

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 3, TILLHÖRANDE
GATUKOSTNADSUTREDNING FÖR

Tegelbruket, etapp 11

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

Innehållsförteckning

Om gatukostnadsutredningen.....	3
Syfte med gatukostnadsutredningen	3
Om granskningen	3
Så här har granskningen gått till	3
Ändringar i gatukostnadsutredningen efter granskningen.....	3
Lista över yttranden	4
Inkomna synpunkter och svar.....	4
Statliga och regionala myndigheter och förbund.....	5
Företag och intresseorganisationer	5
Enskilda ledningshavare.....	6
Privatpersoner	7

Om gatukostnadsutredningen

Syfte med gatukostnadsutredningen

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

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

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 webbplats.

Om granskningen

Så här har granskningen gått till

Gatukostnadsutredningen har varit utställd för granskning (granskning nr 3) under perioden 21 juli – 1 september och 9 oktober – 30 oktober, 2020. Gatukostnadsutredningen omfattade i granskningen 56 enskilda villafastigheter varav en av dessa kan nybildas, tre transformatorstationer, en tennisbana samt ett område utlagt för småbåtshamn. Transformatorstationerna samt småbåtshamnen ligger på fastigheten Brevik 1:1 som ägs av Tyresö kommun.

Parallellt med granskning 3 av gatukostnadsutredningen har även detaljplanen för Tegelbruket, etapp 11 varit utställd för granskning. Gatukostnadsutredningen ställdes ut för en ny granskning efter att gatukostnadskalkylen uppdaterats efter justerad placering av busshållplats, ökade transport- och tippkostnader samt att andelstal för ett nytt E-område tillkommit. Ändringarna var så pass omfattande att granskningen behövde göras om. Under granskning 3 inkom 16 stycken yttranden.

Förslaget har funnits utställt i Tyresö kommuns entré i Tyresö centrum samt på kommunens bibliotek. Gatukostnadsutredningen fanns även tillgängligt på kommunens hemsida. Kungörelse fanns i lokaltidningen Mitt i Tyresö och Dagens Nyheter den 21 juli 2020 respektive 9 oktober 2020.

Ändringar i gatukostnadsutredningen efter granskningen

Inför antagande har följande justeringar gjorts i gatukostnadsutredningen:

- Inlösenkostnaden har justerats efter reviderat släntintrång i detaljplanen.
- Mindre ändringar och förtydliganden avseende exempelvis språk och formalia.

Lista över yttranden

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
Statliga och regionala myndigheter och förbund		
1. Lantmäteriet, yttrande 125 200827	2020-08-27	Ingen erinran
Företag och intresseorganisationer		
2. Postnord, yttrande 120 2020-07-27	2020-07-27	Ingen erinran
Enskilda ledningshavare		
3. Vattenfall eldistribution AB, yttrande 129 200831	2020-08-31	Ingen erinran
Privatpersoner		
4. Yttrande 118	2020-07-21	Synpunkt
5. Yttrande 119	2020-07-26	Synpunkt
6. Yttrande 121	2020-08-12	Synpunkt
7. Yttrande 122	2020-08-25	Synpunkt
8. Yttrande 126	2020-08-29	Synpunkt
9. Yttrande 127	2020-08-29	Synpunkt
10. Yttrande 128	2020-08-30	Synpunkt
11. Yttrande 130	2020-08-31	Synpunkt
12. Yttrande 131	2020-09-01	Synpunkt
13. Yttrande 132	2020-09-01	Synpunkt
14. Yttrande 133	2020-08-31	Synpunkt
15. Yttrande 134	2020-08-24	Synpunkt
16. Yttrande 140	2020-10-25	Synpunkt

Inkomna synpunkter och svar

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

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

Statliga och regionala myndigheter och förbund

1. Lantmäteriet, yttrande 125

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

AVSTYCKNING

Lantmäteriet ställer sig frågande till varför ett egenskapsområde med minsta tillåtna fastighetsstorlek 2700 kvm måste avstyckas från en fastighet som har minst areal om 6000 kvm?

Egenskapsbestämmelsen om minst 2700 kvm skulle som minst kräva att stamfastigheten har en areal om 5400 kvm

($2700 \text{ kvm} * 2 = 5400 \text{ kvm}$), vilket är betydligt mindre än 6000 kvm.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

ALLMÄNNYTTIGA UNDERJORDISKA LEDNINGAR (U-OMRÅDEN)

Det kan uppfattas förvirrande att redogöra för U-område i versaler i planbeskrivningen när u-område är en administrativ planbestämmelse och förkortas med u i gemener. Se Boverkets allmänna råd (2014:5) avsnitt 8.1. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/administrativa-bestammelser/>

Svar:

Se svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

Företag och intresseorganisationer

2. Postnord Sverige AB, yttrande 120

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Svar:

Se svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

Enskilda ledningshavare

3. Vattenfall Eldistribution AB, yttrande 129

I den uppdaterade plankartan noteras att det har ritats ut fyra nätstationer och dessa E-områden bedöms ha en lämplig placering. De E-områden som avser för nätstationer önskas ändras till ”Nätstationer” istället för ”Teknisk anläggning”.

Vattenfall Eldistribution noterar att texten i planhandlingarna har ändrats sen den senaste granskningen enligt nedan.

El och fiber

Vattenfalls och Skanovas luftledningar kommer förläggas i gata och de flesta stolparna tas bort. El- och fiberledningar ska vara i drift under entreprenadtiden.

El

Vattenfall har luftledningar i området, de flesta stolparna tas bort och ledningar kommer förläggas i gata i samband med utbyggnad av infrastrukturen. Två nya tekniska anläggningar (e-områden) för transformatorstation föreslås inom planområdet. En transformatorstation föreslås placeras vid Nytorpsvägen i planområdets norra del och en vid Grankällevägen i planområdets östra del. E-område för befintlig transformatorstation föreslås söder om Finborgsvägen.

Att förlägga luftledningar i marken har inte stämts av med ansvarig projektplanerare. Vattenfall Eldistribution vill informera om att eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.

Vidare till Vattenfall Eldistribution informera om:

- När det gäller en luftledning om 12 kV samt 0,4 kV är det minsta avståndet från byggnad till luftledning 5,0 meter, både inom och utom detaljpanelagt område. För säkerhet för arbete på byggnad mm behövs ett större avstånd än 2 meter.

Svar:

Se svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

Privatpersoner

4. Yttrande 118

Gatukostnaden för Etapp 9 låg på ungefär 167,855kr för befintlig bostad, medan vi på etapp 11 har nästan dubbla kostnaderna på 331.080kr! Det här känns orättvist!

Vi har redan haft många fastighetsägare i området som har sålt och flyttat iväg från området som motsättning utav dessa höga kostnader, de nyinflyttade har ej tiden eller insyn att överklaga eller ha sin åsikt i ärendet.

Svar:

Synpunkterna noteras. Kommunen är medveten om att den beräknade kostnaden är högre jämfört med angränsande etapp 9. Andelskostnaden beror både på den totala kostnaden som fördelas samt antal andelar inom fördelningsområdet. Den beräknade kostnaden för etapp 11 bedöms stå i proportion till de åtgärder som planeras.

5. Yttrande 119

Kostnaden för utbyggnaden står ej i proportion till den nytta som den ger fastighetsägarna givet att många av dessa endast nyttjar fastigheten under några sommarveckor och inte har båt som ligger vid båtklubben. Det är inte rimligt att fastighetsägarna ska stå för en administrativ kostnad uppgående till 2 9 36 111 kronor för den utbyggnad som föreslagits. I detaljplanen står vidare att kostnaden för markinlösen längs Tegelbruksvägen inte fördelas på fastighetsägarna på grund av att breddningen anses utgöra överstandard. Jag ifrågasätter varför breddningen föreslås ske med överstandard. Det torde finnas få, om ens några, motiv därför, givet att vägarna i området i mycket ringa utsträckning används av fotgängare. Planen är slutligen mycket oprecis vad avser redogörelsen för fastighetsägarnas (eventuella) ekonomiska skyldighet för att tillse SLbussarnas framkomlighet. Härutöver har jag frågor med anledning av att den busshållplats som planeras vid Tegelbruksvägen/Nytorpsvägen. Detta mot bakgrund av att busshållplatsens utformning och framtida placering inte beskrivs med någon större tydlighet i planen. Ett förtydligande rörande det tilltänkta övergångsstället på Tegelbruksvägen vore också önskvärt.

Svar:

Vid fördelning av andelstal tas inte hänsyn till om fastigheten för tillfället används som permanent- eller fritidsboende. Syftet med detaljplanen är att skapa goda förutsättningar för permanentboende inom hela planområdet och eftersom fastigheterna får planmässigt liknande villkor bedöms nyttan av de nya anläggningarna (gatorna) vara lika stor för samtliga befintliga bostadsfastigheter. Fastigheten som båtklubben ligger inom tilldelas ett andelstal baserat på den förväntade användningen, kostnaden fördelas inte på bostadsfastigheterna. Den administrativa kostnaden är beräknad som en schablon av anläggningskostnaden och ska innefatta projektering, utredningar, byggledning, den här gatukostnadsutredningen med mera. Den administrativa kostnaden som fördelas på fastighetsägarna är därmed beroende av anläggningskostnadens fördelning mellan fastighetsägare och kommunen. Med överstandard menas åtgärder som tillgodoser behov utöver det som är normalt inom området, där till exempel genomfartsgator, bussgator och gång- och cykelvägar anses vara sådan överstandard i denna utredning. Kostnad för det som anses vara överstandard fördelas inte på fastighetsägarna inom fördelningsområdet. För buss-/ genomfartsgata fördelas kostnad motsvarande lokalgata, kostnad för SL-bussars framkomlighet finansieras alltså inte genom uttag av gatukostnad.

Se även svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

6. Yttrande 121

Jag har under flera år följt utvecklingen av hur Tyresö kommun hanterat utbyggnaden av väg och vatten/avlopp i Östra Tyresö och jag tycker att utvecklingen är skrämmande. Kommunen slår sig för bröstet och säger att de minsann förespråkar en ”skäligen och rättvis” fördelning, ändå skenar kostnaderna och det blir dyrare och dyrare för varje etapp som går. Varför?

Jag har läst förklaringar som olika topografier, mindre antal tomträtter att fördela kostnaderna på, dyrare VA system nu - som vi fastighetsägare får finansiera – ger lägre underhållskostnader i framtiden.....Detta måste väl vara kommunens ansvar inte vi fastighetsägare? Vad betalar vi egentligen dessa höga kommunalskatter för?

Dessutom tycks kommunen älska att köra över sina invånare. Man planerar och bygger helt enkelt precis det som de som bor i områdena inte vill ha och inte heller har frågat efter. Det finns många sådana exempel i kommunen ”Finlandsfärjan” är bara ett av många.

Tillbaka till Tegelbruksvägen. Majoriteten av oss som bor där vill inte ha någon cykelbana på den södra delen av Tegelbruksvägen, dvs den som går ned till Kalvfjärden. Att bygga en väg som är 4,5 meter bred och sedan smacka på med en gång- och cykelbana som är 3 meter bred gör att vi får en väg som är hela 7,5 meter bred plus diken på vardera sidan som ytterligare breddar. Detta är ett enormt slöseri med både plats och pengar! Dessutom cyklar ingen upp för denna backe. Folk som cyklar från slottet via Finborgsvägen och ska till Trinntorp svänger av redan på Lövsångarvägen för att sedan fortsätta på Nytorpsvägen. Vidare, alla anslutande vägar till södra delen av Tegelbruksvägen, dvs Finborgsvägen, Tonstigen och i nära anslutning Ugglevägen saknar alla gång- och cykelbana vilket ytterligare inte passar ihop med att kommunen nu vill bygga en gång- och cykelbana (gcb) här. Kära kommunpolitiker och tjänstemän, ändra ert beslut och ta bort denna gång och cykelbana! Därigenom får ni ned kostnaderna för kommunen och kan lägga dessa pengar på något annat. Kanske kunde pengarna läggas på att subventionera vägavgifterna för oss fastighetsägare så att de skenande kostnaderna hejdas något så att det skulle börja bli en något mer rättvist fördelning av kostnaderna för oss kommuninvånare som kommit in i den senaste och dyraste etappen av utbyggnaden av väg och VA? Dessutom skulle alla vi som bor längs Tegelbruksvägens södra sträckning, slippa släntintrång på våra tomter. Något vi alla skulle uppskatta.

Sedan undrar jag också vad kommunen exakt menar med att man vill att området nära Tegelbrukets båtklubb ”på längre sikt ska bli en framtida mötesplats för besökare”. Vad betyder detta? Vi som bor i området värnar om lugnet som finns i detta område som kommit nu valt att definiera som park. Mycket växtlighet och ett rikt djurliv, fina ståtliga bokträd i nära anslutning. Vi har inte bett om och vill inte heller ha någon framtida mötesplats, inte heller någon stor parkeringsplats - tvärtom vill vi skydda det unika lugn som vi faktiskt har här. Jag och flera med mig motsätter sig dessa planer å det grövsta!

Om kommunen vill göra något så föreslår vi istället att man skyddar området – det var här Tegelbruket låg och man kan fortfarande se lite rester med god vilja samt även njuta av den lilla unika bokskogen som finns. Kanske kunde man göra om detta till ett mini-reservat med en skylt och beskrivning om Tegelbruket och dess betydelse för kommunen under närmare 300 år. Det vore väl något fint för kommunen att göra istället för att bygga parkeringsplats som leder till utökad trafik och försämrad miljö på denna vackra plats.

Yttrande till VA taxan i samband med granskning 3.

Jag störs av hur otydligt kommunen går ut med information om vad detta egentligen kostar. Det går inte att få fram någon exakt kostnad utan bara en ungefärlig kostnad i dagsläget. Än värre är att kommunen friskriver sig helt från vad kostnaden kommer att bli den dagen då väl vägarna är utbyggt och VA ledningarna framdragna till respektive tomtgräns. Hur skall vi som bor här - antingen som sommargäster eller permanentboende - kunna ta ställning till om vi ens har råd att bo kvar här? Jag eftersöker en enklare och tydligare process där vi som bor i området kan få fram ett pris vad det egentligen kommer att kosta oss att få VA framdraget till tomtgränsen. Detta kan inte vara så svårt för kommunen att visa via webben, tex kunde varje fastighetsägare gå in och kan ladda upp tomtstorlek, etc för att sedan få ett pris.

Återigen tycker jag att det är ytterst märkligt att Tyresö kommun sällar sig till en liten skara kommuner ca 30 st, dvs runt 10 % av Sveriges alla kommuner som väljer att ta ut både väavgift och VA-taxa av sina invånare. Alla andra kommuner i Sverige lägger bara den ena av dessa stora utgifter på sina kommuninvånare. Dessutom har vi redan en mycket hög kommunalskatt i Tyresö, varför inte använda dessa pengar istället? Gör om och gör rätt så får ni också nöjdare invånare i trivsamma Tyresö.

Svar:

Synpunkterna noteras.

Inom Tegelbruket etapp 11, liksom i övriga förnyelseområden i kommunen, har kommunen beslutat att gatukostnader ska tas ut av fastighetsägarna i området i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Stöd för uttag av gatukostnader finns i plan- och bygglagen. Gatukostnader tas ut för iordningställande av de allmänna platser som kommer fastighetsägarna till nytta. Iordningställande av dessa allmänna platser är en förutsättning för att området ska vara lämpligt för permanentbebyggelse och för att kommunen ska ansvara för desamma. Kostnader för skötsel och drift fördelas på hela skattekollektivet för de vägar kommunen är huvudman för. I gatukostnadsutredningen tas inga kostnader för kommunens VA-anläggning upp (varken anläggningskostnad eller driftskostnad), detta finansieras genom VA-kollektivets taxa. Att gatukostnaden har ökat jämfört med tidigare etapper beror på ett antal parametrar så som antal andelar att fördela kostnaden på, generella kostnadsökningar inom entreprenadbranschen samt ökad noggrannhet avseende kalkylering i tidiga skeden.

Se även svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

7. Yttrande 122

Här följer ett yttrande för "NY GRANSKNING" nummer 3 i ordningen ?

(Gatukostnadsutredning)

Gällande DYVIK 1:2 (Tonstigen 16)

1. Jag emotsätter mig kommunens oacceptabla förslag att inte ta sitt ansvar de sista c:a 100 meterna av Tonstigen genom att dra fram och gräva ner El-ledningar, fiber samt VA anslutningar till respektive hushåll, och asfaltera (breda något), samt underhålla vägen med framtida snöskottning och annat underhåll om så krävs.

Delvis anser kommunen inte att det finns någon vändplan och att ni inte kan/får ansvara för ev. backande bilar vid snöröjning o.s.v

FRÅGA ? Blir det lättare för oss husägare att få snöskottning och andra ev. större transporter att vända m.m ???

2. Emotsätter mig även kraftigt att ni anser att vi skall stå för alla (med en ynklig kompensation) kostnader själva, genom att spränga/gräva upp vägen, ända nedifrån sista anslutningspunkten upp till respektive hus.

Förstår ni vilka dessa kostnader innebär för oss på de sista 3-4 tomterna ?

SLUTSATS ! OM ni kommer stå fast vid ert beslut så kommer jag begära, att kommunen står för den totala entreprenörskostnaden (100%) som uppstår för oss, alt. kompensera oss fullt ut genom att vi som drabbas kommer att slippa betala anslutningsavgifter för VA m.m !!!

Kommunen vill även att vi i framtiden, ska stå för alla eventuella kostnader genom "egen vägförening" såsom snöröjning, framtida skador på vägen, och i värsta fall om något i VA går sönder etc. (söka, gräva upp, återställa) ?

3. Detta är den tredje "så kallade granskningen" ni gör, och för varje gång så ändras förutsättningarna och försämras för oss som bor här ? **Trots tidigare överenskommelser vilket jag anser är väldigt oprofessionellt.**

Ser fram emot en förbättrad lösning !

Svar:

Synpunkterna noteras. Planförslaget kommer inte ändras så att den sista delen av Tonstigen planläggs som allmän plats och kostnad för detta tas därmed inte upp i denna utredning. Efter granskning 3 har planhandlingarna uppdaterats och ett u-område för allmännyttiga underjordiska ledningar har förts in i slutet av Tonstigen. u-området fastställer i sig inte var förbindelsepunkt placeras, men redovisar de behov kommunen ser för var denna typ av ledningar behöver förläggas.

8. Yttrande 126

I yttrande 103 har kommunen svarat att Etapp 9:s kostnader ökade från 22 Mkr till 35Mkr. Något som finansierats på annat sätt än avgift för fastighetsägarna. Andelstalet i etappen var 123,91 st. I vår etapp 11 är det 58,20 st. Vi förutsätter att kommunen inte diskriminerar oss utan att vi får motsvarande förmån. Det innebär en nedsättning av kostnaderna med totalt 6,1 Mkr.

Jag har erhållit detaljerade anläggningskostnader av kommunen. Enligt gatukostnadspolicy skall fastighetsägarna bekosta gatubyggnad, belysning, masshantering, projektering, kalkyler, administration, inlösningskostnad, släntintrång, åtgärder på parkmark.

Först vill jag kommentera delposter som gör att jag är tveksam till kostnadsberäkningen. Oavsett väglängd kostar trädfällning 104000:-/väg. Totalt över 600.000:- trots att översiktsplanen säger att vi vill behålla lummigheten i området. Nya väguppbyggnader som är lika för alla lokalgator kostar 424:-/m², 509:-/m², 587:-/m², 681:-/m² eller 816:-/m².

Jag har inte tagit upp kostnader för asfaltsrivningar och schakt för VA-ledningar som inte har med vägbyggnaden att göra.(ingår i VA-anslutningskostnader). För schakt beroende på ökad vägbredd har tagits med 12-17% av kostnaden. Hela nya vägbyggnaden och belysningen är inräknad.

Entreprenörsbundna kostnader tas upp med 30% då masshantering inte skall ingå. Kommunens kostnader med 20% ingår. Inlösen och släntintrång för gång- o cykelbana efter Tegelbruksvägen skall bekostas av kommunen. Huvudvägen Nytorpsvägen har tidigare kommunalordföranden vid ett Villaägarföreningsmöte lovat att kommunen bekostar.

Med ovanstående beräkningsgrund blir kostnader som skall fördelas:

Nytorpsvägen 0:-

Tegelbruksvägen (80%) 2.222.962:-

Tonstigen 1.723.090:-

Grankällvägen 1.547.021:-

Kornknarrvägen 1.488.140:-

Finborgsvägen 117.375:- Summa 7.098.588:-

Inlösenkostnad (Tegelbruksvägen bekostas av kommunen) 1.652.175:-

Summa att fördela 8.750.763:-

Fördelningstal uppges vara 58.20 andelar vilket innebär 150.357:- / andel, vilket vi kan godkänna som gatukostnad.

Svar:

Beräknade kostnader ligger till grund för gatukostnadsutredningen. Om de faktiska kostnaderna, vid projektets avslut, visar sig vara högre än vad som beräknats i gatukostnadsutredningen kommer inte de faktiska kostnaderna ligga till grund för betalningskyldighetens omfattning. Det är samma princip som gällde för etapp 9.

Trädfällning och röjning är schablonberäknade. Skillnader i kostnad för väguppbyggnad mellan olika gator skiljer sig åt beroende på bland annat arbetsområdets storlek och andelen jord/ berg enligt den geotekniska utredning som gjorts i förprojekteringskedet. Masshantering ingår i de beräknade kostnaderna, där viss del beräknas omhändertas på masshanteringsytan vid Strandallén.

För Nytorpsvägen, som är både buss- och genomfartsgata, står kommunen för den beräknade merkostnaden jämfört med om gatan hade utformats som en lokalgata. Kommunen ser ingen anledning att justera gatukostnadsberäkningen inför antagande.

9. Yttrande 127

Det här är inte det som ni hade sagt skulle bli rättfärdigatt att bo kvar med den här kostnaden . ett svek mot mej som har bot i 40 år i komunnen . min åsikt är den att ni vill fåbort mej från tegelbruket för att någon är intreserad av min bostad!

Svar:

Syftet med detaljplaneförslaget är att svara upp mot den förändring som skett på Brevikshalvön med ökat permanentbosättning, vilket ställer högre krav på infrastruktur i form av vägar samt vatten och avlopp. Kommunen har inte för avsikt att expropriera fastigheter. Gatukostnader tas ut för att finansiera utbyggnaden av vägar. När kommunen fakturerat för gatukostnaden finns möjlighet att ansöka om lån eller anstånd med betalningen.

10. Yttrande 128

Efter att läst svaren på granskning 2, d.v.s. Granskningsutlåtande under granskning 3, kvarstår följande frågor.

Har inte fått en rimlig förklaring till varför vår etapp är så mycket dyrare.

På specifika frågor hänvisas till ”Interna arbetsdokument”, allt presenteras i totalkostnader och procentsatser.

T.ex sänkning av andelstal från 58,4 till 58,2 delar, ökade min kostnad med 1134 kr av mina redan skattade pengar, det kan ses som en prutt summa i det hela, med det är MINA pengar kommunen bollar med.

Eftersom kommunen inte har något takpris för Gatukostnader, utan det är bara att lämna över räkningen till fastighetsägarna, hur kan jag veta att det inte slösas med MINA pengar?

Vem granskar upphandlingen?

Var är insynen?

Jämkning med 4 831 826 kr i samordningsvinster med VA, vad baseras den summan på?

Som jag ser det behöver den ”nya” vägen bara schakta och bortforslas 50 cm, medan avloppstrumma behöver ha minst 150 cm djup, inga berg behöver sprängas för att byta bärlager och asfalt för vägen, sprängning var en dyr merkostnad för Ugglevägen.

Om jämkningen skulle vara dubbelt så mycket, skulle Gatukostnad minska med över 116 865 kr. Det är ingen prutt summa.

Kan jag tolka att ”inlösen” är det samma som om grannar byter pengar med varandra, medan tomtvärdet försvinner?

Ni behöver inte redovisa vad släntintrång och inlösen är, det har jag läst i alla Granskningsutlåtande hittills, jag undrar bara över vem som betalar det som inte ingår i överstandard, när grannen får mindre tomt (lägre värde).

Då detta är tredje ”granskningen”, kommer vi att få betala administrationskostnader för 3 granskningar?

Stämmer dessa fakta: (ja/nej räcker som svar)

Har våran Etapp (11) blivit dyrare för att vi är en liten etapp?

Har våran etapp blivit mindre p.g.a Kommunens etapppolicy?

Är det sant att Etapp 9 bara behövde betala ca 183 000 kr, men faktiska kostnaden var ca 315 000 kr?

Har vi i Etapp 11 själva fått betala för underhåll av våra vägar de senaste 40 åren?

Har byggrätterna varit starkt begränsade senaste 40 åren?

Har nu byggrätter ökat (från 50+20) längre ut på Brevikshalvön innan gator och avlopp har byggts ut?

Måste jag betala Gatukostnader + Bygglovskostnader för att bygga ut?

Är det sant att jag måste betala lika mycket i Gatukostnad som mina grannar som får bygga 60 m² komplementsbyggnad, men jag som har 2500 m² tomt, bara får bygga 40 m² ?

Utgick gångbana längs Tegelbruksvägen för att kommunen skulle kunna frångå granskning?

Ni säger: Gatukostnaden är skälig. Den kostnad som varje fastighet ska bära står i proportion till den sammantagna nytta och värdeökning som respektive fastighet förväntas ha och få.

Hur stor blir värdeökningen med nya byggrätter?

Kan Kommunen garantera värdeökning med nya byggrätter?

Vilken ökad ”nytta” medför dom ”nya” vägarna som inte dom gamla kunde uppfylla?

I svar på yttrande 99 (granskning 2) säger ni

”vägkropparnas uppbyggnad anpassas för att hålla för den byggtrafik som troligen blir resultatet av ökade byggrätter.”

Ändå bygger ni korsningar som lastbilar inte kan svänga i (korsningen Finborgsvägen/Nötskrikevägen), utan måste köra Kornknarrvägen, trafiksäker?

Vad är eran definition på lågt trafikerade vägar?

Svar:

Andelstalet har ökat från 58,04 i granskning 2 till 58,2 i granskning 3 vilket beror på det tillkommande E-området vid Tegelbruksvägen. Upphandling granskas av kommunens upphandlingsenhet och i projektet eftersträvas alltid en så stor kostnadseffektivitet som möjligt. Eftersom gatukostnadsutredningen grundas på beräknade kostnader kommer eventuella kostnadsökningar av entreprenaden inte påverka gatukostnaden.

I anläggningskostnaden ingår bortschaktning av befintlig vägkropp samt återuppbyggnad av ny vägkropp, inklusive slänter mm. samt belysning, se typsektionerna i gatukostnadsutredningen. Ingen schakt för VA-ledningar under den nya vägkroppen är medräknad. Samordningsvinster med VA är beräknade utifrån att viss rivning, röjning och schaktarbeten inom befintlig körbana fördelas mellan VA och gata, denna del tas således inte upp i anläggningskostnaden.

De inlösenkostnader som inte beror på överstandard fördelas på fastighetsägarna i fördelningsområdet.

De administrativa kostnaderna beräknas som en schablon på anläggningskostnaden och ökar inte på grund av att flera granskningar genomförts.

Antalet andelar i fördelningsområdet är en faktor som påverkar andelskostnaden. Ett större fördelningsområde hade också inneburit fler löpmeter väg så även kostnaderna hade ökat, hur etappens storlek påverkar gatukostnaden kan därför inte med enkelhet besvaras. Med ett ökat antal andelar, exempelvis genom fler möjliga avstyckningar, inom samma fördelningsområde hade kostnaden för en andel sjunkit eftersom de totala kostnaderna varit desamma. Etappindelningen är fastställd i Strategi för Östra Tyresö och är gjord bland annat med hänsyn till hur VA-utbyggnad sker på ett lämpligt sätt.

Den beräknade kostnaden för en andel i etapp 9 var ca 167 855 kr som till debiteringen räknades upp till 170 556 kr för en andel. Den faktiska kostnaden för gatuutbyggnationen vid projektets slutredovisning var högre än den beräknade kostnaden i gatukostnadsutredningen. Det har inte gjorts någon beräkning av vad gatukostnaden i etapp 9 skulle ha blivit om faktiska kostnader legat till grund för gatukostnadsberäkningen istället för den beräknade

kostnaden. Vägarna inom etapp 11 ingår i Tyresö ga:3 som förvaltas av Tyresö vägförening, där alla ingående fastigheter bekostar vägunderhåll enligt andelstal.

På 1930–50-talen tog omvandlingen av Tyresös östra delar fart på allvar och en mängd tomter styckades av och bebyggdes med fritidsbus. Successivt märktes en begynnande permanentbosättning i området, vilket ledde till att begränsade byggrätter infördes under 1980- och 90-talen. Byggrätten har varit avsedda för fritidsbusbebyggelse och ger en liten byggrätt. Byggrätten har varit 50 kvm (bruttoarea) för huvudbyggnad och 30 kvm (bruttoarea) för uthus. I början av 2000-talet togs särskilda övergångsbestämmelser fram för delar av Brevikshalvön i väntan på nya detaljplaner med fullstora byggrätter samt kommunala vägar, vatten och avlopp. Dessa övergångsbestämmelser gav några delområden möjlighet till ökade byggrätter (105 kvm bruttoarea). Förutsättningar har varit att det ska finnas god grundvattentillgång samt att det varit möjligt att ordna en godtagbar avloppslösning. De delar som omfattats av dessa bestämmelser är Ällmora, de södra delarna av Raksta, södra Trinntorp samt delar av Tyresönäs.

Kostnader som uppstår för fastighetsägare är bland annat gatukostnaden och bygglovskostnad, när bygglov söks. Utöver det tillkommer exempelvis anslutningsavgift för VA, ledningsdragnings inom kvartersmark, byggkostnader mm. Gatukostnaden är lika för fastigheter även där storleken medger komplementbyggnad om 60 kvm istället för 40 kvm. Kommunen har inte bedömt detta som en faktor som påverkar hur fördelningen av gatukostnaden ska ske.

Gång- och cykelbana längs Tegelbruksvägen är fortfarande planerad. Att utöka bredden från endast en gångbana till gång- och cykelbana var en av huvudanledningarna till att en ny granskning behövde göras år 2019.

Kommunen har inte gjort några beräkningar av fastigheternas värdeökning, inte heller garantera att det kommer ske eller att fastighetsägaren kan realisera en sådan värdeökning. Kommunens bedömer dock att gatukostnaden står i proportion till den sammantagna nytta och värdeökning som detaljplanen och dess genomförande medför. Nyttan för fastigheterna är att området rustas för att skapa bättre förutsättningar för permanentboende. Dels genom förbättrade vägar och kommunalt vatten och avlopp, och dels genom utökade byggrätter.

Gatorna ska tåla den ökade belastning som väntas. Gator ska utformas trafiksäkert och framkomligt. Avvägningar görs mellan bevarande av befintlig karaktär samt begränsa intrång och upprätthålla en kommunalt godtagbar standard. Under förprojekteringen har körspårsanalyser gjorts i känsliga punkter för att säkerställa att snäva kurvor och trånga vändplatser får en godtagbar framkomlighet för till exempel renhållningsfordon. Kommunen har ingen egen definition på lågtrafikerade vägar utan ska tillämpa nationella standarder, riktlinjer och kommunens tekniska handbok. Exempelvis görs avsteg från kommunens tekniska handbok på Tonstigen och Grankällevägen med motiveringen att vägarna tjänar få fastigheter, inte är genomfartsgator och inte heller har någon allmän målpunkt för fordonstrafik samt på grund av terräng- och naturförhållandena.

11. Yttrande 130

Detta tillägg till tidigare yttrande avser fortfarande huruvida ett tak över max kostnad kommer sättas.

Vad kommer max kostnaden för oss fastighetsägare att bli? och om det kommer vara stora skillnader vad kommer detta bero på. Vi som bor på Tegelbruksvägen ser dagligen icke boende som besöker en privat båtklubb för bad via en brygga (inte allmänt bad) dessa bilar belastar vår väg mycket, kan vi begränsa tillgängligheten på något sätt. I annat fall borde kostnaderna fördelas på annat sätt och inte bara belasta fastighetsägarna som oftast promenerar ner till vattnet.

Jag försöker hitta eventuell förändringar som gjorts sedan senaste yttranden, kan man få exempel på dessa ändringar?

Svar:

Det finns inget beslut om takpris för gatukostnader i kommunen. Gatukostnaden har beräknats till 331 080 kr per andel, vilket sedan räknas upp med konsumentprisindex respektive entreprenadindex mellan antagande av gatukostnadsutredningen och kontraktskrivning med entreprenör. Kostnaderna fördelas mellan fastigheterna i området och kommunens fastighet, där båtklubbsverksamheten bedrivs, får andelstal för detta. För Tegelbruksvägen (ej gång- och cykelbanan) gäller dessutom att 80 % av den beräknade kostnaden fördelas, resterande 20 % finansieras inte genom uttag av gatukostnad. Att kommunen står för 20 % av kostnaden motiveras just med att det i slutet av Tegelbruksvägen anläggs allmänna parkeringsplatser samt att området vid parkeringen på längre sikt är en utpekad mötesplats för besökare enligt kommunens översiktsplan. Vägarna är utlagda som allmän plats i detaljplanen och ska hållas tillgängliga, det är inte aktuellt att begränsa tillträdet för allmänheten.

Ändringar som gjorts i gatukostnadsutredningen sedan granskning 2 finns sammanställda i granskningsutlåtande 2. De ändringar som togs upp var:

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

Ändringar som gjorts i detaljplanen finns redovisade i granskningsutlåtande tillhörande detaljplanen (eget dokument).

12. Yttrande 131

Det finns planer att bygga radhus på Tegelbruksvägen, därmed läggs det överdimensionerade VA-infrastruktur för att möta planerade krav. Det måste påverka priset vi betalar för gatu&va, vartpå priset på arbetet blir dubbelt så högt som kring områdena.

Hur är det rättvist att vi ska betala mer för kommunens framtidsplaner? Jag tror att boende i området tycker att radhus i vårt område inte är önskvärt, och vi ska ändå få betala såhär mycket?

Svar:

I gatukostnadsutredningen tas inga kostnader upp för anläggande av VA. Anslutningsavgift för VA debiteras enligt fastställd taxa som gäller inom hela verksamhetsområdet för kommunalt VA. I detaljplanen finns ingen byggrätt för radhus, däremot ges vissa delar av planen en kortare genomförandetid (5 år) för att de är utpekade i kommunens översiktsplan för tätare bebyggelse. Den kortare genomförandetiden gör det möjligt att ändra detaljplanen inom en närmre framtid. Kostnad för de anläggningar som utförs med en standard som bedöms vara utöver områdets behov, till exempel bussgata och gång- och cykelväg, fördelas inte på fastighetsägarna i området.

13. Yttrande 132

Synpunkter på Grauskuving³, Tegelbruket

Bristfällig information till sakägare

I informationsblad till sakägare framgår inte vad som ändrats sedan föregående grauskuving² ej heller att man kan se aktuellt material hos Tyresö kommun som är tillgängligt enligt lag.

Bristfällig utställning av grauskuvingmaterial.

"Grauskuving³ pörmen är undagömd i ett ställ för informationsmaterial. Någon plats att fästa de berörda handlingar finns ej. Detaljplanekortet är i heloformat och svårtäst. Tillgänglighet att ställa frågor till berörd personal förelåg ej, tillgängligt enligt lag.

Planhandlingar fick vi ta del av först efter begäran

två detaljplaneritningar i A1 format visar på stora brister. Enligt lag skall de vara uppdaterade så att de inte är äldre än 2 veckor före grauskuving.

-2-

Sälunda är infarter till Ørevik 1:246,
1:247 (svärlöst) inte inritade
Höjdkurvor på 1:137 är felaktiga (se
BNS-2019-127/12), vhus på 1:164 är
en betausplatta (bättre än förragöngen då
huset inte finns med), Tillfartsväg till
Ørevik 1:227 saknas, u.u.

Höjdaugivakter

Av Detaljplanekortet kan man ej se nuvarande
vägers höjd och blivande höjd samt höjd
på respektive infartsvägers höjd. I boken
om Detaljplan och områdesbestämningar
frågar att så skall ske, dessutom tryggnad
enligt lag.

Planbeskrivning Etapp II

Notera att en översiktsplan ej har rättsverkan så
Notera även strategin för Östra Tyresö
beslutad av kommunfullmäktige 2018-09-06
diarie KSM 2017-481-259, sid 8, se vidare
sid 9, avstyckningsplan 1932 är godkänd
men fastställdes först 13.2.1934. På dessa
kartor framkommer att ett officiellt utkast
har skapats. Dessutom frågar att detta
måste accepteras eller åtgärdas i
samband med genomförande av planen enligt
regeringsbeslut undertecknad av Mona Selin

-8-

Plaubestämningar et.

Skall jämföras med kommunstyrelsens beslut (se tidigare) vilket bör iakttagas.

Bilagor är koppla på dessa, samt mot svarande för Högsvägen. Bilaga 1

Vad gäller för Carport och växthus som finns med i tidigare planer?

Tillfällig etablering, sid 15

Erfarenhetsmässigt föreligger risk för ras p.g.a vudaglidande lera. Vad kunde vid nybyggda pumpstationen i slutet av Tegelbruksvägen. Tak med Va.

Tjalläckor längs vägkant är tillåtet sid 16

Trafiksituationer på Tegelbruksvägen kommer inte att öka de närmaste 20 åren eftersom trafik från Usslovägen, Korukvarnsvägen kommer att ske via Finborgsvägen, sid 17.

Beträffande vägbredder mm. se gatukostnadsutredning

Aktuell buskällplats ligger nordost om planområdet och betydligt längre bort än 20 meter.

- 4 -

Officialssvitet (äldre) tillkomme före 1952 synes inte om man hämtar in oppgifter på varje fastighet men synes om man tar del av kartmäteriets kartor
sid 43. Bilaga 2

Område genom hus och tillferts väg Brevice 1:134
hur löser man det?

Sid 53. Hur löser man för gångstråkender som skall gå upp för Krökvägen och hur löser man uppströket till Krökvägen? Det gäller att tänka till och inte göra en ny "Dödenskorva"
sid 53, Bilaga 3

Olika genomförandehinder

För en översiktplan saknar rättsverkan synes det skäligt att genomförandefriden för hela detaljplanområdet sätts till 15 år eftersom givet förslag om kortare tid för vissa fastigheter kan upplevas som KONFISKATION

-5-

Gatukostnadsersättning

Da Nytorpsvägen är huvudgata med buss trafik
synes det vara skäligt med angivna mått
Vid detaljplan Vaglevägen har gång och
cykelbanan bredd uppmätta till 2,36 meter
vilket synes vara tillräckligt

För Tegelbruksvägen bör gälla att den jämförs
med Nötskrikevägen där skolbarn eller
förskolebarn skall röra sig enligt plan
2m bred gång-cykelväg, 4,5 meter gata
vilket innebär motsvarande regler för
Tegelbruksvägen

Övriga vägar kan jämföras med tidigare planområden

Med lång tids lokal kunskap kan konstateras att
översiktsplanens bedömningar ~~är~~ ej kommer att
uppnås de närmaste 20 åren när man ser särskilt
att driva handel och restaurang vid Triantorp.

Bilagor tillhörande yttrande 132

STRATEGIER FÖR FRAMTIDEN – Byggrätter och fastighetsstorlekar

uppföras i en högre höjd. Byggrätten för huvudbyggnad ska uppföras friliggande.

Byggrätten ska anpassas efter platsens förutsättningar

Den grundläggande idén med de tre varianterna är att det ska gå att välja en byggrätt som kan anpassas efter fastighetens topografi för att minimera behov av markarbeten samt för att undvika att stora terrasser skjuter ut från byggnader och skapar en sluten sockel. Det innebär därmed att alla varianter på byggrätter inte är lämpliga i alla lägen. Läs mer om anpassning till topografi och terräng på s. 41.

Byggrätt A: 200 kvm byggnadsarea

Byggrätt A får vara maximalt 200 kvm (byggnadsarea). Som högst får nockhöjden uppgå till 6,5 meter. För byggnader med nockhöjder över 4,5 meter är minsta takvinkel 27 grader för att säkerställa att volymen upplevs som ett enplanshus.

Byggrätten är inte lämplig att uppföra på sluttande marktyper, eftersom den stora byggnadsarean förutsätter mer omfattande markarbeten såsom sprängning, schaktning och/eller uppfyllnad. I syfte att hindra att byggrätt A uppförs på sluttande mark ska en planbestämmelse finnas i detaljplanen om att sprängning, fyllning och schaktning ska minimeras.

Byggnadsarea 200 kvm, flack taklutning.

Byggnadsarea 200 kvm, sadeltak.

28

STRATEGIER FÖR FRAMTIDEN – Byggrätter och fastighetsstorlekar

Byggrätt B: 150 kvm byggnadsarea

Byggrätt B får vara maximalt 150 kvm (byggnadsarea). Som högst får nockhöjden uppgå till 7,5 meter. För byggnader med nockhöjder över 6,5 meter är minsta takvinkel 27 grader för att säkerställa att volymen upplevs som ett tvåplanshus.

Byggnadsarea 150 kvm, flack taklutning.

Byggnadsarea 150 kvm, platt tak.

29

Bilaga 3



från originalhandlingar
nr arkivet

Bilaga 4

Datum
2008-08-19
1 (11)

UTSTÄLLINGSUTLÅTANDE

för detaljplan Måsvägen, etapp 6

Tyresös stadsbyggnadskontor har i maj 2008 upprättat ett förslag till detaljplan för Måsvägen, etapp 6. Planområdet omfattar fastigheterna Tyresö 1:33, Tyresö 1:815 m.fl.

Planens syfte är att anpassa området för permanentboende med hänsyn till skärgårdsmiljön. Planförslaget omfattar bl.a. utbyggnad av vägar, gång- och cykelbanor, vatten- och avloppsledningar samt större byggrätter och möjlighet till styckning av stora fastigheter.

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 20 maj – 10 juni 2008 och kungjordes i Dagens nyheter och i Mitt i Tyresö 13 maj 2008. Under utställningstiden var planförslaget utställt i servicecenter i kommunhuset (kommunentrén).

Under utställningstiden har 6 synpunkter inkommit. Inkomna synpunkter på planförslaget redovisas tillsammans med stadsbyggnadskontorets kommentar nedan (*kursivt*).

Utöver mindre justeringar har följande ändringar gjorts i planhandlingarna efter utställningen:

- En planbestämmelse som reglerar antalet biluppställningsplatser per fastighet samt reglerar störande verksamheter har lagts till på plankartan.
- Bryggföreningens område har på plankartan utökats norrut. Området är fortfarande allmänt tillgängligt och får inte inhägnas.
- På fastigheten Tyresö 1:58 har prickmark tagits bort kring befintlig byggnad.

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt
1. Kjell Jaensson	2008-05-13	Erinran
2. Länsstyrelsen	2008-05-16	Ingen erinran
3. Villaägarna Haninge - Tyresökretsen	2008-06-10	Erinran
4. SL	2008-06-10	Ingen erinran
5. Susanne och Patrik Tideman	2008-06-10	Erinran
6. Tyresönäs Villaägareförening	2008-06-10	Erinran

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

tyresö kommun 

7(11)

Kalvfjärden. Kalvfjärden är redan hårt förorenad av dagvatten från Bollmora, Skulptören, Gamla Tyresö, Trollbäcken och från hela Tyresås vattensystem. Det ligger en tunn oljefilm på fjärdens yta! En miljökonsekvensbeskrivning som sammanfattar hela Kalvfjärdenproblematiken bör utföras och förevarande problem lösas. Vid dagens planläggning skall plan- och bygglagen och miljöbalken handläggas tillsammans.

Kommunen utgår från den dagvattenstrategi som är framtagen. Denna visar att föreslagen lösning är lämplig i detta område.

Kommunen, med länsstyrelsens samtycke, har gjort bedömningen att planen inte medför betydande miljöpåverkan. Detta innebär att någon miljökonsekvensbeskrivning inte ska upprättas. Däremot ska olika miljöfaktorer beskrivas och utredas vilket kommunen anser sig ha gjort.

Allmänna intressen

Markområdet söder om Måsvägen tillhör kommunen och går ner till vattnet enligt avstyckningskartorna. Inlagd vattenlinje från kommunens topografiska karta visar även detta (se bild). Allmänhetens tillgänglighet till vatten väger högre än vad fastighetsplanen visar, RÅ 1999 not 116.

Kommunen har svårt att förstå vad föreningen syftar på. Kommunens mark söder om Måsvägen går inte ner till vattnet och har inte gjort så på många år.

Särskild rätt = Sakägare

PBL 5 kap § 19 första stycket anger att med planen skall följa en bestyrkt fastighetsförteckning. Någon sådan ingår ej i det utsända materialet.

Enskilda intressen vad gäller bebyggelse, äganderätts- och fastighetsförhållanden framgår av PBL 5 kap. § 2,12.

I planbeskrivningen under rubrik "Handlingar" står att en fastighetsförteckning tillhör planhandlingarna. Denna skickas inte ut till alla fastighetsägare utan kan begäras ut från stadsbyggnadskontoret.

Officialservitut för rätt till väg över området från 1909, förlängt enligt JB 7 kap 13 feb 1934 gäller enligt Anders Lind och Camilla Clarin i varsin bestyrkt utredning. Detta innebär att Sören Mattsson och ca 250 ytterligare fastighetsägare inom Trinntorps och Breviksområdet har rätt till väg och vägbank som förrättningskartorna visar.

Som fastighetsägare med särskild rätt är ovanstående fastighetsägare sakägare och skall som sådana kallas till samråd och ges möjlighet att i samråd göra sin talan hörd liksom vid utställning. Villaägarna hemställer

Tekniska anläggningar

VÄTTEOMRÅDE

Vattenområde med brygga för småbåtshamn och för bad
Vattenområde med brygga för intilliggande fastigheter

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS
-00.5 Foreskriven höjd över nollplanet

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE OCH UTNYTTJANDE

Byggnader ska placeras minst 4,5 meter från tomtgräns.

Byggnader ska utformas och placeras med hänsyn till områdets naturliga förutsättningar gällande höjd- och markförhållanden.

Schaktnings-, sprängnings- och utfyllnadsarbeten för att ändra tomtens topografi ska undvikas. I kuperad terräng ska byggnader anpassas till marken genom en uppdelning i mindre sammanhängande byggnadskroppar.

På varje fastighet får högst en friliggande huvudbyggnad och tre (fastighet 3000 kvm eller större) alternativt två (fastighet mindre än 3000 kvm) friliggande uthus uppföras. Utöver det får växthus uppföras.

Huvudbyggnad får inrymma högst två bostadslägenheter varav en får uppta högst 1/3 av bruttoarean. Högst 1/3 av byggnadens bruttoarea får inredas till verksamheter.

e10 Området får delas i högst angivet antal fastigheter. Storleken på en ny fastighet ska vara minst 3 000 kvm.

Byggrätten regleras enligt nedan:

e2 En våning med vind eller en våning med suterrängsvåning
Friliggande huvudbyggnad som uppföres i en våning med inredningsbar vind får högst uppta 160 kvm byggnadsarea och ha en takvinkel på högst 38 grader. Suterrängsvåning får inte anordnas.

e3 Friliggande huvudbyggnad som uppföres i en våning på slutningsstomt med suterrängsvåning får högst uppta 160 kvm byggnadsarea och ha en takvinkel på högst 27 grader. Vind får inte inredas.

Takkupor får uppföras på envånings hus inom högst 1/3 av fasadlängden. Sådana anordningar får till ingen del sträcka sig högre än 0,1 meter under taknock och ska vara indragna 0,5 meter från väggiv och ej närmare gavel än 1,0 meter.

e4 Två våningar
Friliggande huvudbyggnad som uppföres i två våningar får högst uppta 120 kvm byggnadsarea och ha en takvinkel på högst 27 grader. Suterrängsvåning får inte anordnas och vind får inte inredas.

Friliggande huvudbyggnad som uppföres i två våningar får högst uppta 120 kvm byggnadsarea och ha en takvinkel mellan 50-60 grader. Husbredden får vara högst 8,5 meter och byggnaden får uppföras med 10 meter som högsta taknockshöjd. Suterrängsvåning får inte anordnas.

e5 En våning
Friliggande huvudbyggnad som uppföres i en våning får högst uppta 295 kvm byggnadsarea och ha en takvinkel på högst 27 grader. Suterrängsvåning får inte anordnas och vind får inte inredas.

Uthus
Uthus ska vara friliggande och max ett uthus får inredas som gäststuga. Fastighet som är 3000 kvm eller större: uthus (inklusive garage) får uppföras med en största sammanlagda byggnadsarea på 60 kvm, varav den största byggnaden får vara max 40 kvm. Utöver detta får carport på 18 kvm uppföras. Fastighet mindre än 3000 kvm: uthus (inklusive garage) får uppföras med en största sammanlagda byggnadsarea på 40 kvm. Utöver detta får carport på 18 kvm uppföras.

Uthus får uppföras i en våning med 4,5 meter som högsta taknockshöjd. Takvinkeln får vara högst 27 grader. Vind får inte anordnas. När terrängen är kuperad får taknockshöjden uppgå till högst 6,0 meter från markens medelnivå.

Trädeträden ska bevaras.

Värdefullt naturområde. Befintlig markvegetation och marknivåer ska bevaras. Marklov krävs för trädfällning. Hårdgöring av marken ska i största möjligaste mån undvikas.

Fastigheten anordnas enbart med lokalt omhändertagande av dagvatten.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Ändrad lovplikt, lov med villkor
Bygglöv krävs inte för fristående växthus på högst 15 kvm byggnadsarea och med genomskinlig glasfasad. Högsta tillåtna taknockshöjd är 3,0 meter. Växthuset ska placeras minst 4,5 meter från tomtgräns och får inte uppföras på mark som enligt plankartan inte får bebyggas.

För att bevara områdets karaktär krävs speciell hänsyn vid färgsättning av byggnadsfasader, se planbeskrivningen. Bygglöv krävs för omfärgning av fasad.

Genomförandetid
För allmän platsmark, u- och z-områden börjar genomförandetiden att gälla direkt det att detaljplanen har vunnit laga kraft och gäller sedan i 15 år.

För kvartersmark och vattenområden börjar genomförandetiden att gälla 2 år efter att planen vunnit laga kraft och gäller sedan i 15 år.

DETALJPLAN

Måsvägen, etapp 6
Inom Tyresö kommun, Stockholms län

Uppgett juni 2008

Skala 1:1000

0 10 20 30 40 50 100 m

Revisordatum	2008-09-11
Revisordatum	2008-10-02

377

Svar:

Gång- och cykelbanornas bredd varierar mellan 2,3 – 4,3 meter (inklusive utrymme för bussbållplats), där 2,3 meter är bredden vid anslutning mot etapp 9. 2,3 meter bedöms inte räcka för vid nyanläggning av gång- och cykelbana, där gäller minimibredden 3 meter.

För att säkerställa att alla som berörs av planen och gatukostnadsutredningen har haft möjlighet att lämna synpunkter utökades granskningstiden för granskning 3. I samband med den utökade granskningen gjordes en ny kungörelse och ett meddelande om kungörelse skickades ut till berörda i området. Kommunen bedömer att informationen som gått ut till fastighetsägarna uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. I granskningsutlåtandet under rubriken "Ändringar i planförslaget efter granskningsskedet" finns en översikt av de huvudsakliga ändringar som gjorts efter föregående skede.

Under granskning 3 har handlingarna funnit tillgängliga på kommunens webbplats, i kommunens servicecenter/entré och på biblioteken. På efterfrågan har även kommunen tillhandahållit utskrivna exemplar att ta med hem. Kommunen bedömer att lagkraven, för hur handlingarna ska finnas tillgängliga, har varit uppfyllda.

Se även svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

14. Yttrande 133

Såsom ägare till fastigheten Brevik 1:217 (Tegelbruksvägen 19) har jag följande invändningar gentemot föreslagen detaljplan.

- En icke försumbar del av ovannämnda fastighet föreslås beläggas med byggnadsförbud med hänvisning till rasrisk från Klövberget. Under mina sextio år på fastigheten har inte något nedfall av hårda föremål ägt rum, varken sten eller träd. Risken för att något ska falla ner är extremt låg. Att någon skulle skadas i samband med detta är helt försumbar. Risken för att ett träd på fastigheten eller en gren faller ner är påtagligt högre. Likväl förbjuds inte träd ännu på fastigheterna.

Om det ändå - mot förmodan – det skulle falla ner något från berget så skulle ett sådant nedfall hamna betydligt närmare berget än den säkerhetsmarginal som anges i detaljplan. Den föreslagna säkerhetszonen för bebyggelse bör i vart fall halveras i längd i förhållande till bergväggen. En lämplig gräns kan vara högst 4 - 5 meter från bergväggen.

Det märkliga är att kommunen dessutom tillåter ny bebyggelse uppe på berget alldeles invid bergets stup. Risken för att halka, falla ned och skada sig är påtagligt högre och innebär sannolikt betydligt värre konsekvenser än att någon skadas sig nedanför.

Förslaget i detaljplanen står inte i proportion till risken.

- Det är inte rimligt att de boende inom Etapp 11 ska drabbas av en så påtagligt högre kostnad för väganläggning och VA-anslutning än tidigare etapper. Är det rimligt att det ska kosta ca 630 000 kronor, vartill fastighetsägaren får räkna med ca 200 000 kronor ytterligare för anslutning till boendet? Det innebär att vi får betala över 800 000 kronor för något vi redan har. Vinsten för oss boende är begränsad. Vi har ju redan vatten och en lösning för omhändertagandet.

Det brister i redovisning och förklaringen till den kostnadsutveckling som skett för anläggningskostnaderna i förhållande till tidigare etapper. Det går visserligen – såsom nu gjorts - att hänvisa till den rättighet kommunen har enligt PBL att utdebitera anläggningskostnader för väg. Att anläggningskostnaden för vägen blir nästan dubbelt så dyr som för Etapp 9 är dock alltså helt

oförklarad. Det rör sig således om en utdebitering som till och med kommunens egna tjänstemän har uttryckt vara oskälig och bör jämkas. En kallsinnig kommunstyrelse har uppenbart inte respekt för andras pengar.

Den tidigare moderata ordföranden i kommunstyrelsen utlovade vid samrådsmöte på plats i kommunhuset att titta närmare på frågan om att begränsa den kostnadsökning som det skulle innebära för Etapp 11. Någon sådan utredning har vi inte sett till? Det kan inte förväntas att det ligger i den nuvarande kommunstyrelsens intresse att ta hänsyn till den enskildes möjligheter och rättvisekrav. Rättvisa är inte en kommunpolitikens bästa sida.

Boende i Etapp 11 får således en kostnad som inte är skälig och sakligt motiverad i förhållande till t ex den som utdebiterades för Etapp 9 endast några år dessförinnan. Ökningen av kostnaderna från föregående etapp kan inte motiveras med att anläggningskostnaden stigit så mycket.

Sammantaget diskrimineras boende i Etapp 11 avseende det avsevärt högre kostnadsuttaget; något som ju även kommunens egna tjänstemän har uttryckt genom att de säger att avgiften är oskälig. Detta ger en god grund för att driva frågan om att beslut om uttag av avgifter för Etapp 11 strider mot jämställdhetsprincipen enligt Kommunallagen 2 kap 3§.

- Nytt i den senaste utgåvan av detaljplan är att kommun avser exproprieras mark vid tennisbanan för anläggande av en damm för att fördröja dagvattnet. Förslaget saknar insikt om de behov som föreligger för att en grustennisbana ska kunna bedriva sin verksamhet. Av de till granskningen tillhörande handlingarna saknas underlag för hur dessa behov ska kunna tillgodoses. Det gäller inte minst den vattenanläggning som ligger på den mark som avses exproprieras och som är en förutsättning för verksamheten.

Tennisbanan är en samlingsplats för medlemmar och är viktig för gemenskapen i området. Verksamheten ger glädje till såväl unga som till gamla. Om kommunen förutspår än fler boende i området så kommer denne verksamhet fylla en allt större funktion för social samvaro. Mot den bakgrunden är det av vikt att kommunen inte försvårar detta, utan söker samförståndslösningar med klubben och fastighetens ägare.

Med förhoppning om kloka beslut.

Svar:

I gatukostnadsutredningen tas inte hänsyn till övriga kostnader så som anslutning till VA. Kommunen har bedömt den föreslagna gatukostnaden som skälig i förhållande till den nytta fastigheterna får med exempelvis nya vägar och de ökade byggrätterna. Att gatukostnaden per andel ökat jämfört med etapp 9 kan förklaras av den generella kostnadsökningen inom entreprenadbranschen, antalet andelar som kostnaden fördelas på samt att erfarenhetsmässiga kalkyler i tidiga skeden blivit mer träffsäkra. Frågan om takpris för gatukostnad utreddes i samband med arbetet att ta fram kommunens gatukostnadspolicy och det fattades då inget beslut om att införa ett takpris. Beslutet att ställa ut gatukostnadsutredningen för granskning innebär att kommunen bedömt avgiften som skälig. Kommunen bedömer inte att gatukostnadsutredningen för etapp 11 strider mot likabehandlingsprincipen i kommunallagen.

Se även svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

15. Yttrande 134

(Kursiv stil anger utdrag ur utredningen.)

Överstandard

Det anges i Gatukostnadsutredningen att anläggningarna har en högre standard än vad som anses vara till nytta för fastigheterna inom fördelningsområdet. Det anges även att anläggningskostnaden för gatan (körbanan) blir något högre när en gång- och cykelbana anläggs bredvid, på grund av ökad mängd som behöver schaktas. Kostnader för markinlösen som behövs för genomförandet av denna del fördelas inte på fastighetsägarna, eftersom inlösen beror på den breddning av vägområdet som anses utgöra överstandard.

Del av Tegelbruksvägen (endast GATA) 569 meter 4,5 m bred 3 592 787 kr
Tegelbruksvägen gc-bana 569 meter 3 m bred 2 405 720 kr

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

De ökade kostnaderna för såväl kommunen som för fastighetsägarna för gc-bana bör i stället nyttjas till att sänka kostnaderna för fastighetsägarna.

Värdeökning

"Den kostnad som varje fastighet ska bära står i proportion till den sammantagna nytta och värdeökning som respektive fastighet förväntas ha och få."

Eftersom allmän gata flyttas närmare befintliga bostadshus efter inlösen av mark så kommer detta inte att höja värdet utan i stället att avsevärt minska värdet på fastigheten. Nyttan uppväger på långt när inte den olägenhet som skapas när riskerna vid utfarterna ökar, bostadshus kommer närmare vägen med bl a ökat trafikbuller som följd samt all vegetation tagits bort och besvärande insyn skapats. I synnerhet får fritidsfastigheter inte någon del av nyttan under stor del av året. Vid tidigare åtgärder av vägen har dessutom fastighetsägaren drabbats av extra kostnader när vägen gjorts betydligt högre än tidigare så att smältvatten från vägen under vinterhalvåret frös till isgata vid infarten. Detta resulterade i att infarten behövde fyllas ut.

Kommer entreprenören i så fall att åtgärda sådan utjämning av infarterna?

Trafiksäkerhet

Cykelbana har endast relevans vid barmark. Fritidsboende nyttjar den ej fullt ut.

Cykelbanorna som idag finns inom kommunen nyttjas inte. Cyklister använder huvudsakligen körbanorna.

Jag anser att kommunen vid sin bedömning av trafiksäkerheten bortser från de höga hastigheter som cyklister på egen bana kan hålla och att riskerna vid utfarterna nonchaleras av cyklisterna. Jag har även noterat ett markant motstånd mot cykelbana för den södra delen av Tegelbruksvägen från de boende. I tidigare utredningar gjordes bedömningen att nuvarande storlek på vägnätet ska bevaras just för att de drar ned hastigheterna.

Något sammanhängande cykelstråk från slottet finns inte eftersom Finborgsvägen inte har försetts med cykelbana i tidigare etapper och en bättre cykelväg är Lövsångarvägen för att ta sig till Trinntorp och slippa den branta backen på Tegelbruksvägen. Körbana behöver även korsas eftersom cykelbanorna inte kommer att ligga på samma sida längs med Tegelbruksvägen.

Miljö

"Vid detaljprojekteringen av väg och VA-ledningar ska hänsyn tas till den befintliga miljön, och anläggningar ska placeras och utformas så att områdets karaktär kan bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Exempel på detta kan vara att placeringen av VA-ledningar ses över för att minimera påverkan på rotsystem till träd utanför vägområdet. I samband med detaljprojektering ska platsbesök göras för att öka förståelsen för vilken påverkan exempelvis schakter får på omgivningen."

Vad innebär detta? Den planerade breddningen innebär på min fastighet att 1 ask, 1 kastanj och 1 ek, samtliga med avsevärd ålder och storlek, behöver fällas.

Kommer kommunen att fälla dessa alternativt låta dessa stå kvar med skadade rotsystem och i så fall ta ansvar för den risk som dessa kommer att utgöra för passerande bilar, cyklisterna och gångtrafikanter?

"För att motverka höga hastigheter på södra Tegelbruksvägen, som med sin raka stäckning riskerar att bjuda in till höga hastigheter, kommer utformning av hastighetsreducerande åtgärder studeras vidare i detaljprojekteringen. Berörd sträcka är Tegelbruksvägen mellan korsningen Tegelbruksvägen/Nytorpsvägen och korsningen Tegelbruksvägen/Tonstigen/Finborgsvägen."

Hastighetsbegränsande åtgärder ska då även övervägas för cyklister vilket bäst ordnas om de också använder samma körbanor. Det finns många områden inom kommunen som har ett mer angeläget behov av cykelbana än denna lågt trafikerade och branta backe med många utfarter. Inrättande av trafik hinder för att därefter bromsa hastigheter leder bara till inbromsningar och accelerationer i brant backe vilket avsevärt ökar trafikbullret.

Jag motsätter mig således att cykelbana anläggs. Möjligen kan en smalare trottoar övervägas för gående.

Resonemanget om målpunkter håller inte eftersom det inte kommer att anordnas något attraktivt mål vid Tegelbruket utan endast en byggdeponi för lång tid framöver som förmodligen kommer att förorena hela området och badvattnet.

Har sanerings- och återställningskostnader för området avtalats med entreprenören?

Ränteuttag

Tvångsskuldsetting med krav på pantbrev är inte rätt inställning till de fastighetsägare som saknar ekonomiska muskler. Anstånd ska inte kunna bedömas godtyckligt och räntebeläggning vid anstånd indikerar bankverksamhet men utan rätt till ränteavdrag.

Projektgranskning

Jag anser att entreprenör med omfattande eget ansvar för projektet skall genomgå kontinuerlig granskning av oberoende expertis på området. Syftet är att öka förtroendet för ledning och styrning av kommunens verksamhet samt säkra 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.

Svar:

Synpunkterna noteras.

Att ta bort all överstandard, t.ex. gång- och cykelväg, vars kostnad inte fördelas på fastighetsägarna skulle inte leda till en lägre kostnad för fastighetsägarna eftersom den fördelningsbara kostnaden inte inkluderar kostnad för åtgärder som bedöms vara överstandard.

Väghöjderna justeras något jämfört med i dagsläget och kommunen säkerställer att anslutning kan ske till befintliga infarter i gränsen mellan allmän plats och kvartermark (undantaget de fastigheter där infarter behöver flyttas, se planbeskrivningen). Lutningar på infarterna justeras jämfört med nuläget, i de fall en skada uppstår för fastighetsägaren finns regler om ersättning i 14 kap. plan- och bygglagen.

Kommunens bedömer att gatukostnaden står i proportion till den sammantagna nytta och värdeökning som detaljplanen och dess genomförande medför. Nyttan för fastigheterna är att området rustas för att skapa bättre förutsättningar för permanentboende. Dels genom förbättrade vägar och kommunalt vatten och avlopp, och dels genom utökade byggerätter.

I detaljprojekteringen kan hänsyn tas till bland annat den befintliga miljön inom ramen för de gränser som anges i detaljplanen för allmän plats och släntinrång. Som beskrivet kan det handla om var man schaktar för VA-ledningar eller om det finns möjlighet att på annat sätt skydda rotsystem för att minska påverkan på träd. Träd som skadas så att de utgör en säkerhetsrisk kommer hanteras under entreprenaden.

Anstånd bedöms enligt bestämmelserna plan- och bygglagen 6 kap. Betalningsvillkor kan jämkas om de är allt för betungande för fastighetsägaren, ett exempel på detta är mildare räntevillkor. Utgångspunkten är dock att ränta utgår enligt kommunens gatukostnadspolicy.

Kommunen beställer arbetet av entreprenören och ansvarar för uppföljning av avtal, budget mm. Det är kommunen som har beräknat gatukostnaden och den påverkas inte av eventuella kostnadsökningar under entreprenadtiden.

Se även svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).

16. Yttrande 140

De tidigare insända granskningskommentarerna gäller med tillägg av följande 4 kommentarer.

1 Kommunen bör besluta att inte bredda Tonstigen baserat på följande nya information
Angående väg som kan hantera utryckningsfordon säger MSB (se information nedan) att en sådan väg skall vara minst 3 meter bred och Tyresö kommun har byggt räddningsvägen längs Kalvfjärden med bredden 3 meter och sista delen av Klockargårdsvägen också med bredden 3 meter. Man måste då konstatera att utryckningsfordon i Tyresö kommun inte behöver en bredare väg än 3 meter.

- Därmed kan kommunen besluta att behålla Tonstigen som den är. Utanför Brevik 1:619 är vägen 320-330 cm bred, vilket är helt tillräckligt. Fördelarna med att bevara Tonstigen som den nu är följande:
- Tyresö får behålla en tillgång i form av en vacker liten väg. Denna väg är verkligen en tillgång för Tyresö Kommun.
- De boende får som de önskar - Tonstigen bevaras som den är
- Kommunen sparar minst 2 miljoner kronor
- Vegetationen framför Brevik 1:619 bevaras, vilket gör att lövtunneln då man kör in på Tonstigen bevaras.
- Brevik 1:619 slipper ett omfattande markinrång
- Den vackra klippan framför Tonstigen 4 sprängs inte bort

- På klippan framför Tonstigen 4 växer några intressanta små ormbunksväxter som en biolog upptäckte i samband med politikernas studiebesök. Företaget som tidigare gjorde naturinventering på området måste ha missat dessa växter liksom de 3 stora ekar på vår tomt som är i riskzonen om man bygger enligt detaljplaneförslaget. Dessa växter sparas om vägen inte breddas
- Naturen blir en vinnare
- En allmän fördel ur hållbarhetssynpunkt - resurser satsas inte på onödiga uppgifter som att spränga en vacker klippa, ta bort fin vegetation och göra en onödig markinlösen
- Alla blir nöjda och alla blir vinnare

Text från MSB (som vad vi förstår i sin tur kommer från Boverket):

Räddningsväg

Om gatunätet eller motsvarande inte ger åtkomlighet till byggnaden ska särskild räddningsväg anordnas. Räddningsväg ska vara skyltad och anpassas för räddningstjänstens fordon med avseende på till exempel fri höjd, marklutning, bredd, svängradie och bärighet så att räddningstjänstens större fordon kan ta sig fram. Eftersom olika fordon kan användas i olika kommuner kan dessa krav variera.

Exempel på vanligt förekommande mått och krav på räddningsvägar är:

- bredd på körbanan: minst 3 m
- vertikalradie: minst 50 m
- fri höjd (avser såväl byggnader som växtlighet): 4 m
- tåla axeltryck: minst 100 kN
- högsta längslutning: 8 %
- högsta tvärfall: 2 %

Vilka mått och detaljkrav som krävs i just din kommun bör framgå av räddningstjänstens handlingsprogram enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO). Du kan också få information om detta av den lokala räddningstjänsten.

Utöver dessa krav behöver räddningsvägen anpassas efter de svängradier som krävs för räddningstjänstens höjdfordon eller släckfordon. En räddningsväg ska även skyltas för att vägleda räddningstjänsten samt förses med skyltning som förhindrar att bilar eller andra hinder försvårar framkomsten för räddningstjänsten. En räddningsväg behöver även vinterväghållas.

Räddningsvägens bärighet bör motsvara den för gatunätet. I de fall en räddningsväg eller uppställningsplats passerar över eller är placerad på ett gårdsbjälklag eller annan konstruktion behöver även bärförmågan i gårdsbjälklaget anpassas efter lasten från räddningstjänstens fordon.

Som följd av denna nya information är det tveksamt om Kommunen kan vinna i Mark och Miljödomstolen vad avser behovet att bredda Tonstigen. Breddning är onödig och oklok. Detaljplanen bör ändras till att Tonstigen skall behållas som den är

2) Kommunen skall ändra sin uppfattning att man behöver 1 meter vid sidan om vägen för att bl.a lagra snö till att man endast behöver c:a 50-75 cm för detta ändamål, något som också skall anpassas

till utrymmet på platsen. Detta räcker mer än väl på denna lilla återvändsväg med få fastigheter och mycket begränsad trafik. Därmed behöver kommunen mindre markinträng och sparar därmed pengar

3) Vi tror att det kan vara bra att återinföra stödmuren i gränzonen mellan Tonstigen 2 och Tonstigen 4 och göra den på det sätt som specificeras i en ritning i den ursprungliga granskningskommentaren nedan. Men vi insisterar inte på stödmur

4) Kommunen föreslår ett omfattande markinträng på vår tomt för att vägen skall få breda vägrenar som vi i själva verket betalar själva. Detta markinträng avser kommunen att betala men samtidigt skall vi betala vägkostnader för att vägen görs om, vilket inkluderar kostnaderna för markinträng. Vi får alltså betala för att kommunen tar mark ifrån oss. Detta upplägg bör ändras. Helst genom att inget markinträng behövs.

Svar:

Synpunkterna noteras. Det stämmer att de beräknade kostnaderna för markinlösen längs Tonstigen fördelas på fastigheterna i fördelningsområdet. I gatukostnaden tas samtliga beräknade kostnader för iordningställande av gatorna upp, och där ingår kostnad för markinlösen. Det är i linje med ställningstaganden i tidigare gatukostnadsutredningar och följer kommunens gatukostnadspolicy.

Se även svar i granskningsutlåtande för detaljplanen (eget dokument).