

Redogörelse av

## SAMRÅD

för gatukostnadsutredning för Solberga och del av Raksta, område för villabebyggelse

Stadsbyggnadskontoret upprättade i januari 2009 ett förslag till gatukostnadsutredning för Solberga och del av Raksta, område för villabebyggelse. Gatukostnadsutredningen omfattade i samrådet 119 enskilda fastigheter samt Tyresö 1:753 som ägs av Kalvnästes samfällighetsförening, Raksta 1:300 som ägs av Vattenfall och Raksta 1:3 som ägs av Tyresö kommun. Till utställningen har fördelningsområdet utökats till att innefatta även fastigheten Raksta 1:121.

Gatukostnadsutredningen har varit ute på samråd under tiden 2 januari till och med den 16 februari 2009. 8 st samrådsmöten med berörda fastighetsägare har hållits under denna tid. Förslaget har funnits utställt i Tyresö kommuns entré i Tyresö centrum samt på kommunens bibliotek. Gatukostnadsutredningen finns även på kommunens hemsida.

Inkomna synpunkter på gatukostnadsutredningen redovisas tillsammans med kommunens kommentarer nedan. Samtliga synpunkter finns även på stadsbyggnadskontoret i kommunhuset, 5 tr.

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt
1. Fastighetsägare Tyresö 1:626, 1:628-1:633 och 1:636-1:641	2009-01-21	Synpunkter
2. Christer Willborg och Malin Borell, Raksta 1:5	2009-02-11	Synpunkter
3. Rickard Angantyr, Tyresö 1:551	2009-02-14	Synpunkter
4. Christina och Stefan Laurelii, Tyresö 1:558	2009-02-16	Synpunkter
5. DP7 gruppen	2009-02-16	Synpunkter
6. Fastighetsägare Tyresö 1:582, 1:587, 1:589-1:592, 1:594 och 1:602-1:604	2009-02-16	Synpunkter
7. Fastighetsägare Tyresö 1:547-1:551 och 1:764	2009-02-16	Synpunkter
8. Brakmarsvägens samfällighetsförening	2009-02-16	Synpunkter
9. Magnus och Pia Brunn, Raksta 1:15	2009-02-16	Synpunkter
10. Jörgen Lindqvist, Tyresö 1:580	2009-02-16	Synpunkter
11. Lena Olsson, Tyresö 1:570	2009-02-16	Synpunkter
12. Marianne Lund, Tyresö 1:556	2009-02-16	Synpunkter
13. Niklas Stenberg, Tyresö 1:605	2009-02-16	Synpunkter
14. Kalvnäsets samfällighetsförening, Raksta	2009-02-16	Synpunkter

### Stadsbyggnadskontoret

Markenheten • 135 81 Tyresö  
Tel 08-5782 91 00 • Fax 08-5782 9045  
kommun@tyreso.se • www.tyreso.se



samfällighetsförening, Brakmarsvägens samfällighetsförening

- |  |            |            |
|--|------------|------------|
| 15. Sten Skåneby Tyresö 1:554  | 2009-02-16 | Synpunkter |
| 16. Johan Struwe och Charlotte Waleij, Tyresö 1:573                                | 2009-02-16 | Synpunkter |
| 17. Sven Erik Brantås, Tyresö 1:764 och 1:547                                      | 2009-02-16 | Synpunkter |
| 18. Veronica Runing, Raksta 1:13   | 2009-02-16 | Synpunkter |
| 19. Jill Westermark, Lotta Granvik, Mats Westermark, Niklas Karlsson, Tyresö 1:555 | 2009-02-16 | Synpunkter |
| 20. Villaägarna i Haninge-Tyresökretsen  | 2009-02-16 | Synpunkter |

## Index

1. Fastighetsägare Tyresö 1:626, 1:628-1:633 och 1:636-1:641 .....	4
2. Christer Willborg och Malin Borell, Raksta 1:5 .....	4
3. Rickard Angantyr, Tyresö 1:551 .....	4
4. Christina och Stefan Laurelii, Tyresö 1:558.....	5
5. DP7 gruppen.....	6
6. Fastighetsägare Tyresö 1:582, 1:587, 1:589-1:592, 1:594 och 1:602-1:604 ..	8
7. Fastighetsägare Tyresö 1:547-1:551 och 1:764.....	9
8. Brakmarsvägens samfällighetsförening .....	9
9. Magnus och Pia Brunn, Raksta 1:15 .....	9
10. Jörgen Lindqvist, Tyresö 1:580 .....	10
11. Lena Olsson, Tyresö 1:570.....	11
12. Marianne Lund, Tyresö 1:556.....	11
13. Niklas Stenberg, Tyresö 1:605 .....	12
14. Kalvnäsets samfällighetsförening, Raksta samfällighetsförening, Brakmarsvägens samfällighetsförening .....	13
15. Sten Skåneby Tyresö 1:554.....	14
16. Johan Struwe och Charlotte Waleij, Tyresö 1:573 .....	14
17. Sven Erik Brantås, Tyresö 1:764 & 1:547.....	16
18. Veronica Runing, Raksta 1:13.....	17
19. Jill Westermark, Lotta Granvik, Mats Westermark, Niklas Karlsson, Tyresö 1:555 .....	19
20. Villaägarna i Haninge-Tyresökretsen .....	19

### **1. Fastighetsägare Tyresö 1:626, 1:628-1:633 och 1:636-1:641**

Vi konstaterar att kostnaderna för VA och vägar med belysning blir otroligt höga för oss boende.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

När de gäller storleken på kostnaderna har kommunen förståelse för att de uppfattas som höga. Denna investering är dock ett nödvändigt led i processen att ge området en standard som lämpar sig för permanentbostäder.

### **2. Christer Willborg och Malin Borell, Raksta 1:5**

Om nu detta detaljplaneförslag vad gäller vägarna i området går igenom, Brakmarsvägen, Ullbergsvägen samt Rakstavägen, då bör betalningen för detta läggas på alla som använder sig av dessa vägar. Alltså inte enbart på hushåll som är inom "Etapp 7" utan även de övriga som bor i Raksta, Bergholm, Vissvass, samt av båtklubbarna i området.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Det finns ingen möjlighet att fördela kostnader för gatorna inom etapp 7 på fastigheter eller båtklubbar som inte ingår i detta fördelningsområde (kap 6 § 31 PBL). Alternativet, att göra ett stort fördelningsområde som omfattar alla användare av Brakmarsvägen bedöms inte vara praktiskt genomförbart, dels för att vissa (t ex Vissvass) inte får den nytta av en ny detaljplan som fastighetsägarna inom etapp 7 får men även av rent administrativa och organisatoriska skäl. Däremot ingår största delarna av Ullbergsvägen och Rakstavägen i etapp 8 och en del av Brakmarsvägen ingår i etapp 11.

### **3. Rickard Angantyr, Tyresö 1:551**

Gatukostnaderna för Brakmarsvägen bör av rättviseskäl ligga på kommunen i sin helhet för dom största vinnarna blir Raksta, Bergholm då deras detaljplan kommer att få betydande fördelar när kostnaderna för Brakmarsvägen redan är tagna.

Alternativet är att fördela Brakmarsvägens kostnader över hela Raksta Bergholm båtklubbar och Tyresta nationalparksförvaltare för att få en rättvisare fördelning. Solberga är den del av DP 7 som har minst fördelar av en standardhöjning på brakmarsvägen.

Det vore lämpligt att undersöka möjligheterna till stöd från stat naturvårdsverk för att Brakmarsvägen är en förutsättning för access till Tyresta nationalpark som anses vara av riksintresse.

#### ***Stadsbyggnadskontorets Kommentarer***

Den föreslagna fördelningen av kostnaderna för Brakmarsvägen inom etapp 7 innebär att fastighetsägarna endast står för vad en vanlig lokalgata kostar att anlägga per meter och en-

dast på ungefär halva sträckan. Denna fördelning ger resultatet att kommunen totalt står för ca 88 % av kostnaderna för Brakmarsvägen inom etapp 7 vilket bedöms motsvara den nyttjandegrad av Brakmarsvägen inom fördelningsområdet till etapp 7 som allmänheten står för. Viktigt att påpeka är att Brakmarsvägen dessutom sträcker sig utanför etapp 7, exempelvis ingår en del i etapp 11.

Till utställningen kommer etapp 7 att utökas fram till korsningen Brakmarsvägen/Bergholmsvägen och innefatta ytterligare en fastighet. Kostnaderna för den sträcka (ca 300 m) av Brakmarsvägen som etapp 7 utökas med kommer inte att belasta fastighetsägarna inom etapp 7.

Kommentar till andra stycket se även yttrande nr 2.

Kommunen tar tacksamt emot tips som kan reducera kostnaderna men någon sådan möjlighet finns tyvärr inte.

#### **4. Christina och Stefan Laurelii, Tyresö 1:558**

Debiteringen för nyanläggning av gatukostnader som Tyresö kommun väljer att lägga på fastighetsägarna anser vi är övergripande fel. Dels då denna kostnad läggs på fastighetsägare utan att de ges möjlighet att påverka storleken på kostnaden och dels ur ett ekonomiskt intresseperspektiv då områdets utbyggnad kommer att generera ökade framtida skatteintäkter. Mot denna bakgrund anser vi att kommunen själv borde ta de kostnader som deras eget beslut om utbyggnad innebär och inte belasta fastighetsägare som aldrig haft möjligheten att ens ifrågasätta investeringsbeslutet.

Vidare och mer specifikt rörande utredningen så får kommunen enl PBL kap 6 § 32 PBL ta ut den kostnad för utbyggnad av gata som motsvarar hälften av den kostnad som belöper på gatan framför fastigheten. Med hänsyn till det anser vi att det är oskäligt av kommunen att belasta områdets fastigheter med hela lokalgatukostnaden för utbyggnaden av Brakmarsvägen då denna endast har angränsande fastigheter på en sida av vägen och på långa sträckor inga fastigheter alls. Om kommunen hårdnackat tänker hålla fast vid denna linje anser vi att det åtminstone borde finnas ett tak för kostnaden för en enskild fastighet då den annars blir orimligt hög.

Motiv som att marknadsvärdet för fastigheterna ökar efter utbyggnaden håller inte då de flesta tomter är bebyggda med mycket enkla fritidshus som inte är värda att bygga vidare på. Därför är de i princip att se som tomter vars marknadsvärde knappast ökar i den grad att kostnaden för utbyggnaden kan anses skälig heller av den anledningen.

#### ***Stadsbyggnadskontorets Kommentarer***

Fastighetsägarna inom etapp 7 har sin möjlighet att påverka kostnaderna dels under samrådet som hölls i början av året men även nu under utställningen. Redan innan samrådet har kommunen lyssnat på synpunkter som framförts, vilket gjort att vi ändrat vägbredden på Solbergavägen, Munkstigen,

Nunnestigen, Solbergastigen och Vallstigen. Ett annat forum där fastighetsägarna har haft chans att påverka och getts möjligheten att på ett aktivt sätt vara delaktiga är arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Denna ligger till grund för flera faktorer som påverkar gatukostnaderna bl a viljan att behålla stora fastigheter och vara återhållsam med avstyckningar. Den föreslagna fördelningen innebär att kommunen kommer att stå för ca 68 % av de totala kostnaderna för vägarna inom etapp 7. Denna siffra bedöms motsvara den nyttjandegrad som allmänheten står för på alla gator som ingår i fördelningsområdet till etapp 7.

Det finns två metoder för hur uttag av gatukostnader kan ske, "områdesvist uttag" enligt 6 kap 31 § PBL eller "uttag för gatudel" enligt 6 kap 32 § PBL. Tyresö kommun har liksom de flesta andra kommuner, som tar ut gatukostnader av fastighetsägarna, valt att arbeta med ett områdesvist uttag av gatukostnader för en rättvisare fördelning fastigheterna emellan. Väljs metoden "uttag för gatudel" (6 kap 32 § PBL) drabbas framförallt fastigheter belägna i korsningar med lång gräns ut mot gata av orimligt höga kostnader. Oavsett vilken metod man väljer så är det samma summa som ska fördelas fastigheterna emellan. Kostnaderna för Brakmarsvägen som drabbar fastighetsägarna är som ni skriver, samma meterkostnad som en lokalgata, men endast för ungefär halva sträckan.

Förutom rent estetiska värden som t ex sjöutsikt är det framförallt den rätt att bygga på fastigheten som är avgörande för vilket värde denna typ av fastighet har på den öppna marknaden. Efter planläggningen och investeringen i gatukostnader och VA-anslutningsavgift medges en byggrätt på upp till 160 kvm byggnadsarea huvudbyggnad jämfört med de 50 kvm bruttoarea för huvudbyggnad som dagens detaljplanebestämmelser medger, detta ger fastigheterna ett helt annat värde jämfört med innan planen. Denna värdeökning har pågått under en längre tid, redan då det började uppkomma förväntningar om planläggning påbörjades denna värdeökning.

## **5. DP7 gruppen**

1. Enligt kap 6:31 PBL har kommunen rätt att besluta om att kostnader för sådana åtgärder som normalt hör till allmänna platser, skall betalas av fastighetsägarna inom området och kostnaderna ska fördelas mellan fastighetsägarna efter skälig och rättvis grund. Vad som kan anses normalt är en bedömningsfråga.

Vi som fastighetsägare anser att en väg med funktion som är lika idag är normalt. Att kommunen behöver bredda vägområdet för att nyanlägga väg, g/c vägar, gångbanor, busstrafik, busshållplatser, bro, belysning, (infarts) parkering, hastighetsdämpande åtgärder, återvinningsstation, bad, handel, barnstugor och båtklubbar är överstandard.

2. Att > 400 fastighetsägare f.n. >700 båtklubbplatser och flertalet besökare till Tyresta naturreservat, vilka ej ingår i DP7- området, kommer att nyttja genomfartsvägarna utan att drabbas av gatukostnaderna för DP7, anser vi ej är skäligt och rättvist.

3. Kommunen beslutar även enligt § 31 PBL om avgränsningen av området och om de kostnader som ska fördelas. Kommunen kan alltså i det här skedet när det gäller utbyggnad av huvudvägar, Brakmarsvägen och Rakstavägen ta på sig ett större ekonomiskt ansvar så att fördelningen av kostnaden blir mer skälig och rättvis för den enskilde fastighetsägaren.

4. Enligt kap 6 § 32 PBL får för utbyggande av gata kommunen ta ut den kostnad som motsvara hälften av den kostnad som belöper på gatan framför fastigheten. Enligt den av kommunen redovisade kostnaden för lokalgatorna så ligger kostnaden per löpmeter på ca 5500 kr. Genomsnittet av fastighetsmark mot gata är ca 20-50 lm per fastighet. Detta innebär en väsentligt lägre gatukostnad per fastighet. Att jämföra med den av kommunen redovisade gatukostnadsersättning på 187 566 kr per fastighet. När det gäller gatukostnaden för de boende utmed Brakmarsvägen så har kommunen angivit längden till 1750 m, varav denna sträcka med angränsande fastigheter på ca 250 m och för Rakstavägen är längden 630 m med angränsande fastigheter på ca 235 m.

Rättvisan ifrågasätts, när aktuellt närliggande DP-område debiteras med ca 60 000 kr per fastighet.

Vi anser att kommunen ska ta hela gatukostnaden för Brakmarsvägen och för Rakstavägen samt all överstandard och sänka gatukostnaden för den enskilde fastighetsägaren för att uppfylla kraven på skäligt och rättvist.

5. Efter dialog med Lantmäteriet i Stockholm har enligt deras bedömning inte en skälig och rättvis fördelning av gatukostnaderna skett av kommunen.

Brakmarsvägen och Rakstavägen kommer att vara genomfarts- och huvudleder som nyttjas av fler än fastighetsägarna inom DP7.

Vi förordar gemensamt gatukostnadsområde för alla nuvarande nyttjare. Då kan kommunen skäligt och rättvist fördela kostnaden.

6. Tyresö är en av få kommuner i Sverige som av fastighetsägarna tar ut både kommunalskatt och en extra debitering av gatukostnader vid nyanläggning av kommunalt VA. Vi efterfrågar en skälig och rättvis kostnad för fastighetsägarna.

7. Vi förutsätter att förämningskostnader vid ombildning av nuvarande vägföreningar/samfälligheter bekostas av kommunen enligt tidigare besked.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Lokalgatorna inom området planeras att få en bredd av 3,5 - 4,0 meter. Denna standard krävs i ett område avsett för permanentbostäder och är den normala standarden för ett villaområde i Tyresö. Av vägarna inom området är det endast Brakmarsvägen som planeras att få en gång- och cykelväg och Rakstavägen som planeras att få en gångbana.

Verksamheterna bad, handel, förskola och båtklubbar bär samtliga sin egen del av gatukostnaderna, utan dessa verk-

samheter skulle gatukostnaden för en befintlig villafastighet öka med nästan 20 %. Kostnaderna för att anlägga busshållplatser, bro, parkeringar, hastighetsdämpande åtgärder och återvinningsstation är precis som ni skriver att anse som överstandard och kommer av den anledningen helt att bekostas av kommunen.

Kommentar till punkt 2 se yttrande nr 2

Den föreslagna fördelningen innebär att kommunen sammanlagt bekostar mer än 80 % av de totala kostnaderna för Brakmarsvägen och Rakstavägen. Se kommentar till yttrande nr 3 för att se hur kostnaderna för Brakmarsvägen beräknats, när det gäller Rakstavägen debiteras fastighetsägarna samma kostnad per meter som en genomsnittlig lokalgata inom området kostar att anlägga.

Det område i närheten som har haft en gatukostnad på ca 60 000 kr för en befintlig villafastighet är Gimmersta. Det finns en stor skillnad mellan Gimmersta och Etapp 7 som påverkar gatukostnaden, tomtstorleken. I Gimmersta bildades fastigheter som var ner mot 1 000 m<sup>2</sup> jämfört med 2000 m<sup>2</sup> i Solberga, dessutom är planen i Gimmersta över 10 år gammal. Som nämnts ovan står redan kommunen för all överstandard med den nu föreslagna fördelningen. Kommenter till punkt 4, se även yttrande nr 4.

Lantmäteriet är samrådspart vid all detaljplaneläggning, så även för etapp 7. Under samrådet har Lantmäteriet inkommit med ett yttrande men har inte haft någon synpunkt om orättvis fördelning av gatukostnader. För kommentar angående gemensamt fördelningsområde se yttrande nr 2.

Av de kommuner som väljer att ta ut gatukostnader av enskilda fastighetsägare ser man ett tydligt mönster, de är förortskommuner i storstadsregionerna. Anledningen till detta är att det inom dessa kommuner finns ett stort tryck på att förvandla äldre fritidshusområden till områden rustade för att klara en permanent bosättning med krav på byggrätter, VA-lösningar och gator. Bland de kommuner som ligger inom dessa områden så är det mer vanligt att ta ut gatukostnader likt Tyresö.

Kostnaderna för denna typ av förrättning betalas normalt av kommunen.

## **6. Fastighetsägare Tyresö 1:582, 1:587, 1:589-1:592, 1:594 och 1:602-1:604**

Att en så lång sträcka av Brakmarsvägen ingår i planområdet beror på anslutningspunkten för vattnen är i Raksta. Planområdet har inte utformats med hänsyn till att kostnaderna skulle vara rättvisa för fastighetsägarna. Vägkostnaden för Brakmars-

vägen som belastar fastighetsägarna i Solberga får anses vara oskäligen då Solbergaborna endast nyttjar Brakmarsvägen en kortare sträcka. Kostnaderna bör fördelas även på de fastigheter inom kommande planområden då det i första hand är dessa som brukar huvuddelen av vägsträckan.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Motivet till att så stor del av Brakmarsvägen ingår i etapp 7 är i första hand att man vill skapa möjlighet för trafik med linjebussar inom området så snart som möjligt. För den totala sträckan av Brakmarsvägen som ingår i etapp 7 (drygt 2 km efter justering av plangräns) belastas fastighetsägarna endast med kostnaden av en lokalgata för ungefär halva sträckan. Se även kommentar till yttrande nr 2.

### **7. Fastighetsägare Tyresö 1:547-1:551 och 1:764**

Gatukostnaden är orimligt hög, kommunens rättvisehänsyn ifrågasätts (jfr andra DP-områden)

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Kommunen delar inte uppfattningen att kostnaden är orimligt hög i förhållande till vad man får ut av denna investering. Däremot har kommunen förståelse för att det är en stor investering och att det handlar om mycket pengar. Vad gäller rättvisefrågan anser kommunen att en rättvis fördelning har skett. Se även kommentar till yttrande nr 4.

### **8. Brakmarsvägens samfällighetsförening**

Efter dialog med sakkunnig från Lantmäteriet i Stockholm, är vår bedömning att kommunen inte gjort en skälig och rättvis fördelning av gatukostnaderna. Brakmarsvägen och Rakstavägen kommer att vara genomfarts- och huvudleder som nyttjas av fler än fastighetsägarna inom DP7.

Vi förordar därför:

- ett gemensamt gatukostnadsområde för alla nuvarande nyttjare.

Med nuvarande områdesindelning försvåras kommande omförrättning för kvarvarande delar av vägföreningar väsentligt till omöjlighet för att skapa en rättvis kostnadsfördelning.

Vi förutsätter att:

- begäran av omförrättning/ombildning av nuvarande vägsamfälligheter ombesörjes, samt helt bekostas av kommunen enligt tidigare besked.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Se kommentar till yttrande nr 2, 5 och 7.

### **9. Magnus och Pia Brunn, Raksta 1:15**

• Fördelningen av kostnaden kring Brakmarsvägens utbyggnad bör revideras om. Denna väg nyttjas av ett flertal som aldrig kommer att beläggas med kostnader men som nyttjar vägen (bl.a. boende på Vissvass och båtklubbar ut mot Vissvass). Dess-

utom är det väldigt litet antal fastigheter inom planen som angränsar vägen, den är således mer en del av kommunal infrastruktur och därför bör kommunen ta en större kostnad.

- Kommunen redovisar en kostnad på 5500 kronor per löpmeter för lokalgator. Fastighetsmark mot gata är inom området mellan 30-50 meter vilket leder till en kostnad på 110 000 kronor (hälften av kostnaden enligt PBL). Detta är klart lägre än den redovisade kostnaden på 187 566 kronor.
- En fråga av mer principiell och byggteknisk karaktär är kostnaderna förknippade med Ormvägen- Rakstaringen. Det känns inte rimligt eller ekonomiskt försvarbart att anlägga 20 respektive 40 meter väg i nuvarande plan som kommer att anläggas till sin helhet i kommande detaljplaner. Det naturliga vore att dessa vägar endast ansluter med kant till den nyutbyggda Rakstavägen.

### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Även fastän antalet fastigheter som angränsar mot Brakmarsvägen inte är stort så är samtliga fastigheter inom fördelningsområdet beroende av Brakmarsvägen för att ta sig till och från området. Viktigt i sammanhanget är också att fastighetsägarna endast bekostar en liten del av den totala kostnaden för Brakmarsvägen, se vidare i kommentar till yttrande nr 3.

De bestämmelser som hänvisas till i PBL finns i 6 kap 32 §, denna metod benämns "Uttag för gatudel". Tyresö kommun har liksom de flesta andra kommuner som jobbar med uttag av gatukostnader valt ett "områdesvist uttag" av gatukostnader enligt 6 kap 31 § PBL, se vidare i kommentar till yttrande nr 4.

Till utställningen kommer kostnaderna för Rakstaringen inte längre att fördelas mellan fastighetsägarna utan istället bekostas helt av kommunen. Kostnaderna för Ormvägen däremot kommer även i fortsättningen att belasta fastighetsägarna av den anledningen att en av fastigheterna inom fördelningsområdet har kontakt med Ormvägen. Däremot kommer fortfarande båda dessa delar att byggas ut inom etapp 7 av den anledningen att man vill bygga klart hela korsningen och längs Rakstaringen ligger även en pumpstation.

## **10. Jörgen Lindqvist, Tyresö 1:580**

1. Det måste tas ett politiskt ansvar för de gatukostnader som slussas över mer och mer på den enskilde, det ska helt eller till största del ses som infrastruktur och betalas av kommun likt det gjorts tidigare.
2. ca 200.000kr är inte skäligt att betala för den enskilde.
3. Fördelningsområdet för gatukostnaderna är inte utformat på ett skäligt och rättvist sätt.

### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Det är riktigt att gatukostnaderna som debiteras fastighetsägarna har stigit de senaste åren. Den största anledningen till detta är den kraftiga prisökning på vägentreprenader som skett. Däremot stämmer det inte att kommunen mer och mer slussar över gatukostnaderna på fastighetsägarna, kommunen har aldrig tidigare bekostat en lika stor andel av de totala kostnaderna för en enskild etapp som nu är fallet för etapp 7. Kommunen står ensamt för närmare 48 miljoner av de totala kostnaderna som är ca 70 miljoner.

Se även kommentar till yttrande nr 4 och 7

### **11. Lena Olsson, Tyresö 1:570**

Jag anser att för stor andel av kostnaderna läggs på fastighetsägarna. Tillsammans med VA-kostnaderna blir det en ansevärd summa att betala som privatperson vilket kan få till följd att vissa inte har råd att bo kvar. Detta kan inte vara avsikten. Jag föreslår att kommunen ser över förslaget och minskar andelen som fastighetsägarna föreslås betala med minst hälften.

### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Kommunens avsikt är inte att fastighetsägare ska tvingas att flytta på grund av avgifterna för VA och gata. Av den anledningen erbjuder vi finansieringsalternativ där man har möjlighet att ansöka om anstånd eller lån för gatukostnaden samt lån för VA-avgiften. Se även kommentar till yttrande nr 1, 4 och 10.

### **12. Marianne Lund, Tyresö 1:556**

Det är inte rättvist eller skäligt att fastighetsägarna inom DP, etapp 7 skall stå för så stor del av kostnaderna för Brakmarsvägen och Rakstavägen, även om vi debiteras som för en lokalgata.

Vi anser att huvudvägarna Brakmarsvägen och Rakstavägen helt skall bekostas av kommunen. Beträffande Brakmarsvägen sa Berit Assarsson vid informationsmötet den 28 april 2008 att kommunen borde ta på sig hela kostnaden för Brakmarsvägen därför att det skulle bli svårt att dela upp kostnaden rättvist.

Om det kommer att bli minskningar på vägbredderna inom DP, etapp 7 bör det göras en ny gatukostnadsutredning då minskningarna borde innebära lägre kostnader.

Då vi är nöjda med de vägar vi har, anser vi att den standardhöjning som blir skall täckas av kommunen. Standardhöjningen är inget vi krävt.

### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Se kommentar till yttrande nr 3, 5 och 10.

Om det blir aktuellt justera vägbredderna kommer en ny beräkning av kostnaderna att göras som är anpassad efter de

nya förhållandena, således kommer även hela gatukostnadsutredningen att anpassas efter denna förändring.

### **13. Niklas Stenberg, Tyresö 1:605**

Numera är det upp till kommunen om enskilda medborgare skall betala för gemensam infrastruktur eller om den skall läggas på ett gemensamt konto som kan budgeteras över tiden i kommun och mellan områden. Mervärde för vem och när, för oss som vill bo kvar och inte sälja, får ökad genomfartstrafik som medför buller och miljöpåverkan när exploatering fortsätter...

Av Sveriges 290 kommuner har numera över 60 stycken valt att lägga denna kostnad på den enskilde individen då det är dags att detaljplanera äldre fritidsområden med hög permanentboende grad. Områden som oftast består av människor som varit boende i området länge och betalt den kommunala skatten samt varit med och möjliggjort uppbyggnad av den övriga kommunen genom åren.

Det kan ha funnits intresse att kunna bygga till men detta har oftast förhindrats genom årtionden men sedan när det väl är dags så skall kostnader tas och då är det oftast inte de billiga alternativen som gäller utan "det är lika bra att göra så här för det brukar vi alltid göra" resonemang från kommunens sida.

Överstandard och speciell karaktär går inte alltid ihop och snacket om att de som flyttar hit morgon vill säkert ha något helt annat, behöver inte ens en kommentar... Tänk dig en lummig och levande sommarväg mitt i naturen eller en mörk vinterkväll med rimfrost upplysta grenverk över vägen.

Att kommunen inte kan ha visioner och budgetera för äldre områden, så att detta fungerar över tiden och är rättvist för de medborgarna, skall inte drabba de enskilda individerna utan de styrande som behöver ta ett större och mer långsiktigt ansvar. Varför inte införa vägtullar, intill dess att området är betalt för alla förbipasserande samt att använda moderna och effektiva lösningar beroende på område och karaktär, men inte minst pga behov!

Tänk numera på detta också när du flyttar och skall bosätta dig i en kommun, vilka "mervärden" anser kommunen att du skall bistå med, avgifter utöver skatt och olika taxor.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

De nuvarande reglerna som rör gatukostnader återfinns i Plan och bygglagen vilken trädde ikraft redan 1987.

För kommentar till 2: a stycket se kommentar till yttrande nr 5

Precis som beskrivs i yttrandet är det ett väldigt tryck på att få bygga större permanent hus i områdena runt Östra Tyresö, det är just detta tryck som gör att denna planläggning är nödvändig. Denna utbyggnad av större hus och ökad permanentningsgrad ställer nya högre krav på både gatorna och VA-anläggningarna inom området. Dessutom medger den nu gäl-

lande byggnadsplanen från 50-talet endast en byggrätt på 50 kvm bruttoarea.

Det finns vissa riktlinjer för hur kommunen fördelar gatukostnaderna som är den samma inom alla gatukostnadsetapper. Dessa riktlinjer finns till för att uppnå en så stor rättvisa som möjligt mellan de olika fördelningsområdena.

Projekteringen av gatorna inom etapp 7 görs för att bevara så mycket som möjligt av den miljö som omger vägarna, men med den standard som Brakmarsvägen planeras att få är det omöjligt undvika oönskade ingrepp. Denna standard är nödvändig för att leva upp till de krav som SL ställer på vägarna för att de ska trafikeras med buss.

#### **14. Kalvnässets samfällighetsförening, Raksta samfällighetsförening, Brakmarsvägens samfällighetsförening**

Enligt kap 6 31 PBL har kommunen rätt att besluta om kostnader för sådana åtgärder som normalt hör till allmänna platser skall betalas av fastighetsägarna inom området och kostnaderna ska fördelas mellan fastighetsägarna efter skälig och rättvis grund.

Då fastighetsägare, båtklubbar och besökare till Tyresta naturreservat över 1000 personer som ej ingår i DP7- området kommer nyttja vägarna som de alltid har gjort för genomfartstrafik ej kommer att drabbas av gatukostnaderna för DP7 anser vi att detta ej är skäligt och rättvist. Utöver tillkommer ytterligare båtklubbar som kommunen planerat utanför DP7 att belasta genomfartslederna.

Kommunen beslutar även enligt 6 § 31 PBL om avgränsningen av området och om de kostnader som ska fördelas. Kommunen kan alltså i det här skedet när det gäller utbyggnad av huvudvägar, Brakmarsvägen och Rakstavägen ta på sig ett större ekonomiskt ansvar så att fördelningen av kostnaden blir mer skälig och rättvis för den enskilde fastighetsägaren.

Vi efterfrågar även en mer logisk avgränsning av DP7 vägområde så att kommunen skäligt och rättvist kan fördela gatukostnaderna.

Tyresö är en av få kommuner i Sverige som av fastighetsägarna tar ut både kommunalskatt och en extra debitering av gatukostnader vid nyanläggning av kommunalt VA. Vi efterfrågar en skälig och rättvis kostnad för fastighetsägarna.

Vi förutsätter att förrättningskostnaderna vid ombildningen av nuvarande Samfällighetsföreningar bekostas av kommunen själva enligt tidigare besked.

Drift och skötsel av vägarna inom DP7 ska naturligtvis övertas och bekostas av kommunen under utbyggnaden.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Se kommentar till yttrande nr 2, 3, 5 och 9

När det officiella övertagandet av vägarna kommer att ske är ännu inte bestämt men en dialog mellan kommunen och de

berörda vägföreningarna kommer att hållas när detta blir aktuellt.

### **15. Sten Skåneby Tyresö 1:554**

De kostnader gatukostnadsutredningen medför fastighetsägarna är, tillsammans med kostnaderna för detaljplanen sin helhet allt för höga.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Se kommentar till yttrande nr 1

### **16. Johan Struwe och Charlotte Waleij, Tyresö 1:573**

Vid kostnadsfördelning av Brakmarsvägen har kommunens tjänstemän inte lyckats ge tillfredsställande svar på flera frågor

1. Skriftliga direktiv för GKU: Var hittar man dokumentation till politiskt taget beslut som stödjer grundläggande förutsättningar i gjord GKU? Det är inte tillräckligt att tjänstemän bara pekar på utvecklad praxis "så brukar vi göra". Detta gäller till exempel:

— 50% av g/c är lokalgata medan resten är överstandard. Varför just 50 %?

2. Planuppdragets hantering: vi har inte fått information om varför det politiskt beslutade planområdets gränser har kunnat ändras över tiden.

— Å ena sidan har gränserna ändrats till följd av projekteringsmässiga eller landskapsmässiga orsaker (på ibland oklar grund)

— Å andra sidan har förslag avisats om justering av gränser för att uppnå större kostnadsrättvisa mellan Brakmarsvägens samtliga användare.

— Speciellt har frågan om "gemensamt/sammanslaget gatukostnadsområde" inte alls hanterats av handläggarna.

— Frågan gäller: vilket svängrum erbjuder regler och lagstiftning i att justera gatukostnadsområdet i förhållande till planuppdragets ursprungsstorlek? Ja, nej, lite, ibland?

3. Kostnadseffektivitet: i nuläget kostar DP7-förslaget över 62 Msek. Vi anser att det är bortom rimlighet att sätta en sådan plan:

— Gatukostnadsnivå och gk-uttaget är numera högt i Tyresö, med nationella mått mätt. Hur kan kommunen motivera detta?

— Den, via andelstal fördelade summan är mao hög — även om vi i stort sett förstår hur man har räknat.

— Det är oklart om denna nivå ligger över en gräns där man riskerar att utlösa försäljningar pga man inte har råd att bo kvar. Man ska ju också ha råd att bygga det där nya huset på 120 m<sup>2</sup> som planen erbjuder som "belöning".

— Det är också oklart om kommunens del på 37 Msek är rimlig i förhållande till kommunens övriga verksamheter och medborgare. Hur prioriterar man mellan att spränga berg i Solberga mot att anställa fler lärare i Trollbäcken (något förenklat?)

— Hur ser man på fortsättningen i Östra Tyresö. Det är många DP-områden kvar innan man uppfyller miljömålen. Om man inte är säker på att lyckas finansiera och

kostnadsbegränsa hela utbyggnaden på Östra Tyresö borde man redan nu slå till bromsarna och "rätta mun efter matsäcken".

4. Känslighet för majoritetsväxling: (Minst) ett kommunalval lär passera under pågående planprocess för DP7. Vad händer då med DP7 vid eventuellt majoritetsbyte i Tyresö?

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

De politiska beslut som har tagits angående de fördelningsprinciper som har använts i tidigare gatukostnadsetapper, är de beslut att anta dessa gatukostnadsutredningar som fattats av kommunfullmäktige. För att se vilka det är och hur denna fördelning har gjorts i tidigare etapper hänvisas till Tyresö kommuns hemsida eller kontakta markenheten på sadsbyggnadskontoret.

Att fastighetsägarna belastas med 50 % av kostnaden för en gång- och cykelväg stämmer inte, den siffran är betydligt lägre, däremot när det gäller gångbanor som är betydligt billigare att anlägga belastas fastighetsägarna med 50 % av kostnaderna. Att den siffra är just 50 % grundar sig på en uppskattning av användningen mellan de som bor inom etapp 7 och övriga.

Fördelningsområdet för gatukostnadsutredningen har hela tiden varit det samma fram till utställningen, nu har fördelningsområdet utökats något till att även innefatta fastigheten Raksta 1:121. Denna förändring har kommunicerats med de berörda vid ett extra insatt samrådsmöte, information och motiv till de fastighetsägare som berörs har framförts och mottagits positivt.

Frågan om att bilda ett större fördelningsområde gemensamt för alla användare av Brakmarsvägen har diskuterats på samrådsmötena som hölls i början av 2009, för ytterligare kommentar se yttrande nr 2. Fördelningsområdets storlek och detaljplaneområdets storlek behöver inte sammanfalla. Det är upp till kommunen att avgöra hur fördelningsområdets gränser ska dras, det som sägs i lagtexten är att detta ska resultera i en skälig och rättvis fördelning.

Motiv till storleken på kostnaderna finns i kommentarerna till yttrande nr 1 och 4. Jämför man nivån på gatukostnaden i Tyresö med andra kommuner i närområdet så ligger den på ungefär den samma. För att undvika att fastighetsägare blir tvungna att flytta erbjuder vi olika alternativ till finansiering, se vidare i kommentar till yttrande nr 11. Den bygggrätt som fastigheterna tilldelas med den nya detaljplanen är upp till 160 kvm byggnadsarea om man väljer att bygga i ett plan.

Kommunen har hela tiden med sig en långsiktig planering för vad investeringar inom förnyelseplanerna i östra Tyresö kommer att leda till och storleken på dessa. Och med dagens förutsättningar finns inget som pekar på att vi inte kommer att kunna genomföra dessa planer.

Skulle ett ev majoritetsbyte ske efter nästa val så är det omöjligt att spekulera i om det kommer att ske någon förändring i synen på denna utbyggnad. Oavsett vilket så är det inget man kan påverka utan nu jobbar vi efter de beslut som finns. Enligt gällande tidplan kommer detaljplanen och gatukostnadsutredningen att antas av kommunfullmäktige våren 2010, dvs. innan nästa val. Därefter kommer tid för ett ev. överklagande och utbyggnadstid att dra över åtminstone ett val, men då är planarbetet redan färdigt.

### **17. Sven Erik Brantås, Tyresö 1:764 & 1:547**

1. Enligt kap 6:31 § PBL. har kommunen rätt att besluta om kostnader för sådan åtgärd som normalt hör till allmänna platser skall betalas av fastighetsägarna inom området och kostnaderna ska fördelas mellan fastighetsägarna efter skälig och rättvis grund.

Vad som kan anses normalt är en bedömningsfråga.

Vi som fastighetsägare anser att en väg med funktion som är lika idag är normalt. Att kommunen behöver bredda vägområdet för att nyanlägga väg, gc- vägar, gångbanor busstrafik, busshållplatser, bro, belysning, (infarts) parkering, hastighetsdämpande åtgärder, återvinningsstation, bad, handel, barnstugor och båtklubbar är överstandard.

2. Då >400 fastighetsägare, fn >700 båtklubbplatser och flertalet besökare till Tyresta naturreservat, vilka ej ingår i DP7 området, kommer nyttja genomfartsvägarna utan att drabbas av gatukostnaderna för DP7, anser vi ej att detta är skäligt och rättvist.

3. Kommunen beslutar även enligt 31 § PBL. om avgränsningen av området och om de kostnader som ska fördelas. Kommunen kan alltså i det här skedet när det gäller utbyggnad av huvudvägar, Brakmarsvägen och Rakstavägen ta på sig ett större ekonomiskt ansvar så att fördelningen av kostnaden blir mer skälig och rättvis för den enskilde fastighetsägaren.

4. Enligt kap 6 § 32 PBL får för utbyggande av gata kommunen ta ut den kostnad som motsvarar hälften av den kostnad som belöper på gatan framför fastigheten. Enligt den av kommunen redovisade kostnaden för lokalgatorna så ligger kostnaden per löpmeter på ca 5500 kr. Genomsnittet av fastighetsmark mot gata är ca 20-50 lm per fastighet. Detta innebar en väsentligt lägre gatukostnad per fastighet. Att jämföra med den av kommunen redovisade gatukostnadsersättning på 187 566 kr per fastighet. När det gäller gatukostnaden för de boende utmed Brakmarsvägen så har kommunen angivit längden till 1750 m, varav denna sträcka med angränsande fastigheter på ca 250 m och för Rakstavägen är längden 630m med angränsande hastighe-

ter på ca 235 m. Rättvisan ifrågasätta, när aktuellt närliggande DP-område debiteras med ca 60 000 kr per fastighet.

Vi anser att kommunen ska ta hela gatukostnaden för Brakmarsvägen och för Rakstavägen samt all överstandard och sänka gatukostnaden för den enskilde fastighetsägaren förr att uppfylla kraven på skäligt och rättvist.

5. Efter dialog med Lantmäteriet i Stockholm har enligt deras bedömning inte en skälig och rättvis bedömning av gatukostnaderna skett av kommunen.

Brakmarsvägen och Rakstavägen kommer att vara genomfarts- och huvudleder som nyttjas av fler än fastighetsägarna inom DP7.

Vi förordar gemensamt gatukostnadsområde för alla nuvarande nyttjare. Då kan kommunen skäligt och rättvist fördela kostnaden.

6. Tyresö är en av få kommuner i Sverige som av fastighetsägarna tar ut både kommunalskatt och extra debitering av gatukostnader vid nyanläggning av kommunalt VA. Vi efterfrågar en skälig och rättvis kostnad för Fastighetsägarna.

7. Vi förutsätter att förrättningskostnader vid ombildning av nuvarande vägföreningar/samfälligheter bekostas av kommunen enl. tidigare besked,

8. Beräknad gatukostnad skall avse takpris med reglering enl. entreprenadindex litt.?? Merkostnad pga. överklagan skall ej belastas fastighetsägarna.

### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Se kommentar till yttrande nr 2, 4 och 5

Beräkningen av de totala anläggningskostnaderna för gatorna inom etapp 7 är baserade på kostnadsläget i oktober 2008 och kommer att justeras med entreprenadindex E84 fram till den dag då bygget är godkänt vid slutbesiktning. Detta gör att tiden för vilken indexet kommer att påverka storleken på gatukostnaden kommer att löpa även över tiden för ett ev. överklagande.

### **18. Veronica Runing, Raksta 1:13**

1. I samrådsmaterialet har de olika kartbilagorna för området olika skator som ej överensstämmer med de angivna skalorna på ritningarna och det gör det svårt att bedöma samrådsmaterialet och den skäliga och rättvisa grund som gatukostnaderna ska fördelas efter.

2. Enligt kap 6 31 PBL har kommunen rätt att besluta om kostnader för sådana åtgärder som normalt hör till allmänna platser skall betalas av fastighetsägarna inom området och kostnaderna ska fördelas mellan fastighetsägarna efter skälig och rättvis grund. Vad som kan anses normalt är en bedömningsfråga. Jag som fastighetsägare anser att en väg med funktion som är lika idag är normalt. Att kommunen behöver bredda vägområdet för att nyanlägga väg, gc- vägar, gångbanor, busstrafik, busshållplatser, bro, belysning, (infarts) parkering, hastighetsdämpande åtgärder, återvinningsstation, bad, handel, barnstugor och båtklubbar hör överstandard.

3. Då fastighetsägare, båtklubbar och besökare till Tyresta naturreservat över 1000 personer som ej ingår i DP7- området kommer nyttja vägarna som de alltid har gjort för genomfartstrafik ej kommer att drabbas av gatukostnaderna för DP7 anser jag att detta ej är skäligt och rättvist. Utöver tillkommer ytterligare båtklubbar som kommunen planerat utanför DP7 att belasta genomfartslederna.

4. Kommunen beslutar även enligt § 31 PBL om avgränsningen av området och om de kostnader som ska fördelas. Kommunen kan alltså i det här skedet när det gäller utbyggnad av huvudvägar, Brakmarsvägen och Rakstavägen ta på sig ett större ekonomiskt ansvar så att fördelningen av kostnaden blir mer skälig och rättvis för den enskilde fastighetsägaren.

5. Enligt kap 6 § 32 PBL får för utbyggande av gata kommunen ta ut den kostnad som motsvara hälften av den kostnad som belöper på gatan framför fastigheten. Enligt den av kommunen redovisade kostnaden för lokalgatorna så ligger kostnaden per löpmeter på ca 5500 kr. Genomsnittet av fastighetsmark mot gata är ca 20-50 lm per fastighet. Detta innebär en väsentligt lägre gatukostnad per fastighet. Att jämföra med den av kommunen redovisade gatukostnadsersättning på 187 566 kr per fastighet. När det gäller gatukostnaden för de boende utmed Brakmarsvägen så har kommunen angivit längden till 1750 m utav denna sträcka så finns det angränsande fastigheter på ca 250 m och för Rakstavägen är längden 630 m med angränsande fastigheter på ca 235 m.

6. Jag anser att kommunen ska ta hela gatukostnaden för Brakmarsvägen och för Rakstavägen samt all överstandard och sänka gatukostnaden för den enskilde fastighetsägaren för att uppfylla kraven på skäligt och rättvist.

7. Efter dialog med Lantmäteriet i Stockholm har enligt deras bedömning inte en skälig och rättvis fördelning av gatukostnaderna skett av kommunen. Brakmarsvägen och Rakstavägen kommer att vara genomfarts- och huvudleder som nyttjas av fler än fastighetsägarna inom DP7.

8. Jag efterfrågar även en mer logisk avgränsning av DP7 vägområde så att kommunen skäligt och rättvist kan fördela gatukostnaderna.

9. Tyresö är en av få kommuner i Sverige som av fastighetsägarna tar ut både kommunalskatt och en extra debitering av gatukostnader vid nyanläggning av kommunalt VA. Jag efterfrågar en skälig och rättvis kostnad för fastighetsägarna.

10. Jag förutsätter att förrättningskostnaderna vid ombildningen av nuvarande Samfällighetsföreningar bekostas av kommunen enligt tidigare besked och inte kommer belasta fastighetsägarna indirekt via gatukostnadsavgiften.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Det är riktigt att skalan i bilaga 2 till gatukostnadsutredningen är felaktig. Kommunen beklagar detta och har korrigerat felet i utställningshandlingarna. Trots den felaktiga skalan är det möjligt att se vilka enheter som är med och delar på gatukost-

naderna samt vart respektive enhet är belägen vilket är syftet med kartan.

För kommentar se även yttrande nr 2, 4 och 5

Den föreslagna gränsdragningen av detaljplane – och fördelningsområdets gränser har noggrant arbetats fram med hänsyn taget till alla faktorer som spelar in, t ex. hur VA-ledningarna dras fram på lämpligaste sätt och att gatukostnaderna kommer att fördelas så rättvist som möjligt mellan de olika etapperna.

### **19. Jill Westermark, Lotta Granvik, Mats Westermark, Niklas Karlsson, Tyresö 1:555**

Beträffande gatukostnader, vi vill att vi som bor i Solberga enbart skall betala för den del som vi använder för att komma in i området och att Tyresö kommun står för resterande kostnad. Fördelningen som förslaget beskriver är inte bra ur vårt perspektiv.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

Det bedöms inte som praktiskt genomförbart att avgränsa områden så att alla fastigheter endast är med och finansierar de vägar som normalt används för in och utfart. Kommunen anser att den föreslagna fördelningen är den mest rättvisa områdena emellan.

### **20. Villaägarna i Haninge-Tyresökretsen**

Den beräknade gatukostnaden ca 187 000 kr per existerande fastighet är dock relativt hög. Gatukostnaden plus kostnad för vatten och avlopp in på egen tomt blir tillsammans en kostnad på ca 350 000 — 430 000 kr per existerande fastighet. I dagens lågkonjunktur med ett osäkert läge på arbetsmarknaden kan denna kostnad för många bli svår att ta. Möjligheter att reducera främst gatukostnaden bör därför övervägas.

Ett exempel är den beräknade byggkostnaden för 1 750 m av Brakmarsvägen, å 42,5 miljoner kronor exklusive moms, dvs drygt ca 24 000 kr exkl. moms per meter väg. En detaljering av dessa kostnader efterlyses. Möjligheter att reducera de verkliga kostnaderna genom konkurrensutsatt upphandling bör beskrivas liksom utfall av alternativa vägstandarder. När det är dags att debitera gatukostnaden skall den enligt planhandlingarna också uppräknas med entreprenadindex E84 för vägentreprenader. Vi tycker att termen "uppräknas" speglar ett kostnadsdrivande inflationstänkande och bör ersättas t.ex. med termen "omräknas" då den även inkluderar möjligheten, speciellt i dessa tider, att entreprenadindex kan sjunka. För att reducera de verkliga kostnaderna förutsätter vi att kommunen upphandlar vägprojekten i verklig konkurrens enligt kommunallagen och EG-rätten.

#### ***Stadsbyggnadskontorets kommentarer***

För att underlätta för fastighetsägarna att klara denna investering erbjuds olika finansieringsalternativ, se vidare i kommentaren till yttrande nr 11.

Den totala kostnaden för anläggandet av Brakmarsvägen som i samrådsförslaget var beräknad till 42,5 miljoner har i utställningen utökats till 48,9 miljoner kr efter att fördelningsområdet har utökats så att ytterligare ca 300 av Brakmarsvägen ingår inom fördelningsområdet för etapp 7. En närmare specificering av vad denna summa innefattar finns att ta del av på tekniska kontoret, beräkningarna har på uppdrag av kommunen utförts av ett konsultbolag. Denna förändring kommer inte att öka den summa som belastar fastighetsägarna inom området, för mer detaljerad information kring beräkningen av vilka kostnader som belastar fastighetsägarna för Brakmarsvägen se kommentar till yttrande nr 3.

Upphandling av entreprenaden kommer att ske först när detaljplanen har vunnit laga kraft och kommer att ske i enlighet de regler som finns. Viktigt att förtydliga är att dessa kostnader är beräknade utifrån tidigare erfarenheter av liknande utbyggnader och är inte beroende av vilket pris man får i en upphandling, kostnadsläget vid tidpunkten för upphandlingen avspeglas i det index (entreprenadindex E84) som kommer att justera de beräknade kostnaderna.

Termen "uppräknas" har till utställningen ersatts med "justeras".