserna av ett övertagande

Att genomföra ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap för allmänna platser är ett omfattande arbete med stora konsekvenser för såväl kommun som vägförening. Beroende på med vilken takt arbetet kommer ske och vilka resurser som tillsätts uppdraget kommer konsekvenserna bli olika. Nedan är en övergripande beskrivning av konsekvenser av övertagandet uppdelat i konsekvenser för kommunen respektive vägföreningen.

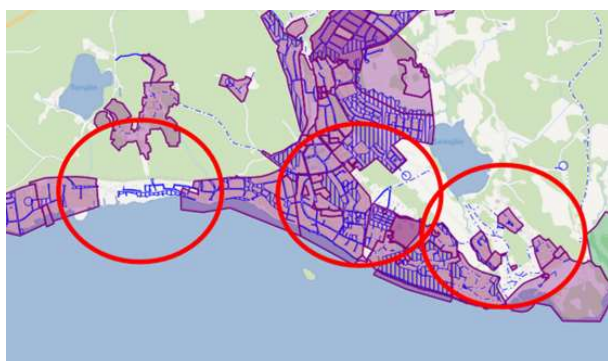
Konsekvenser för kommunen

Behov av personella resurser

För att arbeta sig igenom den process som beskrivits i kapitel 3 krävs många olika kompetenser, både interna såväl som externa.

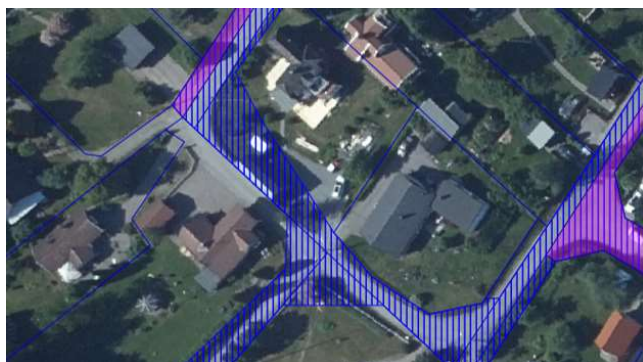
Detaljplanprocessen

För att kunna ändra huvudmannaskapet för den allmänna platsmarken är detaljplanprocessen en viktig stomme i arbetet med övertagande. Som beskrivits under processen kan förutsättningarna för planarbetet skilja sig åt vilket leder till att detaljplanarbetet måste ske på olika sätt. Exempel på lite olika förutsättningar som vi kan hitta inom vägföreningsområdenas



detaljplaner är att det i vissa områden saknas detaljplan mitt inne i sammanhängande bebyggelseområde (se bildexempel 1.)

Det finns även platser där vägen ligger på kvartersmark och därmed inte är allmän plats, (se bildexempel 2), vilket måste justeras i detaljplaneprocessen. Detta kan även medföra behov av markinlösen.



Bildexempel 2

För att kunna göra en grov uppskattning av hur stor arbetsinsats som krävs inom detaljplanearbetet inom de sex prioriterade utvecklingsområdena (se kapitel 2.1) gjorde projektet en övergripande inventering av samtliga detaljplaner inom dessa områden. Projektet uppskattade sedan vilken typ av planändring som måste ske för att ändra huvudmannskapet i de nästan 200 detaljplanerna som berörs. Utifrån denna information har sedan kontorets detaljplaneenhet beräknat ungefärlig tidsåtgång för de olika områdena. Nedan följer en ungefärlig uppskattning av arbetet:

Administrativ ändring, tilläggsbestämmelser	~ 9 000 h
Ändring, justering av gräns	~ 4 500 h
Upprätta ny detaljplan	~ 3 000 - 4 000 h
Totalt	~ 17 500 h

Detaljplan finansieras via KF-taxa med en timavgift på 1 103 kr/h (2023). Med den uppskattade tidsåtgången ovan skulle detaljplanearbetet resultera i en kostnad på cirka **19,3 miljoner kronor**. Beräkningen innehåller dock stora osäkerhetsfaktorer då projektet inte kunnat gå in på djupet i planförutsättningarna.

Övriga resurser inom kontoret

Utöver planarkitekter behövs även andra kompetenser inom kontoret så som exploateringsingenjör, gatu- och landskapsingenjörer och specialister inom dagvatten och geoteknik. Kart- och gisexpertis behövs också under processens gång samt stöd från juridik, kommunikation och upphandling. Stora resurser kommer också krävas från Kommunala lantmäterimyndigheten. Som övertagandeprocessen beskriver varierar kompetensbehovet i övertagandeprocessens olika steg, se bilaga 3,

Resursbehov i övertagandeprocessen olika faser. Beroende på storlek på vägföreningsområde samt områdets komplexitet varierar också resursåtgången.

Projektgrupp

Erfarenheter från andra kommuner samt det tidigare arbetet inom Norrköpings kommun visar att det är av stor vikt att en fast arbetsgrupp tillsätts för att få en övertagandeprocess att fungera väl. Arbetsgruppen/projektgruppen bör bestå av en projektledare som följer övertagande från början till slut, samt ett antal viktiga resurser inom processen. I detaljplanearbetet krävs två planarkitekter. Utöver detta behövs en mark-exploateringsingenjör samt gatuingenjör och förvaltare från drift- och underhållsavdelningen. Med två planarkitekter tillsammans med övriga stödfunktioner minskar risken för att projektet avstannar i samband med att personal slutar eller liknande. Utöver dessa personer kan övriga kompetenser tas in tillfälligt i arbetet. Detta motsvarar cirka 6 tjänster. Eftersom detaljplanekostnaden tas ut genom taxa räknas de två planarkitekterna bort i den ekonomiska summeringen som beräknas till **4 miljoner per år.**

Nodra

Utöver resursåtgång inom kontoret kommer detta arbete även kräva resurser från Nodra.

Ekonomiska resurser

Övertagandeprocessen leder inte bara till behov av personella resurser utan också ekonomiska resurser krävs. I tabellen nedan beskrivs kostnader som kommer eller kan uppstå i samband med övertagandeprocessen. De summor som anges är en uppskattning av kostnaden för övertagandet av samtliga prioriterade utvecklingsorter enligt kapitel 1.1.

Kostnadstyp	Beskrivning	Kostnadsansvar
Standardhöjande åtgärder	Kostnaden beror på vägföreningens anläggningsstatus. Dessa beskrivs mer utförligt under kapitel 4, Standardkrav.	Vägförening (upp till standard enligt beslutspunkt 4)
Inventering av väg och grönyta inklusive dagvattenhantering (2A.)	Flera olika typer av konsulter behövs beroende på anläggningstyp. Baserat på kostnaden för inventering i Norsholm, korrigerat till aktuell prisnivå beräknas inventeringen till cirka 8 miljoner kronor .	Kommun/ vägförening
Eventuella kostnader för markinlösen	Markinlösen sker antingen genom överenskommelse om fastighetsreglering eller följer expropriationslagens regler. <i>Marknadsvärde = Tomtmark + eventuella tomtanläggningar, 100-500 kr/kvm. Kan handla om små markarealer av tomtmark, t.ex. hörnavskärning eller tomtmark med garage-byggnad eller friggebod. Råmark (ej tomtmark) 10-50 kr/kvm. Berör områden som inte tidigare varit detaljplanerad och bestått av väg eller jordbruksmark. Total kostnad cirka 200 000- 2 miljoner kronor</i>	Kommun
Förrättningskostnader	Fastighetsbestämning (i plan-processen) 40 000+10 000 kronor för varje tillkommande fastighet. Förrättningskostnad (inlösen) fastighetsreglering med överenskommelse 40 000+10 000 för varje tillkommande fastighet, fastighetsreglering utan överenskommelse 75 000. Totalt kostnad cirka 250 000 -6,5 miljoner kronor	Kommun
Förrättningskostnad för omprovning av GA	900 kr/ per fastighet (0,5 h per fastighet, 1800 kr/h förrättningskostnad) Totalt cirka 6,3 miljoner kronor	Kommun

Framtagande av grundkarta	Arbetet uppskattas ta cirka 1700 timmar från Kommunala lantmäterimyndigheten till en kostnad på 1,7 miljoner kronor. Arbete från geografisk information beräknas till 300 000- 500 000 kronor. Totalt cirka 2- 2,2 miljoner kronor.	Kommun
Externa konsulter exempelvis för inventeringar under pågående detaljplanearbete	I detaljplaneprocessen tillkommer även utredningskostnader för ex rasrisk, naturvärden etc. Utredningskostnaderna inom planarbetet beräknas till cirka 20 procent av plankostnaderna, dvs cirka 4 miljoner kronor	Kommun
Total uppskattning, externa kostnader	16,7 -25 miljoner kronor för kommunen	

Totalt beräknad kostnad för kommunen för övertagande av de prioriterade utvecklingsorterna, om vi antar en snittid på 20 år, är 5,8-6,2 miljoner per år.

Konsekvenser om resurser inte tillsätts

Om inte ytterligare resurser tillsätts kommer arbetet inom detaljplaneenheten resultera i att andra detaljplaner att prioriteras ned vilket ger minskad möjlighet att planlägga för bostäder, verksamhetsmark och annan samhällsservice. Enheten har redan idag ett ansträngt läge med en lång ”plankö” bestående av cirka 60 ärenden som väntar på uppdrag. Cirka hälften av dessa uppdrag skulle redan ha påbörjats enligt planbeskedet. Enheten har idag cirka 40 aktiva detaljplaner igång. Nya ärenden som inkommer får nu startbesked 2027. Om de cirka 200 detaljplanerna i de prioriterade utvecklingsorterna skulle prioriteras medför detta att många andra planer skjuts på framtiden.

Även inom enheten mark- och exploatering kan detta projekt göra att andra ärenden står tillbaka. Kommunala lantmäterimyndigheten kommer om resurser inte tillsätts behöva prioritera vägföreningsanknutna uppgifter mot andra ärenden som även får konkurreras av Ostlänken som är ett prioriterat samhällsbyggnadsprojekt som genomförs samtidigt. Myndigheten har redan idag långa kötiderna riskerar att bli ännu längre om resurser uteblir. Mindre personal inom driften i förhållande till uppdraget leder till sämre kontroll över det vi upphandlar och därmed en överhängande risk att vi inte får vad vi betalar för.

Sammantaget kommer arbetet med kommunalt övertagande av huvudmannskap för allmän plats att prioriteras ned i likhet med det som skedde efter förra beslutet 2007 om kommunalt övertagande om inte resurser tillsätts. I samband med 2007-års beslut tillsattes inga extraresurser och kontoret hade då mycket svårt att driva ett så stort och omfattande arbete framåt vilket gjorde att projektet tappade styrfart och prioriterades ned till förmån för annat arbete.

Driftkostnader och framtida investeringsbehov

Ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap från allmän plats består inte enbart av en engångskostnad. Med att kommunens allmänna plats utökas kommer såväl löpande personella resurser behöva utökas såväl som drift-, reinvesterings- och investeringsbudgeten.

Siffrorna anges i 2023 års kostnadsläge och baseras på nuvarande priser. Underlaget bygger på övertagande av samtliga vägföreningar inom de prioriterade utvecklingsorterna enligt beslutspunkt 1.1. Den allmänna platsmarken i dessa områden ger en 30 procentig ökning av kommunens totala areal, varför siffrorna för drift också bygger på en cirka 30 procentig ökning av nuvarande kostnader.

Ökad drift- och investeringsbudget	
Personal	
Drift och underhåll	5,4 - 8,2 miljoner
Entreprenadkostnader och investering/budget	
Beläggning och reinvestering	9 – 24 miljoner
Drift	16,9 – 20,5 miljoner
Summa	31,3 – 52,7 miljoner kronor

Utöver dessa kostnader kommer utökningen av områdena troligen innebära att mer resurser behövs då kommunen på sikt vill jobba med utveckling i orterna så som att utveckla lekmiljöer, parker etc. Ett tillägg på fyra resurser inom utvecklingsenheterna på kontoret skulle innebära en ökad **personalkostnad på 2,7 miljoner kronor samt investeringskostnader för dessa projekt.**

Kommentarer till de ökade kostnaderna

De ökade driftkostnaderna kommer efterhand när/om kommunen blir huvudman och/eller att avtal tecknas om utökat driftövertagande, enligt kapitel 6. Tidplanen för detta är 15-25 år. Kontoret kommer löpande äska medel inom den ordinarie budgetprocessen.

Då vi i dagsläget inte vet standarden på vägföreningarnas anläggningar är det mycket svårt, för att inte säga omöjligt att beräkna de kommande behoven av reinvesteringar och investeringar. Först efter analys och utredningsfasen kan en mer korrekt siffra tas fram. Kostnaden kommer också vara starkt beroende av hur mycket kommunen kommer vilja satsa på investering i kommunens ytterområden.

De ekonomiska konsekvenserna är i stor utsträckning beroende av standarden på vägar och övrig allmän platsmark som ska övertas. Exempelvis om en väg har låg bärighetsklass är det troligt att vägen får ett dyrare underhåll samt inte håller lika länge som en väg av bättre standard. Standardkraven ställer inte heller krav på föreningarna att ha en fullgod

dagvattenhantering på hela sin anläggning. Detta kan innebära stora investeringar för kommunen på sikt.

Den utökning som sker genom övertagandet medför också en utökad underhållsskuld. Kommunens underhållsskuld är det underhåll som borde ha utförts men som kommunen av olika skäl, ofta ekonomiska, skjutit på framtiden. Med tillkommande allmän platsmark kommer kommunens underhållsskuld att öka, vilket på sikt kan leda till kapitalförstöring då underhåll eftersatts allt för länge.

Minskade bidrag och medlemsavgifter

Idag betalar Norrköpings kommun ut bidrag för väg- och grönyta till en summa av 5 miljoner kronor till föreningarna inom de prioriterade utvecklingsorterna. Föreningarna får också pengar av kommunen genom att kommunen har andelar i vägföreningarna utifrån våra fastigheter. För de prioriterade utvecklingsorterna är denna summa runt 1,3 miljoner årligen (1,34 miljoner för 2022). Dessa kostnader skulle vid ett övertagande upphöra.

Övrig påverkan

Nodra har på vissa ställen inom vägföreningsområden jobbat med lokala lösningar för exempelvis sophantering för att inte påtvinga ombyggnationer enligt gällande krav. Denna situationsanpassning kan vara svårare att behålla med ett kommunalt huvudmannskap. Det är även troligt att medborgare har en högre förväntansbild då kommunen är huvudman ex vad gäller separerade gång- och cykelvägar längs med ”matargator”. Detta kan innebära att kommunen på sikt måste se över en lösning, vilket kan innebära krav på markinlösen av närliggande tomtmark.

Konsekvenser för vägföreningarna

Vägföreningar är ingen homogen grupp då förutsättningarna skiljer sig mellan de olika föreningarna. Med den kostnadsfördelning som föreslås tar kommunen en stor del av den ekonomiska kostnaden som uppstår i samband med en övertagandeprocess av den allmänna platsmarken. Beroende på standardnivån på de olika föreningarnas vägar kommer kostnaden för en upprustning till kommunens standard i samband med övertagande skilja sig åt. De föreningar som rustat sina vägar och har en genomarbetad dagvattenhantering kommer få mindre kostnader än de föreningar som halkat efter i investering och underhåll.

Under processens gång, och beroende på hur stora standardhöjande åtgärder som måste genomföras, kan metoden för bekostnad av standardhöjningen skilja sig åt. Mindre standardhöjande åtgärder kan bekostas och genomföras av vägföreningen själva. En större kostnad kan antingen bekostas av vägföreningen, genom eventuell buffert eller genom att vägföreningen extrafakturerar sina medlemmar. Blir det större kostnader som ska tas ut av medlemmarna kommer gatukostnadsersättning vara aktuellt.

Beroende på hur stora åtgärder som måste genomföras under detaljplane-processen kan enskilda medlemmar i vägföreningen bli negativt påverkade vilket kan splittra vägföreningens medlemmar gällande inställningen till övertagande. Vid inventering av dagvattenhanteringen kan det även komma till kännedom att många fastighetsägare inte hanterar sitt eget dagvatten utan släpper ut det på allmän plats. Detta kommer fastighetsägarna, vid ett kommunalt huvudmannaskap, behöva åtgärda. Det är därför av stor vikt att alla boende inom en vägförening får korrekt och tydlig information om hela processen innan den påbörjas.

Bilaga 1. Geografiska zoner för prioriterade utvecklingsorter

Åby/Jursla



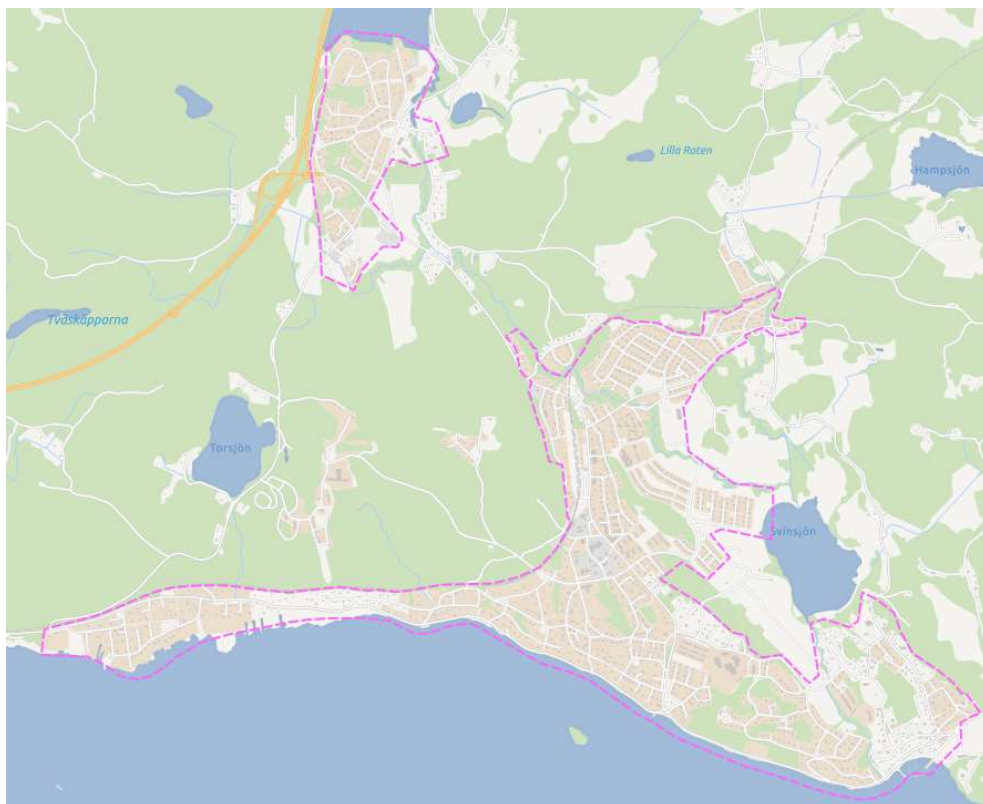
Kimstad/Norsholm



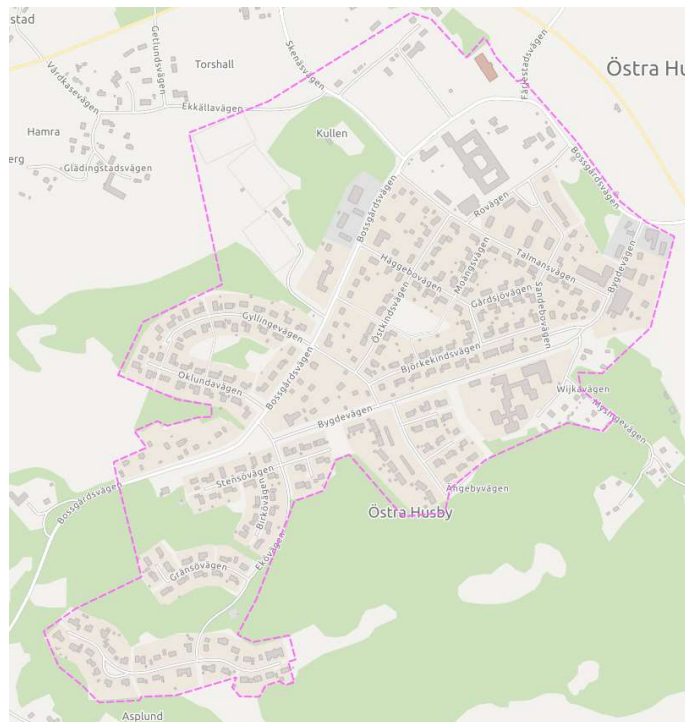
Svärtinge



Krokek



Östra Husby



Skärblacka



Bilaga 2

Standardkrav i samband med övertagande av vägföreningar inom Norrköpings kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2023-xx-xx

Innehåll

1. Gata	59
1.1 Gatuutrymme/Körbanelbredd.....	59
1.2 Gångbana.....	59
2. Hållfasthet	59
2.1 Överbyggnad	59
2.2 Beläggning.....	59
2.3 Konstruktioner och konstbyggnader	59
3. Dagvattenhantering	60
3.1 Brunnar/serviser	60
3.2 Diken/trummor	60
4. Sikt och framkomlighet.....	60
4.1 Trafiksäkerhet.....	60
4.2 Vägmärken	61
4.3 Fria höjden.....	61
5. Grönytor	61
5.1 Lekplats & grönyta.....	61
5.2 Gräsytor	61
5.3 Träd och buskage, perennplanteringar	61
5.4 Utrustning.....	62

Inledning

För att tydliggöra vilka krav som ställs på vägföreningarna i samband med kommunalt övertagande av huvudmannaskap har följande dokument rörande standarder tagits fram. Dokumentet definierar standarden för kommunala anläggningar, till exempel gator, grönområden, gång- och cykelvägar, dagvattenhantering etc.

Standarden ska ge förutsättningar för prövning och likställig bedömning av anläggningar inom vägföreningar, vid ett kommunalt övertagande av huvudmannaskap. Dokumentets krav utgör en lägre standard än kommunens tekniska handbok och de krav som görs gällande vid nybyggnation och är framtagna för att kommunen ska kunna ta fram en lägstanivå för krav på allmän plats i samband med övertagande.

Tillämpning

Under övertagandeprocessens analys och utredningsfas ska anläggningens omfattning och skick i förhållande till dessa standardkrav inventeras och besiktigas. Utredningen resulterar i en statusrapport.

Allmänt

Nedan framgår de särskilda krav som ligger till grund för ett övertagande av vägföreningarna, allmänt gäller att respektive krav ska dokumenteras uppfyllanden av kravet.

Definitioner

Vägsektion	Gata/väg mätt i längd mellan avbrott som korsning eller liknande nod.
Uttjänt beläggning	Uttorkad saknar bitumen (bindemedel) och är krackelerad.
TRV Brounderhåll	<i>TRVINFRA-00228 Version 4.0</i> Trafikverkets tekniska råd Bro TRV publ.
BaTMan	Bro- och tunnelförvaltningssystem, är ett hjälpmedel för effektiv förvaltning av broar, tunnlar och andra typer av byggnadsverk i trafikverkets regi.
VGU	Vägar och gators utformning, Trafikverkets publikation med krav på utformning och utförande.
BK	Bärighetsklass för körbana. Finns uttryckt vikt och axelavstånd i tabeller för fyra olika klasser
LTF	Lokala trafikföreskrifter
Teknisk handbok	Norrköpings kommuns sammanställda krav på anläggningsarbeten. https://tekniskhandbok.norrkoping.se/

Kravsammanställning

Benämning	Utredningsförfarande	Underkänt	Önskad nivå
1. Gata			
1.1 Gatuutrymme/ Körbanebredd	Mät bredd	<3,5m	>5,5m
1.2 Gångbana	Finns gångbana, separerad?		Vid gång- och cykelbana ska en tydlig avgränsning finnas, i form av kantsten eller dylikt.
2. Hållfasthet			
2.1 Överbyggnad	Mät djup	Överbyggnad <400mm	Överbyggnad bör >400mm Bärighet BK3
2.2 Beläggning	Inventering av omfattning	Ej enligt krav, >15% per vägsektion	Enligt krav om <15% per vägsektion
3. Dagvattenhantering			
3.1 Brunnar/serviser	Funktionskontroll	Trasig, oklara förutsättningar, saknar sandfång en brunn per 500m ² Avvattning mot kvartersmark	Dagvattenomhändertagande genom diken eller brunnar som fyller sin funktion.
3.2 Diken/trummor	Dikesdjup kontrolleras	Igenväxt, ej fullgod dikesdjup Saknas trummor under väg Dokumentation saknas	Återställt till ursprungligt djup, släntlutningar 1:3 mot väg och 1:2 mot fastighet. ett 10-års regn ska inte göra att de står vatten i vägbyggnaden. Det ska finnas fungerande trummor för vägvattnets framledning
4. Sikt och framkomlighet	ÅDT och hastighet ska utredas	Osäker utformning av gåendes infrastruktur	Säker utformning av gåendes infrastruktur
4.1 Trafiksäkerhet		Fara för tredje man enligt VGU.	Utformat enligt VGU
4.2 Vägmarken		Skyltning utan gällande LTF. Trasiga eller på annat sätt ej funktionella skyltar.	
4.3 Fria höjden		Sikthinder	
5. Grönytor			

5.1 Lekplats & grönyta	Fungerande fallskydd	Ogräs, stående vatten	Genomsläppligt fallskydd och utan ogräsintrång.
5.2 Gräsytor		Sättningar och vattensamlingar, skräp	Klippbart
5.3 Träd och buskage, perennplanteringar			
5.4 Utrustning		Uttjänt och omärkt utrustning	

Förtydligande av krav

1. Gata

1.1 Gatuutrymme/Körbanebredd

Framkomlighet för räddningsfordon är en grundläggande förutsättning för övertagande, dessa fordon kräver minst 3,5m bred körbana.

1.2 Gångbana

Om gångbana finns ska den vara tydligt separerad ifrån körbanan, detta kan vara i form av kantstöd, räcke eller annat som uppfyller kommuns princip/krav enligt teknisk handbok.

2. Hållfasthet

2.1 Överbyggnad

Överbyggnaden ska vara minst BK 3 i bärighetsklass.

2.2 Beläggning

Potthål och undermineringar med djup överstigande 20 mm och längd större än 100 mm ska inte förekomma. Andra ojämnheter exempelvis spårbildning, hängande vägkanter osv ska inte överstiga 30 mm djup och inte förekomma i större omfattning än 15% av ytan per vägsektion.

Uttjänt beläggning ska inte förekomma i större omfattning än 15% av totala beläggningssytan per vägsektion.

2.3 Konstruktioner och konstbyggnader

För broar gäller att broförteckning ska tas fram samt att drift ska vara utfört enligt ”TRV Brounderhåll”. Broar ska vara rengjorda, klottersanerade och besiktade enligt med nämnda standard.

Redovisningen skall registreras i kontrollsystem BaTMan före övertagandet. Uppgifter tillhandahålls kommunen för hantering i systemet.

3. Dagvattenhantering

Dagvattenanläggningar ska ha en fullgod funktion för att kunna avleda 10-ård regn till 80% av anläggningens omfattning.

3.1 Brunnar/serviser

Dagvattenanläggningar ska finnas samt ha fullgod funktion för att väganläggningens konstruktion, trafiksäkerheten och trafikantens komfort inte ska äventyras. Brunnar ska vara placerade i lågpunkter och trottoarkanter eller vingor ska finnas på gatorna så att vägvatten inte avleds till kvartermark. Rännstens och dikesbrunn, ska finnas en per 500m² där det finns servisavsättningar (anslutningar till Nodra alternativt eget dagvattensystem).

Alla brunnar och serviser ska vara slamsugna, hela och ha fullgod funktion för avledning av vägvatten.

3.2 Diken/trummor

Befintliga diken tillsammans med trummor skall ha fullgod funktion avseende dagvattenföring; för att kunna avleda ett 10-års regn. Dagvattenanläggningarna ska vara dokumenterade gällande utförda åtgärder, konstaterade brister men även avseende avledning till recipient/ledning samt innehålla information om dikets läge, riktning (rinnväg) trummors läge och dimension. Grässval och grönytekanter som förhindrar avvattning av vägytor ska vara åtgärdade och diken återställda till sitt ursprungliga dikesdjup. Vägslänter bör ha släntlutning 1:3 mot väg och 1:2 mot fastighet.

Trummor ska ha fullgod kapacitet för vattenavledning, dikets lutning ska vara minst 5 ‰, avsaknad av trummor måste åtgärdas/anläggas där behov finns.

4. Sikt och framkomlighet

4.1 Trafiksäkerhet

Räcken ska uppfylla gällande krav i trafiksäkerhetsstandard, i enlighet vad som anges i VGU, avvikelser får inte förekomma där det utgör fara för tredje man.

Trafikanordningar som skyltar, pollare, refuger med mera ska vara hela, rena (läsbara skyltar) och funktionsdugliga enligt trafikförordning och gällande trafikföreskrifter

Hastighetsdämpning och andra trafikhinder ska vara enligt kommunens principer.

4.2 Vägmärken

Skyltning ska vara utförd enligt gängse praxis. Det innebär att den skyltning som finns ska vara utförd enligt antingen väghållarebeslut eller beslut i en lokal trafikföreskrift, LTF. Skyltning som finns på plats och inte uppfyller dessa krav ska tas bort. LTF-beslutade skyltar sätts upp och sköts idag av Norrköpings kommun till exempel hastighetsskyltar och parkeringsförbud.

Vägmärken och vägvisningsskyltar ska vara i sådant skick att de i mörker vid användande av halvljus i god tid kan uppmärksammas på ett tillfredsställande sätt.

Vägmärken ska vara korrekt uppsatta och vridna skyltar får inte finnas. Vi hänvisar till transportstyrelsen föreskrifter om vägmärken och andra anordningar, TSFS 2019:74.

4.3 Fria höjden

Inom vägområde får ingen vegetation finnas och det ska vara fri sikt i korsningar. Se avsnitt i VGU sektion tätort – gaturum - fri höjd.

I detta inkluderas också den fria höjden 4,7 meter över körbana samt över gångbana 2,5 m och cykelbana 3,2 m. Detta gäller vegetation både på park- och gatumark samt i körbanan.

5. Grönytor

5.1 Lekplats & grönyta

Lekplatsutrustning i föreningens ägo ska vara funktionsduglig och uppfylla de krav som ställs i europainormerna EN 1176 och EN 1177.

Fallskydd skall finnas vid lekutrustning, vara genomsläppligt för dagvatten och uppfylla sin funktion.

Funktionskontroll och säkerhetskontroll ska vara utförd. Dokumentation gällande tillverkare av utrustning samt tillverkningsår ska finnas på ett systematiskt vis. Vid funktionsbrist åligger det föreningen att besluta om och bekosta utbyte eller borttagning.

5.2 Gräsytor

Bruksgräs-, höggräs- och övriga gräsytor ska utföras gräsklippning/slagning på, där måste de för ändamålet lämplig maskinerna kunna framkomma utan svårighet. Höjder, svackor och hinder i/på ytorna ska utjämnas eller avlägsnas för att uppnå en rimlig skötselnivå.

5.3 Träd och buskage, perennplanteringar

Buskage som friväxande solitärer eller i planteringar och friväxande träd ska vara livskraftiga och väl underhållna. Detta för att avhjälpa hindrande och

nedfallande grenar samt i förekommande fall främja en god tillväxt genom föryngringsbeskärning. Ytor med perenner ska vara välskötta och ogräsfria.

5.4 Utrustning

Utrustningen som är i föreningens ägo ska vara funktionsduglig och uppfylla de krav som ställs för att kunna användas på ett betryggande vis. Drift och underhåll ska kunna utföras.

Papperskorgar, bänkar och soffor, cykelställ, fotbollsmål samt övrig utrustning inom park och grönytor ska vara utfört underhåll som tvätt (rengöring), inoljning och i förekommande fall målning. Utrustningen ska vara hel och inte utgöra en risk, samt uppfylla sin funktion. Vid funktionsbrist åligger det föreningen att besluta om och bekosta utbyte eller borttagning.

Bilaga 3. Resursbehov i övertagandeprocessens olika faser

Processteg	Aktivitet	Resurser
1	Beslut om principiella riktlinjer för övertagande	
1A	Inbjudan till info-möte med utvalda vägföreningar samt möte	Projektledare Processtöd Kommunikatör
1B	Beslut i föreningsstämma	
1C	Ansökan om övertagande	
1D	Bedömning av ansökan och förutsättningar	Projektledare Processtöd Kart- och Gis Ingenjör; -Gata -Park - Vägvatten
1E	Avtal om besiktning / utredning av gemensamhetsanläggning	Projektledare Processtöd Planarkiekt Exploateringsingenjör Ingenjör; -Gata -Park - Vägvatten -Geoteknik Dagvatten Juridik Upphandling
2A	Teknisk utredning av gemensamhetsanläggning	Processtöd Kart- och Gis Ingenjör; -Gata -Park - Vägvatten Dagvatten (Upphandling)
2B	Fastighetsrättslig utredning	Processtöd Kart- och Gis Exploateringsingenjör
2C	Planteknisk utredning	Processtöd Planarkiekt Kart- och Gis Exploateringsingenjör
2D	Kostnadsanalys	Beställare Projektledare Processtöd Planarkiekt Kart- och Gis Exploateringsingenjör

		Ingenjör; -Gata -Park - Vägvatten -Geoteknik
		Dagvatten
		Upphandling
2E	Beslutsunderlag /Rapport -Förutsättningar för övertagande av Ga	Beställare
		Projektledare
		Processtöd
		Kommunikatör
		Planarkiekt
		Kart- och Gis
		Exploateringsingenjör
		Ingenjör -Gata -Park - Vägvatten -Geoteknik
		Dagvatten
2F	Ställningstagande KS *	Beställare
		Projektledare
		Processtöd
2G	Informationsmöte om övertagande och villkor om förtida drift	Projektledare
		Processtöd
		Kommunikatör
		Exploateringsingenjör
		Ingenjör; -Gata -Park (vägvatten)
2H	Ställningstagande vf	Inga uppgifter
2I	Avtal om övertagande och förtida kommunal skötsel	Kontorsschef
		Beställare
		Projektledare
		Processtöd
		Ingenjör; -Gata -Park
3A	(Ev Planprogram)	Projektledare
		Processtöd
		Planarkiekt
3B	(Samråd Planprogram)	Processtöd
		Planarkiekt
		Kommunikatör
3C	(Godkännande Planprogram)	Beställare
		Projektledare
		Processtöd
		Planarkiekt
4A	Ansökan om Planbesked / Planavtal	Processtöd
		Exploateringsingenjör
4B	Förslag Planändring genom tillägg	Projektledare

		Processtöd
	Alternativ 1	2 st Planarkieker
	Ändring genom tilläggsbestämmelse	Planadmin
		Kart och Gis
4B	Alternativ 2	Projektledare
	Ändring av detaljplan genom justering av gräns	Processtöd
		2 st Planarkieker
		Planadmin
		Kart- och Gis
		Exploateringsingenjör
		Ingenjör; -Gata -Park -
		Vägvatten -Geoteknik
		Dagvatten
4B	Alternativ 3	Projektledare
	Upprättande av ny detaljplan i form av "Skelettplan"	Processtöd
		2 st Planarkieker
		Planadmin
		Kart- och Gis
		Exploateringsingenjör
		Ingenjör; -Gata -Park -
		Vägvatten -Geoteknik
		Dagvatten
4C	Löpande samråd om planändring samt nya planer	2 st Planarkieker
		Planadmin
		Kommunikatör
4D	Anmälan om fastighetsbildning av allmän platsmark	Exploateringsingenjör + stöd
4E	Granskning planändring samt nya planer	Projektledare
		Planarkiekt + stöd
		Planadmin
		Kart- och Gis
		Exploateringsingenjör / KLM
		Ingenjör; -Gata -Park -
		Vägvatten -Geoteknik
		Dagvatten
		Kommunikatör
4F	Antagande av planändring samt nya detaljplaner	2 Planarkitekter
		Planadmin
4G	Överklagan samt besvärstid	Plan admin
4H	Laga kraft Beslut	Plan admin
5A	Gatukostnadsutredning *	Projektledare
		Processtöd
		Exploateringsingenjör + stöd

		Kart- och Gis
		Ingenjör; -Gata - Vägvatten
		Dagvatten
5B	Gatukostnadsfördelning, Samråd *	Processtöd
		Exploateringsingenjör
		Ingenjör; -Gata - Vägvatten -Geoteknik
		Dagvatten
		Kommunikatör
5C	Gatukostnadsfördelning, Granskning *	Projektledare
		Kommunikatör
		Exploateringsingenjör
5D	Beslut Gatukostnadsfördelning	Beställare
		Projektledare
		Exploateringsingenjör
5E	Kommunbesvär + (Besvärstid)	Planadmin
6A	Markinlösen / Fastighetsförrättning	Exploateringsingenjör
6B	Upphävande alt omarbetning av GA *	Vägförening ansöker
6C	Upplösning vägförening*	Vägförening ansöker
6D	Upphandling Drift och underhåll	Kart- och Gis
		Ingenjör; -Gata -Park - Vägvatten
		Dagvatten
		Upphandling
6E	Projektering gatuinvestering	Kart- och Gis
		Ingenjör; -Gata -Park - Vägvatten - Dagvatten
6F	Investering Gata	Exploateringsingenjör
		Ingenjör; -Gata - Vägvatten -Geoteknik
		Dagvatten
		Upphandling
6G	Avyttring av lös egendom	MEX / VF