

Tyresö kommun

Emilia Reiding

**PM**

2017-06-09

1 (27)

Diarienummer

2017KSM0481

Miljö -och samhällsbyggnadsutskottet

## **PM gällande Strategi för Östra Tyresö**

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått ett särskilt uppdrag i nämndplanen att arbeta fram en ny strategi för Östra Tyresö under 2017 som ska ersätta nuvarande FÖP tillsammans med den gällande Översiktsplanen. Detta är ett PM som underlag för miljö- och samhällsbyggnadsutskottets inriktningsbeslut med tillhörande Tjänsteskrivelse med beslutspunkter.

## Innehåll

PM gällande Strategi för Östra Tyresö .....	1
1. BAKGRUND TILL UPPDRAGET .....	3
2. INRE BREVIK .....	4
2.1 TIDPLAN OCH ETAPPINDELNING .....	4
2.3 BYGGRÄTTER .....	11
2.4 KALKYL .....	15
2.5 TRAFIKANALYS .....	16
3. HUVUDMANNASKAP YTTRE BREVIK (FÖRUTOM DYVIKSUDD). .....	16
3.1 HUVUDMANNASKAP ALLMÄN PLATS .....	17
3.2 HUVUDMANNASKAP VATTEN OCH AVLOPP .....	21
3.3 REKOMMENDATION FORTSATT UTBYGNATION AV YTTRE BREVIK .....	25
3.4 DIALOG BOENDE YTTRE BREVIK .....	27
4. FORTSATT ARBETE HÖSTEN/VINTERN 2017 .....	27

## 1. BAKGRUND TILL UPPDRAGET

För 15 år sedan drogs ett av de mest omfattande arbetena i Tyresö igång då planeringen för utveckling och omvandling av Östra Tyresö från i huvudsak fritidshusbebyggelse till i huvudsak permanentboende påbörjades. Arbetet resulterade i den fördjupade översiktsplanen för hela området (FÖP) som antogs 2003. Bakgrunden till hela arbetet är att den gamla fritidshusbebyggelsen med åren allt mer omvandlats till permanentboend. Omvandlingen har framförallt inneburit efterfrågan på ökade byggrätter vilket i sin tur ställer krav på förbättrad infrastruktur, förbättrad lokal service och en förbättrad miljö då ökad permanentningsgrad fört med sig problem både vad gäller vattentillgång, vattenkvalitet och problem med avloppshantering.

Med FÖP som utgångspunkt har sedan arbetet drivits vidare. En etappindelning gjordes för de inre delarna av Brevikshalvön fram till Trinntorp och för Raksta, Solberga och Bergholm. Totalt omfattade denna planering 22 etapper från början och med en utblick mot de delar som låg långt fram i tiden. Under arbetets gång har hittills etapp 1-6 färdigställts, genomförande pågår i etapp 7, 9 och 10 medan planarbetet är i gång för etapperna 8 och 11. (Etapp 8 är antagen men inte laga kraft). En tidigare separat etapp (etapp 15) har inkluderats i etapp 10 för att öka tempot. Tidplan för inre Brevik, Solberga, Raksta och Bergholm utlovar utbyggnation till 2027, en tidplan som inte är möjlig att hålla utifrån nuvarande utbyggnadstakt, bland annat på grund av överklagade detaljplaner, resursbrist och entreprenadtid.

Sedan några år tillbaka har tempot i omvandlingen ökat och det arbetas med minst två etapper samtidigt både vad gäller planläggandet och genomförandet. Detta har delvis berott på att länsstyrelsen tydligt sagt nej till mindre avvikelser för byggrätter större än vad nuvarande detaljplaner medger.

Då trycket på bygglov för större byggrätter har varit stort har förvaltningen arbeta med detaljplaner som ska fungera som övergångsregler för att kunna ge boende i några delområden möjligheter att få större byggrätter under vissa förutsättningar. Inom de områden där utredningar visat att det finns tillgång till färskvatten för enskilda brunnar har tillägg till planbestämmelserna gjorts. I delområden - Ällmora, södra delarna av Raksta, Södra Trinntorp och en

del av Tyresönäs har tilläggen gett en ökad byggrätt till totalt 105 kvm (de s.k. 105-planerna), från 50 kvm som de äldre planerna (fritidshus) anger.

Hittills har varje ny detaljplan som antagits omfattat större byggrätter för fastighetsägarna och möjliggörande av styckningar av större fastigheter. Etablerande av en skola och förskola samt utpekande av platser för framtida förskolor har också varit en del av planeringen. I alla områden som fått en ny detaljplan har det dragits ut kommunalt vatten och avlopp och gator har byggts ut med kommunal standard. Det har efter huvudvägnätet anlagts gång- och cykelvägar och gjorts förbättringar för kollektivtrafiken. Steg för steg har kommunen övertagit huvudmannaskapet för vägar från de vägföreningar som finns vid genomförda etapper på inre Brevik. Kommunen ansvarar därmed för drift och underhåll för både VA och gator. Utbyggnationen har finansierats genom uttag av gatukostnader och VA – anslutningsavgifter.

Även etappindelning för yttre delen av Brevikshalvön från Trinntorp till Breviksmaren (inte Dyvik) har tagits fram. Detta har inneburit en tidsplanering för när en fortsatt sjöledning kan dras ut till Noret för att i framtiden kunna försörja de yttre delarna med vatten och avlopp.

## **2. INRE BREVIK**

### **2.1 TIDPLAN OCH ETAPPINDELNING**

Med anledning av att nuvarande tidplan inte håller takten för utbyggnation fram till 2027 har tidplanen setts över. Eftersom genomförandet av detaljplaner är beroende av att föregående etapp byggs ut är alternativet som återstår att se över etappindelningar samt utbyggnadstakt. Det bästa alternativet sett från ett byggnadstekniskt perspektiv men även ur ett ekonomiskt perspektiv är att följa den etappindelning som redan finns, och istället väsentligt öka utbyggnadstakten istället.



Då etapp 10 är under upphandling och etapp 8 och 11 är under planarbete är förslaget baserat på ordningsföljd etapp 13, 16, 17, 20. För dessa etapper presenteras nedan ett förslag för snabbare utbyggnad av nya vägar och VA för inre Brevik. Samtliga etapper har baserats på entreprenadformen totalentreprenad/samverkansentreprenad, dels för att skapa ett nytänkande inom entreprenadutförandet för kommunen samt för en mer effektiv projekteringsfas. En entreprenadform som är möjlig att prova för att sedan utvärdera. Det är framförallt denna typ av entreprenadform som kommer möjliggöra ökad utbyggnadstakt och gynna oss i framtida projekt, speciellt för våra omvandlingsområden i Östra Tyresö.

Totalentreprenad/samverkansentreprenad gynnar oss framför allt då vi saknar tillräckliga resurser inom projekteringsfasen. Vid totalentreprenad anger beställaren de funktionskrav som efterfrågas och de åligger entreprenören att bestämma genom vilken teknisk lösning som beställarens funktionskrav uppfylls. Entreprenören ansvarar för projektering och utförande. Det har således ansetts betydelsefullt att framföra vikten av kommunikation, samverkan, förtroende och öppenhet mellan beställare och entreprenör. Marknaden har i många fall valt att öka just samverkansinslagen i syfte att förbättra förutsättningarna för ett gott resultat. Dessa entreprenader kallas populärt för samverkansentreprenader. Den övergripande tanken med samverkan är att

skapa förutsättningar för ett smidigt samarbete under genomförandet av ett projekt.

Hittills har utbyggnationerna utförts via utförandeentreprenad där beställaren (kommunen) svarar för projektering och entreprenören svarar för utförande. Projekteringsarbetet är idag oerhört tidskrävande, och en stor begränsning ligger idag på antalet interna resurser inom alla enheter.

Det har även utretts ifall etapp 17 och etapp 20 skulle kunna tidigareläggas, då tidigare undersökningar av etapperna varnat för eventuell vattenbrist i området, (därmed inte beviljat 105-planer). Detta är ingenting som projektgruppen rekommenderar då kostnaderna blir orimligt höga. Detta beror främst på att projekteringen kommer att bli onödigt avancerad och med ökade kostnader till följd. Detta blir även rent byggtkniskt en dyr lösning och komplicerad lösning då vi bygger ledningssystemet baklänges. Erfarenhetsmässigt är risken stor att ledningsförläggningen blir felaktigt utförd med ökade driftkostnader till följd.

Vad gäller övriga etapper 12, 14, 21, 22 är frågan utifrån vattenperspektivet inte lika akut enligt tidigare utredningar därmed kan de etapperna planläggas vid senare skede. Dessa etapper har sedan tidigare beviljats större byggrätter 105-planerna där bygglov kan ges med godkänd enskild avloppslösning). Vidare är etapp 12 och 14 oberoende övriga etapper och entreprenaden kan därmed påbörjas snarast efter etapp 8 är genomförd.

Förutsättningarna för etapp 18 och 19 Bergholm är under fortsatt utredning. Dialog har skett med fastighetsägarna kring alternativet av utbyggnationen av huvudvägar i området med VA i anslutning till dessa vilket innebär att resterande VA och vägar lämnas till fastighetsägarna att ordna via samfällighetsförening. Annars sker utbyggnationen på samma sätt som övriga genomförda etapper.

#### **FÖRSLAG ETAPPINDELNING**

Etapp 13 och 16 slås ihop till en etapp, och även etapp 17 och 20 slås ihop till en etapp.

Etapp 13 och 16 handlas upp på totalentreprenad med option på etapp 17-20, vilket kan påbörjas efter det att 13-16 har byggts klart, förutsatt att detaljplan vunnit laga kraft.

**Fördelar** blir att vi bygger ut vägar och VA i rätt ordning rent byggnadstekniskt samt att starten för etapp 16 tidigareläggs. Det finns även stora fördelar med option för etapp 17 och 20 då även dessa startar tidigare än enskilda etappstarter. Med option blir entreprenören väl inarbetad i området och produktionsarbetet kan utföras mer tidseffektivt och kostnadseffektivt.

**Nackdelar** med att slå ihop etapper utifrån bygglovsperspektiv är att större etapper (fler fastigheter) innebär en ”död hand” över planområdet. Med ”död hand” menas att det tar längre tid för fastighetsägarna att få beviljat bygglov från laga kraft. Samt att det finns risk för att bygglovsansökan inkommer i stora högar vissa år.

Utifrån ovan överväger fördelarna att slå ihop etapperna.

## FÖRSLAG TIDPLAN

Tidplanen visar tre olika tidplaner med angivna år för slutbesiktning.

- Nuvarande tidplan med utbyggnadstakt till 2027
- Uppdaterad nuvarande tidplan med ny utbyggnadstakt till 2032
- Forcerad tidplan med utbyggnadstakt till 2027

Tidplanen redovisar även antalet fastigheter som påvisar att ihop slagna etapper inte innebär större etapper än som tidigare utförts jämfört med Solberga, Raksta och Brobänken.

Etappindelning	Tidigare tidsplan, Slutb.	Nuvarande etappindelning, (Baserad på dagens interna resurser och utförandeentreprenad) Slutb.	Ny etappindelning (Forcerad tidplan baserad på totalentreprenad och ihopslagna/parallela etapper) Slutb.	Försenat, Nuvarande etappindelning (år)	Försenat, Ny etappindelning (år)	Skillnad (år)	Antal fastigheter per etapp
Solberga 7	2017	2017	2017	0	0	0	134
Ugglevägen 9	2016	2017	2017	1	1	0	89
Brobänken 10	2017	2019	2019	2	2	0	116
Raksta 8	2019	2021	2021	2	2	0	167
Tegelbruket 11	2018	2022	2021	4	3	-1	57
13	2019	2023	2023	4	4	0	63
16	2021	2024	2023	3	2	-1	51
17	2020	2025	2024	5	4	-1	50
20	2023	2026	2024	3	1	-2	35
Raksta 12	2024	2027	2025	3	1	-2	47
14	2023	2028	2025	5	2	-3	83
Bergholm 18	2024	2029	2027	5	3	-2	54
Bergholm 19	2025	2030	2027	5	2	-3	53
21	2026	2031	2027	5	1	-4	40
22	2027	2032	2027	5	0	-5	70



### Uppdaterad nuvarande tidplan baserad på dagens utbyggnadstakt

Denna tidplan är baserad på dagens utbyggnadstakt med 2-3 parallella etapper för planskedet och genomförandeskedet. Denna utbyggnadstakt är vad kommunen klarar av med dagens interna resurser och med utförandeentreprenad. Utförandeentreprenad är tidskrävande då detaljerad projektering och underlag måste tas fram inför upphandling och begränsar antalet etapper som kan pågå samtidigt.

### Forcerad tidplan

Denna tidplan är möjlig utifrån tid och tekniska aspekter och är baserad på ovan rekommenderad etappindelning (ihop slagna etapper) med totalentreprenad.

Den utgår från ihop slagna etapper och kräver mindre resurser från kommunen. Viktigt att fokusera på de närliggande etapperna 13, 16, 17 och 20.

Etapp 12, 14, 18, 19, 21 och 22 är tekniskt möjligt att utföra parallellt med ovan etapper men kräver som sagt mycket interna resurser. Tidplanen är baserad på att även dessa etapper är ihop slagna. Det går att skjuta på etapperna och förlänga den totala tidplanen för utbyggnationen inre Brevik. Fördelen med att etapperna överlappar varandra är att det inte krävs av- och nyetablering.

Etappindelning	Planuppdrag	Laga Kraft	Slutbesiktning	Antal år
13+16	2017	2021	2023	6
17+20	2018	2022	2024	6
Raksta 12+14	2019	2023	2025	6
Bergholm 18 +19	2020	2024	2027	7
21+22	2021	2024	2027	6

### Risker som kan påverka samtliga tidplanen

- Överklagandetid
- Resursfråga
- Högkonjunktur
- Masshantering

### **FÖRSLAG KOMMANDE ETAPPER ATT PLANLÄGGA**

Utifrån ovan föreslår att kommande etap/etapper att planlägga är etapp 13 + 16 (som en etapp) med option på 17 + 20 (som en etapp).



Planläggning av etapp 13 + 16 kan påbörjas kvartal 4 2017.

Med start planläggning av etapp 17+ 20 ett år senare för att möjliggöra att genomförandet av etapp 17 + 20 kan starta tidsenligt efter etapp 13 +16. För att kunna upphandla via LOU med option måste optionen finnas med som en förutsättning redan vid upphandling entreprenaden för 13 +16 då entreprenör lämnar anbud på uppdraget i helhet.

## **2.2 MASSHANTERING- EN FÖRUTSÄTTNING**

För att kunna ha en långsiktig planering gällande omvandlingen till åretruntboende på Östra Tyresö har kommunen etappindelade områdena utefter när de är tänkta att bli planlagda. Den etappindelning som föreslås här i PM-Tjänsteskrivelse Östra Tyresö bygger på den masshanteringsstrategi som kommunen tidigare tagit fram. Utbyggnaden av Östra Tyresö är avhängig masshanteringsstrategin.

(Strategi för etablering, schaktupplag och masshantering i Tyresö kommun, 2012). I det här avseendet ligger Tyresö kommun i framkant i Sverige som enda kommun som har en strategi för lokal masshantering.

Utbyggnaden av förnyelseområden i Östra Tyresö kommer att pågå under många år. Det gör det nödvändigt att hitta ett tillräckligt stort antal tillfälliga masshanterings- och upplagsplatser som dels kan användas för de olika ändamål en utbyggnad kräver och som dels kan tas i anspråk vid olika utbyggnadsetapper. Det är också viktigt att värna om de platser som redan idag används för behovet. På grund av detta är det nödvändigt att hela tiden ha en aktuell plan för hur utbyggnaden ska gå till och hur etappindelningen för detaljplaneläggningen inom Östra Tyresö ska se ut.

Till varje kilometer väg som byggs behövs ca 4000 kvm område för etablering och upplag. Kommunen strävar efter att hitta upplags- och masshanteringsplatser som kan förläggas nära de olika utbyggnadsområdena. Att ha dessa platser innebär stora vinster för kommunens ekonomi och för miljön. Förutom fördelar som förkortade byggtider så innebär lokal masshantering med etablerings- och upplagsplatser en rad andra nyttor som till exempel:

- Minskade transporter
- Mindre trafikbuller utmed vägarna
- Färre skador på vägarna
- Arbetsmiljökrav kan följas
- Mindre bidrag till den globala uppvärmningen
- En god hushållning med skattebetalarnas pengar
- Mindre störningar för de boende
- Hushållning med naturresurser

Vi talar uppskattningsvis om; 36 922 lastbilar med grus och annat vägbyggnadsmaterial, motsvarande totalt 479 986 ton material. Eller en rad med lastbilar från Tyresö till Gränna, 775.000 liter diesel och 2000 ton koldioxid.

I dagsläget har kommunen tillgång till en plats som både hanterar massor och där det krossas berg och det är på den sk. Strandallén. Bygglovets och tillstånd för verksamheten går ut i december 2017. Förhoppningsvis beviljas kommunen ett tidsbegränsat bygglov så att platsen kan användas fem år till t o m 2022.

Om området vid Strandallén kan användas fram till 2022 så kommer Storängen, kommunens sista schaktupplag på Östra Tyresö att vara aktuell för etapp 12, 14, 18 och 19 d v s utbyggnad av Raksta och Bergholm. Om området vid Strandallén inte kan användas så länge så är det möjligt att Storängen även behövs till etapp 8, Raksta. Det betyder att planläggning av Storängen behöver starta snarast. Storängen behöver då vara planlagd 2019 så marken kan börja belastas med tanke på de dåliga markförhållandena, och tas i bruk 2020.

#### Sammanfattningsvis

Kan man säga att förslaget på etappindelning och tidplan är avhängig av hur masshanteringen fungerar. Fungerar masshanteringen och logistiken för hur etablerings- och upplagsytor kan användas behöver inte tid läggas på kostsamma transporter och arbetet med utbyggnaden går smidigare och snabbare. Samma resonemang kommer på sikt att gälla även vid utbyggnad av Yttre Brevik. Fungerar inte masshanteringen förskjuts tidplanen och kostnaderna ökar. Hela idén med etappindelningen bygger på en fungerande masshantering, helt i enlighet med den strategi som kommunen tagit fram.

För återstående etapper av inre Brevik räknar projektgruppen med att schaktupplag, bergkrossning och masshantering bedrivs i Strandallén och Storängen. Med ökad utbyggnadstakt och oavsett hur länge verksamheten kan bedrivas på Strandallén, behöver planläggning av kommunens sista schaktupplag i Storängen påbörjas. Storängen kommer att behövas 2019 för att kunna bedriva masshantering 2020. Med hopslagna etapper och ökad byggnadstakt kan vi effektivisera användandet av angivna schaktupplag.

Parallellt med framtagandet av strategi för Östra Tyresö pågår arbete med att se över och revidera befintlig Strategi för etablering, schaktupplag och masshantering i Tyresö kommun.

### **2.3 BYGGRÄTTER**

Utredningen kring ökade byggrätter kan inte ses som fullständig i detta skede. Strategin för ett samlat resonemang kring utbyggnationen av Östra Tyresö och ska vara vägledande vid kommande detaljplanering.

#### Bakgrund

Utvecklingen de senare åren har visat på en tydlig trend med att allt fler bosätter sig permanent i sommar-/ sportstugeområdena på Brevik. Infrastrukturen är inte utbyggd för den belastningen och grundvattentillgången är begränsad. Äldre enskilda avlopp gör att övergödningen i framför allt Kalvfjärden är stor. Fler permanent boende gör också att vägarna får högre belastning.

De gällande detaljplanerna är äldre avstyckningsplaner med små byggrätter för möjlighet att uppföra en mindre sommar eller sportstuga. När satsningar med att bygga ut infrastruktur görs vill man också möjliggöra och motivera till en större andel permanentboende genom att också öka byggrätten. Detta har tidigare hanterats i den fördjupade översiktsplanen för Östra Tyresö men ska nu ingå i en strategi för Östra Tyresö.

Bebyggelsen på Brevik består till stor del av sportstugor, men det finns också en del äldre torp eller grosshandlarvillor för sommarboende. Många av sportstugorna har också under tid byggts ut och man kan inte alltid längre särskilja ursprungsbyggnaden.

### Problemställning

I omvandlingsområden ingår en konflikt i där man ser ett bevarandevärde i den ursprungliga miljön men där man tagit ett beslut om att omvandla är det inte alltid möjligt att tillgodose båda dessa intressen. Om det finns en tydlig karaktär skulle man kunna införa bestämmelser om anpassning till denna, tex vad gäller fasadmaterial, typ av tak eller färgsättning. Dock har kulturinventeringarna som gjorts som inte kunnat peka på en utpräglad sådan.

Miljön på Brevik kan tillskrivas ett visst kulturhistoriskt värde, enskilda hus kan ibland ha ännu högre bevarandevärde. Men generellt kan det inte bedömmas finnas ett så särskilt allmänt intresse att bevara denna brokiga karaktär att det motiverar till starka skydd så som k, q eller Q i detaljplanerna. Dock finns ändå enskilda byggnader eller miljöer där dessa skydd kan vara motiverade.

### Strategins syfte avseende byggrätt

Man har i uppdraget med att ta fram en strategi för omvandlingen av östra Tyresö också gett i uppdrag att pröva om byggrätten kan öka från 120-160 kvm till 150-200 kvm (byggnadsarea). Utgångspunkten är att möjliggöra för att alla fastigheterna ska ha möjlighet att bygga större

Bedömningen är att oavsett om byggrätten ökar från 50 kvm (generell byggrätt idag) till 120-160 kvm eller till 150-200 kvm så påverkar det områdets karaktär så mycket att man tydligt kan dra slutsatsen att ett bevarande av samma bebyggelsemiljö inte är möjlig.

Höjdsättningen av ny bebyggelse påverkar stads/landskapsbilden mycket då landskapet på Brevik har både höjdryggar och dalgångar. På höjderna riskerar ny bebyggelse att bli alltför dominant om den blir så hög att den blir högre än trädtopparna. I dalgångarna är husets höjd mindre känslig, men antalet byggnader och utbredningen av dessa ger ett i landskapet dominant intryck. För att anpassa den nya bebyggelsen till landskapsbilden är det möjligt att reglera placeringen av byggrätten istället för byggrättens storlek

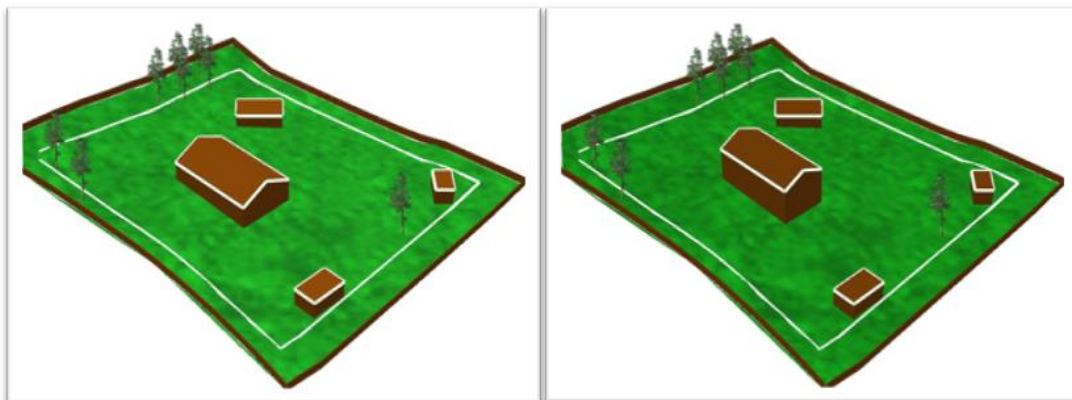
Naturmiljön där stor del är växtlighet är en viktig del av karaktären, men är föränderlig och svår att reglera med bestämmelser om bevarande i detaljplan. Dock har man i tidigare etapper använt sig av en bestämmelse som begränsar

åtgärder som ändrar befintlig mark annat än i nära anslutning till byggnad.  
Bestämmelsen bedöms vara välfungerande.

Startegins syfte med att beskriva en generell byggrätt är för att i varje deletapp utgå från samma princip, dock ska prövning om byggrätten är möjlig att ge ske i respektive etapp. Det är därför inte givet att varje fastighet på Brevik kan bedömas lämplig för den generellt angivna byggrätten, det är endast en utgångspunkt i varje etapps prövning.



*Generell byggrätt i dagsläget (50 kvm) (plan 244)*



*Tomt med byggrätt om 160kvm (1 våning)*

*Tomt med byggrätt om 120kvm (två våningar)*

*Nuvarande generella byggrätt från FÖP Östra Tyresö*



*Tomt med byggrätt 200 kvm (1 våning)*

*Tomt med byggrätt 150 kvm (2 våningar)*

*Byggrätt som ska prövas i Strategi för Östra Tyresö*

### Befolkningsökning

Att ge ökad byggrätt leder till befolkningsökning då det möjliggör för fler att bosätta sig permanent på fastigheten, många av dess är barnfamiljer. Man måste också väga in de generella bestämmelser om antal hushåll per tomt som finns. Genom de så kallade Attefallreglerna möjliggörs för ytterligare 2 bostadsenheter utöver huvudbyggnaden. Med fler boende ökar också behoven av kommunal service som till exempel skolor och förskolor. Fler boende belastar även infrastruktur som vägnätet och kollektivtrafik. Planering av utbyggd service krävs på ett tidigt stadium för att undvika tillfälliga bygglov för moduller som används som lokaler för förskolor/skolor.

Permanentboende 2015 var för Raksta, Solberga och Bergholm 78 %, inre Brevik 66 % och yttre Brevik 49 %.

### Reglering av byggrätt

Principen för byggrätten är att antingen får huvudbyggnaden uppta en större yta men då uppföras i lägre höjd alternativt uppta mindre markyta men stället uppföras till högre höjd. Generellt anges byggrätten som en BYA, area av markytan som byggnaden får uppta, samt en höjddangivelse i form av högsta nockhöjd. I kombination med en lägsta takvinkel ger detta en volym inom vilken man får uppföra en byggnad.

Bonusbyggrätt vid kulturvärde

Om det konstaterats att en byggnad eller en miljö har ett särskilt bevarandevärde, kan man tillämpa så kallad bonusbyggrätt. Det går ut på att byggnaden får skydd i planen som gör att det inte är möjligt att riva eller bygga ut enligt den generella byggrätten. Men istället får man på annan del av fastigheten där det inte är lika känslig miljö möjlighet att uppföra a den generella byggrätten.

Arbetsmetod vid planskede

I varje planetapp ska prövas om marken är lämplig för det som planen möjliggör i form av markanvändning och byggrätt. Därför ska erforderliga underlag tas fram för att avvägningar ska kunna göras då två eller flera intressen står emot varandra. Exempel på utredningar som är nödvändiga: Kulturmiljö, naturvärdesinventering, geoteknik. Landskapsbilden kan studeras genom att trädtoppslinje mäts in och hushöjder stäms av mot denna.

Förslag till beslut

Utifrån tidigare beslut att pröva större byggrätt för fastigheterna i Östra Tyresö är bedömningen att det är möjligt. Bedömningen är främst gjord med utgångspunkt för inre Brevik. Projektets bedömning är att man behöver studera vidare lämpligheten för större byggrätter för yttre Brevik.

**2.4 KALKYL**

Arbete pågår med framtagande av kalkyl för kommande etapper på inre Brevik. Kalkylen är baserad på fortsatt utbyggnation med kommunalt huvudmannaskap för VA och vägar. Kalkylen påverkas av beslut kring takpris som utreds i pågående arbete med framtagande av Gatukostnadspolicy. Kalkyl för inre Brevik presenteras vidare under hösten.

I kalkylen ingår;

Schakt och bortforsling av befintliga massor samt uppbyggnad av ny väg i kommunal standard med tillhörande VA-anläggning. I kalkylen ingår transport av massor till tipp, ej intern masshantering vilket (torde) kommer ge en besparing på minst 20% av nettokalkylen på grund av de stora

mängden massor som skall hanteras. (Översyn Masshanteringsstrategi pågår).

Risker med kalkylen:

- Högkonjunktur påverkar nivån på anbuderna och viljan av att lämna anbud.
- Intern masshantering ger stor positiv påverkan på kostnad och miljö.
- Mängden berg okänd, kalkylerat med 50% berg och 50% jordmassor.
- Ej genomförda geotekniska utredningar kan innebära ökade grundförstärkningskostnader.

## 2.5 TRAFIKANALYS

Permanent bostäder kommer att ge en ökad trafikbelastning. Kommunen behöver ha en övergripande tanke för hur trafikökning avseende såväl bil och kollektivtrafik som cykel och gångtrafik ska hanteras längre in i trafiksystemet. Det är bra att ta fram en övergripande simulering för hur trafiken förväntas öka och diskutera trafikförändringar utifrån den. Det behöver finnas en struktur och hierarki-indelning av gatorna samt GC-banor med god standard som kopplas till bebyggelse samt vilket trafikflöde och hastighet som råder. Ökat antal permanentboende innebär ökade krav på trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Som exempel kan nämnas ökade krav på vägar till kommunal service, skolor och busshållplatser samt infartsparkering kopplat till Tyresövägen.

## 3. HUVUDMANNASKAP YTTRE BREVIK (FÖRUTOM DYVIKSUDD).

Östra Tyresö kommer att detaljplaneras successivt och i samband med det avgränsas till mindre områden och denna process kommer att sträcka sig många decennier framåt. En del frågor måste dock behandlas i ett större sammanhang än enskilt i varje detaljplan för att inte helheten ska gå förlorad, eller för att inte försvåra ett praktiskt genomförande. T ex är frågorna om huvudmannaskap av central betydelse.



Huvudmannaskapsfrågorna är komplexa och svåra. Nedan görs ett försöka att utifrån nuvarande lagstiftning och tidigare utredningar översiktligt redogöra för vad kommunen har att förhålla sig till vid huvudmannaskap för allmän plats respektive för ansvar gällande vatten och avlopp (VA).

Efter det redovisas konsekvenser gällande för och nackdelar med de alternativ som projektgruppen har fått i uppdrag att utreda. Följande tre alternativ för utbyggnation har utretts:

**Alternativ A:**

Bygger ut enligt FÖP 2003 med kommunalt huvudmannaskap för allt- både VA respektive vägar. (Likt inre Brevik).

**Alternativ B:**

Bygger endast ut VA med kommunalt huvudmannaskap och låter vägarna vara enskilda.

**Alternativ C:**

Bygger ut huvudvägar och VA i anslutning till dessa. Resterande VA och vägar är enskilda

Avsnittet avslutas med ett förslag till en strategi för fortsatt arbete för yttre Brevik. Redovisningen gör inte anspråk på att vara fullständig. Förhoppningsvis kan den dock utgöra en grund för underlag till beslut om vägval för fortsatt utredning. Många frågor återstår att söka svar på, till exempel kostnaderna för utbyggnation och driftkostnader kopplat till de olika alternativen. Detta utreds vidare under hösten 2017.

### 3.1 HUVUDMANNASKAP ALLMÄN PLATS

Allmän plats är områden inom en detaljplan som är avsedda för gemensamt behov såsom ex. vägar och naturområden. Huvudmannen för den allmänna platsen ansvarar för iordningställande och driften samt kostnader som är förknippade med dessa. Allmänna platser ska vara tillgängliga och får inte stängas av eller upplåtas så att en enskild rättighet uppstår (annat än tillfälligt). De allmänna platserna är alltså ett allmänt intresse. Ansvaret för allmänna platser åvilar den som är huvudman enligt detaljplanen. Detta innebär att i varje detaljplan tillhörande varje etapp görs en prövning gällande huvudmannaskap.

### Huvudmannaskap vägar

Huvudregeln i plan- och bygglagen (PBL) är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser om det inte finns särskilda skäl till annat. Alternativet till kommunalt huvudmannaskap är enskilt huvudmannaskap, dvs. att de som bor samt nyttjar anläggningarna ansvarar för dem. Vid enskilt huvudmannaskap åligger ansvaret för allmän plats fastighetsägarna gemensamt. Däremot har kommunen möjlighet att bestämma hur dessa ska användas och utformas i detaljplanen. Detta sker då genom användningsbestämmelser respektive egenskapsbestämmelser.

Särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap har bedömts föreligga när det detaljplanerade området har varit fritidshusbebyggelse, mot bakgrund av områdena inte är avsedda att inrymma ”allmänna nyttigheter” utan enbart gemensamma platser för fastigheterna inom området. Andra skäl som prövats i högre instanser är t ex när omgivande områden har enskilt huvudmannaskap som förvaltas av en befintlig förening och det inte är rationellt att ha olika huvudmannaskap i delområden, eller om området har fortsatt ”landsbygdskaraktär” eller om området tidigare varit planlagt med byggnadsplan.

Det som har hänt gällande lagstiftningen om huvudmannaskap för allmänplats sedan den FÖP:en togs fram 2003 är främst möjligheten till delat huvudmannaskap inom samma detaljplan. Detta innebär exempelvis att kommunen kan vara huvudman för gata och sedan kan det vara enskilt för natur. Detta är dock inget som tillämpats i kommunen ännu.

### **VAD SÄGER LAGEN**

Juridik

<b>Alternativ A</b>	<b>Alternativ B</b>	<b>Alternativ C</b>
Huvudregeln i PBL. Ex. Vid permanentboende samt	Särskilda skäl finnas. Ex. Vid fritidsboende, då områdets karaktär inte förändras i	Blandning av alternativ A och B.

då allmänhetens tillträde till platsen är viktig.	stort samt då allmänt intresse saknas.	
---	--	--

## Ansvar:

Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Kommunen ansvarar för allt som har med allmänplats att göra dels gällande utbyggnad och dels gällande driften.	Vid enskilt huvudmannaskap regleras byggande och drift av anläggningarna genom anläggningslagens (AL) bestämmelser om gemensamhetsanläggningar (ga).  Gemensamhetsanläggning för anläggningen (ex. för väg samt belysning) bildas via Lantmäteriet i en förrättning, i vilken de som bor – nyttjar anläggningen ingår. Dessa bildar vanligtvis en förening (ex. vägförening) vilka ansvarar för allt som har med allmänplats att göra dels gällande utbyggnad och dels gällande driften.	Kommunen ansvarar för utbyggnaden samt drift och underhåll av gator med så kallade överstandard så som ex. bussgata.  I övrigt se alternativ B.

## Genomförande:

Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Kommunen ansvarar för utbyggnaden inkl. detaljprojektering, ledningssamordning och upphandling av det som är utlagt som allmänplats i	Vägförening ansvarar för att utbyggnaden inkl. detaljprojektering, ledningssamordning och upphandling av det som är utlagt som allmänplats i detaljplanen.	Blandning av alternativ A och B. Viktigt att samordningen mellan kommun och vägförening fungerar.

detaljplanen.		
---------------	--	--

Kostnad/Ekonomi:

<b>Alternativ A</b>	<b>Alternativ B</b>	<b>Alternativ C</b>
<p>Under detaljplaneprocessen tas en gatukostnadsutredning fram i vilken det framgår vad utbyggnaden kostar.</p> <p>Gatukostnad tas ut från fastighetsägare för att finansiera vägutbyggnaden.</p> <p>Drift och underhåll finansieras av skattemedel och ingår i den kommunala driftsbudgeten.</p>	<p>Kostnad för att bilda gemensamhetsanläggning samt samfällighetsförening betalas av de som ingår i den.</p> <p>Samfällighetsföreningen (som förvaltar gemensamhetsanläggningen) finansierar sin verksamhet (utbyggnad (inkl. projektering) samt drift och underhåll) genom uttaxering av medel från medlemmarna enligt andelstal, vilket vanligtvis sker en gång om året.</p> <p>Då en enskild förening är huvudman så tas moms ut, till skillnad från om kommunen är huvudman. Detta ger en ökad kostnad på 25 % i jämförelsevis med om kommunen är huvudman.</p>	<p>Kommunen ansvarar för utbyggnaden samt drift och underhåll av gator med så kallade överstandard så som bussgata.</p> <p>I övrigt se alternativ B.</p>

## Tekniskt:

<b>Alternativ A</b>	<b>Alternativ B</b>	<b>Alternativ C</b>
Kommunen bygger ut enligt kommunal standard.	I detaljplanen anges det vilken standard det ska vara, detta anges som en planbestämmelse.	Blandning av alternativ A och B.

Rättsfall

Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål nr P 6892-15, DOM: 2016-05-10

MÖD: Kommun ska vara huvudman för allmän platsmark i nytt bostadsområde. Kommunfullmäktige i Norrtälje kommun beslutade i juni 2015 att anta en detaljplan för ett område vid en sjö i kommunen. Området var främst bebyggt med fritidsbostäder, men även ett antal permanentbostäder. Detaljplanen antogs bland annat för att göra det möjligt att dra in modernt vatten och avlopp för att underlätta byggandet av fler permanentbostäder i området. Byggrätterna begränsades dock så att området skulle behålla sin karaktär av fritidsområde. Flera boende i området överklagade beslutet till Länsstyrelsen Stockholm, som avvisade eller avlog samtliga överklaganden. En klagande hade motsatt sig att en eller flera samfällighetsföreningar, istället för kommunen, skulle vara huvudman för allmän platsmark inom området. Kommunen menade att det fanns särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap eftersom vägar och natur i området hade skötts av samfällighetsföreningar innan detaljplanen hade antagits. Länsstyrelsen ansåg att kommunen hade gjort en lämplig avvägning i frågan och avlog överklagandet. Efter klagandes överklagande bedömde Mark- och miljödomstolen i Nacka, MMD, däremot att kommunen inte hade visat att det fanns särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap för marken. MMD underströk att planen i praktiken innebar en omvandling till bostadsområde för permanentboende och att det därför saknades skäl att beakta hur vägar och natur i området dittills hade skötts. Kommunens beslut att anta detaljplanen upphävdes därför. Kommunen överklagade domen till Mark- och miljööverdomstolen, MÖD. *Inte heller MÖD anser dock att kommunen har visat att det finns särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap. Överklagandet avslås därför. MMD:s dom står därmed fast.*

### **3.2 HUVUDMANNASKAP VATTEN OCH AVLOPP**

En tidigare utredning av VA samt ökade byggrätter inom Östra Tyresö utfördes av externa konsulter 2014-03-07.

## Juridik

Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Beprövat och helt enligt gällande lagar och praxis för samhällsutveckling.	För VA är detta enligt praxis, men oklart om kommunen tar sitt fulla ansvar för övriga allmänintressen, till exempel tillgänglighetsaspekter, högre krav på bärighet (i och med ökad attraktivitet för området kan leda till mer byggtrafik och andra transporter) och trafiksäkerhetsfrågor (gångbanor, belysning, vägstandard).	Hela VA-utbyggnaden motiveras av att kommunen har ett ansvar att bygga ut allmän VA i området. Att låta ansvaret för utförandet vila på samfälligheter är inte i enlighet med LAV:s intentioner. Inget känt exempel på att detta prövats.

## Miljö:

Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Ingreppen i befintlig miljö är normalt större när ny väg anläggs enligt modern standard.  Längre tid innan avsedda hälso- och miljöeffekter uppnås.	Det är inte resurseffektivt om gatorna rustas upp vid en senare tidpunkt.  Snabbare innan avsedda hälso- och miljöeffekter uppnås.	Om VA-anläggningen behöver bytas ut vid ett övertagande innebär det ett dåligt resursutnyttjande. Genom att kommunen inte har insyn i upphandling och genomförande finns risk att miljökrav och arbetsmiljöfrågor

		<p>mm inte beaktas.</p> <p>Osäkert hur snabbt avsedda hälso- och miljöeffekter kan uppnås.</p>
--	--	--

**Genomförande:**

<b>Alternativ A</b>	<b>Alternativ B</b>	<b>Alternativ C</b>
VA-huvudmannen är beroende av samordning med gatuentreprenad.	VA-huvudmannen har full kontroll över genomförandet såvida god samordning uppnås och sker löpande med berörda vägföreningar.	För huvudsystemet likvärdigt med Alt 1, men ingen kontroll alls över genomförandet av lokala försörjningssystem.

Kostnad/Ekonomi:

<b>Alternativ A</b>	<b>Alternativ B</b>	<b>Alternativ C</b>
Normal anläggningskostnad, med sedvanliga samordningsmöjligheter med gatuarbeten.	Ökad utförandekostnad eftersom VA får stå för hela återställandet av ursprunglig gata. Uppenbar tveksamhet om att detta över-skrider Vattentjänstlagens (LAV) intentioner och krav om att VA-kollektivet enbart får belastas med de nödvändiga kostnader som berörs i lagens § 30. Denna alternativa lösning innebär därmed risk för att detta kan komma att överprövas av andra abonnenter inom VA-kollektivet.	Enbart kostnad för utbyggnad av huvudledningsnät. Dvs en mindre och därmed billigare anläggning för VA-huvudmannen. Kostnadsbesparingen för enskilda fastighetsägare är svårbedömd. Kostnaden för utbyggnad av det lokala nätet beror på många faktorer som

		inte är generella.
--	--	--------------------

## Tekniskt:

Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Ur VA-huvudmannens perspektiv fullgod lösning.	Ur VA-huvudmannens perspektiv en fullgod lösning. Däremot uppstår stor tveksamhet om vilken vägstandard som ska uppnås eftersom större delen av små lokalgator måste läggas om i samband med VA-utbyggnaden. Denna lösning innebär även behov av en tät och löpande dialog med huvudmannen bland annat om kostnadsfördelning och återställningsformerna för vägnätet i de fall underhållsåtgärder krävs för den anlagda anläggningen	Risk för undermåliga lösningar som inte lever upp till VA-huvudmannens krav. Det enskilda huvudmannskapet kräver långsiktig uthållighet och intern organisation inom samfälligheter för drift och underhåll av både VA och allmänna platser. Vid ett framtida övertagande kan (delar av) anläggningen behöva byggas om vilket även medför tillkommande kostnader enligt senare gällande VA-taxa för fastigheter i samband med övertagande .



### 3.3 REKOMMENDATION FORTSATT UTBYGNATION AV YTTRE BREVIK

#### Alternativ A:

Bygger ut enligt FÖP 2003 med kommunalt huvudmannaskap för allt- både VA respektive vägar. (Likt inre Brevik).

**Fördelar:** Miljön och trafiksäkerheten vinner. Detta innebär förmodligen lägre risk för att få fel vid en överprövning då huvudregeln i PBL är att kommunen ska vara huvudman för allmän plats. Kommunal standard på vägnätet säkrar att vägbredderna blir rätt dimensionerade, att vägbelysning, behov av gångbanor och gång- och cykelbanor tillgodoses. Det trafiksäkrar passager och tillgängliggör busshållplatser och skapar tekniska förutsättningar för kollektivtrafik. Även om inte alla behov finns i dagsläget kan vägutrymme skapas för att möta framtida behov. Vi behåller kontrollen över utbyggnaden samt vi har rådighet över ledningarna.

**Nackdelar:** Utbyggnationen tar lång tid och genererar högre kostnader för skattekollektivet och för fastighetsägarna. Kostnaderna är även beroende av Gatupolicyn/takpris. Högre driftkostnader för väghållning.

#### Alternativ B:

Kommunen bygger endast ut VA samt ansvarar för dessa och låter vägarna vara enskilda.

**Fördelar:** Innebär lägre kostnad för skattekollektivet, utbyggnationen kan till vis del ske snabbare och miljön säkras. Lägre driftkostnader för väghållning än alternativ A och C.

**Nackdelar:** Trafikfrågorna förblir olösta och stor risk för att vi får fel gällande gatorna vid en överprövning i och med att särskilda skäl måste föreligga för att kommunen inte ska vara huvudman för allmän plats. Vägöreningen och SL kommer förmodligen ha synpunkter på detta alternativ. Detta alternativ innebär att inte ta höjd för framtida behov av gångbanor, gång- och cykelbanor, passager, kollektivtrafik etc. Att i efterhand bygga om vägar för att tillgodose krav på framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet är ofta kostsamt men framförallt väldigt svårt. Lösningarna blir som regel kompromisser där till exempel gång- och cykelbanorna blir för smala och det kan krävas markinlösen för att överhuvudtaget kunna göra några åtgärder. Detsamma gäller busshållplatser, övergångsställen och andra trafiklösningar. När nästa generation

fastighetsägare flyttar in kommer som regel kraven på bättre, trafiksäkrare vägar, gång- och cykebanor, vägbelysning och kollektivtrafik. Risk/hantering att kommunens VA-ledningar ligger i enskild väg. Svårt att kontrollera vägstandarden, även om den anges som en planbestämmelse. Att överlåta ansvaret till fastighetsägarna innebär förmodligen inte lägre kostnaderna för dem utan snarare tvärt om i och med att erfarenhet kring utbyggnad saknas samt att de i motsatt till kommunen betalar moms. Ytterligare en nackdel om vi ej skall inkräkta på befintligt vägområde är att ytterligare mark måste lösas in, samt att vi då ändå måste ansluta fastigheter tvärs den befintliga vägen vilket kommer innebära stora kostnader.

Kräver en samordning mellan kommunen och vägföreningen då kommunen ansvarar för att bygga ut VA-ledningarna. Svårt att koordinera samordningen då vi inte kan påverka utbyggnadstakten för vägarna. Lösningen kräver även en tät och löpande dialog med huvudmannen bland annat om kostnadsfördelning och återställningsformerna för vägnätet i de fall underhållsåtgärder krävs för den anlagda anläggningen i framtiden.

Innebörden av enskilt huvudmannaskap för vägarna är att det kan uppfattas som om området är privatiserat och inte som allmänt tillgängligt för allmänheten.

#### **Alternativ C:**

Bygger ut huvudvägar och VA i anslutning till dessa. Resterande VA och vägar lämnas till fastighetsägarna.

**Fördelar:** Torde sänka våra kostnader men mer tveksamt om det sänker kostnaderna så mycket för fastighetsägarna. Lägre driftkostnader för väghållning än alternativ A.

**Nackdelar:** Risk finns att vi får fel vid en överprövning om högre instanser inte gör samma bedömning av vad som kan byggas ut med enskilt huvudmannaskap. Det enskilda huvudmannskapet kräver långsiktig uthållighet och intern organisation inom samfälligheter för drift och underhåll av både VA och allmänna platser. Risk att kommunen får överta enskilda VA anläggningar av dåligt skick när fastighetsägare längre fram tröttnat och inte längre vill ansvara för drift och underhåll. Svårt att påverka standarden samt takten som ombyggnationen sker. VA-anläggningsavgiften kvarstår. Detta förslag innebär också att inte ta höjd för framtida behov. Att i efterhand bygga om vägar för att tillgodose krav på framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet är ofta kostsamt men

framförallt väldigt svårt. Lösningarna blir som regel kompromisser och det kan krävas markinlösen för att överhuvudtaget kunna göra några åtgärder. När nästa generation fastighetsägare flyttar in kommer som regel kraven på bättre, trafiksäkrare vägar, vägbelysning etc. Innebörden av enskilt huvudmannaskap för vägarna är att det kan uppfattas som om att området är privatiserat och inte som allmänt tillgängligt för allmänheten.

#### Förslag till huvudmannaskap för yttre Brevik

Utifrån ovan resonemang rekommenderar Stadsbyggnadsförvaltningen och Tekniska kontoret inriktningsbeslut för alternativ A, kommunalt huvudmannaskap för både vägar och VA inom hela yttre Brevik.

### **3.4 DIALOG BOENDE YTTRE BREVIK**

Tillvägagångssätt för dialogen beslutas efter inriktningsbeslut kring ovan alternativ för utbyggnation yttre Brevik. Stadsbyggnadsförvaltningen och Tekniska kontoret vill lyfta risken med dialog då detta är komplexa frågor att lägga på nuvarande enskilda fastighetsägare. Det finns risk för att enskilda fastighetsägare ser kortsiktigt kring alternativen och fattar beslut utifrån ekonomiska aspekter. Det som är viktigt att påpeka är att det i varje enskild detaljplan som prövning om huvudmannaskap görs. Prövning görs mot gällande lagstiftning samt tillhörande praxis. Om en detaljplan överklagas gällande huvudmannaskap så är det mot det som prövning sker. Det är därmed är det inte lämpligt att enbart lyssna på boendes önskemål gällande huvudmannaskap, det finns även risk för att dess inte bor kvar då detaljplanen genomförs.

## **4. FORTSATT ARBETE HÖSTEN/VINTERN 2017**

- Anta Gautkostnadspolicy (arbete kopplat till strategin Östra Tyresö)
- Fortsatt arbete med att uppdatera kalkyl för inre Brevik
- Fördjupning av utbyggnation, etappindelning, tidsplan samt kalkyl för yttre Brevik
- Genomföra dialog med boende yttre Bravik
- Beslut om vägval och antagandet av strategin som helhet