

Dnr KFKS 738/2004 258

Projektnr 9320

2006-04-18

## U T L Å T A N D E

### **Avseende inkomna synpunkter på utställd gatukostnadsutredning med förslag till uttag och fördelning av gatukostnader gällande område för detaljplan för Bo 1:51 m.fl. delar av Bo och Lännersta, Boovägen, Kaptensvägen, Kaptensstigen m.fl. (område Y och Z)**

Gatukostnadsutredning med förslag till uttag av gatukostnadsersättningar och fördelning av ersättningar har varit utställd under tiden 6 mars 2006 till och med 3 april 2006. Förslaget har varit utställt dels i stadshuset, dels i biblioteken i Nacka Forum och Orminge. Handlingarna har även funnits tillgängliga på kommunens hemsida. Underrättelse om utställningen har skickats till alla berörda fastighetsägare inom detaljplanen.

Under utställningstiden inkom 15 skrivelser från föreningar och ägare till fastigheter inom området. Inkomna skrivelser redovisas i separat bilaga. De inkomna skrivelserna behandlar i huvudsak omfattningen av skattesubvention, vägarnas standard, omfattning/kostnader för vägarbeten, jämförelser med andra områdens kostnader och motiv till andelstal. I vissa fall där skrivelserna tar upp frågor som också tagits upp under samrådet ges samma svar som under samrådet.

De inkomna skrivelserna har föranlett att följande justeringar av gatukostnadsutredningen föreslås:

- GC-väg utmed Boo-badet med tillhörande alléplantering och bumlingar som skydd för trafiken föreslås skattefinansieras.
- Boovägen: Skattefinansiering föreslås för merkostnaden att bygga vägen med bredden 3,5-4,5 meter istället för lägsta godtagbara 3,5 meter med mötesmöjligheter.
- Kommunen står för kostnaden för Boo kapells andelstal 0,1.

### **Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer**

Synpunkter på förslag till gatukostnadsutredning  
Flera fastighetsägare reagerar på de höga kostnaderna för fastighetsägare inom område Y och Z. Jämförelser görs med område X (Djurgårdsvägen) som ligger alldeles intill och även område R (Drabantvägen och Kadettvägen).

**Postadress**  
Nacka kommun  
131 81 Nacka

**Besöksadress**  
Granitvägen 15

**Telefon**  
Växel 08-718 80 00  
Direkt 08-718 92 58  
Mobil 070-431 92 58  
Fax 08-718 95 15

**E-post**  
jonas.nylander@nacka.se  
**www.nacka.se**  
**Organisationsnummer**  
212000-0167

Flertalet fastighetsägare uttrycker även att kommunen måste skattesubventionera fler anläggningar inom området än vad som föreslås i utställningshandlingarna. Främst nämns Boovägen, då den utgör en gata som många fler än fastighetsägarna nyttjar.

Flera fastighetsägare anser att kommunens föreslagna upprustning av vägarna är omotiverad och onödigt påkostad.

Några synpunkter har framförts på förslaget vad gäller fördelningsgrunden. Andelstalen upplevs som ologiska och känns inte rättvisa.

Exploateringsenhetens kommentarer på synpunkterna

### **Jämförelser med gatukostnader i andra områden**

Jämfört med område X (Djurgårdsvägen) så ligger kostnaderna mycket nära de som anges för området Y och Z. För område X gäller inte takregeln och kostnaderna för entreprenaden ser ut att bli ca 15% dyrare än beräknat (vinnande anbud för entreprenaden för område X antogs i april 2006) För område R gäller helt andra förutsättningar med färre meter väg i förhållande till de fastigheter som ligger inom området. Det finns inte idag något beslut om att kostnaderna för olika fördelningsområden ska hållas på en och samma nivå.

### **Boovägen och ytterligare skattesubvention**

De vägar som skattefinansieras inom kommunen är de som klassificeras som huvudvägar. Den delen av Boovägen som ligger inom område Y och Z är inte av kommunen klassificerad som en sådan huvudväg. Däremot ges Boovägen i planförslaget en körbanebredd på 3,5 till 4,5 meter beroende på tillgängligt utrymme i vägområdet. Om det inte hade varit för Boo-badet hade det varit acceptabelt med en vägbredd på 3,5 meter med breddningar för mötesmöjligheter. Den merkostnad som den bredare bredden 3,5-4,5 meter innebär jämfört med 3,5 meter ska dock inte belasta fastighetsägarna inom området. Istället ska merkostnaden jämkas och finansieras med skattemedel. Merkostnaden kalkyleras och dras bort från det i utställningshandlingarna angivna takpriset.

Boo-badet, p-platsen och gångbanan utmed Boovägen ska enligt utställningshandlingarna skattefinansieras. Inför kommunstyrelsen beslut om att anta principerna för uttag av gatukostnader föreslås även att GC-vägen utmed Boo-badet (i herrgårdens historiska mittaxel), tillhörande plantering och stenbumlingar som skydd mot trafiken ska skattefinansieras. Motivet är att dessa anläggningar inte är förorsakade av fastighetsägarnas behov.

Ytterligare skattefinansiering, utöver det som angetts utställningshandlingarna och med ovan gjorda kompletteringar, är inte aktuella.

### **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 permanentus 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.

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

1. **Bo 1:51** anser vägnätet inte behöver upprustas i den omfattning som detaljplanen och gatukostnadsutredningen föreslår. Endast där väg saknas eller där vägens funktion är nedsatt bör åtgärder vidtas. Muren längs Djurgårdsvägen utmed fastigheten Bo 1:918 bör bevaras, i likhet med att Djurgårdsvägen bevaras som den grusväg den är idag. En jämförelse av gatukostnaderna med andra områden visar att område Y och Z ligger 60% högre än område X och 140% högre än område R. Fördelningen av kostnaderna mellan VA och väg är otydliga och felaktiga. Upprustningskostnaden för stödmuren vid Kaptensstigen ska inte belasta fastighetsägarna i området. Ställer sig bakom referensgruppens inkomna skrivelse.

#### **Exploateringsenhetens kommentarer:**

Se generellt svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan och svar till referensgruppen nedan.

Angående Djurgårdsvägen och stödmur kan förtydligas att Djurgårdsvägen också kommer att byggas om, men med grusbeläggning istället för asfalt. Under detaljprojekteringen kommer det att framgå om det är möjligt att bevara stödmuren, vilket vore önskvärt.

Kostnadsjämförelsen som görs grundar sig på ett felaktigt belopp. För en permanentbostad med en tomt på 3000 m<sup>2</sup> inom område Y och Z är kostnaden i utställningshandlingarna 163.000 kr och inte 205.000 kr. Kostnaderna inom område Y och Z är relativt höga i jämförelse med vissa andra områden vilket beror på att det är stora tomter i detta område och således färre som delar på kostnaderna. Jämfört med område X och Lännersta 1A + 1B är kostnaderna likvärdiga.

Stödmuren vid Kaptensstigen ska inte rustas upp. Istället säkerställs Kaptensstigen långsiktiga fortlevnad utmed muren genom att vägen grundläggs på ett mer omfattande

sätt. Kostnaden för denna extraordinära grundläggning jämkas (skattefinansieras) och belastar inte fastighetsägarna i området.

2. , **Bo 1:27** anser att det är oskäligt att ge avstyckningar det höga andelstalet 2,0. Skillnaden mellan en obebyggd tomt och en avstyckning borde vara max 20%, inte 100% som det är med ny föreslagna andelstal. Stödmuren vid Kaptensstigen ska inte finansieras med skattemedel.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Andelstalet för avstyckningar anses vara skäligt och rättvist och ingen förändring föreslås. Stödmuren skattefinansieras inte. Muren rustas inte upp. Det som har varit kommunens intresse är att Kaptensstigen ska fungera, trots att den ligger så nära vattnet och intill en privat mur. För att säkerställa detta kommer **vägen** att grundläggas på ett mer omfattande sätt. Denna merkostnad skattefinansieras.

3. , **Bo 1:47** undrar om någon väg inom området är klassad som huvudväg. Anser att andelstalen inte är rättvisa. Anser inte att grusväg, alléträd, trafikskydd samt planteringar vid Boo-badet ska belasta fastighetsägarna. Efterfrågar en tydligare redogörelse av förändringar som är gjorda i kalkylerna mellan samråd och utställning. Önskar förtydligande om takregeln. Undrar hur många kommuner som tar ut gatukostnader.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Ingen väg inom området klassas som huvudväg. Andelstalen har tillämpats inom kommunen under en längre tid, ingen förändring föreslås. Grusväg, alléträd, trafikskydd samt planteringar vid Boo-badet kommer att skattefinansieras, se svar under "Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer" ovan. Inför utställningen har exploateringsenheten gått igenom kalkylerna som legat till grund för samrådsförslaget. Den kalkyl som WSP levererat har fått ett påslag om 10% vilket överensstämmer med erfarenheten från genomförda entreprenadupphandlingar under det senaste året. Gångbanan utmed Boovägen har kalkylerats med granitkantstöd istället för betong (hela gångbanan skattefinansieras). Den tekniska förstudien som utförts av WSP har lagts till. Kostnadsposten för anpassad belysning har räknats upp så att ett takpris ska kunna tillämpas. Det finns inget anbud från någon leverantör av belysning att grunda belysningskalkylen på varför siffran är tilltagen med lite marginal. Den siffra som tidigare angetts i samrådet var också ett överslag, men då medföljde inga garantier om takpris. Posterna för kommunens administration har ökat på grund av att det har åtgått mer tid än beräknat med gatukostnadsutredningen. Den återstående administrationen under genomförandet av vägombyggnaden har kostnadsuppskattats på nytt.

Takregelns passus om "justering för eventuella kostnadsnivåförändringar över tiden" är inte helt och hållet definierad varför inte något svar kan lämnas på den frågan i skrivande stund. Exploateringsenheten har tyvärr inte någon uppgift om hur många kommuner som tar ut gatukostnader. Ett antal kommuner i Stockholmsområdet tillämpar PBL:s möjlighet om gatukostnadsersättning.

4. , **Bo 1:5** anser att kostnaderna måste begränsas till en skälig nivå och att referensgruppens synpunkter måste beaktas. I förhållande till andra områden i kommunen är kostnaden för hög. Boovägen borde skattefinansieras.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Se svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan och svar till referensgruppen.

5. , **Bo 1:288** anser att det är för stora ingrepp som planeras vid Kaptensstigens backe upp mot Kaptensvägen. Anser att det är för oklart vad som gäller med eventuella profiljusteringar vid Kaptensvägen väster om gravkullen.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Angående Kaptensstigens backe så får detaljprojekteringen slutgiltigt avgöra vilka åtgärder som är nödvändiga för att nå en tillräckligt hög standard. Även Kaptensvägens behov av profiljustering (väster om gravkullen) kommer att detaljstuderas under detaljprojekteringen.

6. , **Bo 1:71** anser att Boovägen inom området ska skattefinansieras. Även all annan upprustning av området i direkt anslutning till Boo gård och badet ska skattefinansieras.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Se svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan

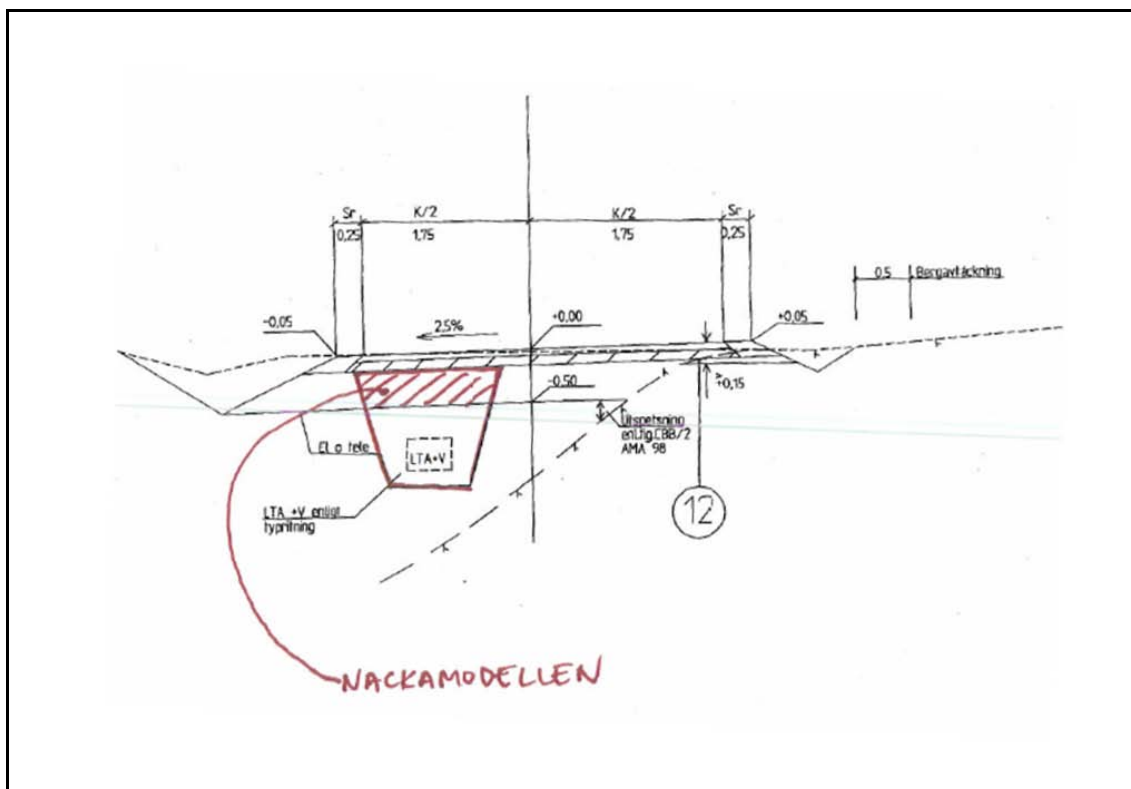
7. **Referensgruppen för Område Y och Z** har lämnat synpunkter som är av övergripande intresse för de boende inom hela området. Området är unikt och drar mycket besökare, speciellt sommartid. Därmed måste kommunen ta en större del av kostnaderna än vad som föreslagits i utställningshandlingarna. Inom kort kommer Boo brygga att byggas om, vilket ytterligare attraherar folk till området. Boovägen bör betraktas som en kommunal angelägenhet. Jämfört med område X och område R så ligger kostnaderna betydligt högre i område Y och Z. Området har idag ett väl fungerande vägnät med god funktion. Vägarna dimensioneras för 1500 fordon rörelser/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. Kostnaderna har ökat markant från samrådet och det finns anledning att misstänka att det beror på att en ökad marginal krävs från kommunen nu när takregeln införts. Den del av kostnaden för åtgärder i vägarna som kan hänföras till utbyggnaden av VA-nätet ska inte ingå i gatukostnaderna. Schablonberäkning att VA skulle kosta 200 kr/meter väg är orimligt låg.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Boovägen föreslås till viss del skattefinansieras, se svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan. Den genomgång som gjorts av området och dess unika förutsättningar har resulterat i att vissa anläggningar föreslås skattefinansieras, se svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan. Jämförelsen med område X är relevant då det området har liknande förutsättningar med relativt stora tomter. Område R har färre meter väg per fastighet och därmed är det flera som delar på kostnaderna. För område X gäller inte takregel utan där kommer den faktiska kostnaden att debiteras. Entreprenadupphandling har nyligen genomförts och det vinnande anbudet låg ca 15% över det belopp som kalkylerats i gatukostnadsutredningen. Därmed ligger kostnaden för en permanentvilla med en tomt på 3000 m<sup>2</sup> nu på ca 165.000 kr. Kostnaderna för Lännersta 1A och 1B ligger i nivå med området Y och Z.

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 lätta 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.

Den kalkyl som WSP har gjort för vägutbyggnaden gäller kostnaden för att bygga om vägen. VA-kostnaderna är inte medräknade i den kalkylen, och inte heller i denna gatukostnadsutredning, utan har en helt egen kalkyl. Kostnaden för VA beräknas vara ca 2700 kr/meter. I Nacka kommun har man valt att låta VA bära en större del av vägkostnaden är vad branschens mät- och ersättningsregler normal 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](http://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.*

**8.** , **Bo 1:184** anser att kommunen inte har rätt att ta ut gatukostnadsersättning för standardhöjande åtgärder av vägnätet. Förslaget om att tomtstorleken ska ingå som faktor vid beräkningen är bra, men det bör inte finnas en gräns vid 5000 m<sup>2</sup>. Det är svårt att se kopplingen mellan klassificering och viktandel. Med det förslag till fördelning av kostnader som lagts fram så drabbas området av att Boo Herrgård ligger inom området. Herrgården tar inte tillräckligt stor andel, och det kan orimligen läggas på övriga fastighetsägare.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Kommunen har tagit ut gatukostnader för standardhöjande åtgärder i många år och anser att det är inom ramarna för vad Plan- och bygglagen anger. Fördelning av gatukostnader bygger just på tanken att kostnaderna ska fördelas. Det finns säkert olika modeller och idéer om hur det kan göras och hur det ska bli som Plan- och bygglagen skriver ”skäligt och rättvist”. I Nacka kommun har principer arbetats fram under flera år. Ingen justering av fördelningsprinciperna föreslås inom område Y och Z. Herrgårdens andelstal bör inte bara jämföras med alternativet att det hade kunnat ligga ett antal villatomter där istället. Det kan även jämföras med att området kunde vara oexploaterad naturmark som inte bidrog över huvud taget till gatukostnaderna.

**9.** , **Bo 1:90** anser att vägarna inom området inte har några större problem. Få eller ingen har uttryckt behov av nya vägar. De nuvarande grusvägarna har varit måttligt underhållskrävande. Boovägen och föreslagna parkanläggningar bör skattefinansieras. Svårigheter att förstå varför stödmuren vid Kaptensstigen upprustas med skattemedel.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Se generellt svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan. Stödmuren rustas inte upp alls med nuvarande förslag.

**10.** , **Lännersta 1:150** anser Stockholmslyktan är olämplig som armatur i området. Anser inte att de ska betala mer än grannen, som dessutom har en större tomt.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

I samråd med referensgruppen har valet av belysning skjutits på framtiden. Frågan om vilken armatur som ska sättas upp bör beslutas under detaljprojekteringen. Kostnadsfördelningen följer av de andelstal som kommunen har använt i liknande området under flera år. Motiv till användandet av andelstalen anges i gatukostnadsutredningen (sida 6 i utställningshandlingen).

**11.** , **Bo 1:51** anser att fastigheten har tilldelats ett felaktigt andelstal. Kapellet bör inte tilldelas något andelstal alls och handelsträdgården bör få ett lägre andelstal än vad förslaget anger. Den nya bygggrätten bör tilldelas en mindre tomtyta än de 5000 m<sup>2</sup> som gatukostnadsutredningen föreslår. Fastighetens totala andelstal borde vara 1,95 med en tomtstorlek på 11.000 m<sup>2</sup>. Boovägen bör skattefinansieras i sin helhet, då den till stor del används för transporter till Boobadet. Det är otydligt om ångbåtsbryggan kommer att belasta fastighetsägarna eller inte.

Områdets kulturhistoriska värde tas på allvar i detaljplanen. Däremot borde kommunen ytterligare bidra med finansieringen av områdets upprustning och inte låta fastighetsägarna få ta konsekvenserna av merkostnader hänförliga till stora tomter och anpassad belysning. Hur kommer det sig att kostnaden för den anpassade belysningen stigit med 40% från samrådet? Kaptensstigens backe har så låg trafikintensitet att de planer kommunen visar fram känns överambitiösa. Jämför kostnaderna för detta område med område X och område R.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Exploateringsenheten har för fastigheten Boo Herrgård gjort en analys över vilket andelstal som är rimligt med avseende på fastighetens unika sammansättning av befintliga byggnader, verksamhet och planerad byggnation. Efter ytterligare resonemang med kommunstyrelsens ordförande föreslås att andelen 0,1 för kapellet inte ska belasta fastigheten Bo 1:51. Kapellet tillför ett stort värde för kommunen och därmed är kommunen villig att själv ta den kostnad som andelen 0,1 utgör. Andelstalet 2,25 med tomtytan 12500 m<sup>2</sup> ligger kvar för Bo 1:51, dock ikläder sig dock kommunen ansvaret att ta kostnaden som andelen 0,1 motsvarar. Detta kommer att ske genom att andelstalet 2,25 kommer att reduceras till 2,15 i samband med att gatukostnadsersättningen faktureras. Kostnaden som andelen 0,1 motsvarar ska inte fördelas på gatukostnaderna för övriga fastighetsägare inom området. Några övriga justeringar i det andelstal som föreslagits för Bo 1:51 i utställningen är inte aktuellt. Angående Boovägen och jämförelsen av kostnader med andra områden, se generellt svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan. Ångbåtsbrygga kommer inte att belasta fastighetsägarna utan finansieras med skattemedel. Ångbåtsbryggan ombyggnad har inte någon anknytning till den detaljplan och gatukostnadsutredning som tagits fram för område Y och Z. Anledningen till att kostnadsposten för anpassad belysning har räknats upp är därför att ett takpris ska kunna tillämpas. Det finns inget anbud från någon leverantör av belysning att grunda kalkylen på varför siffran är tilltagen med lite marginal. Den siffra som tidigare angetts i samrådet var också ett överslag, men då medföljde inga garantier om takpris. Angående Kaptensstigens backe så får detaljprojekteringen slutgiltigt avgöra vilka åtgärder som är nödvändiga för att nå en tillräckligt hög standard.

12. , **Bo 1:51** har lämnat in en närmast identisk skrivelse jämfört med

.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Se svar till ovan.

13. ställer sig bakom referensgruppens skrivelse.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Se svar till referensgruppen ovan.

14. **Boo Villaägareförening** anser att Boovägen ska skattefinansieras då den används till 75% av andra än fastighetsägarna inom området.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

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



15. , Bo 1:987 anser att Boovägen i sin helhet ska skattefinansieras. Även den grusade GC-vägen i herrgårdens historiska mittaxel ska skattefinansieras liksom avskiljningen mellan båtklubbsarrende och allmän plats. Andelstalet för båtklubben bör vara 4,7.

**Exploateringsenhetens kommentarer:**

Se generellt svar under ”Generella synpunkter och exploateringsenhetens kommentarer” ovan. Avskiljningen mellan båtklubbsarrendet och allmän plats beräknas kosta ca 100 tkr. Kommunens andel i gatukostnadsutredningen för ”båtfastigheten” motsvarar drygt 600 tkr. Kostnaden för avgränsningen bärs således av ”båtfastighetens” andel och mer därtill. Ingen justering föreslås av andelstalet.

Exploateringsenheten

Pia Ström Sjöberg  
Exploateringschef

Jonas Nylander  
Exploateringsingenjör