

§ 13

Dnr 2014 KSM 0978.254

Beslut om ny granskning av gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11

Stadsbyggnadsutskottets förslag till kommunstyrelsen

1. Granskningshandlingarna för gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11 godkänns.
2. Kommundirektören ges i uppdrag att ställa ut gatukostnadsutredningen för granskning.

Anki Svensson (M), Ulrica Riis Pedersen (C) och Per Carlberg (SD) deltar inte i beslutet.

Stadsbyggnadsutskottets beslut

Paragrafen justeras omedelbart.

Jäv

Anita Mattsson (S) deltar inte i handläggningen av ärendet på grund av jäv.

Särskilt yttrande

Anki Svensson (M) och Ulrica Riis Pedersen (C) lämnar in särskilt yttrande (se bilaga).

Beskrivning av ärendet

I samband med upprättandet av detaljplan för Tegelbruket, etapp 11 har före detta samhällsbyggnadskontoret fått i uppdrag att utreda frågan om uttag av gatukostnader i området. Den fördelningsbara kostnaden för utbyggnaden av gatorna inom fördelningsområdet beräknas bli 19 268 839 kronor. Detta innebär att gatukostnaden för en befintlig bostadsfastighet, baserat på kostnadsnivån i maj 2020, blir 331 080 kronor.

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande
---	---	---	--------------------

Ordförandeförslag

Ordföranden föreslår att stadsbyggnadsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar att:

1. Granskningshandlingarna för gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11 godkänns.
2. Kommundirektören ges i uppdrag att ställa ut gatukostnadsutredningen för granskning.

Beslutsgång

Ordföranden ställer frågan om stadsbyggnadsutskottet bifaller ordförandeförslaget och finner att stadsbyggnadsutskottet bifaller det.

Bilagor

Tegelbruket etapp 11_tjänsteskrivelse.pdf

Tegelbruket etapp 11_gatukostnadsutredning_UTKAST.pdf

Tegelbruket etapp 11_granskningsutlåtande_UTKAST.pdf

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande
---	---	---	--------------------

Tyresö kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Johan Smeder
Exploateringsingenjör
08-5782 99 37
johan.smeder@tyreso.se

TJÄNSTESKRIVELSE

2020-06-15

1 (4)

Diarienummer
KSM2014-0978-254

Stadsbyggnadsutskottet

Beslut om ny granskning av gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till stadsbyggnadsutskottet för beslut i kommunstyrelsen

1. Granskningshandlingarna för gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11 godkänns.
2. Kommundirektören ges i uppdrag att ställa ut gatukostnadsutredningen för granskning.

Kommunstyrelseförvaltningen



Stefan Hollmark
Kommundirektör



Sara Kopparberg
Samhällsbyggnadschef

Sammanfattning

I samband med upprättandet av detaljplan för Tegelbruket, etapp 11 har samhällsbyggnadskontoret fått i uppdrag att utreda frågan om uttag av gatukostnader i området. Den fördelningsbara kostnaden för utbyggnaden av gatorna inom fördelningsområdet beräknas bli 19 268 839 kronor. Detta innebär att gatukostnaden för en befintlig bostadsfastighet, baserat på kostnadsnivån i maj 2020, blir 331 080 kronor.

Beskrivning av ärendet

I samband med upprättandet av detaljplan för Tegelbruket, etapp 11 har samhällsbyggnadskontoret fått i uppdrag att utreda frågan om uttag av gatukostnader i området. Uttag av gatukostnader föreslås enligt 6 kap. 24 § plan- och bygglagen (2010:900), vari det anges att kostnaderna för iordningställande av ett visst områdes allmänna platser och anordningar på ett skäligt och rättvist sätt ska fördelas mellan ägarna till fastigheterna inom området. Gatukostnadsutredningen ansluter till de principer som beslutats i andra förnyelseområden i kommunen samt är i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy.

Vid stadsbyggnadsutskottets sammanträde den 22 april 2020 återremitterades detaljplanen för Tegelbruket etapp 11 ”för att utreda konsekvenserna för utbyggnaden av gator och VA inom Tegelbruket med anledning av de ändrade förutsättningarna för lokal masshantering i och med kommunstyrelsens beslut angående Strandallén den 31 mars §46”. Att inte utöka nuvarande masshanteringsyta vid Strandallén innebär, för Tegelbruket etapp 11, att möjligheten att mellanlagra mjuka massor för effektivare borttransport kraftigt minskas alternativt helt utgår. I samband med återremissens utredning har gatukostnadskalkylen setts över och uppdaterats. Eftersom möjligheten till mellanlagring av mjuka massor inte var en kalkylförutsättning år 2019 när handlingar för granskning 2 togs fram har beslutet om Strandallén i sig inte påverkat gatukostnadsutredningen för Tegelbruket etapp 11. Om mellanlagring av mjuka massor vid Strandallén skulle varit möjligt hade det påverkat den nya gatukostnadskalkylen med en minskad kostnad på ca 6 000 kr per andel jämfört med det som nu föreslås ställas ut på granskning. Mellanlagring av mjuka massor vid Strandallén skulle även innebära ca 700 lastbilstransporter färre på Tyresövägen från Strandallén vidare mot Stockholm på grund av effektivare borttransporter. Detta gäller massor för gatuutbyggnaden, transport av massor för utbyggnation av VA mm. tillkommer.

Granskning

Gatukostnadsutredningen var ute på en andra granskning under perioden 21 maj – 25 juni 2019. Under granskningstiden inkom 10 yttranden. Yttrandena som inkom berörde bland annat höga kostnader, kostnadsberäkningen samt gaturummens utformning. Den andra granskningen föranleddes av beslut om att anlägga en gång- och cykelbana utmed södra delen av Tegelbruksvägen.

Detaljplanen behöver ställas ut på ny granskning och i samband med det har gatukostnadsberäkningarna setts över och uppdaterats.

Gatukostnadsutredningen föreslås därför ställas ut på ny granskning i samband med den nya granskningen av detaljplanen för Tegelbruket etapp 11.

Ställningstaganden och ändringar

De justeringar som gjorts i gatukostnadsutredningen gäller främst:

- Beräkning av anläggningskostnad har reviderats. Ändringar beror på ny placering av busshållplats jämfört med förslaget i granskning nr 2 samt ökade transport- och tippkostnader.
- Beräkning av inlösenkostnader har reviderats. Ändringar beror på ökad inlösenkostnad avseende norra Tegelbruksvägen där busshållplats kommer placeras (kostnad fördelas inte på fastighetsägare) samt minskad kostnad som fördelas på fastighetsägare på grund av nedjusterat antal förrättningsåtgärder.
- Administrativa kostnader har uppdaterats efter ny beräkning av anläggningskostnad.
- Fördelningen av kostnader för Nytorpsvägen mellan fastighetsägare och kommunen har setts över och justerats gällande de delar som anses vara av överstandard så att kommunen tar en större andel av totalkostnaden.
- E-område för dagvattenhantering som tillkommit i detaljplanen har fått ett andelstal (0,16).

Förslaget

Inom gatukostnadsområdet finns 56 bostadsfastigheter, 55 av dessa är befintliga och en kan bildas genom avstyckning. Den nytillkommande fastigheten för bostadsändamål ligger inom Brevik 1:667. På fastigheten Brevik 1:1 finns en befintlig transformatorstation (E-område) samt möjlighet till att etablera ytterligare två. Detaljplanen tillåter även båtklubsverksamhet samt så utgörs fastigheten Brevik 1:250 av en befintlig tennisbana. Del av Brevik 1:250 planläggs också som E-område för dagvattenhantering.

Den totala beräknade kostnaden för utbyggnaden av gator och tillhörande anläggningar inom fördelningsområdet är 33 139 239 kronor, varav 19 268 839

kronor föreslås fördelas mellan fastighetsägarna inom fördelningsområdet. Detta innebär att ca 58 % av kostnaderna utgör fördelningsunderlaget och resterande 42 % anses vara överstandard, så som exempelvis bussgata och gång- och cykelväg vilket kommunen finansierar via skattemedel.

Kostnaden fördelas mellan fastighetsägarna i området efter andelstal enligt följande:

Fastighet	Andelstal	Gatukostnad
Befintlig bostadsfastighet	1,00	331 080 kronor
Nybildad bostadsfastighet	1,50	496 620 kronor
Transformatorstation (E-område)	0,16	52 973 kronor
Dagvattenyta (E-område)	0,16	52 973 kronor
Tennisbana	0,20	66 216 kronor
Tegelbrukets Båtklubb	0,86	284 729 kronor

Totalt finns 58,20 andelar att fördela kostnaderna mellan. Detta ger en kostnad på 331 080 kronor för en befintlig bostadsfastighet baserat på kostnadsnivån i maj 2020. I samrådshandlingen var kostnaden 360 033 kronor för en befintlig bostadsfastighet, i den första granskningshandlingen (2018) var den 343 775 kr och i den andra granskningshandlingen (2019) var den 319 212 kr.

Debitering av gatukostnad sker när anläggningen är utbyggd och slutbesiktningen är godkänd. Inför debitering indexregleras gatukostnaden med entreprenadindex och konsumentprisindex. Möjlighet till gatukostnadslån, med rak amortering på 10 år, samt anstånd med betalning finns och prövas i respektive fall efter ansökan från fastighetsägaren.

Förvaltningens bedömning

Efter de justeringar och bearbetningar som gjorts bedöms gatukostnadsutredningen kunna ställas ut på ny granskning i samband med att detaljplan för Tegelbruket etapp 11 ställs ut på granskning.

§137
Ärende 1

Beslut om granskning av gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11.

På dagens sammanträde i stadsbyggnadsutskottet fanns ett förslag till beslut om att skicka ut en ny granskning gällande Tegelbruket etapp 11. Vi avstod att delta i beslutet på grund av att vi fick handlingarna med extremt kort varsel. Ärendet kommer att behandlas på kommande kommunstyrelse och har då haft tillfälle att sätta oss in i de förändringar som föreslagits.

Vi är dock väldigt angelägna om att granskningen kommer ut skyndsamt för att inte försena arbetet ytterligare med ny detaljplan och gatukostnadsutredning.



Anki Svensson (M)



Ulrica Riis-Pedersen (C)



GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2, TILLHÖRANDE
GATUKOSTNADSUTREDNING FÖR

Etapp 11, Tegelbruket

Fastigheterna Brevik 1:1 m.fl.
Inom Tyresö kommun, Stockholms län

UTKAST

Innehållsförteckning

OM GATUKOSTNADSUTREDNINGEN.....	3
Syfte med gatukostnadsutredningen.....	3
OM GRANSKNINGEN	3
Så här har granskningen gått till	3
Ändringar i gatukostnadsutredningen efter granskningen:	3
Lista över yttranden	4
INKOMNA SYNPUNKTER OCH SVAR.....	5
Företag och intresseorganisationer.....	5
Privatpersoner.....	6

UTKAST

OM GATUKOSTNADSUTREDNINGEN

Syfte med gatukostnadsutredningen

I samband med ny detaljplan för Tegelbruket, etapp 11, kommer gatorna byggas ut och förstärkas. I enlighet med plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § har kommunen beslutat att uttag av gatukostnader ska ske för finansiering av utbyggnaden av allmän plats inom området och framtagande av gatukostnadsutredning görs därför parallellt med planprocessen.

Kostnaderna ska fördelas mellan fastighetsägarna på skälig och rättvis grund. Förutom transformatorstationer, dagvattenyta, tennisbana och småbåtshamn så består det aktuella fördelningsområdet av villabebyggelse och fastigheterna får planmässigt lika villkor.

Fördelningsförslaget ansluter till de principer som beslutats i andra förnyelseområden i kommunen samt är i linje med gatukostnadspolicy antagen i kommunfullmäktige 2018-01-25. Gatukostnadspolicyn finns tillgänglig på kommunens hemsida.

OM GRANSKNINGEN

Så här har granskningen gått till

Stadsbyggnadsförvaltningen upprättade i april 2019 ett förslag till gatukostnadsutredning för Tegelbruket, etapp 11. Gatukostnadsutredningen omfattade i granskningen 56 enskilda villafastigheter varav en av dessa kan nybildas, tre transformatorstationer, en tennisbana samt ett område utlagt för småbåtshamn. Transformatorstationerna samt småbåtshamnen ligger på fastigheten Brevik 1:1 som ägs av Tyresö kommun.

Förslaget har varit ute på granskning (granskning nr 2) under tiden 21 maj - 25 juni 2019. Parallellt med granskning 2 av gatukostnadsutredningen har även detaljplanen för Tegelbruket etapp 11 varit utställd för granskning. Gatukostnadsutredningen ställdes ut för en ny granskning efter att gatukostnadskalkylen reviderats efter politiskt beslut om att anlägga en gång- och cykelbana längs med södra delen av Tegelbruksvägen. Ändringarna var så pass omfattande att granskningen behövde göras om. Under granskning 2 inkom 10 stycken yttranden.

Förslaget har funnits utställt i Tyresö kommuns entré i Tyresö centrum samt på kommunens bibliotek. Gatukostnadsutredningen fanns även tillgängligt på kommunens hemsida. Kungörelse fanns i lokaltidningen Mitt i Tyresö och Dagens Nyheter den 21 maj 2019.

Ändringar i gatukostnadsutredningen efter granskningen:

- Beräkning av anläggningskostnad har reviderats. Ändringar beror på ny placering av busshållplats jämfört med förslaget i granskning nr 2 samt ökade transport- och tippkostnader.
- Beräkning av inlösenkostnader har reviderats. Ändringar beror på ökad inlösenkostnad avseende norra Tegelbruksvägen där busshållplats kommer placeras (kostnad fördelas inte på fastighetsägare) samt minskad kostnad som fördelas på fastighetsägare på grund av nedjusterat antal förrättningsåtgärder.
- Administrativa kostnader har uppdaterats efter ny beräkning av anläggningskostnad.

- Fördelningen av kostnader för Nytorpsvägen mellan fastighetsägare och kommunen har setts över och justerats gällande de delar som anses vara av överstandard så att kommunen tar en större andel av totalkostnaden.
- E-område för dagvattenhantering som tillkommit i detaljplanen har fått ett andelstal (0,16).

Lista över yttranden

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
Företag och intresseorganisationer		
1. Tegelbrukets båtklubb, yttrande 111	2019-06-24	Synpunkt
Privatpersoner		
2. Yttrande 96	2019-06-16	Synpunkt
3. Yttrande 97	2019-06-19	Synpunkt
4. Yttrande 98	2019-06-20	Synpunkt
5. Yttrande 99	2019-06-23	Synpunkt
6. Yttrande 100	2019-06-22	Synpunkt
7. Yttrande 101	2019-06-22	Synpunkt
8. Yttrande 102	2019-06-24	Synpunkt
9. Yttrande 103	2019-06-24	Synpunkt
10. Yttrande 112	2019-06-25	Synpunkt

INKOMNA SYNPUNKTER OCH SVAR

I detta avsnitt redovisas alla yttranden tillsammans med samhällsbyggnadskontorets svar. Yttrandena återges i sin helhet med undantag för namn som tagits bort. Yttrandenas numrering är kopplade till kommunens ärendehanteringssystem.

Synpunkter som rör planfrågor besvaras i ett separat granskningsutlåtande för detaljplanen. Yttranden som berör både gatukostnadsfrågor och detaljplanefrågor har registrerats på två olika ärenden (både på detaljplaneärendet och gatukostnadsärendet) i kommunens ärendehanteringssystem. Det innebär att samma yttrande har olika numrering i granskningsutlåtandet för detaljplanen och granskningsutlåtandet för gatukostnadsutredningen.

Företag och intresseorganisationer

1. Synpunkt från Tegelbrukets båtklubb, yttrande 111

Tegelbrukets Båtklubb (TBK) lämnar härmed yttrande avseende etapp 11.

TBKs tidigare inlämnade yttrande 1 december 2016 kvarstår och bifogas denna skrivelse.

Då förslaget på gatukostnader nu innefattar att använda Tyresö vägförenings system som Lantmäteriet fastställt som beräkningsmodell och där angivit 0,87 som beräkningsfaktor. Vilket i vägföreningens underlag motsvarar att båtklubben har vinterupplägningsplatser och därmed brukar vägarna vintertid.

TBK har inga vinterupplägningsplatser och ska då enligt samma modell ha 0,3 som beräkningsfaktor.

Om kommunen som gatukostnadsutredningen föreslår avser debitera TBK motsvarande gatukostnader enligt vägföreningens beräkningsmodell blir då summan 103 132 kronor med 0,3 som beräkningsfaktor.

Bilaga

Arrende område: Området som båtklubben arrenderar är i förslaget felaktigt utmätt och måste mätas in korrekt.

Återställning av mark: Efter avslutat projekt med uppställning av bodar, material mm anser TBK att marken (parkeringsyta) skall återställas med asfalt som klubben idag har bekostat själva.

Bygglov: TBK önskar svar om möjligheten att få bygggrätt om 50 kvm för ett klubbhus.

Muddring: TBK önskar svar om möjligheter att få lov att muddra hamnen.

Snöröjning TBK anser att snöröjning i området (parkeringsyta) efter färdigställning skall ingå i kommunens ansvar

Gatukostnad: Sedan tidigare arrendeavtal tecknades har antalet båtplatser förändrats då bryggan byggts om. I dag har klubben 56 platser vid brygga och 1 plats vid ramp totalt 57 platser. Inga vinterupplägningsplatser finns. Då kommunen avser att ta ut motsvarande kostnader som

gatukostnaderna ger och använda Tyresö vägförenings system som beräkningsgrund för sin debitering ska andelstalet 0,3 användas. Kommunen har vid årsskiftet 2017/18 sagt upp gällande arrendeavtal med Tegelbrukets båtklubb för dels minskning av arrendeområdet och under ett par år successivt höja avgiften till slutligen en höjning av avgiften från 125 kr till 750 kr per år. Denna höjning får anses vara betydande och att kommunen dessutom avser debitera den gatukostnad som beräknats för arrendeområdet direkt till båtklubben kan ifrågasättas.

Gatukostnader ska debiteras fastighetsägaren som i det här fallet är kommunen. Nu avser kommunen dessutom att direktdebitera den enskilda båtklubben. Det riktiga borde vara att detta regleras inom arrendeavtal. Med den höjning som nu beslutats anser vi att kommunen väl täcker sina kostnader över tid.

Tegelbrukets båtklubb yrkar därför att beräknade gatukostnader ej direktdebiteras båtklubben utan ingår i det nya beslutade kostnaderna i nya arrendeavtalet.

VA anslutning: I nuläget ser båtklubben inget behov av Va anslutning då flertalet av medlemmarna disponerar mindre båtar beroende på det låga vattendjupet. Om klubben får ett positivt svar angående muddring vid bryggan så fullstora båtar kan angöras på huvuddelen av bryggan så ändras dessa förutsättningar. Då kommer också behovet av Va anslutning och behov av klubbstuga med en större byggrätt att finnas behov av. Se ovan TBKs önskan om svar på dessa frågor från kommunen.

Belysning: Då det både under vinter och sommar är många som nyttjar möjligheten att komma ut på Kalvfjärden via båtklubbens anläggning för allt från skridskoåkning, paragliding olika vattensporter så bör vändplanen och angöringsvägen utrustas med gatubelysning lika övriga vägar i området.

Svar:

*Andelstalet är beräknat så att förhållandet mellan båtklubben och en permanentbostad ska vara lika i gatukostnadsutredningen och vägföreningen. Andelstalet är beräknat utifrån 57 båtplatser vid brygga, inga uppläggningsplatser. Andelstalet för en permanentbostad i vägföreningen är 19,8 och andelstalet för båtklubben är 0,3 per båtplats. $57 \text{ båtplatser} * 0,3 = 17,1$. Detta ställs i relation till en permanentbostad i vägföreningen: $17,1 / 19,8 = 0,86$, vilket innebär att båtklubbens andelstal ska utgöra 86 % av en permanentbostad. En bostadsfastighet (ej avstyckningsbar) föreslås få andelstalet 1, vilket leder till att båtklubbens andelstal blir 0,86.*

Synpunkterna i bilaga (tidigare inlämnat yttrande) har kommunen redan bemött i granskningsutlåtande för detaljplan respektive gatukostnadsutredning tillhörande granskning 2.

Privatpersoner

2. Yttrande 96

Vi invänder oss mot följande punkter:

- Att kostnad för inlösen inkluderas i gatukostnaden, därför att:

Ni skriver i gatukostnadsutredningen att:

” Gatukostnaderna inkluderar:

- Anläggningskostnad

- Administrativ kostnad
- Inlösenkostnad”

och att det innefattar:

” Inlösenkostnad, dvs. ersättning för markinlösen för allmän platsmark, ersättning för tomtanläggningar, intrångsersättningar för släntintrång samt förrättningskostnader.”

Det är inte rimligt att ersättningen för inlösen och släntintrång som görs på fastighetsägarnas tomter ska betalas av oss själva. Om jag t.ex. skulle sälja en cykel så skulle jag självklart inte ge pengar till köparen så att han kan betala mig för cykeln. Det skulle ju i praktiken innebära att jag gav bort cykeln.

Detsamma måste självklart gälla när jag tvingas sälja en del av min mark. Inte ska jag ge er pengar som ni sen använder för att betala min ersättning med.

Tyresö kommun ska självklart stå för denna kostnad helt och hållet själva.

Svar:

Synpunkten noteras. Gatukostnadsutredningen är framtagen i enlighet med de av kommunen bestämda grunderna för fördelning i gatukostnadspolicyn. I utredningen tas samtliga kostnader för iordningställande av den allmänna platsmarken upp, vilket kostnader för att ta i anspråk den mark som behövs för vägområdet är en del av. Inlösenkostnad längs Tegelbruksvägen och Nytorpsvägen fördelas inte på fastighetsägarna inom fördelningsområdet utan finansieras av kommunen. Inlösenkostnader för övriga gator inom området fördelas på fastighetsägarna.

3. Yttrande 97

Kommunen har angett följande:

Om betalning inte kan ske vid debiteringstillfället finns det möjlighet att ansöka om ett 10-årigt kommunalt gatukostnadslån. Detta lån har rak amortering och räntan är aktuell referensränta + 2 %. Räntan är rörlig och kan ändras i samband med Riksbankens ändring av referensräntan. För att få lån måste godtagbar säkerhet, så som pantbrev, finnas i fastigheten.

Det finns också en möjlighet att ansöka om anstånd med betalning av gatukostnaden. Varje anståndsansökan prövas enskilt och villkoren för anstånd kan variera något beroende på fastighetens användning. Om kommunen beviljar anstånd är de generella reglerna för befintliga bostadsfastigheter, att anstånd gäller tills dess att något av följande sker:

- nytt bygglov beviljas
- fastigheten byter ägare
- avstyckning beviljas

För anstånd måste fastighetsägaren lämna godtagbar säkerhet i form av pantbrev.

Utgångspunkten är att fastighetsägaren betalar ränta varje kvartal.

Ovanstående innebär att fastighetsägaren utsätts för **tvångsskuldsättning**. Pantbreven begränsar ägarens möjlighet att belåna fastigheten för renovering/underhåll och framtida utbyggnad för permanentboende. Tvångsskuldsättningen framtvingar försäljning eftersom räntebeläggandet, även med beaktande av dagens låga räntenivåer, ger en orimlig extrakostnad för fritidsfastigheter. Jag vill även framhålla att möjligheten till förtätning/delning av fastigheter

över 4000 kvm ej har beaktats i planen. Skrivningen ”*villkoren för anstånd kan variera något beroende på fastighetens användning*” lämnar utrymme för godtyckliga bedömningar och måste förtydligas. Jag motsätter mig således räntebeläggning vid anstånd.

Jag har inte fått respons på mitt tidigare yttrande (se nedan) om en *oberoende projektgranskning* dvs från beslutsprocess till kalkylering, upphandling och kontraktering samt genomförande och efterkalkyl.

Kommande upphandling av gatuarbete och VA bör parallellt granskas av oberoende instans, t.ex. kommunens revisorer, för att säkerställa att upphandlingsunderlaget är korrekt, konkurrensmöjligheter tillvaratas och avtal med leverantör innebär låg risk för kommunen. I synnerhet då de boende i området starkt ifrågasätter den höga kostnaden.

Resultat från granskningen redovisas lämpligen fortlöpande på kommunens hemsida. ”Områdets specifika förutsättningar” som, enligt uppgift skiljer sig väsentligt från Etapp 9 och är starkt kostnadsdrivande, bör redovisas för fastighetsägarna.

Det är särskilt angeläget med fortlöpande granskning eftersom majoriteten av fastighetsägarna i de tidigare yttrandena starkt ifrågasätter kostnadsbilden. Det skulle vara av stort förtroendeskapande värde om de som drabbas av detta i särklass dyra projekt fick känna trygghet i att projektet hanterats på ett korrekt sätt.

Kravet på kommunal likabehandling kräver att samma möjlighet ges Etapp 11 som getts till Etapp 9 där i efterhand konstaterad kostnadsökning täckts av kommunen.

Kommunens kostnad för att anlägga cykelbana samt kostnad för inlösen av mark med ersättning för ett antal ädelträd utmed södra Tegelbruksvägen kan med fördel användas till att täcka del av anläggningskostnaderna. Det finns många områden inom kommunen som har ett mer angeläget behov av cykelbana än denna lågt trafikerade och branta backe med många utfarter. Något sammanhängande cykelstråk från slottet finns dessutom inte eftersom Finborgsvägen inte har försetts med cykelbana i tidigare etapper och en bättre cykelväg är Lövsångarvägen för att ta sig till Trinntorp och slippa den branta backen på Tegelbruksvägen. Något särskilt attraktivt turistmål lär inte heller Tegelbruket bli eftersom det inte finns badmöjlighet på platsen. Leden på Klövberget nås dessutom allra bäst från Mokärsvägen. Jag motsätter mig således att cykelbana tillförs backen utmed södra Tegelbruksvägen.

Svar:

Vid lån är utgångspunkten att ränta debiteras enligt 5 § räntelagen dvs. referensräntan plus två procentenheter (i enlighet med PBL 6 kap. 36 §). Även när anstånd beviljas (enligt PBL 6 kap. 37 §) är utgångspunkten att räntan debiteras enligt 5 § räntelagen. Hur betalningsvillkor jämkas utöver anstånd är inte fastställt i kommunens gatukostnadspolicy utan prövas efter ansökan, ett exempel på hur villkor kan jämkas är att räntevillkor kan mildras. Ett villkor för jämkning är att betalningsvillkoren är alltför betungande för fastighetsägaren. Syftet med att betalningsvillkoren kan jämkas är att motverka att man som nuvarande fastighetsägare ska tvingas flytta på grund av gatukostnaden.

Kommunens upphandlingar kvalitetsgranskas alltid av upphandlande enhet och centralt av kommunens upphandlingsenhet. Under planarbetets gång har kommunen upphandlat JM Entreprenad AB i ett strategiskt samarbete för utbyggnationen av flera etapper på Brevik och vid beställningar inom projektet granskas alltid kalkyl och budget. Kommunen planerar inte att genomföra en extra revision av projektet.

Fastighetsägarna debiteras gatukostnad enligt gatukostnadsutredningen. Om den faktiska kostnaden för utbyggnad av vägarna är högre än den beräknade gatukostnaden belastar detta inte fastighetsägarna. Samma princip var gällande i etapp 9.

Om gång- och cykelbana inte skulle anläggas längs södra Tegelbruksvägen skulle de fördelningsbara kostnaderna inte förändras eftersom kommunen står för denna kostnad fullt ut. Kommunen har dock tagit ställning till utbyggnaden av gång- och cykelbana sedan tidigare och har inte ändrat detta beslut. Se även detaljplanens granskningsutlåtande (eget dokument) under rubriken "Gator och trafik" i ämnesvisa svar, där synpunkter på gång- och cykelbanan besvaras ytterligare.

4. Yttrande 98

Jag har några frågor till Tyresö kommun:

- a) Varför är inte gatukostnaden lika för alla etapper på Brevikshalvön? Det blir dyrare och dyrare för varje etapp och samtidigt minskar byggrätterna.
b) Är detta verkligen förenligt med likhetsprincipen? c) Skall inte varje kommuninvånare betala samma kostnad för väg och vatten oavsett terräng eller om kommun räknat fel alternativt gjort en dålig upphandling? (Skattetrycket är ju som bekant lika för alla i kommunen...) d) Varför minskar byggrätterna och takvinkeln? e) Varför skall kommunen anlägga en cykelbana längs Tegelbruksvägens södra del (Tennisbanan ned mot Kalvfjärden) när inga anslutande vägar läs Finborgsvägen, T onstigen i första hand och Ugglevägen i andra hand, varken har trottoarer eller cykelbanor? f) Trafiken på denna sträcka (dvs mot Kalvfjärden) är även lägre än den åt andra hållet dvs Tegelbruksvägen mot Mokärsvägen och Trinntorp, min fråga är om kommunen har någon annan grund till att föreslå cykelbana, någon plan som ännu inte kommunicerats till oss kommuninvånare? g) Vad kommer VAKostnaden egentligen att bli när allt är klart? h) Måste de som har sommarställe och inte är permanentboende betala både väg och VA-kostnaden eller finns det möjlighet att få uppskov?

Svar:

Gatukostnaden är inte taxebunden på samma sätt som till exempel VA-taxan eller bygglovstaxan som ses över och uppdateras årligen. Gatukostnaden beräknas specifikt för varje fördelningsområde vilket gör att varierande förutsättningar kan ge olika stora utslag i olika utredningar/områden. Anläggningskostnaderna har generellt ökat. Hur stor gatukostnaden blir varierar från etapp till etapp. Olika faktorer såsom etappens storlek (både vad gäller storlek på vägområdet men även antalet fastigheter inom varje etapp) samt markförhållanden/terrängförutsättningar påverkar gatukostnaden. Likaså prisutvecklingen i anläggningsbranschen i stort. Principen kvarstår dock i hur kostnader ska fördelas. Även antalet nya avstyckningar som möjliggörs påverkar andelskostnaden.

Kommunen bedömer att gatukostnadsutredningen är förenlig med likställighetsprincipen. Gatukostnaden baseras på en kalkyl över beräknade kostnader och den fördelas utifrån nytta inom fördelningsområdet. Den kostnad som varje fastighet ska bära står i proportion till den sammantagna nytta och värdeökning som respektive fastighet förväntas ha och få.

Gatukostnaden baseras på beräknade kostnader, inte faktiska. Gatukostnaden påverkas därför inte av en eventuellt fördyrad upphandling/entreprenad eftersom detta sker efter gatukostnadsutredningens antagande. VA-anslutningsavgiften regleras enligt VA-taxan som gäller för hela kommunen. Lagstiftningen skiljer sig åt

avseende hur gatukostnader och VA-taxor beräknas. Gatukostnader beräknas etappvis för respektive fördelningsområde, därför är skillnader i gatukostnad större än skillnader i VA-anslutningsavgift.

Gång- och cykelbanan syftar till att möta upp den tänkta utvecklingen på Brevikshalvön som anges i kommunens översiktsplan. En del i översiktsplanen handlar om att utveckla en hållbar koppling för gång- och cykeltrafikanter mellan halvöns mötespunkter. Se även detaljplanens granskningsutlåtande (eget dokument) under rubriken "Gator och trafik" i ämnesvisa svar, där synpunkter gällande gång- och cykelbana besvaras.

Avgifter för vatten och avlopp tas ut enligt fastställd VA-taxa för att täcka kostnaderna för Tyresö kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning. Avgifterna gäller för hela kommunen och ses över varje år, därför kan avgifterna variera över tiden.

Samtliga fastighetsägare debiteras gatukostnad när området är utbyggt, oavsett om fastigheten är bebyggd eller inte eller om fastigheten används som permanentboende eller sommarstuga. VA-anslutningsavgift debiteras bebyggda fastigheter, obebyggda fastigheter debiteras när fastigheten bebyggs. För alla fastighetsägare finns möjlighet att ansöka om lån för VA-anslutningsavgift och gatukostnad. För gatukostnaden finns dessutom möjlighet att ansöka om anstånd med betalningen. Se gatukostnadsutredningen för mer information eller www.tyreso.se/gatukostnad.

Se även detaljplanens granskningsutlåtande (eget dokument) under rubriken "Byggrätter" i ämnesvisa svar, där synpunkter på byggrättens storlek besvaras.

5. Yttrande 99

- Varför kan man inte låta Kornknarrvägen vara 3,5m bred så slipper vi kostsamma släntintrång och liknande. Denna gata är ändå ingen genomfartsgata och risken med en bredare gata är att folk kör bil för fort nerför backen.
- Som jag förstått det kommer kommunen fullt ut återställa fastigheten efter släntintrång. Jag har en mycket kostsam installation som jag avråder från att radera då det blir mycket dyrt att återställa, borde vara billigare att använda andra metoder att stötta marken under arbetet i detta fall.
- Förut hade ni stängt av norra änden av Kornknarrvägen för biltrafik, vet inte varför ni tog bort detta men jag föreslår att ni återinför detta.
- I övrigt är era kartor inte up-to-date, dessa måste vara minst 10år gamla.

Svar:

När kommunen tar över huvudmannaskapet för vägarna i området byggs vägarna om med en ökad standard. Standardhöjningen syftar bland annat till att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för olika trafikantgrupper. Vägarna förses också med belysning och vägkropparnas uppbyggnad anpassas för att hålla för den byggtrafik som troligen blir resultatet av ökade byggrätter. Standardhöjningen anpassas efter behoven i området och vägbredder utgår från teknisk handbok. En körbanebredd på 4 meter är det minsta måttet som kommunens tekniska handbok rekommenderar. Bredden bedöms lämplig för att fordon ska kunna mötas. Endast i undantagsfall frångås minsta måttet, det kan exempelvis vara på lågt trafikerade vägar där terrängen är mycket kuperad eller det finns mycket berg. Anslutande del av Kornknarrvägen inom etapp 9 är dessutom 4 meter bred.

Vid släntintrång och inlösen betalas ersättning i pengar dels för det markintrång som görs, dels för förlust av de tomtanläggningar som berörs och som påverkar fastighetens marknadsvärde. Generellt sett brukar slänter

återställas med grässådd, men detta studeras noggrannare i samband med detaljprojektering efter antagande av detaljplanen.

Korsningen mellan norra Kornknarrvägen och Nytorpsvägen kommer stängas av för biltrafik.

Inmätningar görs löpande allt eftersom kommunen får kännedom om ändringar i området och kartor uppdateras därefter. Det kan dock vara svårt att fånga in alla ändringar som sker i området. I de nya planhandlingarna har grundkartan uppdaterats med bland annat byggnaders placering.

6. Yttrande 100

Kommunen tar inte hänsyn till de boendes synpunkter. Ingen trottoar önskades och kostnaderna är för höga. Allt baseras på ett felaktigt trafikflöde på södra delen av Tegelbruksvägen. Genomför en verklig trafikräkning av den delen och basera vägens utformning efter det resultatet.

Den ökade totala vägbredden skall ta lika mycket mark i anspråk på båda sidor. Berörda staket, häckar och träd skall flyttas genom kommunens försorg. Eller nyplantering om flytt är omöjligt.

Omprojekteringar, ständiga personalbyten och direktupphandling av en entreprenör medför ökade kostnader. Det är inga beslut vi boende tagit i något samråd. De skall tas i kommunalskatten.

Svar:

Kommunen har inte ändrat tidigare beslut om att anlägga gång- och cykelväg längs Tegelbruksvägen. Se även detaljplanens granskningsutlåtande (eget dokument) under rubriken "Gator och trafik" i ämnesvisa svar, där synpunkter på gång- och cykelbanan besvaras ytterligare.

Majoriteten av inlösen sker längs västra sidan av Tegelbruksvägen. Vid släntintrång och inlösen betalas ersättning i pengar dels för det markintrång som görs, dels för förlust av de tomtanläggningar som berörs och som påverkar fastighetens marknadsvärde. Generellt sett brukar slänter återställas med grässådd, men detta studeras noggrannare i samband med detaljprojektering efter antagande av detaljplanen.

Kostnader för anläggandet av gator tas upp i gatukostnadsutredningen. Projektering, projektledning med mera är kostnader som återfinns i posten "administration" vilken schablonmässigt beräknas till 20 % av anläggningskostnaden. För flertalet etapper på Brevik har JM Entreprenad AB handlats upp i ett strategiskt partnersamarbete, detta har inte skett genom direktupphandling utan i konkurrens.

7. Yttrande 101

det är förjävligt ni som har mit förtroligt att ni vill få bårt mej här i från till kapitalet för eran nepotism

Svar:

Synpunkten noteras.

8. Yttrande 102

Det är inte alldeles enkelt att granska en omfattande textmassa och säkert konstatera vad som har ändrats. För Etapp 11 tycks aktuell detaljplan och gatukostnadsutredning har reviderats vad gäller cykelbana, i förhållande till motsvarande dokumentation för maj 2018.

CYKELBANA

Enligt nuvarande förslag skall cykelbana anläggas utmed Tegelbruksvägen. För delen från Nytorpsvägen och norrut verkar detta lämpligt med tanke på trafiksituationen. För delen från Nytorpsvägen och söderut är svårt att se behovet.

Mötespunkten för Tegelbruksvägen och Finborgsvägen är den lägsta punkten i området. Från Finborgsvägen så består den första halvan upp till Nytorpsvägen av en lång, kraftig stigning. Ingen använder frivilligt cykel för att förflytta sig den sträckan i den riktningen och inte heller i omvänd riktning eftersom man då konsekvent möter motstånd för att komma vidare.

De som kan synas ändå göra det är yngre grabbar som utnyttjar den översta delen av backen för att åka på bakhjulet eftersom det kan vara mer effektivt att göra i uppförsbacke.

I övrigt kan enstaka träningscyklist susa ner för backen men knappast uppför. Dessa kommer f.ö. med säkerhet inte att utnyttja en eventuell cykelbana eftersom cyklisterna nuförtiden har rätt till gatan på samma sätt som bilister. Något de dessutom sedan länge själva anser sig ha, inte minst på Brevikshalvön.

För att komma ut och in på halvön med cykel används oftast Lövsångarvägen men inte södra delen av Tegelbruksvägen. Boende på Tegelbruksvägen, söder om Nytorpsvägen, utnyttjar ytterst sporadiskt den övre, plana halvan av gatan. Som boende sedan 20 år på gatan kan jag inte minnas ha sett en enda vuxen Tegelbruksbo använda gatan för cykling.

Sammantaget är inte och kommer säkerligen aldrig Tegelbruksvägen att bli en gata som utnyttjas som cykelväg, beroende på de topografiska omständigheterna.

Svar:

Gång- och cykelbanan längs Tegelbruksvägen syftar dels till att möta upp den tänkta utvecklingen på Brevikshalvön som anges i kommunens översiktsplan där en del handlar om att stärka upp förbindelser mellan mötespunkter. Både Trinntorp och området vid vattnet söder om Tegelbruksvägen pekas ut som framtida mötesplatser. Syftet är även att skapa förutsättningar för hållbara transporter och en ökad framkomlighet. Se även detaljplanens granskningsutlåtande (eget dokument) under rubriken "Gator och trafik" i ämnesvisa svar, där synpunkter på gång- och cykelbanan besvaras ytterligare.

I detta dokument (granskningsutlåtande) under rubriken "Ändringar i gatukostnadsutredningen efter granskningsskedet" summeras de ändringar som gjorts i gatukostnadsutredningen efter den förra granskningen.

9. Yttrande 103

Gatukostnad

Kommunen ANSER att vi har BEHOV av "bättre" gator, vi som bor här vet att vägarna fungerar för oss. Snöröjning som kommunen sköter åt Tyresö vägförening fungerar. Renhållningen fungerar. Jag anser att all förändring är överstandard.

Kommunens motivering 1:

För att möjliggöra för ett ökat permanentboende bedömer kommunen att vägarna behöver förbättras.

Det innebär att vi betalar infrastrukturen, men kommunen får nya skatteintäkter. Varje år i all framtid från nya permanentboende.

Betalar jag för kommunens infrastruktur?

Kommunens motivering 2:

Större byggrätter

Det innebär att ett bygglov i Etapp 11 kostar 348 205 kr. I övriga Tyresö 28 993 kr.

Eller tänker jag fel?

Kommunens motivering 3:

Fastighet ökar i värde.

Var i från kommer ökningen?

Att jag bor i Tyresö eller att jag betalar ytterligare 319 212 kr för min bostad?

INGEN SKALL BEHÖVA FLYTTA!

Kommunens motivering 4:

Man behöver inte betala förrän man bygger ut.

Gatukostnaden motsvarar för de allra flesta mer än 1 årslön.

Antingen skall man avstå att leva under ett år.

Eller så ska min MÅNADSKOSTNAD för lån bli 8000 kr EXTRA i 10 år. (inkl VA)

Eller så får banken värdeökningen om jag väljer att skjuta upp kostnaden tills ...

Hur jag än räknar blir jag av med 319 212 kr, till skillnad för kommunen som får mer pengar varje år i nya skatteintäkter.

Går det att söka något bostadstillägg för lyxkonsumtion av "nya" gator?

Får man vänta med att betala VA-framdragning tills man bygger ut?

Kommunens motivering 5:

Kommunen tycker avgiften är rimlig.

Samrådet skiljer på VA och Gatukostnader. I praktiken kommer dom samtidigt.

Det vill säga om några år får jag en faktura på minst 620 000 kr.

Förslag till max tak, har röstats ner av kommunfullmäktige.

Hur mycket anser kommunen är orimligt?

Kommunens motivering 6:

Kommunen har laglig rätt att ta ut gatukostnader.

Lagen säger inte att dom måste, men lagen säger däremot att kommunen INTE FÅR särbehandla.

Kommunen säger också:

Gällande Ugglevägen etapp 9 överstiger de faktiska kostnaderna de beräknade kostnaderna.

Kommunen anser inte att denna gatukostnadsutredning strider mot likabehandlingsprincipen.

Alltså anser kommunen att de som bor på Ugglevägen är värda subventionering av gatukostnaden, men inte vi i Etapp 11.

Förklara gärna så jag förstår varför?

Det vore också intressant att se faktiska kostnaderna och debiterade kostnader för alla tidigare etapper, **eller är det interna arbetsdokument icke är offentliga?**

Kommunens motivering 7:

Uttag av gatukostnader leder inte till någon vinst för kommunen.

Förutom nya skattebetalare!

Hur mycket kommer Kommunen tjäna i utökade skatteintäkter för fler permanentboende efter utbyte av vägar?

Jag har frågat varför vår etapp är så mycket dyrare.

Kommunen svara:

En anledning till att det är en högre kostnad per befintlig bostadsfastighet i Tegelbruket i jämförelse med Ugglevägen beror dels på att det i Ugglevägen var fler som delade på kostnaden än vad det är inom etappen för Tegelbruket dvs. i Ugglevägen fanns det 123,91 andelar och i granskningshandlingen för Tegelbruket finns det 59,54.

Utklipp ur tidigare granskningar:

354 - Västra Nytorpsvägen

Fastigheterna inom detaljplan för Västra Nytorpsvägen kommer att ingå i en kommande gatukostnadsutredning. De 23 befintliga och de 2 nya bostadsfastigheterna planeras att ingå i ett större fördelningsområde, omfattande flera detalplaner.

348 - Sparvvägen

Fastigheterna inom detaljplan för Sparvvägen kommer att ingå i en kommande gatukostnadsutredning. De 22 befintliga och de 2 nya fastigheterna planeras att ingå i ett större fördelningsområde, omfattande flera detalplaner.

Det verkar som vi blir särbehandlade igen.

Varför slås inte vi ihop med kommande etapper?

Första 50 meter på Kornknarrvägen 4514 kr/meter (år 2011), resterande 290 meter 7351 kr/meter (år 2019) en ökning med 63%.

Hur mycket har entreprenörsindex ökat med?

Gatukostnaden varierar mellan vägarna kan jag förstå.

Men jag förstår inte varför kostnaden per meter på Nytorpsvägen är 9439 kr/meter, medan snittkostnaden på övriga vägar är 7378 kr. Den är nästan 2 miljoner dyrare, d.v.s. 33 178 kr per andel.

Kan vi välja gör vi bara en 4 meters väg där också, eller måste vi betala upprustning av genomfarts väg?

Enligt nya gatukostnadsersättningen april 2019, jämfört mars 2018, har någon väg blivit kortare andra längre, totalt har våra vägar ökat med 73 meter.

Har våra vägar blivit längre?

Kommunen säger:

Vid inlösen köper kommunen in mark och betalar för släntintrång!

Kommunen betalar för inlösen till fastigheten, med pengar dom tar ut i gatukostnad.
Jag betalar för inlösen till grannen eller mig själv, men kommunen får marken.

För vems pengar, köper kommunen marken?

Kommunen säger:

Den samordningsvinst som uppstår när nybyggnationen och anläggande av kommunalt VA görs samtidigt har fördelats och samordningsvinsten som ska bekostas av VA har dragits bort från anläggningskostnaden för vägar.

Inte undra på att det blir dyrt, ni kan ju inte skilja på plus och minus.

Hur bekostar ni samordningsvinsten?

Vi har inte valt "NYA" vägar, utan vi tvingas till detta, vi kan inte välja något billigare alternativ, fast vi har fungerande vägar!

Skulle kommunen göra om vägarna om inte VA skulle byggas ut?

Gång och Cykelbana:

Underlaget för beslutet är felaktigt

Antalet bilar 400/dygn på södra Tegelbruksvägen är baserad på två mätningar med över ett och ett halvt års mellanrum, dels på södra Tegelbruksvägen sep. -2009 och Nytorpsvägen Maj 2011. Skillnaden mellan dessa beror på att stor utflyttning (längre ut på Brevik) inte att dessa bilar svänger höger till södra Tegelbruksvägen.

Då skulle varje fastighet generera mer än 10 resor per dag var, är det troligt?

Det är bra att vi slipper betala för trottoaren, men en 3 m (TRE METER!) bred gång och cykelbana. Hur tänker ni, 2-filig express cykelbana?, eller att 5 personer i bredd skall promenera mellan Trinntorp och Tegelbruket? Kostnad 2 289 876 kr (exkl. inlösen, 1707 m²) av våra skattepengar, när en "Bygata" två målade linjer d.v.s. endast ett körfält, med plats för gående och cyklister på båda sidor, farten minskar istället för att öka som blir effekten av upphöjda trottoarer, det är inte en genomfartsled. Pengar kommunen spar skulle kunna sänka vår gatukostnad med minst 40 000 kr per andel.

VA-anslutning:

Vi blir påtvingade ett självfalls avlopp, fast det finns billigare alternativ.

Kommunens motivering:

Det billigare är dyrare att underhålla. Det man spar in på byggkostnader av LAT system äts upp av underhållskostnader på ca 10-15 år, det är kortsiktigt billigare med LAT system.

Vi ska alltså betala mera så kommunen kan spara på underhållet, varje år för all framtid.

Jag tror att kommunen gräver ner rör med kapacitet att klara hela brevikshalvön, **rätta mig om jag har fel?** Det betyder att jag även betalar för VA-infrastruktur, till skillnad för Lindalen, Fårdala, Hanviken, Trollbäcken slipper, men kommunen tar skattevinster.

Jag tror inte kommunen gjort någon utredning för alternativ till vattentoaletter, fast det finns överlägsna alternativ, så skiten inte behöver transporteras (med bil eller rör) och spolats ut i Östersjön.

Och om man ska ta största miljöhänsyn, ska endast multrum eller motsvarande vara tillåtet.

Känner kommun till alternativen till WC?

Svar:

Finansiering av infrastruktur: Ja, fastighetsägarna inom fördelningsområdet är med och finansierar del av de allmänna anläggningar som iordningställs under detaljplanens genomförande. Många investeringar som görs i infrastruktur håller över en lång tid vilket innebär att även framtida fastighetsägare och Tyresöbor har nytta av dessa. Det finns olika sätt att finansiera kommunal infrastruktur och Tyresö kommun har valt att finansiera del av investeringskostnaden genom uttag av gatukostnader i enlighet med plan- och bygglagen. I denna gatukostnadsutredning är kommunens bedömning att buss- och genomfartsgator samt gång- och cykelvägar är överstandard medan lokalgator hör till det som kan anses normalt för området. Kostnad för det som bedöms vara överstandard fördelas inte på fastighetsägarna. Kommunens val av huvudmannaskap i detaljplanen följer plan- och bygglagens huvudregel som anger att det är kommunen som ska vara huvudman för allmänna platser.

Bygglövskostnad: Kostnaden för bygglöv regleras i bygglövsstaxan. Gatukostnaden är inte en del av bygglövsavgiften.

Värdeökning: Gatukostnader ska fördelas mellan fastigheterna på ett skäligt och rättvist sätt. Ett normalt förfarande är att titta på vilken nytta fastigheterna får av de nya anläggningarna, och att bedöma nyttan utifrån tillåten användning i detaljplanen. Värdet på en bostadsfastighet utgörs främst av läget och byggrätten, där värdet på byggrätten beräknas öka i och med den nya detaljplanen som medger större byggrätter. Uttag av gatukostnader sker i enlighet med plan- och bygglagen och kommunens gatukostnadspolicy. Den kostnad som varje fastighet ska bära står i proportion till den sammanlagda nytta och värdeökning som respektive fastighet förväntas ha och få.

Betalning: För alla fastighetsägare finns möjlighet att ansöka om lån för VA-anslutningsavgift och gatukostnad. För gatukostnaden finns dessutom möjlighet att ansöka om anstånd med betalningen. Se gatukostnadsutredningen för mer information eller www.tyreso.se/gatukostnad.

Gatukostnadens skälighet: Eftersom kommunen inte har något så kallat takpris för gatukostnader går det inte att säga exakt var gränsen går för vilken avgift kommunen bedömer vara oskäligt hög. I och med beslut om att ställa ut gatukostnadsutredningen på granskning ansågs den föreslagna fördelningen inte oskäligt hög.

Skillnad mellan faktiska och beräknade kostnader: De gatukostnadsutredningar som gjorts, och görs, i Tyresö kommun utgår från beräknade kostnader vilket är en uppskattning av vad det kommer kosta att iordningställa de allmänna anläggningarna. Även om faktiska och beräknade kostnader skiljer sig åt innebär det inte att kostnaderna beräknas med en subventionering. Eventuella kostnader som överstiger den beräknade gatukostnaden kommer inte debiteras fastighetsägarna i etapp 11. Det finns även möjlighet att ta ut gatukostnader enligt faktisk kostnad men Tyresö kommun har valt att tillämpa förfarandet med beräknade kostnader, inte minst med anledning av förutsägbarheten.

Kostnader för tidigare etapper kan begäras ut. Ett exempel är etapp 9 där gatuutbyggnadskostnaderna enligt slutredovisningen uppgick till drygt 35 miljoner kr, exklusive markinlösen. Detta kan jämföras med de beräknade anläggningskostnaderna för gata enligt gatukostnadsutredningen för etapp 9: drygt 22 miljoner kr (detta är dock innan indexuppräknings som skedde vid debiteringen).

Intäkter för ökade skatteintäkter: Det finns ingen kalkyl för detta. Underhåll av allmänna platser finansieras genom skatteuttag, men för iordningställande av allmänna platser finns möjlighet att finansiera del av investeringen genom uttag av gatukostnad.

Fördelningsområde för flera etapper: Utgångspunkten är att utbyggnationen sker etappvis och projekteringar, utredningar, undersökningar mm. görs inom respektive detaljplaneetapp. Detta följer även huvudregeln i

kommunens gatukostnadspolicy. Etappindelningen anpassas så att de områden som har bristande tillgång på grundvatten, prioriteras i den mån det är praktiskt genomförbart ur ett VA-utbyggnadsperspektiv. Även permanentningsgraden i områdena tas med i bedömningen av etappindelningen. Angränsande etapper ligger några år längre fram i tiden och det har inte varit aktuellt att göra ett större fördelningsområde för Tegelbruket och de kommande etapperna.

Ökning entreprenadindex 2011-2019: Från april 2011 till april 2020 har entreprenadindex för huvudgruppen vägentreprenader ökat cirka 10 %. För jord- och bergterrassering har entreprenadindex ökat ca 15 % under samma period och för överbyggnader cirka 17 %.

Kostnadsfördelning Nytorpsvägen: Hela den beräknade kostnaden för Nytorpsvägen fördelas inte på fastighetsägarna just på grund av att det är en genomfartsgata som dimensioneras för busstrafik. Den kostnad som inte fördelas på fastighetsägarna är den beräknade merkostnaden för att anlägga Nytorpsvägen i redovisat utförande jämfört med en vanlig lokalgata. Fördelningen av kostnaden för Nytorpsvägen har setts över inför den nya granskningen.

Väglängder: Skillnad i väglängder mellan de olika förslagen beror främst på var i korsningen längden mäts. I det uppdaterade underlaget som togs fram till granskning 2 korrigerades sträckorna.

Ersättning för släntintrång och inlösen: Alla kostnader för iordningställande av allmän plats tas upp i gatukostnadsutredningen, så även beräknade inlösenkostnader. De inlösenkostnader som beror på överstandard finansieras av kommunen (Nytorpsvägen och Tegelbruksvägen). De inlösenkostnader som behövs för iordningställande av vägar som fördelas på fastighetsägarna tas upp som en fördelningsbar kostnad och fördelas således på fastigheterna inom fördelningsområdet.

Samordningsvinst gata/VA: Formuleringen har förtydligats i gatukostnadsutredningen.

Vägutbyggnadens beroende av VA: I strategin för Östra Tyresö har kommunen tagit ställning till hur utbyggnation ska ske. Samhällsbyggnadskontorets bedömning är att vägarna behöver byggas om för att uppnå mål om en ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet på Östra Tyresö. Samtidigt behöver VA ordnas för att möjliggöra de utökade byggrätterna vilket kommunen bedömer vara viktigt att säkerställa i takt med att andelen permanentbushåll ökar.

Gång- och cykelbana: Trafikmängden är beräknad från Trafikverkets underlag. Denna trafikmängd har inte påverkat beslutet om gång- och cykelbana längs Tegelbruksvägen utan det främsta motivet är att möta upp den tänkta utvecklingen på Brevikshalvön som anges i kommunens översiktsplan där en del handlar om att stärka upp förbindelser mellan mötespunkter, samt för att skapa förutsättning för hållbara transporter och en ökad framkomlighet. Gång- och cykelbanan bedöms bidra till en säkrare trafiksituation i och med trafikseparering och att gående och cyklister prioriteras. Se även detaljplanens granskningsutlåtande (eget dokument) under rubriken "Gator och trafik" i ämnesvisa svar, där synpunkter på gång- och cykelbanan besvaras ytterligare.

För att motverka höga hastigheter på södra Tegelbruksvägen, som med sin raka stäckning riskerar att bjuda in till höga hastigheter, kommer utformning av hastighetsreducerande åtgärder studeras vidare i detaljprojekteringen.

Vatten och avlopp: I gatukostnadsutredningen ingår inga kostnader för anläggandet av allmänna VA-ledningar. Detta finansieras av VA-kollektivet och anslutningsavgifter debiteras enligt den vid anslutningstillfället gällande VA-taxan. VA-kollektivet bekostar gemensamt både anläggande och drift av de allmänna VA-ledningarna som dimensioneras för att klara planerad bebyggelse och tillkommande etapper på Östra Tyresö. Som VA-huvudman försöker kommunen alltid att göra goda avvägningar mellan anläggnings- och driftkostnader för att få ett så bra system som möjligt. Ett självfallssystem har generellt sett lägre underhållskostnader än ett trycksatt avloppssystem (LTA), både anläggnings- och underhållskostnader finansieras av VA-kollektivet. För att

uppfylla kraven i Vattentjänstlagen och för att lösa vatten- och avloppsförsörjningen i ett sammanhang är kommunens bedömning att fastigheterna inom Tegelbruket etapp 11 ska ansluta sig till VA-nätet. Dessutom har övriga kommundelar på motsvarande sätt, alltsedan VA-system byggts i kommunen, alltid burit de kollektiva VA-kostnaderna. Bland annat så belastar de i omvandlingsområdena uppkomna kapitalkostnaderna hela VA-kollektivet och VA-verksamhetens samlade driftkostnader vilket inkluderar alla anslutna abonnenter i kommunen. VA-anslutningsavgift debiteras om fastigheten är bebyggd, om fastigheten är obebyggd debiteras VA-anslutningsavgift när fastigheten bebyggs.

10. Yttrande 112

Det är glädjande att se att kommunen hörsammat de boendes synpunkter avseende den trafikmängd av fordon som passerar i snitt på Tegelbruksvägen mellan Nytorpsvägen och Tonstigen. Det är dock märkligt att med vetskap om denna låga trafikvolym alltjämt behålla trottoar samt att dessutom föreslå anlägga en cykelbana. Uppenbart har beställarna av cykelbanan (kommunstyrelsen) aldrig besökt Tegelbruksvägen. Det cyklas sällan på denna del av Tegelbruksvägen då den består till stor del av en lång uppförsbacke. Cyklister väljer istället Lövsångarvägen såsom länk mellan öst och väst för att undvika långa tunga backar. Det går självfallet bra att cykla i ena riktningen på denna del av Tegelbruksvägen, men ska det cyklas uppför behövs en bred körbana för att det ska finnas vingelmån. Men kommunstyrelsen löser det måhända via ägandes av en el-cykel?

I de granskningsutlåtanden som har Stadsbyggnadsavdelningen förtjänstfullt förklarat och rätat ut en del av de frågetecken som många av de boende fört fram i samband med den förra granskningen. Dock så finns det alltjämt en del som kvarstår.

Jag nöjer mig med att lyfta fram den bristfälliga förklaringen till den kostnadsutveckling som skett för anläggningskostnaderna. Det går visserligen — såsom nu gjorts - att hänvisa till den rättighet kommunen har enligt PBL att utdebitera anläggningskostnader för väg. Att anläggningskostnaden för vägen blir nästan dubbelt så dyr som för Etapp 9 är dock alltjämt helt oförklarad. Det rör sig således om en utdebitering som kommunens egna tjänstemän har uttryckt vara oskälig och bör jämkas. En kallsinnig kommunstyrelse har uppenbart inte respekt för andras pengar då man å ena sidan tar kommunala medel till att bygga broar i naturen som ingen önskar och å andra sidan debiterar ut kostnader för vägbyggen som får boende att tvingas lämna sin hem.

Ett sådant agerande från kommunstyrelsen strider sannolikt mot den så kallade jämställdhetsprincipen i kommunallagens 2 kap 3 5. Boende i Etapp 11 får således en kostnad som inte är skälig och sakligt motiverad i förhållande till den som utdebiterades för Etapp 9 endast några år dessförinnan. En dubbling av kostnaden från föregående etapp har inte motiverats med att anläggningskostnaden stigit så mycket.

Sammantaget diskrimineras boende i Etapp II avseende det avsevärt högre kostnadsuttaget; något som även kommunens egna tjänstemän har uttryckt genom att de säger att avgiften är oskälig. Detta ger en god grund för att driva frågan om att beslut om uttag av avgifter för Etapp II strider mot jämställdhetsprincipen enligt Kommunallagen 2 kap 3§.

Än finns möjlighet att göra om och göra rätt och slippa en segdragen process.

I övrigt hänvisas till yttrande 126 på sid 57 ff i granskningsutlåtande för detaljplan.

Detta nämnda yttrande som även gällde gatukostnader saknas dock i Samrådsredogörelsen för Gatukostnadsutredningen. Detta är ett formellt fel i hanteringen av yttranden.

Svar:

Synpunkterna noteras. Att de beräknade gatukostnaderna ökat i etapp 11 jämfört med exempelvis etapp 9 beror på flertalet omständigheter utöver anläggningsbranschens generella kostnadsutveckling. Hur stor gatukostnaden blir varierar från etapp till etapp. Olika faktorer såsom etappens storlek (både vad gäller storlek på vägområdet men även antalet fastigheter inom varje etapp) samt markförhållanden/terrängförutsättningar påverkar gatukostnaden. Likaså prisutvecklingen i anläggningsbranschen i stort. Även antalet nya avstyckningar som möjliggörs i detaljplanen påverkar andelskostnaden. Principen kvarstår dock i hur kostnader ska fördelas.

Kommunen bedömer att gatukostnadsutredningen är förenlig med likställighetsprincipen. Gatukostnaden baseras på en kalkyl över beräknade kostnader och den fördelas utifrån nytta inom fördelningsområdet. Den kostnad som varje fastighet ska bära står i proportion till den sammantagna nytta och värdeökning som respektive fastighet förväntas ha och få.

Yttrandet som hänvisas till i detaljplanens granskningsutlåtande (från 2019) återfinns på sidan 44-47 i granskningsutlåtandet till gatukostnadsutredningen (från 2019). Numreringen på yttrandena är dock olika i gatukostnadsutredningen och detaljplanen, därför har inte samma text samma yttrandennummer.

FÖRDELNING AV GATUKOSTNADER FÖR

Tegelbruket, etapp 11

Fastigheterna Brevik 1:1 m.fl.

Inom Tyresö kommun, Stockholms län

UTKAST

Tyresö kommun

Samhällsbyggnadskontoret • 135 81 Tyresö
Tel 08-5782 91 00 • Fax 08 5782 90 45
sbk@tyreso.se • www.tyreso.se

Innehåll

Allmänt om utredningen	3
Fördelningsområdet	3
Kostnadsunderlag	4
Kostnadsberäkning och jämkning av betalningsskyldighet	4
Kostnader och kostnadsnivå	5
Utförande	5
Nytorpsvägen och del av Tegelbruksvägen	6
Tegelbruksvägen	7
Tonstigen	8
Grankälllevägen	9
Kornknarrvägen	10
Lövsångarvägen	11
Finborgsvägen	12
Fördelningsgrund	13
Kostnadsfördelning	13
Bostadsfastighet – befintlig och nybildad	13
E-område för transformatorstation	13
E-område för dagvattenhantering	14
Tennisbana	14
Tegelbrukets Båtklubb	14
Betalningsvillkor	14
Administrativa frågor	15
Medverkande tjänstemän	15

Allmänt om utredningen

I samband med upprättandet av förslag till ny detaljplan för Tegelbruket, etapp 11 har samhällsbyggnadskontoret utrett frågan om gatukostnader. Att gatukostnad ska tas ut för att finansiera utbyggnad av allmän plats i förnyelseområden framgår av kommunens gatukostnadspolicy. Uttag av gatukostnader sker enligt plan- och bygglagens (SFS 2010:900) 6 kap. 24 §, vari det anges att kostnaderna för iordningställande av ett visst områdes allmänna platser och anordningar på ett skäligt och rättvist sätt ska fördelas mellan ägarna till fastigheterna inom området.

Med stöd av plan- och bygglagen 6 kap. 24 § beslutar kommunen följande i gatukostnadsutredningen:

- **Fördelningsområde** – avgränsningen av det område inom vilket fördelning av gatukostnad ska ske
- **Kostnadsunderlag** – beräknade kostnader för åtgärder för att anlägga eller förbättra allmän plats
- **Fördelningsgrund** – hur fördelningen av kostnadsunderlaget ska ske

Gatukostnadsutredningen ansluter till de principer som beslutats i andra förnyelseområden i kommunen samt är i enlighet med antagen gatukostnadspolicy.

Processen för att ta fram en gatukostnadsutredning beskrivs i bilaga 1.

Fördelningsområdet

Fördelningsområdet utgörs av detaljplaneområdet för Tegelbruket, etapp 11 och redovisas i karta bilaga 2.

Inom fördelningsområdet finns det enligt planförslaget 56 bostadsfastigheter, 55 av dessa är befintliga och en kan bildas genom avstyckning. Den nytillkommande fastigheten för bostadsändamål ligger inom Brevik 1:667.

På fastigheten Brevik 1:1 finns en befintlig transformatorstation samt möjlighet till att etablera ytterligare två. Detaljplanen tillåter även småbåtshamnsverksamhet på fastigheten. Kvarteretsmarken för enskilt byggande på fastigheten Brevik 1:250 utgörs främst av befintlig tennisbana. Del av fastigheten Brevik 1:250 planläggs även för E-område (teknisk anläggning för dagvattenhantering).

Fastigheterna Brevik 1:242 och Dyvik 1:1 anses inte ha behov och nytta av anläggningarna varför ingen kostnad ska fördelas på dem. Brevik 1:242 föreslås dels överföras till kommunens gatufastighet, dels till Brevik 1:629. Den del av Dyvik 1:1 som ligger inom fördelningsområdet utgörs av strandremsa angränsande till bostadsfastigheter.

Samtliga fastigheter inom fördelningsområdet enligt bilaga 2, förutom Brevik 1:242 och Dyvik 1:1 enligt ovan, anses ha behov och nytta av de gator och andra anläggningar som föreslås ingå i kostnadsunderlaget för fördelningsområdet. Därför fördelas kostnadsunderlaget mellan dessa. Se avsnitt *Kostnadsfördelning* för mer information om hur fördelning sker.

Kostnadsunderlag

Kostnadsberäkningen som tagits fram är grundad på utförd projektering utifrån geoteknisk utredning samt vad det erfarenhetsmässigt kostar att genomföra de åtgärder som krävs för att anlägga eller förbättra allmän plats inom detaljplanen för Tegelbruket, etapp 11 enligt kommunal standard.

Inom fördelningsområdet ansvarar kommunen för att bygga ut allmänna platser. Utbyggnad sker av all mark planlagd som allmän plats (gata).

Till nästa steg i processen för att ta fram gatukostnadsutredningen kan kostnaderna komma att justeras något på grund av ändringar i planförslaget genom exempelvis justeringar i projektering. Detta kan då påverka kostnaden för utbyggnaden av allmän plats. Detta redovisas i sådant fall i antagandehandlingarna.

Kostnadsberäkning och jämkning av betalningsskyldighet

Kostnadsberäkningen innefattar:

- **Anläggningskostnad**, dvs. den beräknade entreprenadkostnaden för iordningställande av anläggningar inom allmän plats (gata). I anläggningskostnaden ingår beräknade kostnader enligt förprojekteringen samt tillägg för ännu ej kända produktionskostnader och risker. I kalkylen ingår bortschaktning av befintlig vägkropp samt uppbyggnad av den nya vägkroppen inklusive diken, slänter och belysning. Eftersom väg och VA anläggs samtidigt fördelas kostnader för röjning, vegetationsavtagning, trädgård, asfaltsrivning samt jord- och bergschakt i körbanan 50/50 mellan gata och VA. Anläggningskostnaden i denna utredning är därför justerad nedåt med 4 831 826 kr, detta belopp föreslås istället belasta utbyggnationen av den allmänna VA-anläggningen vilket finansieras av VA-kollektivet.
- **Administrativa kostnader**, dvs. projektledning, byggledning, projektering för väg och belysning, kostnad för att ta fram denna utredning inklusive ekonomisk kalkyl, utredningar, undersökningar, personalkostnad etc. Administrativa kostnader beräknas till 20 % av anläggningskostnaden.
- **Inlösenkostnad**, dvs. ersättning för markinlösen för allmän platsmark, ersättning för tomtanläggningar, intrångsersättningar för släntintrång samt förrättningskostnader.

Enligt plan- och bygglagen 6 kap. 33 § ska betalningsskyldigheten jämkas om kostnaden för kommunens åtgärder är oskäligt hög (första punkten) eller om anläggningarna utförs med så kallad överstandard (andra punkten). Gällande Nytorpavägen och Tegelbruksvägen så jämkas betalningsskyldigheten enligt plan- och bygglagen 6 kap. 33 § andra punkten genom att inte all kostnad för utbyggnaden av allmän plats för vägar fördelas på fastigheterna inom fördelningsområdet, vilket framgår av bilaga 3. Kostnader för väg till båtklubb/etablering och allmänna parkeringsplatser samt koppling för gång- och cykeltrafikanter mellan Lövsångarvägen och Nytorpavägen fördelas inte heller på fastigheterna inom fördelningsområdet. Detta beror på att dessa anläggningar har en högre standard än vad som anses vara till nytta för fastigheterna inom fördelningsområdet.

Kommunen kommer att ansvara för drift- och underhåll av allmän plats inom detaljplaneområdet efter utbyggnaden. Kostnader för upprustning av park eller natur ingår inte i denna utredning.

Kostnader och kostnadsnivå

Den totala **anläggningskostnaden** för gata beräknas uppgå till **24 051 741** kronor. Av denna summa föreslås kommunen stå för **9 371 188** kronor.

Den totala **administrativa kostnaden** beräknas uppgå till **4 810 348** kronor. Av denna summa föreslås kommunen stå för **1 874 237** kronor.

Den totala kostnaden för **markinlösen** beräknas uppgå till **4 277 150** kronor. Av denna summa föreslås kommunen stå för **2 624 975** kronor.

Den totala kostnaden för utbyggnad av allmän plats (gata) inom fördelningsområdet har beräknats till **33 139 239** kronor. Av denna summa föreslås kommunen stå för **13 870 400** kronor. Därmed beräknas den totala kostnaden som föreslås fördelas mellan fastighetsägarna inom fördelningsområdet uppgå till **19 268 839** kronor.

En sammanställning av kostnaderna redovisas i bilaga 3.

För att erhålla kostnadsnivån vid debiteringstillfället sker indexering av anläggningskostnader med tillämpliga delar av entreprenadindex för vägentreprenader, samt justering med konsumentprisindex (KPI) för övriga kostnader. Indexering av anläggningskostnaden sker med entreprenadindex från antagande av gatukostnadsutredningen och fram till datum för kontraktsskrivning eller beställning med entreprenör, därefter med KPI fram till godkänd slutbesiktning av gatorna i området. Administrativa kostnader och inlösenkostnader räknas upp med KPI från antagande av gatukostnadsutredningen till godkänd slutbesiktning av gatorna i området.

Vid debitering av gatukostnaderna kommer kommunen att använda beräknade kostnader justerat med index enligt ovan om inte de faktiska kostnaderna är lägre.

Utförande

Nedan följer en beskrivning av respektive gata med typsektioner som illustrerar utförandet. Observera att dessa är schematiska skisser över hur vägarna utförs och kan komma att justeras något i samband med detaljprojekteringen eller anläggandet av gatorna. Ändringar kan till exempel göras i bredd på stödremсор, belysningsarmatur, på vilken sida belysning placeras, mindre justeringar i uppbyggnation etc.

I kostnadsunderlaget ingår även parkeringsplatser som asfalteras och förses med belysning, infarter till fastigheter, väg till båtklubb och etablering samt koppling för gång- och cykelbana mellan Lövsångarvägen och Nytorpsvägen. Dessa beskrivs inte närmare nedan. Kostnader för iordningställande av dagvattenytan inom allmän plats (gata) vid korsningen Tegelbruksvägen/Finborgsvägen ingår inte i kostnadsunderlaget.

Nytorpsvägen och del av Tegelbruksvägen

Nytorpsvägen och den norra delen av Tegelbruksvägen (från korsningen Nytorpsvägen/Tegelbruksvägen) utförs som bussgata (körbana 6,5 meter) med en busshållplats samt gång- och cykelväg på ena sidan. Denna högre gatustandard anses gynna fler än fastighetsägarna inom fördelningsområdet varför åtgärderna finansieras av kommunen på annat vis än via uttag av gatukostnad. De fördelningsbara kostnaderna motsvarar således en för området normal vägstandard.

Nedan redovisas en typsektion av utformningen av Nytorpsvägen och del av Tegelbruksvägen. Bredden på gång- och cykelbanan varierar från 2,3 meter längs Nytorpsvägen i anslutning till Ugglevägen, etapp 9 för att sedan övergå till en bredd om 3 meter från korsningen med Kornknarrvägen. Längs Tegelbruksvägen norr om korsningen Nytorpsvägen/Tegelbruksvägen anläggs en busshållplats (flytt av nuvarande busshållplats från Nytorpsvägen) och gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan kommer sedan fortsätta vidare mot Trinntorp i en senare etapp. Vid detaljprojektering och genomförande behöver avslutet på gång- och cykelbanan studeras närmre så att det blir en trafiksäker lösning vid övergången till befintlig vägbredd med blandtrafik, i väntan på den fortsatta utbyggnationen.

Anläggningskostnaden redovisas i bilaga 3. Kostnaden är uppdelad mellan gata och gång- och cykelbana/busshållplats. Anläggningskostnaden för gatan (körbanan) blir något högre när en gång- och cykelbana anläggs bredvid, på grund av ökad mängd som behöver schaktas. Denna merkostnad ligger på gång- och cykelbana/busshållplats. Kostnader för markinlösen som behövs för genomförandet av denna del fördelas inte på fastighetsägarna, eftersom inlösen beror på den breddning av vägområdet som anses utgöra överstandard.

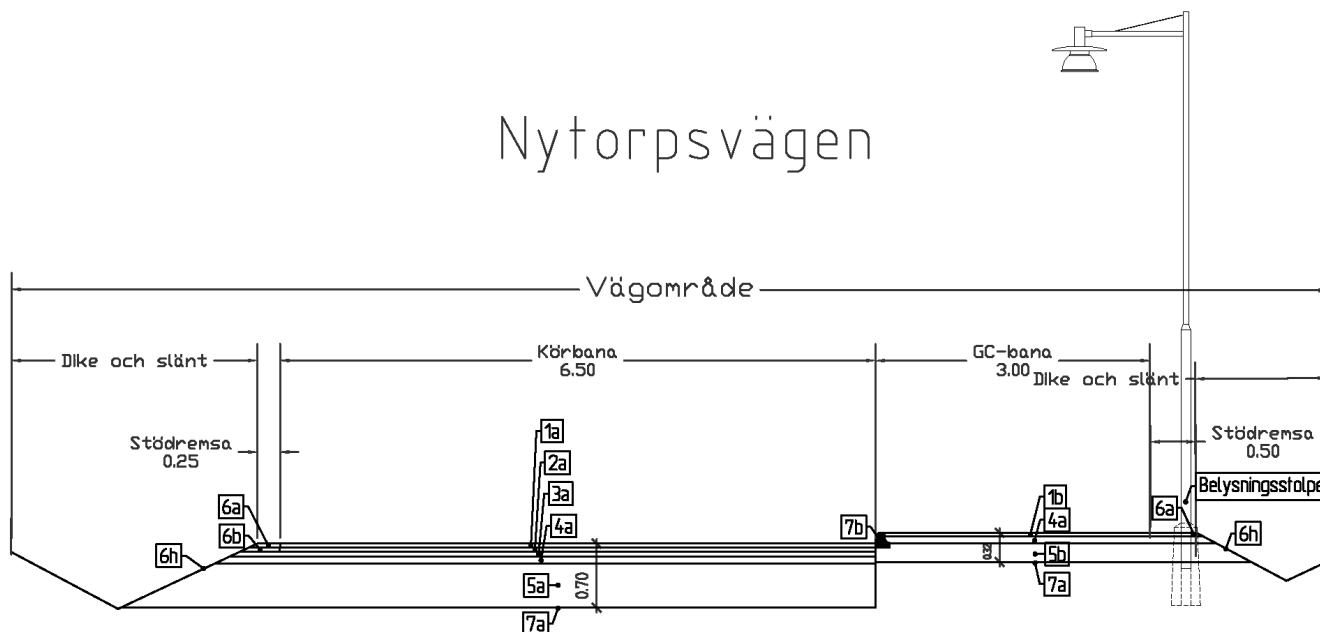


Bild 1. Typsektion för Nytorpsvägen och den del av Tegelbruksvägen som utgörs av en bussgata. Bredden på GC-banan varierar mellan 2,3 och 3 meter. Se bilaga 4 för teckenförklaring.

Tegelbruksvägen

Den södra delen av Tegelbruksvägen (från korsningen Nytorpsvägen/Tegelbruksvägen ner mot Kalvfjärden) utförs som lokalgata (körbana 4,5 meter) med en gång- och cykelbana på ena sidan. Gång- och cykelbanan finansieras på annat sätt än via uttag av gatukostnad då den anses gynna fler än de inom fördelningsområdet och vara av så kallad överstandard. Även själva gatan (körbanan) kommer delvis att finansieras på annat sätt än genom uttag av gatukostnad vilket motiveras med att det i slutet av Tegelbruksvägen anläggs allmänna parkeringsplatser samt att området vid parkeringen på längre sikt är en utpekad mötesplats för besökare enligt kommunens översiktsplan. Vid detaljprojekteringen ska behov och utformning av hastighetsreducerande åtgärder studeras, kostnad för detta är inte medtaget i kostnadsunderlaget.

Nedan redovisas en typsektion av utformningen av Tegelbruksvägen. Bredden på gång- och cykelbanan är 3 meter.

Anläggningskostnaden redovisas i bilaga 3. Kostnaden är uppdelad mellan gata och gång- och cykelbana. Anläggningskostnaden för gatan (körbanan) blir något högre när en gång- och cykelbana anläggs bredvid, på grund av ökad mängd som behöver schaktas. Denna merkostnad ligger på gång- och cykelbanan. Kostnader för markinlösen som behövs för genomförandet av denna del fördelas inte på fastighetsägarna, eftersom inlösen beror på den breddning av vägområdet som anses utgöra överstandard.

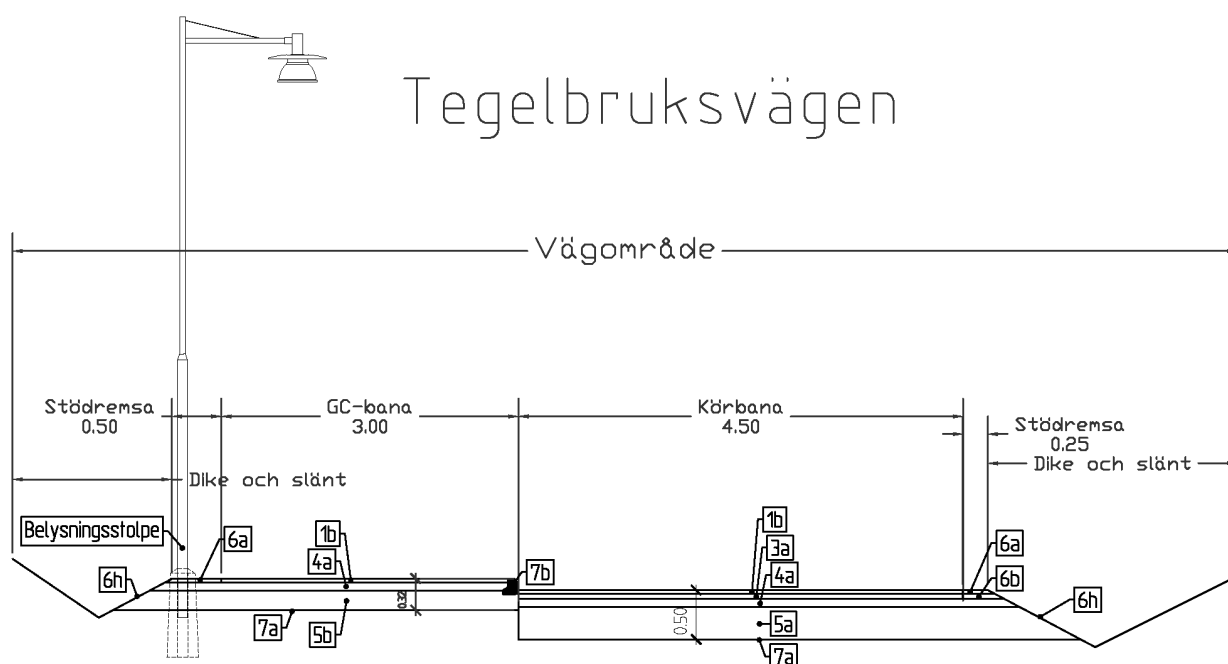


Bild 2. Typsektion för Tegelbruksvägen. Se bilaga 4 för teckenförklaring.

Tonstigen utförs som lokalgata (3,5 meter bred) med vändplan. Nedan redovisas en typsektion av utformningen. Körbanan är smalare än den minsta rekommenderade bredden enligt kommunens tekniska handbok. Detta motiveras med att det är en återvändsgata som betjänar relativt få fastigheter och inte leder till en allmän målpunkt. Klövberget ligger i Tonstogens förlängning men gatan utformas inte för att tillgängliggöra Klövberget. Vid detaljprojekteringen ska möjlighet att till skapa en eller flera mötesfickor studeras, kostnad för detta ingår inte i kostnadsunderlaget.

The diagram illustrates a cross-section of a road layout. Key components and dimensions include:

- Vägområde**: The total width of the road area.
- Stödremsa 0.50**: The shoulder width on the left side.
- Körbana 3.50**: The width of the driving lane.
- Stödremsa 0.25**: The shoulder width on the right side.
- Dike och slänt**: The ditch and slope on the left side.
- Bankslänt**: The bank slope on the right side.
- Belysningsstolpe**: The lighting pole located on the left shoulder.
- 6a**, **6b**, **6h**: Labels for the shoulder and ditch area.
- 1b**, **3a**, **4a**, **5a**, **7a**: Labels for the driving lane area.
- 0.50**: A dimension indicating the width of the driving lane.

Bild 3. Typsektion för Tonestigen. Se bilaga 4 för teckenförklaring.

Grankälllevägen

Grankälllevägen utförs som lokalgata (3,5 meter bred) med en vändplan. Nedan redovisas en typsektion av utformningen. Körbanan är smalare än den minsta rekommenderade bredden enligt kommunens tekniska handbok. Detta motiveras med att det är en återvändsgata som betjänar få fastigheter och inte leder till en allmän målpunkt. Vid detaljprojekteringen ska möjlighet att tillskapa en eller flera mötesfickor studeras, kostnad för detta är inte medtaget i kostnadsunderlaget.

Anläggningskostnaden redovisas i bilaga 3. Hela anläggningskostnaden och kostnader för markinlösen fördelas på fastighetsägarna.

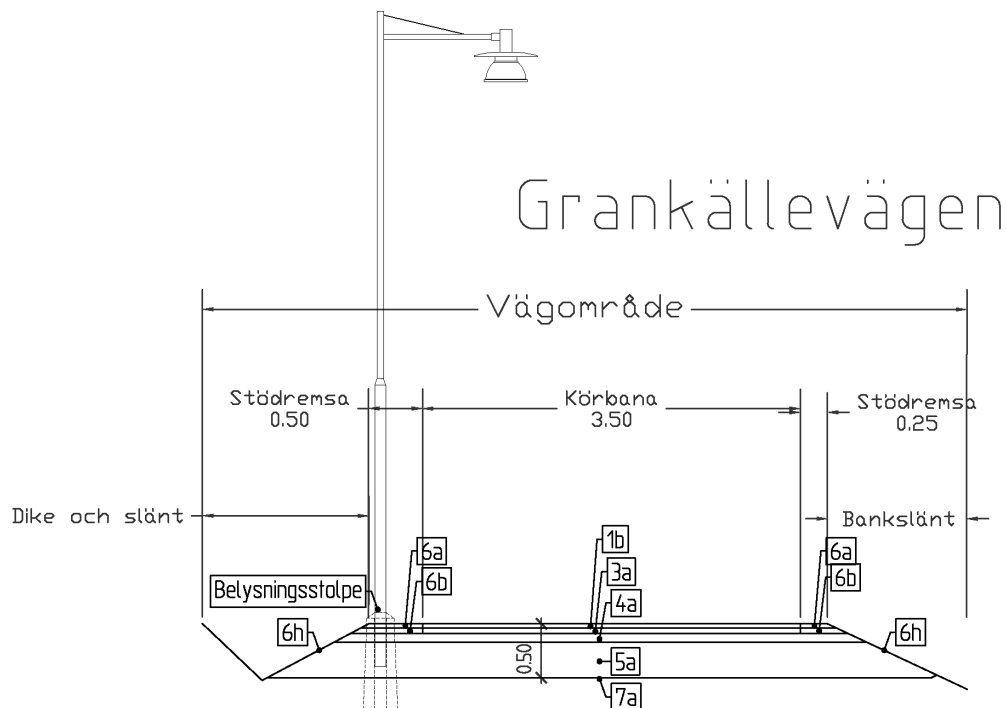


Bild 4. Typsektion för Grankälllevägen. Se bilaga 4 för teckenförklaring.

Kornknarrvägen utförs som lokalgata (4 meter bred). Nedan redovisas en typsektion av utformningen.

Kornknarrvägen

Vägområde

Stödremsa 0.50

Körbana 4.00

Stödremsa 0.25

Dike och slänt

Belysningsstolpe

6a

6b

6h

1b

3a

4a

5a

7a

0.50

Bild 5. Typsektion för Kornknarrvägen. Se bilaga 4 för teckenförklaring.

Lövsångarvägen

Lövsångarvägen utförs som lokalgata (4 meter bred). Nedan redovisas en typsektion av utformningen.

Anläggningskostnaden redovisas i bilaga 3. Hela anläggningskostnaden och kostnader för markinlösen fördelas på fastighetsägarna.

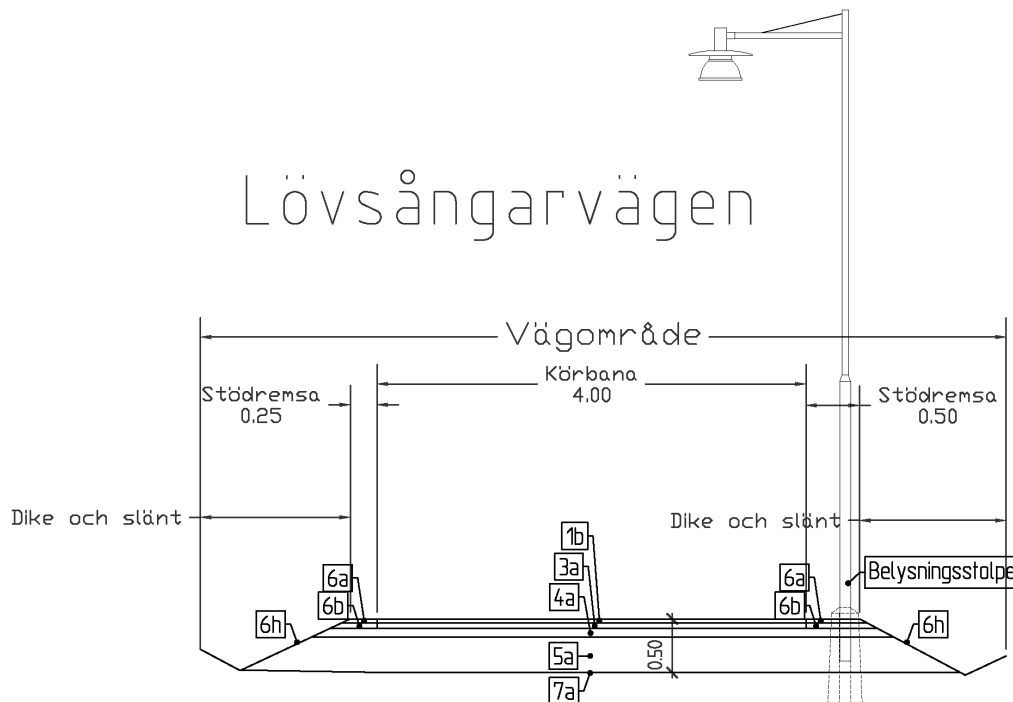


Bild 6. Typsektion för Lövsångarvägen. Se bilaga 4 för teckenförklaring.

Finborgsvägen

Finborgsvägen utförs som lokalgata (4,5 meter bred). Nedan redovisas en typsektion för utförandet.

Anläggningskostnaden redovisas i bilaga 3. Hela anläggningskostnaden fördelas på fastighetsägarna. Längs Finborgsvägen behövs ingen markinlösen.

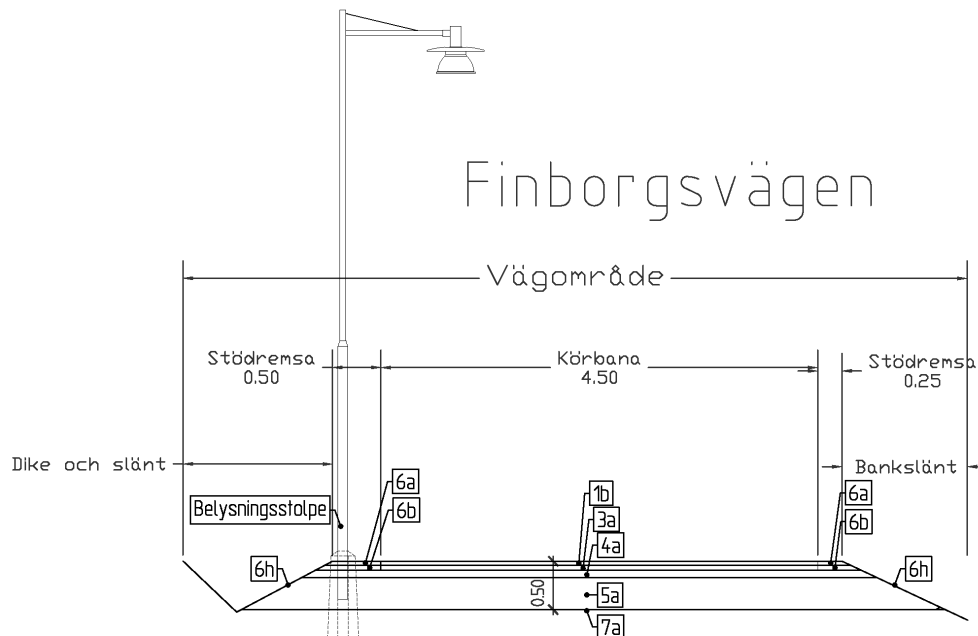


Bild 7. Typsektion för Finborgsvägen. Se bilaga 4 för teckenförklaring.

Fördelningsgrund

Fördelningen av gatukostnaderna föreslås ske på de, i fördelningsområdet, ingående befintliga samt nyttillkomna fastigheterna och byggrätterna, undantaget Brevik 1:242 och Dyvik 1:1.

Kostnadsfördelning

Kostnadsunderlaget ska fördelas på skälig och rättvis grund mellan de olika typer av ändamål som fastigheterna har inom fördelningsområdet. Kostnaderna fördelas med hjälp av andelstal.

Inom fördelningsområdet finns 55 befintliga bostadsfastigheter (friliggande småhus), möjlighet att nybilda en bostadsfastighet (friliggande småhus), tre transformatorstationer (E-områden), en dagvattenyta (E-område), en tennisbana samt ett område för båtklubsverksamhet.

I kommunens gatukostnadspolicy framgår följande gällande andelstal:

Fastighet	Andelstal
Befintlig bostadsfastighet	1,00
Nybyggd bostadsfastighet	1,50
Övriga	Efter utredning

Totalt inom fördelningsområdet finns det **58,20** andelar, utifrån kostnadsunderlaget blir det en kostnad på **331 080** kronor per andel. Andelstal och kostnad för respektive enhet redovisas i tabellen nedan.

Fastighet	Andelstal	Gatukostnad
Befintlig bostadsfastighet	1,00	331 080 kronor
Nybyggd bostadsfastighet	1,50	496 620 kronor
Transformatorstation (E-område)	0,16	52 973 kronor
Dagvattenyta (E-område)	0,16	52 973 kronor
Tennisbana	0,20	66 216 kronor
Tegelbrukets Båtklubb	0,86	284 729 kronor

Bostadsfastighet – befintlig och nybyggd

Inom det aktuella fördelningsområdet råder i stort sett en enhetlig bostadsbebyggelse bestående av friliggande småhus. Därför bör kostnaden delas lika mellan dessa. Befintlig bostadsfastighet debiteras med 1 gatukostnadsandel. Vid bestämmande av andelstal för nyttillkommande bostadsfastigheter bör det beaktas i vilken utsträckning som de befintliga fastigheterna betalat ersättning för de äldre gatorna. Här föreslås att de nya fastigheterna betalar 50 % mer än befintliga fastigheter, vilket är i linje med rådande praxis samt antagen gatukostnadspolicy. Nybyggd fastighet debiteras 1,5 gatukostnadsandel.

E-område för transformatorstation

Andelstalet för E-området baseras på den uppskattade trafikmängden som den genererar, vilket främst är för service- och underhåll. Sammantaget beräknas denna trafikmängd motsvara 16 % av ett friliggande småhus. Detta ger då ett andelstal om 0,16. I fördelningsområdet finns tre områden för transformatorstation utlagda. Dessa

utgör idag inte egna fastigheter utan är belägna inom den kommunalt ägda fastigheten Brevik 1:1. Gatukostnad debiteras fastighetsägaren.

E-område för dagvattenhantering

Andelstalet för E-området baseras på den uppskattade trafikmängden som den genererar, vilket främst är för service- och underhåll. Sammantaget beräknas denna trafikmängd motsvara 16 % av ett friliggande småhus. Detta ger då ett andelstal om 0,16. I fördelningsområdet finns ett sådant område utlagt, inom fastigheten Brevik 1:250. Kommunen har för avsikt att lösa in detta E-område och gatukostnad för denna del debiteras fastighetsägaren som då är kommunen.

Tennisbana

För fastigheten Brevik 1:250 som utgör en tennisbana föreslås andelstalet 0,2. Detta andelstal är beräknat med utgångspunkt på uppskattad trafikmängd till och från fastigheten. Trafikmängden är beräknad utifrån uppgifter från hur mycket trafik fastigheten alstrar och hänsyn har då tagits till att den endast nyttjas delar av kalenderåret samt att de flesta som tar sig till fastigheten inte alstrar trafik.

Tegelbrukets Båtklubb

Tegelbrukets båtklubb arrenderar idag mark från kommunen (fastigheten Brevik 1:1). Gatukostnaden för båtklubben föreslås motsvara förhållandet mellan båtklubbarnas gällande andelstal i Tyresö ga:3 (Tyresö vägförening) och andelstalet för en permanent bostadsfastighet. Detta förhållande har tagits fram genom tillämpning av den s.k. tonkilometermetoden där schablontal använts för alstrad trafik i ton. Trafiken till båtklubbarna har beräknats efter antal båtplatser. Gatukostnad debiteras fastighetsägaren.

Betalningsvillkor

När gatorna och tillhörande anläggningar inom fördelningsområdet har färdigställts genom en godkänd slutbesiktning kommer alla fastighetsägare att debiteras gatukostnad. Gatukostnadsersättningen ska betalas senast 60 dagar efter debitering.

Om betalning inte kan ske vid debiteringstillfället finns det möjlighet att ansöka om ett **10-årigt kommunalt gatukostnadslån**. Detta lån har rak amortering och räntan är aktuell referensränta plus två procentenheter. Räntan är rörlig och kan ändras i samband med Riksbankens ändring av referensräntan. För att få lån måste godtagbar säkerhet, så som pantbrev, finnas i fastigheten.

Det finns också en möjlighet att ansöka om **anstånd** med betalning av gatukostnaden. Varje anståndsansökan prövas enskilt och villkoren för anstånd kan variera något beroende på fastighetens användning. Om kommunen beviljar anstånd är de generella reglerna för befintliga bostadsfastigheter, att anstånd gäller tills dess att något av följande sker:

- nytt bygglov beviljas
- fastigheten byter ägare
- avstyckning beviljas

För anstånd måste fastighetsägaren lämna godtagbar säkerhet i form av pantbrev. Utgångspunkten är att fastighetsägaren betalar ränta kvartalsvis.

Om en fastighetsägare får bygglov och vill påbörja byggnationen innan kommunen har debiterat gatukostnaden, kan samhällsbyggnadskontoret ställa krav på att fastighetsägaren i samband med det betalar gatukostnad.

Kontakta exploateringsenheten, samhällsbyggnadskontoret om du har några frågor, till exempel om du vill veta vad ovanstående innebär för just din fastighet.

Administrativa frågor

Medverkande tjänstemän

Johan Smeder, Exploateringsingenjör, Tyresö kommun (projektledare)
Svetoslava Gerova, Projekteringsingenjör, Tyresö kommun
Johan Nilsson, Byggprojektledare, Tyresö kommun
Franco Panfichi, Byggprojektledare, Tyresö kommun

Bilagor:

Bilaga 1	Beskrivning av processen att ta fram en gatukostnadsutredning
Bilaga 2	Karta över fördelningsområdet
Bilaga 3	Sammanställning av kostnadsberäkning
Bilaga 4	Beskrivning av väguppbyggnad

Tyresö i juni 2020
Johan Smeder
Exploateringsingenjör

Bilaga 1 Beskrivning av processen att ta fram en gatukostnadsutredning

Vad är en gatukostnadsutredning och hur går det till?

En gatukostnadsutredning är ett juridiskt dokument som reglerar hur kostnaderna för utbyggnaden av gator och därtill hörande anordningar i ett visst område fördelas mellan berörda fastighetsägare. Processen att ta fram en gatukostnadsutredning regleras i plan- och bygglagen (2010:900) kapitel 6.

1. Samråd

Kommunen tar fram ett samrådsförslag. Samrådshandlingarna skickas på remiss till berörda med en inbjudan till samråd i mindre grupper. I gatukostnadsutredningen föreslås en fördelning av kostnaderna mellan fastighetsägarna för utbyggnad av gator och allmänna platser. Inom angiven tid finns möjlighet att yttra sig och ge sina synpunkter på förslaget. Efter att samrådet avslutats görs en samrådsredogörelse där samtliga yttranden besvaras.

2. Granskning

Kommunen gör en bearbetning av förslaget efter synpunkter och annat som kommit fram och gatukostnadsutredningen tas upp i kommunstyrelsen för beslut om granskning. Därefter skickas den till berörda fastighetsägare m fl. Nu finns ytterligare ett tillfälle att yttra sig över förslaget. Även efter granskningen görs en sammanställning över inkomna yttranden med svar från kommunen.

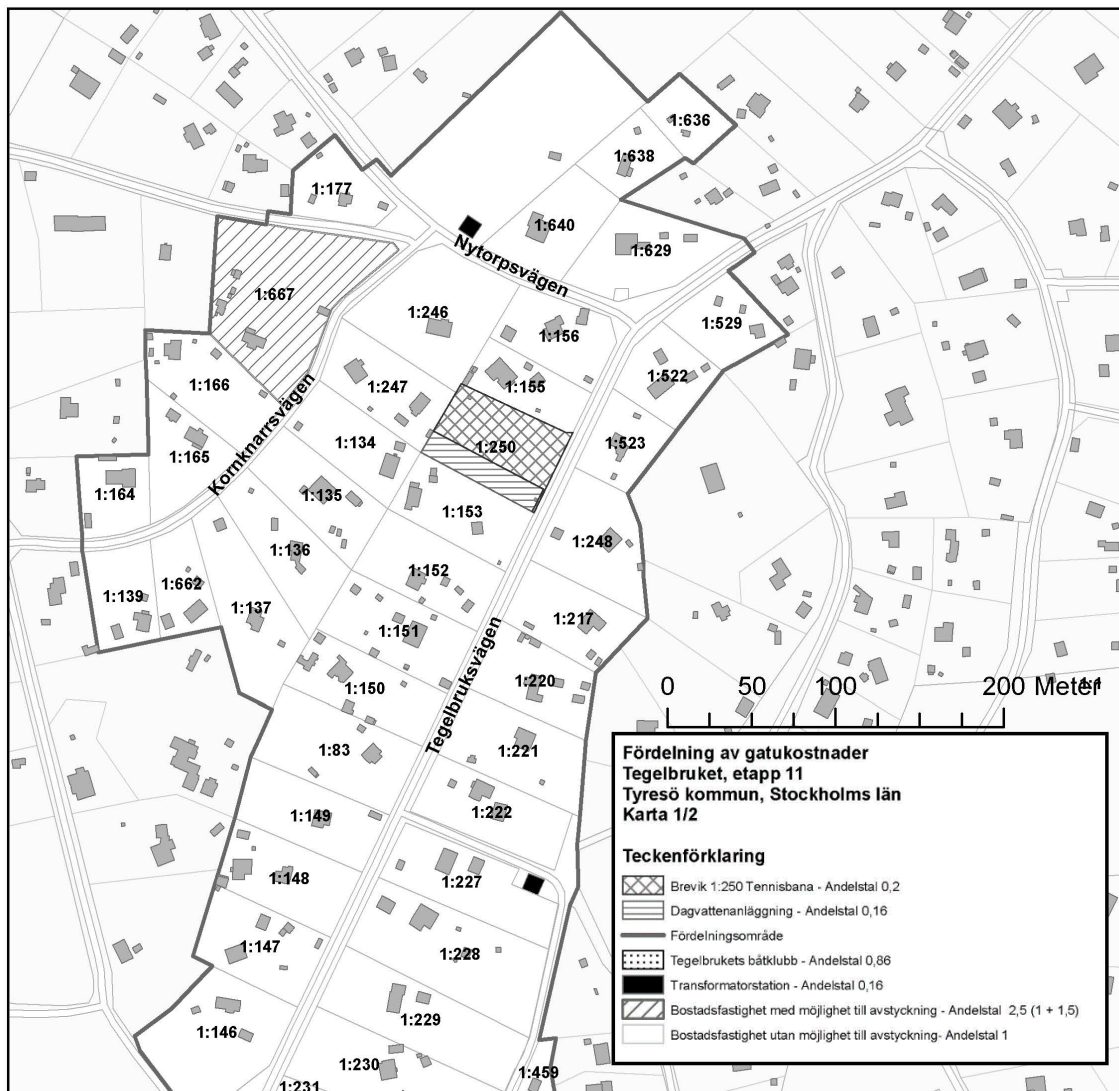
3. Antagande

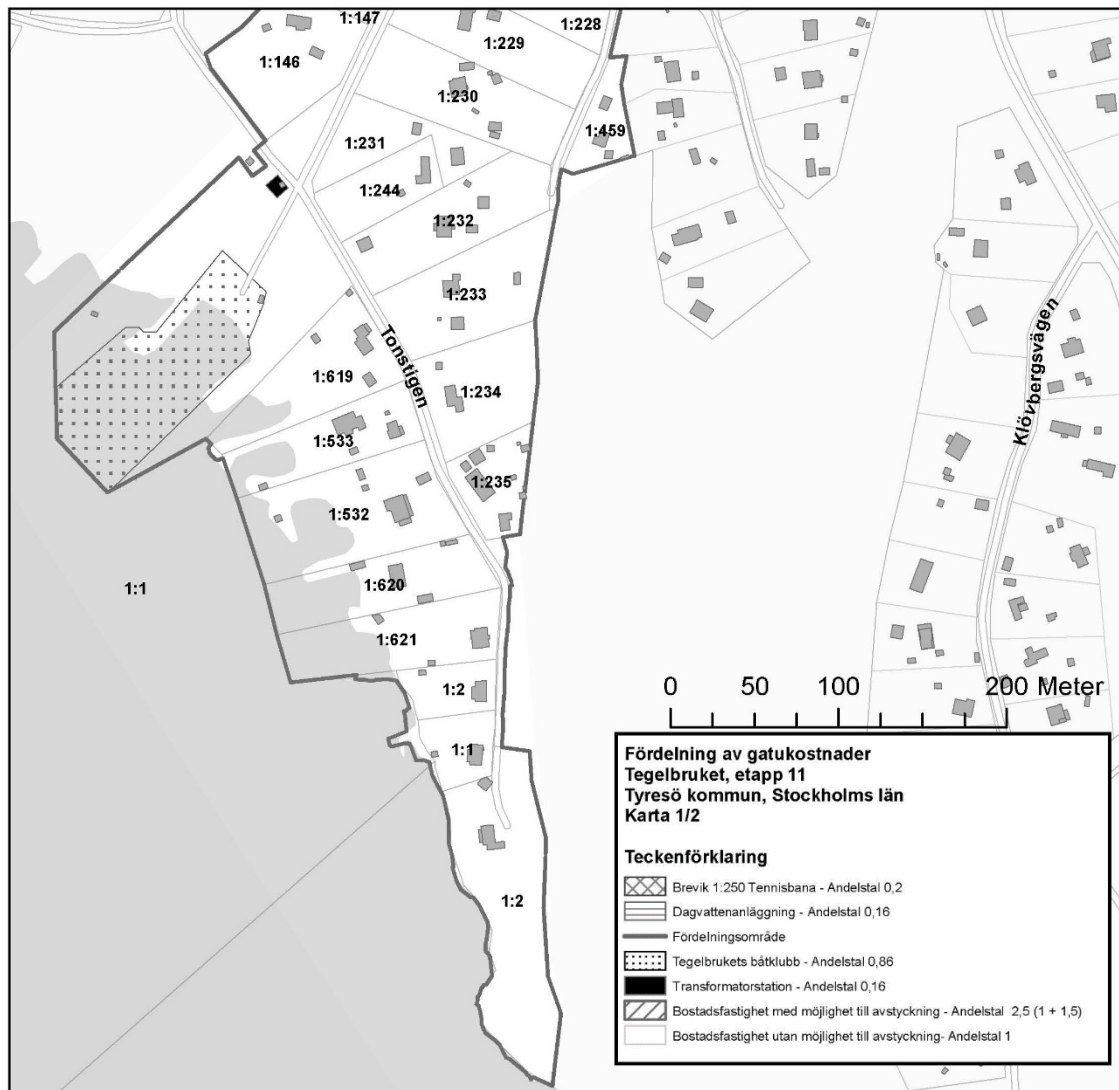
Kommunstyrelsen och sedan kommunfullmäktige ska nu i tur och ordning anta gatukostnadsutredningen. Det finns möjlighet för den som fortfarande är missnöjd att överklaga utredningen genom kommunalbesvär.

4. Laga kraft

Om inga överklaganden kommer in vinner gatukostnadsutredningen laga kraft efter 3 veckor eller när överklagandeinstansen avgjort ärendet. Först när gatukostnadsutredningen vinner laga kraft och samtliga gator inom fördelningsområdet är utbyggda kan berörda fastighetsägare debiteras sin andel av gatukostnaden.

Bilaga 2 Kartor över fördelningsområdet





Bilaga 3 Sammanställning av kostnadsberäkning

Redovisning av beräknade kostnader inom Tegelbruket, etapp 11:

Gatukostnaderna inkluderar:

- *Anläggningskostnad*
- *Administrativ kostnad*
- *Inlösenkostnad*

Inga kostnader för upprustning av mark utlagd som park eller natur ingår i denna utredning.

Nedan redovisas en sammanställning av kostnaderna.

Anläggningskostnad				
	<i>Gatulängd (m)</i>	<i>Gatubredd (m)</i>	<i>Totalkostnad (kr)</i>	<i>Fördelad kostnad (kr)</i>
<i>Nytorpsvägen (endast GATA)¹</i>	261	6,5	3 978 731	2 267 877
<i>Nytorpsvägen gc-bana + busshållplats²</i>	221	2,3-3	1 513 778	-
<i>Tegelbruksvägen (endast GATA)</i>	569	4,5	4 490 983	3 592 787
<i>Tegelbruksvägen gc-bana³</i>	569	3	2 405 720	-
<i>Tonstigen inkl. vändplan</i>	279	3,5	2 337 370	2 337 370
<i>Grankällevägen inkl. vändplan</i>	307	3,5	2 389 551	2 389 551
<i>Kornknarrvägen</i>	290	4	2 334 977	2 334 977
<i>Lövsångarvägen</i>	85	4	770 306	770 306
<i>Finborgsvägen</i>	21	4,5	175 921	175 921
<i>Koppling gc-bana Lövsångarvägen - Nytorpsvägen</i>	-	-	85 978	-
<i>Väg till båtklubb/etablering + parkering</i>	-	-	2 756 662	-
<i>Infarter</i>	-	-	811 764	811 764
Summa:			24 051 741	14 680 553

Administrativa kostnader beräknas till totalt 4 810 348 kr varav 2 936 111 kr fördelas på fastighetsägarna i området.

Inlösenkostnad beräknas totalt uppgå till totalt 4 277 150 kr varav 1 652 175 kr fördelas på fastighetsägarna i området.

Alla kostnaderna är baserade på kostnadsläget i maj 2020.

Summa totalkostnad: 33 139 239 kr

Summa fördelningsbar kostnad: 19 268 839 kr

¹ Även den del av Tegelbruksvägen som utgörs av bussgata

² Merkostnaden för anläggande av gata på grund av att gc-bana anläggs bredvid ingår i denna kostnadspost

³ Avser gc-bana längs Tegelbruksvägens södra del, från korsningen Nytorpsvägen/Tegelbruksvägen och vidare ner mot Kalvfjärden. Merkostnaden för anläggande av gata på grund av att gc-bana anläggs ingår i denna kostnadspost

Bilaga 4 Beskrivning av väguppbyggnad

Uppsammlingsgata/lokalgata – T=500 mm				
NR	Benämning	Material	Tjocklek	
1b	Slitlager	ABT 16 B 70/100	40	
3a	Bundet bärlager	AGF22 160/220	50	
4a	Obundet bärlager	Krossat bergmaterial 0-32	80	
5a	Förstärkningslager	Krossat bergmaterial 0-150	330	
6a	Stödremsa – övre lager	Krossat bergmaterial 0-16	40	
6b	Stödremsa – undre lager	Krossat bergmaterial 0-32	50	
6h	Sådd	Gräs	-	
7a	Materialskiljande lager	Geotextil	-	
Bussgata – T=700 mm				
NR	Benämning	Material	Tjocklek	
1a	Slitlager	ABs 16 B 70/100	40	
2a	Bindlager	ABb 16 B 70/100	50	
3a	Bundet bärlager	AGF22 160/220	50	
4a	Obundet bärlager	Krossat bergmaterial 0-32	80	
5a	Förstärkningslager	Krossat bergmaterial 0-150	480	
6a	Stödremsa – övre lager	Krossat bergmaterial 0-16	40	
6b	Stödremsa – undre lager	Krossat bergmaterial 0-32	50	
6h	Sådd	Gräs	-	
7a	Materialskiljande lager	Geotextil	-	
Gång och cykelbana (Asfalt) T=320 mm				
Nr	Benämning	Material	Tjocklek	
1b	Slitlager	ABT 11 b 160/220	40	
4a	Obundet bärlager	Krossat bergmaterial 0-32	80	
5b	Förstärkningslager	Krossat bergmaterial 0-63	200	
6a	Stödremsa – övre lager	Krossat bergmaterial 0-16	40	
6h	Sådd	Gräs	-	
7b	Kantsten	Visning 12cm	-	
7a	Materialskiljande lager	Geotextil	-	

Observera att väguppbyggnaden som redovisas ovan kan komma att justeras något under detaljprojekteringen. Ändringar kan exempelvis bero på nya förutsättningar i AMA (Allmän material- och arbetsbeskrivning).



Datum 2020-06-17

Tid 08:30–10:20

Plats Bollmora

Beslutande Se närvarolista

Övriga deltagare Se närvarolista

Justerings plats
och tid Kommunhuset 2020-06-17

Paragrafer 12-13 och 16

Sekreterare

Nathalie Zotterman

Ordförande

Mats Lindblom

Justerande

Anki Svensson

ANSLAG / BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.
Observera att anslagstiden inte är samma sak som överklagandetiden.

Organ Stadsbyggnadsutskottet
Sammanträdesdatum 2020-06-17
Datum då anslaget sätts upp 2020-06-18
Datum då anslaget tas ned 2020-07-10
Förvaringsplats för protokollet Samhällsbyggnadskontoret

Underskrift

Nathalie Zotterman

UTDRAG

Utdragsbestyrkande



Närvarolista

Beslutande

Mats Lindblom (L)

Anita Mattsson (S), tjänstgörande §14-24

Anki Svensson (M)

Martin Nilsson (S)

Anders Linder (S)

Christoffer Holmström (S), tjänstgörande ersättare för Anita Mattsson (S) §12-13

Marie Åkesdotter (MP)

Ulrica Riis-Pedersen (C)

Per Carlberg (SD)

Ersättare

Mats Larsson (L)

Åsa de Mander (L)

Ajda Asgari (MP)

Inger Gemicioglu (V)

Mats Fält (M)

Ulf Perbo (KD)

Övriga

Anna Steele, politisk sekreterare, Centerpartiet

Christina Bolinder, planarkitekt, stadsbyggnad

Hampus Rubaszkin, politisk sekreterare, Miljöpartiet

Jenny Linné, avdelningschef, samhällsbyggnadskontoret

Karin Ljung, politisk sekreterare, Socialdemokraterna

Mio Björklund, politisk sekreterare, Sverigedemokraterna

Nathalie Zotterman, nämndsekreterare

Sara Kopparberg, kontorschef, samhällsbyggnadskontoret

Tony Björklund, politisk sekreterare, Sverigedemokraterna

Camilla Carss, systemförvaltare, kommunstyrelseförvaltningen

Emelie Häll, samhällsbyggnadskontoret

Elin Stenström, samhällsbyggnadskontoret

Johan Smeder, samhällsbyggnadskontoret

Helene Bergström, kommunstyrelseförvaltningen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------



Frånvarande

Jeanette Hellmark (M)

Fredrik Bergkuist (M)

Anders Wickberg (SD)

Justerandes sign

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'JH'.A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'FB'.

Utdragsbestyrkande