

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Avseende förslag till gatukostnadsutredning gällande område för detaljplan för Bo 1:51 m.fl. delar av Bo och Lännersta, Boovägen, Kaptensvägen, Kaptensstigen m.fl. (område Y och Z)

Samråd med berörda fastighetsägare angående uttag och fördelning av gatukostnader ägde rum under tiden från och med den 14 april till och med den 12 maj 2005. Skriftlig information lämnades till samtliga fastighetsägare och bestod av förslag till gatukostnadsutredning, samrådshandling, upprättad i mars 2005. Samtliga berörda fastighetsägare kallades till informations- och samrådsmöte om gatukostnader den 14 april 2005. Under mötet lämnades information om planerad utbyggnad av gator, gångvägar, Boo-badet, stödmur vid Kaptensstigen mm inom detaljplaneområdet. Tillfälle gavs till frågor och synpunkter. Den version av gatukostnadsutredningen som förelåg vid samrådet finns i bilaga A. Minnesanteckningar från samrådsmötet finns redovisade i bilaga B. Under samrådstiden inkom 23 skrivelser från ägare till 38 berörda fastigheter, en skrivelse från referensgruppen för område Y och Z och en skrivelse från Lännersta vägförening, se bilaga C.

Denna samrådsredogörelse behandlar enbart synpunkter som inkommit kring gatukostnadsutredningen. Synpunkter som berör detaljplanen besvaras i samrådsredogörelsen för detaljplanen.

Kommunstyrelsen beslutade 2005-12-12 att följande principer ska gälla för gatukostnader i Nacka i förnyelseområden med kommunalt huvudmannaskap för vägar och allmän platsmark:

1. Berörda fastighetsägare bär kostnaden för de investeringar som behövs för att uppfylla detaljplanens lägsta godtagbara krav så området kan fungera för permanent boende vad avser framkomlighet, bärighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet samt lekmiljö och parkstandard i övrigt – allt i vad som utgår från områdets egna behov.
2. Kommunen bär investeringskostnaderna för de parkanläggningar, som bedöms vara till nytta för många fler än de som bor i just detaljplaneområdet. Här kan avses viktigare strandpromenad, ångbåtsbrygga, friluftsbad, allmäntillgänglig sjösättningsslip etc.

3. Kommunen bär investeringskostnaderna för eventuell extrastandard så att väg, som har karaktären av "huvudväg" kan fungera som detta och klara trafikuppgift, som är klart större än att försörja området lokalt för boende och verksamhetsutövare.
4. *Den kostnadsnivå som angivits vid utställning av gatukostnader skall, justerat för ev. generella kostnadsnivåförändringar över tiden, gälla som tak vid debitering efter att utbyggnaden av gata och park genomförts. (KF 2005-11-21, § 255)*
5. Permanentboende i fastighet, som kopplat till gatukostnadsutredningen (läget när planarbetet börjar, d.v.s. vid tidpunkten för beslut om Start-PM) är klassad som permanentbostad eller permanentbebodd fritidsfastighet kan få anstånd i upp till 15 år att betala den del av gatukostnadsersättningen, som överstiger 2 prisbasbelopp för permanenthus resp. 3 basbelopp för permanentbebott fritidshus. Anståndet förutsätter att fullgod säkerhet lämnas som säkerhet och gäller fram till det att bygglov söks och beviljas för nybyggnad alt. tillbyggnad för bostadsändamål eller ägarskifte. Ränta betalas med Riksbankens reporänta + 1,0 %. Utöver denna rätt till anstånd gäller sedan tidigare rätten enligt plan- och bygglagen till avbetalning om ersättningsbeloppet är "betungande" för fastigheten liksom rätten, efter särskild prövning, för pensionärer eller fastighetsägare med "dålig betalningsförmåga" att få uppskjuten betalning (se PBL, 6kap, 35 §).
6. En utvecklad dialog med och insyn för berörda fastighetsägare kring val av standardnivåer och övriga faktorer, som påverkar nivån på gatukostnadsersättningarna, ska ingå som en naturlig del i processen.

Som framgår av KS beslut så har kommunfullmäktige (KF) den 21 november beslutat att införa en ny så kallad takregel som innebär att den kostnadsnivå som angivits vid utställning av gatukostnader skall, justerad för eventuella generella kostnadsnivåförändringar över tiden, gälla som tak vid debitering av gatukostnadsersättningen efter att utbyggnaden av gata och park genomförts.

Exploateringsenheten har efter de ovan nämnda beslutet i KS och KF reviderad gatukostnadsutredningen så att den är anpassad efter dessa nya direktiv. Kalkylen har setts över och prisjusteringar med anledning av att ursprungskalkylen är från oktober 2004 har gjorts.

Sammanfattning av förändringar gjorda efter samrådet

De enskilda skrivelserna som inkommit till exploateringsenheten under samrådet har medfört:

1. Att klassificeringen av fastigheten Bo 1:506 har ändrats eftersom en genomgång av områdesbestämmelserna har visat att fastigheten där är klassificerad som permanentbostad.
2. Att fastigheterna Bo 1:102, Bo 1:969 och Bo 1:517 föreslås kunna få styckas. Fastighetsägarna har under samrådet framfört önskemål om detta, och planenheten har bedömt det som lämpligt. De föreslagna avstyckningarna har lagts till den förteckning av fastigheter som kostnaderna ska fördelas mellan.
3. Kommunstyrelsens yttrande under samråd, om att försöka få flera kostnadsbärare i detta område, har resulterat i att:
 - a. naturmarken i områdets norra del föreslås avstyckas som en villatomt

- b. de fastigheter som anses lämpliga att stycka trots att de är mindre än 4.000 m² förslås styckas.
4. Att fastigheten Bo 1:51 (Herrgården) två alternativa andelstal nu redovisas med enbart ett andelstal, det högre, i utställningshandlingarna. Detta på grund av att detaljplanen medger ytterligare utökad byggrätt för villa på fastigheten.

För övrigt har de synpunkter som framförts från fastighetsägarna, och de kontakter som exploateringsenheten har haft med kommunstyrelsen, lett till att kommunen avser subventionera de anläggningar inom området som anses vara till mycket stor nytta för övriga kommuninnevånare. De anläggningar som är aktuella inom detta område är Boo-badet, parkeringen vid Boo-badet, den föreslagna gångbanan längs Boovägen upprustningsåtgärder vid Kaptensstigen för att förhindra att kallmuren rasar.

Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer

Synpunkter på förslag till gatukostnadsutredning

Många fastighetsägare har starkt opponerat sig mot de höga kostnader som samrådsförslaget innebär. Det finns flera anläggningar inom området som fastighetsägarna inte anser sig vara skyldiga att betala för. Det gäller Boo-badet, Boovägen med tillhörande trottoar/gångbana, parkeringsplats - vintertid tillika båtuppställningsplats samt stödmuren vid Kaptensstigen.

Flera fastighetsägare anser att kommunens föreslagna upprustning av vägarna är omotiverad och onödigt påkostad. Upprustning skulle kunna göras mindre omfattande om inte VA-ledningarna måste ligga i gatan. Referensgruppens förslag att undersöka möjligheten att lägga ledningarna på annat sätt har inte anammats av kommunen vilket referensgruppen anser olyckligt.

Få synpunkter har framförts på förslaget vad gäller fördelningsgrunden. De synpunkter som framförts gäller det höga andelstal 2,0 för avstyckningar. De som drabbas av det höga andelstalet uttrycker missnöje. Någon fastighetsägare har framfört att plan- och bygglagens möjlighet att ta ut gatukostnader inte är tillämpliga i denna typ av område där majoriteten av byggrätterna redan finns. Annorlunda vore det om det vore fråga om en total nyexploatering. Några fastighetsägare anser att det är orättvist att ett fritidshus ska betala mer än ett permanenthus, trots att vägarna används mer av de som är permanentboende.

Ett antal fastighetsägare har framfört önskemål om att få dela sina tomter.

Exploateringsenhetens kommentarer på synpunkterna

Kostnaderna

Fastighetsägarnas uppfattning om att de inte ska betala för anläggningar som hela kommunen har nytta av kan tolkas som Plan och Bygglagens regler (PBL 6 kap 31§) om att kommunen enbart får ta betalt för sådana anläggningar som är till nytta för områdets funktion. Exploateringsenheten har under samrådtiden stämt av med kommunstyrelsens ordförande som uttryckt uppfattningen att Boo-badet med tillhörande parkering och gångbanan längs Boovägen ska jämkas enligt Plan- och bygglagens 6 kap §33 och istället finansieras med skattemedel. Efter dialogen med kommunstyrelsens

ordförande har kommunstyrelsen 12 december 2005 fattat ett principbeslut i linje med detta, se ovan på sid 1.

Stödmuren vid Kaptensstigen har i samrådshandlingarna ansetts behöva upprustas för att klara bland annat den fortsatta belastningen från vägen och de fordon som trafikerar vägen. Muren utsätts för belastning även från ovanliggande jordlager och vågerosion från Baggensstaket. Efter ytterligare undersökningar och kontakter med fastighetsägaren har exploateringsenheten kommit fram till att belastningen från biltrafiken kan elimineras genom en billigare lösning än vad murupprustningen skulle komma att kosta. Avsikten efter genomförda utredningar är att grundlägga vägen på ett sätt så att den inte belastar muren. Den fördyrande grundläggningen ska inte belasta fastighetsägarna i området utan avses skattefinansieras, detta efter dialog med kommunstyrelsens ordförande.

I och med att kostnaderna för Boo-badet med tillhörande parkering, gångbanan längs Boovägen och åtgärder för att minska risken för Kaptensstigans kallmurs framtida ras jämkas enligt plan- och bygglagen regler om jämkning så sjunker den beräknade kostnaden. Åtgärderna som fastighetsägarna ska finansiera genom gatukostnadsuttag uppgår till 11,15 miljoner kr istället för i samrådsförslaget redovisade 12,1 miljoner kr. För en fastighet på 3000 m² med andelstal 0,6 (permanenthus) innebär det att den beräknade kostnaden sjunker från till 205.000 kr till 163.000 kr om man även tar tillkommande fastigheter (avstyckningar) i beaktande.

Överstandard?

Den standard som föreslås i och med detaljplaneläggningen av detta område är samma standard som tillämpas i andra områden av detta slag, där kommunen föreslås vara huvudman. Vägarna utformas med lägsta godtagbara standard vad gäller både bredden och bärigheten sett ur ett kommunalt underhållsperspektiv. Det är den lägsta standarden för gator som upplåts för trafik och servicefordon enligt branschpraxis. Den tekniska förstudie som genomförts visar på behovet av upprustning och ger stöd för att vägarna i detta område behöver förbättras.

Fördelningsgrund

Enligt den fördelningsmodell som Exploateringsenheten föreslår i de senaste fördelningsområdena ska *nybildade tomter* (som är möjliga att avstycka från befintliga fastigheter) tilldelas ett betydligt högre andelstal (2,0) än övriga. Dessa nybildade fastigheter/byggrätter har inte bidragit med kostnader i det befintliga vägnätet och möjligheten till ny avstyckning som möjliggörs genom detaljplanen och de nya anläggningarna är av stort värde. De senare årens ökade tomtpriser har bidragit till att Exploateringsenheten funnit det skäligt att nya avstyckade tomter i högre grad ska medverka till att täcka kostnaderna. Ursprungligen har samma andelstal tillämpats för obebyggda och nya avstyckade tomter. Under en övergångsperiod har, om det redan funnits en redan antagen detaljplan innan gatukostnadsutredningen gjorts, andelstalet för nyavstyckade tomter satts till 1,5 eftersom fastighetsägarna i detaljplaneskedet inte känt till den nya fördelningsgrunden.

Andelstalen som används speglar inte enbart dagens användning av vägarna. I och med att detta område detaljplaneläggs får samtliga fastighetsägare möjlighet att bygga permanenthus på sina tomter. Hänsyn tas till den tillåtna användningen av fastigheten

efter detaljplanens tillkomst och den nytta de nya anläggningarna medför men även till vilken trafik tillåtna byggnader eller verksamheter genererar.

VA-ledningarnas placering

Den tekniska förstudien som exploateringsenheten har låtit göra visar att vägarna behöver rustas upp, oavsett om VA-ledningarna läggs i vägarna eller ej. När vägarna byggs om är det mest rationella att förlägga ledningar i vägkroppen. De placeras nära vägbanans ena kant bredvid el- och teleledningar, inte i mitten, så att inte hela vägen behöver stängas av vid framtida underhållarbete. Att placera ledningarna helt utanför vägen innebär att privata fastighetsägare ska ge utrymme på sina tomter för ledningarna. Att ha ledningar på sin tomt innebär en kraftigt begränsad nyttjanderätt av det område som ledningarna tar i anspråk. I praktiken är det ett område på 3 meter åt vardera hållet från ledningscentrum (totalt 6 meter brett längs alla ledningar) som inte får förses med fasta hinder. Som fasta hinder räknas till exempel carport, garage, friggebod, trädplantering etc. Ur drift och servicesynpunkt är det mindre lämpligt att ha ledningarna förlagda på privat tomtmark. Det blir besvärligt att komma åt ledningarna med sedvanliga maskiner, exempelvis grävmaskiner, då hänsyn ska tas till trädgårdar, garage, häckar, murar med mera. Oavsett ledningarnas placering måste servisledningarna korsa vägarna för att möjliggöra anslutning för de fastigheter som inte har ledningarna på "sin sida av vägen" vilket innebär att det blir ingrepp i vägen även om ledningarna skulle placeras vid sidan av vägområdet.

Kortfattad sammanfattning av skrivelser och Exploateringsenhetens kommentarer (skrivelserna finns bilagda)

1. Mattias Törnerud ordförande Brf Baggensstaket, Bo 7:1 anser att tomtarealen för Bo 7:1 och 7:2 är felaktiga. Handlingar från fastighetsreglering har skickats in för att ligga till grund för korrigerig.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Tomtarealen enligt medskickade handlingar anses korrekta och justering görs i utställningshandlingarna.

2. Bostadsrättsföreningen Baggensstaket, Bo 7:1 anser att förslaget ska justeras avseende omfattningen av de planerade åtgärderna på vägnätet samt att fördelningen av kostnaderna justeras, i första hand genom att kommunen åtar sig en större andel av kostnaderna. På detta sätt kan totalkostnaden minskas samt kostnaden per fastighet minskas till en rimlig nivå.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Under det samråd som genomförts har det inte kommit fram några nya uppgifter som föranleder exploateringsenheten att avvika från den tekniska förstudie som genomförts av konsultfirman WSP. Omfattningen på de åtgärder som föreslås ändras därmed inte i utställningshandlingarna.

Kommunen föreslås i och med dessa utställningshandlingar och principbeslut i kommunstyrelsen ta en del av kostnaderna vilket framgår av "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" ovan.

3. Hans Hallengård, Bo 1:506 anser att fastigheten blivit felaktigt klassificerad. Ändring bör göras från permanentbebott fritidshus till permanentbostad.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Fastigheten är klassificerad som permanentbostad i områdesbestämmelserna och därmed ändras fastighetens andelstal från 0,7 till 0,6 i utställningshandlingarna.

4. Ingrid Adler, Bo 1:102 vill diskutera eventuell avstyckning och därmed förknippade kostnader.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Planenheten och exploateringsenheten har varit i kontakt med fastighetsägaren vilket resulterat i att Bo 1:102 föreslås få styckas enligt utställningshandlingarna.

5. Sven Åke Magnusson och Inger Magnusson Bo 1:288 och Bo 1:142 anser att kostnaderna för föreslagen upprustning är mycket hög. Hela Boovägen bör finansieras av någon annan än fastighetsägarna, inte bara den föreslagna trottoaren som det informerades om på samrådsmötet. De är även negativa till att de ska vara med och betala upprustningen av stödmuren på Kaptensstigen, som dessutom ligger på privat mark.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se generellt svar under "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" ovan.

6. Per Bång, Bo 1:918 och Bo 1:960 anser att kostnaderna blir extremt höga. Onödiga åtgärder som bidrar till den höga kostnaden är bl.a. upprustningen av stödmuren vid Kaptensstigen och onödigt hög vägstandard. Boovägen och Hermelinsvägen är kommunala angelägenheter och bör därmed betalas av kommunen. Andelstalet för båtklubben är inte tillräckligt utan bör minst fördubblas. Andelstal 2,0 för avstyckningar är helt orimligt. Ett mer rimligt andelstal är 1,0-1,2. Herrgården har tilldelats ett alltför förmånligt andelstal.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se generellt svar under "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" ovan.

Angående båtklubben anses andelstal 3,0 vara rimligt. Det är jämförbart med vad Lännersta och Kilsvikens båtklubbar har föreslagits i den gatukostnadsutredning som varit utställd för Lännersta 1A och 1B.

I samrådshandlingens redovisade kostnad per fastighet har inte Herrgårdens andelstal inkluderat den nya byggrätt som detaljplaneförslaget medger. I utställningshandlingarna har Herrgårdens andelstal höjts så att hänsyn tas till den nya byggrätten. Andelstal som Herrgårdens nu tilldelas anses rimligt med tanke på den begränsade nytta som detaljplanen tillför fastigheten. Då fastighetsägaren väljer att bebygga Bo 1:51 med ytterligare en bostad ska dessutom gatukostnadsersättning till området intill, område Q, erläggas den dag de vägarna rustas och byggs om. Detta på grund av att den nya byggrätten kommer att ha sin utfart i område Q.

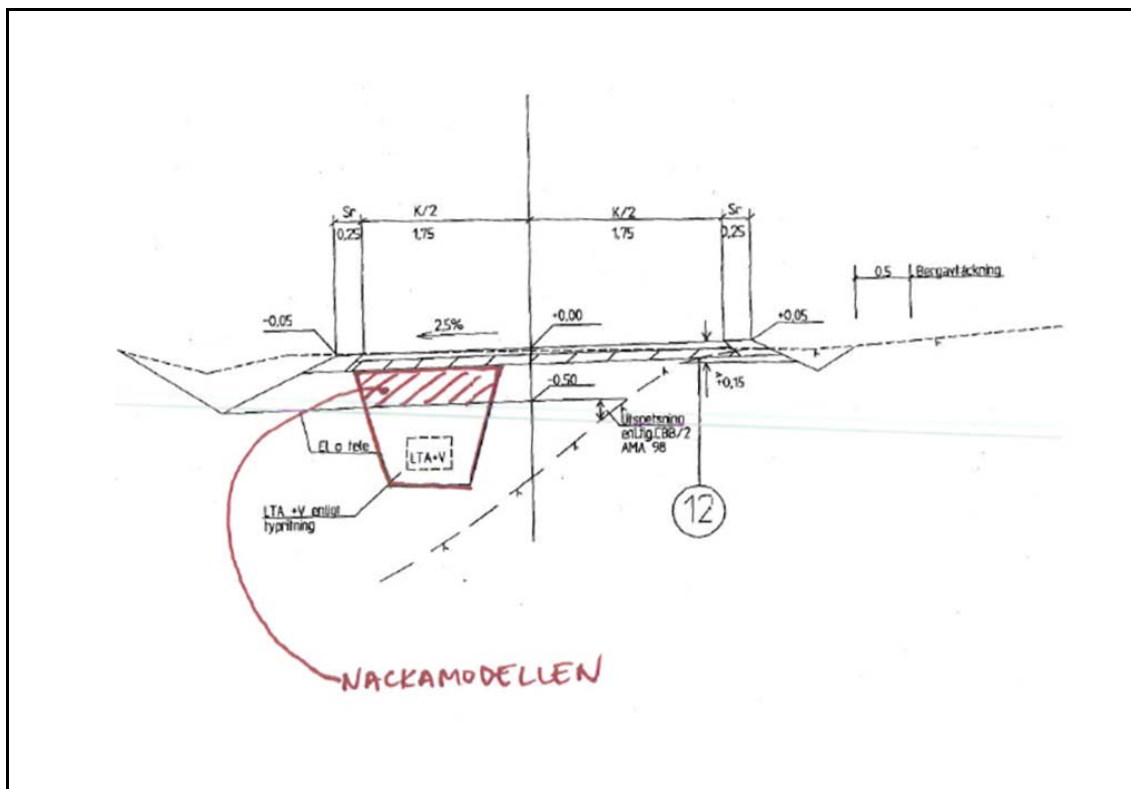
7. Referensgruppen för Område Y och Z har lämnat synpunkter som är av övergripande intresse för de boende inom hela området. Kostnaderna är orimligt höga och förslaget bör revideras så att föreslagna åtgärder minskar. Dessutom bör kommunal subvention undersökas då särskilda skäl för detta måste anses föreligga. Vägarna dimensioneras för 1500 fordonsrörelser/dygn och en livslängd på 40 år vilket är alldeles för mycket. Med en faktiskt trafikvolym på max 10% av detta skulle vägarna alltså hålla mellan 400 och 4000 år. Detta är orimligt. Stödmuren kostar orimliga pengar att rusta och det står inte i proportion till nyttan för fastighetsägarna inom området. Frågan om murens upprustning måste omprövas. Fördelning av kostnader mellan väg och VA är otydlig. VA borde bära en större andel än vad som kan utläsas av planhandlingarna.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Dimensioneringen av vägar för en livslängd av 40 år vad beträffar det som kallas vägöverbyggnaden är branschpraxis. Slitlagret har däremot betydligt kortare livslängd. I MarkAMA 83 finns olika trafikklasser i intervaller där klass 2 med 50-1500 lättare fordon per dygn är den lägsta för trafik. Det som främst är avgörande för en vägs dimensionering beträffande bärighet är antalet tunga fordon. Även när antalet tunga fordon är få måste det finnas en miniminivå för att vägen ska kunna bära tunga fordon utan skador. Vägverket ändrade runt 1990 de dåvarande rekommendationerna därför att den dimensionering som följde av Mark AMA 83 inte var tillräcklig. Självklart dimensioneras inte vägarna för att hålla i upp till 4000 år, vilket vore orimligt.

Jämknings enligt Plan- och Bygglagens 6 kap §33 mening föreslås och kommunen avser att en del av kostnaderna ska finansieras med skattemedel.

I Nacka kommun har man valt att låta VA bära en större del av vägkostnaden än vad branschens mät- och ersättningsregler normalt anger. I figuren nedan visas en genomskärning av en väg med VA-ledningar. Ledningarna är den streckade "lådan" med texten LTA+V. Enligt den så kallade Nackamodellen har tekniska nämnden beslutat att det rödstreckade området i figuren nedan ska överföras från väg till VA. Denna kostnad kan schablonberäknas i gatukostnadsutredningen och brukar bli en siffra på ca 200 kr/meter väg som ska överföras från fastighetsägarna som betalar för vägen till VA-kollektivet (VA-verket) som betalar utbyggnaden av VA-ledningarna. Det korrekta beloppet beräknas när väg- och VA-entreprenaden är avslutad. Det korrekta beloppet dras då ifrån de kostnader som ska belasta fastighetsägarna. Fördelningen mellan VA och väg framgår av Tekniska nämndens beslut 25 maj 2004 § 35 som kan hittas på www.nacka.se, välj "Politik" sedan "protokoll, kallelser" sedan "Tekniska nämnden" (i högerkanten) sedan "2004" sedan "20040525", sedan "TN Protokoll 040525.doc".



Principskiss på en väg och VA-grav i genomskärning som visar fördelningen av kostnaderna mellan VA och väg. Det streckade området antas motsvara ca 200 kr/meter väg i kalkylen till denna gatukostnadsutredning.

Observera att den kalkyl som WSP har gjort för vägutbyggnaden enbart gäller kostnaden för att bygga ut vägen. VA-utbyggnaden har en egen kalkyl och den belastar inte gatukostnaderna.

8. Sofie Ribbing, Bo 1:51 anser att fastigheten får en orimlig ekonomisk börda i förhållande till den ”nytta” som erhålls. Områdets dragningskraft förstärks ytterligare i och med upprustningen av Boo brygga varför upprustning av badet, parkeringen och Boovägen bör betalas av kommunen, eftersom att de är kommunala angelägenheter. Kostnaderna för upprustningen av stödmuren på Kaptensstigen ska inte belasta Bo 1:51. Det är inte rimligt att ATB VÄG ska ligga till grund för upprustningen av vägarna. Det finns inte heller i någon lag angiven skyldighet att ATB VÄG överhuvudtaget ska tillämpas. Fördelningen av kostnader för upprustning av VA och vägar är otydligt presenterad i planhandlingarna. Jämför man gatukostnaderna för område Y och Z med andra områden så ligger Y och Z mycket högre.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Exploateringsenheten har bedömt andelstalet för Bo 1:51 utifrån det faktum att fastigheten inrymmer två permanentbostäder, en verksamhet (trädgården), ett kapell och en ny byggrätt för en permanentbostad. Fastigheten är klassat som byggnadsminne vilket bland annat innebär att den inte får styckas upp i flera fastigheter. Exploateringsenhetens bedömning är att fastighetens andel i den totala kostnaden för detta område är ”skälig och rättvis”. Herrgården föreslås en utökad byggrätt för permanentbostad i detaljplanen. Dock är det inte möjligt att göra en avstyckning, dvs bilda en egen fastighet för den nya byggrätten på grund av byggnadsminnesförklaringen. Då avstyckning inte är möjlig har det ansetts skäligt att ge en reduktion på

35% till andelstal 1,3 jämfört med en avstyckning. I och med att den nya byggrätten inte kommer att ha utfart inom planområdet föreslås 50% av gatukostnaden betalas då område Y och Z byggs ut. När område Q byggs ut (det område som den nya byggrätten har utfart till) ska gatukostnad enligt det områdets gatukostnadsutredning betalas.

Angående finansiering av badet, Boovägen med mera se generellt svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan.

Angående fördelning av kostnader mellan VA och väg se svar till referensgruppen ovan.

De vägar som ska upprustas ska ha fullgod funktion i minst 40 år framöver, frånsett slitlagret. Kommunen ska överta huvudmannskapet för vägarna och därmed vara ansvarig för drift, underhåll och skötsel. Den dimensionering som ligger till grund för den föreslagna upprustningen stämmer överens med de krav som huvudmannen har (enheten för infrastruktur, Nacka kommun) men är ändå en miniminivå för vad som är godtagbart.

I och med den föreslagna jämkningen så blir gatukostnadsersättningarna i detta område lägre än i tidigare förslag. En jämförelse mellan två permanentbostäder med samma tomtarea (3000 m²) mellan närliggande liknande områden med stora tomter och låg förtätningsgrad ger:

Område	Andelstal	Kostnad
X, Djurgårdsvägen	0,6	138 000 kr (beräknat)
Y och Z	0,6	163 000 kr (takpris)

9. Kristoffer Ribbing, Bo 1:51 har jämfört med Sofie Ribbing, Bo 1:51 lämnat in en identisk skrivelse.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se svar till Sofie Ribbing, Bo 1:51.

10. Jonas Bång, Bo 1:918 och Bo 1:960 har jämfört med Per Bång Bo 1:918 och Bo 1:960 lämnat in en identisk skrivelse.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se svar till Per Bång, Bo 1:918 och Bo 1:960.

11. Peter Aronsson, Bo 1:97 anser att fastigheten ska tilldelas andelstal 0,8 (fritidshus) istället för 1,0 (obebyggd) på grund av att det har uppförts ett fritidshus på fastigheten.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Bygglovets ska vara beviljat senast den dag som start-PM för detaljplanområdet antogs för att klassificeringen ska ändras. I detta område antogs start-PM 2003-03-17. Bygglov för fritidshus för Bo 1:97 beviljades 2004-02-18 varför andelstalet inte ändras i utställningshandlingarna.

12. Christina Lager, Bo 1:47 anser att dagens vägar fungerar bra och att det är viktigt ur kulturhistoriskt perspektiv att behålla grusbeläggningen. Kommunen bör ta ansvar för den merkostnad som uppstår på grund av att området inte kan exploateras nämnvärt. Det

är ett kommunalt intresse att behålla den låga exploateringen och bevara kulturmiljön. Kommunen ska inte kunna fakturera de faktiska kostnaderna. Istället ska ett takpris anges och om det överskrids ska kommunen träda in och betala merkostnaden. Andelstalen är inte rättvisa. En permanentbostad nyttjar vägarna mer än ett fritidshus, vilket inte avspeglas i andelstalen. Kommunal park- och naturmark bör vara kostnadsbärare i gatukostnadsutredningen. Efter genomförandetiden på 15 år står det kommunen fritt att ändra markanvändningen och då åka ”snålskjuts” på fastighetsägarnas bekostnad. Området kring badet och även Boovägen med tillhörande trottoar bör betalas av kommunen. Stödmuren vid Kaptensstigen ska inte belasta fastighetsägarna i området utan betalas av berörda fastighetsägare. Rensning av vegetation, riskträdsöversyn är inte en investering utan underhåll och ska därmed inte tas med i kostnadsunderlaget. Administrationskostnader för kommunens personal ska inte räknas med i kostnadsunderlaget.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Grusbeläggning kommer att behållas på den del av Djurgårdsvägen som ligger mellan Herrgården och korsningen Djurgårdsvägen-Hermelinsvägen. I övrigt har exploateringsenheten och planerheten uppfattningen att områdets kulturhistoriska värde inte minskar med asfaltsbeläggning, som är att föredra ur drift och underhållssynpunkt.

Anledningen till att området inte kan förtätas nämnvärt är det så kallade strandskyddet som förhindrar styckningen av fastigheter nära vattnet. Kommunen har ingen möjlighet att påverka strandskyddsbestämmelserna som hanteras av Länsstyrelsen. Tre fastigheter som inte berörs av strandskydd och som är lämpliga att dela har justerats på plankartan och lagts till i förteckningen över de fastigheter som ska delta med gatukostnader. Den kommunala naturmarken i områdets norra del föreslås exploateras som en villatomt. Detta för att få till fler kostnadsbärare av gatukostnaderna, samt även minska det underskott för VA-utbyggnaden som det innebär att förse detta område med kommunalt vatten och avlopp.

Angående andelstal se ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan. Andelstalen som används speglar inte enbart dagens användning av vägarna. I och med att detta område detaljplanläggs och vägarna byggs om får samtliga fastighetsägare möjlighet att bygga permanenthus på sina tomter. Andelstalen tar hänsyn till den nytta som de nya anläggningarna och detaljplanen medför.

Kommunen tar inte på sig kostnadsandelar för mark som planläggs som naturmark. Det ligger inte i kommunens intresse att ”åka snålskjuts” och omvandla denna mark till byggbar mark efter genomförandetidens utgång.

Angående finansiering se ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan.

Administrationskostnader för kommunens personal ska räknas med i kostnadsunderlaget. Förutsättningen är dock att administrationen tillför anläggningarna, dvs vägarna, någon nytta/värde. Förstudier, administrationsarbete med formalia kring gatukostnadsutredningen och administration i samband med entreprenad anses vara sådant arbete som tillför nytta.

Slyröjning mm: I och med det kommunala övertagandet av huvudmannaskapet krävs att marken iordningställs i ett skick som kommunen kan accepteras ur driftsynpunkt. Därmed är upprustningen motiverad att utföras och betalas av fastighetsägarna inom området.

13. Katarina Ribbing och Henrik Ribbing, Bo 1:51 har samma synpunkter som Sofie Ribbing, Bo 1:51.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se svar till Sofie Ribbing, Bo 1:51.

14. Riitta Ekbohm och Hans Ekbohm, Bo 1:90 och 1:91 anser att kraven för vägstandarden ska reduceras. Om standardkraven inte kan sänkas måste ett takpris sättas. Kommunen får ta mellanskillnaden om det behövs. Stödmuren vid Kaptensstigen ska inte belasta fastighetsägarna. Boovägen och föreslagna parkanläggningar ska kommunen finansiera.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" och svar till Christina Lager ovan.

15. Christer S Nilsson och Carina Skjulstad, Lännersta 1:150 anser att kostnaderna de drabbas av inte är rättvisa. Att de har ett fritidsklassat hus borde inte innebära att kostnaderna blir högre än grannen, som dessutom har större tomt. Kostnaderna är orimligt höga och fördelningen av kostnaderna mellan väg och VA känns godtyckliga. Någon speciell belysning bör inte anordnas om det fortfarande ska finnas luftledningar för el och telefon. Badet, p-platser, breddad väg till badet samt trottoarer kan inte anses vara något som ett begränsat antal boende skall betala.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Angående andelstalen, se "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" ovan. Angående fördelning av kostnader mellan VA och väg, se svar ovan till referensgruppen.

El- och telefonledningar kommer sannolikt att grävas ner i samband med vägombyggnaden. Respektive ledningsägare avgör under projekteringen huruvida de ska markförlägga sina ledningar eller ej. Normalt är att ledningarna markförläggs och att det samordnas med väg och VA-utbyggnaden.

Se "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" ovan angående finansieringen.

16. Nadja Lindquist, Bo 1:267 anser att stödmuren vid Kaptensstigen måste omprövas och att kommunen föreslår onödigt hög vägstandard. Kommunen tar en alltför liten del i gatukostnadsutredningen, minst det dubbla är rimligt. Herrgården har för lågt andelstal. Andelstal 2,0 är för högt för avstyckningar. 1,0-1,2 är mer rimligt. Kostnaderna fördelas inte "skäligt och rättvist" enligt PBL:s krav.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" ovan.

17. Bo Eriksson, ordförande Lännersta vägförening anser att Djurgårdsvägen i sin helhet bör vara grusbelagd. Den trottoar som planeras i intilliggande område bör inte byggas. Stödmuren vid Kaptensstigen ska inte belasta de boende i området. Boovägen är mycket känslig och noggranna studier bör genomföras innan några förändringar föreslås. Kostnaderna för upprustningen är för hög. Villaägareföreningen har tidigare föreslagit att max 50.000 kr kan accepteras av villaägarna.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Djurgårdsvägen ingår i flera detaljplaneområden. Den del av Djurgårdsvägen som går mellan Boo Herrgård och Hermelinsvägen föreslås vara grusbelagd i både denna plan för område Y och Z och för antagen detaljplan för område X. Övrig del av Djurgårdsvägen, som ligger i område X, kommer att vara asfaltsbelagd och trottoar kommer att byggas. Detta enligt av kommunfullmäktig antagen detaljplan.

Angående kostnader och finansiering se ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan.

18. Malin Björkenström och Olle Björkenström, Boo 1:966 och Bo 1:27 anser att fastighetsägarna inte ska betala sådant som kommer allmänheten till godo, dvs badplats, parkering och Boovägen. Kommunen borde se över föreslagna åtgärder för vägarna och anpassa dem till områdets behov. Andelstal vid styckning borde vara 1,0. Den föreslagna avstyckningen vid Herrgården borde ha samma andelstal som andra avstyckningar.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” angående finansieringen. Angående andelstal för Herrgården, se svar till Sofie Ribbing.

19. Anders Olander och Clara Kempff, Bo 1:84 anser att vägarna ska fortsätta vara grusbelagda. Det rimmar dåligt att belägga med asfalt när detaljplanen tydligt påtalar vikten av att bevara områdets kulturhistoriska värde. Några belysningsstolpar behövs inte om el- och telefonledningar fortfarande ska vara luftburna.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Områdets kulturhistoriska värde bevaras även i fortsättningen genom att ett slingrande vägnät bibehålls och att vägnarnas fortfarande görs smala. Att bevara grusbeläggning på vägar med kommunalt huvudmannaskap är möjligt i yttersta undantagsfall. En del av Djurgårdsvägen anses vara ett sådant undantag.

El- och telefonledningar kommer sannolikt att markförläggas i samband med vägombyggnaden, se svar till Christer S Nilsson och Carina Skjulstad ovan.

20. Barbro Nilsson, Mats Nilsson, Philip Nilsson och Annica Backlund, Bo 1:85, 1:86 och 1:87 instämmer till fullo med referensgruppens skrivelse.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se svar ovan till referensgruppen.

21. Michael Lagerström och Ann Lagerström, Bo 1:71 instämmer till fullo med referensgruppens skrivelse.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se svar ovan till referensgruppen.

22. Joakim Lundén och Karola Lundén, Bo 1:43 anser att stödmuren vid Kaptensstigen är den enskilde fastighetsägarens ansvar. Kaptensstigen måste klara sig med dagens vägutrymme. Det är inte befogat att lösa in mark för att åstadkomma mötesmöjlighet. Boovägen med tillhörande gångbana bör finansieras av kommunen. Anpassad gatubelysning till en begränsad merkostnad är rimligt. Asfalt bör användas som beläggning, för människors och fordons välmående.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” angående finansieringen av stödmuren. Kaptensstigen förslås även i fortsättningen vara mycket smal. För att möjliggöra möte mellan för fordon - stora som små - och fotgängare är förslagna breddningar för möten motiverade.

23. Gunnel och Lars Englund, Bo 1:987 anser att de beräknade kostnaderna är helt oacceptabla. Kommunens förslagna åtgärder är överstandard. Kommunens andel för båtklubben bör höjas till 4,0 för att motsvara kommunens andel för Lännersta båtklubb, som är en storleksmässigt jämförbar båtklubb.

Exploateringsenhetens kommentarer:

Se ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer”. Andelstal för båtklubben föreslås vara 3,0 vilket är samma som föreslagits för Lännersta båtklubb.

Exploateringsenheten

Pia Ström Sjöberg
Exploateringschef

Jonas Nylander
Exploateringsingenjör