

SAMRÅDSREDOGÖRELSE, TILLHÖRANDE
GATUKOSTNADSUTREDNING FÖR

Fasanvägen, etapp 13

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

OM GATUKOSTNADSUTREDNINGEN	3
Syfte med gatukostnadsutredningen	3
OM SAMRÅDET	3
Så här har samrådet gått till.....	3
Ändringar i gatukostnadsutredningen efter samrådet	3
Lista över yttranden	4
INKOMNA SYNPUNKTER OCH SVAR.....	5
Myndigheter	5
Privatpersoner	5

OM GATUKOSTNADSUTREDNINGEN

Syfte med gatukostnadsutredningen

I samband med ny detaljplan för Fasanvägen, etapp 13, 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 och förskola/etableringsyta m.m. i angränsande detaljplaneområde 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 SAMRÅDET

Så här har samrådet gått till

Förslaget har varit ute på samråd under perioden 7 juli – 9 september 2021. Samrådet kungjordes i DN 7 juli 2021. Ett digitalt samrådsmöte hölls den 26 augusti 2021. Under samrådet inkom 19 yttranden avseende gatukostnaden. Gatukostnadsutredningen omfattade i samrådet 119 bostadsfastigheter för friliggande småhus varav en möjlig att stycka av, tre transformatorstationer som är belägna på fastigheter som ägs av kommunen. Utöver dessa fastigheter finns ett område för etableringsyta/förskola/omsorgsboende/kontor utanför detaljplaneområdet inom angränsande detaljplan för Rödhakevägen i som också är med och delar på kostnaderna för gatan.

Parallellt med samråd av gatukostnadsutredningen har även detaljplanen för Fasanvägen, etapp 13 varit ute på samråd.

Ändringar i gatukostnadsutredningen efter samrådet

Följande justeringar har gjorts i gatukostnadsutredningen:

- Gatukostnaden har reviderats utifrån nya gatubredder.
- Fördelning mellan gatukostnad och skattefinansiering har justerats avseende Breviksvägen.
- Kostnader för gemensam schakt har fördelats mellan gata och VA.
- Kostnader för markinlösen och slänter har reviderats utifrån ändrade gatubredder.
- Fastigheter med möjlighet till avstyckning tilldelas andelstal även för styckningslott. Samtliga fastigheter som tilldelats andelstal ska betala gatukostnad. Gatukostnader debiteras vid ett och samma tillfälle.
- Administrativ kostnad har sänkts från 30% till 20%.
- Redaktionella ändringar.

Lista över yttranden

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
Myndigheter		
1. Lantmäteriet yttrande 15	2021-09-09	Synpunkter
Privatpersoner	Datum	Synpunkt
2. Yttrande 6	2021-08-22	Synpunkter
3. Yttrande 7	2021-08-25	Synpunkter
4. Yttrande 8	2021-08-27	Synpunkter
5. Yttrande 9	2021-09-08	Synpunkter
6. Yttrande 10	2021-09-08	Synpunkter
7. Yttrande 11	2021-09-08	Synpunkter
8. Yttrande 12	2021-09-08	Synpunkter
9. Yttrande 13	2021-09-09	Synpunkter
10. Yttrande 14	2021-09-09	Synpunkter
11. Yttrande 16	2021-09-09	Synpunkter
12. Yttrande 17	2021-09-09	Synpunkter
13. Yttrande 18	2021-09-09	Synpunkter
14. Yttrande 20 (Namnlista med 52 underskrifter)	2021-09-09	Synpunkter
15. Yttrande 21	2021-09-09	Synpunkter
16. Yttrande 22	2021-09-09	Synpunkter
17. Yttrande 23	2021-09-09	Synpunkter
18. Yttrande 24 (Lika som yttrande 23)	2021-09-09	Synpunkter

INKOMNA SYNPUNKTER OCH SVAR

Myndigheter

1. Lantmäteriet yttrande 15

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2021-07-06) har följande noterats:

INLÖSEN AV ALLMÄN PLATS

Skrivningen ang. inlösen av allmän plats bör förtydligas så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in den allmänna platsen utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren.

ERSÄTTNING FÖR MINSKANDE AV GA

Gemensamhetsanläggningen Tyresö ga:3 behöver som en följd av planförslaget omprövas och omfördelning/minskning av de upplåtta områdena behöver ske. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en gemensamhetsanläggning betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning.

SKA EXPLOATERINGSAVTAL TECKNAS?

I planbeskrivningen framgår inte om något exploateringsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

SKA MARKANVISNINGSAVTAL TECKNAS?

I planbeskrivningen framgår inte om något markanvisningsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Svar:

Synpunkterna noteras och besvaras i detaljplanens samrådsredogörelse och förtydliganden görs i planbeskrivningen.

Privatpersoner

2. Yttrande 6

Jag skulle vilja ha Gångbana på hackspettvägen.

hela anledningen till att man gör om är ju för att det ska bli bättre, och finns ingen mening med att lägga ner några hundratusen på en vägavgift om jag som boende inte ser någon förbättring.

Så jag vill se att det anläggs en gångbana på Hackspettvägen.

Svar:

Gångbana anläggs endast på de vägar som bedöms bli kopplingar mellan större gator och gator som har målpunkter, det vill säga Breviksvägen, Fasanvägen, Rödhakevägen och del av Talgoxevägen. Någon gångbana utmed Hackspettvägen anläggs inte. Däremot kommer gatubelysning sättas upp och gatan kommer breddas från nuvarande bredd som varierar mellan 3,0-3,7 meter till att bli 4,2 meter samt få stödremor på varje sida. På så sätt blir det lättare att ta sig fram till närmaste gångbana. Övriga synpunkter noteras.

3. Yttrande 7

Önskar först och främst framhålla min glädje över att vi snart kommer få både kommunalt vatten och avlopp, även om det ligger ett par år framåt i tiden och även om jag personligen på just min tomt har gott om vatten och inte är i behov av en större byggrätt så är det glädjande framför allt för vår marinamiljö i Kalvfjärden.

Det finns ett gediget underlag att sätta sig in i. Det jag framför allt vill lyfta och kraftigt opponera emot är de planer som kommunen har för vägutbyggnaden gällande Fasanvägen och Rödhakevägen. Själv är jag boende på Fasanvägen sedan 2011. Min sambo är född och uppvuxen på Finborgsvägen. Jag har därutöver haft privilegiet att lärt känna den äldre generation som var bland de tidigare som bosatte sig permanent här ute på vår halvö. Jag har haft möjligheten att få följa utbyggnaden här ute sedan den första etappen i samband med bygget av Breviks skola och nu senast den avslutade Brobänks etappen där vi har många vänner. Av det arbete som redan genomförts har jag inget att invända emot. Det har blivit fint.

Allt har sin tid och samhället utvecklas, och så ska det vara. Men det är även viktigt att värna om det som redan finns och som tagit många år att bygga upp. Jag pratar inte bara om gamla fruktträd utan den kvarterskultur som vuxit fram här ute. Att dagligen träffa sin granne och samtala mitt ute på gatan, eller hos grannen tvärs över är lika självklart som att lyfta en hälsande hand var gång man passerar varandra i bil. Många nya bekantskaper knyts på gatan då många från andra kvarter går och promenerar på den. Fasanvägen är en trevlig inbjudande gata och så har det alltid varit. Barnen är trygga och kan springa hem till vem som helst. Allas dörrar är öppna. Gatan i sig, Fasanvägen, bjuder in till lek och samkväm. Den är inte förknippad med fara. Givetvis ska man vara försiktig men det är vår gata som vi alla värnar om. Den är lummig och grön och man får en direkt kontakt med alla som bor på den. En idyll, likt idyller som kan upplevas i gemytliga villakvarter runt om i landet där man valt att behålla både grönskan och den historiska karaktären.

Nästan varje tomt, och gatan i sig, karakteriseras av sina gamla fruktträd, framför allt äppelträd. De flesta drog sina första rotskott redan på 40-talet. Träden bär än idag en massa frukt. Vi själva pressar frukten till äppelmust och kan dricka och njuta av i den i stort sett till nästa skörd. Att få mellan 70-80 liter must är inte ovanligt. Allt detta kommer att försvinna i och med det liggande förslaget. Vad ska vi säga till våra barn som älskar våra äpplen och älskar att klättra i äppelträden. Varför tar kommunen ner våra äppelträd på Fasanvägen? Förstörelsen och slöseriet är svår att ta till sig och beskriva med ord.

Allt detta går emot dagens fokus på miljö och närproducerat. Hur värderas ett fruktträd som växt i över ett halvt sekel och som dessutom bär frukt som är till glädje för både människor och djur? Hur ser en ersättningsmodell ut för detta? Återställs allt som kommer att raseras och hur ska

detta gå till? Med försvinnandet av den nu rika växtligheten försvinner även pollinerare som är viktiga för alla i närområdet och i längden även för alla i vårt närområde och samhället i stort.

Gång på gång återkommer texten om lummighet och öppna trädgårdar. Hela Fasanvägen präglas av

”...sammanhängande trädgårdar med inslag av fruktträd och andra träd”, som det står skrivet i Landskapsanalysen. Vidare står att läsa... ”Områdets karaktär är småskalig och präglas av en dalgång kantad av skogsklädda bergsklackar längs Fasanvägen. I den södra delen och längs med Breviksvägen finns ett kuperat skogslandskap. Bebyggelsen är gles i hela området. Bebyggelsen längs med Fasanvägen har en tydlig villaområdeskänsla med stora tomter med fruktträd. Den södra delen av området präglas av naturmarkstomter där den ursprungliga vegetationen till stor del bevarats, vilket ger området en lummig och skogslig karaktär.”

”Utmed Fasanvägen är det även önskvärt att spara trädgårdarna med de öppna ytorna utmed gatan. Naturmark typiskt för området ska bevaras och det är viktigt att undvika fyllning som skapar plåtår för flacka gräsmattor.”

Nu har vi kommit så långt att många av de angränsande gatorna redan har fått sitt kommunala vatten och avlopp bland annat Brobänken, Ugglevägen, Finborgsvägen, Klockargårdsvägen etc. Alla gator präglas av lummig natur och mysiga kvarter. De bebos för det mesta av barnfamiljer. Inte någonstans har gatorna byggts ut till en bredd om 6 eller 6,7 meter. En kort sträcka av Nötskrievägen (med två uppfarter varav den ena är ett sommarboende) som sammanbinder Nytorpsvägen med Finborgsvägen har fått en gångbana i övrigt är samtliga vägar i området 4 - 4,5 meter breda.

Att bredda Fasanvägen till 6,7 meter är orimligt. Fasanvägen är en lokal villagata utan genomfartstrafik. Konsekvenserna av detta kommer bli förödande på det som tagit många år att bygga upp. Vi kan för allt i världen inte förstå logiken att i hjärtat av alla redan detaljplanerade områden så ska Fasanvägen från ingenstans stoltsera med en gata som är 6,7 meter bred! Dessutom går den parallellt med Nytorpsvägen som redan har en gångbana. Alla andra villagator har byggts ut till en bredd om 4- 4,5 meter. Varför 6,7 meter? Vari ligger nyttan? Rödhakevägen ska bli 6 meter bred. Av vilken anledning?

”Gatubredden på Breviksvägen är cirka 5–6 meter och för de övriga gatorna varierar bredden mellan cirka 3–4 meter. I området varierar hastighetsbegränsningarna mellan 30-50 km/h och de smala gatorna gör att hastigheten hålls nere.”

Den nyligen avslutade detaljplanen Brobänken har Bofinksvägen blivit 4,5 meter bred, detta för att vägen ska kunna agera som reservväg för utryckningsfordon. Här gjordes ett avsteg. Man valde att bredda vägen med ytterligare en halv meter. I annat fall hade den blivit 4 meter. Bofinksvägen är mer trafikerad än Fasanvägen. Att två nu vanliga villagator som är runt 3 meter breda ska bli lika breda eller i Fasanvägens fall bredare än dagens Breviksväg är inte rimligt.

Att Fasanvägen har fått ”skolvägsstatus” är obegripligt. För våra barn som bor här är det en skolväg, likt de som bor på Finborgsvägen, Rödstjärtsvägen, Bofinksvägen, Grönsisvägen, Ugglevägen,

Tegelbruksvägen så utgör deras vägar en skolväg, men dessa vägar fick inga trottoarer. De fick behålla sin ”lummighet” och karaktär.

Finborgsvägen är ganska tungt trafikerad från båda håll. Föräldrar som hämtar och lämnar, skolpersonal som åker till och från jobbet, folk som hämtar vatten eller på väg till och från båtklubbarna, sopbilen samt inte mins alla som bor på vägen. Den har till och med agerat uttryckningsväg en gång i tiden, det till trots är den inte mer än 4-4,5 meter bred.

Att det efter åtskilliga redan färdigställda detaljplaner runt om vårt område (etapp13) är det orimligt och sent att hänvisa till:

”Inom hela området saknas idag gångbanor. Detta gör det osäkert för gångtrafikanter och inte minst för barn som ska ta sig till och från Brevik skola. Enstaka passager finns för enbart gående och cyklisterna. Tillgängligheten för gående och cyklisterna är ett problem i området”

Gång och cykelbanor saknas ju överallt ute på den redan detaljplanerade delen av Brevik om en godkänd gång och cykelväg ska definieras av vägar som är mellan 6 och 6,7 meter breda.

Fasanvägen är inte en väg som nyttjas av andra skolbarn, om detta nu skulle vara ett argument. Inga barn eller elsparkcyklar orkar gå eller rulla vare sig uppför eller nerför Rödstjärtsvägen som i folkmun kallas för ”Djävulsbacken”. Prova själva. Om de inte får skjuts till skolan så tar barnen den ”nybyggda” trappan ner från Grönsiskevägen till Breviksvägen för att sedan ta övergångsstället och vidare trottoaren längs med Nytorpsvägen. Det är ju Nytorpsvägen med trottoar som utgör en av områdets genomfartsleder och därmed ska agera och säkerställa gång- och cykeltrafikanternas säkerhet. Ingen förälder skulle någonsin låta sina barn korsa Breviksvägen på egen hand för att på så sett kunna ta Fasanvägen till och från skolan. Det händer inte då Breviksvägen förknippas med livsfara och där hastighetsbegränsningarna om 50 km/h sällan eller aldrig respekteras. Inte ens av bussarna. Att det finns en 30 skylt är det några få som känner till.

Risken är överhängande att hastigheterna skulle öka och därmed försätta barnen i större fara och stress på Fasanvägen om den breddas till 6,7 meter. Svänger man av från Breviksvägen till en 4 meter bred Fasanväg så skulle inbromsningen bli kraftigare och vägen i sig inte inbjuda till en högre hastighet. Det förekommer en massa buskörningar på kvällar och nätter i anslutning till de större vägarna och närbelägna skol- och infartsparkeringar. Fasanvägen blir inte förskonad om den breddas, snarare tvärtom.

Planen för ängen, som i Lanskapsanalysen inför etapp 13, klassas som en målpunkt och som bör bevaras, har ännu inte kommunicerats då tystlåtenhet råder. Det är dessutom en utblickpunkt för många av oss som bor här. Även detta lyfts fram i materialet. Skolan nyttjar fotbollsplanen till brännboll och idrottslektioner.

Skulle det bli så, trots protester, att det byggs en 18 meter hög byggnad så kommer Fasanvägen bli den genomfartsled för alla de som ska till och från denna byggnad. Vidare rimmar det illa med

”Ny bebyggelse ska i sin placering och utformning anpassas och ta hänsyn till landskapsbild, topografi och karaktär för att bevara områdets befintliga kvalitéer”.

Dessvärre är det just detta många av oss fruktar. Händer det så försvinner allt det vackra och gedigna som idag definierar Fasanvägen. Fasanvägen blir en död bred asfalterad gata. Mycket av den vegetation, fruktträd, buskar och andra träd som idag växer längs med gatan och som det tagit många decennier att växa upp kommer skoningslöst utan förbehåll att huggas ner och släntas av. Ingreppen på naturen blir oförlätliga. Kan bara hänvisa till FN:s senaste klimatrapport. Vi vill ha mindre trafik, inte mer. Vi vill ha fler äppelträd, inte färre. Vi vill bevara

en vacker bok som är minst 200 år gammal, inte se boken försvinna för gott. Det finns ytterst få bokar ute på halvön.

Ingen vill ha en bred asfalterad gata runt husknuten. Besparingen av att inte lösa in fullt så mycket mark som nu planeras skulle komma så mycket mer till nytta på annat håll exempelvis något värde adderande för oss på Brevik. På ången kan fotbollsplanen rustas upp (som kan bli skridskobana under vintertid), utomhusgym eller boulebana.

Dessutom besparar det oss invånare en massa pengar som vi annars skulle behöva erlægga. Trots inlösen av marken tar ni tillbaka en stor del så för oss invånare blir det en dubbel förlust. Vi blir av med en stor del av tomten i och med att vi dessutom ska "bjuda" på slänten, fruktträden försvinner och som grädde på moset får vi återbetala delar av inlösen.

Vi väljer vår lummighet, våra fruktträd, vår natur och vår kvarterskultur. Vi vill inte att Fasanvägen ska omvandlas från att ha varit en av Breviks trevligaste gata uppskattad även av andra till att bli en av Breviks i särklass bredaste villagata. Ett förslag som jag tillsammans med många av mina grannar starkt opponerar emot.

Vänligen omvärdera ert förslag och låt oss få behålla vår gata liksom alla andra fått behålla sin.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Ett kompletterande PM Trafik har tagits fram specifikt för Fasanvägen etapp 13 för att konkretisera lämpliga och enhetliga bredder på gator samt bedöma var gångbanor respektive gång- och cykelbanor behövs inom detaljplaneområdet såväl utifrån krav och riktlinjer samt utifrån önskemål att så långt som möjligt bevara områdets karaktär och minimera områden för markinlösen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna samt var det finns behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen frambåller att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar vägbredder som är lämpliga utifrån vägnarnas användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*
- *Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföröreningar som finns.*

- *Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper*

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras istället av skattemedel.

Gatans körbana är till för trafik och är inte en lämplig plats att leka eller umgås på. Den planerade gångbanan kan däremot bli en mötesplats.

Det totala gatuområdet är bredare än körbanans bredd. Gatuområdet inkluderar körbana, dike, slänter samt eventuella gång- och cykelbanor. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att så lite mark som möjligt ska lösas in.

Vid markinlösen ges ersättning för inlöst markområde inklusive de tomtanläggningar (t ex träd och byggnader) som står inom inlöst del av fastighet. De värderas utifrån Lantmäteriets tomtanläggningsmetod. Tomtanläggningar som är belägna utanför fastighetsgräns ersätts inte.

För frågor kring "ängen och fotbollsplanen" som inte ingår i detaljplanen för Fasanvägen etapp 13, hänvisas till den angränsande detaljplanen för Rödbakevägen som var på samråd år 2021.

I övrigt hänvisas till detaljplanens samrådsredogörelse, se svar på yttrande 64 och under ämnesvisa svar under rubrikerna "Gator och trafik" och "Landskapsbild".

4. Yttrande 8

Enligt nuvarande förslag i gatuutredningen skall trottoar anläggas utmed Fasanvägen och vi ställer oss frågande till det och anser inte att det är ett förslag som gynnar trafiksäkerheten på Fasanvägen samt att det är en högre standard på gatan som inte passar in i miljön på Fasanvägen. Vad gäller Breviksvägen förefaller det klokt med en trottoar på grund av ett mer omfattande trafikflöde samt att Breviksvägen trafikeras av bussar och det är viktigt att boende kan ta sig till och från busshållplatser på ett säkert sätt.

Fasanvägen är en lokalgata som används inom området främst för transporter till och från de boende på gatan. I dagsläget upplever vi inte att det är ett problem med hastighetsöverskridning på Fasanvägen och anser att de farthinder som finns fungerar bra och att hastigheten hålls. Vi anser att det finns en risk att en trottoar skulle öka hastigheten på gatan istället och vi menar att det skulle vara mer lämpligt att bredda vägen och ha farthinder utan trottoar. Vår erfarenhet är att det medför att trafikanter saktar ner då de vet att det finns gående längs med vägen samt att farthinder bidrar till att hastigheten begränsas. I Tekniskt PM (20210524) framkommer det även att upphöjningar i form av farthinder bedöms vara den mest effektiva åtgärden för att hastighetssäkra vägen.

Fasanvägen är en gata med tomter med gamla fruktträd och äldre träd som är kopplat till områdets historia och vi menar att miljöns utseende förstörs när man anlägger en trottoar då det breddar vägen ytterligare med två meter samt gör ett stort ingrepp på tomterna där många har gamla fruktträd och äldre träd längs med tomterna som behöver tas ned. Under färdigställandet av tidigare etapper har kommunen inte anlagt trottoarer på gator som klassats som lokalgator samt att det i planen gällande gatuplanering står att det är en högre standard än vad som är

motiverat för en lokalgata som Fasanvägen. Då Fasanvägen är en lokalgata och så bör detta illustrera i dess utformning. Vi anser därför att behovet av en trottoar på Fasanvägen inte är befogat och att det heller inte framkommer som motiverat i planen kring gatuplanering/gatukostnad då det anses vara av högre standard och att upphöjningar på vägen bedöms vara den mest effektiva åtgärden gällande hastighetsbegränsning.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras av skattemedel.

Det totala gatuområdet är bredare än körbanans bredd. Gatuområdet inkluderar körbana, dike, slänter samt eventuella gång- och cykelbanor. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att lösa in så lite mark som möjligt.

Vid markinlösen ges ersättning för inlöst markområde inklusive de tomtanläggningar (t ex träd och byggnader) som står inom inlöst del av fastighet. De värderas utifrån Lantmäteriets tomtanläggningsmetod. Tomtanläggningar som är belägna utanför fastighetsgräns ersätts inte.

I övrigt hänvisas till detaljplanens samrådsredogörelse under ämnesvisa svar under rubrikerna "Gator och trafik" och "Landskapsbild".

5. Yttrande 9

Förslaget att bredda vägen till 4,7 meter, dvs. mer än alla andra vägar i området och anlägga gång-och cykelbana på 2 meter samt därtill diken på båda sidorna skapar ett sår i landskapsbilden som totalt förstör områdets karaktär. Med den tilltänkta bredden blir vägen en genomfartsled, vilket varken är lämpligt eller nödvändigt. Vägen ligger ju mitt emellan Nytorpsvägen och Breviksvägen vilka redan är genomfartsleder. Behovet av gång- och cykelbana för att ta sig till Breviks skola är redan tillgodosett eftersom det finns gång- och cykelbana längs Nytorpsvägen.

I Ekologigruppens landskapsanalys och naturvärdesinventering belyses vikten att bevara fruktträden och luftigheten i trädgårdsstrukturen, Med den föreslagna breddningen av Fasanvägen kommer de öppna trädgårdsytorna och antalet fruktträd drastiskt att minska. För fastigheten XX skulle hälften av de gamla, rikligt fruktbarande äppelträden försvinna. Motsvarande förhållande gäller för flera av fastigheterna längs Fasanvägen. Dessutom får ett antal blommande buskar stryka på foten. Dessa har också bedömts viktiga för den biologiska mångfalden. Ett stort antal småfåglar uppehåller sig ofta i de fruktträd och buskar som växer i närheten av vägen. Då kommunen utöver den mark som är tilltänkt för inlösen även kommer att ta mark i anspråk för vägslänter inkräktar planen orimligt mycket på de bevarandevärda områdena. Det kommer inte att återstå mycket av den känsla av trädgårdsstad, ett av områdets viktiga karaktärsdrag, som framhävts av Ekologigruppen.

Jag yrkar på att planen revideras så att Fasanvägen får samma bredd, dvs 4 meter, som övriga vägar i området samt att ingen gång- och cykelbana anläggs då sådan redan finns längs Nytorpsvägen.

På fastigheten XX står en gigantisk bok i det västra hörnet mot Fasanvägen, precis innanför nuvarande tomträns. Stammens omkrets är över två meter (ca 210 cm), vilket vittnar om att trädet har en ansevärd ålder precis som de särskilt skyddsvärda ekarna som finns längre in på tomten. Förekomsten av bok i landet är, enligt uppgift i artdatabanken hos SLU, lägre än förekomsten av ek. Bok är skyddsvärd enligt samma kriterier som ek och detta träd bör med sitt omfång uppfylla kriterierna för särskilt skyddsvärd träd. Ekologigruppen har dock missat att markera trädet på kartan över inventeringen. På vår och sommar surrar det av liv i den enorma trädkronan, vilket innebär att den är en hemvist för olika insekter. Även olika fåglar hörs och syns i trädkronan och äter med förtjusning av fröna från bokkottarna. Trädet är därmed viktigt för den biologiska mångfalden. Ett så stort träd hjälper även till att suga upp stora mängder vatten, vilket är väsentligt då marken i kanten av gräsmattan och i skogsbrynet är väldigt sank på våren och efter stora regnmängder.

Jag yrkar på att planen för inlösen av mark revideras så att detta träd bevaras och att rötterna inte skadas.

Svar:

Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att lösa in så lite mark som möjligt.

Kommunen kommer försöka bevara boken och dess rötter i samband med vägutbyggnaden, eftersom arten är ovanlig i denna del av landet och den tillför mycket till landskapsbilden.

I övrigt hänvisas till detaljplanens samrådsredogörelse, se svar på yttrande 80 och under ämnesvisa svar under rubrikerna "Gator och trafik" och "Landskapsbild".

6. Yttrande 10

Jag skulle gärna få en motivering till hur det kan komma sig att jag ska betala flera hundra tusen kronor, men jag får ingen bättre väg och ledningarna ska ni dra igenom min tomt? Det låter högst orimligt, borde väl vara så att ni kommer med ett erbjudande om gratis anslutning, större byggrätt etc om ni vill gå genom någons mark.. Samma sak varför ska ni göra om vägarna om ni inte tänkt dra ledningarna där, och inte ens tänkt bygga gångbana. Fick till svar att det inte är så många som går på den här vägen. Okej om ni gjort mätningar på det, så borde väl vi på vår väg även få en betydligt lägre avgift mot dom fastighetsägarna som brukar ta en promenad.

Lite konstigt att vissa barn ska kunna gå på en trygg gångbana till skolan men inte andra. Nu när man gör om området.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. Alla fastigheter inom fördelningsområdet anses ha nytta av dessa vägar och gångbanor. Kostnader för exempelvis gångbana, som bedöms vara överstandard, fördelas inte ut som gatukostnad utan finansieras av skattekollektivet.

Gatukostnaden beräknas utifrån hela fördelningsområdet och inte för en enskild gata. Vissa gator inom etappen är enklare och mindre kostnadskrävande att bygga ut än andra men hela etappens kostnader tas med i fördelningsunderlaget, även de brantare gatorna som kräver mer sprängning. Gator är kostsamma att anlägga och de ska fungera för lång tid framöver med de trafikbehov som beräknas uppstå.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Gångbana planeras endast vid gata som ansluter till allmän målpunkt. En gångbana utmed Hackspettvägen är inte aktuell.

Kommunens ledningar dras i första hand inom vägområdet. Endast i de fall där självfall inte kan uppnås planeras alternativ förläggning för att uppnå självfall, då kommunen inte pumpar dagvatten. Om dessa ledningar istället skulle dras i vägen skulle det innebära pumpning av dagvatten, vilket är en stor risk då pumpar kan drabbas av driftstopp när de som mest behövs. Om ledningar ändå skulle förläggas i vägen där berget går högt, skulle mer sprängning uppstå även inom bostadsfastigheterna. I anslutning till din fastighet finns ett område som vid extrema regn blir ett område med instängd vatten. För att begränsa översvämningsrisken på byggnader behöver avledning av det instängda vattnet göras, i detta fall inom kvartersmark bland annat via din fastighet. Den valda placeringen av u-området har gjorts utifrån att det är en plats där vattnet naturligt samlas. Placeringen är även vald utifrån närheten till fastighetsgräns och fungerande lutning för avledning av vatten. Detta för att minska påverkan på fastigheten och begränsa mängden sprängning inom fastigheten, då berget ligger lägre i denna del. I detta fall är detta den enda rimliga lösningen för avledning av dagvatten. De allmänna ledningar som planeras inom detta u-område är för dagvatten.

7. Yttrande 11

Vi anser att den höga gatukostnaden inte är rimlig jämförelsevis med andra etapper. Den är varken skäligen eller rättvis.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplanläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Ett kompletterande PM Trafik har tagits fram specifikt för Fasanvägen etapp 13 för att konkretisera lämpliga och enbetydliga bredder på gator samt var gångbanor respektive gång- och cykelbanor behövs inom detaljplanen såväl utifrån krav och riktlinjer samt utifrån önskemål att så långt som möjligt bevara områdets karaktär och minimera områden för markinlösen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna samt var det finns behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen frambåller att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar bredder som är lämpliga utifrån vägarnas användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*
- *Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföröreningar som finns.*
- *Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper*

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetssiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras av skattekollektivet.

8. Yttrande 12

Vi välkomnar att andelstalet i gatukostnadsutredningen är 1,0 per befintlig bostadsfastighet i enlighet med Tyresö kommuns gatukostnadspolicy. Vi välkomnar även att fastighetsägarna inte åläggs kostnader för åtgärder som anses vara överstandard, såsom gångbana på Talgoxevägen och iordningställande av bilväg för utfart från Talgoxevägen till Breviksvägen. Det ska dock tilläggas att vi ställer oss starkt emot att denna utfart blir en bilväg och vi önskar att den iordningställs som gång- och cykelväg (se vårt yttrande över detaljplanen).

Svar:

Efter samrådet har korsningen mellan Talgoxevägen och Breviksvägen utretts mer i detalj och i granskningshandlingen föreslås att korsningen inte öppnas för fordonstrafik utan enbart för gång- och cykeltrafik. En vändplan anordnas i Talgoxevägens östra del mot Breviksvägen.

9. Yttrande 13

Det är inte skäligen att gatukostnaderna ska överstiga övriga etappers kostnad. Breddning av Fasanvägen genererar högre kostnader för dragning av avlopp och vatten som inte ska tillfalla fastighetsägarna utan kommunen med tanke på att enda anledningen till den breddning som görs med trottoar enkom är för att kunna hantera det nya som planeras i detaljplan Rödhakevägen. Jag anser också att upphandlingsförfarandet bör ifrågasättas, det är en offentlig upphandling och flera offerter ska tas in. Kommunen hänvisar då till en upphandling som gjordes för några år sen, vilket inte kan vara konkurrenskraftigast idag.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Ett kompletterande PM Trafik har tagits fram specifikt för Fasanvägen etapp 13 för att konkretisera lämpliga och enhetliga bredder på gator samt var gångbanor respektive gång- och cykelbanor behövs inom detaljplanen såväl utifrån krav och riktlinjer samt utifrån önskemål att så långt som möjligt bevara områdets karaktär och minimera områden för markinlösen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna samt var det finns behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen frambär att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar bredder som är lämpliga utifrån vägnas användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*
- *Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföroreningar som finns.*
- *Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper*

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetssiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras av skattekollektivet.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt så som busshållplats och Brevik skola. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödbakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Upphandlingen av partneringsarbetet gjordes i konkurrens enligt Lagen om offentlig upphandling, LOU. Utifrån upphandlingen har kommunen möjlighet att avropa kommande etapper inom Brevikshalvön och på Tyresövägen.

För mer information om vägbredder se även generella svar i samrådsredogörelsen för detaljplanen under rubrik "Gator och trafik".

10. Yttrande 14

Avstyrker korsningen Breviksvägen-Talgoxevägen

Vi är starkt emot den föreslagna korsningen för biltrafik mellan Talgoxevägen/Breviksvägen och föreslår att utökningen av Talgoxevägen endast anläggs som belyst och vinterunderhållen gång- och cykelväg med vägbom. En bilväg och -korsning skulle öka incitament för boende på ex Breviksvägen att ta bil via Talgoxevägen och Rödhakevägen som anslutning till exempelvis Breviks skola eller Nytorpsvägen. I vårt tyckande kommer en bilkorsning att missgynna boende på Talgoxevägen och Flugsnappevägen, då vi trivs med den lugnare trafikrytm som idag förekommer har inga behov av en korsning mot Breviksvägen. Det känns idag tryggt att ha barn gående eller cyklandes längs gatorna trots avsaknad av trottoar. Korsningen strider även mot kommunens egen strategi för Östra Tyresö om att främja ett hållbart resande genom mobility management och i vilken biltrafik uttryckligen prioriteras sist av alla trafikslag. Vi vill även poängtera att varken Ekologigruppens landskapsanalys eller Trivectors trafikutredning ger ett sådant förslag. Snarare pekar båda på ett behov av att stärka kopplingar för gång- och cykeltrafik, inte biltrafik. Genom att enbart stärka koppling för gång- och cykeltrafik ökar incitamenten för att ta sig till Breviks skola samt bussförbindelser på Nytorpsvägen på ett hållbart sätt. Detta är mer i linje med de målsättningar som satts upp i detaljplanen. Dessutom riskerar korsningen att bli farlig, trots de förslag som JM Entreprenad och Sweco ger i sitt PM. Att endast bättre möjlighet till sophämtning ska kräva stor ombyggnad av Breviksvägen och en icke-önskvärd utbyggnad av Talgoxevägen förefaller tämligen orimligt. Sophämtning borde kunna lösas på annat sätt.

Vid markinlösen för att bredda Flugsnappevägen, kommer kommunen att ge ersättning för naturliga träd på fastigheten? Kommer kommunen ge ersättning för planterade träd så som gamla fruktträd?

Svar:

Efter samrådet har korsningen mellan Talgoxevägen och Breviksvägen utretts mer i detalj och i granskningshandlingen föreslås att korsningen inte öppnas för fordonstrafik utan enbart för gång- och cykeltrafik. En vändplan anordnas i Talgoxevägens östra del mot Breviksvägen.

Vid markinlösen ges ersättning för inlöst mark och för tomtanläggningar (t ex träd, såväl självsådda som planterade) som står inom inlöst del av fastighet. De värderas utifrån Lantmäteriets tomtanläggningsmetod. Tomtanläggningar som är belägna utanför fastighetsgräns ersätts inte.

11. Yttrande 16

Med hänvisning till det veto vi och samtliga fastighetsägare på Fasanvägen lämnat in (2021-08-31) mot planerna att bredda vägen, vill vi understryka den olägenhet den föreslagna breddningen av vägen har för oss.

Vi har med kommunens tillstånd låtit bygga ett Attefallshus (komplementbyggnad) på den delen av tomten där vi har vår fruktträdgård. Byggnaden ligger nära tomtgränsen längs Fasadvägen, på ett avstånd som är nogt avpassat efter nuvarande utformning av vägen. Den breddning av vägen

som föreslås skulle i hög grad inkräkta på det begränsade utrymmet för komplementbyggnaden och fruktträdgården som i motsatt riktning begränsas av en bergkam.

Som framgår av vårt och övriga fastighetsägares inlämnade veto mot förslaget, vänder vi oss emot att breddningen av Fasanvägen kan motiveras av säkerhetsskäl. Vägen är lågt trafikerad och utgör inte skolväg för andra barn än de som är bosatta på samma väg. Någon trottoar är därför inte motiverad i förhållande till den olägenhet som en breddning av vägen skulle innebära. Att bredda körbanan är inte heller motiverad eftersom Fasanvägen inte bör göras om till en genomfartsväg. Istället för att bevara den lugna vägen mellan trädgårdstomter med sin begränsade trafik till och från de enskilda fastigheterna, skulle en breddning av vägen kunna få motsatt verkan och bli en genomfartsväg för tyngre fordon.

Lika lite ligger det i vårt intresse att kostnaderna för vägarbetena görs omåttligt höga. Kostnaderna för den relativt raka vägen med i jämförelse begränsade behov av sprängningsarbeten, skulle kunna hållas nere. Vi hoppas innerligt att ni tar hänsyn till våra verkliga behov och att ni är beredda att dra tillbaka det förslaget om breddning av Fasanvägen. En breddning av vägen kan inte motiveras av säkerhetsargument utan skulle istället på ett brutalt sätt köra över vårt och övriga boendes intressen. Avslutningsvis föreslår vi ett möte på plats mellan projektansvariga och oss boende. Ett sådant möte skulle motverka skrivbordslösningar som fjärrar sig från de boendes behov och intressen.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Ett kompletterande PM Trafik har tagits fram specifikt för Fasanvägen etapp 13 för att konkretisera lämpliga och enbetygiga bredder på gator samt var gångbanor respektive gång- och cykelbanor behövs inom detaljplanen såväl utifrån krav och riktlinjer samt utifrån önskemål att så långt som möjligt bevara områdets karaktär och minimera områden för markinlösen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna samt var det finns behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen framhåller att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar bredder som är lämpliga utifrån vägnas användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*

- Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföroreningar som finns.
- Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras med skattemedel.

Det totala gatuområdet är bredare än körbanans bredd. Gatuområdet inkluderar körbana, dike, slänter samt eventuella gång- och cykelbanor. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt.

Vid markinlösen ges ersättning för inlöst mark och för tomtanläggningar (t ex träd och byggnader) som står inom inlöst del av fastighet. De värderas utifrån Lantmäteriets tomtanläggningsmetod. Tomtanläggningar som är belägna utanför fastighetsgräns ersätts inte.

Gatukostnaden fördelas inom hela fördelningsområdet och inte enbart på den gata just ni bor. Sådana arbeten som denna gatubyggnad är kostsamma och de ska fungera för lång tid framöver med de behov som kan uppstå.

Många platsbesök har gjorts i området, såväl av kommunens projektansvariga som av specialister. Angående möte på plats mellan projektansvariga och boende så avböjer samhällsbyggnadskontoret det. Utifrån inkomna synpunkter har utredningar uppdaterats och vissa justeringar har gjorts utifrån dessa. Ytterligare möten med fastighetsägare skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan olika intressen.

För mer information om vägbredder se även generella svar under rubrik "Landskapsbild" och "Gator och trafik" i samrådsredogörelsen för detaljplanen.

12. Yttrande 17

Orimlig gatukostnad för Fasanvägen som är en rak och enkel väg jämfört med Bofinksvägen. Varför blir Fasanvägen så mycket dyrare?

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig. Gatukostnaden tas ut vid ett gemensamt tillfälle och kan därför inte ges olika förutsättningar för fritidsboende och permanentboende.

Gatukostnaden beräknas utifrån hela fördelningsområdet och inte för en enskild gata. Vissa vägar inom etappen är enklare och mindre kostnadskrävande att bygga ut än andra men hela etappens kostnader tas med i fördelningsunderlaget, även de brantare vägarna som kräver mer sprängning. Vägbyggnader är kostsamma men de ska fungera för lång tid framöver med de trafikebehov som beräknas uppstå.

Kostnaden är liknande som i den närmast föregående detaljplaneetappen, Tegelbruket etapp 11.

Ett kompletterande PM Trafik har tagits fram specifikt för Fasanvägen etapp 13 för att konkretisera lämpliga bredder på gator samt var gångbanor respektive gång- och cykelbanor behövs inom detaljplanen såväl utifrån krav och riktlinjer samt utifrån önskemål att så långt som möjligt bevara områdets karaktär och minimera områden för markinlösen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna samt var det finns behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen frambåller att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar bredder som är lämpliga utifrån vägnas användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*
- *Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföröreningar som finns.*
- *Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper*

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras med skattemedel.

13. Yttrande 18

Vill härmed yttra mig om vägutbyggnaden på Fasanvägen, och bestämt motsäga mig planer på att bredda vägen till 6,7m samt den omotiverat höga vägkostnaden.

I alla dialoger med kommunen har huvudsyftet och ledstjärnan med alla etapper ute på Brevikhalvön varit att bevara miljön och naturen. En hållning jag tror många ute på Brevik har uppskattat och varit anledningen bakom mångas val att bosätta sig just här ute. Att då i denna etapp ändra miljön så radikalt och förstöra en av de säkraste och mest karakteristiska gatorna på Brevik är högst förvånande. Gatan används i princip enbart av boende på gatan och används ej för förbifart och med tanke på alla vägghinder på gatan är hastigheten väldigt begränsad vilket ytterligare bidrar till dess säkerhet och områdets karaktär av en lugn gata. Det finns få gator som jag som förälder skulle se som säkrare för mina barn. Låt det vara en gata och ej en motorväg.

Vidare så skulle en breddning av gatan i detta omfång få stora konsekvenser på miljön och de karakteristiska drag som en gång fick oss att flytta till detta område. Utöver förändringen av känslan i området av en så bred väg skulle även väldigt mycket av den natur ni vill bevara försvinna – höga och gamla häckar, träd och fruktträd skulle behöva förstöras. Med tanke på att

liknande gator i andra etapper har breddats till betydligt mindre grad känns detta som ett extremt ologiskt ingrepp och går helt emot tanken att bevara Breviks karaktär. Har denna tanke om att bevara Breviks karaktär helt ändrats så förstår jag ej varför vi i etapp 13 ej får större styckningsmöjlighet av tomter samt större bygggrätter likt området Tyresöstrand. Med detta förslag ger ni boende i området det sämsta av alla olika alternativ à stor inverkan på miljö och karaktär, extremt stor kostnad samtidigt som vi ej får stora bygggrätter och styckningsmöjligheter. Jag har hela tiden uppskattat er kommunikation om att bevara Tyresö Brevik och dess unika karaktär och jag förespråkar absolut ej ett nytt Tyresö Strand, men nu kommer ni med ett förslag som ger sämsta möjliga effekt för boenden på gatan.

I jämförelse så är det helt ologiskt att ni på en gata som Finborgsvägen som är i direkt anslutning till skola, Nytorpsvägen och cykelvägen till Tyresö slott väljer att bredda vägen betydligt mindre. Finborgsvägen har en betydligt högre belastning av trafik och är en uttalad skolväg och den fungerar utmärkt utan den enorma breddning ni nu föreslår på Fasanvägen.

Det ska tilläggas att jag ej bor på Fasanvägen utan på Lärkvägen och min tomt är inte direkt påverkad av att ni konfiskerar mark, trots detta ser jag förslaget om att bredda vägen till 6,7m helt orimligt och direkt motbjudande.

Jag tycker kommunen lite väl lättvindigt och utan argument konfiskerar mark i Tyresö, min uppfattning är att syftet med denna lag som gör det möjligt att konfiskera mark skall användas för "allmänhetens bästa" (tex vid byggnation av motorvägar eller andra stora samhällsprojekt). I detta fall är det så långt ifrån allmänhetens bästa då de enda personerna som påverkas är boende på Fasanvägen och de motsäger sig ju bestämt denna breddning. Det finns inte ens något syfte med att ha så bred väg!

Jag hoppas ni tar till er av åsikterna från de direkt drabbade och inte bara bortser från de som faktiskt berörs. 4-4,5m breddning utan trottoar är stort nog.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. I samband med detta gör kommunen en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov, bevarande av områdets karaktär och kostnader för fastighetsägarna och skattebetalare. Det totala gatuområdet är bredare än körbanans bredd. Gatuområdet inkluderar körbana, dike, slänter samt eventuella gång- och cykelbanor. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt.

Vid markinlösen ges ersättning för inlöst markområde och för tomtanläggningar (t ex träd och byggnader) som står inom inlöst del av fastighet. De värderas utifrån Lantmäteriets tomtanläggningsmetod. Tomtanläggningar som är belägna utanför fastighetsgräns ersätts inte.

I övrigt hänvisas till detaljplanens samrådsredogörelse, se svar på yttrande 97 och under ämnesvisa svar under rubrikerna "Gator och trafik" och "Landskapsbild".

14. Yttrande 20 (Namnlista med 52 underskrifter)

Nedan filer är kopior av ett gemensamt yttrande vi skrivit. Yttrandet gäller etapp Fasanvägen 13 samt även kostnadsutredningen gällande vägavgiften .

Vi fastighetsägare utmed Fasanvägen motsätter oss bestämt planerna på en breddning av Fasanvägen från nuvarande 4m till planförslagets överstandard på 6,7m.

Fasanvägen är en lokalgata som nästan uteslutande används av de 31 fastighetsägarna utmed vägen. Skolbarn från andra sidan Breviksvägen väljer på grund av den branta backen på Rödstjärtvägen att använda trappan vid Nytorps busshållplats och trottoaren utmed Nytorpsvägen. Alltså är det bara Fasanvägens barn som har FV som skolväg. På grund av den ringa trafiken och de befintliga vägggruppen är vägen definitivt säker i sin nuvarande form. Som jämförelse ser vi Bofinksvägen och Finborgsvägen, bägge utbyggda till 4,5m, båda utan trottoar, där båda vägarna har långt högre trafiktryck och där Finborgsvägen också är skolväg och cykelväg vidare in mot centrum

Att FV som nu ingår i etapp 13 behöver göras mer "tillgänglig och säker" och enligt nya direktiv behöver breddas till 6,7 meter finns inte att utläsa någonstans. Någon analys av trafiktätheten på vägen har heller inte genomförts, något som skulle kunna motivera en breddning om resultaten förordat detta. Att endast bredda FV ligger heller inte i linje med tidigare etapper där ingen villagata blivit bredare än maximalt 4,5 meter, även om en gångbana både varit motiverad utifrån trafiktäthet och säkerhet samt inte minst efterfrågad som t ex fallet med Bofinksvägen.

I underlagen till planförslagen beskriver man Fasanvägen som viktig att bevara för de öppna trädgårdarna och att karaktärsfull vegetation bör behållas. Många tomter utmed vägen har gamla högväxta häckar av hagtorn, liguster, oxel, gran och häggmispel. Alla viktiga för den biologiska mångfalden och föda och boplats för en mängd insekter och fåglar. Direkt innanför häckarna finns gamla fruktträd som i naturvärdesinventeringen klassas som n2. Vid en breddning av vägen enligt planförslaget kommer den biologiskt viktiga och för områdeskaraktären säregna naturen att förstöras och försvinna.

Den sammanlagda arean för inlöst tomtmark utmed Fasanvägen är enligt planförslaget ca 1674kvm. Kostnaden för den inlösta tomtmarken samt tillkommande ersättningar till fastighetsägarna för återställning av häckar och staket belastar områdets fastighetsägare samt kommunens skattebetalare. Vi fastighetsägare får alltså betalt för inlöst mark samtidigt som vi får betala för samma mark genom vägavgift och skatt. Detta är en helt orimlig ekvation och en helt onödig kostnad.

Etapp 13 är jämfört med många andra redan färdigställda etapper en enkel sådan. FV utgör en raksträcka om ca 750 meter med förhållandevis lite berg att spränga. De svårigheter som kan komma att uppstå utgörs av fastigheterna som ligger högre upp i etappområdet samt söder om Rödhakevägen. Som en jämförelse kan tas etapp Brobänken som är både bergig och slingrig. Vägavgiften för hushållen i etapp Brobänken slutade på 180.000 kr. Tidigare uttagna vägavgifter har sällan överstigit 200.000 kr. Då bör man ha i åtanke att VA- samt vägutbyggnaden varit igång i snart 15 år ute på Brevik. Vi fastighetsägare som ingår i etapp 13 behöver enligt liggande gatukostnadsutredning betala 355.000 kr. Det är en dubbling av gatukostnaden! Sen tillkommer

avgifterna för VA-anslutningen. Detta är lika orimligt som det är omotiverat att bredda en av Breviks finaste villagator.

Med ovan sagda inlägger vi härmed vårt veto mot den föreslagna breddningen av Fasanvägen.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Ett kompletterande PM Trafik har tagits fram specifikt för Fasanvägen etapp 13 för att konkretisera lämpliga bredder på gator samt var gångbanor respektive gång- och cykelbanor behövs inom detaljplanen såväl utifrån krav och riktlinjer samt utifrån önskemål att så långt som möjligt bevara områdets karaktär och minimera områden för markinlösen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna samt var det finns behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen frambåller att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar bredder som är lämpliga utifrån vägnans användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*
- *Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföreningar som finns.*
- *Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper*

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras med skattemedel.

När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. I samband med detta gör kommunen en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov, bevarande av områdets karaktär och kostnader för fastighetsägarna och skattebetalare.

Det totala gatuområdet är bredare än körbanans bredd. Gatuområdet inkluderar körbana, dike, slänter samt eventuella gång- och cykelbanor. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken

till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Vid markinlösen ges ersättning för tomtanläggningar (t ex träd, såväl självsådda som planterade) som står inom inlöst del av fastighet. De värderas utifrån Lantmäteriets tomtanläggningsmetod. Tomtanläggningar som är belägna utanför fastighetsgräns ersätts inte.

I övrigt hänvisas till detaljplanens samrådsredogörelse, se svar på yttrande 99 och under ämnesvisa svar under rubrikerna "Gator och trafik" och "Landskapsbild".

15. Yttrande 21

Önskar med detta yttrande komplettera det vi redan skickat in. För att vi inte ska missa någon formalia hör detta yttrande ihop med både breddningen av Fasanvägen samt själva vägkostnadsutredningen.

Breddning av Fasanvägen

Efter att ha haft möjlighet att promenera runt i Trollbäckens villaområde, den del som ligger i anslutning till Trollbäckens IP där vår dotter tränar, har hela argumentationen om säkerhet och tillgänglighet i vårt område blivit än mer ologisk och svårbegriplig.

Trollbäcken är ett fint och lummigt villaområde i Tyresö kommun. Man kan gott säga, jämfört med Tyresö Brevik, att villaområdet i Trollbäcken kan ses som tättbebyggt. Tomterna är mindre, husen ligger tätare, kvarteren är i vissa fall större och där trafiken är relativt tät. Finns både 30 och 40 skyltar med uppmaningar om att "Här kör vi mjuk".

Poängen jag vill komma till är att dessa gator förvisso är bredare (uppskattningsvis någonstans mellan (4 - 4,5m) än dagens Fasanvägen, men de saknar trottoarer. Vägarna är slingrigare och tomterna har sin gröna vegetation som utifrån ett säkerhetsperspektiv kan utgöra en fara då sikten ibland är skymd. Många barnfamiljer bor i området och kvarteren är välbesökta av både joggere och promenerande människor. Förutsätter att många av vägarna används av barn som går/cyklar till och från skolor och diverse träningsanläggningar runt om i Tyresö.

Etapp 13 är en ny etapp med nya riktlinjer, enligt Er, det förstår jag men varför ska vi som i princip är en av de sista etapperna här ute nu får "sota" för att de nyligen avslutade etapperna och även de tidigare inte fått den vägbredd som den nya förordningen föreskriver?

Har dock inte kunnat hitta någon sådan, så ni får gärna hänvisa till både förordning, sida och stycke.

Två gator Fasanvägen och Rödhakevägen ska nu breddas i sådan utsträckning att karaktären på hela området kommer att ändras. Det saknas även välunderbyggda underlag som skulle påvisa ett krav om en bredare väg och bygge av en trottoar.

Planerna finns att förtäta området (5 tomter som idag är permanent bebodda ligger i riskzonen för att bli tvångsinlösta på sikt, om inte fler). En tomt på Fasanvägen är redan i er ägo med beteckningen Trinntorp 1:81. Den har en egen "status" och ger er rätten att disponera denna efter egen diskretion.

Enligt planarkitektens utsago under det digitala mötet som hölls den 26e augusti finns inget samband mellan breddningen av Fasanvägen och det kommande bygget på ängen samt på sikt

förtätningen, då den mest naturliga vägen till och från området är den redan utbyggda Nytorpsvägen.

Då återstår frågan: Varför 6,7 meter? Varför räcker det inte att bredda vägen till 4,5 meter (likt Bofinksvägen) och stryka planen om en trottoar?

Som tidigare inkommer vi med ett veto mot att bygga ut vägen till en bredd om 6,7 meter.

För vad det är värt, så bygg ut vägen till 4,5 meter eller 4,7 meter. Att anlägga en trottoar medför en finansiell belastning för både oss boende i etappen såväl som skattebetalare.

Väggkostnadsutredningen

Vad gäller kostnaden för vägutbyggnaden bör kommunen tydligt och på ett pedagogiskt sätt visa och förklara vad är det som kostar? Ställ gärna upp etapp 13s kostnader i relation till Brobänken och lyft ut de stora skillnaderna. Gör en klassisk brygga. En ekonom kan göra det ganska enkelt.

Vi tillsammans med många på gatan vill gärna förstå vad det är som driver just vår etappkostnad.

Vi på Fasanvägen får betala dubbelt upp jämfört med övriga Breviksbor som redan gått igenom denna resa!

Väggkostnaden har legat på 180.000 kr upp till 200.000 kr tidigare. En så kallad standardhöjning, om det nu innebär en två meter bred trottoar, så är det inte rimligt att merkostnaden för denna landar på ett premium om 155.000 kr. Jämfört med Brobänken indikerar trottoaren en lika hög kostnad som en ny bredare väg om 4,5 meters bredd. Matematiken går inte ihop. Dessutom blir etapp 13 den enklaste (minst sprängning) att genomföra här ute. Ni får gärna motbevisa detta med en kalkyl och bakomliggande fakta.

Vi betalar både väggavgiften och anslutningen ur egna fickor. Vi som bor här ute har väntat på denna detaljplan och de flesta har haft en realistisk syn på kostnaden som följer av denna. Vi pratar då om ett spann på dryga 400.000 kr upp till eventuellt 500.000 kr för vatten/avlopp samt en ny väg, men ingen har räknat med att få betala så pass mycket för vägen som oavsett utsago från Er kommer att resultera i en genomfartsled med allt vad det bär med sig.

Vi vill härmed inlämna ett veto mot denna kostnadsutredning och kräver en oberoende granskning av gjord upphandling.

Vidare vill vi även se en tydlig uppställning av etappens kostnadsdrivare.

Avslutningsvis: Vad är planerna med avsnittet mellan Fasanvägen och Gökbacksvägen? Anlägger ni en trappa och binder samman vägarna? Tänker då fram för allt på den tillgänglighet för skolbarn och övriga Breviksbor som kommunen hänvisar till.

Liknande naturstycken har bundits samman:

1. Sparvvägen – Ugglevägen
2. Grönsiskevägen – Nytorpsvägen
3. Lärkvägen – Nytorpsvägen

Finns säkert fler liknande exempel.

Vill även föreslå att representanter med mandat kommer ut till på Fasanvägen för ett möte. Vi har alla svårt att se att någon ifrån er har varit här på plats och sett hur det de-facto ser ut hos oss.

Svar:

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig.

Ett kompletterande PM Trafik har tagits fram specifikt för Fasanvägen etapp 13 för att konkretisera lämpliga bredder på gator samt var gångbanor respektive gång- och cykelbanor behövs inom detaljplanen såväl utifrån krav och riktlinjer samt utifrån önskemål att så långt som möjligt bevara områdets karaktär och minimera områden för markinlösen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna samt var det finns behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen framhåller att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar bredder som är lämpliga utifrån vägnas användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*
- *Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföreningar som finns.*
- *Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper*

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras av skattekollektivet

När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. I samband med detta gör kommunen en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov, bevarande av områdets karaktär och kostnader för fastighetsägarna och skattebetalare.

Den gröna passage som finns mellan Fasanvägen och Gökbacksvägen bedöms vara för brant för att kommunen ska kunna anlägga och underhålla en gångpassage. Istället hänvisas gående till kommande gångbanor i området.

Många platsbesök har gjorts i området, såväl av kommunens projektansvariga som av specialister. Angående möte på plats mellan projektansvariga och boende så avböjer samhällsbyggnadskontoret det. Utifrån inkomna synpunkter har utredningar uppdaterats och vissa justeringar har gjorts utifrån dessa. Ytterligare möten med fastighetsägare skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan olika intressen.

I övrigt hänvisas till detaljplanens samrådsredogörelse, se svar på yttrande 100 och under ämnesvisa svar under rubrikerna "Gator och trafik" och "Landskapsbild".

16. Yttrande 22

Komplettering till tidigare inskickat yttrande gällande gatukostnadsutredningen. Vi emotser ett möte och dialog med kommunen och de boende på Fasanvägen i detta ärende.

Svar:

Många platsbesök har gjorts i området, såväl av kommunens projektansvariga som av specialister. Angående möte på plats mellan projektansvariga och boende så avböjer samhällsbyggnadskontoret det. Utifrån inkomna synpunkter har utredningar uppdaterats och vissa justeringar har gjorts utifrån dessa. Ytterligare möten med fastighetsägare skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan olika intressen. Politikerna i Tyresö kommun har beslutat att gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna.

17. Yttrande 23

Vi fastighetsägare på Fastighet XX motsätter oss planerna avseende breddning utav Fasanvägen från nuvarande bredd 4m till planerade 6,7m. Fasanvägen är idag en gata av landsbyggdskarakter som till stor del uteslutande brukas av boende på fastigheterna utmed vägen. Den trafik som idag finns motiverar ej en breddning eller att farthindren skall tas bort. En analys av vägbelastning, hastighet, tillgänglighet eller dylikt har aldrig utförts varvid en motivering att ökning av tillgänglighet och säkerhet på FV ej kan styrkas.

Detta skulle medföra en överstandard gentemot närliggande villaområden. Ser man till villaområdet i Trollbäcken som är av mer central karakter och ett tätbebyggt område med betydligt högre trafikflöde och tryck, är hastigheten dels reglerad till 30kmh samt att bredden avsevärt smalare än dem planerade 6,7m, uppskattat ca 4m. Den planerade hastigheten är tänkt att vara fortsatt 50kmh på Fasanvägen, i kombination med att FV sträcker sig över ca 750m nedförsbacke klingar detta dåligt med att ombyggnationen av vägen skall medföra ökad säkerhet. Resultatet upplevs av boende på FV medföra motsatt effekt än den säkerhetsökning Tyresö Kommun haft som ledord och motivering för hela breddningen.

Utöver att trafiksituationen på FV kommer förändras drastiskt åt det negativa hållet med den planerade breddning, kommer även karaktären och den biologiska mångfalden på FV att påverkas kraftigt. Längs med FV växer många olika typer av träd och buskar samt häckar som kommer tas bort. Detta kommer medföra att fastighetsvärdena påverkas negativt samt att den mysiga lantliga känslan som har lockat så många boende till FV till stor del tas bort. På FV bor

även utöver alla människor en ansenlig mängd klövdjur, fåglar, gnagare och insekter. Även dessa arter kan komma att påverkas negativt av en eventuell breddning, inte bara säkerhetsmässigt på grund av ökad trafik utan även att matsituationen försämras avsevärt när en större mängd fruktträd, buskar och grönytor försvinner för att göra plats för en opersonlig asfaltstrottoar.

Vi motsätter oss även inlösen av tomter på ca 1674kvm enligt planförslag som belastar fastighetsägarna genom vägavgifter samt i andra led även skattebetalare för en överstandard som ingen av dem boende på FV ser som rimlig eller nödvändig. Den överstandard som finns i planförslaget gör att avgiften blir orimligt hög med sina ca 355.000kr i förhållande till tidigare mer avancerade etapper där kostnaden aldrig överstigit 200.000kr.

Vi ser gärna att ett möte genomförs på Fasanvägen ihop med fastighetsägare för att gemensamt kunna föra en diskussion gällande kommande detaljplan samt planförslag.

Med detta inlägger vid därav vårt Veto mot planförslaget Fasanvägen Etapp 13.

Svar:

Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera under lång tid framöver.

Det totala gatuområdet är bredare än körbanans bredd. Gatuområdet inkluderar körbana, dike, slänter samt eventuella gång- och cykelbanor. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att lösa in så lite mark som möjligt.

Rekommenderad gatubredd enligt VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket) är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikebehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standard efter utbyggnaden.

Efter samrådet har bland annat ett kompletterande Trafik PM tagits fram där gatubredderna setts över. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlade funktion och målpunkt. Dessa gator bedöms ha behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen, Rödbakevägen och del av Talgoxevägen planläggs utifrån detta för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget medan Rödbakevägens bredd har ökat något. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Förutom ovanstående kompletterande PM Trafik ligger nedanstående styrdokument och riktlinjer till grund för vägbredderna och behov av gång- och cykelbanor:

- *kommunens trafikstrategi (2019)*
- *kommunens cykelplan (2021)*
- *VGU (vägars gator och utformning, Trafikverket)*

Både trafikstrategin och cykelplanen frambåller att de hållbara färdmedelsvalen, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik, ska premieras. VGU rekommenderar bredder som är lämpliga utifrån vägarnas användningsområde. För att kommunens vägar ska kunna upprätthålla en god och trafiksäker standard som främjar de oskyddade trafikanterna anses valda vägbredder vara lämpliga.

Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § f. Gatukostnader ska tas ut i enlighet med kommunens gatukostnadspolicy. Gatukostnadsutredningen är framtagen utifrån denna. Politikerna anser att nivån på gatukostnaden är rimlig. Gatukostnaden tas ut vid ett gemensamt tillfälle och kan därför inte ges olika förutsättningar för fritidsboende och permanentboende.

Att kostnaderna är högre än för etapp 10 och etapperna dessförinnan beror bland annat på:

- *Att prisutveckling har skett på arbeten och material*
- *Att mer realistiska beräkningar kan göras i och med den tekniska utvecklingen som har skett*
- *Att markförutsättningarna är olika, utifrån vilken mängd berg och markföroreningar som finns.*
- *Att gatorna i genomsnitt är något bredare än i tidigare etapper*

Beräkning av gatukostnad görs utifrån modeller för det aktuella området samt utifrån erfarenhetsiffror från tidigare etapper. Fördelningen av kostnader sker utifrån andelstal för samtliga fastigheter inom fördelningsområdet. För åtgärder som bedöms vara överstandard, exempelvis gångbana, fördelas kostnaderna inte ut som gatukostnad utan finansieras av skattekollektivet.

Gångbana bedöms som överstandard då den bedöms tjäna fler än fastighetsägarna inom fördelningsområdet. Detta innebär att kostnaden för gångbanan, inklusive markinlösen för denna, inte ska belasta fastighetsägarna utan istället skattefinansieras.

Gatukostnaden beräknas utifrån hela fördelningsområdet och inte för en enskild gata. Vissa vägar inom etappen är enklare och mindre kostnadskrävande att bygga ut än andra men hela etappens kostnader tas med i fördelningsunderlaget, även de brantare gatorna som kräver mer sprängning. Gator är kostsamma att anlägga och de ska fungera för lång tid framöver med de trafikbehov som beräknas uppstå. Kostnaden är i nivå med närmast föregående detaljplaneetapp, Tegelbruket etapp 11.

Många platsbesök har gjorts i området, såväl av kommunens projektansvariga som av specialister. Utredningar har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter och vissa justeringar har gjorts utifrån dessa. Ytterligare möten med fastighetsägare skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan olika intressen. Samhällsbyggnadskontoret avböjer därmed möte på plats mellan projektansvariga och boende.

Ytterligare information kring detaljplanen kan läsas i dess planbeskrivning.

18. Yttrande 24 (Lika som yttrande 23)

Se yttrande 23.

Svar:

Se yttrande 23.