

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Gatukostnadsutredning för

TEGELBRUKET ETAPP 11

Östra Tyresö, Tyresö kommun, Stockholms län

Tyresö kommun

Stadsbyggnadsförvaltningen • Marknadsgränd 2 • 135 81 TYRESÖ

Tel 08-5782 91 00

sbf@tyreso.se • www.tyreso.se

tyresö kommun



Innehåll

OM GATUKOSTNADSUTREDNINGEN.....	3
Syfte med gatukostnadsutredningen.....	3
OM GRANSKNINGEN	3
Så här har granskningen gått till	3
Följande ändringar har gjorts efter granskningen:.....	3
Lista över yttranden	4
Ämnesvisa synpunkter och svar.....	5
Allmänt om granskningen.....	5
Gång- och cykelbana Tegelbruksvägen.....	5
Trafikmängd Tegelbruksvägen.....	5
Uttag av gatukostnader	6
Beräkning av gatukostnad.....	6
Likabehandling och skillnad mot tidigare utredningar	7
Takpris och jämkning av betalningsskyldighet	7
Lån och anstånd	8
Vatten och avlopp	8
Inkomna synpunkter och svar.....	9

OM GATUKOSTNADSUTREDNINGEN

Syfte med gatukostnadsutredningen

I samband med ny detaljplan för Tegelbruket, etapp 11, kommer vägarna 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, tennisbana och båtklubsverksamhet så består det aktuella fördelningsområdet av en enhetlig 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

Granskningshandlingar

Stadsbyggnadsförvaltningen upprättade i mars 2018 ett förslag till gatukostnadsutredning för Tegelbruket, etapp 11. Gatukostnadsutredningen omfattade i granskningen 57 enskilda villafastigheter varav två av dessa kan nybildas, tre transformatorstationer, en tennisbana samt ett område utlagt för båtklubsverksamhet. Transformatorstationerna samt båtklubsverksamheten ligger på fastigheten Brevik 1:1 som ägs av Tyresö kommun.

Förslaget har varit ute på granskning under tiden 2-30 maj 2018. Förslaget har funnits utställt i Tyresö kommuns entré i Tyresö centrum samt på kommunens bibliotek. Gatukostnadsutredningen fanns även tillgängligt på kommunens hemsida. Parallellt med granskningen av gatukostnadsutredningen har även detaljplanen för Tegelbruket etapp 11 varit utställd för granskning.

Yttranden

Inkomna synpunkter på gatukostnadsutredningen redovisas tillsammans med kommunens kommentarer nedan. Under rubriken *Ämnesvisa synpunkter och svar* finns svar på vanligt förekommande yttranden.

Följande ändringar har gjorts efter granskningen:

- Efter granskningen har kompletterande geotekniska undersökningar utförts och förprojekteringen har uppdaterats. Vissa ändringar har också gjorts i planförslaget som medför ändringar i projekteringen, exempelvis att det ska vara en gång- och cykelbana längs Tegelbruksvägen. Till följd av detta har gatukostnadsutredningen justerats med nya uppgifter om kostnaden för utbyggnaden av allmän plats.

- Den samordningsvinst som uppstår när gatubyggnationen och anläggandet av kommunalt VA görs samtidigt har fördelats och samordningsvinsten som ska bekostas av VA har dragits bort från anläggningskostnaden för vägar.
- Fördelningen av kostnader mellan fastighetsägare och kommunen har setts över och justerats gällande de delar som anses vara av överstandard.
- Andelstalen har uppdaterats till följd av ändring i detaljplaneförslaget avseende möjlig avstyckning.
- Gatukostnadsutredningen har kompletterats med typsektioner för respektive väg som visar utförandet och vad som ingår i väguppbyggnaden.

Lista över yttranden

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
Yttrande 53, privatperson	2018-05-06	Synpunkt
Yttrande 54, privatperson	2018-05-11	Synpunkt
Yttrande 55, privatperson	2018-05-16	Synpunkt
Yttrande 56, privatperson	2018-05-14	Synpunkt
Yttrande 57, Tegelbrukets båtklubb	2018-05-21	Synpunkt
Yttrande 58, privatperson	2018-05-20	Synpunkt
Yttrande 60, Trafikverket	2018-05-22	Ingen erinran
Yttrande 61, privatperson	2018-05-23	Synpunkt
Yttrande 62, privatperson	2018-05-22	Synpunkt
Yttrande 63, privatperson	2018-05-28	Synpunkt
Yttrande 64, Trafikförvaltningen	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 65, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 66, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 67, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 68, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 69, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 70, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 71, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 72, privatperson	2018-05-30	Synpunkt
Yttrande 73, privatperson	2018-05-30	Synpunkt
Yttrande 74, privatperson	2018-06-01	Synpunkt
Yttrande 75, privatperson	2018-05-30	Synpunkt
Yttrande 76, privatperson	2018-05-30	Synpunkt
Yttrande 77, privatperson	2018-05-30	Synpunkt
Yttrande 78, privatperson	2018-05-30	Synpunkt
Yttrande 79, privatperson	2018-05-31	Synpunkt
Yttrande 80, privatperson	2018-05-31	Synpunkt
Yttrande 83, privatperson	2018-05-30	Synpunkt
Yttrande 84, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 85, privatperson	2018-05-31	Synpunkt
Yttrande 86, privatperson	2018-05-29	Synpunkt
Yttrande 87, privatperson	2018-05-31	Synpunkt
Yttrande 92, privatperson	2018-05-25	Synpunkt

Ämnesvisa synpunkter och svar

Allmänt om granskningen

Fastighetsägare har framfört kritik mot granskningsprocessen. Synpunkter har framförts om att utskicket inte gjorts korrekt och att det enbart framgått att utskicket berört gatukostnadsutredningen och inte detaljplanen. Synpunkter har också berört att inga pappershandlingar utan endast ett informationsblad skickats ut under granskningsperioden. Även kritik om att granskningshandlingarna inte funnits tillgängliga under hela granskningsprocessen har förts fram, denna kritik omfattar både handlingarna på kommunens webbplats och i kommunhusets utställning.

Svar:

Utskick: Kommunen tar åt sig av kritiken gällande de utskick som gjordes av informationsbladen. Kommunen håller med om att informationsbladen kan bli ännu tydligare med vad som berör detaljplanen respektive gatukostnadsutredningen och tar med sig detta till kommande utskick. Kommunen bedömer dock att utskicken av informationsblad som gjorts samt kungörelserna i lokalpressen samt DN innebär att kommunen har uppfyllt kraven på underrättelse inför granskningen.

Sedan samrådsperioden i november/december 2016 har kommunens rutiner ändrats för utskick av information. För att spara på miljön och hålla nere kostnader för utskick skickas endast ett informationsblad ut till fastighetsägare om vilket skede gatukostnadsutredningen befinner sig, vart handlingarna finns att tillgå samt hur man gör för att yttra sig.

Utställningen: Under granskningsperioden finns handlingarna tillgängliga i pappersformat på utställningen i kommunhusets entré samt på kommunens bibliotek. För en extra kostnad kan kommunen skriva ut ett fysiskt exemplar av handlingarna. I elektroniskt format finns handlingarna att tillgå på kommunens webbplats. I handlingarna finns kostnadsberäkning för respektive gata.

Gång- och cykelbana Tegelbruksvägen

Flera synpunkter handlar om att en trottoar längs Tegelbruksvägen är onödig.

Svar: Sedan granskningen har frågan om trottoar längs Tegelbruksvägen varit uppe för diskussion och beslut har fattats om att trottoaren ska göras bredare för att göra plats åt en gång- och cykelbana med en bredd på tre meter. Se planbeskrivningen för motiv till breddningen. Kostnaderna för gång- och cykelvägen, inklusive den inlösen som krävs, fördelas inte på fastighetsägarna i området.

Trafikmängd Tegelbruksvägen

I flera yttranden ifrågasätts redovisningen av trafikmätningen som uppger att Tegelbruksvägen trafikeras av 400 bilar per dygn och fastighetsägare framför synpunkter på att det inte är motiverat att anlägga en gångbana längs vägen eftersom trafiken inte är så omfattande.

Svar: Trafikmängden avser sträckan på den södra delen av Tegelbruksvägen, det vill säga från korsningen Tegelbruksvägen/Nytorpsvägen ner till båtklubbsområdet. Värdena är beräknade från Trafikverkets underlag. Denna trafikmängd har inte påverkat beslutet om

gång- och cykelbana längs Tegelbruksvägen utan det främsta motivet är att utveckla gång- och cykelbanenätet i enlighet med översiktsplanens inriktning.

Uttag av gatukostnader

Flera synpunkter handlar om att Tyresö kommun inte bör ta ut gatukostnader.

***Svar:** Enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § ff. har kommuner rätt att ta ut gatukostnader för iordningställande av allmän platsmark som tillgodoser områdets behov. Kommunen har tagit beslut om att ta ut gatukostnader, och i kommunens gatukostnadspolicy framgår det att gatukostnad ska tas ut för att finansiera utbygganden av allmän plats på Östra Tyresö. Fastighetsägarna står dock inte för den kostnad som beräknas bero på överstandard, exempelvis trottoar samt bussgata. Kostnaden för detta belastar därmed inte fastighetsägarna genom uttag av gatukostnad.*

Beräkning av gatukostnad

Det har även kommit in synpunkter på hur beräkning av gatukostnad sker.

***Svar:** Gatukostnaden består av anläggningskostnader, administrativa kostnader samt kostnader för markinlösen.*

*För att få fram **anläggningskostnaderna** i Tegelbruket har vi utgått ifrån den förprojektering som gjorts av vägområdet inför granskningsskedet. Anläggningskostnaden motsvarar de beräknade kostnaderna för vägentreprenaden. Denna beräkning görs med hjälp av kalkylprogrammet BidCon. De kostnader som ingår i kalkylen är bortschaktning av befintlig vägkropp samt uppbyggnad av den nya vägkroppen inklusive diken, slänter och belysning. I anläggningskostnaden ingår beräknade kostnader enligt förprojekteringen, samt tillägg för ännu ej kända produktionskostnader och risker.*

*För att få fram de **administrativa kostnaderna** har vi räknat på en schablonmässig procentsats av anläggningskostnaden vilket är brukligt vid framtagande av kalkyler. Den administrativa kostnaden innefattar kostnad för exempelvis projektledning, vägprojektering, belysningsprojektering, övrig personalkostnad samt undersökningar och utredningar kopplade till utbyggnaden av vägen. Exempel på undersökningar är markmiljöundersökningar och geotekniska undersökningar. Även kostnaden för att ta fram gatukostnadsutredningen ingår i administrativa kostnader. Denna post innefattar både nedlagda och kommande kostnader under genomförandefasen.*

*För att få fram kostnad för **markinlösen** har vi räknat på schablonsiffror dels för markinlösen och dels för släntintrång. Vi har även räknat med kostnad för de lantmäteriförrättningar som krävs, dessa schabloner är baserad på vad det erfarenhetsmässigt har visat sig kosta i liknande projekt. Vi har även gjort en grov inventering på vilka tomtanläggningar (till exempel träd, murar, staket m.m.) som kommer att behövas tas bort för att utbyggnaden av allmän plats ska kunna ske enligt detaljplan. Vi har även gjort en bedömning av vilka anläggningar som ska ersättas, vilket tagits med i denna kostnadspost. Markinlösenkostnaderna fördelas sedan så att inlösenkostnader beroende på överstandard inte fördelas på fastighetsägarna i området.*

Gatukostnaden beräknas innan den slutgiltiga entreprenadkostnaden är känd och är en erfarenhetsmässig uppskattning av vad iordningställandet av allmän plats kommer kosta. Kostnader för schakt, fyllning mm. för ledningar ingår inte i den beräknade gatukostnaden.

Kommunen har förbättrat sina rutiner och arbetssätt för att göra säkrare kalkyler bland annat genom erfarenhetsåterkoppling från tidigare projekt. Säkra kalkyler, dvs. att skillnaden mellan beräknad och faktisk kostnad minskar säkerställer kommunens ekonomi på sikt.

Likabehandling och skillnad mot tidigare utredningar

Flera synpunkter har handlat om att gatukostnaden som tas ut är oskäligt hög i jämförelse med hur andra områden i Tyresö har behandlats, både gällande tidigare etapper på Brevikshalvön samt i Trollbäcken, och att det strider mot likabehandling enligt kommunallagen (SFS 2017:725) 2 kap. 3 §.

Svar: *Denna gatukostnadsutredning har gjorts med utgångspunkt för aktuellt område och vad en utbyggnad av allmän plats avseende vägar inkl. belysning med kommunal standard beräknas kosta. I jämförelse med vad som har tagits ut i gatukostnad för en villafastighet i kommunen de senaste åren så är kostnaden i denna utredning högre.*

Skillnader mot tidigare etapper beror på ett antal faktorer. Att kostnaderna ökat beror bland annat på ett bättre underlag att göra beräkningarna på, exempelvis noggrannare projektering, bättre geotekniska undersökningar samt erfarenheter från tidigare projekt. Entreprenadmarknadens utveckling påverkar också anläggningskostnaderna. Det är de beräknade kostnaderna som redovisas i gatukostnadsutredningen och de kan skilja sig mot de faktiska kostnaderna. Gällande Ugglevägen etapp 9 överstiger de faktiska kostnaderna de beräknade kostnaderna. Kommunen anser inte att denna gatukostnadsutredning strider mot likabehandlingsprincipen.

Det har inte skett något uttag av gatukostnader i Trollbäcken. När området planlades på 1950-talet skedde det med byggnadsplaner vilket innebär att huvudmannskapet för allmän plats är enskilt. Vid enskilt huvudmannskap finns inte förutsättningar att ta ut gatukostnader eftersom det inte är kommunen som bygger ut allmän plats. År 1968 tog Tyresö kommun över väghållaransvaret från Trollbäckens vägförening och står sedan dess för drift, underhåll och förbättringsåtgärder.

Takpris och jämkning av betalningsskyldighet

Flera synpunkter inkom gällande önskemål om införande av takpris och att betalningsskyldigheten ska jämkas enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 33 § 1 pkt.

Svar: *Ett takpris har tidigare diskuterats och beslutet blev, i och med den antagna gatukostnadspolicyn, att inte tillämpa ett takpris utan att utgå från den beräknade kostnaden. Det ansågs inte skäligt att skattefinansiera mellanskillnaden vilket skulle ta pengar från andra satsningar inom kommunen. Eftersom frågan om takpris utreddes och kommunen beslutade att inte tillämpa takpris har det i praktiken gjorts en bedömning om jämkning av betalningsskyldigheten och att det inte var aktuellt i det förslag till gatukostnadsutredning som var ute på granskning.*

Jämkning av betalningsskyldigheten enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 33 § görs enligt punkt 2 i de fall anläggningen bedöms vara av så kallad överstandard, exempelvis en gång- och cykelväg i den här utredningen. Genom ställningstagandet mot ett införande av takpris och beslutet att gå ut på granskning med denna gatukostandsutredning har kommunen gjort bedömningen att kostnaderna inte är oskäligt höga enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 33 § 1 punkten.

Lån och anstånd

Flera synpunkter handlar om att gatukostnaden är en ekonomisk oro, som kan tvinga vissa att sälja sina fastigheter.

***Svar:** Fastighetsägare kan ansöka om ett kommunalt gatukostnadslån eller anstånd med gatukostnaden, vilket prövas i varje enskilt fall. Gatukostnaden debiteras när området är färdigutbyggt, dvs. när godkänd slutbesiktning har skett. I samband med debiteringen kan fastighetsägare ansöka om lån eller anstånd. Läs mer om detta i gatukostnadsutredningen eller på kommunens hemsida. Räntan på lån och anstånd är referensräntan plus två procentenheter.*

Vatten och avlopp

Flera synpunkter handlar om att kostnaden för att ansluta sig till kommunalt vatten och avlopp är hög samt att kommunen borde använda sig av ett LTA-system istället för självfall.

***Svar:** Avgiften för vatten och avlopp regleras inte i gatukostnadsutredningen utan i lagen om allmänna vattentjänster (SFS 2006:412). Lagen reglerar kommuners skyldighet att erbjuda tjänsterna dricksvatten, spillvatten och dagvatten.*

VA-avgiften debiteras när fastigheten har fått en anvisad anslutningspunkt och detta följer den lagstiftning som gäller. Om fastigheten däremot är obebyggd debiteras anslutningsavgiften för VA när den bebyggs. Den teknik som väljs är anpassad till de förhållanden som passar bäst, i Tonstigen läggs ett LTA-system för att undvika djupa schakter där det är trångt medan det i övriga området läggs ett traditionellt självfallssystem. Valet av VA-system påverkar inte gatukostnaden.

För att säkerställa en långsiktigt hållbar vattenförsörjning som till mängd och kvalitet motsvarar nuvarande och kommande behov har kommunen beslutat att bygga ut kommunalt vatten och avlopp i området, vilket är en förutsättning för att planlägga för större byggrätter.

Inkomna synpunkter och svar

I detta avsnitt redovisas alla yttranden tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningens svar. Yttrandena återges i sin helhet med undantag för namn som tagits bort. Yttrandenas numrering är kopplade till kommunens ärendehanteringssystem. Då flera av de inkomna synpunkterna berör samma sakfrågor har vissa synpunkter och svar sammanställts ämnesvis under rubriken "Ämnesvisa svar och synpunkter" (föregående avsnitt).

Yttrande 53, privatperson

Jag motsätter mig fortfarande att vi skall betala för vägar vi redan har. Var i ligger likabehandling när jag skall betala 343 775 kr när min granne på samma gata endast har fått betala 169 000 kr för precis samma sak. I samrådsredogörelsen säger ni att "Ingen skall behöva sälja". Gatukostnad kommer samtidigt med VA-anslutning, så gatukostnaden kan inte ses som en separat händelse.

Gator 343000 kr + VA 300000 kr = 643 000 kr lån, 3% ränta = 19290 kr / 12 månader = 1607Kr + amortering
5358 kr = 8965 kr PER MÅNAD, Kanske kommunen tycker det är en rimlig boendekostnadsökning.

Har kommunen gjort någon utredning som stödjer att alla klarar en sådan kostnadsökning?

Svar: *Kommunen har inte gjort en utredning huruvida respektive fastighetsägare klarar en sådan kostnadsökning. Däremot finns möjlighet att förutom gatukostnadslån ansöka om anstånd med gatukostnaden. Denna ansökan prövas sedan i respektive fall. Se ämnesvisa svar för svar på övriga frågor.*

Yttrande 54, privatperson

Varför ska skillnaden i pris för gatukostnaderna mellan de olika etapperna vara så stor, att vi som är i etapp 11 inte kan få ett tak på priset. Våra fastigheter kommer inte bli mer värda i jämförelse med de som betalar 100-300 tusen mindre i gatukostnader i en tidigare etapp eller efterföljande etapper. Jag vill att takpriset ska omprövas. Det måste finnas en rimlighet i kostnaden. Någon form av likvärdiga priser.

Det verkar vara slumpen som gjort att vi hamnade i etapp 11 och inte i ex 9 eller någon annan och där med ett annat pris. Tur ordningen på vilken etapp som ni börjar med verkar också påverka priset varför? Har antalet fastigheter med priset att göra? Om det är så, varför inte jämna ut det så vi blir lika många i varje etapp som kan dela på summan. Jag skulle vilja att ni prövar att dela kostnaden på alla fastigheter i alla etapper och visa vad det blir för avgift. Då borde inte den administrativa kostnaden bli så hög per fastighet.

Jag har förståelse för att ni gör iordning gator då det planeras och byggs flerfamiljshus i området. Men vad jag inte förstår är hur ni kan bygga ut och fortfarande inte har en hållbar lösning på trafiken från Tyresö halvön. Det är fortfarande och kommer fortsättningsvis alltid vara en flaskhals då det är en Halvö. Vissa områden kan man inte bygga ut hur mycket man än vill om man inte ska starta en båtlinje eller en tunnel för att slippa köer vid rusningstrafik.

Svar:

Turordningen, dvs. etappindelningen, är bestämd utifrån vilken ordning det passar bäst att bygga ut vägar och VA. Antalet fastigheter, verksamheter mm. (och därmed summan av alla andelar) kan påverka kostnaden för en fastighet. Trafiksituationen på Tyresövägen är i dagsläget ansträngd, särskilt under rusningstid. Flera projekt pågår för att öka framkomligheten på Tyresövägen, däribland ny rondell och gång- och cykelväg vid Petterboda.

Se ämnesvisa svar för svar på övriga frågor.

Yttrande 55, privatperson

Hej,

Min familj äger en fritidsfastighet på Tegelbruksvägen 35 sedan 1970-talet. Det som nu sker i kommunen är milt sagt både oroväckande och orättvist. Området på Brevikshalvön köptes loss från slottet för att fritidshus/sportstugor främst skulle kunna byggas som rekreationsområde för människor som önskade komma ut från stan. Självklart förstår jag att Stockholm växer, att sommargästerna snart är ett minne blott då de flesta nu bor permanent på halvön, att vatten/avlopp (VA) och nya vägar behövs. Detta är utveckling och inget som går att stoppa. Det jag däremot vänder mig emot är hur kommunen bedriver detta. Följande synpunkter vill jag ta upp:

- Hur kan kommunen ta betalt för både VA och vägavgift (något som bara ett 30-tal av Sveriges 292 kommuner gör) när vi redan har en hög kommunalskatt?
- Hur kunde samma kommun dessutom låta Trollbäckens invånare slippa dessa dubbla avgifter medans Östra Tyresös invånare skall betala dubbelt?
- Hur kan kommunen ändra kostnaderna för VA- och vägavgift för varje etapp på Östra Tyresö med resultatet att det hela tiden blir dyrare och dyrare?
- Varför går kommunen emot sina egna tjänstemän som faktiskt påpekat denna kostnadskarusell som oskälig och föreslaget ett fast pris som tak?
- Varför kan inte folk få välja själva om de vill ha VA eller vänta med den avgiften tills en eventuell senare försäljning?
- Varför använder kommunen en billigare VA-lösning för Tonstigen än för Tegelbruksvägen?

Denna billigare lösning används dessutom redan i flera grannkommuner, vore det inte bättre att vi alla fick ta del av denna istället för att på så sätt kunna hejda kostnadsstegringen?

- Hur kunde gatukostnaden för Etapp 9, som angränsar till Tegelbruksvägen, sluta på 171000 kr (beräknat 167000 kr), medans vi förväntas betala minst 343775 kr?

Jag undrar även om kommunen tycker att detta tillvägagångssätt är rättvist gentemot kommunens invånare? Jag köper inte argument som "geotekniska förhållanden", detta är inte hela sanningen och som sagt knappast rättvist.

- Är det skäligt att vi i Etapp 11, för ett normalt fritidshus, skall betala en VA-och vägavgift

på allt mellan 650000 kr och 800000 kr, kanske ännu mer eftersom ingen vet slutpriset då principen "det som gäller vid debiteringstillfället" råder? Kanske blir det 1000000 kr, vem vet då något tak inte tycks finnas? Kan detta verkligen anses rimligt och ansvarsfullt att lägga på fastighetsägarna? Och då diskuterar vi som bekant bara kostnaderna till tomtgränsen. Stora privata utgifter för varje fastighetsägare tillkommer när VA skall dras på tomten till huset.

- Att 400 bilar per dygn skulle åka på nedre delen av Tegelbruksvägen (den som leder ned mot Kalvfjärden) är föga troligt, snarare handlar det här om trafiken i andra riktningen dvs. mot Mokärsvägen och Trinntorp där trafiken är mycket större. Kan det vara så att kommunens utredare har blandat ihop dessa olika vägsträckor på Tegelbruksvägen? Finns det möjlighet att ta del av dessa underlag?

Summa summarum, Tyresö kommun har stora planer att göra denna kommun till en av de attraktivaste i landet, vilket jag applåderar, men då är detta knappast rätt väg att gå.

Jag föreslår istället att ett relativt lågt maxtak av samtliga avgifter införs omedelbart och att kommunen subventionerar - genom våra skattepengar - övriga överskridande kostnader, så att priserna för väg- och VA avgifter harmoniseras. Vidare att anslutningsavgiften för VA inte är obligatorisk, utan kan skjutas upp till en senare försäljning och att den nya ägaren då påförs avgiften med en index reglering (för inflation och ev. kommunens uteblivna ränteinkomster).

Detta skulle leda till att en rättvisare fördelning mellan kommunens invånare införs samt att fritidshusägare inte tvingas in i detta med påföljd av att tvingas sälja. Då skulle kommunen kunna fortsätta leva upp till sitt motto att göra Tyresö till en väldigt attraktiv kommun att bo och arbeta i.

Som ni vet så är det valår i år, samtidigt tror jag dock att denna uppgörelse varit blocköverskridande. Vi är många fastighetsägare och föreningar som diskuterat dessa och fler frågor. Vi har även tagit juridisk hjälp i ärendet och tvekar inte att driva detta vidare. En flerårig rättsprocess vore dock inte bra för någon, varken för kommunens anseende eller för kommuninvånarna, då de flesta vill ha dessa moderniseringar. Det vi alla efterlyser är en rättvisare fördelning av kostnaderna, med andra ord: Vänligen gör om och gör rätt. Skapa ett Tyresö som vi alla kan trivas i!

Svar: *Kommunen har valt att ta ut gatukostnader för att delfinansiera utbyggnaden av allmän plats, likaså att inte tillämpa ett takpris. Gatukostnaden beräknas i varje utredning och baseras på vad det erfarenhetsmässigt kostar att bygga liknande anläggningar utifrån den projektering som görs. Ett takpris har diskuterats men genom gatukostnadspolicyn framgår att takpris inte ska tillämpas.*

Se ämnesvisa svar ovan för svar på övriga frågor.

Yttrande 56, privatperson

1. Prickad yta på min tomt 1:137

Jag ifrågasätter att ni verkligen granskat mitt tidigare inskickade material gällande (synpunkt inskickad i första omgången) prickad yta på min tomt. Muntligen uttalade ni en för mig positiv åsikt i frågan men sen tycks ni inte ha adresserat synpunkten.

Det område som ni har valt att pricka på min tomt har jag, med av ert godkänt bygglov (innan ni ens gjorde naturinventeringen), ändrat om infarten för att bygga ett garage på denna yta. I

mina bygghandlingar har jag markerat plats för detta och marken är sedan länge förberedd, det finns idag ingen biotop eller vegetation att skydda. Som jag tidigare uppmanat er vill jag att ni, om ni inte tror mig, åker ut och tittar så får ni själva se hur ogenomtänkt ert förslag är här. Detta måste ni ändra. Vänligen kontakta mig så får ni se med egna ögon. Bifogar bilder som bilaga.

2. Släntintrång z - 1:137

Fungerar ej, som tidigare påpekat, för min fastighet då ni tvingas bekosta återställning av mycket kostsam stensatt mur och häck. Vänligen ta detta i beaktande, det borde gå att lösa utan intrång.

3. Trädskydd - 1:137

Er n1 markering markerar ett träd som verkar ligga precis där den nya huvudbyggnaden är tänkt att ligga. Vi önskar att ni tar hänsyn till detta och tar bort denna markering så slipper vi tvingas fälla den nu innan planen vinner laga kraft.

4. Höjd på byggnader

Arkitektoniskt är era föreslagna maxhöjden alldeles för låga. Jag vill att ni granskar konsekvensen av detta. Det leder till flacka tak och opraktiska hus. Etapp 9 har mycket högre bygghöjder och jag vet inte varför ni nu ändrar detta? Takhöjderna är för låga, ändra så vi får mer snarlika höjd som våra grannar i etapp 9.

Takhöjd Etapp 9:

2-vån: 9,5m

1,5-plan: 8,0m

Komplement: 4,5m

Takhöjd Etapp 11:

2-vån: 8,5m

1,5-plan: 6,5m

Komplement: 3,0m byggh

Sedan länge har vi efterfrågat er konsekvensanalys av era föreslagna bygghöjder men ni verkar fortfarande inte gjort någon. Varför skiljer det sig det så mycket åt mellan etapperna, dvs våra grannar? Jag förutsätter att ni ser över denna oerhört viktiga punkt. Ni menar att ni ökat byggrätten men tittar man sammantaget då ni kraftigt dragit ner takhöjd samt reducerat storleken på komplementbyggnaderna (från 80kvm till 60kvm eller 60 till 40) så är detta påstående inte självklart. Den ökad byggnadsarean är bra men se då även till att ge oss mer snarlika bygghöjder och storlek på komplementbyggnader som etapp 9 så vi kan bygga vackra och praktiska hus!

Svar: *Se detaljplanens granskningsutlåtande för svar på detaljplanefrågor.*

Yttrande 57, Tegelbrukets båtklubb

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 byggrätt 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 vinteruppläggningsplatser 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: Gatukostnaden för båtklubbens verksamhet är beräknat utifrån 57 båtplatser vid brygga och inga uppläggningsplatser. 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 båtclubbarna har beräknats efter antal båtplatser. I gatukostnadsutredningen kan bara fastighetsägare åläggas gatukostnad, dvs. kommunen i detta fall. I de fall som verksamhetsutövaren på kommunens mark är någon annan så har kommunen valt att påföra kostnaden motsvarande gatukostnaden i samband med en omförhandling av det arrendeavtal som finns för området. Kommunen kommer se över detta inför omförhandling av arrendeavtal.

Övriga frågor besvaras i granskningsutlåtandet för detaljplanen.

Yttrande 58, privatperson

1. Vi anser att ett tak på gatukostnaden ska införas. Taket bör ligga mycket lägre än 250 000 kr. För att personer ska ha råd att bo kvar.
2. Inlösenkostnaden som ni beräknar till 3 118 775 kr, anser vi att kommunen ska stå för helt. Inte bara de ynka 458 206 kr ni anser. Ni har även skrivit högre upp i dokumentet att ni ska stå för inlösenkostnaden.
3. Vi anser att kommunen ska stå för de administrativa kostnaderna. Tex det arbete som kommunens tjänstemän utför. Deras löner betalar vi ju redan för med skatten.
4. Båtklubben - bör inte den ha ett högre andelstal. De som har båtplats vid tegelbruket, nyttjar ju vägen väldigt mycket under båtsäsongen.

1 Busshållplatsen - Kommer den att vara ungefär där den är idag? Ni skriver att busshållplatsen är belägen på Nytorpsvagen på ömse sidor om Tegelbruksvagen. vad menar ni med det? placeringen känns klar. Ni skriver att busshållplatsen ska utformas som en variant av tiniglashållplats och att det ska bli omkörningsförbud då bussen stannar Varför ska det bli omkörningsförbud vid just denna hållplats? Det ar ju inte det vid några andra hållplatser på Nvtorpsvägen. Vi befarrar att det kommer att bli en sämre boendemiljö. då många bilar kommer att stå och spruta ut avgaser och även buller Vi föreslår att busshållplatsen på Nytorpsvägens södra sida flyttas till Tegelbruksvägen. för att det ar trångt och skymd sikt där den ligger idag

2 Huvudbyggnad - Enligt ert förslag så kommer vi i Etapp 11 att få sämre byggrätter än Etapp 9. vad gäller nockhöjder och taklutning Vi kräver att det ska vara samma byggrätter som Etapp 9. På Nytorpsvägen är det alltså 2 fastigheter som kommer att ha en samre byggrätt för huvudbyggnad Känns inte acceptabelt! Det sänker värdet på vår fastighet

3 Komplementbyggnader - I Etapp 9. så har ni beslutat att tomter understigande 3000 kvm får ha en komplementbyggnad på 60 kvm och takhöjd på 4.5 m. I vår Etapp 11. så har ni sänkt detta till 40 kvm och 3 m takhöjd. Vi kräver att det ska vara samma byggrätter som Etapp 9. På Nytorpsvagen er det alltså 2 fastigheter som kommer att ha en sämre byggrätt för komplementsbyggnad Känns inte acceptabelt! Det sänker vardet på vår fastighet.

4 Vi önskar att i möjligaste mån få ha kvar vår tallhäck utmed Nytorpsvagen. för att minska buller och behålla den grona miljön

5 Parkering - I utredningen Tegelbruket - Kulturmiljöunderlag - Stockholms Lans museum. föreslås att enskild tomtägare inte bör tillåtas att asfaltera eller hårdgöra ytor på egen tomt I planförslaget Tegelbruksvagen Etapp 11, har ni skrivit att parkering inte får ske på gatorna, vilket vi anser självklart. Ni har skrivit att två parkeringsplatser får anordnas. Vi anser att

man ska få göra plats för fler bilar på sin privata tomt om det görs på ett bra sätt Det ska kunna vara både asfalt eller annan hårdgjord yta.

6 Kostnader för VA och gator Vi anser att kostnaden för VA och gatukostnader är orimligt hög Det måste gå att pressa priserna och ändå få ett bra arbete utfört. I kostnadsförslaget har ni budgeterat med ca 20 % som administrativ kostnad - det låter orimligt högt Kommunens tjänstemans löner betalar vi ju via skatten, så den kostnaden borde inte ligga med i kostnadsförslaget alls. De jobbar ju sin tid ändå. I projekteringskostnaderna borde bara vara externa kostnader. Ni har pratat om att införa ett maxtak vad galler gatukostnaden Det känns sam en väldigt viktig fråga!

Svar: *Ett takpris har utretts och det har beslutats att det inte ska införas, se även ämnesvisa svar ovan. Kommunen står för den del av inlösenkostnaden som beräknas bero på anläggande av allmän plats av så kallad överstandard. Övriga inlösenkostnader fördelas på fastigheterna i området. De administrativa kostnaderna för kommunens tjänstemän tas med i gatukostnadsutredningen eftersom den kostnaden finansieras av detta investeringsprojekt. Vägprojekteringen har till exempel gjorts internt och inte av konsult.*

Båtklubbens andelstal är beräknat så att förhållandet mellan en båtplats och en villafastighet i gatukostnadsutredningen är samma som förhållandet mellan en båtplats och en fastighet för permanentboende i vägföreningen.

Se ämnesvisa svar ovan samt detaljplanens granskningsutlåtande för övriga synpunkter.

Yttrande 60, Trafikverket

Trafikverket har inga erinringar mot detaljplanen.

Svar: *Synpunkten noteras.*

Yttrande 61, privatperson

Min familj äger en fritidsfastighet på Tegelbruksvägen 35 sedan 1970-talet. Det som nu sker i kommunen är miljt sagt både oroväckande och orättvist. Området på Brevikshalvön köptes loss från slottet för att fritidshus/sportstugor främst skulle kunna byggas som rekreationsområde för människor som önskade komma ut från stan. Självklart förstår jag att Stockholm växer, att sommargästerna snart är ett minne blott då de flesta nu bor permanent på halvön, att vatten/avlopp (VA) och nya vägar behövs. Detta är utveckling och inget som går att stoppa. Det jag däremot vänder mig emot är hur kommunen bedriver detta. Följande synpunkter vill jag ta upp:

- Hur kan kommunen ta betalt för både VA och vägavgift (något som bara ett 30-tal av Sveriges 292 kommuner gör) när vi redan har en hög kommunalskatt?

- Hur kunde samma kommun dessutom låta Trollbäckens invånare slippa dessa dubbla avgifter medans Östra Tyresös invånare skall betala dubbelt?

- Hur kan kommunen ändra kostnaderna för VA- och vägavgift för varje etapp på Östra Tyresö med resultatet att det hela tiden blir dyrare och dyrare?

- Varför går kommunen emot sina egna tjänstemän som faktiskt påpekat denna kostnadskarusell som oskälig och föreslaget ett fast pris som tak?
- Varför kan inte folk få välja själva om de vill ha VA eller vänta med den avgiften tills en eventuell senare försäljning?
- Varför använder kommunen en billigare VA-lösning för Tonestigen än för Tegelbruksvägen?

Denna billigare lösning används dessutom redan i flera grannkommuner, vore det inte bättre att vi alla fick ta del av denna istället för att på så sätt kunna hejda kostnadsstegringen?

- Hur kunde gatukostnaden för Etapp 9, som angränsar till Tegelbruksvägen, sluta på 171000 kr (beräknat 167000 kr), medans vi förväntas betala minst 343775 kr?

Jag undrar även om kommunen tycker att detta tillvägagångssätt är rättvist gentemot kommunens invånare? Jag köper inte argument som "geotekniska förhållanden", detta är inte hela sanningen och som sagt knappast rättvist.

- Är det skäligt att vi i Etapp 11, för ett normalt fritidshus, skall betala en VA-och vägavgift på allt mellan 650000 kr och 800000 kr, kanske ännu mer eftersom ingen vet slutpriset då principen "det som gäller vid debiteringstillfället" råder? Kanske blir det 1000000 kr, vem vet då något tak inte tycks finnas? Kan detta verkligen anses rimligt och ansvarsfullt att lägga på fastighetsägarna? Och då diskuterar vi som bekant bara kostnaderna till tomtgränsen. Stora privata utgifter för varje fastighetsägare tillkommer när VA skall dras på tomten till huset.
- Att 400 bilar per dygn skulle åka på nedre delen av Tegelbruksvägen (den som leder ned mot Kalvfjärden) är föga troligt, snarare handlar det här om trafiken i andra riktningen dvs. mot Mokärsvägen och Trinntorp där trafiken är mycket större. Kan det vara så att kommunens utredare har blandat ihop dessa olika vägsträckor på Tegelbruksvägen? Finns det möjlighet att ta del av dessa underlag?

Summa summarum, Tyresö kommun har stora planer att göra denna kommun till en av de attraktivaste i landet, vilket jag applåderar, men då är detta knappast rätt väg att gå.

Jag föreslår istället att ett relativt lågt maxtak av samtliga avgifter införs omedelbart och att kommunen subventionerar - genom våra skattepengar - övriga överskridande kostnader, så att priserna för väg- och VA avgifter harmoniseras. Vidare att anslutningsavgiften för VA inte är obligatorisk, utan kan skjutas upp till en senare försäljning och att den nya ägaren då påförs avgiften med en index reglering (för inflation och ev. kommunens uteblivna ränteinkomster).

Detta skulle leda till att en rättvisare fördelning mellan kommunens invånare införs samt att fritidshusägare inte tvingas in i detta med påföljd av att tvingas sälja. Då skulle kommunen kunna fortsätta leva upp till sitt motto att göra Tyresö till en väldigt attraktiv kommun att bo och arbeta i.

Som ni vet så är det valår i år, samtidigt tror jag dock att denna uppgörelse varit blocköverskridande. Vi är många fastighetsägare och föreningar som diskuterat dessa och fler frågor. Vi har även tagit juridisk hjälp i ärendet och tvekar inte att driva detta vidare. En flerårig rättsprocess vore dock inte bra för någon, varken för kommunens anseende eller för

kommuninvånarna, då de flesta vill ha dessa moderniseringar. Det vi alla efterlyser är en rättvisare fördelning av kostnaderna, med andra ord: Vänligen gör om och gör rätt. Skapa ett Tyresö som vi alla kan trivas i!

1 kommunallagen 2 kap 3 § finns den s k likställighetsprincipen som är en portalparagraf för kommunernas verksamhet. Den innebär att enskilda inom en kommun inte får gynnas t ex via en lägre taxa för barnomsorg, sopavgift m m. Vi bör kunna hävda att den även ska kunna användas i andra riktningen, dvs att vissa fastighetsägare inte likställs genom att få en ohemult hög avgift. Det vore normalt med en något högre avgift än Etapp 9, t ex 10- 20 procent, men att det ska röra sig om 250 procent högre avgift är knappast likställt.

Är det någon som har kommit över kostnadsberäkningarna i detalj för gatuavgiften för Etapp 11 resp 9? Vad är det som gör att den blir så mycket dyrare? Är det komplexiteten? Priset på arbetskraft? Eller vad?

Sitter och läser lite i PBL (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygalaq-2010900_sfs-2010-900) och hittade ett bra stycke

Jämkning av betalningsskyldigheten

33 § En fastighetsägares betalningsskyldighet enligt 24 eller 25 § ska jämkas, om

- 1. kostnaden för kommunens åtgärder är oskäligt hög, eller**
- 2. den eller de åtgärder som kostnaden avser har en omfattning eller ett utförande som går utöver det som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheten.**

37 § Betalningsvillkoren enligt 36 § ska jämkas, om de är alltför betungande för fastighetsägaren.

Här kan man gott hävda att de kostnader som påförs enstaka privatpersoner är oskäligt höga.

Jag gillar siffror, för de ger en ett annat perspektiv. Jag har jämfört lite kostnaderna för Tegelbruket 11 och Raksta 8.

Raksta 8		Tegelbruket 11		
Totalkost	31 749	20 521 875	65%	av R's kostnad
Andelar	168,49	59,54	35%	Av rakstas tomter
Kost/Andel	188 436	344 674	183%	Högre pris (Färre andelar att fördela på Mindre vägar (m) (inkl hela grankällevägen)
Gatulängd	4887	1792	37%	
Tot Kost kr/m	6497	11452	176%	Högre pris
Vår Kost kr/m	38,56	192,34	499%	Högre pris
Vår kost vid 250'		140	362%	Högre pris

Det som blir uppenbart är hur kostnaderna har skenat helt oproportionerligt. Man kan hävda att det blir en högre kostnad

eftersom vi har färre tomter att fördela kostnaderna på, men om man jämför kostnaden per meter, blir man lätt mörkrädd. Meterpriset, om man slår ut den per andel (tomt) hamnar 362% högre per meter för Tegelbruket än för Raksta. Och då räknar jag med en max-kostnad på 250 000. Räknar man utifrån originalsumman är vi uppe i en 5-dubbling av priset/meter!

Detta om något är oskäligen priser. Hoppas det här kan hjälpa till lite som underlag för vår sak.

Svar: *Kommunen har valt att ta ut gatukostnader för att delfinansiera utbyggnaden av allmän plats, likaså att inte tillämpa ett takpris. Gatukostnaden beräknas i varje utredning och baseras på vad det erfarenhetsmässigt kostar att bygga liknande anläggningar. Ett takpris har diskuterats men genom den beslutade gatukostnadspolicyn framgår att takpris inte ska tillämpas. Skillnaden i gatukostnad beror på ett antal olika saker, så som ändringar i prisläge, antal andelar i gatukostnadsområdet mm.*

Se ämnesvisa svar ovan för svar på övriga frågor.

Yttrande 62, privatperson

Det föreslagna kostnadsuttaget är oskäligt högt för fastigheterna i etapp 11.

Det är helt oacceptabelt och orimligt att vi i etapp 11 skall betala dubbelt så mycket som i etapp 9. En rimligare ökning vore enligt någon form av index, eller i förhållande till inflationen.

En annan beräkningsmetod kunde vara att ta medelvärdet av de tre senaste etapperna och göra en rimlig höjning utifrån det medelvärdet.

Hänvisning till att de geotekniska förhållandena är sämre i etapp 11 än etapp 9 kan inte vara korrekta. Ugglevägen med alla backar och krökar måste vara betydligt svårare och dyrare att bygga ut än t.ex. Kornknarrvägen eller Tegelbruksvägen, Lövsångarvägen etc.

I mitt specifika fall Kornknarrvägen 9 är det oacceptabelt att jag skall betala 100% mer än mina grannar några tomter längre ner på vägen, 50 m bort, som fick vara med i etapp 9.

Med hänvisning till Kommunallagen 2 kap 3§, Likställighetsprincipen, gäller följande om jag inte är felinformerad; enskilda inom en kommun får inte gynnas gentemot andra enskilda inom kommunen. Analogt med detta gäller att enskilda inte får missgynnas relativt andra enskilda i kommunen.

Rent generellt kan man tycka att utbyggnaden av Brevik skötts dåligt. Kommunen borde haft en plan för hur kostnaderna skall tas hand om, terminssäkra upphandlingarna eller på annat sätt kontrollerat kostnadsutvecklingen. Alternativt bestämt att ett takpris skall tillämpas, resten tas av kommunen. Kommunfullmäktige har t.o.m. kört över sina egna tjänstemän som utrett att ett tak på 250.000 borde tillämpas. Anmärkningsvärt. Det kan inte vara rimligt att enskilda individer / fastighetsägare skall betala kommunens infrastrukturinvesteringar. De flesta kommuner tillämpar inte den principen.

Jag har vistats på Kornknarrvägen sedan 1965 när mina föräldrar köpte fastigheten. Vi har inte önskat en utbyggnad av Brevik, det är kommunens beslut. Vi har en fungerande tillfart till fastigheten, eget vatten och avlopp.

Ett problem som kommunen skapat är att fastigheterna inte får bebyggas, och inte går att sälja till ett vettigt pris eftersom allt går så långsamt fram. I princip är allt låst 5 år till, och det drabbar mig. Kommunen har dessutom prickmarkerat en stor del av min tomt, ett inkräktande på äganderätten. Utbyggnaden går så långsamt, att priserna för denna skenar. Kommunen måste åtminstone ta ansvar för utbyggnaden av vägarna, kostnaderna för detta och kostnadsutvecklingen.

Man kan se utbyggnaden av Brevik som en investering för framtiden av kommunen som kommer att leda till ökade skatteintäkter, som gör att det blir en lönsam affär för kommunen framöver.

Jag, och tror jag alla mina grannar i etapp 11, kräver att kommunen begränsar kostnadsuttaget för gatukostanderna enligt ovan förda resonemang.

Svar: *Det finns inget nytt beslut eller utredning om takpris. Kostnaderna i gatukostnadsutredningen beräknas utifrån den förprojektering som gjorts och inte genom något index utifrån tidigare utredningar. Kommunen ser över genomförandeprocessen och upphandlingar, det är dock inget som påverkar den beräknade gatukostnaden. Se även ämnesvisa svar ovan.*

Yttrande 63, privatperson

Vi har ett flertal frågor som behöver besvaras och där med förklaras vidare.

1. Takbelopp ej längre aktuellt - hur kommer detta sig och vad ligger bakom beslutet och vem tog beslutet att ta bor taket på SEK 250.000
2. Ni menar att 400 bilar färdas på Tegelbruksvägen per dygn. Mellan vilka nummer på Tegelbruksvägen åsyftas och under vilken tidsperiod avser detta. Vi anser att denna beräkning EJ stämmer med vad vi själva ser som bor på Tegelbruksvägen 29.
3. Ni säger även att kostnader kan justeras pga ändringar i detaljplanen, vilka kostnader och vad kan detta bero på. Ge exempel på detta och innebär ändrade kostnader ökade eller minskade kostnader.
4. När man gör beräkning på kostnader för vägarna hur många offerter har man gått igenom. Finns information att läsa kring hur själva upphandlingen som gjorts.
5. Ni skriver att 360.033 inte anses vara skälig i förhållande till vad som debiteras i antagna gatukostnadsutredningar för Östra Tyresö, vänligen förklara vad ni menar med "inte anses skälig".
6. Anläggningskostnader dvs. Gatubyggnad inklusive gång- och cykelbana ?? Även om det står att kommunen står för all kostnad? vad gäller cykelbana och gångbana så behöver det redovisas vad det skulle kosta utan gångbana/cykelbana då detta säkert medför en ökad totalkostnad ändå för alla fastighetsägare. Vart kan man läsa om den separat kostnaden för gångbana, cykelbana respektive breddad lokalgata?

Vi tycker det pågår ren utrensning efter diskriminering av de som inte har råd att betala och i många fall äldre som bor här. Där finns inget intresse av någon värdeökning då dessa människor vill bo kvar i sina hus. Det borde vara en mänsklig rättighet enligt Europakonventionen att ha rätt till sitt hem.

Det känns inte bra att bo i en kommun som agerar på detta sätt och som ett slag i ansiktet när man läser all reklam om "fina vackra Tyresö".

Om vi inte avser att bygga ut vad gäller då kring betalningen av Gatukostnad? Vänligen besvara. Tegelbruksvägen är en lokalgata och kan så bevaras. Inga bussar trafikerar och den ökade trafiken kommer enbart på sommaren då alla andra som bor på Tyresö (Runt Centrum) trafikerar vägarna. Varför är de då inte med att betala?

Det kommer inte gagna politikerna som nu sitter med röster i kommande val det är då säkert. Dessa politiker har nu suttit för länge och är blinda för behov och människor.

Hur kommer det sig att Trollbäckens gatukostnader inte betalades av dessa fastighetsägare utan slogs ut på samtliga invånare? Känns lite fel då vi bor i samma kommun.

Svar: *Ändringar i detaljplanen som kan påverka kostnader är till exempel behov av intrång på privat mark, större intrång leder till högre kostnader och mindre intrång leder till lägre kostnader.*

Ingen upphandling har gjorts för att ta fram anläggningskostnaderna utan dessa beräknas med hjälp av kalkylprogrammet BidCon. Se även ämnesvisa svar ovan.

I anläggningskostnader ingår kostnader för gång- och cykelbana. De fördelas sedan mellan kommunen och fastighetsägarna så att kommunen står för den kostnad som beräknas bero på överstandard. I bilaga 3 till gatukostnadsutredningen redovisas kostnaderna för gata respektive gång- och cykelväg separat. Se ämnesvist svar för ytterligare resonemang kring anläggningskostnader.

Gatukostnad debiteras alla fastighetsägare när vägarna är färdigbyggda, oavsett om den nya byggrätten avses nyttjas eller inte. När debitering skett finns möjlighet att söka lån eller anstånd med betalningen, se mer ovan. Ett skäl till att få anstånd kan vara att den utökade byggrätten som detaljplanen medger inte utnyttjas.

Se även ämnesvisa svar ovan.

Yttrande 64, Trafikförvaltningen

Sedan samrådet har busstrafiken i området ändrats och det är linje 805 och 819 (inte 815) som trafikerar i dagsläget.

Trafikförvaltningens synpunkter

Trafikförvaltningens synpunkt från samrådet att körbanors bredd när dessa ska trafikeras av buss bör vara 7 meter kvarstår.

Det är positivt att RiBuss ska följas. Trafikförvaltningens riktlinjer fastställs en gång per år och kan ibland innefatta viktiga ändringar. Trafikförvaltningen granskar gärna detaljutformningen i kommande skeden.

Svar: *Synpunkterna noteras och tas med i det fortsatta arbetet.*

Yttrande 65, privatperson

Jag blir förskräckt när jag ser att er kostnadsuträkning av gatukostnaden på etapp 11 är över 343000:- och mina "grannar" fick en kostnad på 167855:- !!!

Att gatukostnaden är "områdesspecifik" kan knappast vara rättvist och försvarsbart av kommunen att belägga en sådan ojämn fördelning av gatukostnaden! Hur jag som ensamstående med tonårsbarn och trogen kommunarbetande undersköterska/ samordnare ska kunna bo kvar är förstås inget som kommunen vill ta hänsyn till! Men det mig förbannad och ledsen när jag blir fråntaget mitt paradiset som jag jobbat för sedan barnsben!(är uppvuxen i Granängsringen)

Jag vill ta del av er uträkning på varför kostnaden skulle stiga till det dubbla jämfört med Ugglev./ Nötskrikev./ Lövsångarv./ Nytorpsv.?!

Svar: *Kommunen är medveten om att ställningstagandet att bygga ut kommunala vägar i området och ta ut gatukostnader innebär en stor kostnad för enskilda fastighetsägare. Samtidigt är det en rätt som kommunen har enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och kommunens bedömning är att kostnaden inte är oskäligt hög. För gatukostnaden finns möjlighet att söka lån eller anstånd. Se ytterligare resonemang kring beräkning av gatukostnad i ämnesvist svar.*

Yttrande 66, privatperson

Det har sagts mig att denna etapp beräknas kosta närmare det dubbla mot tidigare etapp. Denna uträkning tillsammans med kommentarer vill jag se.

Vidare ser jag beskrivningen av arbetet på halvön som mer värderande än faktabaserad. Jag känner inte att vi har problem med dåliga vägar, allt är relativt. Vidare är det märkligt att vattenklosett är tillåtet då andra alternativ skulle minska vattenförbrukningen och vara mer hållbart.

Det känns också märkligt att de blå i Tyresö inte är mer liberala än ett rött valde. Det här med fritt val finns inte.

Det smygs in saker som inte fanns med i begynnelsen. Gatlyktor står lite för tätt och trottoarer känns mer som att det planeras annat inför framtiden. Man kan avdela trafiken utan att förstöra skärgårdskänslan.

Ni berättade heller inte att gamla ekar som föddes innan era morföräldrar kunde snyta sig själva skulle jämnas med marken. Varför kan ni inte anpassa er efter naturen. Detta kom som en chock för alla oss här ute. Vi tänker bl.a. på ekallen som fanns på Finborgsvägen. Fågellivet har också avtagit.

Svar: För att möjliggöra för ett ökat permanentboende bedömer kommunen att vägarna behöver förbättras så att trafiksäkerheten och möjligheterna att gå och cykla ökar. Kommunen tar över ansvaret och ägandet av vägarna och de utformas enligt kommunens standard för vägar. När vägarna byggs om kan träd behöva tas ner, i projekteringen och under byggskedet försöker vi minimera intrånget i naturen i den mån det är möjligt. Se även ämnesvisa svar ovan.

Yttrande 67, privatperson

FINANSIERING

1. Vi kan inte acceptera principerna för Tyresö kommuns kostnadsuttag. Berätta i detalj hur ni kan motivera att enskilda debiteras för något, som enligt lagen bara får påtvingas boende om det är NÖDVÄNDIGT för MLJÖ och HÄLSA. Hela anslutningsprocessen kan vara olaglig och vi vill ha den frågan utredd innan ni startar etappen eller låser en detaljplan. Om ni i detaljplanen avser att ansluta fastighetsägare av andra skäl än nödvändiga för miljö och hälsa får kommunen enligt LAV inte tvinga anslutning!

Rent juridiskt är försök att få ut pengar av någon på felaktiga premisser en "bluffaktura" ... att påstå att kommunen har rätt att tvinga boende att betala för något som inte har beställts, inte behövs, som fakturamottagaren inte vill ha och där kommunen ger falska skäl för tvångsdebiteringen, ÄR BEDRÄGERI och faller under brottsbalken!

2. Människor, som inte gjort något olagligt och inte har skulder måste få känna trygghet i sina hem och inte vara hotade av kostnader det inte kan betala ... det är en fundamental rättvisosak

3. Motivera i detalj lagligheten och motiv för att ta ut mycket större avgifter för etapp 11 jmf med etapp 9.

4. Ny information om alternativ teknik utsläpp och kostnader måste tas med i bedömningen. Regeringen har i dagarna avslutat en ny utredning om anslutningsprinciperna och någon detaljplan kan inte accepteras förrän de nya anslutnings-principerna är fastslagna. Om så sker utan att de boende har fått tillfredställande svar måste vi överklaga planens grundprinciper. Inte minst är det oförsvarligt att debittera enskild för en infrastruktur som ska användas av tusentals människor i hundratals år.



Piece from DN

Som vi frågade angående vägkostnaden: Varför har ni ändrat detaljplanens giltighetstid från 15 till 5 år?

Har ni planer på att expropriera fastigheter in den närmaste tiden?? Annars behåll plantiden då detta har startat många spekulationer om att ni tänker göra stadsplan av vårt bostadsområde med många arga, upprörda känslor.

V/A för etappen

1. Bortsett från den allmänna frågeställningen, om tvångsanslutning kan motiveras inom kommunen om det inte kan motiveras av miljö och hälsa. Så sägs det i LAV §6: Vahuvudmannen kan emellertid inte med stöd av LAV tvinga en fastighetsägare att ansluta sig till en allmän va-anläggning, inte ens om förbindelsepunkten är upprättad.

2. Det har tidigare varit mycket svårt för en fastighetsägare att hävda att de har ett bättre system än ett kommunalt reningsverk, men ett flertal nya faktorer har ändrat bilden. Kommunala reningsverk kan inte längre ses som en slutlösning på problemen med omhändertagande av blandat avfall ... det leder bara till dålig resurshantering både när det gäller bristvaran dricksvatten, ren växtnäring och hur vi utarmar jordar på mikroämnen när vi övergöder haven med den näring som borde gå till jordbruket. Vi har på Tostigen en system som inte kräver vatten för transport inte släpper ut några föroreningar eller tillsätter förorenande mikroplaster ... istället källsepareras toalettavfall som kan gå som "ren" växtnäring till jordbruk. DVS inga föroreningar släpps ut och kan transporteras i kommunens regi då kommunen har monopol på transporten till behandling och återvinning lokalt

3. En aspekt som inte givits någon uppmärksamhet tidigare men blivit ett hett ämne nu i dagens osäkra tid. Alla hushåll har nu fått "OM KRISEN ELLER KRIGET KOMMER" där vi påminns om terror, krigs och krishot-situation. Kommunala centrala distribuerings tjänster kan enkelt slås ut som vid en storm för ett par år sedan och snabbt bli en farlig situation för alla boende. Är det klokt av kommunen att inför detta läge nästan omöjliggöra att självförsörjning genom eget vatten, egen toalett som inte kräver vattenspolning, vedspis som möjliggör matlagning och en minimal uppvärmning kan äga rum? "Allt modernt boende" borde ur beredskapssynpunkt ha en minimal försörjningsförmåga som en försäkring så att en familj kan överleva några veckor utan central distribution av el, vatten ... man kan hjälpa familjer att klara viss självförsörjning med relativt små hjälpmedel och Tyresö kommun borde inte bestraffa den typen av kris teknologi, som nu sker. De som har egen brunn eller komposteringstolett, ska snarare få stöd att underhålla dessa även om de inte aktivt används.

4. Tidigare var avloppsindustrin okritiskt betrodde när de utan att verksamheten granskades "bar vita hattar". Nu kommer många saker fram gör att vi har anledning att kritiskt granska vad de gör med med sitt sk ren-vatten och med det slam som tidigare lagts ut åkermark mikroplaster, metaller och kemikalier som inte följs eller mäts någonstans ... hur mycket av de 800 kemikalier, som SNV har på sin lista som farliga eller giftiga går rakt igenom och hamnar i vatten eller på matproducerande jordar för att det inte finns några mätprocedurer eller mätställen ?

5. Ett av skälen till att slamspridning på matproducerande jordar nu kan vara på väg att stoppas är att det skett ett generationsbyte inom LRF och KSLA där ekologisk produktion inte är någon "lyxproduktion" utan den nya normen för ätbar matproduktion !

Vi vill behålla rätten att addera punkter till detta.

Allmänt

1. Behåll strandskyddet
 2. Behåll tomtstorleken
 3. skydda träden ... förhindra kalavverkning av Tyresös ekar, som på Uglevägen
 4. uppmuntra grönare bebyggelse
- Flera stora frågor måste gå till de boende till bedömning

Svar: *Kostnaderna i denna gatukostnadsutredning baseras på den förprojektering som gjorts för vägarna i detta område, de har inget förhållande till tidigare etapper. Se även ämnesvisa svar ovan för mer information om hur gatukostnaderna beräknas.*

Se även ämnesvisa svar ovan samt detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor.

Yttrande 68, privatperson

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.

Svar: Upphandling av en entreprenör inför genomförandet görs tillsammans med kommunens upphandlingsenhet och följer lagen om offentlig upphandling (2016:1145). De kostnader som redovisas i gatukostnadsutredningen är beräknade kostnader och således en uppskattning av vad utbyggnaden erfarenhetsmässigt kommer att kosta. Om de faktiska kostnaderna skulle understiga vad som beräknats i gatukostnadsutredningen så debiteras den lägre kostnaden. Se även ämnesvisa svar ovan för mer information om hur gatukostnaden beräknas.

Yttrande 69, privatperson

Förstår inte varför vi ska tyck något om Samrådsgranskningen, allt verkar redan bestämt. Våra protester under samrådet, besvarades med att allmänintresset är större än våra åsikter, eller att det är kommunfullmäktiges policy att köra över oss.

Vi anser all förändring av vägar är överstandard, Ni svaret var att för att kommunen skall klara underhållet måste vägarna förbättras. Tyresö tekniska kontor sköter redan i dag vägarna i dag åt Tyresös vägförening, och det funkar utmärkt. Dessutom håller våra gamla vägar bättre än kommuns nya, den som inte tror mig, kan åka på Nytorpsvägen som nyss blev ny .

Ni låtsas som om inte VA-anlut har med samrådet att göra, ändå måste vi betala för det samtligt som gatukostnaden. Vägar 343 775 kr + VA 307 400 kr = 651 175 kr, "Igen skall behöva sälja av ekonomiska skäl", tror kommun att alla har 651 175 kr liggande, eller klarar en ÖKAD boendekostnad på 6186 kr PER MÅNAD. Det kanske är kommuns avsikt att byta ut alla låginkomsttagare mot lite finare folk, och öka segregationen och skatteintäkterna. För att inte tala om folks hälsa (som det också ska tas hänsyn till i samrådet), hur tror ni folk mår med ett kommande krav på 651 175 kr, bara för att få bo kvar.

Likställighetsprincip för alla kommuninvånare?

Har bott på Kornknarrvägen över 37 år PERMANENT och betalat för vägarna själv.

Kommuns motivering till detta är att jag bor i ett fritidshus, huset byggdes 1977 till året runt standard. Jag har varit SÄRBEHANDLAD i 37 år.

Nu ska kommunen ta över vägarna, hurra jag ska behandlas som en fullvärdig invånare, men då får jag betala dubbelt så mycket som min granne på samma gata, SÄRBEHANDLAD igen.

Några exempel på tidigare Gatukostnader:

Finborgsvägen 170 556 kr

Raksta Etapp 8 188 342 kr
Solberga Etapp 7 188 031 kr
Brevik Etapp 1 156 885 kr
Sjöbacken 132 905 kr
Varvsvägen (Strand) 77 206 kr
Norra Strandallen 55 326 kr
Södra strand 39 920 kr och så våran ETAPP 11 343 775 kr
Varför dessa orimliga kostnadsökningarna?

Har försökt fått svar på varför Etapp 11 skall vara dubbelt så dyr som Etapp 9.
Enda ledtråden jag fått är att vi är ett mindre område, men det köper jag inte.
Etapp 9 kostnad 4300 kr/ löpmeter
Etapp 11 kostnad 9200 kr/ löpmeter
Om man räknar bort överstandard, är Etapp 9 ganska exakt dubbelt så stor som Etapp 11, ändå är kostnaden för inlösen högre för Etapp 11.

Eftersom alla kalkyler bara finns som arbetsdokument och inte är offentliga, vet jag inte om siffrorna är rätt. Skulle vara kul att se en kostnads kalkyl med bara förbättring av vägarna till kommunens minimistandard. Och är det för att vårt område är litet, som gör att kostnaden blir orimlig, kan ni göra som på Sparvvägen (20 fastigheter) dom räknades med i en senare etapp bara för att dom var så få.

Natur och Skärgårdskaraktär:

Det betalas dyra pengar för en naturinventering, men sen skövlas gamla ekar för att vägar skall breddas. Nästan alla hus i området är i dag permanentbebodda, och ingen får stycka av, så att ska bli fler permanent boende är marginellt, och dagens vägbredd klarar den trafikmängd som är. Och jag har svårt att tro att folk kommer vallfärda till Kornknarrvägen för att beundra siktlinjen som finns där.

Alla som bott länge här på Brevik har valt det för naturen och värnar om densamma. När nya fastighetsägare köper och bebygger tomter, börjar dom med att ta bort all växtlighet, och var tar skärgårdskaraktären vägen då?

Att VA behövs för att värna Kalvfjärden? Det är väl förbjudet att släppa ut avloppsvatten, så det är väl bättre att

det efterlevs, än att göra stora sår i naturen genom att gräva ner rör, och sen ändå spola ut skiten i Östersjön. När marken görs om måste regnvatten hitta nya vägar, dikena fungerar ända tills ni ändrar förutsättningarna.

Inlösen! Kommunen köper mark för att bredda vägen, kommunen betalar för släntintrång och annat som blir förstört, men kostnaden läggs på Gatukostnad som vi får betala, känns som om jag får betala för marken som kommunen köper av grannen.

Fördelningskostnaden på 20 467 875 kr, blir utspritt på samtliga invånare i kommunen 410 kr eller 8 promille av kommunens budget. Kommunen gjorde en vinst på 84 500 0000 kr 2017, en stor del av denna vinst ligger i uttag av gatukostnader. Nu väljer kommunen att 59 fastighetsägare skall betala 343 775 kr var, inte för att dom måste, utan för att öka vinsten. KOMMUNEN ÄR INTE ETT VINSTRIVANDE FÖRETAG, utan till för dess invånare. Av en årslön på 300 000 kr får kommunen ca 43500 per år, med ett 10 årigt lån till gatukostnad, betalar man ytterligare 34 377 kr till kommunen per år, så man får betala nästan 80 % mer i skatt än övriga invånare i Tyresö, för något man inte beställ eller vill ha, utan kommun får ett promenadstråk till en framtida samlingspunkt (nod).

Svar: *Uttag av gatukostnader leder inte till någon vinst för kommunen, beslut om fördelning av gatukostnader kan dock påverka kommunens budget. I det förslag som var ute på granskning fördelades kostnaderna mellan kommunen och fastighetsägarna. Kostnader för överstandard, såsom kostnad för gång- och cykelbana, läggs inte på fastighetsägarna i området och ingår därför inte i de fördelningsbara kostnaderna. När kommunen tar över ansvaret för vägarna och anlägger nya ska de utföras enligt kommunens standard.*

Se ämnesvisa svar för förklaring av vilka poster som ingår i gatukostnadsutredningen.

Yttrande 70, privatperson

Utskicket av granskningsutlåtandet har inte följt rekommenderade anvisningar från boverket. Handlingarna kom först den 7 maj med posten. Handlingar som är daterade 25 april tog alltså 10 dagar att få ut. Detta gör att granskningen för oss boende och lekmän alltså har kortats avsevärt.

Dessutom har endast granskning av gatukostnader distribuerats ut. Inget om själva detaljplanen. Innebär detta då att granskningen endast gäller gatukostnaden eller är även själva detaljplanen inberäknad?

Handlingar har visats i kommunhuset, men man har också tagit bort vissa, för att sen sätta upp nya. Dessutom har handlingar lagts upp på webbsidan så sent som 24 maj. Samt att inga tjänstemän finns att träffa på plats.

Genom att inte ställa alla handlingar tydligt till förfogande så att vi kan analysera varför utbyggnaden av Etapp 11 blir så mycket dyrare än tidigare områden där liknande utbyggnad genomförts, begått ett formellt fel avseende granskningsprocessen. Mot bakgrund av att dessa handlingar saknas kan inte berörda intressenter ta ställning till rimligheten i kostnadsberäkningarna.

I visioner och planer pratar man om från kommunens sida om att bevara skärgårdskaraktären på Östra Tyresö. Vi kräver att kommunen tydligt och klart redovisar vad man menar med skärgårdskaraktär.

Menar kommunen Dalarö, Vaxholm med flera skärgårdskommuner, med ett gytter av stora villor tätt liggande, eller menar man, så som vi boende här ute, en miljö med natur och mindre hus med lantlig karaktär?

Vägar och gatukostnader

Då vi fått väldigt knapphändiga uppgifter om granskningen, har vi och våra grannar tillsammans försökt sätta oss in i hur bilden ser ut.

Vi finner att kostnaden för våra hushåll kommer bli betydligt dyrare än tidigare etapper. Tjänstemännens tidigare löfte om skälighetsprincip har klubbats bort i kommunalfullmäktige. Vår fråga om behovet av gångbana på Tegelbruksvägen har helt förbisetts. Då vi anser att den trafikmängd som man redovisat inte ens förekommer på norra delen av Tegelbruksvägen/Nytorpsvägen.

Avgiften för Etapp 11 är nu beräknad till 344 000 kr per fastighet medan motsvarande avgift för angränsande Etapp 9 – som genomförts och precis avslutats - ligger på 170 000 kr.

Internt inom kommun framgår av protokoll att denna höga avgift bedöms som oskälig, vilket dock kommunens politiker – trots uttalanden om att införa sk takavgift – inte hörsammats.

Vid fler jämförelser med tidigare etapper framkommer också att Nytorpsvägens totala kostnad uppgick till 12 000 kr per meter – en väg med två vägbanor samt gång- och cykelbana – medan Tegelbruksvägen som inte behöver vara sig breddas nämnvärt eller ha gångbana ska kosta över 14 000 kr/ meter.

Vi bedömer att denna väsentliga ökning av avgiften för gatuutbyggnaden för enskilda fastighetsägare inte bara är oskälig utan även strider mot Kommunallagens 2 kap 3 §. Denna paragraf är grundläggande för kommuner att följa och ger uttryck för den s k likställighetsprincipen, vilken stadgar att ”Kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika om det inte finns sakliga skäl för något annat”. Några sådana sakliga skäl har inte varken beskrivits eller framhållits av kommunen i det nu framlagda förslaget.

Vi menar att som boende inom Etapp 11 kommer vi inte att likställas med tidigare genomförda etapper avseende utbyggnaden. En höjning av kostnaden med mer än det dubbla i förhållande till föregående nyss avslutade etapp inte kan anses vara likställt. En mer skäligen ökning bör ligga i paritet med den allmänna kostnadsutvecklingen och löneutvecklingen. Ett antagande av förslaget till Etapp 11 strider således mot likställighetsprincipen.

Vid samtal och byte av information grannar och boende i området emellan, har vi också fått reda på, att vid ett möte ordnat av villaägarföreningen, framkom det, efter att övriga deltagare lämnat mötet och endast villaägarföreningen är kvar, att visionen om Tegelbruksvägen som en framtida central punkt i Östra Tyresö är högst levande.

En vision som innebär ett klart avsteg från den skärgårdskaraktär man sagt sig värna om, med stora tomter och ingen förtätning. Istället pratar man om flerfamiljshus och förtätning på Tegelbruksvägen. Därtill har man en vision om en ”rekreationsnod” vid Kalvfjärden dit man vill få en busslinje också.

Vår slutsats blir då, så länge kommunen inte kan uppvisa hur man räknat, att man har för avsikt att låta oss boende i etapp 11 vara med och betala för kommunens framtida planer med utökat antal hushåll och rekreativsmöjligheter.

Vårt eget förslag är att istället för att gräva så djupt, använda samma tekniker som planeras på Tonstigen. En teknik som är både enklare och betydligt billigare.

Att inte bygga en trottoar på Tegelbruksvägen sänker också kostnaderna för vägbygget i och med att vägen inte behöver vara lika bred samt minskar behovet av inlösen och släntinfrång. Som boende på Tegelbruksvägen har vi inte behov av en extra bred gata, då detta bara kommer öka hastigheten på de bilar som inte bor på gatan. Nuvarande bredd medför istället en försiktigare körning då det finns många barn i området.

Vid förfrågningar om de dyrare vägkostnaderna är kommunens förklaring att det är så mycket sprängning. Men enligt kommunens egna tidigare redovisade geologiska undersökningar är det endast glaciärlera på Tegelbruksvägen.

Ett önskvärt förslag är att vi bara behöver betala för återställande av vägen samt belysning.

Att dra en busslinje ner till Tegelbruket skulle också medföra stora buller nivåer och förstöra ljudmiljön. Det berg som ligger i fonden på nästan samtliga hus på vänster sida om Tegelbruksvägen förstärker ljudet för ett stort område. Inte bara boende på Tegelbruksvägen kommer bli påverkade. Därtill kan vi konstatera att idag när tyngre trafik rullar på Tegelbruksvägen så rör sig våra hus och mark, då det är mycket lera i marken.

Överhuvudtaget finns inte skäl till att ta höjd för icke befintliga översiktsplaner. Planeringen måste utgå från den helt nyligen antagna översiktsplanen. Om sen enstaka politiker som just nu sitter i kommunfullmäktige har idéer om flerfamiljshus i framtiden, så kan inte det belasta den detaljplanering som nu ska genomföras. I så fall måste en ny översiktsplan utarbetas som ska ligga till grund för den detaljplan som nu är ute på remiss.

Det förslag också på utformning av utformningen av busshållplatsen på Nytorpsvägen, som en variant av timglashållplats där bussarna stannar i körbanan och bakomvarande trafik får stanna och vänta, kommer medföra köer på båda delar av Tegelbruksvägen på morgonen. Vi som kommer från södra Tegelbruksvägen kommer inte kunna komma ut på Nytorpsvägen när det är mycket trafik. Detta i och med att man föreslår att man gör kopplingen in på den norra delen som huvudgata och busshållplatsen är förhållandevis nära korsningen, och i och med att man stänger av Kornknarrsvägen som utfart på Nytorpsvägen.

Det granskningsförslag som nu ställts ut av Tyresö kommun avseende Etapp 11 i utbyggnad av kommunalt VA och vägar kan inte accepteras och måste återremitteras till kommun för utarbetande av nytt förslag, alternativt avvisas.

Byggnader

När man tittar i den nya detaljplanen, som inte skickats, ut så har nya mått angivits för bygglov. Vi frågar oss dock om någon har provat att rita ett hus utifrån dessa mått. Ett enplans hus med totalyta 200 kvm och minsta takvinkel på 27 grader blir nämligen 27 meter långt och 7,5 meter brett. Kan det vara så att man skrivit fel på takvinkeln?

Tacksam om någon arkitekt kan rita exempel på hur befintliga hus kan utnyttja dessa nya mått.

Vidare vill vi också påpeka att begränsa bygggrätten från tomtgräns mot gata till 6 meter från tomtgränsen förhindrar i många fall att man kan bygga exempelvis garage eller carport. Detta då många av tomterna är starkt kuperade och det inte är så stora ytor vid infarterna som är i samma nivå. Framförallt inte om man vill som ni kräver ha plats för minst 2 bilar.

Natur

Brevik 1:220 har precis som flera fastigheter delar av Klövberget i bakgrunden. Rasrisken är dock inte överhängande så länge inga stora sprängningar sker på Kråkvägen. Detta då växtligheten binder en stor del av det lösa material som finns. Vi kan gå med på att en säkerhetszon för bebyggelse kan vara motiverat, men att den bör halveras i längd i förhållande till bergväggen. En lämplig gräns kan vara 4 meter från bergväggen.

I stycket om att utvecklingen i området ska ske med stor hänsyn till natur- och kulturvärden och med anledning av föreslaget om släntintrång och markinlösen. Vill vi påpeka att våra

ekar 4 st längs med vägen har en omkrets mellan 170 - 210 cm och därför bör bevaras. Ekarna har en stor påverkan på marken då det rinner mycket vatten över tomten från berget i bakgrunden. Efter kraftig höjning av granntomten där det tidigare var våtmark hamnar nu en stor del av detta vatten på vår tomt.

Med anledning av att vi själva ska ta hand om dagvattnet lokalt inom den egna fastigheten vill vi som får stora vattenmängder från berget påpeka att marken består av bara lera som lätt mättas och är svår att gräva i. Brevik 1:220 har redan idag en 10 x 10 meter stor stenkista på framsidan av tomten. Trots detta så blir det lätt vattensjukt då våra grannar inte gjort några åtgärder. Vi har ett vattenfall som rinner ner på tomten från Kråkvägen. Beroende på nederbördsmängd slutar vattenfallet rinna efter 1 till 3 dagar efter regn.

Med önskan om att kunna göra eventuella kompletteringar till denna granskning.

Svar: *Se detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor.*

Gatukostnadsutredningen är gjord utifrån det förslag till detaljplan som varit ute på granskning, dvs. inte med hänsyn till en ökad bebyggelse med flerbostadshus. Vägar i området projekteras utifrån dessa behov samt att gång- och cykelvägar planeras inför ett ökat nyttjande. I kommunens översiktsplan är inte den södra delen av Tegelbruksvägen utpekad för tätare bebyggelse, stråket ner mot båtklubben och Kalvfjärden är dock utpekad som ett rekreativt stråk, och på längre sikt en mötesplats, varför det är lämpligt att separera biltrafik från andra trafikarter.

Kommunen har inga planer på att buss ska trafikera Tegelbruksvägen, söder om Nytorpsvägen. Bussen kommer behålla sin nuvarande sträckning, det vill säga trafikera Nytorpsvägen och norra delen av Tegelbruksvägen (mot Trinntorp). När Nytorpsvägen byggs om kommer bussen behöva ledas om tillfälligt. I nuläget är det inte fastställt hur omledning av busstrafiken kommer ske. Omledningen fastställs i dialog med Trafikförvaltningen inför genomförande av detaljplanen.

Kostnader för gång- och cykelvägar, inklusive inlösen och släntintrång som beror på den ökade bredden, fördelas inte i på fastighetsägarna utan finansieras av kommunen. Att anlägga gång- och cykelväg bredvid bilvägen kan också göra själva bilvägen dyrare, till exempel på grund av ökad schakt, denna merkostnad läggs på gång- och cykelvägen och inte på bilvägen.

Yttrande 71, privatperson

ALLMÄNT

Kommunens förslag angående etapp 11 kan inte accepteras.

Två identiska utskick per post från kommunen har erhållits och samma tycks ha skett för övriga fastighetsägare på gatan. Dessa utskick innehåller den övergripande Planprocessen samt en Gatukostnadsutredning. Gatukostnaden får alltså ett eget dokument medan detaljplanen kan återfinnas i några enstaka ord insprängda i texten för planprocessen. Effekten blir att detaljplanen försvinner.

När jag fick de två identiska utskicken tolkade jag dem som att det ena var sänt av misstag och att hela granskningen handlade om gatukostnaden. På ett möte med fastighetsägare på

gatan berörde vi bara gatukostnaden och trottoar och ingen tog upp detaljplan. Vid efterkontroll så har det visat sig att fler än jag (alla) har uppfattat utskicken och granskningssituationen på samma sätt som jag. Det saknas helt enkelt tydlig information på en övergripande nivå att detaljplanen också befinner sig under granskning.

Informationen från kommunen blir på detta sätt vilseledande för den enskilda fastighetsägaren.

På basis av tillgängliga dokument går inte att genomföra en adekvat analys av uppgivna kostnader.

För att kunna göra en vederhäftig granskning av Gatukostnadsutredningen krävs betydande tid och resurser. Kommunen har använt omfattande expertis och tid för att ta fram den. Att den enskilda fastighetsägaren skall sätta sig in i en komplex utredning, analysera och definiera viktiga slutsatser inom fyra veckor är orimligt och blir i praktiken inte möjligt.

Byggrätten föreslås försämrats jämfört med etapp 9. Det är svårt att förstå anledningen till detta och likställighetsprincipen följs inte.

Jag kommer att kunna behöva skicka in kompletterande uppgifter i efterhand i ärendet. Det är dessutom svårt att veta vad som ingår under detaljplan respektive gatukostnad. Dessa synpunkter skickas därför till kommunens båda aktuella mailadresser.

GATUKOSTNAD

Trafiken på Nytorpsvägen utgörs av genomfartstrafik och till en försvinnande del av etapp 11's fastighetsägare. Det är inte rimligt att områdets fastighetsägare skall stå för Nytorpsvägens kostnader och en sådan uppdelning följer inte kommunens nyligen antagna gatupolicy.

I tidigare utredningsunderlag för Samrådsfasen anges att takpris föreslås införas och att detta hamnar på maximalt 250.000 kr. Orsaken till användning av takpris var att kostnaden för fastighetsägarna annars skulle bli "inte skälig", d.v.s. orimligt hög. Denna information gavs också vid samrådsmöte 2016-11-16 då kommunstyrelsens ordförande deltog.

I nuvarande utredningsförslag för Granskningsfasen finns inget kostnadstak utan fastighetsägarnas kostnad uppskattas till 344.000 kr.

Att kommunen först betraktar kostnader över 250.000 kr som inte skäliga men sedan föreslår en kostnad på 344.000 kr är uppseendeväckande och måste anses inte följa likställighetsprincipen.

Redan ett tak på 250.000 kr hade varit ett anmärkningsvärt högt belopp. Jämfört med geografiskt närliggande och nyligen färdigställda etapp 9 skulle detta innebära en 50%-ig ökning för den enskilde fastighetsägaren (från cirka 170.000 kr). Enligt nuvarande utredningsförslag blir kostnaden den dubbla jämfört med etapp 9!

I förhållande till tidigare färdigställda etapper blir ökningen ännu mer uppseendeväckande. Jämfört med t.ex. etapp 8 blir kostnaden per meter fem (5) gånger högre!

Enligt tidigare information, bl.a. vid samrådsmötet 2016-11-16, fördelas kostnaden för varje etapp i huvudsak lika mellan kommunen och fastighetsägarna. Enligt nuvarande gatukostnadsutredning blir fördelningen snarare så att fastighetsägarna betalar två tredjedelar och kommunen en tredjedel.

Föreslagen gatukostnaden för etapp 11 innebär en dramatisk ökning jämfört med tidigare etapper. En femdubbling (etapp 8) eller dubbling (etapp 9) innebär en betydande – och för flera avgörande – skillnad som alltså beror på var man råkar bo, ibland med några meters avstånd.

Att därutöver fördela väsentligt mer än 50 % av hela kostnaden på fastighetsägarna blir sammantaget en markant negativ särbehandling av fastighetsägarna i etapp 11.

Detta medför att kommunallagen 2 kap 3 § och dess likställighetsprincip inte följs.

PBL 33 § och 37 § anger jämknings- och betalningsskyldighet för fastighetsägare. Dessa paragrafer har heller inte följts.

Uttaget av gatukostnaderna utgör en oproportionerlig del av min ägar rätt.

Sveriges ekonomiska situation kommer att radikalt försämrats om något enstaka år. (En idag allmänt vedertagen profetia, understruken t.ex. av Mikael Sandström, Reinfeldts statssekreterare i Kvartal 2/12 2016.) Möjligheterna att finansiera kostnader har redan försvårats med amorteringskrav som bl.a. innebär en inlåsnings effekt samt lånetak. Det förs, på politiker- och myndighetsnivå, diskussioner om reducerade/borttagna ränteavdrag som ytterligare minskar möjligheterna att bekosta ett boende. Det kan med säkerhet fastslås att låne- och finansieringsmöjligheterna under de närmaste åren blir radikalt försämrade, med ökade kostnader för låntagaren/fastighetsägaren. Redan med gårdagens låneregler men framför allt med de kommande kan det bli svårt för den vanliga fastighetsägaren i etapp 11 att bo kvar - av ekonomiska skäl.

Jag accepterar inte den föreslagna gatukostnaden.

Sammanfattning:

- inför takpris så att gatukostnaden för fastighetsägarna kommer i nivå med etapp 9
- fördela kostnaderna med kommunen så att fastighetsägarna får en mindre del, jämfört med liggande förslag.

TROTTOAR PÅ TEGELBRUKSVÄGEN

Enligt nuvarande förslag skall trottoar anläggas utmed Tegelbruksvägen. Vad gäller Nytorpsvägen – Breviksvägen förefaller detta klokt. För sträckan Nytorpsvägen – Fintorpsvägen/Tonstigen är det dock olämpligt.

Skäl:

- Trottoar innebär dagvatten som behöver ledas bort (med dagvattenbrunnar). Regnvatten innebär idag inget problem för vägen. Det finns inga områden där vatten samlas utan diken tar smidigt hand om det.

- Under nitton år som hundägare och boende på gatan har mycket tid tillbringats på densamma. Det har aldrig inträffat att någon bilist haft en orimligt hög hastighet och klimatet är allmänt hänsynsfullt.
- Trottoar skulle antagligen innebära att vissa bilister kände sig fria att öka hastigheten, jämfört med idag, även om 30-gräns skulle införas. Nytorpsvägen har, efter färdigställande med trottoar, fått en markant ökad hastighet. (Nyligen stod en fastighetsägare på Nytorpsvägen vid sin utfart och försökte få bilisterna att sänka farten.)
- Vägen har ingen genomfartstrafik och ett begränsat antal (kända) fastighetsägare. Den sociala kontrollen fungerar och den boende som skulle tillämpa fri hastighet torde rätt snart bli medveten om det olämpliga i ett sådant beteende.

Sammanfattning: Slopa trottoaren för Tegelbruksvägen mellan Nytorpsvägen och Finborgsvägen/Tonstigen.

TOMTINTRÅNG

Av tillgängliga kartor är det inte alldeles enkelt att se exakt hur tomten för Brevik 1:153 kan påverkas men åtminstone ett begränsat intrång kan konstateras. Längs gatan och utmed tomtsidorna finns en sedan många år, på tomten, uppväxt tujahäck. Grävning utmed denna (gatudelen) kan påverka och skada rotsystemet, med eventuell följd att häcken förstörs. Hela häcken är 175 m lång och bortfall av gatudelen skulle allvarligt skada upplevelsen av fastigheten och påverka marknadsvärdet negativt. Hänsyn bör tas till detta förhållande.

Svar: *Se detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor. Gällande Nytorpsvägen står kommunen för den del av kostnaden som beräknas bero på den standard utöver lokalgata som krävs för buss- och genomfartstrafik samt hela kostnaden för ny gång- och cykelvägen.*

Jämfört med Ugglevägen står kommunen för en större procentuell andel av kostnaden för iordningställandet av allmän plats. I gatukostnadsutredningen för Ugglevägen etapp 9 fördelades ca 79 % av den beräknade totalkostnaden på fastighetsägarna, i förslaget som nu varit ute på granskning för Tegelbruket etapp 11 föreslås ca 63 % fördelas på fastighetsägarna. Skillnader i fördelning beror på hur stor del av anläggandet som beräknas vara överstandard, till exempel gc-bana längs Nytorpsvägen och Tegelbruksvägen där kostnaderna inte fördelas på fastighetsägarna.

Se även ämnesvisa svar ovan.

Yttrande 72, privatperson

Vägutformning

Område etapp 11 kommer nu att moderniseras och några eller många av fastigheterna kommer sannolikt att ersättas av nya och större hus. Troligen kommer en ny generation familjer med barn och ungdomar succesivt flytta ut till oss. Med anledning av det anser jag det viktigt att vägen förses med trottoar. Vuxna, barn och ungdomar måste kunna ta sig till buss och skola på ett säkert sätt. På den mörka årstiden är det vanligt att personer går utefter vägen utan reflexer eller annan varselutrustning med mörka kläder. Bra vägbredd, trottoar och belysning anser jag skall finnas. Säkerheten främst.

VA

Kostnaden för VA är hög. Jag önskar att alternativa lösningar utreds om detta inte redan är gjort. Många kommuner runt Tyresö har gått över till LPS-system vilket sannolikt innebär en billigare ledningsdragning i väg då dessa inte behöver förläggas på frostfritt djup.

Vägavgiften

Den beräknade kostnaden jag känner till på c:a 344 000:- per fastighet i etapp 11 känns orimlig då t.ex etapp 9 blev 170 000:- såvitt jag erfarit. Analyserar man siffrorna ser man att meterpriset mer än fördubblats vilket naturligtvis är ytterst osannolikt. Den enda förklaringen torde vara att beräkningen är fel eller att kommunen subventionerat etapp 9 då antalet boende per meter väg i princip är densamma. Om så är fallet skall vi i etapp 11 också beredas samma möjlighet.

Oavsett anledning till den stora skillnaden så strider det mot Kommunallagens 2 kap 3 §.

Denna paragraf beskriver likställighetsprincipen vilket jag anser innebär att boende i etapp 11 inte kan belastas med avsevärt högre kostnader för väg än tidigare etapper.

Svar: *Se detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor. Gatukostnaderna för Tegelbruket har beräknats utifrån vad det erfarenhetsmässigt kostar att bygga ut liknande områden. Se ämnesvisa svar ovan för mer information om hur gatukostnaden beräknas. Kommunens bedömning är att den beräknade gatukostnaden inte strider mot likställighetsprincipen.*

Se även ämnesvisa svar ovan för svar på övriga frågor.

Yttrande 73, privatperson

Jag avslår förslaget till gatukostnadsutredning för tegelbruket etapp 11. dom skyhöga och dubbelt så dyra som nyligen genomförd etapp 9. Är väldigt besviken över det. Det är massaker över det vanliga. Vart tog det vänliga Tyresö vägen.

Svar: *Synpunkten noteras, se ämnesvisa svar.*

Yttrande 74, privatperson

Vi är innehavare av fastigheterna Brevik 1:638 och Brevik 1:636 nedan kallade fastighet A respektive fastighet B. Föreliggandeyttrande tar fasta på dels vad vi sagt i tidigare yttranden 2016-12-05 samt 2017-04-06, dels synpunkter föranledda av information som kommit oss senare till del. Ett viktigt nytt underlag förvara synpunkter är nytt detaljplaneförslag till fastigheter som skickades till oss 2018-01-25.

En väsentlig och principiellt viktig tillkommande synpunkt från oss är att vi öppnar för möjligheten till byte av delar av nuvarande servitut och mark där vårt garage står mot att vi erhållerny mark för gemensamhetsanläggning för bägge fastigheterna för garage och biluppställning. Om alternativet byte visar sig ogörligt kan vi diskutera inköp av mark till en för oss rimlig kostnad.

Vi vill/gen reservera oss beträffandekommunens förslag att etapp 11 omfattar detaljplanen förvar fastighet Brevik 1:636. Vi anser att denna skall ingå i en senare etapp som omfattar Tegelbruksvägen från korsningen med Nytorpsvägentill korsningen med Breviksvägen. Detta

är en klart bättre lösning för oss och skulle göra att tillfartsvägen och VA-ledning från Nytorpsvägen endast behöver gå längs nuvarande tillfartsväg upp till vändplatsen med den planerade VA posten för Brevik 1:638.

Vi utger från att vi i kommunens fortsatta arbete med detaljplanen får samråda med kommunen om servitutsfrågor som berör oss respektive om tillfartsvägar till våra två fastigheter. Vi är inte överens med kommunens förslag för tillfartsvägen till Brevik 1:636 som vi fick 2018-01-25. Förslaget innebär att vägen kommer att belasta Brevik 1:638 (se 4. nedan).

De samlade frågetecknen och eventuella olägenheterna är för oss, i de förslag som nu ligger, så stora att en sammanslagning av fastigheterna kan bli den mest rimliga lösningen. Vi behöver därför snara besked av kommunen hur de synpunkter som vi framförnedan kan beaktas i den definitiva detaljplanen.

1. Tillfartsväg från Nytorpsvägentill fastigheterna A och B

Vi begär att tillfartsvägen till fastigheterna A och B ska ingå i det kommunala vägnätet och finansieras av de gemensamma gatukostnaderna i plan området som ifrågavarande fastigheter är med och betalar sin del av. Denna lösning stöds av planförslaget bestämmelser för ifrågavarande vägavsnitt, I förslaget till detaljplan anges att vägenska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

I ifrågavarande tillfartsväg är den enda framkomliga väg till naturområdet norr om/granne med fastigheterna A och B. Vägen används idag av privatpersoner som gör en tur upp på berget och den användningen kommer säkert att öka i och med bebyggelsen som följer på den fastställda detaljplanen. Vägen används också av kommunens viltvårdare med vilka vi skrivit på godkännande att vilt får fällas även på vår mark.

Ett sämre alternativ till ett fullständigt kommunalt ägarskap är att kommunen åtar sig ett med Fastighetsägarna delat underhållsansvar som särskilt motiveras av att vägen ska vara öppen för allmän gång- och cykeltrafik (och för kommunala viltvårdare).

I vilket fall som helst begär vi att kommunen utrustar vägen med belysning för att förbättra naturområdets tillgänglighet för allmänheten.

2. Servitut

Vägen från Nytorpsvägentill fastigheterna A och B omfattar ett servitut mellan kommunen och berörda fastighetsägare (förrättning enligt lagen om enskilda vägar beträffande utfartsväg upprättat 1953). Det nu gällande servitutet är i planförslaget ersatt med ett nytt servitut anpassat efter den aktuella vägdragningen. Vi har ännu inte fått ta ställning till de nya servituten för våra fastigheter men begär att dessa även inkluderar trappan upp från garaget till fastigheterna samt mark där garaget är byggt och vägen till garaget.

Bygget av garaget är som kommunen väl känner till godkänt 1959 av ägaren av stamfastigheten Brevik 1 skriftligen på kommunalt underlag. Det är inritat på de kommunala kartorna sedan lång tid och finns med i underlag för detaljplanen. Kommunen saknar dock på vår förfrågan själva kartskissen över garaget. Denna är nödvändig för att Lantmäteriverket i nuläget skall kunna processa ärendet till ett servitut.

För övrigt när det gällerservitut för tillfartsvägen anser vi att det existerande officialservitutet från 1953 med angöring till fastighet B skall gälla som utgångspunkt om kommunen inte accepterar vårt huvudförslag att tillfartsvägen skall ingå i det kommunala vägnätet eller i vårt andra huvudförslag att fastighet B flyttas till en senare etapp och då får sin tillfartsfråga löst.

3. Servitut - byte/inköp av kompletterande mark

Ett alternativ till ett ordnat servitut till marken där nuvarande garage står är, som vi framfört ovan, byte/köp av mark som komplement till fastighet A alternativt som mark för gemensamhetsanläggning för båda fastigheterna A och B. Om nuvarande garageområde inte kan säkerställas för en användning på sikt måste plats för garage/biluppställning ordnas på annat sätt. En lösning är då ett område i det nordvästra hörnet av fastighet A. Vi är positiva till en sådan byteslösning alternativt till en för oss fördelaktig inköpslösning.

Vi utgår från att servitutsfrågorna behandlas i samråd mellan kommunen och oss i arbetet med den definitiva detaljplanen.

4. VA-anlutning

Vi har under planarbetets gång med kommunens handläggare diskuterat punkterna för VA-anlutning. Vi tillstyrker underhandsförslaget för fastighet A med VA-anlutning där tillfartsvägen från Nytorpsvägen enligt servitutet möter fastighet A uppe på den s.k. vändplatsen.

För fastighet B kräver vi att en tillfartsväg till B inklusive VA-anlutning belastar området utanför båda fastigheternas tomter dvs skall ritas in längs vårt servitut över kommunens mark och skall inte belasta fastigheterna. Tomternas storlekar är för små och begränsade för att belastas av tillfartsvägar för bil och bilplatser.

5. Byggnadsarea

Vi begär att detaljplanen föreskriver en byggnadsarea som för fastighet A tar hänsyn till den extrema nivåskillnaden och lämpligen landar på den nya maximalarean 150+150 alternativt 120+120+120.

6. Gatukostnadsutredningen

Såsom ovan framgår begär vi att vägen från Nytorpsvägen till fastigheterna A och B ska ingå i det kommunala vägnätet och att utbyggnaden av denna vägsträcka ingår i de samlade gatukostnaderna. Vi är delaktiga i kostnadsfördelningen av vägnätet i planområdet men får betydligt sämre tillgänglighet och standard till våra fastigheter än övriga fastighetsägare får. Det rör sig dessutom om en väg som inte bara ska försörja våra fastigheter utan även hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

7. Flyttning av fastighet Brevik 1:636

En huvudsynpunkt för vår del är att fastighet Brevik 1:636, ovan kallad fastighet B, flyttas till en senare etapp. Väg och VA-ledning kan då lämpligen dras där nuvarande högspänningsledning går från Tegelbruksvägen. En senare läggning får inte äventyra kommande byggrätt för fastigheten.

8. Sammanslagning av fastigheterna

Frågetecken och olägenheter är för oss, i de förslag som nu ligger, så stora att en sammanslagning av fastigheterna kan bli den mest rimliga lösningen. Vi behöver därför snara besked av kommunen hur de synpunkter som vi framfört ovan kan beaktas i den definitiva

detaljplanen, i anslutning till detta behöverti också kommunens besked när vi senast kan lägga in begäran om sammanslagning av fastigheterna.

Svar: *Se detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor. Infartsvägen som går genom naturområdet fram till fastigheterna A och B kommer inte läggas ut som allmän plats och kostnad för iordningställande av den tas heller inte upp i gatukostnadsutredningen, där kostnader för iordningställande av allmän plats beräknas.*

Yttrande 75, privatperson

Vi kan inte se varför vi ska betala så höga avgifter när grannen bredvid oss, som vi kan skaka hand med över tomtgränsen, har betalat runt hälften för tidigare etapp. Hur kan detta ens vara möjligt? Vi vill se en faktabaserad uträkning till hur denna kostnad kan ha kalkylerats så högt i förhållande till tidigare etapper.

Vi förstår att detta måste göras och välkomnar både vatten och bra vägar då vi har barn som ska cykla till skolan men för en rimlig kostnad som inte sätter en barnfamilj i en svår ekonomisk situation.

Svar: *Anläggningskostnaderna beräknas utifrån den projektering som görs inför varje skede och uppdateras inför den nya granskningen. Se även ämnesvisa svar för ett utvecklat resonemang om hur gatukostnaden beräknas.*

Yttrande 76, privatperson

Vi invänder oss mot följande punkter:

- Att gångbana byggs på Tegelbruksvägen, etapp 11 därför att:

1. detta inbjuder till att bilar och fordon kör i en högre hastighet på vägen. På Nytorpsvägen där trottoar finns har flera farthinder, som fartgupp och avsmalnad väg, byggts för att sänka hastigheten på vägen.
2. vi vill bevara den ”villakänsla” som finns i området och en gångbana tar bort denna känsla.
3. vi ser inte att det finns ett behov av gångbana på Tegelbruksvägen, då det inte är en genomfartsled med hög trafik och vi vill inte heller ha det så.

Efter samrådet så var vi flera fastighetsägare som lämnade synpunkten att trottoar på Tegelbruksvägen riskerar att höja hastigheten och därmed sänka säkerheten på vägen. Detta har ni inte bemött annat än med samma standardsvar till alla som lämnat synpunkten, ett svar som inte ens bemöter frågan om hastighet. Har någon utredning eller riskanalys gällande detta gjorts? Jag kräver att ni bemöter denna punkt.

- Att fastighetsägarna ska betala gatukostnad, därför att:

1. En standardhöjning av Tegelbruksvägen mellan Nytorpsvägen och Finborgsvägen är inte nödvändig då det varken går tung eller frekvent trafik.
2. Ni säger i ert svar på synpunkter inlämnade efter samrådet att:

"Tegelbruket och Trinntorp har angetts i översiktsplanen som framtida målpunkt och kommunen bedömer att gångtrafikerörelserna kan komma att öka utifrån detta. En ökad standard för Tegelbruksvägen genom att anlägga trottoar bedöms som en rimlig förberedande åtgärd."

Om Tyresö kommun planerar att göra Tegelbruket till en "framtida målpunkt" så är det också kommunen som ska stå för kostnaderna för detta. Hur kan det vara rimligt att fastighetsägarna i etapp 11 ska stå för notan för något som kommunen planerar ska användas av övriga boende i Tyresö och Stockholm?

3. I samrådshandlingen inför gatukostnadsutredningen för Tegelbruket, etapp 11 finns följande text med:

"Inför granskningsrådet kommer ett takpris att utredas. Detta då den med ovanstående beräkning på 360 033 kronor för en befintlig bostadsfastighet inte anses vara skälig i förhållande till vad som debiteras i antagna gatukostnadsutredningar för Östra Tyresö."

I plan- och bygglagen (2010:900), kap 6, 24 §, 25 § och 33 §, kan man läsa:

"24 § Om kommunen i egenskap av huvudman har skyldighet att anlägga eller förbättra en gata eller annan allmän plats eller vidta en annan åtgärd som är avsedd att tillgodose ett områdes behov av allmänna platser och av anordningar som normalt hör till sådana platser, får kommunen besluta att ägarna till fastigheterna i området ska betala kostnaderna för sådana åtgärder.

Kostnaderna ska fördelas mellan fastigheterna på ett skäligt och rättvist sätt.

Kommunen ska besluta om avgränsningen av det område som ska omfattas av fördelningen, vilka kostnader som ska fördelas och grunderna för fördelningen.

25 § Om kommunen i egenskap av huvudman har skyldighet att anlägga eller förbättra en gata, får kommunen i stället för att tillämpa 24 § besluta att kostnaderna för detta ska betalas av ägarna till de fastigheter som ligger vid gatan.

Kostnaderna får fördelas mellan fastigheterna så att

1. varje fastighet svarar för hälften av den del av kostnaden som belöper på gatan framför fastigheten,
2. kostnaden för sådana anordningar som normalt hör till en gata fördelas lika, och
3. kostnaden för att anlägga ett gatukors fördelas lika mellan fastigheterna vid gatukorset. Om kostnaden för att anlägga eller förbättra en gata inte är densamma utmed hela gatan, får kommunen besluta att kostnaden ska fördelas mellan fastigheterna på något annat sätt som är skäligt och rättvist.

Det som enligt denna paragraf gäller för en gata ska också gälla för andra allmänna platser än gator.

33 § En fastighetsägares betalningsskyldighet enligt 24 eller 25 § ska jämkas, om

1. kostnaden för kommunens åtgärder är oskäligt hög, eller
2. den eller de åtgärder som kostnaden avser har en omfattning eller ett utförande som går utöver det som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheten."

Ni säger själva att kostnaden inte anses vara skälig och bör därför också följa det som står skrivet i plan- och bygglagen om oskäliga kostnader för förbättring ("standardhöjning") av gator.

4. Gatukostnaden är flera gånger högre än tidigare etapper. Det är inte rimligt och ni har inte visat vad detta beror på.

5. I Gatukostnadsutredning för Tegelbruket, etapp 11 (Dnr: 2014KSM0978) står det att:

"Gatukostnaderna inkluderar:

- Anläggningskostnader dvs. kostnad för bygglämnad samt utbyggnad av gata inklusive gång och cykelbana samt belysning.
- Inlösenkostnad
- Administrativkostnad"

"Inlösenkostnad beräknas totalt uppgå till totalt 3 170 550 kr varav 1 637 475 kr tas med i kostnadsunderlaget. I kostnaden för inlösen ingår ex. ersättning för markinlösen för allmän platsmark, ersättningar för släntintrång, ersättning för tomtanläggningar samt förrätningskostnader."

Det är inte rimligt att inlösen för de intrång som görs på fastighetsägarnas tomter ska betalas av oss själva! Tyresö kommun ska självklart stå för denna kostnad helt och till fullo.

Svar: *Kommunen står för kostnaden för anläggandet av gång- och cykelvägarna. Eftersom frågan om takpris utretts och det beslutats att det inte ska tillämpas har kommunen gjort bedömningen att det inte är en oskälig kostnad, se även ämnesvisa svar ovan. Inlösenkostnaderna tas med i gatukostnadsutredningen eftersom det är en kostnad som krävs för att iordningställa de allmänna platserna i området. I de fall inlösenkostnader beror på en åtgärd som anses vara överstandard står kommunen för den delen av inlösenkostnaden. Till exempel vid breddning för en gång- och cykelbana.*

Yttrande 77, privatperson

Yttrande över gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11 Tyresö kommun, Stockholms län

Hej,

Vi vill här med som mark- och fastighetsägare inom den planerade detaljplanen, Tegelbruket etapp 11, tydligt motsätta oss både den gatukostnadspolicy som har antagits och de uträknade kostnaderna som kommunen vill påföra oss enskilda privatpersoner.

Enl. PBL finns det två sätt en kommun får bekosta utbyggnaden av allmänna vägar. Att ta kostnaden själv genom skattefinansiering. Eller att påföra kostnaderna på fastighetsägarna. Tyresö kommun har för utbyggnaderna av östra Tyresö valt det senare. Av någon anledning har inte detta gjorts på andra delar av Tyresö, t.ex. Trollbäcken. Vi har inte fått någon bra förklaring till för detta. Vi har heller inte fått något underlag som visar hur man har tagit fram de olika kostnaderna som kommer påföras på enskilda privatpersoner. Privatpersoner som kommer få betala för allmänna vägar som kan nyttjas av hela Sveriges befolkning. Detta är extra viktigt eftersom det måste finnas vattentäta skott i kostnaderna mellan väg och VA utbyggnaden. Då det saknas underlag för uträkningarna kan vi inte se att kostnader för VA inte har runnit över till gatukostnaderna, vilket vi anser att det har. Det finns ingen annan rimlig förklaring för varför kostnaderna skulle bli så otroligt höga.

Kostnaden för markinlösen har också påförts till fastighetsägarna. Detta innebär i praktiken att vi som fastighetsägare får betala inlösen av vår egen mark! Hur försvarar man detta?

Enl. PBL (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900) skall

Jämkning av betalningsskyldigheten

33 § En fastighetsägares betalningsskyldighet enligt 24 eller 25 § ska jämkas, om

1. kostnaden för kommunens åtgärder är oskäligt hög, eller
2. den eller de åtgärder som kostnaden avser har en omfattning eller ett utförande som går utöver det som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheten.

37 § Betalningsvillkoren enligt 36 § ska jämkas, om de är alltför betungande för fastighetsägaren.

Här kan man gott hävda att de kostnader som påförs oss enskilda privatpersoner är oskäligt höga samt betungande.

Tyresö kommun har beräknat att Tegelbruksvägens sträckning som täcks av etapp 11 trafikeras av ca 400 bilar per dag. En siffra utan grund som verkar taget från luften.

Jag gillar siffror, för de ger en ett klart perspektiv på vad det är vi pratar om. Här nedan ser vi en jämförelse av gatukostnaderna för Tegelbruket etapp 11 och Raksta etapp 8, utifrån de dokument som finns tillgängliga online (se källor nedan)

	Raksta 8	Tegelbruket 11	Kommentar
Totalkostnad	31 749 606	20 521 875	65% av Rakstas kostnad
Andelar	168,49	59,54	35% Av Rakstas tomter
Kost/Andel	188 436	344 674	183% Högre pris (Färre andelar att fördela på)
Gatulängd	4887	1792	63% Mindre vägar (m) (inkl hela grankällevägen)
Tot Kost kr/m	6497	11 452	176% Högre pris/m
Vår Kost kr/m	38,56	192,34	499% Högre pris/m
Vår kost vid 250'		140	362% Högre pris/m

Det som blir uppenbart är hur kostnaderna har skenat helt oproportionerligt och utan anledning. Man kan hävda att det blir en högre kostnad eftersom vi har färre tomter att fördela kostnaderna på, men om man jämför kostnaden per meter, blir man lätt mörkrädd. Meterpriset, om man slår ut den per andel (tomt) hamnar 362% högre per meter för Tegelbruket än för Raksta. Och då räknar jag med en max-kostnad på 250 000. Räknar man utifrån originalsumman är vi uppe i en 500% av priset/meter! Detta om något är oskäliga priser.

Allt detta pekar endast åt en riktning. Att kommunen ämnar förtäta Tegelbruksvägen med flerfamiljshus så som det står i översiktsplanen och belasta oss boende med kommunens kostnader för detta. Det strider fullständigt mot kommunens vilja att bevara den idag så sköra och sällsynta skärgårdsmiljön. Se sid. 80, där talar man mot sig själva. Dels vill man bevara ekosystemet och klimatet, samtidigt vill man öka befolkningen genom att bygga lägenheter och torg! Detta skall inte betalas med privatpersoners och pensionärers besparingar.

Källor:

- Redovisning av beräknade kostnader inom Raksta, etapp 8 - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1908043>
- Raksta karta 1 - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1908040>
- Raksta karta 2 - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1908039>
- Fördelning gatukostnader Raksta, etapp 8 - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1908042>
- Granskning av gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11 2018-04-11 - <https://insynsverige.se/tyreso-ks/dagordning?date=2018-04-10#agenda-16>
- Beslut om granskning för gatukostnadsutredning Tegelbruket etapp 11 - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1929442>
- Gatukostnadsutredning_Tegelbruket_granskning.pdf - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1929441>
- Gatukostnadspolicy - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1920049>
- Sammanträdesprotokoll 2018-01-09 - <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1920050>
- PBL - https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

Svar: I gatukostnadsutredningen beräknas alla kostnader för iordningställandet av allmän plats, och en del av de kostnaderna är inlösenkostnader. Jämkning av betalningsvillkoren kan ske exempelvis genom anstånd, men jämkning av betalningsskyldigheten enligt PBL 6 kap. 33 § 1 pkt har inte skett. Däremot jämkas betalningsskyldigheten genom att kommunen står för så kallad överstandard. I gatukostnadsutredningen tas inga kostnader med för utbyggnad av kommunalt VA, det finansieras genom anslutningsavgifter.

Se även ämnesvisa svar ovan.

Yttrande 78, privatperson

Vi avslår förslaget till gatukostnaderna med följande motiveringar:

– beräknade gatukostnader är skyhöga och dubbelt så dyra som nyligen genomförd etapp 9. Vi anser dem oskäligen och att vi diskrimineras. Kommunens förklaring att kostnadsökningarna beror på andra geotekniska förhållanden än tidigare är föga trovärdigt.

– uttaget av gatukostnaderna utgör en oproportionerlig del av vår ägar rätt

Kommuninvånarna har i fördjupad översiktsplan beslutat att: Vägar som inte räknas till huvudvägarna benämns lokalvägar. De har till funktion att leda trafiken till eller inom ett lokalt område vilket innebär att de har lägre trafikmängd och lägre hastigheter. Lokalvägarna bör i huvudsak få behålla sin smala och krokiga utformning även om den tekniska standarden förbättras. På så sätt kan hastigheterna hållas nere. Vägbredden föreslås variera mellan 3,5-4,5. Dessa vägar planeras inte att förses med gångbanor.

– trottoar vid Tegelbruksvägen har vi boende ej begärt. Kommunens motiv till fler gående eller siktlinje mot Kalvfjärden eller att Tegelbruket är ett framtida nod (projektledaren uppger tex mötesplats för långfärdsskridskoåkare) är inget som motiverar vägförändringen. Den förtätning som finns i området är 12 seniorbostäder vid Finborgsvägen. Där har ingen trottoar anlagts.

Tegelbruksvägen skall lämnas oförändrad förutom att den förses med bättre belysning. Det är den standardhöjningen vi skall ersätta. Alla andra kostnader är konsekvenser av kommunens ledningsdragningar för VA. Dessa ersätter vi enligt fastställd kommuntaxa. Samma förhållande borde gälla även för de andra vägarna i fördelningsområdet. De boende med adress Grankällevägen borde kunna ansluta sig till Tegelbruksvägen och Tonstigen.

Vi anser att gatukostnadsutredningen görs om och att kommunen redovisar en ny som speglar behovet.

Svar: Det har beslutats att trottoaren längs Tegelbruksvägen ska breddas ytterligare för att ge plats åt en gång- och cykelbana, denna räknas som överstandard och finansieras av kommunen. Den ingår därmed inte i de fördelningsbara kostnaderna. De kostnader som beror på VA ingår inte i gatukostnaden. Anläggningskostnaden för vägarna innefattar enbart schakt och anläggande av vägkroppen inklusive belysning. Kostnader för exempelvis schakt och fyllning för ledningsförläggning ingår inte i gatukostnadsutredningen. I den uppdaterade beräkningen av anläggningskostnaderna har hänsyn tagits till den samordningsvinst som uppstår då det schaktas för vägar och VA samtidigt.

Yttrande 79, privatperson

Yttrande över detaljplan och gatukostnadsutredning för Tegelbruket etapp 11

Fastigheten Brevik 1:232 lämnar härmed yttrande avseende etapp 11 ”Tegelbruket”

Gatukostnad: Vi anser att uttag av gatukostnad av enskilda fastighetsägare är i grunden fel. Denna kostnad bör tas av kommunen och belasta gemensamma skattemedel enligt tidigare praxis. Tyresö kommun har av någon anledning beslutat att olika etapperna på Östra Tyresö skall delas upp mellan berörda fastigheter, detta får till följd att flera personer vi har pratat med kanske blir tvungna att sälja och flytta vilket inte kan vara målet med denna modell antar vi? Det känns märkligt att upphandling av entreprenaden sker av kommunen men kostnaden läggs i sin helhet till fastighetsägarna som inte har någon insyn eller kan påverka processen, var är incitamenten att göra en bra upphandling när det inte påverkar kommunens kassa kan man fråga sig!

Svar: *Kommunen har valt att ta ut gatukostnader i enlighet med den lagstiftning som finns. Upphandlingen av entreprenaden görs i kommunens regi och i enlighet med lagen om offentlig upphandling (SFS 2016:1145). Om kostnaderna för entreprenaden överstiger de beräknade gatukostnaderna så står kommunen för överskjutande belopp. Gatukostnaden beräknas innan den slutgiltiga entreprenadkostnaden är känd och är en uppskattning av vad anläggandet erfarenhetsmässigt kommer kosta, se även ämnesvisa svar ovan.*

Yttrande 80, privatperson

Dessa kostnader borde inte ligga på enskilda fastighetsägare utan på kommunens samtliga invånare så som det tidigare har varit. Kommunen planerar för en förtätning i området (se översiktsplanen för Inre Brevik) och kommunen själv bör således stå för kostnaden av detta. Den planerade ökningen av gång och biltrafikanter längs med gatan beror på kommunens planer för området (målpoint) och bör inte belasta de boende i området. Den ökade belastningen kommer övriga invånare i kommunen, ej de boende i området, att stå för och de bör således även vara med att bekosta detta.

Pristak på gatukostnader samt kostnader för vatten och avlopp måste införas så att de boende ej behöver lämna sina boenden på grund av ekonomiska skäl. Vi kan se att kostnaderna för denna etapp är orimligt stora i förhållande till tidigare etapper.

Inväntande av den avloppsutredning som regeringen skall utföra innan detaljplanen vinner laga kraft.

Synpunkter angående samråd över detaljplan för Tegelbruket etapp 11.

Minsta tomtstorlek vid nybildande av fastighet bör minskas till 1500 kvm så att området kan erbjuda fler boenden i framtiden. Enligt översiktsplanen för Inre Brevik planerar kommunen förtätning längs med hela Tegelbruksvägen från Kornknarrvägen och till Trinntorp, något som kommer att helt ändra på den skärgårdskaraktär som nu råder i området. Vi vill hellre se en ”naturlig” förtätning med mindre tomter men med villor. Inga flerfamiljshus. Några av tomterna är stora och kan med lätthet utan ingripande på miljön med sprängningar osv styckas för att kunna erbjuda fler boenden i området.

Svar: Gatukostnadsutredningen är gjord utifrån det förslag till detaljplan som varit ute på granskning, dvs. inte med hänsyn till en ökad bebyggelse med flerbostadshus. Vägarna i området projekteras utifrån dessa behov samt att gång- och cykelvägar planeras. I kommunens översiktsplan är inte den södra delen av Tegelbruksvägen utpekad för tätare bebyggelse, stråket ner mot båtklubben och Kalvfjärden är dock utpekad som ett rekreativt stråk, och på längre sikt en mötesplats, varför det är lämpligt att separera biltrafik från andra trafikant.

Kostnader för gång- och cykelvägar fördelas inte på fastighetsägarna i området utan finansieras av kommunen. Kommunen har beslutat att inte tillämpa pristak. Anslutningsavgiften för VA har ett pristak i den taxa som fastställs årligen.

Se även detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor.

Yttrande 83, privatperson

Tiden för att granska förslaget till gatukostnadsberäkning är för kort, varför jag kommer att återkomma när jag erhållit ett bättre underlag från kommunen.

Min uppfattning är att det finns felaktigheter i beräkningen som gör att kostnaderna blir oskäligt höga. Jag har i samrådsskedet begärt att kommunen skulle granska beräkningen, men det har tydligen inte skett.

Svar: Inför varje skede ses beräkningar och fördelningar över, och så kommer även att ske inför den nya granskningen. Enligt lagstiftning ska förslag till gatukostnadsutredning vara utställt i minst 3 veckor. Under granskningstiden finns möjlighet för sakägare att lämna synpunkter på utredningen. Kommunen bedömer att granskningstiden är tillräckligt lång då den uppfyller lagkravet. Granskning av beräkningar görs innan ärendet tas upp för politiskt beslut.

Yttrande 84, privatperson

Det förslag som nu ställts ut till granskning av Tyresö kommun avseende Etapp 11 i utbyggnad av kommunalt VA och vägar kan inte accepteras och måste återremitteras till kommun för utarbetande av nytt förslag, alternativt avvisas helt.

Grunden till detta ställningstagande är följande:

- 1) Kommunen har, genom att inte ställt alla handlingar till förfogande för att kunna analysera varför utbyggnaden av Etapp 11 blir så mycket dyrare än de tidigare områden där motsvarande utbyggnad genomförts, begått ett formellt felavseende granskningsprocessen. Det saknas handlingar som beskriver vilka åtgärder som ska vidtas i mer detalj, såsom grävdjup, dimensionering av VA respektive el, fördelning av kostnaderna för extra vägbredd mellan kommun och fastighetsägarna etc. Att kommunen tar trottoarkostnaden framhålls, men innebär det t ex att arbeten på underliggande mark också bekostas av kommun? Mot bakgrund av att dessa handlingar saknas kan inte berörda intressenter ta ställning till rimligheten i kostnadsberäkningarna.

2) Det kan ifrågasättas varför kostnaden för gatuutbyggnaden av Etapp 11 har blivit så väsentligt mycket dyrare än t ex Etapp 9 (men även tidigare etapper). Avgiften för Etapp 11 är 344 000 kr per fastighet medans motsvarande avgift för Etapp 9 som genomfördes några få år tidigare - låg på 170 000 kr. Internt inom kommun framgår av protokoll att denna höga avgift bedöms som oskälig, vilket dock kommunens politiker - trots uttalanden om att införa takavgift - inte hörsammat.

Jag bedömer att denna väsentliga ökning av avgiften för gatuutbyggnaden för enskilda fastighetsägare inte bara är oskälig utan även strider mot Kommunallagens 2 kap 3 §. Denna paragraf är grundläggande för kommuner att följa och ger uttryck för den s k likställighetsprincipen, vilken stadgar att "Kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika om det inte finns sakliga skäl för något annat". Några sådana sakliga skäl har inte varken beskrivits eller framhållits av kommunen i det nu framlagda förslaget.

Jag menar att som boende inom Etapp 11 kommer vi inte att likställas med tidigare genomförda etapper avseende utbyggnaden. En höjning av kostnaden med mer än det dubbla i förhållande till föregående nyss avslutade etapp inte kan anses vara likställt. En mer skälig ökning bör ligga i paritet med den allmänna kostnadsutvecklingen och löneutvecklingen. Ett antagande av förslaget till Etapp 11 strider således mot likställighetsprincipen.

3) Några större förändringar avseende antal boende inom Etapp 11 kommer inte ske i och med utbyggnaden och därmed inte heller någon större förändring av trafikintensiteten på området vägar. Mot den bakgrunden föreligger inte något behov av att bredda Tegelbruksvägen mer än vad som sker av Finborgsvägen och Nötskrievägen inom Etapp 9 (vilka sannolikt kommer ha lika mycket trafik). Denna breddning av vägen, inklusive trottoar, innebär en extra fördyring av vägstyrkostnaden. Det innebär sannolikt även att hastigheten på Tegelbruksvägen kommer att öka (oavsett vilken hastighetsskylt som kommer upp). Det finns många lekande barn, vilda djur, promenerande boende som i dag utnyttjar vägen, men där dess karaktär av smal väg medför att hastigheten hålls nere trots tillåten hastighet på 50 km/h. Det saktas ner och tas hänsyn till gående i de allra flesta fallen.

Omfattningen av utbyggnaden är över vad som är nödvändigt med hänsyn till området idag och genom föreslagen detaljplan. I Trafikutredningen, framtagen av WSP, framgår att Tegelbruksvägen trafikeras av 400 fordon per dygn. De konstaterar att en ökad trafikmängd förväntas i och med att fler bosätter sig permanent i området. Dock har ingen uppskattad siffra på vad denna förväntade ökade trafikmängd innebär. Troligtvis är det ingen betydande trafikökning då många redan är året-runt boende i området, vilket konstaterades redan 1991 i Detaljplanebestämmelserna för Tyresö Brevik, Sydost om Tyresö Kyrka (244). Då utan att någon form av standardhöjning av gatan var behövlig. Tonstigen och Grankällevägen kommer även framöver ha en ytterst begränsad mängd bilar då båda är återvändsgator och inga nya fastigheter tillkommer. Vad motiverar att gatorna behöver byggas om till denna standardhöjning? Vad är det idag som gör att de inte fungerar även framöver? Tonstigen och Grankällevägen kommer kosta fastighetsägarna i området närmare 100 000 kronor bara för upprustningen

av dessa två gator. Vad innebär att det är dåligt standard på gatorna idag? Det är dåligt preciserat i underlaget vad det innebär och vad det är för standardhöjning av gatorna som är så väsentliga att fastighetsägarna inom delområdet ska avkrävas flera hundra tusen kronor.

Den beräkning som skett av 400 fordon per dygn är inte realistisk. Det kan misstänkas att mätningen har genomförts på Tegelbruksvägen mellan Nytorpsvägen och Mokärsvägen? Det är betydligt färre fordon som trafikerar Tegelbruksvägen på sträckan Nytorpsvägen - Finborgsvägen om mätning sker per årsbasis. Och som ovan framförts kan ingen större trafikförändring förväntas. Att hänvisa till att det någon helg vart femte år visar sig vara fina isar på Kalvfjärden kan knappast utgöra skäl till att de boende i området ska tvingas på en alltför bred och dyr väg. Dessutom är en sådan utformad väg inte efterfrågad av de boende, vilket bör vara nog så viktigt för de beslut som fattas.

Vi menar att det inte finns behov av den breddning som föreslås, utan att vägen bör få samma bredd som t ex Finborgsvägen. Breddningen i sig medför en onödig fördyring av kostnaden för vägbygget. Förutom en lägre anläggningskostnad så kommer kommunernas kostnader för släntintrång att minska.

4) Det är inte rimligt att fördelningsområdet ska stå för utbyggnaden av Nytorpsvägen. En övervägande majoritet av trafiken på Nytorpsvägen är fordon som inte tillhör fastighetsägarna i fördelningsområdet. Att låta fastigheterna inom fördelningsområdet stå för kostnaden att bygga ut denna genomfartsgata kan inte anses vara skäligt. I Tyresö kommuns gatukostnadspolicy §5.1 står följande: "Kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet ska inte belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet." Nytorpsvägen är idag en av tre huvudvägar i Östra Tyresö, vilket framgår av *Trafikunderlag till ÖP 2035*. Utbyggnaden av Nytorpsvägen borde således inte bekostas av fastighetsägarna inom fördelningsområdet.

5) Kommunen bör dra tillbaka förslaget och göra en ny planläggning av gatukostnaderna som i större grad är inriktad på att minska de ohemula kostnader som nu föreslås. En sådan planläggning bör inriktas på att bygga väg med relevant bredd och därmed sänka kostnaderna till en mer rimlig nivå.

6) Vad gäller detaljplan finns det inga bärande skäl till att begränsa takvinkeln och byggnadernas storlek till motsvarande vad som beslutats om för Etapp 9. Att dels kräva högre anslutningsavgifter och samtidigt utan sakliga skäl begränsa bostadsytan torde även det strida mot likställighetsprincipen. Således bör rättigheterna vara motsvarande som Etapp 9. Det är annars en sinkadus var gränsen för dessa olika rättigheter går.

7) Det finns inte skäl till att ta höjd för icke befintliga översiktsplaner. Planeringen måste utgå från den helt nyligen antagna översiktsplanen. Spekulationer av dagens politiker om vad som ska ske om 20 år och där bortom kan inte detta belasta den detaljplanering som nu ska genomföras. I så fall måste en ny översiktsplan utarbetas som ska ligga till grund för den detaljplan som nu är ute på remiss.

8) Vad gäller fastigheten Brevik 1:217 (Tegelbruksvägen 19) har den föreslagits att beläggas med inskränkning avseende möjligheten till bygggrätt invid Klövberget. Det framhålls att det föreligger risk för blocknedfall. Dock följer inte denna inskränkning berget, utan får en större bredd än nödvändigt åt nordost. Inom den röda cirkeln (i bifogat dokument) är kommunens höjdkarta felaktig då marken stiger väsentligt där, mellan 1-2 meter. Samtidigt börjar slänten väldigt långt bort för cirkeln, vilket gör att sannolikheten för ras som når den här platsen lika med noll. Kommunen behöver se över denna plats specifikt en gång till då den inte helt och hållet stämmer överens med angivna uppgifter. Samtidigt går det att ifrågasätta varför gränsen skulle sträcka sig så långt ut från berget när sluttningen så uppenbart är mycket mindre brant än söderut.

Här ligger en bergklack som t o m utgör en uppförsbacke och lämpar sig för t ex ett lusthus för att ta vara på kvällssol. Risken för nedfallande stenar är låg redan idag och därför bör inskränkningen endast följa bergets utformning. På bifogad karta har jag ritat in den ändring som bör ske av inskränkningen till bebyggelse.

Svar: Kommunen står för en del av kostnaderna för Nytorpsvägen och norra delen av Tegelbruksvägen eftersom den har en överstandard som bussgata och genomfartsgata. Kommunen står även för en del av kostnaden för södra delen av Tegelbruksvägen (från korsningen med Nytorpsvägen och vidare ner till båtklubben). Fördelningen av kostnader sker så att kommunen står för överstandard, vilket innebär hela kostnaden för trottoar/gång- och cykelväg och busshållplatser. Detta innefattar underliggande arbeten och de markinlösenkostnader som beror på den tillkommande bredden. Kostnadsberäkningen i gatukostnadsutredningen avser endast utbyggnationen av vägar i området, inga kostnader för utbyggnation av VA-nätet. I den uppdaterade beräkningen av anläggningskostnaderna har hänsyn tagits till den samordningsvinst som uppstår då det schaktas för vägar och VA samtidigt.

Se även ämnesvisa svar ovan samt granskningsutlåtandet för detaljplanen för svar på planfrågor.

Yttrande 85, privatperson

- Ang Gatukostnader för Tegelbruket Etapp 11 där beräkningen av kostnad för gator även summa på 343 000 kronor SAMT beräknade kostnader för VA av en summa på 300 000 kronor är inte acceptabelt! Total summa: 643 000 kronor!!

Det är en fördubbling av kostnaderna i jämförelse med Ugglevägen.

Vi motsäger oss starkt att betala för infrastrukturen inför utbyggnad av Etapp 11, då planerna om ett centrum samt bostäder i Trintorp presenterats.

Finns ingen anledning att vi i Etapp 11 ska stå för stor del i denna kostnad.

Svar: Kommunen är medveten om att ställningstagandet att bygga ut kommunala vägar i området och ta ut gatukostnader innebär en stor kostnad för enskilda fastighetsägare. Samtidigt är det en rätt som kommunen har enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och kommunens bedömning är att kostnaden inte är oskäligt hög. För gatukostnaden finns möjlighet att söka lån eller anstånd. Se ytterligare resonemang kring beräkning av gatukostnad i ämnesvist svar.

Yttrande 86, privatperson

1. "Gatukostnader" som inkluderar kostnader för grävning, sprängning (som inte får ske här pga rasrisken)) läggning av avloppsrör är primärt en avloppskostnad. Att beteckna den som en gatukostnad är bedrägligt. Varför ?

Det har varit kommuners sätt att "dölja" den verkliga avloppskostnaden, som alla redan tycker är skyhögt. Allt annat som bakas in i vägkostnaden (cykelväg, gångväg, skyddsräcken, vägbelysning, ny asfaltering, kabel TV, mm) kan utföras när som helst men avloppsrören som är det stora ingreppet måste göras när avloppet byggs ... därför är det en avloppskostnad: allt annat kan göras när man gräver ett tre meter djupt dike för avloppet ... men inte tvärt om (man gör inte ett dike för kabel tv och då passar på att lägga ner avloppsrör).



2. *Specifikt för Tonstigen*: en trottoar är helt onödigt ! Det är en återvändsgränd där bara fastighetsägarna utgör behörig trafik med undantag av leveranser.

3. Gatubelysning: det räcker gått med befintlig belysningstäthet.

4. Vi var överens med Markus att det vore en våldshandling att ta bort vår bemossade bergsyta söder om Tonstigen 7, som alla har på Tonstigen har största förkärlek till.



5. Varför har detaljplanen giltighetstid ändrats från 15 till 5 år ? Det tycks finnas önskemål bland planerare och politiker som inte ens bor i Tyresö om tvångsinlösen (för en bråkdel av fastighetsvärdet).

Det medför en snabb spridning av önskemål bland alla boende att beslut som har avgörande påverkan på boende och miljön, **måste få prövas av de boende genom omröstning** och inte beslutas i ett planeringskontor utanför Tyresö.

6. Det är en unison begäran från alla på Tonstigen att sprängning i berget på vår väg inte får ske ! Det är ett 60 meter högt berg med stor ras risk som kan ses i tidigare ras och

historik. För inte så länge sedan lossade ett block stort som en minibuss ner och stoppade intill garaget på Tonstigen 9.

7. Det gör nästa punkt mycket viktig: vändplanen nere vid Kalvfjärden i slutet på Tegelbruksvägen är den enda landningsplatsen för helikopter som har visats behövligen ett flertal ggr på Klövberget används flitigt som ut-hoppsplats för gliders som går på uppvindarna från Kalvfjärden speciellt på vintern ... flera tillbud har skett och platsen vid båtklubben är enda landningsplats för helikopter-ambulanser

Svar: *Anläggningskostnaden för vägarna innefattar enbart schakt och anläggande av väggroppen inklusive belysning. Kostnader för exempelvis schakt och fyllning för ledningsförläggning ingår inte i gatukostnadsutredningen. I den uppdaterade beräkningen av anläggningskostnaderna har hänsyn tagits till den samordningsvinst som uppstår då det schaktas för vägar och VA samtidigt.*

En förutsättning för att kommunen planlägger området med byggrätter lämpade för permanentboende är att vägarna rustas upp så att de uppnår en god kommunal standard. I det förslag som varit ute på granskning finns ingen trottoar på Tonstigen. Trottoaren på

Tegelbruksvägen kommer breddas ytterligare för att ge plats åt en gång- och cykelbana. Belysningstätheten avgörs i detaljprojekteringen så att en godtagbar kommunal standard uppnås.

Se detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor.

Yttrande 87, privatperson

- Etapp 11, Tegelbruket, Austånd att
lämna synpunkter till den 30 juni.
- ① Enligt sändlista, diari 2014KSM0978 skall granskningshandlingar tillställas Villaägarna Helsing-Tyresö kretsens dvs. till underbevakad i peppersformat. Se har icke skett.
 - ② Att utföra handlingar efter önskemål till kommunalrådet har visat sig utifrån om möjligt. Fortfarande idag saknas material liksom möjligt att för "byggriktiga" preciserade vilket begärts. Se 5 kap 19 § med kommunföres i "Didos" Plan- & Bygglagen (2010:900) med Toka Hjalmarsson (regeringskansliet) w.fl, författare- suppl. b. okt. 2017
 - ③ Granskningsutställningen utanför kommunens reception är under all kritik och saknar handlingar i enlighet med Boverkets mallar, Plankontorua

d/2

i format A4, gör att de inte är läsbara
Byggrätter är svårtolkade och någon
möjlighet att ställa frågor trots önskemål
har ej kunnat fås. Supplement oktober
17, s: 18-25 s 5.

④ Beträffande GATUKOSTNADERNA har
administrativa kostnader ökat från
3 795 526 kronor till 4 850 600 kr
mellan samråd och granskning eller
i arbetstimmor från 3800 till
4850 utan att någon större skillnad
i handlingar kan ses.
Det synes finnas skäl att fästa det
i vad som ligger bakom denna
enorma kostnadsfördyring tillseenas
med särskottis projektledare från
större entreprenörföretag.

⑤ Ser fram emot ett snart beslut i
ställd begäran

Svar: Se ämnesvisa svar ovan. Administrativa kostnader beräknas schablonmässigt med ett påslag om 20 % på anläggningskostnaden.

Yttrande 92, privatperson

Synpunkter på planförslag gällande V/A Tegelbruket etapp 11

- Orimligt att ta så mycket betalt av era invånare!
- Orimligt att kostnaden för vatten ökar från etapp 9 - 264.000kr, till etapp 11-307.000kr en skillnad på 43.000kr!
- Orimligt att kommunen inte sätter ett pristak för installation av V/A!

Frågor till Fredrik S och Anita M

- Hur kan Tyresö kommun ta betalt för både VA och vägavgift (något som bara ett 30-tal av Sveriges 290 kommuner gör) när vi redan har en hög kommunalskatt?

- Hur kan kommunen ändra kostnaderna för VA- och vägavgift för varje etapp på Östra Tyresö med resultatet att det hela tiden blir dyrare och dyrare? Särskilt med tanke på noll inflation och låg index höjning.
- Varför använder kommunen en billigare VA-lösning för Tonstigen än för Tegelbruksvägen? Denna billigare lösning används dessutom redan i flera grannkommuner, vore det inte bättre att vi alla fick ta del av denna istället för att på så sätt kunna hejda kostnadsstegringen? Varför kommer ni att ändra detaljplane tiden från 15 år till 5 år?

Synpunkter på planförslag gällande gatukostnad Tegelbruket etapp 11

- Vi vill överklaga gatukostnads utredningen
- Orimligt att kostnaden för väg ökar från etapp 9-171.000kr till etapp 11-343.000kr en skillnad på 172.000kr.
- Ingen gång och cykelväg utefter Tegelbruksvägen från Nytorpsvägen till Kalvfjärden!
- Inte bredda Tegelbruksvägen från Nytorpsvägen ner till Kalvfjärden, hastigheten kommer att öka dramatiskt, jmf Nytorpsvägen, där hastigheten ofta är 70 km/timme!
- Stäng inte av trafik från Kornknarrvägen och Lövsångarvägen till Nytorpsvägen, detta kommer att öka trafiken dels på Tegelbruksvägen dels på Nötskrikevägen!
- Fel att vi boende ska betala kommunens infrastruktur inför de kommande 20-50 åren!
- Det saknas information på detaljplanekartan

-OBS! Tegelbruksvägen 32 (Brevik 1:150) har sin brunn »reds vid tomtgräns mot Tegelbruksvägen. Där kan ni inte göra släntintrång - då vårt vatten riskerar att försvinna!!! Detta har jag påpekat åtskilliga gånger!!!

Frågor till Fredrik S och Anita M

Orimligt att ni har konsult kostnader på ca 4.6 miljoner kr, hur kommer det sig?

- De kommuner (bl.a. Tyresö) som valt att fakturera hela gatukostnaderna på fastighetsägarna har rätt enligt lag. **Lagen är dock i strid med Europakonventionen. Tyresö kommun bryr sig inte om att följa Europakonventionen.** Hur försvarar ni detta?

Det är löjväckande att ni pratar om "att bevara området karaktär" Hela detta fina område förstörs systematiskt, ekar sågas ner, bokdungar reduceras, täta snår

- Helt felaktigt av er att säga att Tegelbruksvägen trafikeras av 400 bilar /dag, möjligen Tegelbruksvägen från Nytorpsvägen till Tyresö Sjöskog. På den väg sträckan är det motiverat att ha gång och cykelväg, med tanke på att det är en buss gata.

Utdrag från etapp 9

"Då kostnadsfördelningen skall syfta till att uppnå rättvisa mellan enskilda fastigheter bör kostnaden fördelas så lika som möjligt mellan de blivande villafastigheterna."

Inflationen är minimal så också byggindex! Så varför gäller detta inte mellan de olika etapper, särskilt med tanke på att det bara är 2-3 år mellan etapperna! Gör ni så dåliga upphandlingar eller stoppas våra pengar i andra hål?

Vi anser att det Tyresö kommun håller på med är en ekonomisk utrensning. Hur många av er politiker kan plocka fram 750.000kr-850.000kr utan att ta lån! Vi är många som av olika

anledningar inte kan ta lån, t. ex. pensionärer, boende som renoverat och topp belånat huset, boende med låg inkomst, etc.

Svaret från er är då - sälj! Men det här är inte bara ett hus utan det är vårt hem, där vi bott länge och hade hoppats på att kunna fortsätta med det! Här har vi vår familj och stora delar av vårt sociala liv- det byter man inte bara bort!!

Vad säger ni om detta?

Varför kommer ni att ändra detaljplanetiden från 15 år till 5 år?

Svar: *Se detaljplanens granskningsutlåtande för svar på planfrågor. Det finns möjlighet att ansöka om lån eller anstånd med betalningen av gatukostnaden, se ämnesvisa svar ovan. En gatukostnadsutredning kan enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) överklagas genom så kallad laglighetsprövning. Reglerna för laglighetsprövning finns i kommunallagen (SFS 2017:725) 10 kap. Tvister rörande gatukostnader prövas av mark- och miljödomstolen, vilket framgår av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 15 kap. 10 §.*

Se även ämnesvisa svar ovan.