Samhällsbyggnadskontoret
Johan Smeder, Exploateringsingenjör

Granskningshandling
Juli 2020
Dnr 2014 KSM 0978

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2, 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 5
Företag och intresseorganisationer 5
Privatpersoner 6

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

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

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

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

Ändringar i gatukostnadsutredningen efter granskningen:

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

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

Lista över yttranden

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

INKOMNA SYNPUNKTER OCH SVAR

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

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

Företag och intresseorganisationer

1. Synpunkt från Tegelbrukets båtklubb, yttrande 111

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

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

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

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

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

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

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

Bygglov: TBK önskar svar om möjligheten att få byggrätt om 50 kvm för ett klubbhus.
Muddring. TBK önskar svar om möjligheter att få lov att muddra hamnen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Privatpersoner

2. Yttrande 96

Vi invänder oss mot följande punkter:

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

  Ni skriver i gatukostnadsutredningen att:
  ” Gatukostnaderna inkluderar:
  - Anläggningskostnad

- Administrativ kostnad
- Inlösenkostnad"

och att det innefattar:

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

Det är inte rimligt att ersättningen för inlösen och släntintrång som görs på fastighetsägarnas tomter ska betalas av oss själva. Om jag t.ex. skulle sälja en cykel så skulle jag självklart inte ge pengar till köparen så att han kan betala mig för cykeln. Det skulle ju i praktiken innebära att jag gav bort cykeln.
Detsamma måste självklart gälla när jag tvingas sälja en del av min mark. Inte ska jag ge er pengar som ni sen använder för att betala min ersättning med.
Tyresö kommun ska självklart stå för denna kostnad helt och hållet själva.

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

3. Yttrande 97

Kommunen har angett följande:

Om betalning inte kan ske vid debiteringstillfället finns det möjlighet att ansöka om ett 10-årigt kommunalt gatukostnadslån. Detta lån har rak amortering och räntan är aktuell referensränta + 2 %. Räntan är rörlig och kan ändras i samband med Riksbankens ändring av referensräntan. För att få lån måste godtagbar säkerhet, så som pantbrev, finnas i fastigheten.
Det finns också en möjlighet att ansöka om anstånd med betalning av gatukostnaden. Varje anståndsansökan prövas enskilt och villkoren för anstånd kan variera något beroende på fastighetens användning. Om kommunen beviljar anstånd är de generella reglerna för befintliga bostadsfastigheter, att anstånd gäller tills dess att något av följande sker:
• nytt bygglov beviljas
• fastigheten byter ägare
• avstyckning beviljas
För anstånd måste fastighetsägaren lämna godtagbar säkerhet i form av pantbrev.
Utgångspunkten är att fastighetsägaren betalar ränta varje kvartal.

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

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

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

Kommande upphandling av gatuarbete och VA bör parallellt granskas av oberoende instans, t.ex. kommunens revisorer, för att säkerställa att upphandlingsunderlaget är korrekt, konkurrensmöjligheter tillvaratas och avtal med leverantör innebär låg risk för kommunen. I synnerhet då de boende i området starkt ifrågasätter den höga kostnaden.
Resultat från granskningen redovisas lämpligen fortlöpande på kommunens hemsida. "Områdets specifika förutsättningar" som, enligt uppgift skiljer sig väsentligt från Etapp 9 och är starkt kostnadsdrivande, bör redovisas för fastighetsägarna.

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

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

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

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

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

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

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

4. Yttrande 98

Jag har några frågor till Tyresö kommun:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Yttrande 99

- Varför kan man inte låta Kornknarrvägen vara 3,5m bred så slipper vi kostsamma släntintrång och liknande. Denna gata är ändå ingen genomfartsgata och risken med en bredare gata är att folk kör bil för fort nerför backen.

- Som jag förstått det kommer kommunen fullt ut återställa fastigheten efter släntintrång. Jag har en mycket kostsam installation som jag avråder från att rasera då det blir mycket dyrt att återställa, borde vara billigare att använda andra metoder att stötta marken under arbetet i detta fall.

- Förut hade ni stängt av norra änden av Kornknarrvägen för biltrafik, vet inte varför ni tog bort detta men jag föreslår att ni återinför detta.

- I övrigt är era kartor inte up-to-date, dessa måste vara minst 10år gamla.

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

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

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

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

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

6. Yttrande 100

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

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

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

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

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

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

7. Yttrande 101

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

Svar:
Synpunkten noteras.

8. Yttrande 102

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Yttrande 103

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

Kommunens motivering 1:
För att möjliggöra för ett ökat permanentboende bedömer kommunen att vägarna behöver förbättras.

Det innebär att vi betalar infrastrukturen, men kommunen får nya skatteintäkter. Varje år i all framtid från nya permanentboende.
Betalar jag för kommunens infrastruktur?

Kommunens motivering 2:
Större byggrätter

Det innebär att ett bygglov i Etapp 11 kostar 348 205 kr. I övriga Tyresö 28 993 kr.
Eller tänker jag fel?

Kommunens motivering 3:
Fastighet ökar i värde.

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

INGEN SKALL BEHÖVA FLYTTA!
Kommunens motivering 4:
Man behöver inte betala förrän man bygger ut.

Gatukostnaden motsvarar för de allra flesta mer än 1 årslön.
Antingen skall man avstå att leva under ett år.
Eller så ska min MÅNADSKOSTNAD för lån bli 8000 kr EXTRA i 10 år. (inkl VA)
Eller så får banken värdeökningen om jag väljer att skjuta upp kostnaden tills …
Hur jag än räknar blir jag av med 319 212 kr, till skillnad för kommunen som får mer pengar varje år i nya skatteintäkter.
Går det att söka något bostadstillägg för lyxkonsumtion av ”nya” gator?
Får man vänta med att betala VA-framdragning tills man bygger ut?

Kommunens motivering 5:
Kommunen tycker avgiften är rimlig.

Samrådet skiljer på VA och Gatukostnader. I praktiken kommer dom samtidigt.
Det vill säga om några år får jag en faktura på minst 620 000 kr.
Förslag till max tak, har röstats ner av kommunfullmäktige.
Hur mycket anser kommunen är orimligt?
Kommunens motivering 6:
Kommunen har laglig rätt att ta ut gatukostnader.

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

Kommunen säger också:
Gällande Ugglevägen etapp 9 överstiger de faktiska kostnaderna de beräknade kostnaderna.
Kommunen anser inte att denna gatukostnadsutredning strider mot likabehandlingsprincipen.

Alltså anser kommunen att de som bor på Ugglevägen är värda subventionering av gatukostnaden, men inte vi i Etapp 11.
Förklara gärna så jag förstår varför?
Det vore också intressant att se faktiska kostnaderna och debiterade kostnader för alla tidigare etapper, **eller är det interna arbetsdokument icke är offentliga?**

Kommunens motivering 7:
Uttag av gatukostnader leder inte till någon vinst för kommunen.

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

Jag har frågat varför vår etapp är så mycket dyrare.

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

Utklipp ur tidigare granskningar:

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

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

Det verkar som vi blir särbehandlade igen.
Varför slås inte vi ihop med kommande etapper?

Första 50 meter på Kornknarrvägen 4514 kr/meter (år 2011), resterande 290 meter 7351 kr/meter (år 2019) en ökning med 63%.
Hur mycket har entreprenörsindex ökat med?

Gatukostnaden varierar mellan vägarna kan jag förstå.
Men jag förstår inte varför kostnaden per meter på Nytorpsvägen är 9439 kr/meter, medan snittkostnaden på övriga vägar är 7378 kr. Den är nästan 2 miljoner dyrare, d.v.s. 33 178 kr per andel.
Kan vi välja gör vi bara en 4 meters väg där också, eller måste vi betala upprustning av genomfarts väg?

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

Kommunen säger:
Vid inlösen köper kommunen in mark och betalar för släntintrång!

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

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

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

Vi har inte valt ”NYA” vägar, utan vi tvingas till detta, vi kan inte välja något billigare alternativ, fast vi har fungerande vägar!
Skulle kommunen göra om vägarna om inte VA skulle byggas ut?

Gång och Cykelbana:
Underlaget för beslutet är felaktigt
Antalet bilar 400/dygn på södra Tegelbruksvägen är baserad på två mätningar med över ett och ett halvt års mellanrum, dels på södra Tegelbruksvägen sep. -2009 och Nytorpsvägen Maj 2011. Skillnaden mellan dessa beror på att stor utflyttning (längre ut på Brevik) inte att dessa bilar svänger höger till södra Tegelbruksvägen.
Då skulle varje fastighet generera mer än 10 resor per dag var, är det troligt?
Det är bra att vi slipper betala för trottoaren, men en 3 m (TRE METER!) bred gång och cykelbana. Hur tänker ni, 2-filig express cykelbana?, eller att 5 personer i bredd skall promenera mellan Trinntorp och Tegelbruket? Kostnad 2 289 876 kr (exkl. inlösen, 1707 m2) av våra skattepengar, när en ”Bygata” två målade linjer d.v.s. endast ett körfält, med plats för gående och cyklister på båda sidor, farten minskar istället för att öka som blir effekten av upphöjda trottoarer, det är inte en genomfartsled. Pengar kommunen spar skulle kunna sänka vår gatukostnad med minst 40 000 kr per andel.

VA-anslutning:
Vi blir påtvingade ett självfalls avlopp, fast det finns billigare alternativ.

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

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

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

Jag tror inte kommunen gjort någon utredning för alternativ till vattentoaletter, fast det finns överlägsna alternativ, så skiten inte behöver transporteras (med bil eller rör) och spolas ut i Östersjön.
Och om man ska ta största miljöhänsyn, ska endast multrum eller motsvarande vara tillåtet.

Känner kommun till alternativen till WC?

Svar:

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

Bygglovskostnad: Kostnaden för bygglov regleras i bygglovstaxan. Gatukostnaden är inte en del av bygglovsavgiften.

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

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

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

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

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

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

Fördelningsområde för flera etapper: Utgångspunkten är att utbyggnationen sker etappvis och projekteringar, utredningar, undersökningar mm. görs inom respektive detaljplaneetapp. Detta följer även huvudregeln i kommunens gatukostnadspolicy. Etappindelningen anpassas så att de områden som har bristande tillgång på grundvatten, prioriteras i den mån det är praktiskt genomförbart ur ett VA-utbyggnadsperspektiv. Även permanentningsgraden i områdena tas med i bedömningen av etappindelningen. Angränsande etapper ligger några år längre fram i tiden och det har inte varit aktuellt att göra ett större fördelningsområde för Tegelbruket och de kommande etapperna.

Ökning entreprenadindex 2011-2019: Från november 2011 till april 2019 har entreprenadindex för huvudgruppen vägentreprenader ökat cirka 13 %. För jord- och bergterrassering samt överbyggnader har entreprenadindex ökat ca 15 % under samma period.

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

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

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

Samordningsvinst gata/VA: Formuleringen har förtydligats i gatukostnadsutredningen.

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

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

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

Vatten och avlopp: I gatukostnadsutredningen ingår inga kostnader för anläggandet av allmänna VA-ledningar. Detta finansieras av VA-kollektivet och anslutningsavgifter debiteras enligt den vid anslutningstillfället gällande VA-taxan. VA-kollektivet bekostar gemensamt både anläggande och drift av de allmänna VA-ledningarna som dimensioneras för att klara planerad bebyggelse och tillkommande etapper på Östra Tyresö. Som VA-huvudman försöker kommunen alltid att göra goda avvägningar mellan anläggnings- och driftkostnader för att få

ett så bra system som möjligt. Ett självfallssystem har generellt sett lägre underhållskostnader än ett trycksatt avloppssystem (LTA), både anläggnings- och underhållskostnader finansieras av VA-kollektivet. För att uppfylla kraven i Vattentjänstlagen och för att lösa vatten- och avloppsförsörjningen i ett sammanhang är kommunens bedömning att fastigheterna inom Tegelbruket etapp 11 ska ansluta sig till VA-nätet. Dessutom har övriga kommundelar på motsvarande sätt, alltsedan VA-system byggts i kommunen, alltid burit de kollektiva VA-kostnaderna. Bland annat så belastar de i omvandlingsområdena uppkomna kapitalkostnaderna hela VA-kollektivet och VA-verksamhetens samlade driftkostnader vilket inkluderar alla anslutna abonnenter i kommunen. VA-anslutningsavgift debiteras om fastigheten är bebyggd, om fastigheten är obebyggd debiteras VA-anslutningsavgift när fastigheten bebyggs.

10. Yttrande 112

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

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

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

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

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

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

I övrigt hänvisas till yttrande 126 på sid 57 ff i granskningsutlåtande för detaljplan.
Detta nämnda yttrande som även gällde gatukostnader saknas dock i Samrådsredogörelsen för Gatukostnadsutredningen. Detta är ett formellt fel i hanteringen av yttranden.

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

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

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