

## KALLELSE

### Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag	Tisdagen den 20 februari 2018
Tisdag	Kl. 09.00
Plats	Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava
Ordförande	Mats Gerdau
Nämndsekreterare	Liselotte Lexén

### Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justerande	
2.	Anmälningar	
3.	Delegationsbeslut	
	<b>Stadsbyggnadsärenden</b>	
4.	Kommunens ansökan om statlig medfinansiering för hållbara stadsmiljöer  KFKS 2018/117  <i>Informationsärende, 10 min</i>	
5.	Orminge torg, stadsbyggnadsprojekt för bostäder, verksamhetslokaler, parkering med mera, Boo  <i>Startpromemoria</i>  KFKS 2017/762 och 2017/884  Bordlagt KSSU 23/1-17 § 3	
6.	Ramavtal för del av Ryssbergen med Nacka Mark Exploatering AB, västra Sicklaön  <i>Del av fastigheten Nacka Sicklaön 13:3</i>  KFKS 2016/1131	
7.	Planområdet Dalvägen-Gustavsviksvägen - tillsyn enligt lagen om allmänna vattentjänster  <i>Yttrande till länsstyrelsen</i>  KFKS 2018/93	



Nr	Ärende	Noteringar
8.	Planområdet Mjölkudden-Gustavsviks gård - tillsyn enligt lagen om allmänna vattentjänster <i>Yttrande till länsstyrelsen</i> KFKS 2018/94	
9.	Uppföljning av stadsbyggnadsprojekten med fokus på bostäder, februari 2018 <i>Informationsärende</i> KFKS 2016/108-012	
10.	Grunder för kommunens uttag av gatukostnader <i>Medborgarförslag den 20 juni och 17 oktober 2017</i> KFKS 2017/601	
	<b>Fastighetsärenden</b>	
11.	Friköp av småhustomträtter i Saltsjöbaden, Duvnäs Utskog och Älta <i>Handlingar publiceras inte med hänvisning till PuL*</i> KFKS 2017/1072	
12.	Övriga frågor	

\*5a § 2 st. PuL (Personuppgiftslagen). Handlingar som berörs av PuL men inte omfattas av sekretess enligt lagen om offentlighet och sekretess kan dock lämnas ut efter begäran.

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Kommunens ansökan om statlig medfinansiering för hållbara stadsmiljöer**

*Informationsärende*

### **Förslag till beslut**

Kommunens stadsutvecklingsutskott noterar informationen i protokollet.

### **Sammanfattning**

I Trafikverkets förslag till *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029* finns 1 miljard kronor per år avsatt till stadsmiljöavtalet. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Enheten för strategisk stadsutveckling har för avsikt att för kommunens räkning samordna en ansökan för tre projekt med inlämning senast 2 mars 2018.

### **Ärendet**

I Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 finns 1 miljard kronor per år avsatt till stadsmiljöavtalet. Beslut om nationell plan förväntas tas våren 2018. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Normalt är det två ansökningsomgångar per år. Medfinansierade åtgärder ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla det av riksdagen fastslagna, nationella miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*.

Enhetschefen för strategisk stadsutveckling har för avsikt att med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 48, samordna en gemensam ansökan för tre projekt i aktuell ansökningsomgång senast den 2 mars 2018. Projekten är:

1. Bussterminal i gatumiljö i Orminge Centrum. Totalkostnad 54,5 miljoner kronor.
2. Sickla industriväg – stadsgata i anslutning till bytespunkten vid Sickla station. Totalkostnad 38 miljoner kronor.
3. Dubbelsidigt gång- och cykelstråk på Värmdövägen mellan Talluddsvägen i Björknäs Centrum och Telegramvägen. Totalkostnad 26 miljoner kronor.



Totalt omfattar ansökan 118,5 miljoner kronor vilket skulle innehåra medfinansiering med 59,25 miljoner kronor vid beviljad ansökan.

Ett utvalt projekt ska särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Projektet ska även ha uppnått hög mognadsgrad avseende fattade beslut, antagna avtal och planer, kostnadsbedömda åtgärder i kalkyl samt projektering.

För att få statligt stöd ställs krav på motprestationer vilka ska bidra till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Exempel på motprestationer är detaljplaner för bebyggelse som ligger centralt, kollektivtrafiknära och funktionsblandat. Det kan också vara utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik utöver det som medfinansiering söks för samt utformning av gator och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik. Både åtgärder och motprestationer måste vara slutförda 2028. Undantaget om motprestationen utgör en detaljplan för bostäder behöver den antas innan 2028, men inte vara genomförd.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Förslaget innehåller inga kända ekonomiska konsekvenser.

## **Konsekvenser för barn**

Förslaget innehåller inga kända konsekvenser för barn.

Andreas Totschnig

Enhetschef

Enheden för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson

Översiktsplanerare

Enheden för strategisk stadsutveckling

23 januari 2018

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

§ 3

KFKS 2017/762, 2017/884

## Orminge torg, stadsbyggnadsprojekt för bostäder, verksamhetslokaler, parkering med mera, Boo

*Startpromemoria*

### Beslut

Ärendet bordläggs.

### Ärendet

En startpromemoria har tagits fram för stadsbyggnadsprojektet Orminge torg. Projektets övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande bebyggelsemiljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum i Orminge. Projektområdet ligger i centrala Orminge och omfattar Orminge centrumhus med tillhörande parkering, Boo församling samt Boo Folkets hus. Projektets mål är bland annat att skapa byggrätter för cirka 80 bostäder med verksamhetslokaler mot offentligt stråk, kommunen ska genom projektet utreda möjligheten till kulturlokaler i tillkommande bebyggelse, skapa en attraktiv mötesplats i form av ett torg och se till att det finns en tydlig koppling mellan markplan och broplan. Ytterligare mål är att försöka utöka platser för handelsparkering genom ett garage om cirka 250 parkeringsplatser, under redan befintlig parkeringsyta. Föreslagen bebyggelse avviker från antaget planprogram då ytan inte är utpekad för bebyggelse. Avvikelsen bedöms vara stor.

### Handlingar i ärendet

Exploateringenhetens och planenhetens tjänsteskrivelse den 20 december 2017

*Startpromemoria*

### Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Jan-Eric Jansson (KD), att ärendet skulle bordläggas.

### Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Mats Gerdau's yrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



NACKA  
KOMMUN

23 januari 2018

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

## Protokollsanteckningar

Khashayar Farmanbar (S) lät anteckna följande för Socialdemokraternas stadsutvecklingsutskottsgrupp.

"Det är viktigt att kulturen får utrymme. Rockföreningen Ormen, tillsammans med tusentals andra ideella krafter i Orminge, Nacka, Stockholm, Sverige, förebyggt och motverkat att unga tar en kriminell bana. De skulle kunna göra så mycket mer. Det kommer ungdomar varje månad som vill in i musikvärlden, men det är fullt i de replokaler som Ormen har. Vi socialdemokrater vill bygga det goda och trygga samhället. Därför vill vi att det ska finnas en adekvat lösning för föreningen Ormen innan de tvingas lämna sina lokaler."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2017/762  
2017/884

Standardförfarande

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Orminge torg, stadsbyggnadsprojekt för bostäder, verksamhetslokaler, parkering med mera, Boo**

*Startpromemoria*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 53 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

En startpromemoria har tagits fram för stadsbyggnadsprojektet Orminge torg. Projektets övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande bebyggelsemiljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum i Orminge. Projektområdet ligger i centrala Orminge och omfattar Orminge centrumhus med tillhörande parkering, Boo församling samt Boo Folkets hus. Projektets mål är bland annat att skapa byggrätter för cirka 80 bostäder med verksamhetslokaler mot offentligt stråk, kommunen ska genom projektet utreda möjligheten till kulturlokaler i tillkommande bebyggelse, skapa en attraktiv mötesplats i form av ett torg och se till att det finns en tydlig koppling mellan markplan och broplan. Ytterligare mål är att försöka utöka platser för handelsparkering genom ett garage om cirka 250 parkeringsplatser, under redan befintlig parkeringsyta. Föreslagen bebyggelse avviker från antaget planprogram då ytan inte är utpekad för bebyggelse. Avvikelsen bedöms vara stor.

### **Ärendet**

#### **Syfte och mål**

Projektets övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande bebyggelsemiljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum i Orminge.



Projektets mål är att skapa byggrätter för cirka 80 bostäder med verksamhetslokaler mot offentliga stråk (cirka 450 bruttoarea), kommunen ska genom projektet utreda möjligheten till kulturlokaler i tillkommande bebyggelse samt att möjliggöra för utökade platser för handelsparkering i Orminge centrum genom ett garage under den befintliga parkeringsytan för cirka 250 parkeringsplatser. Ytterligare mål är att skapa en attraktiv mötesplats i form av ett torg samt att det finns en tydlig koppling mellan markplan och broplan.

## Bakgrund

Nacka kommuns översiksplan beskriver fyra stadsbyggnadsstrategier som visar inriktningen för stadsbyggandet i kommunen. Orminge Centrum berörs av strategin ”Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning” vilket lett till framtagandet av ett detaljplaneprogram för hela centrala Orminge. Programmet antogs hösten 2015 med mål om ett levande, tryggt och attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag och som utvecklar Orminges karaktär och identitet.

Området för Orminge torg ingår enligt planprogrammet i den andra etappen och det anges att parkeringsytan omvandlas till parkeringstorg och att två nya kompletterande byggnader kan tillkomma på torget för kommersiella ändamål/verksamheter. Del av fastigheten Orminge 47:1 som fastighetsägaren nu vill utveckla, är i programmet inte utpekad för bebyggelse. Att den föreslås att bebyggas bedöms vara en större avvikelse.

## Geografiskt läge

Projektet omfattar ett område på cirka 2,3 hektar i centrala delen av Orminge Centrum, som är stadsdelscentrum i Boo. Området omfattar fastigheterna Orminge 47:1, Orminge 47:2 samt Orminge 47:3, och avgränsas i norr av Edövägen, i söder av Utövägen i öster av Kanholmsvägen och i väster till större delen av två markparkeringar.

## Berörda fastigheter

Centrumhuset med tillhörande parkering (Fastigheten Orminge 47:1) ägs av Löfcap Orminge Handel AB. De har uttryckt en önskan om att utveckla fastigheten med bostäder, lokaler för verksamheter samt fler parkeringsplatser för både handel och bostäder. Boo Folkets hus som har tomträtt för fastigheten 47:3 önskar utveckla fastigheten med utökade ytor för dans och musik. De har även uttryckt önskemål om kommunal medfinansiering för utbyggnation, vilket kräver särskilt beslut från kommun Eventuellt ryms förändringen inom gällande detaljplan vilket innebär att den i så fall inte kommer att hanteras inom detta projekt. Fastigheten Orminge 47:2 ägs av Boo församling som önskar utökade ytor för parkering samt att få förbättrade angöringsmöjligheter, även i detta fall är det möjligt att behovet ryms inom gällande detaljplan. Då fastigheten där församlingshuset ligger angränsar till fastigheten för det tillkommande bostadshuset är det viktigt att dessa två fastigheter studeras i ett sammanhang.



## Planbesked

Då alla tre fastigheter ligger inom planprogrammet (etapp 2A) har bedömningen gjorts att ingen planbeskedsansökan behöver göras.

## Viktiga frågor

Samordning behöver ske med projektet för Knutpunkten och Hantverkshuset avseende genomförandetidsplaneringen och utformningen av Kanholmsvägen där dagens öppna bussterminal kommer att utvecklas för bättre kollektivtrafik.

Tillkomst av nya parkeringsplatser inom projektet möjliggör eventuell samlokalisering av handelsparkering för att även tillgodose tillkommande behov från andra projekt inom samordningsprojektet. Projektet är därför betydelsefullt för hela detaljplaneprogrammets genomförande. Förslag till samlad parkering kräver samordning och medfinansiering från exploater i andra projekt.

Inom projektets ramar ska kommunen undersöka hur den tillkommande bebyggelsen samspelear med befintlig kabelbro. Dess funktion som en allmänt tillgänglig gång- och cykelväg behöver säkerställas.

Övriga viktiga frågor för projektet är hanteringen av buller för att bostäder ska kunna möjliggöras, detta gäller industribuller från fläktar på centrumhuset samt lågfrekvent buller från intilliggande busshållplatser. Andra viktiga frågor är omhändertagandet av dagvatten då hela den befintliga parkeringsytan ligger i en lägpunkt, samt avståndet till den befintliga panncentralen som kan innebär en olycksrisk.

## Ekonomiska konsekvenser

För projektet kommer kostnader uppstå för nedlagd tid för detaljplanearbetet och projektledning. De fastighetsägare samt tomträttsinnehavare som har nytta av detaljplanen ska stå för dessa kostnader. Detta kommer att regleras i planavtal och ramavtal.

Fastighetsägare/tomträttsinnehavare ska ersätta kommunen med en andel utifrån nyttan gällande om- och utbyggnaden av allmänna anläggningar inom samordningsprojektet för Orminge centrum.

Projektet förväntas som helhet ha balans mellan intäkter och utgifter.

## Konsekvenser för barn

Projektet förväntas generera behov av motsvarande knappt 20 förskoleplatser. Koordination med omgivande projekt rörande var dessa platser kan inrymmas ska ske.



Projektet bidrar till en tryggare utomhusmiljö på flera vis. Dels genom att en samordnad parkering för handel troligtvis minskar antalet trafikrörer i centrum och dels genom att fler bostäder och ny bebyggelse skapar ökad rumslighet och ökade flöden av människor som rör sig i området. Detta leder förhoppningsvis till ökad upplevd trygghet, även bland barn, vilket är i enlighet med planprogrammets mål att skapa ett levande, tryggt och attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag.

## Tidplan

Antaget Start-PM	Kvartal 1 2018
Antagen detaljplan	Kvartal 2 2020
Byggstart	Kvartal 4 2020
Inflyttnings bostäder	2022 – 2023

Tidplanen förutsätter att detaljplanen inte överklagas.

## Bilagor

Bilaga 1: Startpromemoria

Ulf Crichton  
Exploateringschef Nacka

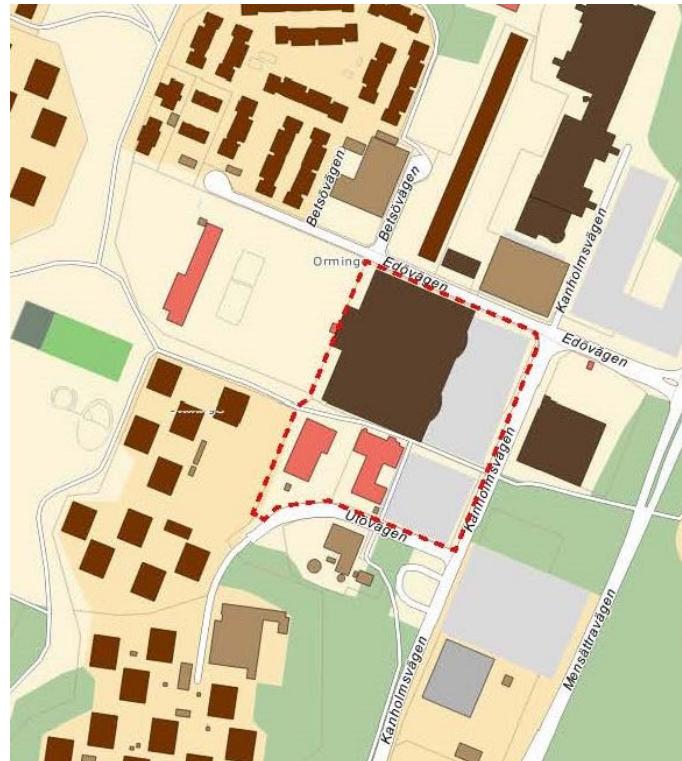
Angela Jonasson  
Tillförordnad planchef

Johan Buhre  
Projektledare  
Exploateringenheten Nacka

Anna Hall  
Planarkitekt

## Översikt Orminge torg, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Program, antagande	2015-09-28	KS	§ 234
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt		KSSU	
✓	Ramavtal		KS/KF	Beroende på innehåll kan beslut krävas i KF
✓	Detaljplaneavtal		Planchef	Delegationsbeslut
✓	Detaljplan, samråd		Planchef	Delegationsbeslut (alternativt MSN)
✓	Detaljplan, yttrande, samråd		KSSU	
✓	Detaljplan, granskning		MSN	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		NTN	
✓	Utbyggnads-PM		KSSU	
✓	Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
✓	Projektavslut, tillstyrkan		NTN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



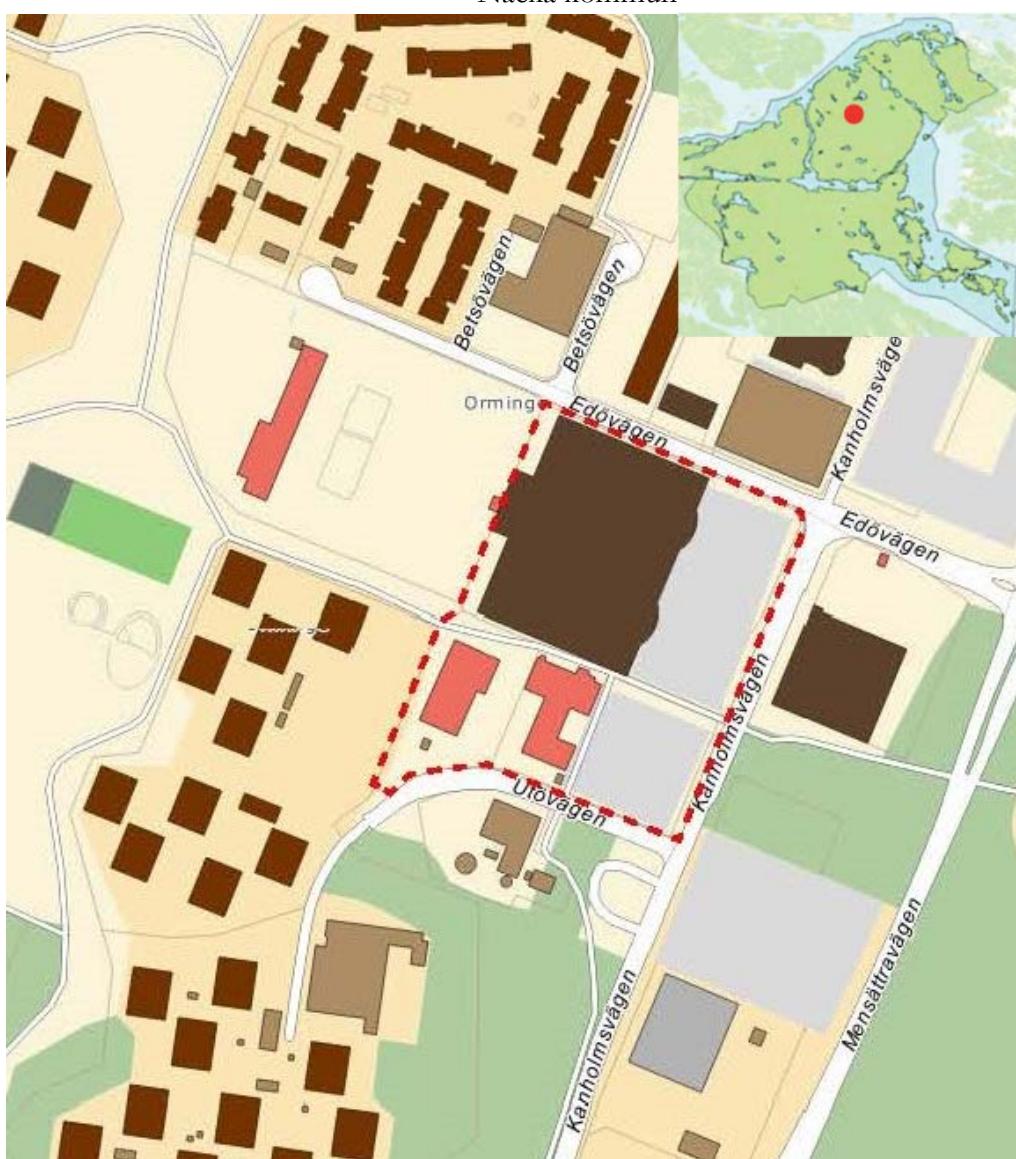
**STARTPROMEMORIA**  
**Orminge torg**

Dnr KFKS 2017/762  
2017/884

Standardförfarande

### **Orminge torg**

Stadsbyggnadsprojekt för bostäder, verksamhetslokaler, parkering m.m.,  
fastigheterna Orminge 47:1-47:3, i kommundelen Boo,  
Nacka kommun



Kartan visar områdets preliminära avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

## I Sammanfattning

Projektets övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande bebyggelsemiljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum.

Projektets mål är att skapa byggrätter för cirka 80 bostäder med verksamhetslokaler mot offentliga stråk (cirka 450 BTÄ), att utreda möjligheten till kulturlokaler i tillkommande bebyggelse samt att skapa en attraktiv mötesplats i form av ett torg samt en tydlig koppling mellan markplan och broplan.

Ytterligare mål är att möjliggöra för utökade platser för handelsparkering i Orminge centrum genom ett garage under den befintliga parkeringsytan för cirka 250 parkeringsplatser.

Detaljplaneprogrammet för Orminge centrum antogs hösten 2015 med mål om ett levande, tryggt och attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag samt utveckling av Orminges karaktär och identitet. Detta projekt ingår enligt planprogrammet i andra etappen av detaljplaner. Projektet utgör en större avvikelse från det antagna planprogrammet på så vis att del av fastigheten Orminge 47:1 i programmet inte är utpekad för bebyggelse och inte heller föreslår något underjordiskt parkeringsgarage. De två mindre byggnader som i programmet föreslås på parkeringsytan är inte heller med i detta projekt. Projektet är förenligt med översiktsplanen.

Projektet omfattar ett område på cirka 2,3 hektar i centrala delen av Orminge Centrum, som är stadsdelscentrum i Boo. Projektområdet omfattar fastigheterna Orminge 47:1, som ägs av Löfcap Orminge Handel AB, Orminge 47:2 som ägs av Boo församling och Orminge 47:3 som ägs av Nacka kommun men upplåts med tomträtt till Boo allaktivitetshus AB (Boo Folkets hus).

Inom projektets ramar ska kommunen undersöka hur den tillkommande bebyggelsen samspelear med befintlig kabelbro. Dess funktion som en allmänt tillgänglig gång- och cykelväg behöver säkerställas.

Projektet ska samordnas med projekt Knutpunkten Hantverkshuset för att möjliggöra för utveckling av befintlig öppen bussterminal längs med Kanholmsvägen.

Projektet är en del av samordningsprojektet Orminge centrum.

Projektet förväntas som helhet ha balans mellan intäkter och utgifter.

## 2 Syfte och mål

### 2.1 Projektets Syfte

Projektets övergripande syfte är att möjliggöra nya bostäder, verksamheter och en levande bebyggelsemiljö som skapar förutsättningar för ett attraktivt centrum i Orminge.

Syftet bidrar till att uppfylla översiktsplanens stadsbyggnadsstrategi *"Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning"*

### 2.2 Projektets Mål

Projektets mål är att möjliggöra:

- Byggrätt för cirka 80 bostäder med cirka 450 kvm BTA verksamhetslokaler mot offentliga stråk
- Utreda möjligheten till kulturlokaler i tillkommande bebyggelse
- Tillskapa en attraktiv mötesplats i form av ett torg samt en tydlig koppling mellan markplan och broplan
- Utökade platser för handelsparkering i Orminge centrum genom garage under befintlig parkeringsyta med cirka 250 parkeringsplatser.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Nära till fritid och kultur

### 2.3 Projektets bakgrund & behov

Nacka kommuns översiktsplan beskriver fyra stadsbyggnadsstrategier som visar inriktningen för stadsbyggandet i kommunen. Orminge Centrum berörs av strategin *"Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning"* vilket lett till framtagandet av ett detaljplaneprogram för hela centrala Orminge. Programmet antogs hösten 2015 med mål om ett levande, tryggt och attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag och som utvecklar Orminges karaktär och identitet.

Området för Orminge torg ingår enligt planprogrammet i den andra etappen och det anges att parkeringsytan omvandlas till parkeringstorg och att två nya kompletterande byggnader kan tillkomma på torget för kommersiella ändamål/verksamheter. Del av fastigheten Orminge 47:1 som fastighetsägaren nu vill utveckla, är i programmet inte utpekat för bebyggelse. Att den bebyggs bedöms vara en större avvikelse.

Centrumhuset med tillhörande parkering (Fastigheten Orminge 47:1) ägdes fram till hösten 2015 av Atrium Ljungberg AB (ALAB), som också deltog i arbetet med detaljplaneprogrammet för Orminge centrum. Därefter förvärvade Löfcap Orminge Handel AB fastigheten. De har uttryckt en önskan om att utveckla fastigheten med bostäder, lokaler för verksamheter samt fler parkeringsplatser för både handel och bostäder. Boo Folkets hus som har tomträtt för fastigheten 47:3 önskar utveckla fastigheten med utökade ytor för dans och musik. De har även uttryckt önskemål om kommunal medfinansiering för utbyggnation, vilket kräver särskilt beslut från Nacka kommun. Eventuellt ryms förändringen inom gällande detaljplan vilket innebär att den i så fall inte kommer att hanteras inom detta projekt. Fastigheten Orminge 47:2 ägs av Boo församling som önskar utökade ytor för parkering samt att få förbättrade angöringsmöjligheter, även i detta fall är det möjligt att behovet ryms inom gällande detaljplan. Då fastigheten där församlingshuset ligger angränsar till fastigheten för det tillkommande bostadshuset är det viktigt att dessa två fastigheter studeras i ett sammanhang.

Orminge centrum saknar i dagsläget både bostäder och offentliga mötesplatser som torg eller parker. Det domineras istället av parkeringar, gator och bebyggelse med slutna fasader (vilket dock inte gäller själva centrumbyggnaden som har flera entréer mot parkeringen). Det har också få och otydliga kopplingar till det omkringliggande bostadsområdet där det finns bland annat park och andra rekreativmöjligheter. Stråk för gående saknas även mellan buss och centrumhuset. Inom projektområdet finns nivåskillnader mellan Nybackastigen, Kyrkans hus och centrumhusets parkering samt mellan Utövägen och centrumhusets parkering. Dessa nivåskillnader måste studeras och hanteras inom projektet för att möjliggöra goda kopplingar för framförallt fotgängare, men till viss del även cyklister. I Orminge finns det också ett rikt kultur- och föreningsliv med behov av verksamhetslokaler.

Sammantaget är situationen sådan att området kan upplevas som slutet och om kvällarna ottryggt, samt utformat så att det inte inbjuder till längre vistelse utomhus än nödvändigt, men med förutsättningar att utvecklas och aktiveras bland annat genom ett kulturstråk där det lokala kulturlivet kan ta plats. Ett av projektets mål är att undersöka hur detta kan möjliggöras genom tillkommande bebyggelse, till exempel genom en del av de verksamhetslokaler som planeras i det nya bostadshuset, där Löfcap Orminge Handel AB är fastighetsägare.

I enlighet med detaljplaneprogrammet kommer Orminge centrum att utvecklas med fler handelsplatser, bland annat i angränsande projekt längs Kanholmsvägen, och behovet av parkeringsplatser för handel kommer att öka. Det är en fördel om dessa samlokaliseras, dels för att det är ett mer effektivt marknyttjande och dels för att minska trafikrörelserna i centrum då besökare letar parkeringsplatser.

Målsättningen för stadsbyggnadsprojektet är bland annat att samordna handelsparkeringen i centrum och på så vis effektivisera markutnyttjandet och frigöra yta, men även att föra in fler bostäder i centrum och att utveckla den stora markparkeringen till att fungera delvis som ett torg.

Genom att dessutom möjliggöra nya byggrätter för bostäder, handel och andra verksamheter bidrar detaljplanen förhoppningsvis till ett mer levande, tryggt och attraktivt

centrum i enlighet med planprogrammets mål (se ovan). Nya byggrätter medför att den stora parkeringen bryts upp och bidrar till en ökad rumslighet, samtidigt som de aktiverar gatuplanet.

Orminge är och kommer att vara en viktig bussbytespunkt i kollektivtrafiken för den östliga sektorn. Med allt fler boende i upptagningsområdet bedöms antalet kollektivresenärer öka med så mycket som 34 % till 2030. Orminge centrum har 19 busslinjer och är knutpunkt för bussar som går till områden i Boo, Björknäs, Ektorp, centrala Nacka och Gustavsberg och Slussen.

I enlighet med planprogrammet studeras nu inom stadsbyggnadsprojektet för Knutpunkten och Hantverkshuset en öppen bussgata i Kanholmsvägen. Eventuellt kan detta innebära att Kanholmsvägen behöver breddas och att mark från fastigheten Orminge 47:1 (där centrumhuset ligger) tas i anspråk. I samband med studierna av ny bussgata har en teknisk förstudie tagits fram (Ramböll 20170203). Enligt den kräver en ny bussgata att vissa trafikåtgärder genomförs inom centrområdet. Föreslagna trafikåtgärder innebär främst en förlängning av Utövägen, mellan Kanholmsvägen och Mensättravägen, detta för att det ska bli lättare att nå det nya garaget för infartsparkering, som planeras söder om aktuellt projektområde, utan att belasta Kanholmsvägen. I samband med detta sänks Utövägen och den gångtunnel som idag förbinder gångvägen utanför kyrkan med panncentralen och området söderut, försvinner.

En annan konsekvens av utvecklingen av bussgatan är att ett av fundamenten till snedkabelbron behöver flyttas, för att medge bättre framkomlighet för bussarna.

Inom projektets ramar ska kommunen undersöka hur den tillkommande bebyggelsen samspelear med befintlig kabelbro. Dess funktion som en allmänt tillgänglig gång- och cykelväg behöver säkerställas.

På centrumhusets baksida finns en lastkaj för varuintag till Systembolaget. Lastkajens skärmak har tidsbegränsat bygglov då det i gällande detaljplan är prickmark på området. Hela lastgatan avses förses med ett så kallat grönt (växtbeklätt) skärmak, och skärmaket kommer att ges juridiskt stöd genom att prickmarken tas bort.

Stadsbyggnadsprojektets målsättningar stämmer överens med översiktsplanens stadsbyggnadsstrategi att utveckla kommunens lokala centra.

Stadsbyggnadsprojektet bidrar till att uppfylla Nacka kommuns bostadsmål om 20000 nya bostäder och 15 000 nya arbetsplatser till år 2030.

## 3 Förutsättningar

### 3.1 Område

Projektet omfattar ett område på cirka 2,3 hektar i centrala delen av Orminge Centrum, som är stadsdelscentrum i Boo. Området omfattar fastigheterna Orminge 47:1, Orminge 47:2 samt Orminge 47:3, och avgränsas i norr av Edövägen, i söder av Utövägen i öster av Kanholmsvägen och i väster till större delen av två markparkeringar.

Området domineras framförallt av den befintliga bebyggelsen för centrumhuset som inrymmer kommersiella verksamheter och bibliotek med mera, Boos församling och Boo Folkets hus, men även av plana och asfalterade parkeringsytor. I väster, där Boo Folkets hus ligger, är området mer kuperat men i övrigt är marken plan. Parkeringen framför centrumhuset är en lägpunkt och pekas i planprogrammet ut som ett område som riskerar att översvämmas vid ett 50årsregn. Intill Boo Folkets hus finns en mindre grönyta. Ett dominant inslag i stadsbilden är snedkabelbron som är ett landmärke i Orminge och som sträcker sig från centrumhusets sydöstra hörn över till andra sidan Kanholmsvägen, och som utgör en viktig koppling mellan östra och västra Orminge.

Centrumhuset med tillhörande parkering (Fastigheten Orminge 47:1) ägdes fram till hösten 2015 av Atrium Ljungberg AB (ALAB), som också deltog i arbetet med detaljplaneprogrammet för Orminge centrum. Därefter förvärvade Löfcap Orminge Handel AB fastigheten. Boo Folkets hus har tomträtt för fastigheten 47:3 Fastigheten Orminge 47:2 ägs av Boo församling.

Då alla tre fastigheter ligger inom planprogrammet (etapp 2A) har bedömningen gjorts att ingen planbeskedsansökan behöver göras.

Parallelt med Kanholmsvägen tvärs över den befintliga parkeringsytan finns på kvartersmark befintliga ledningar, bland annat fjärrvärme och VA-ledningar som vid en exploatering på torget måste flyttas.

Panncentralen samt befintliga fläktar på centrumhusets tak är källor för industribuller. För att möjliggöra nya bostäder i centrum, bland annat i det intilliggande Nybackakvarteret, måste bullret åtgärdas, vilket bör ske snarast men senast innan bygglov kan sökas.

De tre fastigheterna omfattas av en tomtindelning, Turmalinen akt 0182K-7868. Om fastighetsgränserna ska ändras måste tomtindelningen upphävas.

### 3.2 Projektområdets preliminära avgränsning



Ortofotot visar ett flygfoto över Orminge centrum och projektområdet markerat med röd linje.

*Fastighetsgräns i svart.*

### 3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

#### Regional utvecklingsplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010) är Orminge markerat som en regional stadsbygd med utvecklingspotential. Detta innebär att området har hög regional tillgänglighet och omfattar stråk och områden som människor kan nå med matarbuss, på cykel eller till fots inom cirka 1200 meter från stationer i spårsystemen eller från större bussterminaler. I RUFS 2010 föreslås att huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler bör tillkomma i dessa områden.

Stockholms läns landsting har tillsammans med Nacka kommun tagit fram en idéstudie för hur tunnelbana kan förlängas från Nacka centrum till Orminge centrum. Denna sträckning var ursprungligen med i Sverigeförhandlingen, men drogs ur förhandlingen. Kommande planering och utbyggnad av Orminge centrum ska inte omöjliggöra en eventuell framtida tunnelbaneförlängning med stationsuppgångar i Orminge centrum.

#### Översiktsplan

I översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012) anges två stadsbyggnadsstrategier som projektet berörs av:

- Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka
- Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivningar

Vidare pekar översiktsplanen ut Orminge som en medeltät stadsbebyggelse, vilket innebär att alla funktioner för en blandad stad får finnas. Befintlig bebyggelsestruktur bör behållas och förtätning föreslås främst kring Orminge centrum. En aktualitetsprövning av översiktsplanen påbörjades 2016.

#### Detaljplaneprogram

Planprogram för Orminge centrum antogs av kommunstyrelsen hösten 2015 med mål om ett levande, tryggt och attraktivt stadsdelscentrum för boende, besökare och företag och som utvecklar Orminges karaktär och identitet. Planprogrammet ligger till grund för projektet. Planprogrammet föreslår en utveckling av centrumhuset men också av ytan framför kyrkans hus samt av parkeringen framför centrumhuset (i programmet kallat ”centrumtorget”). Den senare föreslås utvecklas med planteringar, bänkar och mötesplatser. Programmet pekar ut snedkabelbron som kulturhistoriskt värdefull anläggning. Projektet utgör en större avvikelse från programmet på så vis att projektet föreslår bebyggelse där programmet inte utpekat någon (på del av parkeringen framför centrumhuset), samt att det föreslår ett underjordiskt parkeringsgarage, vilket inte heller ingick i programmet. En annan avvikelse är att de två lamellbyggnader som föreslås i programmet på parkeringsytan framför centrumhuset, inte är med i projektet. För mer information se Detaljplaneprogram för Orminge centrum: [www.nacka.se/ormingeacentrum](http://www.nacka.se/ormingeacentrum)



Bilden till vänster visar förslaget enligt detaljplaneprogrammet. Bilden till höger visar stadshygnadprojekts föreslagna placering.

## Gällande detaljplaner

Fastigheten Orminge 47:1 omfattas av stadsplan S 218, antagen 1970 som reglerar område för busstrafikändamål och för allmän parkering, samt av stadsplan S 82, antagen 1967, som reglerar område för handelsändamål och centrumbebyggelse. Fastigheten Orminge 47:2 omfattas av stadsplan S 85 antagen 1969 och som reglerar område för allmänt ändamål och fastigheten Orminge 47:3 omfattas av stadsplan S 82 antagen 1966 och som reglerar område för allmänt ändamål.

Den nya detaljplanen kommer att innebära en ändring av bestämmelsen för parkering i stadsplan S 218.

## 4 Om projektet

### 4.1 Fastighetsreglering

I projektet kan fastighetsregleringar behöva genomföras längs med Kanholmsvägen. Detta på grund av att befintlig fastighetsgräns ej följer hur marken används idag samt att Kanholmsvägen eventuellt behöver breddas. Eventuella fastighetsregleringar ska anpassas efter ny bebyggelse och den framtida utvecklade bussgatan längs Kanholmsvägen. Berörda fastigheter blir i så fall Orminge 47:1, ägd av Löfcap Orminge Handel AB, och Orminge 60:1, ägd av Nacka kommun.

### 4.2 Detaljplan

Centrala Orminge kommer som en följd av intilliggande pågående planer, att utvecklas med fler handelsplatser. Denna detaljplan ska möjliggöra en samordnad handelsparkering i parkeringsgarage delvis under mark, för att säkra ett effektivt marknyttjande och frigöra ytor. En samlokalisering bidrar även till att minskar antalet fordonsflöden som uppkommer när besökare letar parkering.

Vidare ska detaljplanen möjliggöra bostäder i centrum, vilket i dag saknar bostäder, samt nya verksamhets- och handelslokaler. Inom ramen för planarbetet ska även frågan om hur parkeringen framför centrumhuset kan utvecklas till mer av ett torg hanteras. Mötesplatser i form av torg eller parker är något som saknas i centrala Orminge idag. I detaljplaneprogrammet pekas platsen även ut som lämplig för konstverk eller utsmyckning. Planprogrammet föreslår en utveckling av parkeringen med trädplanteringar, bänkar och mötesplatser.

Enligt planprogrammet föreslås ett utvecklat kulturstråk som passerar söder om centrumbyggnaden. Det ska under detaljplaneprocessen utredas hur berörda delar av stråket kan utvecklas.

Andra viktiga frågor är omhändertagandet av dagvatten, då området till stor del präglas av hårdgjorda ytor, i lägpunkt. Befintligt dagvattensystem är hårt belastat inom centrala Orminge och en dagvattenutredning har tagits fram under programarbetet. En fördjupad dagvattenutredning ska tas fram under planarbetet för att utreda hur kommunens dagvattenpolicy och dagvattenstrategi ska följas.

En riskbedömning som gjordes i samband med projektet för Knutpunkten och Hantverkshuset visar att ett säkerhetsavstånd om 15 meter behövs mellan panncentralen och den nya bebyggelsen strax söder om snedkabelbron (Orminge 47:1). Detta ska beaktas i det kommande planarbetet.

Området påverkas idag av industribuller från panncentralen och centrumbyggnaden samt av lågfrekvent buller från närliggande busshållplatsen. Åtgärder för att minska buller utreds inom ramen för planarbetet och bör vidtas så snart som möjligt men senast innan bygglov kan sökas.

Behovet av förskoleplatser ska studeras under det fortsatta planarbetet.

Omfattning och utformning av tillkommande bebyggelse ska studeras under det kommande planarbetet. Ny bebyggelse ska vara väl gestaltad och av hög arkitektonisk kvalitet, i synnerhet med tanke på det centrala läget. Volymstudier ska tas fram för att studera lämpliga höjder och omfattning av tillkommande bebyggelse.

Gestaltning av tillkommande bebyggelse, i anslutning till befintlig bebyggelse, bör enligt programmet samspela med omgivningen men samtidigt innehålla en ny modern årsring, det vill säga tillföra någonting nytt till området. Lämpliga fasadmaterial för ny bebyggelse kan exempelvis vara trä eller plåt. Betong bör undvikas då det redan idag är mycket dominant i området. Bebyggelsens fasader bör vara öppna och aktiva och utformas med entréer och stora fönsterpartier. I centrumkärnan längs huvudstråken kan, enligt planprogrammet, bebyggelsen uppgå till mellan 4 och 7 våningar beroende på vad som är lämpligt. Hänsyn till lokalklimat, samspel med befintlig och kommande bebyggelse samt med snedkabelbron, ska vägas in i bedömningen av lämplig höjd och omfattning.

Relationen till kyrkans hus som angränsar det föreslagna bostadshuset, bör särskilt studeras så att det inte trängs undan och upplevs som att det ligger på en baksida. Ny bebyggelse bör

ha ett respektavstånd till den befintliga. Utformningen av bostadshuset ska också ta hänsyn till kyrkans hus så att deras önskan om utökad parkering och förbättrade angöringsmöjligheter inte omöjliggörs.

Den intilliggande panncentralen som nyligen renoverats är ett viktigt landmärke som ligger inom lokalt intresse för kulturmiljövården och bör därmed ges en fortsatt tydlig bild i stadsbilden.

Planprogrammets översiktliga gestaltningsriktlinjer ska vara vägledande och mer detaljerade gestaltningsprogram ska utarbetas. Utifall ett gestaltningsprogram för de offentliga miljöerna tas fram inom samordningsprojektet ska detta följas.

Projektet ska studera hur det kan bidra till att stärka befintliga stråk då kopplingarna mellan Orminge centrum och dess omgivningar (i synnerhet västerut) är svaga.

Inom det angränsande projektet för Knutpunkten och Hantverkshuset studeras hur Kanholmsvägen kan byggas om för att rymma en utbyggd bussgata. Detta kan innebära att Kanholmsvägen behöver breddas och att mark inom fastigheten Orminge 47:1 kommer att tas i anspråk för detta. Detta projektet ska samordnas med projekt Knutpunkten och Hantverkshuset så att gångstråk och flöden som berör båda projekten planeras i en helhet samt för att möjliggöra utveckling av befintlig öppen bussterminal längs med Kanholmsvägen.

Över Kanholmsvägen sträcker sig idag en snedkabelbro som är utpekad som landmärke i detaljplaneprogrammet för Orminge centrum. Detta projekt möjliggör byggrätter på Orminge centrums parkering vilket innebär att en del av bron kommer att skymmas och som följd kommer troligtvis bronns status som landmärke att minska. Denna del av parkeringen bedöms ändå som den mest lämpade för bebyggelse, då den inte ligger i direkt anslutning till centrumhuset. Under det fortsatta planarbetet bör det studeras om bron ska vara kvar i det skick den är idag eller om det finns möjlighet att utveckla eller bygga om den, samt vilka konsekvenser det ger. I det fall bron ligger kvar behöver tillkommande bebyggelse placeras en bit från bron. Bron kommer dock fortfarande att vara delvis skyddad. Idet fall bron byggs om finns samordningsvinster givet att kommunen ändå måste bekosta flytt av brofundament (i samband med bussgatans ombyggnation). Det förslag som lagts fram av fastighetsägaren till centrumhuset, där del av bron utgör en offentlig platsbildning ovanpå taket till underliggande lokaler, bör då studeras vidare.

### 4.3 Finansiering

Projektet är ej tänkt att finansieras av kommunala medel utan kommer att bekostas av de fastighetsägare eller tomträttsinnehavare som har nytta av projektet. Projektet förväntas som helhet ha balans mellan intäkter och utgifter.

### 4.4 Genomförande

Inom planprogramområdet kommer flera exploateringar att ske varför samordning krävs för att undvika logistiska hinder. Samordning krävs mellan olika byggherrar vad gäller både kommunens utbyggnad av allmänplats och anläggningar. För planprogramområdet Orminge centrum finns en framtagen utbyggnadsstrategi som tagit utgångspunkt i god framkomlighet för kollektivtrafik och minimerad störning för tredjeman. Arbetena med att

färdigställa allmänplats och anläggningar planeras genomföras i etapper och pågå under flera år.

Den befintliga parkeringsytan angränsar mot bussgatan och centrumhuset är en viktig målpunkt för Orminge vilket måste beaktas i genomförandet. Parallelt med Kanholmsvägen tvärs över parkeringsytan finns på kvartersmark ledningar, bland annat fjärrvärme och VA-ledningar som vid en exploatering på torget måste flyttas. Flytt av dessa ledningar måste ske i samband med kommunens arbete i Kanholmsvägen. Likaså bör en eventuell rivning av befintlig gång- och cykelbro över Kanholmsvägen ske under den period som befintlig bussgata tillfälligt stängs av i enlighet med utbyggnadsstrategin.

Förberedande ledningsarbeten beräknas påbörjas under år 2018-2019.

## 4.5 Kommunikation/Konsten att skapa stad

Ormingebor och andra som verkar i Orminge ska kunna vara delaktiga när vi tillsammans utvecklar Orminge centrum. Med kommunikationsinsatser och andra aktiviteter vill kommunen uppmuntra engagemang, nyfikenhet och delaktighet under projektets gång. Syftet är att skapa en attraktiv och levande plats där människor trivs och mår bra, både under byggtiden och när det är färdigbyggt, men för att kunna vara nyskapande behöver vi utmana våra sätt att tänka och göra när vi bygger. Kommunen arbetar aktivt och medvetet med konst, kultur och konstnärlig kompetens som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser under namnet Konsten att skapa stad, och sådana aktiviteter planeras genomföras inom ramen för detta stadsbyggnadsprojekt.

## 5 Risker och knäckfrågor

Frågan om den befintliga snedkabelbron över Kanholmsvägen ska vara kvar i befintligt skick, byggas om eller ersättas av ny bro samt hur kostnadsfördelningen mellan kommunen och privat/privata fastighetsägare ser ut är i inte klargjord vilket innebär en osäkerhet för den kommande bebyggelsens placering och omfattning samt projektets kostnader. Vidare så måste ansvarsfördelning studeras vid en ombyggnation av bron med verksamhetslokaler som ansluter både bredvid och under. Vad som ska vara allmän plats och vad som ska vara kvartersmark måste vara tydligt, framför allt för framtida drift och underhåll. En ombyggnation av snedkabelbron måste samordnas med Kanholmsvägens utbyggnad för att rymma en utbyggd bussgata.

Ytterligare knäckfrågor som identifierats hanteras under det kommande planarbetet. De är bland andra:

Olycksrisk: En riskbedömning som gjordes i samband med projektet för Knutpunkten och Hantverkshuset visar att ett säkerhetsavstånd om 15 meter behövs mellan panncentralen och den nya bebyggelsen strax söder om snedkabelbron (Orminge 47:1). Riskerna med panncentralen kan medföra svårigheter att införa verksamheter som medför att människor vistas stadigvarande i byggnaden, i detta fall bostäder. Den tillkommande bebyggelsens placering och avstånd till panncentralen samt eventuella säkerhetsåtgärder måste studeras vidare inom projektet.

Dagvatten: Större delen av projektområdet är idag hårdgjort och parkeringen framför centrumhuset är en lågpunkt och pekas i planprogrammet ut som ett område som riskerar att översvämmas vid ett 50årsregn. Detaljplanen måste redovisa hur dagvatten ska omhändertas på ett tillfredsställande sätt samt hur det ska samordnas med dagvattenhanteringen som helhet på allmän platsmark i Orminge centrum, i enlighet med den tekniska förstudie som gjorts inom programarbetet.

Buller: Området påverkas idag av industribuller från panncentralen och centrumbyggnaden samt lågfrekvent buller från busshållplatsen. Det påverkar möjliggörandet av nya bostäder i centrum. Åtgärder för att minska buller utreds inom ramen för planarbetet och bör vidtas så snart som möjligt men senast innan bygglov kan sökas.

Ledningar: Parallelt med Kanholmsvägen tvärs över torget finns bland annat fjärrvärmeläningar som behöver flyttas vid en exploatering.

Angöring och infart: Parallelt med den befintliga parkeringsytan löper bussgatan på Kanholmsvägen. Angöring är således inte möjligt längs med fastighetsgränsen mot Kanholmsvägen. Tillgänglig angöring från Utövägen måste utredas vidare utifrån vägens lutning och profil.

Markintrång: Inom det angränsande projektet för Knutpunkten och Hantverkshuset studeras hur Kanholmsvägen kan byggas om för att rymma bussgata. Ny bussgata kan innebära att Kanholmsvägen behöver breddas och att mark inom fastigheten Orminge 47:1 kommer att tas i anspråk för detta.

Parkeringsgarage: Förslag till samlad handelsparkering i garage under Ormingetorg kräver samordning och medfinansiering från andra exploaterörer.

## 6 Ekonomi, vad kostar det?

För projektet kommer kostnader uppstå för nedlagd tid för detaljplanearbetet och projektledning. De fastighetsägare samt tomträttsinnehavare som har nytta av detaljplanen ska stå för dessa kostnader. Detta kommer att regleras i planavtal och ramavtal.

Utgångsläget är att inga allmänna anläggningar ska byggas ut inom projektet. Fastighetsägare/tomträttsinnehavare ska dock ersätta kommunen med en andel utifrån nyttan gällande om- och utbyggnaden av allmänna anläggningar inom samordningsprojektet för Orminge centrum. Detta innefattar ersättning för kommunens verkliga kostnader för upphandling, projektering, byggledning, samordning, utbyggnad, besiktning samt kommunens interna administrationskostnader i samband med utbyggnaden av de allmänna anläggningarna. Detta kommer regleras i exploateringsavtal.

Eventuell allmän anläggning som kan bli aktuell för ombyggnation är gång- och cykelbron över Kanholmsvägen. Projektet ska se över hur den ska utformas beroende på kommande bebyggelse inom Orminge 47:1. Denna kostnad ska då stås för av fastighetsägaren till Orminge 47:1. Kommunen kan eventuellt bidra till ombyggnation, i sådana fall utifrån en nivå som bygger på minskade kostnader för kommunen i andra sammanhang. Det planeras

bland annat inom angränsande stadsbyggnadsprojekt att flytta fundamenten för bron, vilket i sådana fall inte skulle behövas.

Fastighetsägare/tomträttsinnehavare ska stå för alla bygg- och anläggningekostnader inom respektive kvartersmark, inklusive sprängnings- och schaktningsarbeten, flytt av ledningar och anslutning till omgivande allmän platsmark.

Projektet ska ta en del av de nedlagda kostnader som har uppkommit i samband med framtagandet av det antagna planprogrammet för Orminge centrum. Denna kostnad kommer att fördelas ut efter nyttा på fastighetsägare/tomträttsinnehavare inom projektområdet för Orminge torg. Detta kommer regleras i planavtal.

Projektet förväntas som helhet ha balans mellan intäkter och utgifter.

## 7 Tidplan

Antaget Start-PM	Kvartal 1 2018
Antagen detaljplan	Kvartal 2 2020
Byggstart	Kvartal 4 2020
Inflyttnig bostäder	2022 - 2023

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Angela Jonasson  
T.f. planchef

Johan Buhre  
Projektledare

Anna Hall  
Planarkitekt



**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2016/1131  
Projekt 9256

Kommunstyrelsen

## **Ramavtal för del av Ryssbergen med Nacka Mark Exploatering KB, västra Sicklaön**

Del av fastigheten Nacka Sicklaön 13:3

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar ingå föreslaget ramavtal mellan kommunen och Nacka Mark Exploatering KB för del av fastigheten Nacka Sicklaön 13:3.

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsprojektet ”del av Ryssbergen” är en del av detaljplanprogrammet för centrala Nacka. Nacka Mark Exploatering KB äger fastigheten Sicklaön 13:3. Projektets främsta syfte är att på fastigheten skapa förutsättningar för cirka 400 nya bostäder, verksamheter och fyra förskoleavdelningar i enlighet med detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka. Övriga delar av fastigheten planeras att bli naturreservat.

Upprättat avtalsförslag anger förutsättningar för den fortsatta detaljplaneringen och för genomförande av detaljplanen och innehåll i kommande exploateringsavtal, även förutsättningar för marköverlåtelser, ledningsrätter samt fastställer principer för kommunens och exploaterörens ansvarsfördelning samt fastställer de ekonomiska förutsättningarna.

Exploaterören ansvarar för och bekostar projektering och utbyggnad av allmänna anläggningar inom området. Exploaterören ska till kommunen erlägga exploateringsersättning för nyttan av de allmänna anläggningarna som kommunen bygger ut utanför del av Ryssbergen. Kommunen kommer i projektet även att få intäkter från exploaterören i form av medfinansiering för tunnelbaneutbyggnaden.

### **Ärendet**

Detaljplaneprogrammet för centrala Nacka antogs av kommunstyrelsen den 13 april 2015. Stadsbyggnadsprojektet ”del av Ryssbergen” utgör en del av programmet för centrala Nacka. Projektets främsta syfte är att på fastigheten Sicklaön 13:3 skapa förutsättningar för cirka 400 nya bostäder, verksamhet längs väg 222 och fyra förskoleavdelningar. Bebyggelsen



ska i möjligaste mån anpassas till den befintliga terrängen inom området och bebyggelsestrukturen ska möjliggöra för allmänheten att ta sig till det planerade naturreservatet. Arbetet med bildandet av naturreservatet ingår inte i stadsbygnadsprojektet men sker parallellt med detaljplanearbetet.

Ett förslag på ramavtal är upprättat av kommunen och Nacka Mark Exploatering KB ("Exploatören"). Avtalsförslaget anger förutsättningar för den fortsatta detaljplaneringen och för genomförande av detaljplanen och innehåll i kommande exploateringsavtal, även förutsättningar för marköverlåtelser, ledningsrätter samt fastställer principer för kommunens och exploatörens ansvarsfördelning samt fastställer de ekonomiska förutsättningarna.

Förslag till ramavtal reglerar huvudsakligen följande frågor:

- Mark inom området som i kommande detaljplan utgör allmän platsmark ska exploatören överläta till kommunen vederlagsfritt
- Exploatören ansvarar för ansökan om fastighetsrättsliga åtgärder och Exploatören bekostar samtliga fastighetsrättsliga åtgärder rörande allmän plats för exploateringens genomförande
- Exploatören kommer att medfinansiera tunnelbaneutbyggnaden i enlighet med kommunstyrelsens beslut 15 april 2014
- Exploatören ansvara för och bekostar projektering och utbyggnad av allmänna anläggningar inom området del av Ryssbergen.
- Exploatören ska för nyttan av de allmänna anläggningarna som kommunen bygger ut utanför del av Ryssbergen erlägga en exploateringsersättning till kommunen om 300 kronor/kvadratmeter per BTA bostad och per BTA lokal
- Exploatören ska under förutsättning att det är möjligt enligt gällande lagstiftning, ha rätt att få tillbaka återvunnen mervärdesskatt av kommunen på utfört arbete relaterat till sådana allmänna anläggningar som Exploatören utför under exploateringen, vilka därefter överlämnas till kommunen. Närmare förfarande regleras i exploateringsavtalet
- Exploatören ska ersätta kommunen för faktiskt arbete för genomförandesamordning, besiktning och kontroll samt för kommunens interna administrationskostnader i samband med projektet. Kostnaderna kommer att regleras närmare i exploateringsavtal. Parterna har träffat separat avtal om kostnader för framtagande av detaljplanen

## **Ekonominiska konsekvenser**

Exploatören äger all mark som avses bebyggas och står således för samtliga kostnader för utveckling av de ingående fastigheterna. Exploatören ansvarar för och bekostar samtliga arbeten på kvartersmark och för de allmänna anläggningarna inom området för Ryssbergen. För nyttan av de allmänna anläggningarna som kommunen bygger ut utanför området erlägger exploatören en exploateringsersättning till kommunen om 300



kronor/kvadratmeter per BTA bostad och per BTA lokal. Kommunen kommer i projektet även att få intäkter från exploateringen i form av medfinansiering för tunnelbaneutbyggnaden.

## Konsekvenser för barn

Exploateringen för del av Ryssbergen bedöms på sikt innehåra positiva konsekvenser för barn, då tillgängligheten för vistelse i naturområdet ökar för allmänheten.

Verksamhetsbyggnaden har en bullerdämpande effekt, vilket är en positiv kvalité för vistelse i naturområdet.

Även boendemiljön för barnfamiljer och de nya förskoleavdelningarna i direkt närhet till natur och nära idrottsområde och skolor bedöms ha positiva konsekvenser för barn.

## Bilagor

- Bilaga 1: Ramavtal del av Ryssbergen, för del av fastigheten Sicklaön 13:3.
- Bilaga 2: Kartbilaga som utvisar Området.
- Bilaga 3: Kartbilaga utvisande område för planerad gata.
- Bilaga 4: Kartbilaga utvisande gräns allmänna anläggningar fram till ”Skönviksvägens förlängning” och allmänna anläggningar fram till Birkavägens slut.
- Bilaga 5: Inriktning broförslag Ryssbergen
- Bilaga 6: Plankostnadsavtal

Christina Gerremo  
Tf. exploateringschef  
Exploateringenheten Nacka stad

Helene Riddarström  
Projektledare  
Exploateringenheten Nacka stad

## **RAMAVTAL – DEL AV RYSSBERGEN**

### **för del av Sicklaön 13:3 i Nacka kommun**

nedan benämnt "Ramavtalet" eller "detta avtal" har träffats mellan

#### **I. PARTER**

Nacka Kommun  
Org.nr. 212000-0167  
  
131 81 Nacka

NackaMark Explotering KB  
Org.nr 916633-8401  
  
c/o Skanska Sverige AB  
112 74 Stockholm

nedan "*Kommunen*"

nedan "*Exploatören*"

#### **2. BAKGRUND OCH FASTIGHETSÄGANDE**

Exploatören äger fastigheten Sicklaön 13:3, nedan "**Fastigheten**", belägen i Ryssbergen i Nacka kommun. Fastighetens area är cirka 19 hektar.

För Fastigheten finns en detaljplan sedan tidigare, DP 535, som avser Kvarnholmsförbindelsen.

Ryssbergen är en del av planprogrammet Centrala Nacka som antogs av kommunstyrelsen den 13 april 2015. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar. Start-PM för del av Ryssbergen antogs på delegation den 11 februari 2016 i samband med att planarbetet påbörjades.

Kommunen bedriver tillsammans med Exploatören ett gemensamt arbete för framtagande av detaljplan för exploatering av Fastighetens sydöstra delar i syfte att möjliggöra bostäder, förskola och verksamheter. Övriga delar planeras bli naturreservat. Uppdraget utgår från direktiv angivna i start-PM:et för stadsbyggnadsprojektet del av Ryssberget.

#### **3. OMRÅDET**

Detta Ramavtal omfattar det område inom Fastigheten som anges och avgränsas med streckad linje på karta, se bilaga 1, nedan benämnt "**Området**".

#### **4. SYFTE**

Detta Ramavtal syftar till att reglera övergripande frågor om utvecklingen av, gemensamma mål för och samverkan avseende Området mellan Kommunen och Exploatören och därvid:

- klargöra den fortsatta processen och gemensamma utgångspunkter för detaljplaneringen av Området.
- ange principer för genomförandet av en ny detaljplan vad gäller finansiering och ansvar samt innehåll i kommande exploateringsavtal.
- ange riktlinjer för eventuella markbyten och marköverlåtelser.
- ange principer för utbyggnad av allmänna anläggningar.

## **5. GILTIGHET**

- 5.1 Detta ramavtal är till alla delar förfallet utan rätt till ersättning för någondera parten om i inte avtalet godkänns av kommunfullmäktige i Nacka kommun senast den 30 juni 2018 genom beslut som vinner laga kraft.

## **6. DETALJPLANELÄGGNING**

- 6.1 Kommunen ansvarar för framtagande av den nya detaljplanen. Förutsättningar för detaljplanearbetet har reglerats i ett separat planavtal daterat 2016-11-14.
- 6.2 Parterna är överens om att gemensamt verka för att en ny detaljplan vilken inom Fastigheten medger en byggrätt om ca 40 000 kvm (Ijus BTA) för bostadsbebyggelse inklusive en förskola om 80 platser (4 avdelningar) samt en byggrätt om ca 19 000 kvm BTA verksamheter, exklusive garage och parkering.
- 6.3 Detaljplanen kommer att gränsa till ett naturreservat. Parterna är överens om att utformningen av kvarteren ska planeras på sådant sätt att intrånget blir så litet som möjligt samt möjliggör för allmänheten att ta sig ut i det planerade naturreservatet. I planarbetet ska möjligheten studeras att anknyta entréer mot naturområdet vid minst två kvarter.
- 6.4 Kommunen och Exploatören ska i samråd verka för att möjliggöra parkering och entré till naturreservatet inom Fastigheten.

## **7. GESTALTNINGSPROGRAM**

- 7.1 Exploatören skall parallellt med planarbetet arbeta fram ett gestaltningsprogram som syftar till att säkra upp kvalitén på kommande bebyggelse. Handlingen skall verka som ett komplement till plankarta och planbeskrivning.
- 7.2 Gestaltningsprogrammet ska utgöra underlag för projektering, bygglovsansökan och byggande inom Området. Parterna ska komma överens om särskilt viktiga gestaltningspunkter, till vilka Kommunen kan komma att koppla viten i exploateringsavtalet. Kommunen kan vidare i exploateringsavtalet komma att ställa krav på att Exploatören ska samråda med Kommunens exploateringsenhet innan Exploatören ger in ansökan om bygglov.

## **8. KONSTEN ATT SKAPA STAD**

- 8.1 Nära och nyskapande är visionen för Nacka stad. Nackabor och andra som verkar i Nacka ska vara delaktiga när vi tillsammans bygger Nacka stad och vi hoppas att stolthet och engagemang ska präglia processen. För att kunna vara nyskapande behöver vi utmana våra sätt att tänka och göra när vi bygger stad. Kommunen arbetar därför aktivt och medvetet med konst, kultur och konstnärlig kompetens som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser. Syftet är att skapa en attraktiv och levande stad där människor trivs och mår bra, både under byggtiden och när det är färdigbyggt.
- 8.2 Kommunen ställer krav på att exploaterörer ska anamma Kommunens ambition att levandegöra Nacka stad på ett nyskapande sätt, och driver en utvecklingsprocess som inkluderar medborgare, konst, kultur och konstnärlig kompetens från början av utvecklingen av området, tillsammans med Kommunen eller på egen hand.

## **9. MARKÖVERLÅTELSE**

- 9.1 Områden inom Fastigheten som i kommande detaljplan föreslås till allmän platsmark ska överlätas vederlagsfritt till Kommunen.
- 9.2 Ett markområde om ca 13 000 kvm planeras som gata i samband med detaljplanelläggningen, se bilaga 2. Parterna är eniga om att huvudgatans gatuområde skall vara högst 17 meter, samt att inga byggnadskonstruktioner får kraga ut från fasad över gatan. Parterna är överens om att lokalgatan kommer avvika från ovan nämnda mått och restriktioner.

## **10. FASTIGHETSÄTTSLIGA ÅTGÄRDER**

- 10.1 Exploaterören ska ansvara för att ansöka om samt bekosta nödvändiga fastighetsrätsliga åtgärder för allmän platsmark och för ledningsrädder som krävs för exploateringens genomförande.
- 10.2 Exploaterören ska ansöka om och bekosta fastighetsrätsliga åtgärder inom kvartersmark på Fastigheten.

## **II. UTBYGGNAD OCH FINANSIERING AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR**

- 11.1 Parterna är överens om att Exploaterören ska projektera, bygga ut och bekosta allmänna anläggningar inom Området. Parterna är vidare överens om följande.
- 11.1.1 Exploaterören ska bygga ut och bekosta de allmänna anläggningarna fram till anslutningen av den kommunala vägen kallad "Skönviksvägens förlängning" som ansluter till trafikplatsen Kvarnholmen, enligt bilaga 3.

- 11.1.2 Exploatören ska bygga ut och bekosta de allmänna anläggningarna fram till fastighetsgränsen för Sicklaön 13:3 och Trafikverkets fastighetsgräns Sicklaön 39:8, söder om väg 222, enligt bilaga 3.
- 11.2 De allmänna anläggningarna ska uppfylla Kommunens krav, vilka närmare ska preciseras i exploateringsavtalet.
- 11.3 Efter godkänd slutbesiktning övertar Kommunen de allmänna anläggningarna utan att erlägga ersättning till Exploatören.
- 11.4 Parterna är överens om att Exploatören för detaljplanens nytta av yttre infrastruktur inom centrala Nacka ska erlägga en exploateringsersättning, i ett för allt, om 300 kr per BTA bostad och lokal (för lokal avses allt som inte är bostäder, garage/p-hus eller biutrymmen under mark). Betalningstidpunkt för exploateringsersättning ska fastställas i exploateringsavtalet.
- 11.5 Parterna är överens om att Exploatören genom åtagandet om finansiering och utbyggnad av allmänna anläggningar samt erläggande av exploateringsersättning för yttre infrastruktur, fullgjort sina skyldigheter att erlägga gatukostnadsersättning eller bidrag till allmänna anläggningar enligt plan- och bygglagen för berörda fastigheter inom detaljplanen och att ytterligare ersättning inte ska utgå inom ramen för detta projekt.
- 11.6 Parterna är överens om att brokonstruktionen i Området ska utformas i enlighet med inriktningen som framgår av bilaga 4. Utformning ska vidareutvecklas inom ramen för pågående detaljplanearbete. Slutlig utformning av konstruktionen regleras i exploateringsavtalet.

## **12. MERVÄRDESSKATT**

- 12.1 För arbete relaterat till sådana allmänna anläggningar som Exploatören utför under exploateringen, vilka därefter överlämnas till Kommunen, ska Exploatören under förutsättning att detta är möjligt enligt gällande lagstiftning, ha rätt att få tillbaka återvunnen mervärdesskatt av Kommunen på utfört arbete.
- 12.2 Den kostnad som momsen baseras på ska vara skälig och verifierbar. Alla kostnader som Exploatören hävdar utgör kostnad för iordningsställande av allmän platsmark och allmänna anläggningar ska vara tydligt urskiljbara från övriga anläggningskostnader.
- 12.3 Parterna är överens om att reglera det närmare förfarandet avseende mervärdesskatten i exploateringsavtalet.

## **13. INRIKTNING UΤBYGGNAD AV VATTEN OCH AVLOPP (VA)**

- 13.1 Exploatören ska bygga ut VA och överlämna anläggningen till Nacka Vatten och Avfall (NVOA).

- 13.2 Explotören ska erlägga anläggningsavgift enligt vid var tid gällande VA-taxa. Explotören ska fakturera NVOA VA-taxans kostnadsparametrar hänförliga till utbyggnaden av anläggningen. Explotören ska verifiera kostnaderna för utbyggnaden.
- 13.3 För utbyggnaden av VA ska exploitören konkurrensutsätta konsulter och entreprenören i linje med LOU.

## **14. MEDFINANSIERING AV TUNNELBANA**

- 14.1 Explotören ska erlägga ett bidrag till medfinansiering av tunnelbanebygget enligt politiskt antagna principer i beslut i kommunstyrelsen maj 2014, KFKS 2014/1-201. För bostäder utgår medfinansieringen med 800 kr/ljus BTA. BTA beräknas enligt svensk standard SS 021054:2009. Garage/p-hus samt välfärdsfastigheter räknas inte in i de ytor som genererar ersättning.
- 14.2 Lokaler ersätts enligt följande tabell.

År	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
kr/kvm BTA	150	150	150	150	150	150	150	300	450
Rabatt	30%	25%	20%	15%	10%	5%			
År	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
kr/kvm BTA	600	750	900	1000	1000	1000	1000	1000	

Medfinansiering är reducerad för de detaljplaner som antas före 2020 enligt ovanstående tabell. För de detaljplaner som antas 2014 ska beloppen vara 70 % för att sedan öka med 5 % varje år fram till 2020 då reduceringen upphör.

- 14.3 Explotören ska till Kommunen erlägga belopp enligt tabellen senast 30 dagar efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Beloppen är angivna i 2013 års prisnivå (januari). Vid erläggande av beloppet ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013.

## **15. ERSÄTTNING**

- 15.1 Explotören ska utge ersättning till Kommunen enligt vad som framgår av detta ramavtal.
- 15.2 Parterna har träffat separat avtal om kostnader för framtagande av detaljplanen, bilaga 5.
- 15.3 Explotören ska ersätta Kommunen med faktisk kostnad för kontroll och besiktning, genomförandesamordning samt för kommunens interna administrationskostnader i samband med projektet. Kostnaderna kommer att regleras närmare i exploateringsavtal.

- 15.4 Ersättning ska erläggas efter att Kommunen utfört ersättningsgiltt arbete och mot faktura med förfallotid om minst 30 dagar, till vilken ska fogas erforderliga verifikationer och övrigt underlag.

## **16. KOMMANDE AVTAL M.M**

- 16.1 Parterna är överens om att exploateringsavtal ska upprättas innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Exploateringsavtalet ska reglera de närmare villkor som ska gälla, bland annat mark- och rättighetsöverlåtelser, allmänna anläggningar, gestaltning, ersättning för mervärdeeskatt, kontroll och besiktning samt tidpunkter för erläggande av ersättningar.
- 16.2 Exploatören ska lämna betryggande säkerhet för sina åtaganden, i form av moderbolagsborgen, bankgaranti eller likvärdig säkerhet som Kommunen godkänner, vilket ska regleras i exploateringsavtalet.

## **17. ÖVERLÄTELSE**

- 17.1 Detta Ramavtal får inte utan Kommunens, genom kommunstyrelsens, skriftliga medgivande överlätas på annan.
- 17.2 För det fall Exploatören överläter Fastigheten, eller del av Fastigheten, till annat företag ska överlåtelsen vara förenad med övertagande av rättigheter och skyldigheter enligt Ramavtalet.

## **18. ÄNDRING OCH TILLÄGG**

Ändringar och tillägg till Ramavtalet ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

## **19. TVIST**

Twist angående tolkning och tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och på Kommunens hemort.

## **20. BILAGOR**

Till detta Avtal hör följande bilagor:

Bilaga 1: Kartbilaga som utvisar Området.

Bilaga 2: Kartbilaga utvisande område för planerad gata.

Bilaga 3: Kartbilaga utvisande gräns allmänna anläggningar fram till "Skönviksvägens förlängning" och allmänna anläggningar fram till Birkavägens slut.

Bilaga 4: Inriktningsbroförslag Ryssbergen

Bilaga 5: Plankostnadsavtal

---

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

**Nacka kommun**

Nacka den

**Nackamark och exploatering KB**

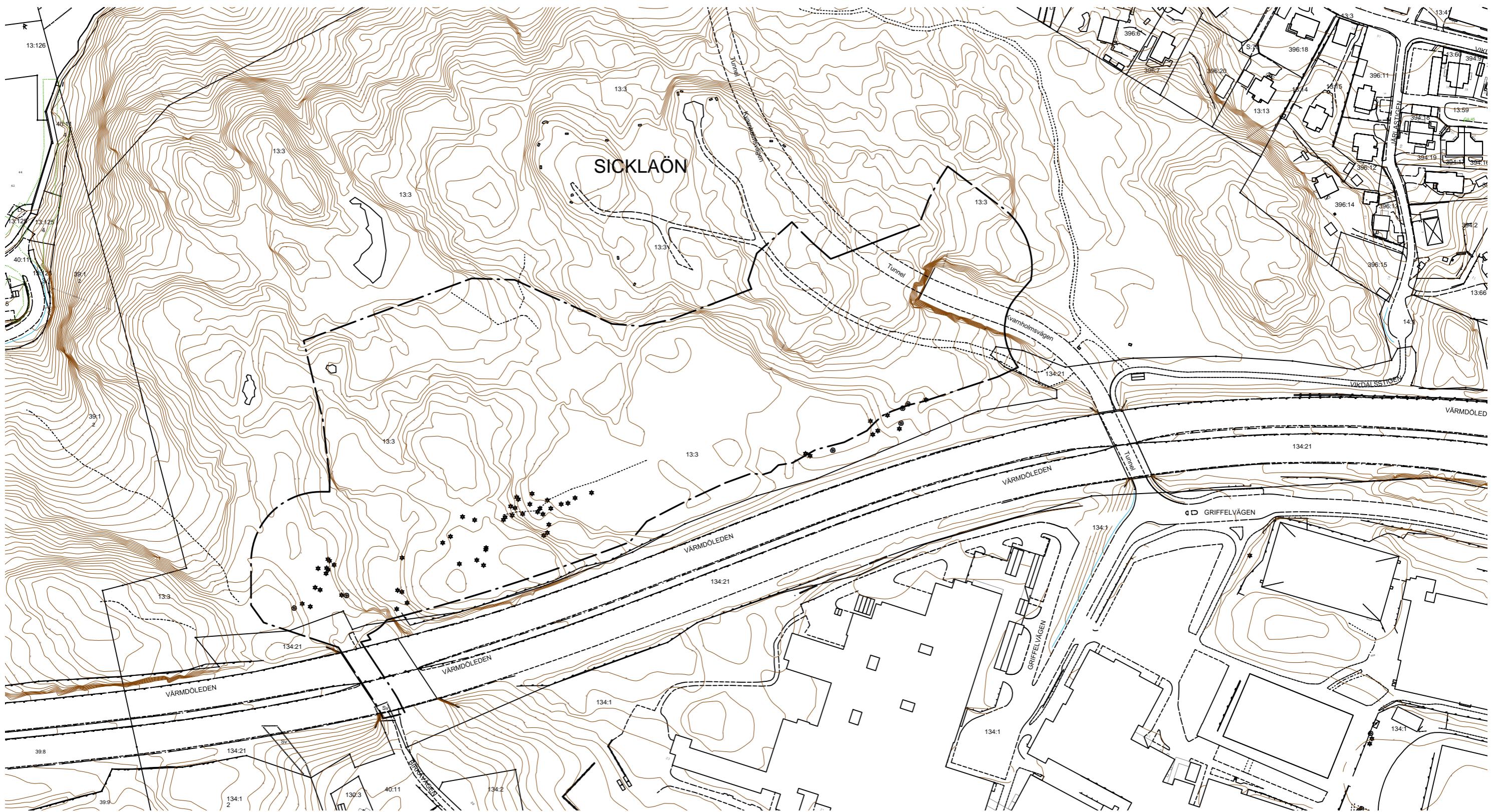
Stockholm den

.....  
Mats Gerdau, Kommunstyrelsens ordf

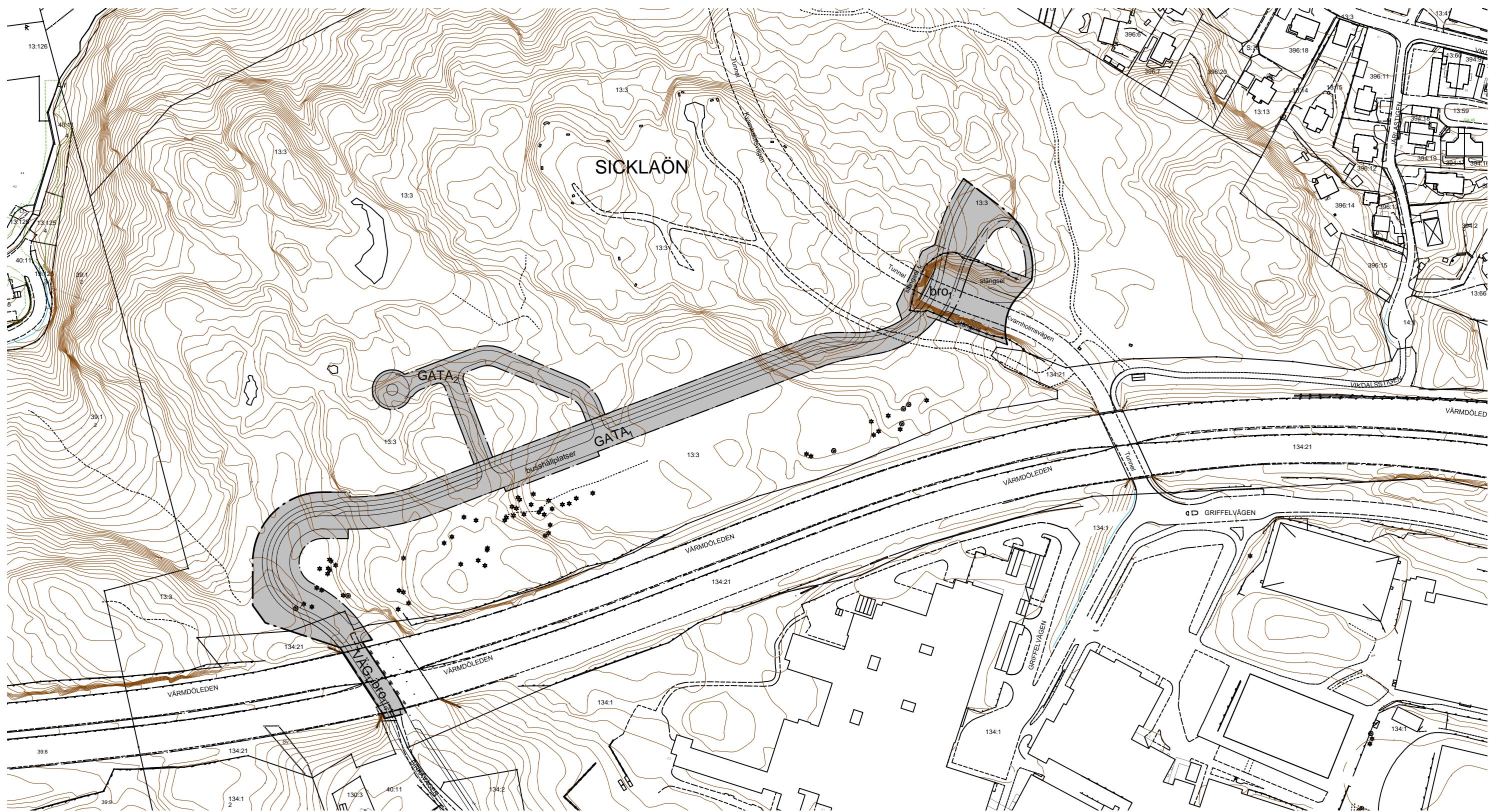
.....  
Firmatecknare

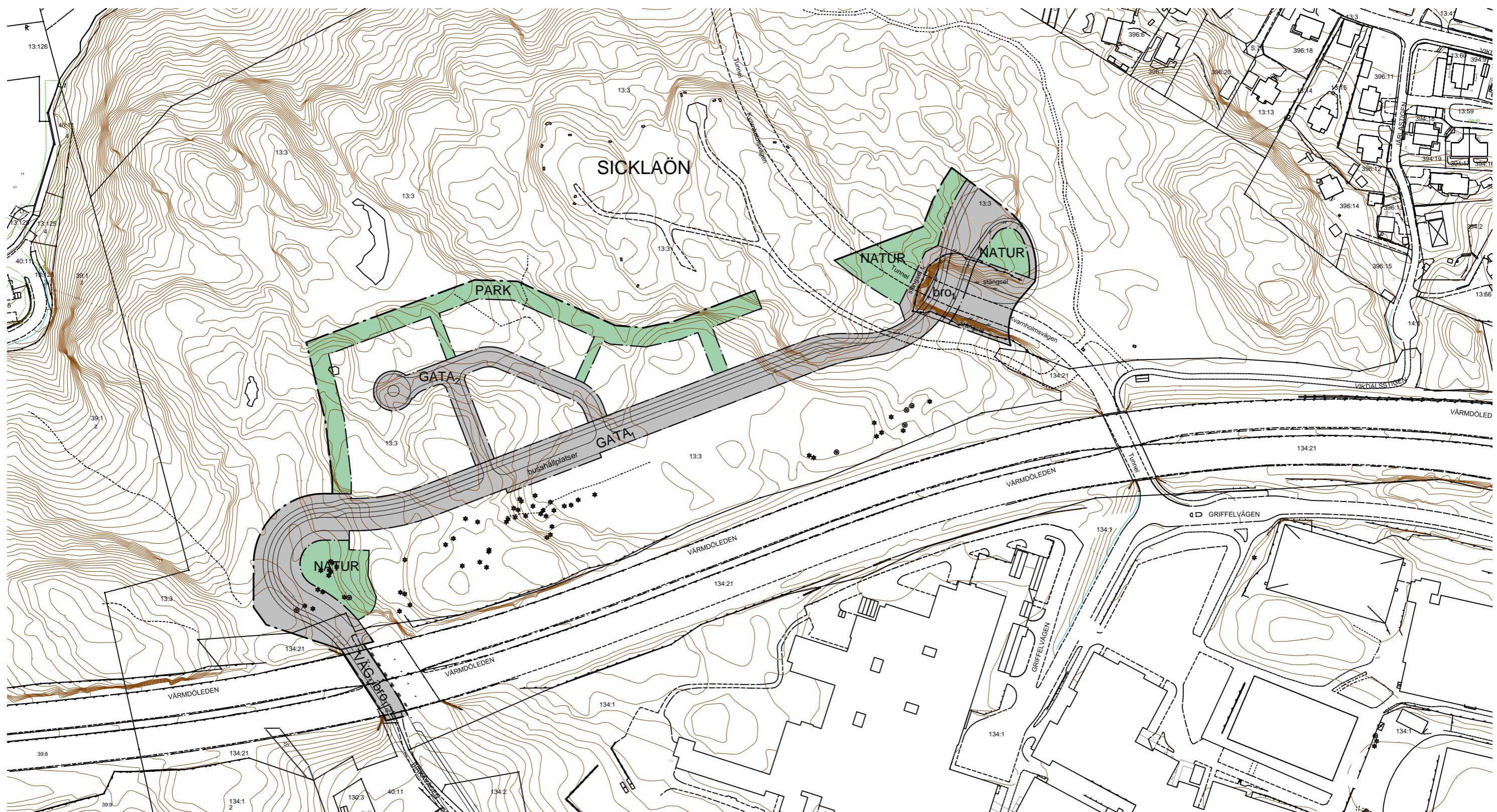
.....  
Christina Gerremo  
tf Exploateringschef Nacka stad

.....  
Firmatecknare



# KARTBILAGA 1: PLANOMRÅDET 9256 RYSSBERGEN 2018-02-07





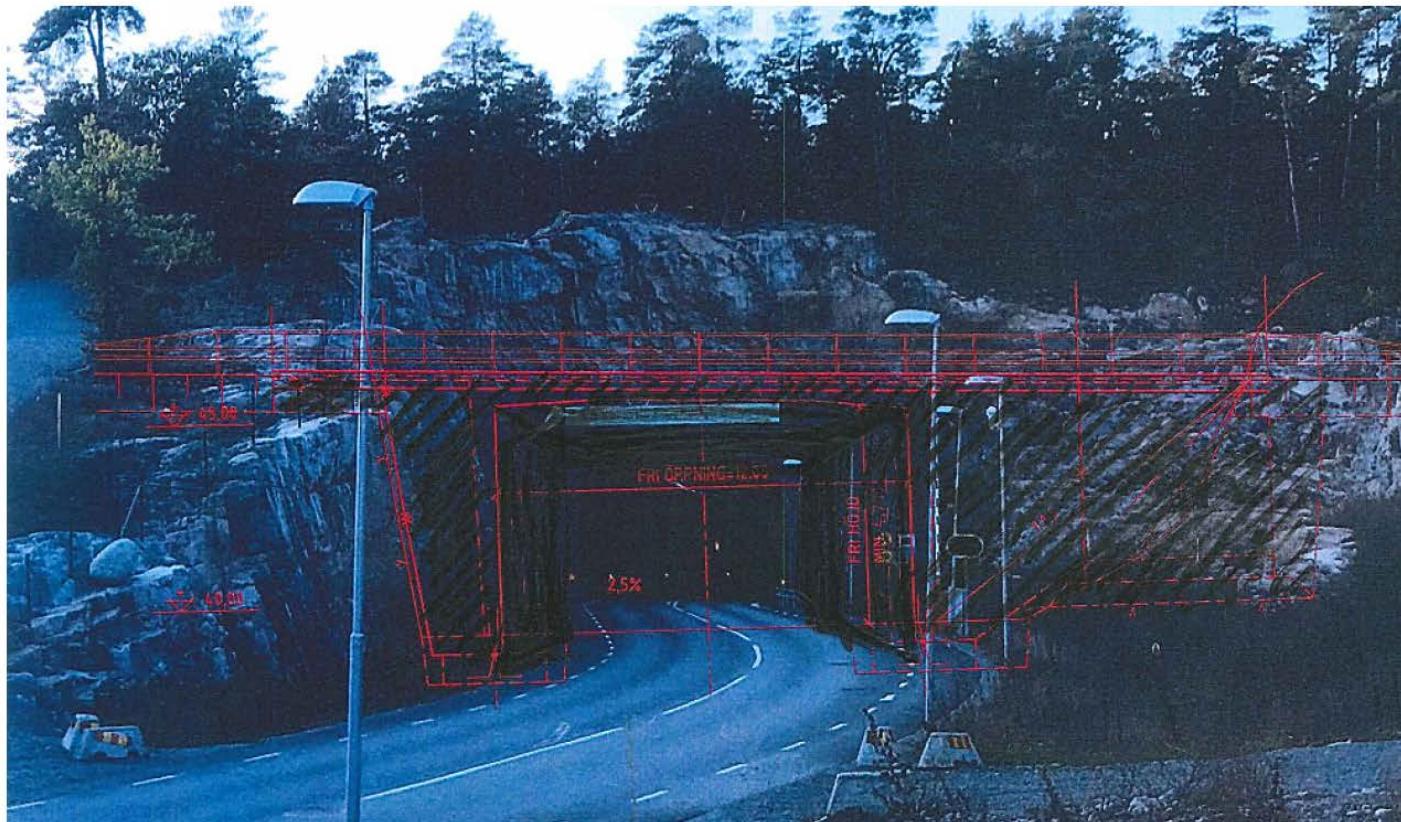
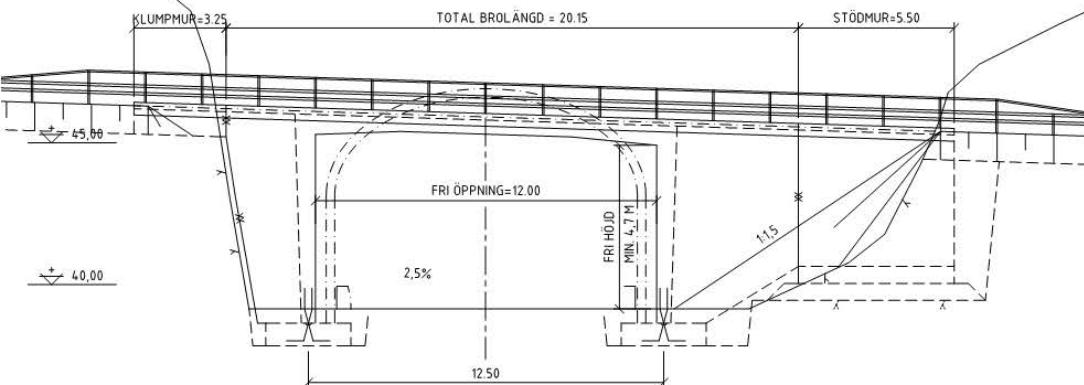
# KARTBILAGA 3: OMRÅDE FÖR ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR 9256 RYSSBERGEN 2018-02-07

# Ryssbergen broförslag

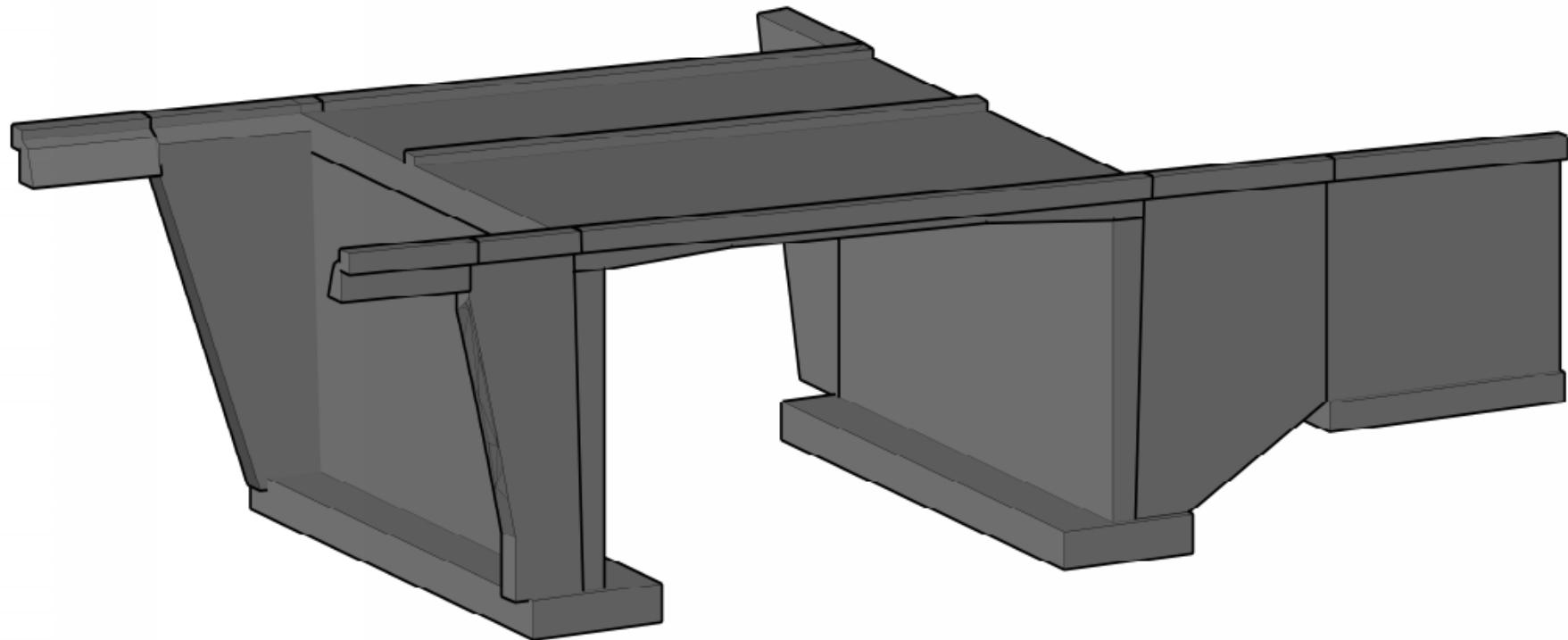
**SKANSKA**



HSB - där möjligheterna bor



## PLATTRAMBRO MED PARALLELLA VINGAR



## EXEMPEL I NACKA, LILLÄNGSVÄGEN





# **Detaljplaneavtal del av Ryssberget**

## **BAKGRUND**

Planarbete för den aktuella detaljplanen inleddes i och med att kommunstyrelsen 2015-04-13, § 114 antog program för centrala Nacka och uppdrog åt planenheten att påbörja detaljplaneearbetet för programområdet. Aktuell detaljplan ingår i etapp 1 D för programmet. Delegationsbeslut om Startpromemoria har fattats 2016-02-11 på styrgruppsmötet för Stora projekt – Centrala Nacka, med stöd av Kommunstyrelsens beslut 13 april 2015, § 114. Förutsättningar för fortsatt planarbete regleras nedan.

## **§ 1 PARTER**

Följande avtal upprättats mellan Nacka kommun, nedan kallad kommunen, och Nacka Mark Exploatering KB (organisationsnummer 916633-8401), nedan kallad exploatören. Avtalet reglerar arbetet med att ta fram förslag till detaljplan för del av Ryssbergen och kostnaden för detta.

## **§ 2 DETALJPLAN**

Projektets övergripande syfte är att området exploateras med bostäder och verksamheter samt möjliggörande av Trafikplats Kvarnholmen, i enlighet med strukturplanen, Fundamenta, detaljplaneprogrammet och startpromemorian. Projektets övergripande syfte är, i enlighet med detaljplaneprogrammet, att bebyggelse på Ryssbergen samordnas med Kvarnholmens trafikplats och att bebyggelsen sker i samband med naturreservats-bildningen och på den plats som ligger nära Värmdöleden och är buller störd idag. I detta ingår att ny bebyggelse för bostäder, inklusive en förskola, - och verksamheter prövas och i och med det behöver gestaltningen prövas och lämplig reglering införas där behov finns.

I och med godkännandet av detta avtal förbindes sig kommunen att ställa tillräckliga resurser till förfogande.

Avtalet innebär däremot ingen förpliktelse från kommunens sida vad avser kommunalt beslut att anta detaljplanen. Ingendera parten har heller rätt till ersättning från den andre, utöver vad som framgår nedan, om det visar sig att



förutsättningar saknas för att detaljplan för området ska kunna antas eller vinna laga kraft.

### **§ 3 ANDRA AVTAL**

Kostnader för utbyggnad/ombyggnad av allmänna anläggningar som krävs i samband med att detaljplanen genomförs, samt andra genomförande frågor kommer att regleras i andra avtal som ska upprättas med exploateren.

### **§ 4 ERSÄTTNING**

Kommunen debiterar exploateren för kommunens arbete med detaljplanen. Debiteringen sker mot redovisade timlistor och enligt vid varje tidpunkt gällande taxa för planering, byggande, kartor och mätjänster (timdebitering). Timpriserna är exklusive moms. Ingen moms utgår på kommunens planarbete. Dessutom tillkommer kommunens faktiska och verifierade kostnader för konsultutredningar, kartor, fastighetsförteckning och andra administrativa kostnader.

Ersättningen betalas efter fakturering från kommunen. Fakturering sker löpande var tredje månad.

I samband med ansökan om bygglov debiterar kommunen en avgift för bygglov och anmälan. Någon planavgift kommer inte att tas ut i samband med detta. En preliminär uppskattning av planprocessens tidsplan redovisas i **bilaga 1**. Alla parter skall snarast redovisa eventuella förändringar i tidsplanen. En preliminär budget för detaljplanearbetet redovisas i **bilaga 2**. Kommunen ska snarast redovisa eventuella förändringar i budgeten.

### **§ 5 AVBRYTANDE AV PLAN/PROGRAMARBETET**

Om exploateren vill avbryta planarbetet före antagandeprövning skall kommunen ha ersättning för hittills nedlagt arbete och kostnader. Om någon av parterna vill avbryta planarbetet, skall detta omedelbart skriftligen meddelas den andra parten.



## § 6 ÖVERLÄTELSE

Detta avtal får inte utan kommunens skriftliga medgivande överlätas på annan part.

## § 7 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Ändringar av och tillägg till detta avtal skall för att gälla, upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

---

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den 14.11.2016  
För Nacka kommun

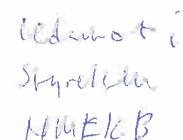
  
Nina Åman, planchef

Nacka den 2016.11.09  
För Nacka Mark  
Exploatering KB

  
**Peter Skott**

Namn, titel

  
**Stig Ahlin**

  
**ledamot i  
Styrelsen  
NMEKB**



## Bilaga I

### Tidsplan

Området berörs av planerat naturreservat, detaljplan respektive vägplan. Det behöver studeras huruvida cirkulationsplatserna ska ingå i vägplan eller detaljplan eller eventuellt både och. Nedan följer preliminär tidsplan:

Detaljplanering	2016 - 2018
Plansamråd	4 KV. 2016 – 1 KV. 2017
Granskning	2 - 3 KV. 2017
Antagande	4 KV. 2017
Laga kraft	1 KV. 2018 (om ej överklagad plan)

**Bilaga 2**
**Preliminär budget**

<b>Ta fram planförslag</b>	Timtid kommunens personal Förprojektering Gata-VA-Park <i>Utredningar bekostas av exploitören</i>	1 200 000 kr 300 000 kr - kr
<b>Samråd, inkl. ändringar</b>	Timtid kommunens personal Annonsering, lokal mm	200 000 kr 50 000 kr
<b>Granskning, antagande</b>	Timtid kommunens personal Annonsering, lokal mm	100 000 kr 50 000 kr
<b>Överprovning, laga kraft</b>	Timtid kommunens personal	100 000 kr
<b>Oförutsett</b>		300 000 kr
<b>Summa</b>		2 300 000 kr



Kommunstyrelsen

## **Planområdet Dalvägen-Gustavsviksvägen - tillsyn enligt lagen om allmänna vattentjänster**

Yttrande till länsstyrelsen

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar föreslaget yttrande till Länsstyrelsen i Stockholms län i bilaga 1 till enheten för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse.

### **Sammanfattning**

Länsstyrelsen i Stockholms län har ett pågående tillsynsärende enligt lagen om allmänna vattentjänster som avser kommunens skyldighet att tillhandahålla allmänna vattentjänster till Sydöstra Boo i Nacka kommun. För att komma vidare i ärendet behöver länsstyrelsen förtydliganden från kommunen. I det föreslagna yttrandet framhåller kommunen att den bristfälliga vattensituationen i området Dalvägen-Gustavsviksvägen är den främsta anledningen till att kommunen fortsatt prioriterar att ta fram en detaljplan för området med påföljande utbyggnad av kommunalt vatten- och spillvattennät. Planförslaget beräknas antas första kvartalet 2019. Utbyggnaden av det kommunala vatten- och spillvattennätet påbörjas när planen vunnit laga kraft och beräknas ta två till tre år.

### **Ärendet**

Länsstyrelsen i Stockholms län har två pågående tillsynsärenden enligt lagen om allmänna vattentjänster (LAV) om huruvida Nacka kommun är skyldig att tillhandahålla allmänna vattentjänster till Sydöstra Boo i Nacka kommun. Bakgrunden till tillsynen är att det av boende i området har begärt att kommunen ska tidigarelägga planerad VA-utbyggnad i Sydöstra Boo. Detta då man inte är nöjd med sin VA-situation. Länsstyrelsen har träffat representanter för kommunen den 12 maj 2016 men behöver nu mer information för att kunna komma vidare i dessa ärenden.

Denna tjänsteskrivelse avser länsstyrelsens ärende 12750-2012 som berör planområdet Dalvägen-Gustavsviksvägen, och för att få förtydliganden har länsstyrelsen skickat ut en remiss, se bilaga 2.



Remissen har ställts både till kommunen, som ansvarar för att kommunens skyldigheter enligt LAV tillgodoses, och till miljö- och hälsoskyddsnämnden som i Nacka kommun motsvaras av miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har skickat ett separat remissvar till länsstyrelsen, se bilaga 3.

Den bristfälliga vattensituationen i området Dalvägen-Gustavsviksvägen har varit känd länge. Denna situation är den främsta anledningen till att kommunen fortsatt prioriterar att ta fram en detaljplan för området med påföljande utbyggnad av kommunalt vatten- och spillvattennät. Planförslaget beräknas antas första kvartalet 2019. Utbyggnaden av det kommunala vatten- och spillvattennätet påbörjas när planen vunnit laga kraft och beräknas ta två till tre år.

Därmed föreslår enheten för strategisk stadsutveckling att bifogat förslag till yttrande (bilaga 1) antas som kommunens remissvar till länsstyrelsen i detta tillsynsärende.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

## **Konsekvenser för barn**

Förslaget till beslut medför inga konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

Bilaga 1: förslag till yttrande

Bilaga 2: remissen från länsstyrelsen

Bilaga 3: miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till yttrande

Andreas Totschnig

Enhetschef

Enheten för strategisk stadsutveckling

Frida Foley

Stadsutvecklingsstrateg

Enheten för strategisk stadsutveckling

**FÖRSLAG YTTRANDE**

Dnr KFKS 2018/93

stockholm@lansstyrelsen.se  
kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se  
diarienummer 12750-2012

**Yttrande tillsyn enligt 6 § lag om  
allmänna vattentjänster Dalvägen-Gustavsviksvägen***Kommunens svar på remiss från länsstyrelsen*

Nacka kommun tar sitt ansvar för befintlig bebyggelse enligt lagen om allmänna vattentjänster genom ett fortsatt intensivt arbete med detaljplanen för det aktuella området. Kommunen är mycket medveten om vattensituationen i området och har sedan mitten av 1990-talet arbetat aktivt med att skapa verksamhetsområden för vatten och spillvatten i s.k. omvandlingsområden. I ärenden där fastighetsägare i omvandlingsområden vill öka sin vatten- och spillvattenstandard är kommunens miljö- och stadsbyggnadsnämnd mycket restriktiv, i väntan på att kommunalt nät byggs ut. För fastigheter i några områden i norra och sydöstra Boo, som i planområdet Dalvägen-Gustavsviksvägen, är belastningen på grundvattnet mycket stor i förhållande till nybildningen. Här krävs tillstånd för att borra en ny vattentäkt.

Att åtgärda den besvärliga vattensituationen i området Dalvägen-Gustavsviksvägen genom att bygga ut ett kommunalt nät för dricksvatten och spillvatten är den viktigaste anledningen till att få planarbetet med påföljande utbyggnad klart. Av den anledningen fortsätter kommunen att prioritera arbetet med att ta fram en detaljplan för området, en plan som beräknas antas första kvartalet 2019. Utbyggnaden av det kommunala vatten- och spillvattennätet påbörjas när planen vunnit laga kraft och beräknas ta 2-3 år.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

**Från:** frida.foley@nacka.se

**Till:** eric.telander@nacka.se

**Cc:**

**Bcc:**

**Ärende:** VB: Remiss: tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i Syd-östra Boo, Nacka kommun, dnr 12750-2012

**Skickat:** 2018-01-31 11:18:59

**Bilagor:**

**Inbäddade bilagor:**

Hej Eric!

Detta ärende ska jag hantera för KS räkning. Kan du regga det så jag får ett diarienummer att arbeta med?

Med vänlig hälsning

Frida

**Från:** Klarnäs Jacobson Annika

**Skickat:** den 11 januari 2018 11:32

**Till:** Totschnig Andreas <[andreas.totschnig@nacka.se](mailto:andreas.totschnig@nacka.se)>

**Ämne:** VB: Remiss: tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i Syd-östra Boo, Nacka kommun, dnr 12750-2012

Hej Andreas!

De fyra första punkterna nedan ska kommunen/KS svara på.

De tre sista punkterna ska MSN via miljöenheten svara på.

Hoppas du deltar på plans samordningsmöte efter som vi båda är överens om frågan.

Hälsar

Annika

**Från:** Rosén Nilsson Kerstin [<mailto:kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se>]

**Skickat:** den 13 december 2017 13:56

**Till:** Info Nacka kommun <[info@nacka.se](mailto:info@nacka.se)>; Miljöenheten <[miljoenheten@nacka.se](mailto:miljoenheten@nacka.se)>

**Kopia:** Klarnäs Jacobson Annika <[annika.klarnas-jacobson@nacka.se](mailto:annika.klarnas-jacobson@nacka.se)>

**Ämne:** Remiss: tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i Syd-östra Boo, Nacka kommun, dnr 12750-2012

Hej!

Denna remiss ska både gå till den del av **kommunen** som ansvarar för att kommunens skyldigheter enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV) tillgodoses och till **miljö- och hälsoskyddsnämnden**.

Länsstyrelsen har två pågående tillsynsärenden (dnr 18999-2012 och 12750-2012) enligt LAV om huruvida Nacka kommun är skyldig att tillhandahålla allmänna vattentjänster till Sydöstra Boo i Nacka kommun. Länsstyrelsen har träffat representanter för kommunen den 12 maj 2016 men behöver nu mer information för att kunna komma vidare i dessa ärenden. Vi emotser ert svar

senast **den 1 mars 2018** skickat per e-post till [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se) med kopia till [kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se](mailto:kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se) alternativt via [vår e-tjänst för komplettering](#) (ange diarienummer 12750-2012).

## Bakgrund

De klagande begär tidigarelägd utbyggnad i följande område:

Lst dnr	Rubrik	Kommentar
12750-2012	Begäran om tillsyn enligt LAV så att Nacka kommun tidigarelägger planerad VA-utbyggnad i Sydöstra Boo, Backeböl 1:769, Nacka kommun (Dalvägen - Gustavsviksvägen)	Det finns ett tjänligt vattenprov både ur bakteriologisk och kemisk hänseende från 2009 registrerat i kommunens ärendehanteringssystem. Oklart vilka parametrar som analyserats. Finns risk för påverkan från senare åtgärder vid deponin (Dalkarlskärret)? Finns analysresultat från närliggande brunnar?

## Frågor

För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till kommunens eventuella ansvar får ni härmed tillfälle att yttra er över begäran samt ge följande förtydliganden:

- **kommunens** inställning till vilket ansvar **kommunen i dagsläget med befintlig bebyggelse** anser sig ha för respektive område enligt 6 § LAV, samt en motivering till detta.
- **kommunens** aktuella beslut om verksamhetsområde för dricksvatten- respektive spillvatten enligt 7 § LAV
- om behovet av vattenförsörjning i ett större sammanhang varierar i området eller i angränsande områden och i så fall hur.
- kortfattat vilka åtgärder som eventuellt redan har vidtagits samt planer och åtaganden som **kommunen** har för området avseende allmänna vattentjänster samt aktuell tidplan för dessa.
- **miljö- och hälsoskyddsnämndens** bedömning av rådande miljö- och hälsoförhållanden i området, särskilt avseende kvaliteten på dricksvatten och om förhållandena varierar i området.
- vilka åtgärder som **miljö- och hälsoskyddsnämnden** eventuellt har vidtagit.
- vad som i övrigt kan vara av intresse vid prövningen av nu aktuell fråga.

## Grund för Länsstyrelsen begäran om yttrande

Enligt 6 § LAV framgår sammanfattningsvis att om det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang så är det ett kommunalt ansvar att ordna detta. Med stöd av 51 § LAV utövar Länsstyrelsen tillsynen över att kommunen fullgör denna skyldighet. Med större sammanhang menas vanligtvis att vattentjänsterna behöver ordnas för fler än 20-30 fastigheter. Länsstyrelsen påminner om att avsaknad av detaljplan inte är ett giltigt skäl att avstå från att svara för vattentjänsterna om det finns ett sådant behov i ett område.

För er referens har Länsstyrelsen nyligen även skickat en förfrågan om läget i Gustavsvik – Mjölkudden (dnr 18999-2012).

Vänligen,  
/Kerstin

Kerstin Rosén Nilsson  
Enheten för miljöskydd  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Box 22067, 104 22 Stockholm

Besök: Regeringsgatan 66

Telefon: 010 223 15 36

[www.lansstyrelsen.se/stockholm](http://www.lansstyrelsen.se/stockholm)

**För en effektiv digital hantering av ditt ärende:**

- Använd e-postadress [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se)
- Använd dig av det specifika ärendets diarienummer i kommunikationen med oss.
- Om du inte känner till diarienumret, skriv vad ärendet gäller i ämnesraden.

För att kunna skicka stora handlingar, över 10 Mb, till Länsstyrelsen behöver du få en inbjudan till en tjänst som heter Filskick. Denna inbjudan får du enkelt genom att skicka e-post till [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se) och begära detta. Du kan också använda vår [e-tjänst för komplettering](#) (ange diarienummer i format nnnn-åååå).



2018-01-24

Miljö- och  
stadsbyggnadsnämnden  
Förslag till yttrande

Länsstyrelsen

## **Remiss från länsstyrelsen angående tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i planområde Dalvägen- Gustavsviksvägen**

**Länsstyrelsens dnr 12750-2012**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) förordrar att vattenfrågan i planområdet Dalvägen -Gustavsviksvägen lösas genom att Nacka kommun följer sin planering för utbyggnad av kommunalt VA.

När detaljplan för området vunnit laga kraft, ska utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp i området ske inom den i kommunen gängse tidsramen, 1,5 - 2 år.

Nacka kommun har sedan mitten av 1990-talet arbetat aktivt med att skapa verksamhetsområden för VA i omvandlingsområden. I ärenden där fastighetsägare i omvandlingsområden vill öka sin VA-standard är MSN mycket restriktiv, i väntan på att kommunalt nät byggs ut. I ett antal omvandlingsområden har antagande av detaljplan dragit ut på tiden längre än förväntat och därmed har utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp dröjt.

För fastigheter i några områden i norra och sydöstra Boo som i planområdet Dalvägen-Gustavsviksvägen, är belastningen på grundvattnet mycket stor i förhållande till nybildningen. Här krävs tillstånd för att borra en ny vattentäkt.

Kvaliteten på dricksvattnet i området kan variera, men kommunen har ingen provtagningsserie för dricksvattenkvaliteten i området. MSN känner till att vattenkvaliteten har analyserats på ett fåtal fastigheter i området. Av de analyssvar miljöenheten fått ta del av framgår där att det finns anmärkningar när det gäller pH, turbiditet och färg. Även resultaten från de bakteriologiska proverna visar anmärkningar då totala antalet odlingsbara bakterier visar något förhöjda värden. Att fastigheterna i området har begränsad vattentillgång som medför att möjligheterna för fastighetsägarna att utrusta sina byggnader med krävande VA-installationer känner MSN till. Men att människorna i området skulle ha ett vatten som är otjänligt eller hälsofarligt har inte MSN fått några indikationer om.

Området är att betrakta som samlad bebyggelse av tillräcklig omfattning för att § 6 lagen om allmänna vattentjänster ska kunna tillämpas i området.



Detaljplan för området Dalvägen-Gustavsviksvägen beräknas antas under första kvartalet 2019.

Cathrin Bergenstråhle  
Ordförande, Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

Kommunstyrelsen

## **Planområdet Mjölkudden-Gustavsviks gård - tillsyn enligt lagen om allmänna vattentjänster**

*Yttrande till länsstyrelsen*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar föreslaget yttrande till Länsstyrelsen i Stockholms län i bilaga 1 till enheten för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse.

### **Sammanfattning**

Länsstyrelsen i Stockholms län har ett pågående tillsynsärende enligt lagen om allmänna vattentjänster som avser kommunens skyldighet att tillhandahålla allmänna vattentjänster till Sydöstra Boo i Nacka kommun. För att komma vidare i ärendet behöver länsstyrelsen förtydliganden från kommunen. I föreslaget yttrande anger kommunen att den bristfälliga vattensituationen i området Mjölkudden-Gustavsviks gård är den främsta anledningen till att kommunen fortsatt prioriterar att ta fram en detaljplan för området med påföljande utbyggnad av kommunalt vatten- och spillvattennät. Planförslaget beräknas antas fjärde kvartalet 2018. Utbyggnaden av det kommunala vatten- och spillvattennätet påbörjas när planen vunnit laga kraft och beräknas ta två till tre år.

### **Ärendet**

Länsstyrelsen i Stockholms län har två pågående tillsynsärenden enligt lagen om allmänna vattentjänster (LAV) om huruvida Nacka kommun är skyldig att tillhandahålla allmänna vattentjänster till Sydöstra Boo i Nacka kommun. Bakgrunden till tillsynen är att det av boende i området har begärt att kommunen ska tidigarelägga planerad VA-utbyggnad i Sydöstra Boo. Detta då man inte är nöjd med sin VA-situation. Länsstyrelsen har träffat representanter för kommunen den 12 maj 2016 men behöver nu mer information för att kunna komma vidare i dessa ärenden.

Denna tjänsteskrivelse avser länsstyrelsens ärende 12750-2012 som berör planområdet Mjölkudden-Gustavsviks gård, och för att få förtydliganden har länsstyrelsen skickat ut en remiss, se bilaga 2.



Remissen har ställts både till kommunen, som ansvarar för att kommunens skyldigheter enligt LAV tillgodoses, och till miljö- och hälsoskyddsnämnden som i Nacka kommun motsvaras av miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har skickat ett separat remissvar till länsstyrelsen, se bilaga 3.

Den bristfälliga vattensituationen i området Mjölkudden-Gustavsviks gård har varit känd länge. Den situationen är den främsta anledningen till att kommunen fortsatt prioriterar att ta fram en detaljplan för området med påföljande utbyggnad av kommunalt vatten- och spillvattennät. Planförslaget beräknas antas fjärde kvartalet 2018. Utbyggnaden av det kommunala vatten- och spillvattennätet påbörjas när planen vunnit laga kraft och beräknas ta två till tre år.

Därmed föreslår enheten för strategisk stadsutveckling att bifogat förslag till yttrande (bilaga 1) antas som kommunens remissvar till länsstyrelsen i detta tillsynsärende.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

## **Konsekvenser för barn**

Förslaget till beslut medför inga konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

Bilaga 1: förslag till yttrande

Bilaga 2: remissen från länsstyrelsen

Bilaga 3: miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag till yttrande

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Frida Foley  
Stadsutvecklingsstrateg  
Enheten för strategisk stadsutveckling

**FÖRSLAG YTTRANDE**

Dnr KFKS 2018/94

stockholm@lansstyrelsen.se  
kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se  
diarienummer 18999-2012

**Yttrande tillsyn enligt 6 § lag om  
allmänna vattentjänster Mjölkudden-Gustavsviks gård***Kommunens svar på remiss från länsstyrelsen*

Nacka kommun tar sitt ansvar för befintlig bebyggelse enligt lagen om allmänna vattentjänster genom ett fortsatt intensivt arbete med detaljplanen för det aktuella området. Kommunen är mycket medveten om vattensituationen i området och har sedan mitten av 1990-talet arbetat aktivt med att skapa verksamhetsområden för vatten och spillvatten i s.k. omvandlingsområden. I ärenden där fastighetsägare i omvandlingsområden vill öka sin vatten- och spillvattenstandard är kommunens miljö- och stadsbyggnadsnämnd mycket restriktiv, i väntan på att kommunalt nät byggs ut. För fastigheter i några områden i norra och sydöstra Boo, som i planområdet Mjölkudden-Gustavsviks gård, är belastningen på grundvattnet mycket stor i förhållande till nybildningen. Här krävs tillstånd för att borra en ny vattentäkt.

Att åtgärda den besvärliga vattensituationen i området Mjölkudden-Gustavsviks gård genom att bygga ut ett kommunalt nät för dricksvatten och spillvatten är den viktigaste anledningen till att få planarbetet med påföljande utbyggnad klart. Av den anledningen fortsätter kommunen att prioritera arbetet med att ta fram en detaljplan för området, en plan som beräknas antas fjärde kvartalet 2018. Utbyggnaden av det kommunala vatten- och spillvattennätet påbörjas när planen vunnit laga kraft och beräknas ta 2-3 år.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

**Från:** frida.foley@nacka.se

**Till:** eric.telander@nacka.se

**Cc:**

**Bcc:**

**Ärende:** VB: Remiss: tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i Syd-östra Boo, Nacka kommun, dnr 18999-2012

**Skickat:** 2018-01-31 11:19:38

**Bilagor:** Skrivelse Gustavsvik.pdf; TJA Gustavsvik.pdf

**Inbäddade bilagor:**

Hej Eric!

Även detta behöver ett diarienummer med mig som handläggare.

Med vänlig hälsning

Frida

**Från:** Totschnig Andreas

**Skickat:** den 30 januari 2018 16:08

**Till:** Foley Frida <[frida.foley@nacka.se](mailto:frida.foley@nacka.se)>

**Ämne:** VB: Remiss: tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i Syd-östra Boo, Nacka kommun, dnr 18999-2012

**Från:** Klarnäs Jacobson Annika

**Skickat:** den 11 januari 2018 11:34

**Till:** Totschnig Andreas <[andreas.totschnig@nacka.se](mailto:andreas.totschnig@nacka.se)>

**Ämne:** VB: Remiss: tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i Syd-östra Boo, Nacka kommun, dnr 18999-2012

Hej Andreas!

Här kommer ärendet om Mjölkudden.

Kommunen/KS ska svar på de fyra första punkterna.

MSN via miljöenheten för de tre sista punkterna.

Hälsar

Annika

**Från:** Rosén Nilsson Kerstin [<mailto:kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se>]

**Skickat:** den 13 december 2017 13:51

**Till:** Info Nacka kommun <[info@nacka.se](mailto:info@nacka.se)>; Miljöenheten <[miljoenheten@nacka.se](mailto:miljoenheten@nacka.se)>

**Kopia:** Klarnäs Jacobson Annika <[annika.klarnas-jacobson@nacka.se](mailto:annika.klarnas-jacobson@nacka.se)>

**Ämne:** Remiss: tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i Syd-östra Boo, Nacka kommun, dnr 18999-2012

Hej!

Denna remiss ska både gå till den del av **kommunen** som ansvarar för att kommunens skyldigheter enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV) tillgodoses och till **miljö- och hälsoskyddsnämnden**.

Länsstyrelsen har två pågående tillsynsärenden (dnr 18999-2012 och 12750-2012) enligt LAV om huruvida Nacka kommun är skyldig att tillhandahålla allmänna vattentjänster till Sydöstra Boo i Nacka kommun. Länsstyrelsen har träffat representanter för kommunen den 12 maj 2016 men behöver nu mer information för att kunna komma vidare i dessa ärenden. Vi emotser ert svar senast **den 1 mars 2018** skickat per e-post till [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se) med kopia till [kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se](mailto:kerstin.rosen-nilsson@lansstyrelsen.se) alternativt via [vår e-tjänst för komplettering](#) (ange diarienummer i format 18999-2012).

### Bakgrund

De klagande begär tidigarelagd utbyggnad i följande område:

Lst dnr	Rubrik	Kommentar
18999-2012	Begäran om tillsyn enligt LAV av utbyggnad av VA i Gustavsvik, Backeböl 1:269, Nacka kommun (Mjölkudden)	Se bifogade skrivelser. Klagomålet avser även miljökontorets krav på enskilda avlopp, men den frågan är utagerad. Ärendet öppnades år 2010 med dnr 12438-2010, men har omförts till dnr 18999-2012.

### Frågor

För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till kommunens eventuella ansvar får ni härmed tillfälle att yttra er över begäran samt ge följande förtydliganden:

- **kommunens** inställning till vilket ansvar **kommunen i dagsläget med befintlig bebyggelse** anser sig ha för respektive område enligt 6 § LAV, samt en motivering till detta.
- **kommunens** aktuella beslut om verksamhetsområde för dricksvatten- respektive spillvatten enligt 7 § LAV
- om behovet av vattenförsörjning i ett större sammanhang varierar i området eller i angränsande områden och i så fall hur.
- kortfattat vilka åtgärder som eventuellt redan har vidtagits samt planer och åtaganden som **kommunen** har för området avseende allmänna vattentjänster samt aktuell tidplan för dessa.
- **miljö- och hälsoskyddsnämndens** bedömning av rådande miljö- och hälsoförhållanden i området, särskilt avseende kvaliteten på dricksvatten och om förhållandena varierar i området.
- vilka åtgärder som **miljö- och hälsoskyddsnämnden** eventuellt har vidtagit.
- vad som i övrigt kan vara av intresse vid prövningen av nu aktuell fråga.

### Grund för Länsstyrelsen begäran om yttrande

Enligt 6 § LAV framgår sammanfattningsvis att om det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang så är det ett kommunalt ansvar att ordna detta. Med stöd av 51 § LAV utövar Länsstyrelsen tillsynen över att kommunen fullgör denna skyldighet. Med större sammanhang menas vanligtvis att vattentjänsterna behöver ordnas för fler än 20-30 fastigheter. Länsstyrelsen påminner om att avsaknad av detaljplan inte är ett giltigt skäl att avstå från att svara för vattentjänsterna om det finns ett sådant behov i ett område.

### Bifogar

1. Skrivelse angående allmän vattenförsörjning i Gustavsvik
2. Tjänsteanteckning angående begäran Gustavsvik

För referens kommer Länsstyrelsen även skicka en förfrågan om läget för Dalvägen – Gustavsviksvägen, (lst dnr 12750-2012).

Vänligen,  
/Kerstin

Kerstin Rosén Nilsson  
Enheten för miljöskydd  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Box 22067, 104 22 Stockholm  
Besök: Regeringsgatan 66  
Telefon: 010 223 15 36  
[www.lansstyrelsen.se/stockholm](http://www.lansstyrelsen.se/stockholm)

**För en effektiv digital hantering av ditt ärende:**

- Använd e-postadress [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se)
- Använd dig av det specifika ärendets diarienummer i kommunikationen med oss.
- Om du inte känner till diarienumret, skriv vad ärendet gäller i ämnesraden.

För att kunna skicka stora handlingar, över 10 Mb, till Länsstyrelsen behöver du få en inbjudan till en tjänst som heter Filskick. Denna inbjudan får du enkelt genom att skicka e-post till [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se) och begära detta. Du kan också använda vår [e-tjänst för komplettering](#) (ange diarienummer i format nnnn-åååå).



2018-01-24

Miljö- och  
stadsbyggnadsnämnden  
Förslag till yttrande

Länsstyrelsen

## **Remiss från länsstyrelsen angående tillsyn över 6 § lag om allmänna vattentjänster i planområde Mjölkudden- Gustavsviks gård**

**Länsstyrelsens dnr 18999-2012**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) förordrar att vattenfrågan i planområde Mjölkudden-Gustavsviks gård lösas genom att Nacka kommun följer sin planering för utbyggnad av kommunalt VA.

När detaljplan för området vunnit laga kraft, ska utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp i området ske inom den i kommunen gängse tidsramen, 1,5 - 2 år.

Nacka kommun har sedan mitten av 1990-talet arbetat aktivt med att skapa verksamhetsområden för VA i omvandlingsområden. I ärenden där fastighetsägare i omvandlingsområden vill öka sin VA-standard är MSN mycket restriktiv, i väntan på att kommunalt nät byggs ut. I ett antal omvandlingsområden har antagande av detaljplan dragit ut på tiden längre än förväntat och därmed har utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp dröjt.

För fastigheter i några områden i norra och sydöstra Boo är belastningen på grundvattnet mycket stor i förhållande till nybildningen. Här krävs tillstånd för att borra en ny vattentäkt. Planområdet Mjölkudden-Gustavsviks gård är ett sådant område.

Kvaliteten på dricksvattnet i området Mjölkudden- Gustavsviks gård kan variera, men kommunen har ingen provtagningsserie för dricksvattenkvaliteten i området. MSN känner till att vattenkvaliteten har analyserats på ett fåtal fastigheter i området. Av de analyssvar miljöenheten fått ta del av framgår där att det finns anmärkningar när det gäller vattnets fluoridhalt. Att fastigheterna i området har begränsad vattentillgång som medför att möjligheterna för fastighetsägarna att utrusta sina byggnader med krävande VA-installationer känner MSN till. Men att människorna i området skulle ha ett vatten som är otjänligt eller hälsofarligt har inte MSN fått några indikationer om.

Planområdet Mjölkudden- Gustavsviks gård är att betrakta som samlad bebyggelse av tillräcklig omfattning för att § 6 lagen om allmänna vattentjänster ska kunna tillämpas i området.



Detaljplan för området Mjölkudden-Gustavsviks gård kommer att antas under 4:e kvartalet 2018.

Cathrin Bergenstråhle  
Ordförande, Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Uppföljning av stadsbyggnadsprojekten med fokus på bostäder, februari 2018**

*Informationsärende*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen.

### **Sammanfattning**

Enheten för strategisk stadsutveckling ger i detta ärende en samlad bild av läget i de pågående stadsbyggnadsprojekten, med fokus på bostäder, och redovisar hur planering och genomförande ligger till i förhållande till kommunens bostadsmål. Särskild uppmärksamhet ges åt uppföljningen av de planerade bostäder som är kopplade till tunnelbaneavtalet. I ett övergripande perspektiv bedöms förutsättningarna för att uppnå målet om 20 000 nya bostäder, varav 13 500 på västra Sicklaön, till år 2030 vara goda.

Knappt 5 000 bostäder bedöms inrymmas i antagna planer sedan 2014 och det arbetas i dagsläget med cirka 80 detaljplaner som inrymmer drygt 12 000 bostäder. I den långsiktiga strategiska planeringen inryms drygt 8 500 bostäder i detaljplaner som ännu inte påbörjats. Dessa detaljplaner planeras antas senast år 2026.

Enhetens bedömning är att detaljplaner som inrymmer cirka 2 000 bostäder kommer att antas under 2018. Detta förutsätter bland annat att Nobelberget (550 bostäder), Nybackakvarteret (330 bostäder), Nya gatan Elverkshuset (460 bostäder) och Enspännervägen (350 bostäder) inte förskjuts.

### **Ärendet**

I detta ärende ges en samlad bild av läget i stadsbyggnadsprojekten med fokus på bostäder. Rapporten sammanfattar också hur planering och genomförande ligger till i förhållande till kommunens bostadsmål. Uppföljning planeras att ske varje tertial. Förra rapporteringen togs upp på kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) den 3 oktober 2017. I denna uppföljning ägnas särskild uppmärksamhet åt de bostäder som är kopplade till



tunnelbaneavtalet. Rapporten beskriver även översiktligt planeringen av bland annat hyresrätter, kommande markanvisningar och välfärdsfastigheter.

### **Måluppfyllelse**

I Nacka är prognosen för det totala antalet bostäder i den långsiktiga strategiska planeringen 26 000 med antagande år 2014–2026. Två tredjedelar av dessa bostäder finns i projekt som redan är antagna eller pågående. I det kommunala bostadsmålet ska även medräknas de 3 000 bostäder som färdigställts under åren 2014–2017 och som baserats på detaljplaner antagna före år 2014 samt ytterligare bostäder som tillkommer på äldre detaljplaner. I ett övergripande perspektiv bedöms därför förutsättningarna för att uppnå kommunens mål om 20 000 nya bostäder till år 2030 vara goda.

Antalet pågående projekt samt den höga graden av komplexitet och samberoende med andra projekt medför en stor sannolikhet för att tidplaner kan komma att revideras.

Ytterligare faktorer som påverkar tidplaner är exempelvis avtalsförhandlingar, samverkan med externa parter, oklara/förändrade direktiv, överklaganden, resurstillgång och genomförandelogistik. Det bör också påpekas att kommunen inte själv har rådighet över externa faktorer så som exempelvis konjunktur, vilken utgör en högre riskfaktor ju större andel privatägdmark som berörs.

Prognoserna kring kommunens målsättningar förutsätter att organisationen klarar det extraordinära resursbehovet, inte minst den kommande treårsperioden, samt att ovan riskfaktorer inte får allt för stor inverkan på utfallet.

### **Bostäder i antagna planer**

Sedan 2014 har detaljplaner antagits som inrymmer 5 000 bostäder, varav cirka 1 500 bostäder detaljplanerats under 2017. I dagsläget arbetas det med cirka 80 detaljplaner som inrymmer drygt 12 000 bostäder. I den långsiktiga strategiska planeringen finns ytterligare detaljplanera som inrymmer drygt 8 500 bostäder. Arbete med dessa detaljplaner har ännu inte påbörjats men detaljplanerna planeras att antas senast 2026.

Bedömningen är att det under 2018 kommer att antas detaljplaner som inrymmer cirka 2 000 bostäder. Detta förutsätter bland annat att Nobelberget (550 bostäder), Nybackakvarteret (330 bostäder), Nya gatan Elverkshuset (460 bostäder) och Enspännarvägen (350 bostäder) inte förskjuts.

### **Tunnelbaneavtalet**

Det totala antalet bostäder på Västra Sicklaön inklusive den långsiktiga strategiska planeringen med antagande under åren 2014 - 2026 är drygt 18 000. Knappt två tredjedelar av dessa bostäder finns i projekt som redan är antagna eller pågår. Sett till hela perioden är planeringsreserven, det vill säga skillnaden mellan de bostäder som finns med i den



långsiktiga strategiska planeringen och målvärdet, 25 procent. Detta är lägre än i kommunen som helhet.

För att klara delmålet till år 2025 återstår detaljplaner för 4 800 bostäder som bör antas senast år 2022. Stora projekt bör dock antas tidigare för att så stor del som möjligt av projektets bostäder ska hinna färdigställas till år 2025. I dagsläget innehåller detaljplaneringen drygt 11 500 nya bostäder med planerat antagande senast 2022.

### **Bygg- och inflyttningsstarter**

Uppföljning av start- och slutbesked visar att det under 2017 påbörjades byggande av 1 750 bostäder och att drygt 1 100 bostäder färdigställdes i kommunen. Jämfört med 2016 är det en ökning av antalet påbörjade bostäder med 14 procent. Sedan 2014 har byggandet av sammanlagt 5 000 bostäder påbörjats och drygt 3 000 bostäder färdigställts i Nacka. Av de bostäder som beräknas färdigställas åren 2014–2030 är två tredjedelar redan färdigställda eller i pågående projekt. Hälften av dessa bostäder ligger på Västra Sicklaön. I den långsiktiga strategiska planeringen, med projekt som ännu inte startat, beräknas cirka 80 procent av bostäderna tillkomma på Västra Sicklaön.

### **Arbetsplatser**

Inom stadsutvecklingsprocessen följs kommunens mål om tillkommande arbetsplatser upp. Målet är 15 000 nya arbetsplatser, varav 10 000 på västra Sicklaön, till och med år 2030. Totalt är målet 50 000 arbetsplatser i kommunen år 2030.

I de projekt med detaljplaner som innehåller ytor för verksamheter sker en uppföljning av kvadratmeter bruttoarea (BTA) för verksamhet. Arbete pågår för att utveckla uppföljningen för att särskilja typ av verksamhet eftersom det kan skilja mycket på hur många anställningar en byggrätt kan generera. En första indikation tyder på att cirka hälften av de tillkommande arbetsplatserna bedöms kunna tillkomma inom stadsbyggnadsprojekten.

För att klara målet till år 2030 måste takten i antal nya arbetstillfällen öka avsevärt.

### **Välfärdsfastigheter**

Av den långsiktiga behovsbilden för att möta den ökade befolkningstillväxtens behov fram till 2030 framgår att det behövs ytterligare cirka 5 300 skolplatser, 3 900 förskoleplatser, 460 boenden för äldre och funktionsnedsatta. Dagens planering bedöms täcka det identifierade behovet.

### **Hyresrätter och markanvisningar**

Kommunen har ett mål att en tredjedel av de tillkommande bostäderna på den kommunalt anvisade marken ska bli hyresrätter. Hyresrätter på kommunal mark skapas främst genom



upplåtande av tomträtt. Sedan år 2014 har hittills 120 hyresrätter på kommunal mark färdigställts.

Under 2017 genomfördes 10 markanvisningar. Även under de två kommande åren kommer antalet markanvisningar som behöver göras fortsatt vara högt.

## **Ekonomiska konsekvenser**

En prognos baserad på pågående och planerade projekt visar på en stadsutvecklingsekonomi i balans för hela perioden 2016–2030. En stadsutvecklingsekonomi i balans innebär att inkomsterna ska vara minst lika stora som utgifterna. Den första och andra femårsperioden visar i nuläget på ett underskott medan period tre uppvisar ett överskott. Flera större infrastrukturprojekt och den fortsatta utbyggnaden av kommunens förnyelseområden där kommunens inkomster till stor del är prognosticerade till period två. Den första perioden påverkas dessutom av initiala utgifter för utbyggnad av allmänna anläggningar inom ett antal stadsbyggnadsprojekt.

Finansieringsformen för välfärdsfastigheter har stor effekt på den totala måluppfyllelsen. Den senaste prognosen inkluderar även ett antagande om finansiering av vissa välfärdsfastigheter inom stadsutvecklingsekonomin. Detta är en skillnad jämfört med föregående års prognos och får stor påverkan på period två. Arbete pågår för att fastställa vilka välfärdsfastigheter som ska belasta stadsutvecklingsekonomin.

## **Konsekvenser för barn**

Flera av stadsbyggnadsprojekten syftar till att utveckla en eller flera välfärdsfastigheter såsom skolor, förskolor eller idrottshallar. Utvecklingen av det offentliga rummet, som inte minst är viktigt för barn och ungdomar, utgör en grundläggande del i våra stadsbyggnadsprojekt. En utveckling i riktningen ovan ger positiva konsekvenser för barn och ungdomar i dagens och framtidens Nacka.

## **Bilagor**

Bilaga 1: Rapport ”Lägesrapport KSSU 20 februari 2018”

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk  
stadsutveckling



## DELRAPPORT

---

# Rapportering och uppföljning av stadsbyggnadsprojekten, med fokus på bostadsmålet, februari 2018

KFKS 2016/108-012

2018-02-07

Enheten för strategisk stadsutveckling

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Måluppfyllelse.....</b>	<b>3</b>
2.1	Bostäder i antagna detaljplaner .....	4
2.2	Tunnelbaneavtalet .....	5
2.3	Bygg- och inflyttningsstarter.....	6
2.4	Arbetsplatser .....	8
2.5	Välfärdsfastigheter .....	9
<b>3</b>	<b>Statsbidrag för ökat bostadsbyggande .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Nuläge .....</b>	<b>10</b>
4.1	Centrala Nacka .....	11
4.2	Sickla-Plania.....	13
4.3	Bergs gård .....	15
4.4	Kvarnholmen och Gäddviken .....	16
4.5	Nacka strand .....	17
4.6	Henriksdal .....	18
4.7	Fisksätra.....	19
4.8	Älta centrum.....	20
4.9	Orminge centrum.....	22
4.10	Övriga kommunen.....	23
<b>5</b>	<b>Hyresrätter.....</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Markanvisningar.....</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>Stadsutvecklingsekonomi i balans.....</b>	<b>26</b>
<b>8</b>	<b>Kommande ärenden i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) .....</b>	<b>26</b>

## I Inledning

Syftet med rapporten är att beskriva hur arbetet med uppfyllelsen av kommunens övergripande mål inom stadsutvecklingsområdet, med särskilt fokus på bostadsbyggande. Rapporten ger också en samlad bild av nuläget i kommunens större utvecklingsområden. En regelbunden rapportering och uppföljning ska skapa bättre förutsättningar för framdrift i projekten och att kommunen når de övergripande målen kring bostadsbyggande, arbetsplatser och välfärdsfastigheter.

## 2 Måluppfyllelse

Utgångspunkten för uppföljningen av planerade och byggda bostäder är målet om 20 000 nybyggda bostäder till och med år 2030. 13 500 av dessa bostäder ska byggas på västra Sicklaön. I tunnelbaneavtalet finns ett delmål om att Nacka kommun ansvarar för att det har byggts 8 200 bostäder på västra Sicklaön senast år 2025.

I denna uppföljning ligger fokus på när detaljplaner förväntas antas samt när byggnation och inflyttning sker. I det övergripande målet om 20 000 nya bostäder kan alla bostäder som tillkommit från och med 2014 räknas med. I tunnelbaneavtalet kan endast de bostäder som bygger på en detaljplan antagen från och med den 1 januari 2014 och framåt räknas in.

Grundtagandet i den långsiktiga planeringen är en tidplan där det i genomsnitt tar drygt två år att ta fram en detaljplan och tre år från antagen detaljplan tills att en bostad är inflyttningsklar. För komplexa projekt med många samverkanden bedöms tidsåtgången vara längre, något som visar sig genom att tidplaner i dagsläget revideras framåt i tiden för flera pågående stadsbyggandsprojekt.

Allteftersom kunskapen om enskilda stadsbyggnadsprojekt ökar, både pågående och planerade, justeras den övergripande planeringen. En förutsättning för att göra korrekta bedömningar av nuläget är att tidplaner för projekten i stort och planprocessen i synnerhet är realistiskt utarbetade. Den etappvisa utbyggnaden för större projekt behöver också beaktas för att prognoserna ska bli så korrekta som möjligt. De tidsmässiga grundtagandena kommer därför att genomgå en översyn.

Det är angeläget att kommunen har en planeringsreserv som en viktig del i riskminimeringen, då alla projekt inte kommer att genomföras i enlighet med sina individuella tidplaner. Det bör understrykas att planeringsreserv som uttryck inte innebär en högre planeringsgrad än vad som krävs för måluppfyllelse. Planeringsreserven utgör skillnaden mellan de bostäder som finns med i den långsiktiga strategiska planeringen och målvärdet. Som en jämförelse kan Stockholm användas, där planeringsreserven som bedöms som nödvändig är ca 40 procent. I Nacka ligger siffran på motsvarande nivå sett över hela perioden, men på västra Sicklaön är den i dagsläget något lägre.

I Nacka är prognosen för det totala antalet bostäder i den långsiktiga strategiska planeringen 26 000 med antagande år 2014–2026. Två tredjedelar av dessa bostäder finns i projekt som redan är antagna eller pågående. I det kommunala bostadsmålet ska även medräknas de 3 000 bostäder som färdigställts under åren 2014–2017 och som baserats på detaljplaner antagna före år 2014 samt ytterligare bostäder som tillkommer på äldre planer. I ett övergripande perspektiv bedöms därför förutsättningarna för att uppnå kommunens mål om 20 000 nya bostäder till år 2030 vara goda.

Antalet pågående projekt samt den höga graden av komplexitet och samverkande med andra projekt medför en stor sannolikhet för att tidplaner kan komma att revideras. Ytterligare faktorer som påverkar tidplaner är exempelvis avtalsförhandlingar, samverkan med externa parter, oklara/förändrade direktiv, överklaganden, resurstillgång och genomförandelogistik. Det bör också påpekas att kommunen inte själv har rådighet över externa faktorer som konjunkturen, vilken utgör en högre riskfaktor ju större andel privatägdmark som påverkas. Enheten för strategisk stadsutveckling följer utvecklingen på marknaden i syfte att kunna analysera läget och föreslå åtgärder utifrån gjorda analyser.

Takten i planeringen och konsekvenserna för projekten skapar även en stor efterfrågan på vissa kompetenser i organisationen under olika perioder och innebär ett extraordnärt resursbehov. Kompetensförsörjningen blir en central fråga att säkra. Prognoserna för måluppfyllnad förutsätter att organisationen klarar denna stora utmaning, inte minst den kommande treårsperioden, samt att ovan riskfaktorer inte får alltför stor inverkan på utfallet.

## 2.1 Bostäder i antagna detaljplaner

Sedan 2014 har knappt 5 000 bostäder antagits i planer, varav cirka 1 500 tillkom under 2017. I dagsläget arbetas det med cirka 80 detaljplaner innehållandes drygt 12 000 bostäder. I den långsiktiga strategiska planeringen finns ytterligare drygt 8 500 bostäder i ännu ej startade detaljplaner med antagande senast år 2026.

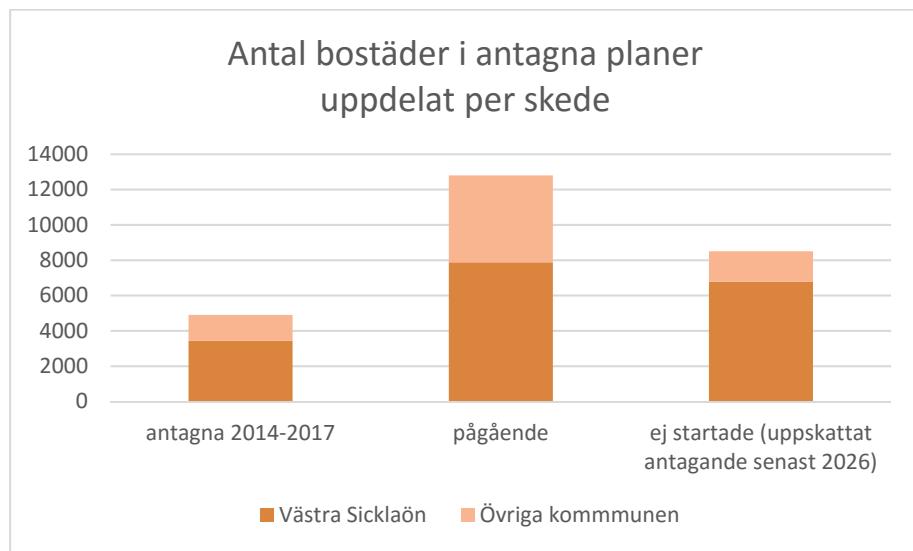


Bild 1 – Uppdelning av antal bostäder efter vilket skede projekten befinner sig i.

I och med det stora antalet bostäder i pågående planer förväntas även antalet bostäder som kommer att antas i planer de kommande åren att vara högt. Bedömningen är att det under 2018 kommer att antas detaljplaner innehållandes cirka 2 000 bostäder. Detta förutsätter bland annat att inte Nobelberget (550 bostäder), Nybackakvarteret (330 bostäder), Nya gatan Elverkshuset (460 bostäder) och Enspännarvägen (350 bostäder) förskjuts.

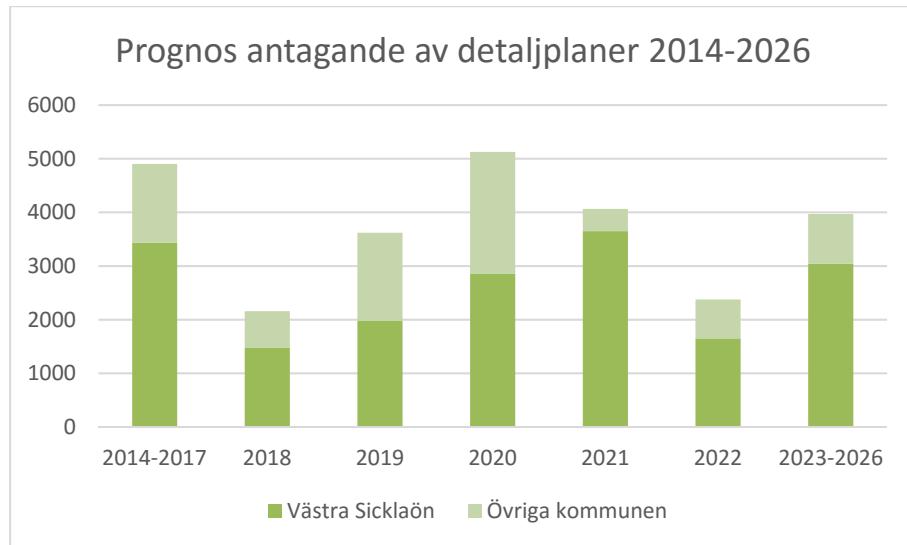


Bild 2 – Antagande av detaljplaner år 2014–2026.

Bedömningen är att det faktiska utfallet ovan med stor sannolikhet kommer att påverkas av prioriteringar och justeringar i den övergripande planeringen samt revideringar av tidplaner framåt i tiden i pågående projekt.

Om det sker en förskjutning av planerat antagande med upp till ett år för alla projekt med planerat antagande under 2019 och 2020 är bedömningen att det fortfarande finns förutsättningar att uppnå både den totala måluppfyllelsen kring kommunens övergripande bostadsmål samt åtagande inom tunnelbaneavtalet till år 2025. Kraven på att projekten verkligen färdigställs blir högre ju närmare målet kommer.

En trend som också påverkar prognosnivåerna är att exploateringsgraden ökar i många projekt under både planerings- och genomförandefasen jämfört med antaganden gjorda i den initiala planeringen.

## 2.2 Tunnelbaneavtalet

Särskild vikt läggs vid uppföljningen på Västra Sicklaön på grund av tunnelbaneavtalet som anger att det i Nacka kommun ska byggas 13 500 bostäder på Västra Sicklaön till år 2030, med delmål om 8 200 bostäder till år 2025. Eftersom grundantagandet är att det tar minst tre år från antagen detaljplan tills att en bostad är inflyttningsklar har måluppföljningen av antagna detaljplaner kopplad till tunnelbaneavtalet delats upp i två tidsperioder; 2014–2022 och 2023–2026.

Hittills har planer innehållandes 3 400 bostäder antagits på Västra Sicklaön. För att klara delmålet till år 2025 och återstående 4 800 bostäder, innehåller planeringen detaljplaner med drygt 11 500 nya bostäder med beräknat antagande senast 2022.

Organisationen arbetar även utifrån målet att detaljplaner som möjliggör minst 5 000 bostäder på Västra Sicklaön ska antas inom treårsperioden 2017–2019. I dagsläget är prognosens 4 800 bostäder.

Det totala antalet bostäder på Västra Sicklaön inklusive den långsiktiga strategiska planeringen med antagande under åren 2014 - 2026 är drygt 18 000. Knappt två tredjedelar av dessa bostäder finns i projekt som är antagna eller pågår, se Bild 1. Sett till hela perioden är marginalen för att klara de 13 500 bostäderna 25 procent, vilket är lägre än i kommunen som helhet.

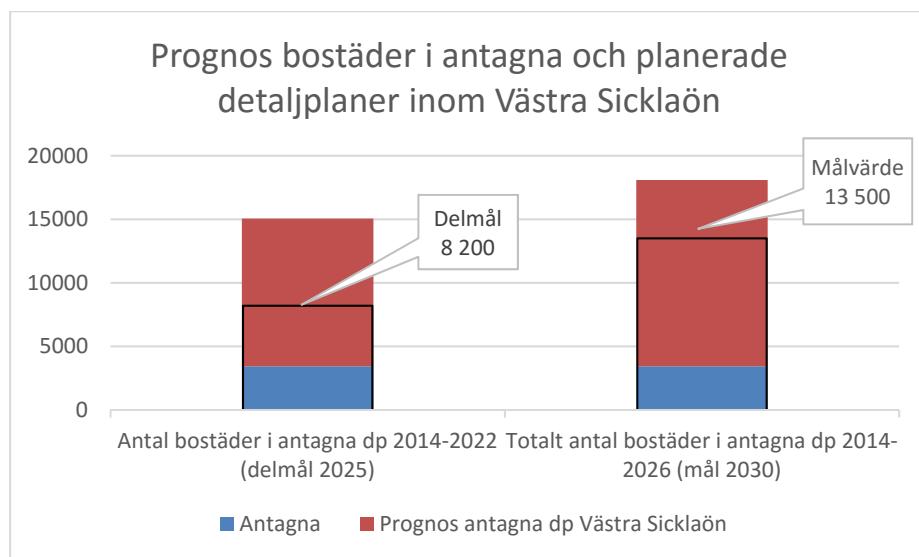


Bild 3 - Prognos bostäder i antagna detaljplaner inom tunnelbaneavtalet 2014-2026.

Inom tunnelbanans upptagningsområde har flera projekt startats upp, bl.a. de som innehåller byggnader med tunnelbaneuppgångar. Samtidigt har antalet planerade bostäder ökat i flertalet projekt. Justeringen av planerat antal bostäder är en viktig del i riskminimeringen för att klara målsättningen om 13 500 bostäder tom. år 2030, varav 8 200 bostäder tom. år 2025. En tendens är att projektens tidplaner revideras framåt i tiden och det behövs ytterligare insatser för att undvika detta. För projekt som antas år 2022 blir osäkerheten därfor större huruvida bostäderna hinner färdigställas till år 2025. Detta gäller i synnerhet större projekt där inflyttning oftast pågår under flera år. För dessa projekt blir hypotesen om tre år från antagande till inflyttningsstart missvisande. Stora projekt bör därfor antas tidigare än år 2022 för att så stor del som möjligt av projektets bostäder ska hinna färdigställas till år 2025.

## 2.3 Bygg- och inflyttningsstarter

Utöver uppföljning av antagande av detaljplaner följs utvecklingen av bygg- och inflyttningsstarter. Det är först i samband med beslut om bygglov, inklusive påföljande start- och slutbesked, som det går att följa upp hur många bostäder som verkligen har kommit till under en viss tidsperiod.

Byggstart kan ske när starbesked har erhållits och en bostad räknas som färdigställd när den har fått slutbesked. I begreppet bostad inkluderas även exempelvis bostad för nyanländ, LSS-bostad och äldreboende, såvida den inte definierats som en vårdplats.

Uppföljning av start- och slutbesked visar att det under 2017 påbörjades byggande av 1 750 bostäder och att drygt 1 100 bostäder färdigställdes i kommunen. Av dessa utgör 900 lägenheter i flerbostadshus med fler än 10 bostäder. Jämfört med 2016 är det en ökning av antalet påbörjade bostäder med 14%. Sedan 2014 har byggandet av sammanlagt 5 000 bostäder påbörjats och drygt 3 000 bostäder har färdigställts i Nacka. Byggandet av bostäder kopplat till tunnelbaneavtalet har påbörjats och de 50 första bostäderna står färdiga. Siffrorna i bild 4 nedan avser alla nyttillkomna bostäder i hela kommunen och inte endast de som tillkommit inom stadsbyggnadsprojekten.

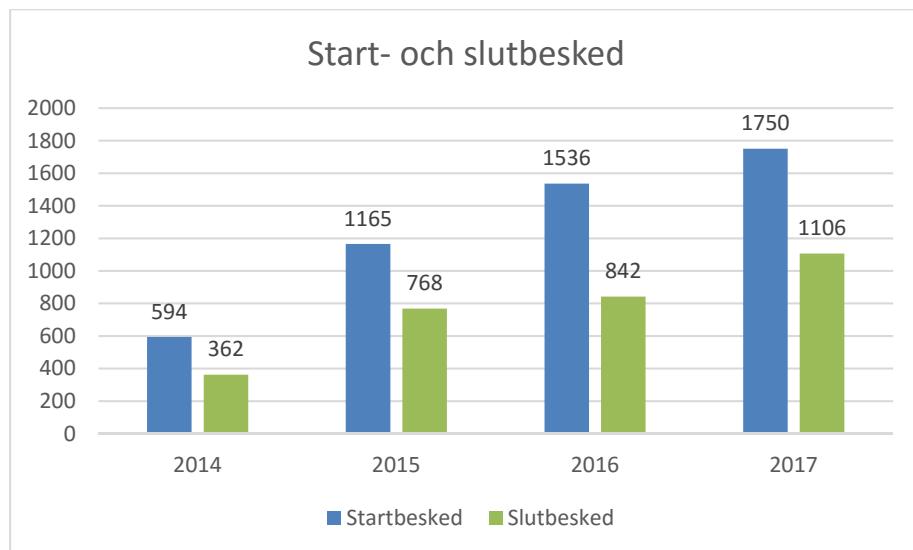


Bild 4 – Antal start- och slutbesked per år

I mål och budget 2017–2019 angavs en prognos om det planerade byggandet under perioden. Det förväntade antalet färdigställda bostäder uppskattades då till 1 000 för 2017, följt av 1 900 och 2 400 efterföljande år. Under 2017 färdigställdes 1 100 bostäder. Prognoserna för 2018 och 2019 ligger under det förväntade antalet färdigställda bostäder.

Område	År	Bostäder antagna detaljplaner	Bostäder byggstart	Bostäder start inflyttning
hela kommunen	2018	2 000	900	1 500
	2019	3 500	1 500	1 000
västra Sicklaön	2018	1 500	650	500
	2019	2 000	1 200	300
övriga Nacka	2018	500	250	1000
	2019	1 500	300	700

Bild 5 – Prognos – Antagande, bygg- och inflyttningsstart år 2018 och 2019

Siffrorna har sin härkomst i insamlad projektinformation. Antalet bostäder i antagna detaljplaner har därefter justerats efter att rimlighetsbedömning genomförts och antalet färdigställda bostäder har jämkats med bostadsbyggnadsprognoserna som är under framtagande.

Av de bostäder som beräknas färdigställas åren 2014–2030 är två tredjedelar redan färdigställda eller i pågående projekt. Hälften av dessa bostäder ligger på Västra Sicklaön. I den långsiktiga strategiska planeringen, med ännu ej startade projekt, beräknas cirka åttio procent av bostäderna tillkomma på Västra Sicklaön.

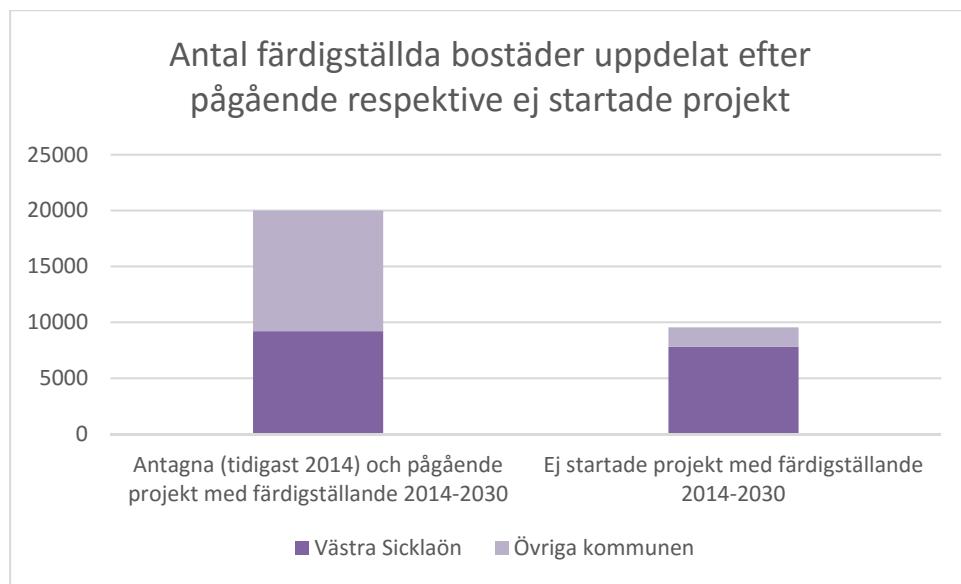


Bild 6 – Antal färdigställda bostäder uppdelat antagna och pågående respektive ej startade projekt.

## 2.4 Arbetsplatser

Inom stadsutvecklingsprocessen följs kommunens mål om tillkommande arbetsplatser upp. Målet är 15 000 nya arbetsplatser, varav 10 000 på västra Sicklaön, till och med år 2030. Totalt är målet 50 000 arbetsplatser i kommunen år 2030.

I de projekt med detaljplaner som innehåller ytor för verksamheter sker en uppföljning av kvadratmeter bruttoarea (BTA) för verksamhet. Arbete pågår för att utveckla uppföljningen för att särskilja typ av verksamhet eftersom att det kan skilja mycket på hur många anställningar en byggrätt kan generera. Det är viktigt att det finns förutsättningar för nya verksamheter i kommande detaljplaner för att målet om arbetsplatser ska nås. Hur mycket verksamhetsyta som tillskapas blir en indikator på i vilken omfattning projekten bidrar till uppfyllande av målet. En första indikation tyder på att cirka hälften av de tillkommande arbetsplatserna bedöms kunna tillkomma inom stadsbyggnadsprojekten. Det tillkommer årligen ett stort antal arbetsplatser som inte har direktkoppling till genomförandet av nya detaljplaner.

I Nacka bildas det många nya företag och tillväxten mellan 2011 och 2015 var 46%. I Sverige var siffran 38% under motsvarande tid. Under samma tid var tillväxten i antal anställda 5% medan den i Sverige låg på 11%. Mellan åren 2014-2016 har antalet sysselsatta i Nacka varit relativt konstant. För att klara målet till år 2030 måste takten i antal nya arbetstillfällen öka avsevärt.

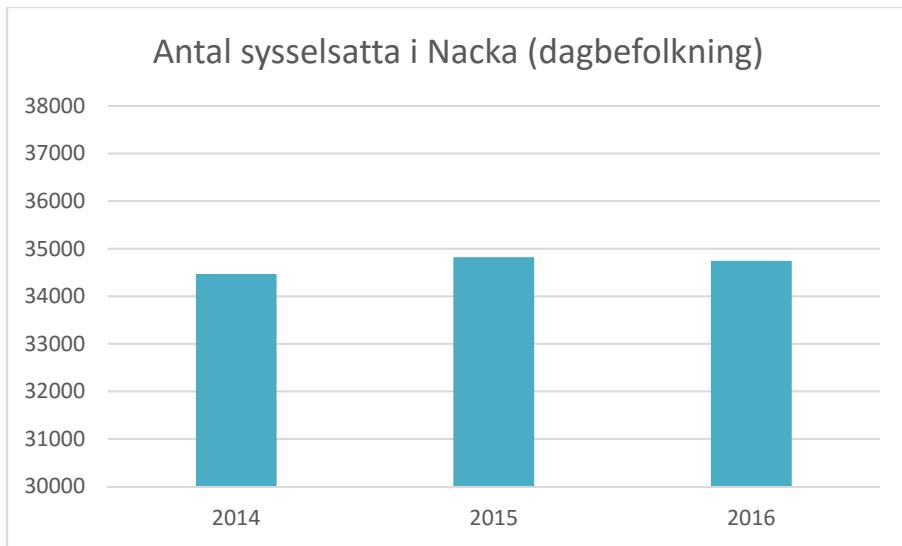


Bild 7 – Antal sysselsatta i Nacka 2014–2016.

## 2.5 Välfärdsfastigheter

Planeringen och produktionen av välfärdsfastigheter är en central del i stadsutvecklingen. Att synkronisera planeringen och utbyggnaden av välfärdsfastigheter med stadsutvecklingen i stort är mycket viktigt. I den övergripande planeringen finns noterat vilka stadsbyggnadsprojekt som innehåller välfärdsfastigheter, samt vilken typ av välfärdsfastighet det rör sig om. Det pågår ett löpande arbete med att synkronisera tidplanerna för respektive välfärdsfastighet med stadsbyggnadsprojektet som helhet, inklusive beroenden med andra stadsbyggnadsprojekt.

Sedan 1 oktober 2017 ansvarar enheten för strategisk stadsutveckling för kommunstyrelsens övergripande mark-, bostads- och lokalförsörjningsplan. Rapporteringen redogör översiktligt för kapacitets- och investeringsbehovet av lokaler och bostäder för sociala ändamål, inkluderat nya och befintliga anläggningar. Behovet bygger på befolkningsprognos som i sin tur bygger på den senaste bostadsbyggnadsprognos. Behovsbeskrivningarna tas fram i samverkan med respektive nämnd.

Den långsiktiga behovsbilden för att möta den ökade befolkningstillväxtens behov fram till 2030 anger att det behövs ytterligare ca: 5 300 skolplatser, 3 900 förskoleplatser, 460 boenden för äldre och funktionsnedsatta samt 1 100 bostäder för nyanlända och sociala kontrakt. Dagens planering bedöms täcka det identifierade behovet. Det pågår, genom den dagliga samordningen mellan stadsutvecklings- och fastighetsprocesserna, ett arbete med att synkronisera hela stadsutvecklingsprocessen med genomförandet av mark-, bostads- och lokalförsörjningsplanen.

På grund av det stora behovet av bostäder för sociala ändamål ligger ett särskilt fokus på hur dessa bostäder kan tillskapas i samband med genomförandet av kommande stadsbyggnadsprojekt. Att få fram fler bostäder av den typen är avgörande för att kommunen ska klara av sitt åtagande att ta emot nyanlända, uppskattningsvis ca 1 000 personer under 2017–2018. Huvuddelen av tillskapandet av sociala bostäder måste på kort sikt ligga utanför

stadsbyggnadsprojekten, men under perioden 2017 till 2022 skulle ungefär 280 bostäder för socialt ändamål kunna tillskapas inom stadsbyggnadsprojekt.

### 3 Statsbidrag för ökat bostadsbyggande

Uppföljningen av startbeskedet samordnas med kommunens ansökan om regeringsbidraget för ökat bostadsbyggande. Bidraget, som handläggs av Boverket, ska sökas senast den 1 oktober varje år och räknas för perioden 1 augusti till 31 juli. Stadsbidraget baseras dels på antal bostäder som fått startbesked och dels antal nyanlända som fått uppehållstillstånd samt folkbokförts i kommunen under perioden. För perioden 1 augusti 2015 - 31 juli 2016 blev kommunens byggbonus 32 Mkr, baserat på ca 1 200 givna starbesked. Under perioden 1 augusti 2016 – 31 juli 2017 har kommunen givit 1 648 startbesked. För detta fick kommunen återigen 32 Mkr.

### 4 Nuläge

Detta avsnitt syftar till att visuellt beskriva läget i ett stort antal pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt. Fokus har legat på att få fram uppgifter för antagande av detaljplan, byggstart, inflyttningsstart, färdigställande samt antal bostäder. Parallelt med sammanställningen av denna uppföljningsrapport med tillhörande bedömningar har det löpande kommit fram uppgifter som i förlängningen indikerar revideringar av tidplanerna framåt i tiden för ett antal större projekt. Det är viktigt att påpeka att de uppgifter som syns i tabellerna nedan är de senaste som finns knutna till respektive projekt och att alla antaganden är prognoser, vilka har en större osäkerhet desto längre fram i tiden de avser.

I tabellerna visas även ett urval av ej startade projekt, vilka har ytterligare dimensioner av osäkerhet, varför tidplanerna ej anges med kvartalsprecision. För att ytterligare skilja pågående och ej startade projekt åt visas de ej startade projekten i kursiv text.

En aktuell fråga med stor inverkan på kommunens stadsbyggnadsutveckling är Östlig förbindelse. Den saknar i dagsläget finansiering efter att Sverigeförhandlingen avbröts och den utgår även i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2019 eftersom avsiktsförklaring saknas. Trafikverkets projekt Östlig förbindelse har dock fortfarande, i enlighet med gällande nationell plan, i uppdrag att utreda och planlägga för Östlig förbindelse. Gällande vägreservat/möjliga korridorer för förbindelsen (i kommande lokaliseringsutredning) kan komma att medföra svårigheter i planeringen och genomförandet av Nacka stad (främst Sickla-Plania).

## 4.1 Centrala Nacka

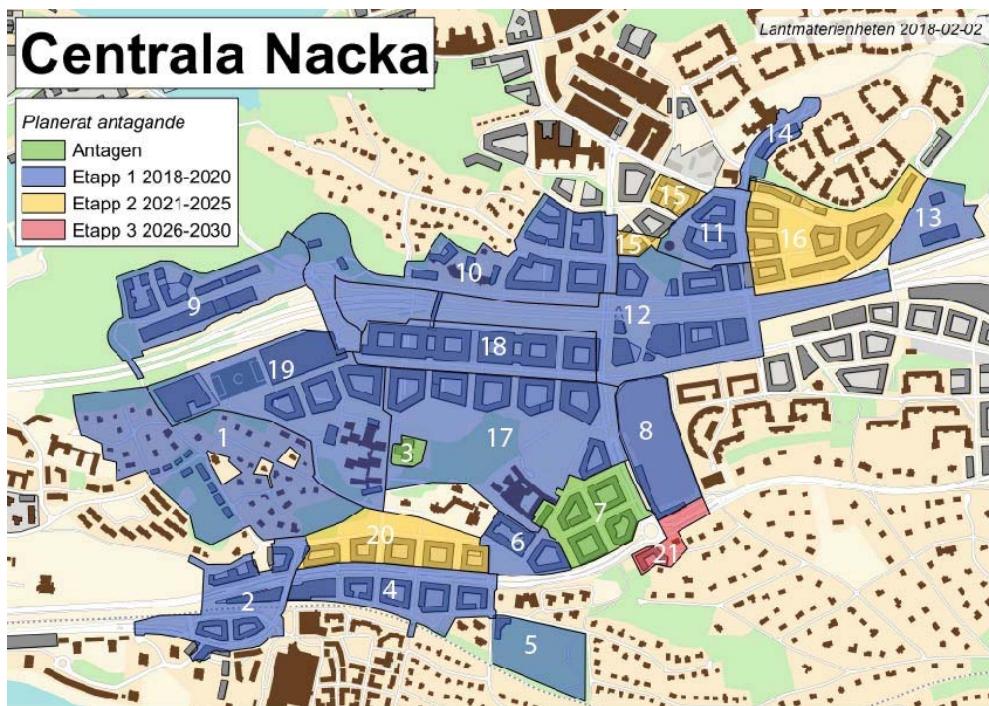


Bild 8 – Centrala Nacka

I centrala Nacka är ett stort antal projekt startade och går framåt. Sammanlagt innehåller de startade stadsbyggnadsprojekten drygt 4 000 bostäder, vilket är fler bostäder än tidigare beräknat. Skillnaden beror på att exploateringen blir något tätare och lägenheterna mindre jämfört med de schabloner som använts för beräkningen av bostadspotential inom området.

Totalt inom området, inklusive ännu ej startade projekt, beräknas nu cirka 6 000–7 000 lägenheter. Icke startade projekt är dock beräknade på samma sätt som i tidigare prognos, om exploateringen blir tätare och lägenheterna mindre som i pågående planer ökar antalet lägenheter. När bebyggelse studeras i detaljplaneskedet kan byggrätternas storlek dock både minska eller öka beroende på platsens förutsättningar. Birkaorådet har givits positivt planbesked för att pröva stadsbebyggelse, i prognosen är inte en ökning av antalet bostäder inom Birkaorådet inräknat. Området kring Nacka sportcentrum och gymnasium är särskilt komplext, bland annat eftersom många av verksamheterna ska flyttas inom området samt att verksamheter i närheten ska fungera under en utbyggnation. Nu studeras i vilka etapper som området ska planeras och byggas.

	1 Birkaorådet	2 Järla stations-område (3 dp)	3. Kristallens förskola	4 Rotorfabriken
<b>Antagande</b>	2020, Q4	2019, Q2	2017, Q3	2019, Q1
<b>Byggstart</b>	2023, Q1	2020, Q2	2018, Q2	2020, Q1
<b>Start inflyttning</b>	2026, Q1	2022, Q1	2020, Q3	2022, Q1
<b>Färdigställt</b>	2028	2026	2020	2026
<b>Bostäder</b>	250	500	0	500

	<b>5 Lillängens förskola</b>	<b>6 Nya gatan Elverkshuset</b>	<b>7 Nya Gatan Stadshusomr.</b>	<b>8 Nya Nacka Forum</b>
<b>Antagande</b>	2019, Q1	2018, Q2	2017, Q4	2020, Q4
<b>Byggstart</b>	2020, Q1	2018, Q4	2019, Q2	2021, Q2
<b>Start inflyttning</b>	2021, Q4	2020, Q4	2021, Q3	2023, Q2
<b>Färdigställt</b>	2021	2022	2022	2030
<b>Bostäder</b>	0	460	630	300
	<b>9 Ryssbergen</b>	<b>10 Östra Vikdalens (3 dp)</b>	<b>11 Enspänna- vägen</b>	<b>12 Mötesplats Nacka</b>
<b>Antagande</b>	2019, Q1	2019, Q2	2018, Q3	2020, Q1
<b>Byggstart</b>	2020, Q2	2019, Q4	2019, Q4	2026, Q1
<b>Start inflyttning</b>	2022, Q1	2022, Q4	2020, Q3	2027, Q1
<b>Färdigställande</b>	2024	2026	2021	2030
<b>Bostäder</b>	400	550	350	450
	<b>13 Skönviksvägens verksamhetsomr.</b>	<b>14 Jarlabergs vägen</b>	<b>15 Vattentorns kvarteren</b>	<b>16 Södra Jarlaberg</b>
<b>Antagande</b>	2019, Q1	2018, Q2	2024	2022
<b>Byggstart</b>	2027, Q1	2019, Q3	2026	2023
<b>Start inflyttning</b>	2028, Q2	2020, Q4	2027	2025
<b>Färdigställande</b>	2028	2020	2028	2026
<b>Bostäder</b>	0	120	300	270
	<b>17 Järlahöjden parkkvarteren</b>	<b>18 Järlahöjden bildnings kvarteren</b>	<b>19 Järlahöjden idrottskvarteren</b>	<b>20 Järla skolområde</b>
<b>Antagande</b>	2020	2020	2020	2021
<b>Byggstart</b>	2022	2023	2021	2022
<b>Start inflyttning</b>	2024	2023	2021	2024
<b>Färdigställande</b>	2030	2030	2030	2030
<b>Bostäder</b>	750	100	300	400
	<b>21 Busstorget och Hörnvägen</b>			
<b>Antagande</b>	2026			
<b>Byggstart</b>	2027			
<b>Start inflyttning</b>	2028			
<b>Färdigställande</b>	2030			
<b>Bostäder</b>	100			

## 4.2 Sickla-Plania

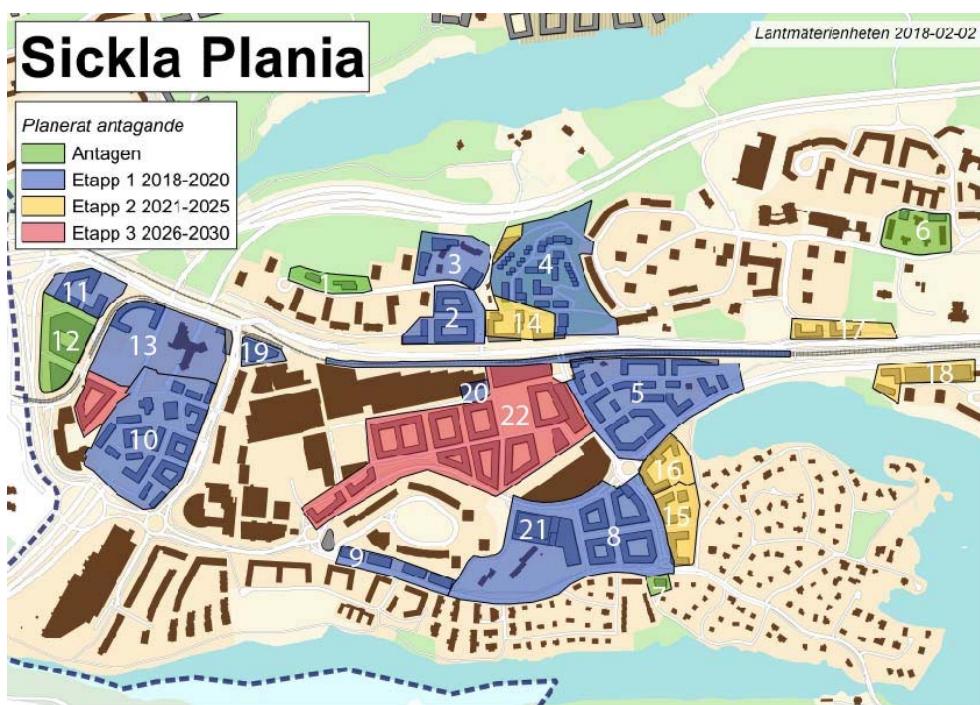


Bild 9 – Sickla-Plania

Inom Sickla-Plania antogs detaljplaneprogrammet för Planiaområdet i kommunstyrelsen i oktober 2016. För närvarande pågår arbeten med att ta fram cirka 12 detaljplaner, fyra detaljplaner är antagna. Ramavtalsförhandlingar pågår med flera exploater. Utbyggnad av Sickla Industriväg påbörjas under 2018. Gillevägen detaljprojekteras, för Planiavägen-Järlaleden tas en förstudie fram och för Värmdövägen, som är ett stadsbyggnadsprojekt, ska ett start-pm tas fram under tidigt 2018.

Byggskedet innehåller stora utmaningar i Sickla-Plania, framför allt vid platsen för Saltsjöbanans upphöjning. Mycket ska byggas samtidigt på samma plats. Arbete pågår för att få ihop projektens tidplaner med tidplan för tunnelbanan. Utmaningarna i byggskedet kan påverka projektens tidplaner. I delar av Sickla-Plania är marken förorenad, vilket kan påverka projektens tidplaner och utbyggnadsetapper. För närvarande pågår förberedande arbeten för tunnelbanan och ledningsomläggningar i området vilket till viss del redan nu påverkar framkomligheten i området. En ytterligare faktor som inverkar på flera projekt utgörs av osäkerheten kring Östlig förbindelse och samverkan med Trafikverket.

	1 Studentbostäder Alphyddan	2 Bakaxeln	3 Svindersviks-skolan	4 Svindersberg 1 etapp 1
<b>Antagande</b>	2015, Q2	2020, Q1	2019, Q2	2019, Q2
<b>Byggstart</b>	2017, Q1	2021, Q2	2019, Q4	2020, Q1
<b>Start inflytning</b>	2018, Q2	2025, Q4	2022	2022, Q2
<b>Färdigställt</b>	2019	2027	2022	2023
<b>Bostäder</b>	230	350	25	230

	<b>5 Sodafabriken</b>	<b>6 Furuvägen</b>	<b>7 Gillevägen/ Planiavägen</b>	<b>8 Sydvästra Plania Verktygsfabriken</b>
<b>Antagande</b>	2020, Q1	2017, Q3	2017, Q4	2019, Q2
<b>Byggstart</b>	2021, Q1	2019, Q1	2018, Q3	2025, Q3
<b>Start inflytning</b>	2022, Q3	2020, Q1	2020, Q1	2026, Q3
<b>Färdigställt</b>	2024	2020	2020	2027
<b>Bostäder</b>	600	22	12	380
	<b>9 Gillevägen- Atlasvägen</b>	<b>10 Nobelberget</b>	<b>11 Klinten</b>	<b>12 Kontor Uddvägen</b>
<b>Antagande</b>	2019, Q4	2018, Q1	2020, Q2	2015
<b>Byggstart</b>	2020, Q4	2019, Q1	2021, Q1	2016, Q3
<b>Start inflytning</b>	2021, Q4	2021, Q1	2022, Q4	2018, Q3
<b>Färdigställt</b>	2022	2025	2024	2019
<b>Bostäder</b>	100	550	300	0
	<b>13 Norra Nobelberget</b>	<b>14 Svinders- berg 1, etapp 2</b>	<b>15 Kolfabriken 1</b>	<b>16 Kolfabriken 2</b>
<b>Antagande</b>	2020	2025	2022	2025
<b>Byggstart</b>	2021	2026	2023	2026
<b>Start inflytning</b>	2022	2029	2025	2028
<b>Färdigställt</b>	2024	2029	2026	2030
<b>Bostäder</b>	250	270	150	150
	<b>17 Finntorps infart</b>	<b>18 Ekudden kyrkvägen</b>	<b>19 Sickla stationshus</b>	<b>20 Traversen</b>
<b>Antagande</b>	2024	2025	2020	2020
<b>Byggstart</b>	2025	2026	2020	2020
<b>Start inflytning</b>	2026	2027	2023	2022
<b>Färdigställt</b>	2028	2029	2023	2023
<b>Bostäder</b>	150	100	0	60
	<b>21 Sickla skola</b>	<b>22 Sickla köpkvarter parkeringen</b>		
<b>Antagande</b>	2018, Q1	2028		
<b>Byggstart</b>	2019, Q1	2029		
<b>Start inflytning</b>	2021	2031		
<b>Färdigställt</b>	2021	2033		
<b>Bostäder</b>	0	900		

### 4.3 Bergs gård

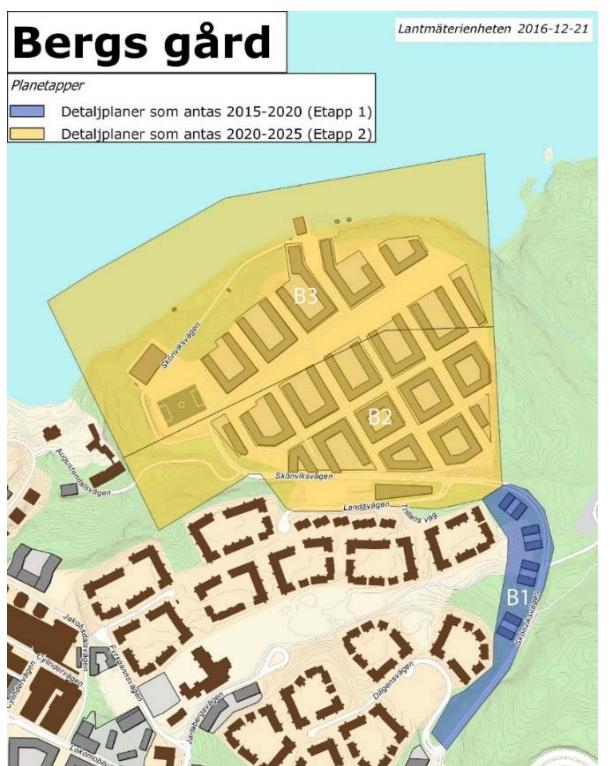


Bild 10 – Bergs gård

Program för Bergs gård har nyligen varit ute på samråd och nu pågår sammanställning av inkomna synpunkter.

Tidplanen följer i allt väsentligt startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet som tar sin utgångspunkt i det uppsagda tomträtsavtalet med Circle K Sverige AB. Tidplanen kan dock komma att förskjutas med anledning av den pågående rättsprocessen mellan kommunen och Circle K avseende uppsägning av tomträtsavtalet. Detaljplaner kommer att antas först efter att uppsägningen har vunnit laga kraft.

Vid en nedläggning av oljedepån i Bergs gård kommer hanteringen av de produkter som hanteras där att omfördelas till andra depåer i regionen. Olika aktörer kan behöva viss tid för omställning och avveckling. Planeringen av området kommer att ta hänsyn till detta behov och säkerställa att en tidsbegränsad strukturerad avveckling av depåverksamheten möjliggörs parallellt med stadsbyggandet och omvandlingen av området till bostäder och verksamheter. Detta kan få viss påverkan på tidplanen, den etappvisa planeringen och vilka områden som bäst ianspråktas för bebyggelse först.

	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>B3</b>
<b>Antagande</b>	2020	2022	2024
<b>Byggstart</b>	2021	2023	2027
<b>Start inflyttning</b>	2022	2024	2028
<b>Färdigställt</b>	2024	2028	2030
<b>Bostäder</b>	150	700	1150

## 4.4 Kvarnholmen och Gäddviken

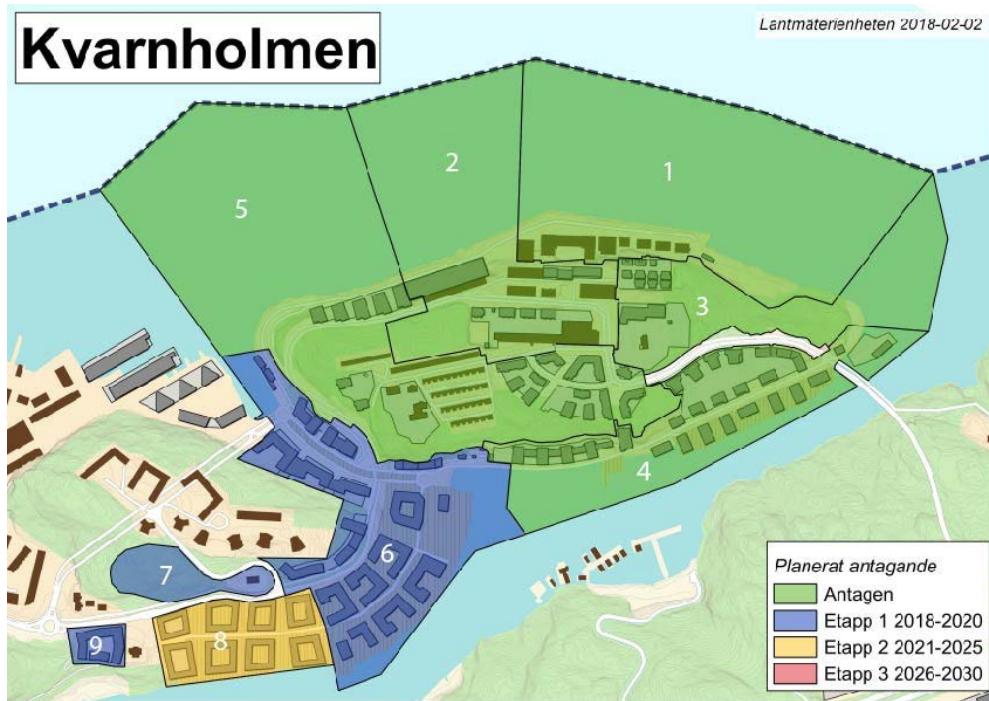


Bild 11 – Kvarnholmen

	1 Norra kajområdet	2 Centrala Kvarnområdet	3 Östra Kvarnholmen	4 Södra Kvarnholmen
<b>Antagande</b>	2009	2010	2011	2015
<b>Byggstart</b>	2011	2011	2015	2018, Q3
<b>Start inflyttning</b>	2012	2013	2017	2019, Q4
<b>Färdigställt</b>	2015	2018	2017	2023
<b>Bostäder</b>	300	430	220	700
	5 Kvarnholmsplatån	6 <i>Hästholtmssundet och Gäddviken</i>	7 <i>Södra Finnberget</i>	8 <i>Gäddviken 1 (Vasakronan)</i>
<b>Antagande</b>	2015	2020	2021	2021
<b>Byggstart</b>	2017	2022	2022	2024
<b>Start inflyttning</b>	2018	2023	2024	2026
<b>Färdigställt</b>	2022	2027	2026	2030
<b>Bostäder</b>	580	1 200	300	500
	9 Gäddviken 2			
<b>Antagande</b>	2020			
<b>Byggstart</b>	2022			
<b>Start inflyttning</b>	2024			
<b>Färdigställt</b>	2026			
<b>Bostäder</b>	150			

## 4.5 Nacka strand



Bild 12 – Nacka strand

I Nacka strand är 6 av 7 projekt startade. Sammanlagt innehåller området cirka 1 700 bostäder, varav ca 1 150 redan har vunnit laga kraft. Utbyggnaden pågår i två projekt, första inflytt sker i ett av projekten.

	1	2	3	4
<b>Antagande</b>	2015	2015	2017, Q4	2017, Q4
<b>Byggstart</b>	2016, Q4	2015	2019, Q4	2019, Q1
<b>Start inflyttning</b>	2018, Q3	2017, Q3	2020, Q4	2021, Q1
<b>Färdigställt</b>	2020	2019	2023	2024
<b>Bostäder</b>	270	200	320	365
	5	6	7	
<b>Antagande</b>	2019, Q2	2019, Q1	2020	
<b>Byggstart</b>	2020, Q1	2021, Q1	2022	
<b>Start inflyttning</b>	2021, Q1	2022, Q3	2023	
<b>Färdigställt</b>	2022	2024	2026	
<b>Bostäder</b>	200	110	250	

## 4.6 Henriksdal

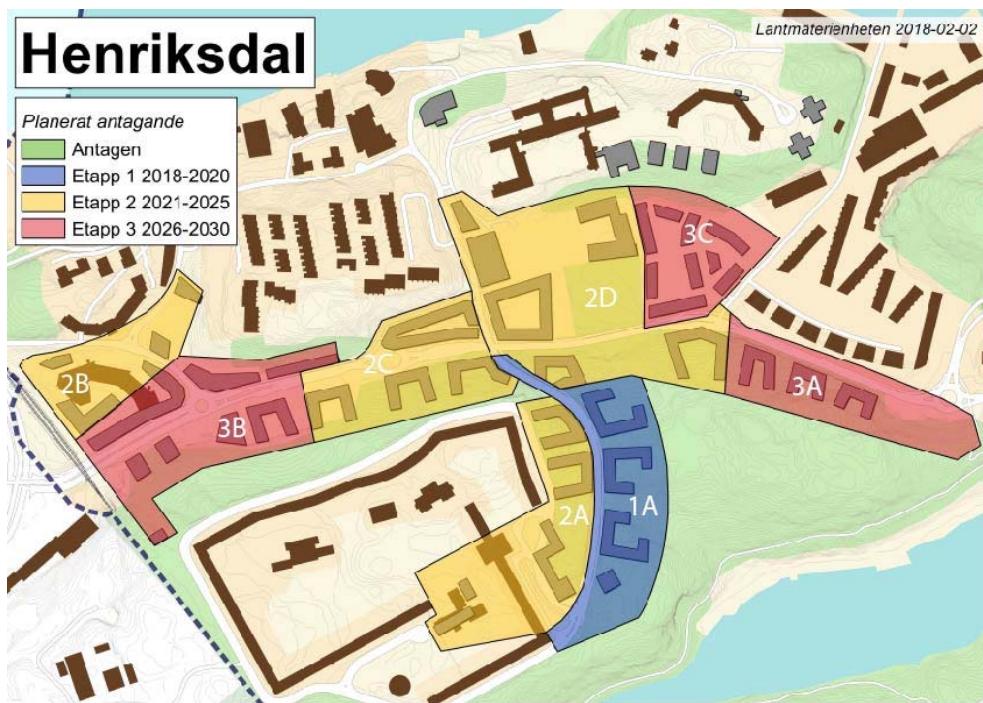


Bild 13 – Henriksdal

Programmet för Henriksdal antogs av Kommunstyrelsen den 15/1 2018. Enligt programmet kan området förtätas med nya bostäder och lokaler för handel, kontor och fritid. Planprogrammet innebär även nya förskolor och förändring av befintligt skolområde. Totalt föreslår programmet 1900 bostäder varav 1250 på kommunal mark. Arbetet med de första detaljplanerna (i etapp 1A och 2A) påbörjas under 2018 och kommer tillsammans att innehålla cirka 500 bostäder.

	1A	2A	2B	2C
<b>Antagande</b>	2020	2021	2022	2024
<b>Byggstart</b>	2022	2023	2023	2026
<b>Start inflyttning</b>	2023	2023	2024	2027
<b>Färdigställt</b>	2025	2026	2027	2028
<b>Bostäder</b>	250	250	100	300
	2D	3A	3B	3C
<b>Antagande</b>	2025	2026	2027	2028
<b>Byggstart</b>	2027	2027	2029	2029
<b>Start inflyttning</b>	2028	2028	2030	2030
<b>Färdigställt</b>	2029	2029	2030	2031
<b>Bostäder</b>	300	150	200	300

## 4.7 Fisksätra

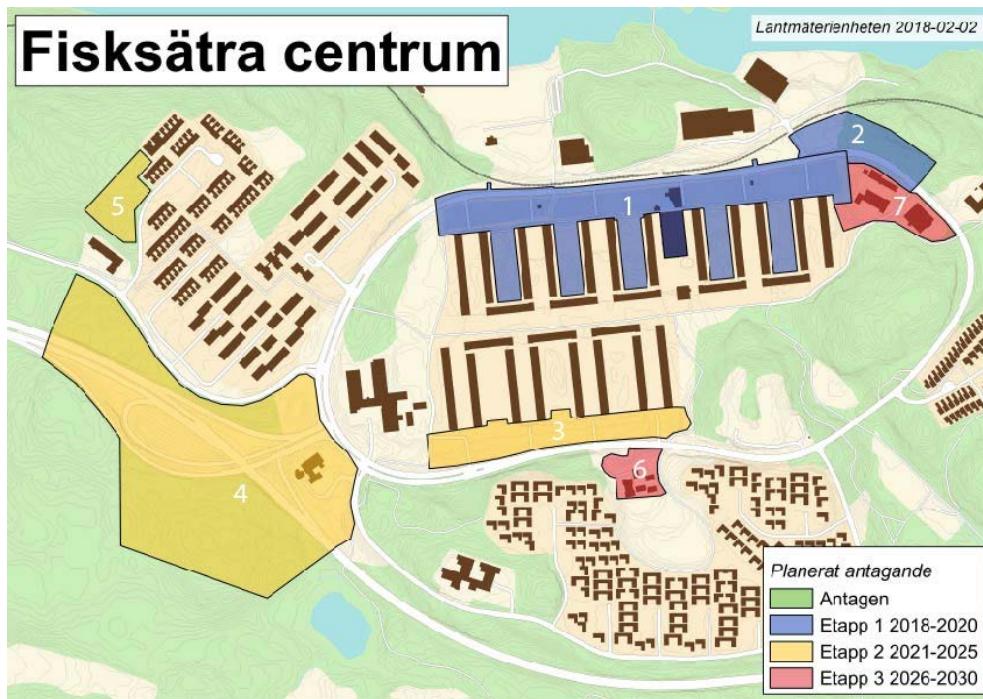


Bild 14 – Fisksätra

I Fisksätra pågår stadsbyggnadsprojekt för Fisksätra entré (tidigare Norra centrum) och Hamnvägen. För Fisksätra entré planeras samråd Q1 2018. Stadsbyggnadsprojekt för Hamnvägen pågår och föreslås innehålla cirka 80 bostäder och en multihall. Inom projektet finns dock en rad risker och osäkerheter. Ett nytt projekt startas innehållande ny detaljplan för Fisksätra station och Tattby station. Trafikförvaltningen har beslutat att dessa stationer ska bli mötesstationer för att få 12 minuters trafik på Saltsjöbanan. Detaljplanerna bör vara klara senast 2020 för att ombyggnationen av anläggningarna ska kunna göras tidsperioden 2021–2022 då Saltsjöbanan stängs av för upphöjning mm. Parallelt med stadsbyggnadsprojekten pågår investeringsprojekt med projektering av gång- och cykelväg runt Fisksätra, ny trafikplats vid Saltsjöbadsleden samt upprustning av Fisksätra idrottsplats.

	<b>1 Fisksätra entré</b>	<b>2 Hamnvägen</b>	<b>3 Södra centrum</b>	<b>4 Trafikplats, verksamheter</b>
<b>Antagande</b>	2019, Q1	2019, Q4	2021	2021
<b>Byggstart</b>	2021, Q2	2020, Q1	2022	2022
<b>Start inflytning</b>	2022, Q3	2022, Q1	2023	2023
<b>Färdigställt</b>	2026	2023	2024	2025
<b>Bostäder</b>	430	80	150	0
	<b>5 Metrevsgatan</b>	<b>6 Fidraplatån</b>	<b>7 Panncentralen</b>	
<b>Antagande</b>	2023	2026	2028	
<b>Byggstart</b>	2024	2027	2029	
<b>Start inflytning</b>	2025	2028	2030	
<b>Färdigställt</b>	2025	2028	2032	
<b>Bostäder</b>	20	15	150	

## 4.8 Älta centrum

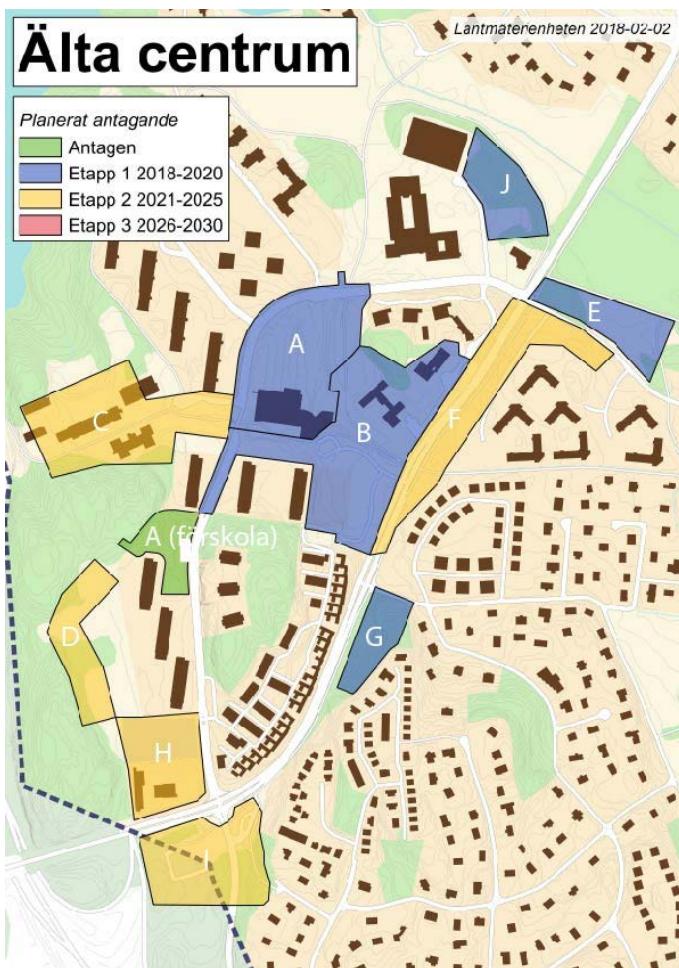


Bild 15 – Älta centrum

I Älta Centrum planeras för en kommunal förskola för drygt 200 barn på Oxelvägen. Antagande skedde under 2017. Stadsbyggnadsprojektet Älta centrum etapp A och B, innehållandes drygt 950 bostäder, har nyligen varit ute på samråd och sammanställning av inkomna synpunkter pågår. Ett yttrande som kommer att påverka tidplanerna för flera av projekten är trafikverkets krav på framtagande av en åtgärdsvalsstudie. Hemsö, ny ägare av Stensborgsskolan, avser att bygga ny skola inom gällande detaljplan. Ny detaljplan tas fram för idrottshallar i etapp J. Teknisk förstudie har genomförts och kommer att ligga till grund för detaljplanearbetet, kommande projektering och genomförandet av allmänna anläggningar.

	A Älta centrum dpl 1	B Älta centrum dpl 2	C Fläderparken (fd Stensborgsskolan)	D Parken bakom skivhusen
<b>Antagande</b>	2018, Q4	2018, Q4	2022	2024
<b>Byggstart</b>	2019, Q1	2019, Q1	2023	2025
<b>Start inflytning</b>	2021, Q1	2021, Q1	2025	2026
<b>Färdigställt</b>	2024	2024	2027	2026
<b>Bostäder</b>	500	450	250	75

	<i>E Solvägen (förskola)</i>	<i>F Ältavägen norra</i>	<i>G Ältavägen södra</i>	<i>H Södra Stensö</i>
<b>Antagande</b>	2018, Q4	2021	2021	2023
<b>Byggstart</b>	2019, Q1	2021	2021	2024
<b>Start inflyttning</b>	2020, Q1	2023	2023	2026
<b>Färdigställt</b>	2020, Q1	2025	2025	2029
<b>Bostäder</b>	0	100	75	250
	<i>I Gränskvarter</i>	<i>J Bollhallar Stavsborgs skolan</i>	<i>A (förskola) Oxelvägen</i>	
<b>Antagande</b>	2023	2020	2017	
<b>Byggstart</b>	2024	2021	2018	
<b>Start inflyttning</b>	2025	2022	2018	
<b>Färdigställt</b>	2026	2023	2019	
<b>Bostäder</b>	200	0	0	

## 4.9 Orminge centrum

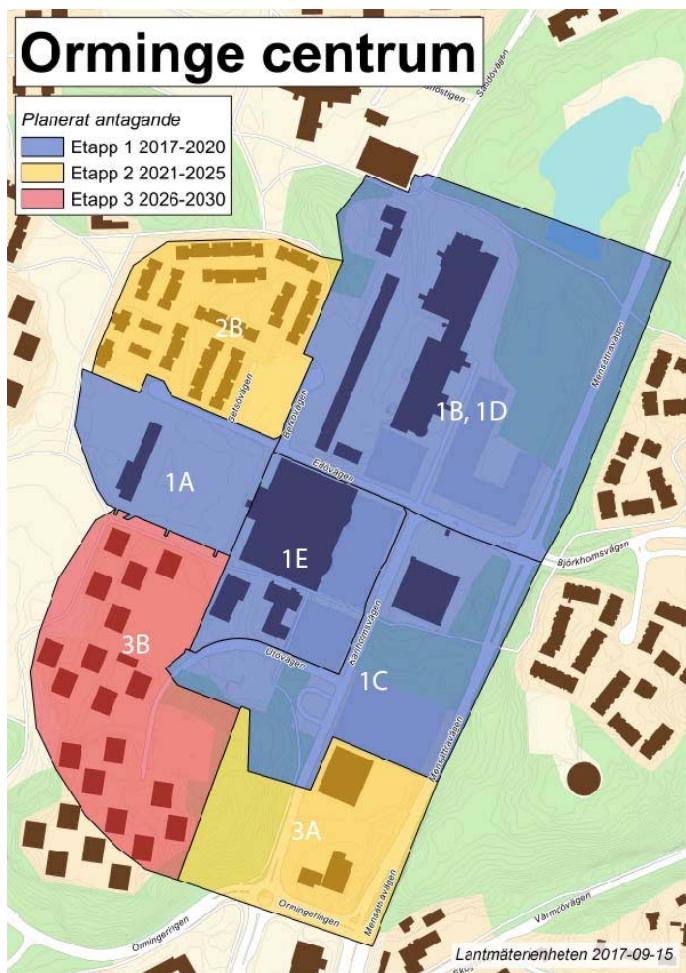


Bild 16 – Orminge

I Orminge Centrum är alla projekt i den första etappen startade. Nybackakvarteret var under hösten 2017 utställt för granskning och ett antagande är aktuellt kvartal 1, 2018. Samråd för detaljplanerna Knutpunkten och Sarvträsk/Ormingehus kommer att ske under våren 2018 och planeras att ligga för antagande ett år därefter. Sammanlagt innehåller de startade stadsbyggnadsprojekten drygt 1 100 bostäder. Ett parkeringshus för infartsparkering med handel och bostäder har markanvisats till Gotska Fastigheter AB. En teknisk förstudie har genomförts under 2017 och kommer att ligga till grund för detaljplanearbete, kommande projektering och genomförande. Under 2018 påbörjas projekteringen av allmänna anläggningar samt en upphandling av byggentreprenad för allmänna anläggningar gemensamt med Nacka vatten och avfall.

Projektet har fört en aktiv dialog med verksamhetsaktörerna Centrumhuset, Kyrkans hus och Boo Folkets hus om ny detaljplan för detta område. Det pågår även ett proaktivt arbete med att förbereda etappen Kanholmsvägen för detaljplanearbete genom att, i samråd med OKQ8 och Toyota, omlokalisera verksamhetsaktörerna till Verksamhetsområdet Orminge trafikplats.

	<b>1A Nybacka</b>	<b>1B, 1D Ormingehus, Sarvträsk</b>	<b>1C Knutpunkten</b>
<b>Antagande</b>	2018, Q1	2019, Q2	2019, Q1
<b>Byggstart</b>	2018, Q4	2020, Q1	2019, Q2
<b>Start inflyttning</b>	2020, Q1	2021, Q3	2021, Q2
<b>Färdigställt</b>	2021	2023	2023
<b>Bostäder</b>	330	410	450
	<b>3A Kanholmsvägen</b>	<b>3B Utövägen</b>	<b>2B Edövägen/Betsövägen</b>
<b>Antagande</b>	2022	2026	2023
<b>Byggstart</b>	2023	2026	2024
<b>Start inflyttning</b>	2027	2028	2026
<b>Färdigställt</b>	2029	2029	2027
<b>Bostäder</b>	250	80	40
	<b>1E Ormingetorg</b>		
<b>Antagande</b>	2020		
<b>Byggstart</b>	2020		
<b>Start inflyttning</b>	2022		
<b>Färdigställt</b>	2023		
<b>Bostäder</b>	80		

## 4.10 Övriga kommunen

Även utanför västra Sicklaön och våra kommundelscentra pågår ett antal projekt som tillskapar ett större antal bostäder. Ett urval av projekt, som genererar drygt 3 300 bostäder, visas i tabellform nedan. I Tollare och Södra Hedvigslund har inflyttningen pågått under ett antal år.

	<b>Östra Gräsvägen</b>	<b>Telegrafberget</b>	<b>Dalvägen/ Gustavsviksv.</b>	<b>Ektorps- rondellen</b>
<b>Antagande</b>	2019, Q1	2015, Q3	2018, Q4	2015, Q1
<b>Byggstart</b>	2019, Q2	2018, Q1	2021	2017, Q3
<b>Start inflyttning</b>	2021, Q1	2019, Q1	2023	2018, Q4
<b>Färdigställt</b>	2021	2022	2030	2019
<b>Bostäder</b>	80	315	500	60

	<b>Studentbost. Ektorp</b>	<b>Södra Hedvigslund</b>	<b>Danvikshem</b>	<b>Graninge stiftsgård</b>
<b>Antagande</b>	2015	2007, Q2	2015, Q4	2015, Q4
<b>Byggstart</b>	2017	2008, Q1	2018, Q1	2017, Q2
<b>Start inflyttning</b>	2018	2009	2020, Q1	2019, Q1
<b>Färdigställt</b>	2019	2017	2020	2021
<b>Bostäder</b>	200	470	110	210

	Tollare 1-3	Tollare 4	Talluddsv.	Saltsjöbadens centrum
<b>Antagande</b>	2010-2013	2014:2	2019, Q2	2020, Q1
<b>Byggstart</b>	2011, Q3	2017, Q4	2019, Q4	2021, Q1
<b>Start inflyttning</b>	2013, Q1	2018, Q3	2020, Q3	2022, Q4
<b>Färdigställt</b>	2020	2019	2020	2024
<b>Bostäder</b>	1100	50	50	300

## 5 Hyresrädder

Kommunen har ett mål att en tredjedel av de tillkommande bostäderna på den kommunalt anvisade marken ska bli hyresrädder. Hyresrädder på kommunal mark skapas främst genom upplåtande av tomträtt.

Sedan år 2014 har 120 hyresrädder på kommunal mark färdigställts, och under 2018 startar inflyttningen i delar av studentbostäderna på Alphyddan och i Ektorp.

Nedanstående diagram visar planeringen för antalet färdigbyggda hyresrädder per halvår på kommunal och privat mark. Enheten för strategisk stadsutveckling har tagit fram en planeringsinriktning för lokaliseringen av de 2 600 hyresrädder som planeras byggas på kommunal mark. Fördelningen av hyresrädderna har gjorts genom en avvägning av de fördelar som finns med att sprida hyresrädderna över hela kommunen och de ekonomiska fördelar som finns med att upplåta relativt billigare mark för hyresrädder. Markpriserna i de lokala centrumen är sannolikt mindre höga än i Nacka stad. I princip innebär detta att vi i områden med låg andel hyresrädder planerar för fler hyresrädder och tvärtom, för att jämna ut fördelningen i de olika kommundelarna.

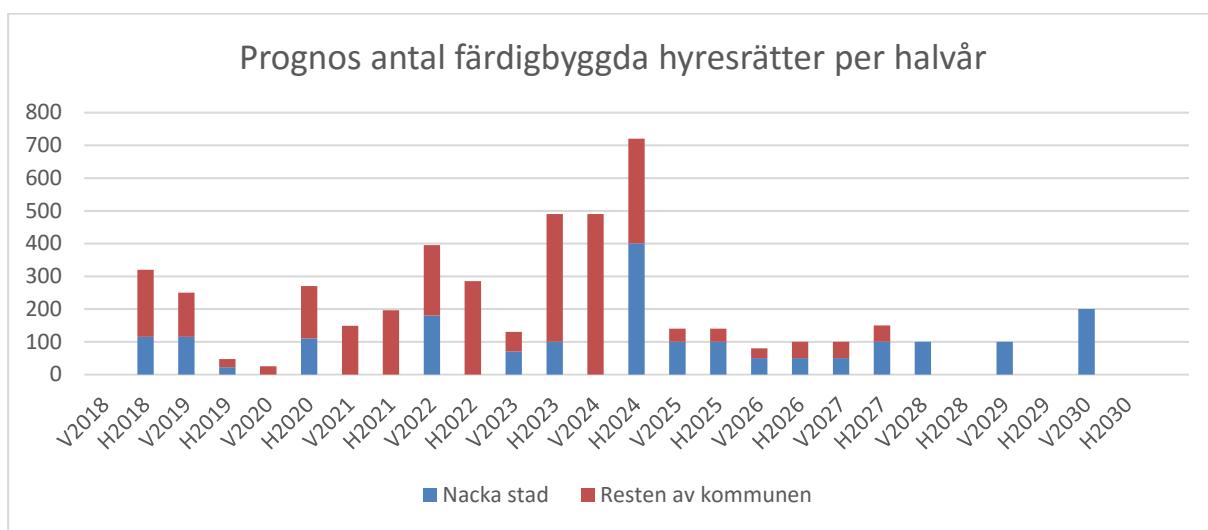


Bild 17 – Prognos antal färdigbyggda hyresrädder per halvår.

## 6 Markanvisningar

Ett stort antal markanvisningar har genomförts under 2017, se diagrammet nedan.

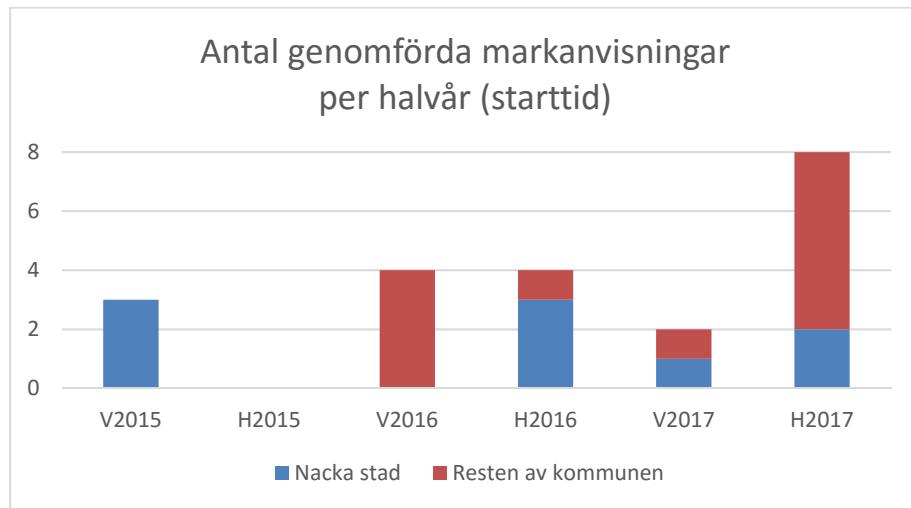


Bild 18 – Antal genomförda markanvisningar per halvår.

Markanvisningarna är i dagsläget en relativt tidskrävande del av stadsbyggnadsprojekten. Ska takten hållas och de övergripande målen nås, behöver markanvisningsprocessen vara effektiv.

Sedan 2017 har därför antalet direktanvisningar ökats, för att på detta sätt spara tid. I enlighet med kommunens program för markanvändning utförs i varje område först en markanvisningstävling med utvärdering endast på pris, s.k. anbudstävling. På det viset tas ett referenspris på markvärdet fram. Därefter kan direktanvisningar samt markanvisningstävlingar med utvärdering på gestaltning eller andra kriterier göras för att få en mer varierad arkitektur eller ta mer hänsyn till t.ex. miljöaspekter.

Även de kommande åren kommer antalet markanvisningar som behöver göras vara fortsatt högt.

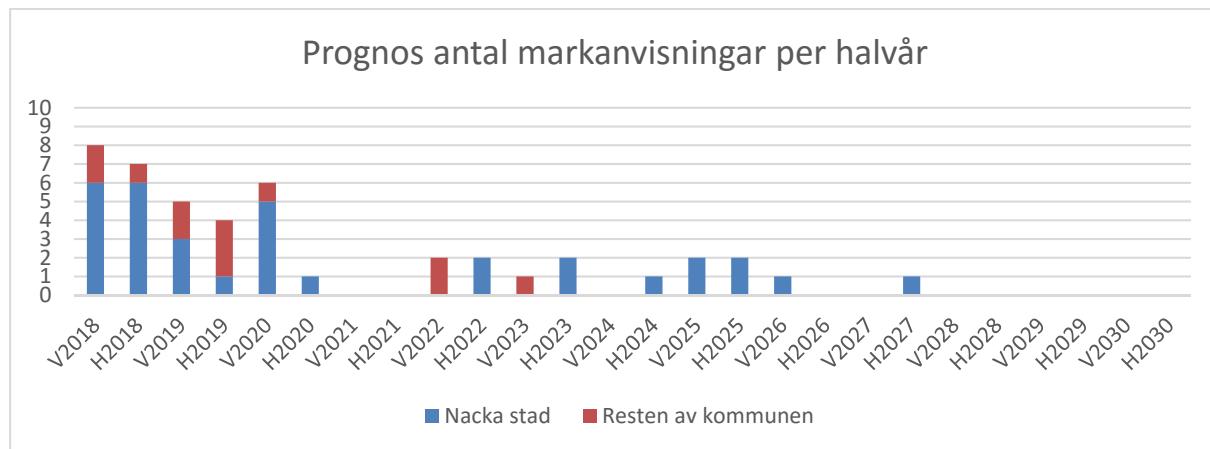


Bild 19 – Prognos antal kommande markanvisningar per halvår.

**7**

## **Stadsutvecklingsekonomi i balans**

En prognos baserad på pågående och planerade projekt visar på en stadsutvecklingsekonomi i balans för hela perioden 2016–2030. En stadsutvecklingsekonomi i balans innebär att inkomsterna ska vara minst lika stora som utgifterna. Beräkningar sker på hela stadstutvecklingsportföljen, både pågående och planerade projekt. Andelen planerade projekt och projekt i ett tidigt skede är jämfört med pågående projekt i genomförandefas fortfarande stor. Förändringar i tidplan samt marknadsläge och uppdaterad kunskap om enskilda projekt kan påverka prognosens. Prognosens uppdateras därför regelbundet för att säkra dess aktualitet.

Prognosens har brutits ned i tre femårsperioder. Den första och andra femårsperioden visar i nuläget på ett underskott medan period tre uppvisar ett överskott. Flera större infrastrukturprojekt så som mötesplats Nacka inklusive överläckningen, utbyggnad av Värmdövägen samt upphöjningen av Saltsjöbanan påbörjas under den första perioden 2016–2020. Prognosens för period ett påverkas också av den fortsatta utbyggnaden av kommunens förnyelseområden där kommunens inkomster till stor del är prognosticerade till period två. Den första perioden påverkas dessutom av initiala utgifter för utbyggnad av allmänna anläggningar inom ett antal stadsbyggnadsprojekt.

Finansieringsformen för välfärdsfastigheter har stor effekt på den totala måluppfyllnaden. Den senaste prognosens inkluderar även ett antagande om finansiering av vissa välfärdsfastigheter inom stadsutvecklingsekonomien. Detta är en skillnad jämfört med föregående års prognos och får stor påverkan på period två. Arbete pågår för att fastställa vilka välfärdsfastigheter som ska belasta stadsutvecklingsekonomien.

**8**

## **Kommande ärenden i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU)**

I uppföljningen ingår även att följa upp antal ärenden som kommer upp i KSSU. Fokus ligger i nuläget på tillstyrkan av planer på väg till antagande under 2018. Tabellen nedan visar antagande av detaljplaner per kvartal.

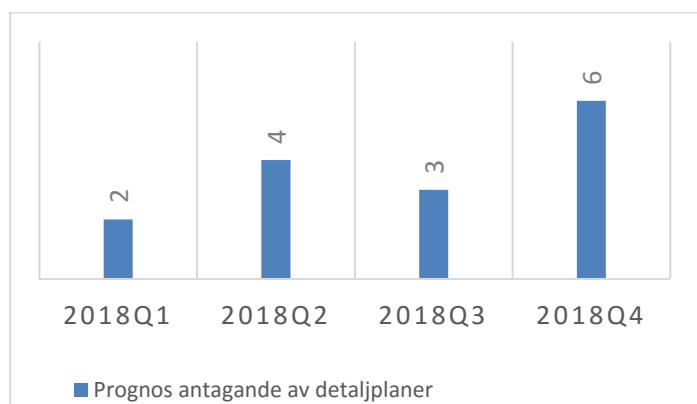


Bild 19 – Prognos ärenden avseende antagande av detaljplaner 2018.

## **Öppenhet och mångfald**

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap  
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*

Kommunstyrelsen

## **Grunder för kommunens uttag av gatukostnader**

Medborgarförslag den 20 juni och 17 oktober 2017

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen noterar att kommunen huvudsakligen arbetar i enlighet med vad som föreslås i medborgarförslagen och de föranleder därmed inte några vidare åtgärder.

Medborgarförslagen är därmed färdigbehandlade.

### **Sammanfattning**

Boo och Lännersta villaägareförening tillsammans med Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening har inkommit med tjugotvå medborgarförslag huvudsakligen rörande gatukostnader. Exploateringsenheten Nacka har utrett medborgarförslagen. Fjorton av förslagen ligger i linje med hur kommunen redan arbetar och vad lagen föreskriver. Tre av förslagen har inte stöd av lagen eller överensstämmer inte med praxis. Övriga fem förslag föranleder inte någon åtgärd.

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

Den 20 juni 2017 inkom sexton medborgarförslag, bilaga 1, till Nacka kommun från Boo & Lännersta villaägareförening och Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening (Föreningarna). Bakgrunden till yrkanden är de kostnader som aviserats för vatten, avlopp och gata i Lännersta, Boo och Gustavsvik, som enligt Föreningarna ligger på extremnivåer. Föreningarnas uppfattning är att kostnaderna dessutom i flera fall avser investeringar som fastighetsägarna inte har efterfrågat. Kommunen hänvisar, enligt Föreningarna, till att medborgarna har haft en gynnsam prisutveckling av marknadsvärdet för sina fastigheter och därfor bör kunna absorbera de investeringar kommunen avser att genomföra.

Föreningarnas uppfattning är att fastighetsägarna kommer få väsentligt högre boendekostnader och att marknadsvärdet inte realiseras förrän vid en eventuell försäljning. Föreningarna är därtill av den uppfattningen att kostnaderna i flera avseenden strider mot bestämmelser i lagen. Den 17 oktober 2017 inkom ytterligare sex medborgarförslag, bilaga 2, till Nacka kommun från Föreningarna som kompletterar de sexton medborgarförslag som redan lämnats in.



Underlagen till medborgarförslagen kommer till stor del från projekt Mjölkudden-Gustavsviks gård. De delar av medborgarförslagen som enbart berör Mjölkudden-Gustavsviks gård besvaras inom ramen för stadsbyggnadsprojektet. Denna tjänsteskrivelse och bilaga 3 berör endast kommunens övergripande arbete med uttag av gatukostnadsersättning.

### Innehållet i medborgarförslagen

Nedan finns en sammanfattning av de tjugotvå medborgarförslagen. Medborgarförslagen återfinns i sin helhet i bilaga 1 och 2. Alla medborgarförslag utom ett (nummer sex) innebär ett yrkande om att kommunen ska ta ett principbeslut. De flesta av förslagen avslutas på följande sätt: ”Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin”. Sammanfattning av medborgarförslagen:

1. *VA-kostnader får inte tillföras gatukostnaderna:* VA-kostnader får inte vältras över på gatukostnaderna.
2. *Merkostnader för att säkra VA-anläggningens hållbarhet ska räknas som en VA-kostnad:* Merkostnader på grund av att det finns belastningskrav på gatorna för att säkra VA-anläggningens hållbarhet, ska räknas som en VA-kostnad och bekostas av VA-taxan eller av kommunen i enlighet med Plan- och bygglagen.
3. *Vid samordning/samförläggning ska berörda parter dela på gemensamma kostnader:* De berörda parterna vid samordning/samförläggning av gatubyggnad med t.ex. VA, el, tele och fiber ska dela på de gemensamma kostnaderna enligt rätvis och skälig grund.
4. *El-, tele- och fiberkostnader får inte tillföras gatukostnader:* El-, tele- och fiberkostnader ska hållas separerade från gatukostnaderna för en ökad tydlighet och transparens av leverantörsåtagande.
5. *Kostnader för underhåll får inte läggas på gatukostnaderna:* Kostnader för underhåll och skötsel får inte läggas på gatukostnaderna. Investering och underhåll ligger normalt logiskt på skilda konton.
6. *Nacka kommun ska ha tydligare riktlinjer för jämkning:* Tydligare riktlinjer behövs så att det blir mindre godtyckligt vilka gatukostnader som jämkas och mer jämligt för kommuninvånarna.
7. *Nacka kommun inte får ge sina egna fastigheter ett för lågt andelstal:* Kommunen får inte ge sina egna fastigheter ett lägre andelstal än för andra likvärdiga fastigheter i området. Tvärtom ska Nacka kommun föregå med gott exempel och ge sina egna fastigheter ett så högt andelstal att det står utom allt tvivel att kommunen inte gett sig själv fördelar på övriga fastighetsägares bekostnad.
8. *Nacka kommun ska betala fastighetsägarna för inlösen av mark och att kommunen står för förrättningskostnaderna:* Markinlösen och förrättningskostnader bekostas av den som köper marken och dessa kostnader ska inte läggas på gatukostnaderna.
9. *Uttaget av gatukostnader ska baseras på nyttan av gatorna:* Det är nyttan av gatorna, inte nyttan av planen, som ska ligga till grund för uttaget av gatukostnader i kommunen.
10. *Kostnader för framtagning av planer ska bekostas via planargiften:* Kostnader för planarbete, vilket även inkluderar administrativa kostnader för gatukostnadsutredningar och



dyligt, ska bekostas via planavgiften. Då arbetet med detaljplanerna redan finansieras via planavgiften så ska inga ytterligare avgifter tas ut för administration och internkostnad beställare på gatukostnaden. Plankostnader får inte tas ut på gatukostnaderna.

11. *Betalningen för gatukostnaderna ska kopplas till bygglov eller fastighetsbildning:* Betalningen av gatukostnaderna ska bindas till bygglov eller fastighetsbildning och bara tas ut av dem som utnyttjar sin utökade byggrätt.
12. *Vid planläggning ska en helhetssyn tas på hela området:* Vid planläggning måste det tas större hänsyn till helhetssynen och trafikrörelserna för hela området, samt att gränserna för gatukostnadsuttag inte får dras så att t.ex. en skola eller ett friluftsbad hamnar i gränsen till ett annat område. Om så sker måste gatukostnaderna fördelas på ett rättvist och skäligt sätt mellan de olika områdena eller jämkas av Nacka kommun.
13. *Uttaget av gatukostnader måste vara likvärdigt mellan olika områden:* Kommunen kan inte öka uttaget av gatukostnader så som man gjort de senaste åren. Istället bör kommunen titta på vad man tidigare tagit ut och lägga sig ungefär likvärdigt i alla områden.
14. *De som redan betalat för sin gata inte ska behöva betala en gång till:* De som redan betalat för sin gata i samma veva som VA drogs ut till fastigheterna, och planen gjordes om så att området detaljplanerades och fastigheterna fick full byggrätt, ska inte behöva betala en gång till.
15. *Gatukostnaderna i förnyelseområden ska tas av skattsedeln:* Gatukostnaderna för förnyelseområden ska tas av Nacka kommun och inte av de boende. Det är inte nödvändigt att rusta upp vägnätet i förnyelseområden för att tillåta en utökad byggrätt, då det är VA-utbyggnaden som är det väsentliga, inte upprustningen av vägnätet. Kommunen har råd att bekosta upprustningen av vägnätet om kommunen ändå vill göra denna investering.
16. *De boende ska få vara med och påverka:* De boende ska få vara med och påverka utformningen av sitt eget bostadsområde, som t.ex. utformningen av gator och belysning, i större utsträckning än idag.
17. *Befintliga gator ska inte klassas som nya:* I de fall det redan finns befintliga gator, ska dessa klassas som ombyggnation av gata och inte nybyggnation av gata. Detta oaktat om hela gatan grävs upp och görs om. Kommunen vill samordna byggnation mellan VA och gator och då är det naturligtvis så att bågge parter ska ta del av samordningsvinsterna. Den ena parten ska ju inte få alla fördelar på den andra partens bekostnad.
18. *Även nya gator ska få del av samordningsvinsterna:* Samordningsvinsterna ska alltid delas mellan VA och gator, oavsett om det handlar om en ombyggnation av befintlig gata eller en nybyggnation. Det är inte rättvist att VA får alla samordningsvinster och gator ingenting. Det finns heller inget stöd i lag eller praxis att man gör den här åtskillnaden mellan befintliga och nya gator.



19. *Alla gemensamma kostnader måste delas i en samförläggning:* Alla gemensamma kostnader i en samförläggning måste fördelas rättvist mellan berörda parter, t. ex. mellan gator och VA.
20. *Gatukostnaderna måste hållas på en skälig nivå:*
  - a. Kommunen måste alltid fråga sig om kostnaderna för att bygga gator är rimliga och står i paritet till de boendes behov av gatan. Blir gatorna orimligt dyra ska Nacka kommun se över om kraven är för högt ställda eller om det finns alternativa sätt att bygga gator och VA så att kostnaderna hålls nere. Vill Nacka kommun likvänt att gatorna ska byggas på det dyra sättet, ska den överskjutande kostnaden tas av kommunen och inte belasta enskilda fastighetsägare.
  - b. Nacka kommun ska hålla en bättre kostnadskontroll och inte tillåta att gatukostnaderna skenar. Blir gatorna så här dyra måste projektledarna fråga sig vad det beror på, om kraven är för högt ställda eller om vägarna kan byggas på ett annat sätt. Vill Nacka kommun trots allt bygga gatorna så dyra ska den överskjutande kostnaden tas av kommunen.
21. *Kommunen ska ta ett helhetsgrepp om gatukostnaderna:* Kommunen ska jämföra olika sätt att bygga gator och VA, samt titta på den totala kostnaden för vägbygge och underhåll. Därefter väljer man det billigaste alternativet för alla parter. För att få kunskap om vilket alternativ som är billigast måste olika alternativ jämföras. Därför måste Nacka kommun ta fram statistik på vad det kostar att anlägga VA utanför vägbanan, vad det kostar om VA står för sina egna kostnader samt vad underhållskostnaden blir om kommunen accepterar en lägre vägstandard.
22. *Se över kraven för lokalgatorna och ta fram alternativa byggsätt:* Kommunen ska se över kraven för lokalgatorna och ta fram alternativa byggsätt för att få fram billigare byggmetoder. Syftet är att pressa byggkostnaderna och inte bygga lokalgator som håller en för hög vägstandard med hänsyn till trafikmängden och områdets behov.

## **Enhetens utredning och bedömning**

Exploateringsenheten Nacka har utrett de tjugotvå medborgarförslagen och besvarar dem utförligt i bilaga 3. Exploateringsenheten Nacka gör sammanfattningsvis följande bedömning:

1. VA-kostnader tillförs inte gatukostnaderna. VA-kollektivet bekostar sin del av utbyggnaden, det vill säga VA-anläggningen, och tar del av kostnaderna för den del av vägutbyggnaden som är nödvändig för VA-anläggningen.
2. Det finns inget särskilt belastningskrav på gatorna för att säkra VA-anläggningens hållbarhet. Skulle merkostnader för vägutbyggnaden kopplade till VA-utbyggnaden uppstå, belastar de VA-kollektivet.
3. Vid samordning/samförläggning delar berörda parter på gemensamma kostnader.
4. El-, tele- och fiberkostnader tillförs inte gatukostnaderna.
5. Kostnader för underhåll och skötsel läggs inte på gatukostnaderna.



6. De riktlinjer som finns för jämkning är tillräckligt tydliga. Det behöver kunna avgöras från projekt till projekt vilka kostnader som ska jämkas eftersom förutsättningarna varierar.
7. Kommunen ger sina egna fastigheter skäliga andelstal. Det ska alltid framgå hur andelstal beräknats och bedömts. Ingen särhantering behöver göras för kommunens fastigheter.
8. Kostnader för förrätningar och inlösen av mark som behövs för gatubyggnationen ska ingå i kostnadsunderlaget.
9. Uttag av gatukostnadsersättning ska baseras både på nyttan av gatorna och planen.
10. Uttag av gatukostnadsersättning ingår inte i planprocessen och därför kan inte administrativa kostnader för gatukostnadsutredningar och dylikt bekostas via planavgiften. Kostnader för framtagning av detaljplaner ingår inte i gatukostnaderna.
11. Frågan behandlades av kommunstyrelsen den 16 januari 2017, § 31, och behöver inte behandlas på nytt. Då beslutade kommunstyrelsen att inte föreslå kommunfullmäktige att besluta att skyldigheten att betala gatukostnader ska förutsätta att fastighetsägaren fått utökad byggrätt genom en ny detaljplan samt sökt och erhållit bygglov för att utnyttja den ökade byggrätten.
12. Fördelningsområdet måste inte vara identiskt med planområdet. Uttag av gatukostnadsersättning sker med helhetssyn och gränser anpassas vid behov.
13. Eftersom förutsättningarna är olika från område till område är det inte möjligt att kostnadsnivån blir exakt samma.
14. Har en fastighet begränsad nyttan av åtgärderna i kostnadsunderlaget ska detta beaktas i gatukostnadsutredningen.
15. Enligt kommunens riktlinjer ska fastighetsägare i förnyelseområden bärta de kostnader som uppstår för att ett område ska uppfylla lägsta godtagbara krav utifrån detaljplanen, dess syfte och andra normer.
16. Dialogen med fastighetsägarna är central i arbetet vid uttag av gatukostnadsersättning och de boende får vara med och komma med synpunkter.
17. Befintliga gator ska inte klassas som nya. Så länge som tekniska nämndens beslut den 25 maj 2004, §35, inte ersätts med ett nytt ska riktlinjerna för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata följas.
18. Alla gator får del av samordningsvinsterna.
19. Alla gemensamma kostnader delas i en samförläggning.
20. Kommunen är skyldig att hålla gatukostnaderna på en skälig nivå och ifrågasätter rimligheten i alla kostnader. I de flesta områden ligger kostnaderna på samma nivå som de har gjort under 2000-talet.
21. Kommunen arbetar redan med gatukostnader ur ett helhetsperspektiv där frågor som exploateringsgrad, investering, drift med mera ingår
22. Kraven på lokalgator som ställs är på lägsta möjliga nivå.



## **Exploateringenheten Nackas slutsats**

Enheten gör följande bedömning. Medborgarförslag 1, 2, 3, 4, 5, 7, 12, 16, 17, 18, 19, 20, 21 och 22 ligger i linje med hur kommunen redan arbetar och vad lagen föreskriver. Medborgarförslag 8, 9 och 10 har inte stöd av lagen eller överensstämmer inte med praxis. Medborgarförslag 6, 11, 13, 14, och 15 borde inte leda till någon åtgärd från kommunens sida enligt enhetens utredning. Exploateringenheten Nacka föreslår därför att inga nya principbeslut ska fattas.

## **Förslagens ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut innehåller inga direkta ekonomiska konsekvenser.

## **Konsekvenser för barn**

Förslaget till beslut innehåller inga konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

1. Sexton medborgarförslag av den 20 juni 2017
2. Ytterligare sex medborgarförslag av den 17 oktober 2017
3. Svar på tjugotvå medborgarförslag angående gatukostnader av den 7 februari 2018

Ulf Crichton  
Exploateringschef  
Exploateringenheten Nacka

Tina Edén  
Projektingenjör  
Exploateringenheten Nacka

Camilla Carlén  
Kommunjurist  
Juridik- och kanslienheten



# Femton Medborgarförslag

till

Nacka Kommun

från

Boo & Lännersta villaägareförening, samt  
Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening

--

Juni, 2017



<b>Framställan och sammanfattning</b>	<b>3</b>
<i>Framställan</i>	3
<i>Bakgrund till yrkanden</i>	3
<b>Fakta om föreningarna</b>	<b>4</b>
<i>Boo &amp; Lännersta villaägareförening</i>	4
<i>Gustavsviks fastighetsägareförening</i>	4
<b>Medborgarförslag (förslag 1-15)</b>	<b>5</b>
<i>Förslag 1: VA-kostnader får inte tillföras gatukostnaderna</i>	5
<i>Förslag 2: Merkostnader för att säkra VA-anläggningens hållbarhet ska räknas som en VA-kostnad</i>	7
<i>Förslag 3: Vid samordning/samförläggning ska berörda parter dela på gemensamma kostnader</i>	11
<i>Förslag 4: El-, tele- och fiberkostnader får inte tillföras gatukostnaderna</i>	14
<i>Förslag 5: Kostnader för underhåll får inte läggas på gatukostnaderna</i>	15
<i>Förslag 6: Nacka kommun ska ha tydligare riktlinjer för jämkning</i>	16
<i>Förslag 7: Nacka kommun får inte ge sina egna fastigheter ett för lågt andelstal</i>	19
<i>Förslag 8: Nacka kommun ska betala fastighetsägarna för inlösen av mark</i>	22
<i>Förslag 9: Uttaget av gatukostnader ska baseras på nyttan av gatorna</i>	24
<i>Förslag 10: Kostnader för framtagning av planer ska bekostas via planavgiften</i>	28
<i>Förslag 11: Betalningen för gatukostnaderna ska kopplas till bygglov eller fastighetsbildning</i>	29
<i>Förslag 12: Vid planläggning ska en helhetssyn tas på hela området</i>	30
<i>Förslag 13: Uttaget av gatukostnader måste vara likvärdigt mellan olika områden</i>	33
<i>Förslag 14: De som redan betalat för sin gata ska inte behöva betala en gång till</i>	35
<i>Förslag 15: Gatukostnaderna i förnyelseområden ska tas av skattsedeln</i>	37
<i>Förslag 16: De boende bör själva få välja belysning</i>	39



## Framställan och sammanfattning

### Framställan

Fastighetsföreningarna Boo & Lännersta Villaägarförening (BLVF) samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening (GEF) tillställer Nacka Kommun, 131 81 Nacka, bifogade femton medborgarförslag.

### Bakgrund till yrkanden

Nacka kommun har aviserat vatten och avlopp samt gatukostnader för fastighetsägare och boende i Lännersta, Boo och Gustavsvik som ligger på extremnivåer, med i flera fall kostnader som överstiger miljonbelopp.

Kommunen hänvisar till att medborgarna har haft en gynnsam prisutveckling av marknadsvärdet för sina fastigheter och därför bör kunna absorbera de investeringar kommunen avser att genomföra.

Fastighetsägareföreningarnas uppfattning är att kostnaderna är oproportionerlig höga som dessutom i flera fall avser investeringar som fastighetsägarna inte har efterfrågat. Fastighetsägarna kommer få väsentligt högre boendekostnader, det marknadsvärde som historiskt har ökat är dels volatilt dels kan marknadsvärdet inte realiseras förrän vid en eventuell försäljning.

Fastighetsägareföreningarna är därtill av den uppfattningen att kostnaderna i flera avseenden strider mot bestämmelser i lagen, bland annat Plan- och bygglagen. Av detta skäl har juridisk expertis anlitats för bedömning.

**Nacka, 19 juni 2017**

---

**Pia Lerigon**  
Ordförande  
Boo & Lännersta Villaägarförening  
(boovillaagareforening@gmail.com)

---

**Göran Wellerstrand**  
Ordförande  
Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening  
(info.gustavsvik@gmail.com)

**Bilaga:** Fakta, medborgarförslag, sida 4-39



## Fakta om föreningarna

Upptagningssområdet omfattar 2938 fastigheter fördelat över två fastighetsföreningar, Boo & Lännersta villaägareförening och Gustavsviks fastighetsägareförening. Föreningar har en lång historik som sträcker sig till mitten av trettitalet.

Båda föreningarna är aktiva i fastighetsfrågor, infrastrukturfrågor inom upptagningssområdet samt arrangerar även olika evenemang för de boende i området, midsommarfirande är ett exempel. Föreningarna har även samarbete med Polisen i ordningsfrågor.

### Boo & Lännersta villaägareförening

Boo villaägarförening som bildades 1933 expanderade under våren 2017 efter konsolidering med Lännersta villaägareförening i Saltsjö-Boo i Nacka.

Boo & Lännersta Villaägareförening upptagningssområde omfattar:

- 2 608 fastigheter
- 4 106 fastighetsägare

Orgnr:	802466-8900
Hemsida:	<a href="http://www.boovilla.se">www.boovilla.se</a> eller <a href="http://www.boiboo.nacka">www.boiboo.nacka</a>
E-mejl:	boovillaagareforening@gmail.com
Ordförande:	Pia Lerigon

### Gustavsviks fastighetsägareförening

Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening bildades 1934.

Gustavsviks fastighetsägareförening upptagningssområde omfattar, juni 2017:

- 330 fastigheter

Orgnr:	769631-0759
Hemsida:	<a href="http://www.gustavsvik.org">www.gustavsvik.org</a>
E-mejl:	info.gustavsvik@gmail.com
Ordförande:	Göran Wellerstrand



## Medborgarförslag (förslag 1-15)

### Förslag 1: VA-kostnader får inte tillföras gatukostnaderna

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar principbeslut om att VA-kostnader inte tillförs gatukostnaderna.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

**Plan- och bygglagen 6 kap**, som styr vad kommunen får ta betalt i gatukostnader, stadgar:

*27 § Till grund för bestämmandet av betalningsskyldighetens omfattning enligt 24 eller 25 § får kommunen lägga*

*1. de faktiska kostnaderna, eller*

*2. beräkningar av vad det erfarenhetsmässigt kostar att i motsvarande utförande anlägga eller förbättra gator och andra allmänna platser.*

I lagen om allmänna vattentjänster, som styr vad en kommun får ta i betalt av en VA-utbyggnad, står följande:

*30 § Avgifterna får inte överskrida det som behövs för att täcka de kostnader som är nödvändiga för att ordna och driva va-anläggningen.*

*34 § Avgifternas belopp och hur avgifterna skall beräknas skall framgå av en taxa. Avgifterna får inte bestämmas till högre belopp än vad som är förenligt med bestämmelserna i 30-33 §§.*

Utbyggnaden av VA ska enligt lag bekostas av en taxa som inte får överskrida de verkliga kostnaderna. Denna fastställs av Nacka kommun varje år. Nacka kommun har även valt att lägga ett tak på VA-taxan för att skydda medborgarna från oskäligt höga VA-kostnader. År 2016 var taket i VA-taxan 210.000 kr enligt <https://www.nacka.se/globalassets/kommun-politik/dokument/taxor/va-taxan-2016.pdf>.

Enligt lag är det inte tillåtet att vältra över VA-kostnader på gatukostnaderna för att på så vis ta ut en högre VA-kostnad än taket i VA-taxan. Det torde inte heller ligga i Nacka kommuns vilja att så ska ske eftersom Nacka kommun valt att ha ett tak i VA-taxan för att skydda sina medborgare.

Ändå visar våra studier av gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård våren 2017 att Sweco lagt kostnader, som med tydlighet är hänförliga till VA-utbyggnaden, som gatukostnader istället för som VA-kostnader.



Det gäller t.ex. den geotextilduk som läggs under VA-rören och som inte finns medtagen i kostnader för VA, men som ändemot finns upptagen två gånger på gatukostnaden:



Bilden visar upprustningen av Boovägen i maj 2017 där det tydlig framkommer att det finns en geotextilduk under VA-rören.

VA-lösningen för Boovägen är densamma som den som föreslås för Mjölkudden-Gustavsviks Gård.

Ändå finns ingen geotextilduk upptaget i Swecos kostnadsberäkningar för VA. Däremot ligger det en dubbel kostnad för geotextilduk i gatukostnaden.

I **Planbeskrivningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård, sid 37**, skriver Nacka kommun följande:

*Utbyggnader av kommunens VA-verksamhetsområde finansieras genom uttag av anläggningsavgifter enligt taxa.*

Det är tydligt inte tillräckligt att det står i planbeskrivningen för att underleverantören Sweco ska hålla sig till regeln att VA-kostnaderna ska finansieras via VA-taxan och inte via gatukostnaden.

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar tydlig ställning emot att VA-kostnader, och andra kostnader som inte har med gator att göra, vältras över på gatukostnaderna.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att VA-kostnader inte får vältras över på gatukostnaderna.



## Förslag 2: Merkostnader för att säkra VA-anläggningens hållbarhet ska räknas som en VA-kostnad

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att merkostnader på grund av att det finns belastningskrav på gatorna för att säkra VA-anläggningens hållbarhet, ska räknas som en VA-kostnad och bekostas av VA-taxan eller av kommunen i enlighet med Plan- och bygglagen.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

**Plan- och bygglagens 6 kap** stadgar följande:

*19§ Om en gata ges en större bredd eller ett dyrbarare utförande i övrigt än vad som behövs med hänsyn till trafiken, ska kommunen trots första stycket betala merkostnaden.*

Det är alltså kommunen som ska stå för merkostnaderna att gatorna får en standard som säkrar de nedgrävda VS-anläggningarna.

Och det är logiskt. För hade gatan saknat nedgrävd VA-anläggning hade sådana krav inte funnits. Då hade det varit fullt tillräckligt att gatan har en standard som klarar av trafiken.

**Mikael Freiman på Vectura**, tidigare Vägverkets konsultbolag och numera Sweco, gjorde 2010 en analys av vägarna inom **området Lövberga** i Saltsjö-Boo.

Han anser att man inte bör schakta i onödan i gamla, väl sammanpackade vägkroppar med fullgod bärighet. Och fullgod bärighet anser han att det är ifall en väg fungerat i 50 år utan bärighetsproblem. Istället anser han en mindre upprustning är tillräcklig för att klara kommunens krav. Detta gäller vägar där det inte grävs ned någon VA-anläggning.

För de vägar där kommunen planerar att dra ned VA, förordrar Mikael Freiman att ledningsgravarna istället läggs utanför körbanan. Detta eftersom nedgrävningen av VA riskerar att förstöra den bärighet som finns i vägen.

Se Mikael Freimans analys nedan:



Lövberga område D, kommundelen Boo i Nacka kommun. Utlåtande över geotekniska undersökningar och vägarnas behov av ny överbyggnad.

På uppdrag av Lövberga Intresseförening har vi gått igenom tidigare beställd och redovisad granskning av områdets geotekniska förhållanden samt de åtgärder vi då föreslog för upprustning av vägkroppen.

**Området:** Området består av gles villabebyggelse på stora tomter. Vägarna är uppdelade i två skilda sträckningar och har ingen genomfartstrafik. Total längd är c:a 800 meter.

Lövberga Backe var tidigare en genomfartsled som försörjde stora delar av norra Boo inklusive Kummelnäs. Den delen är nu ersatt med ny sträckning.

Alla vägar har enligt uppgift till oss fungerat utan bärighetsproblem under c:a 50 år. Vissa skador i ytlagen finns i Lövberga Backe, men dessa skall ses mot att sträckan under många årtionden utgjorde huvudgata med tung genomfartstrafik, bland annat vid nybyggnad av ett reningsverk.

Området är nu utbyggt och all tung trafik kan antas avklarat med något enstaka undantag.

**Geoteknik:** Som tidigare redovisats är vägarnas bärighet genomgående god och utgör inget problem eller ställer särskilda krav på överbyggnadens konstruktion.

Det skall observeras att kommentaren från vår vägprojektör i tidigare yttrande avseende överbyggnad gäller vid nybyggnad av väg på obruten mark, inte vid upprustning av befintlig väg.  
Tidigare utlåtande bifogas.

**Överbyggnad:** I separat yttrande har vår uppfattning om erforderlig ny överbyggnad redovisats. Det sammanfattas dock igen enligt nedan i ett samlat yttrande;

Den del av vägen som inte berörs av ledningsgrav bör bibehållas - i gamla, väl sammanpackade vägkroppar med fullgod bärighet bör man inte schakta i onödan. Vi avråder därför från all schaktning och återfyllnad där detta kan undvikas, bäst är om ledningsgravar kan förläggas utanför körbana där så är möjligt. Om ledningsgrav måste schaktas i vägkroppen är packning mot den gamla vägkroppen av stor vikt!

Genom att förstärka de befintliga vägarnas överbyggnad enligt förslaget nedan så anser vi att samtliga vägtekniska krav som kan ställas inom aktuellt område uppfylls:

- Geotextil
- 100 mm obundet bärslag 0-32
- Bundet bärslag AG 16 160/220
- Topp ABT 16 70/100

Där befintlig, intakt asfalt finns bör denna bibehållas, där kan också geotextil utgå.

Vi anser att förslaget enligt ovan skulle utgöra en fullt tillräcklig upprustning av vägarna inom Lövbergaområdet vilket skulle minimera framtida behov av underhåll för lång tid framöver.

/Mikael Freiman,  
Vectura 2010-05-20.



Vid upprustningen av vägnätet i område Y-Z utanför Boo Gård i Saltsjö-Boo anläggs gator såväl med som utan VA. Frentab, som utför gatuarbetena i området, säger att det räcker att gräva 50 cm för väg utan VA. Detta gäller även när vägen byggs på lerjord. För gator med VA måste Frentab gräva 1,5-2,0 meter. Detta trots att LTA-lösningen är vald som kräver lägre schaktdjup.



Bilden till vänster visar väg med VA.

Bilden till höger visar väg utan VA.

Fotona är tagna utanför Boo Gård våren 2017.

**Philip Paluchiewicz, projektledare för område Y-Z och anställd av exploateringsenheten i Nacka kommun, skickade över kostnadskalkylen för Hermelinsvägen respektive Baggensvägen.**

- Hermelinsvägen byggs med VA.
- Baggensvägen byggs utan VA.

När vi tog hänsyn till fördyrande kostnader för att leda bort dagvatten från Hermelinsvägen, visade beräkningarna att Hermelinsvägen kostade tre gånger så mycket per meter som Baggensvägen. Tre gånger är stor skillnad.

Slutsatsen är att det kostar mer att anlägga väg med VA än att anlägga väg utan VA.

Se kostnadsposterna för Baggensvägen och Hermelinsvägen som Philip Paluchiewicz tagit fram nedan:

Baggensvägen 0000-0130 (Längd= 130 meter)						
1A	DCC.24111	Slitlager kategori B av tät asfaltbetong vid nybyggnad ABT 11, Bl160/220, Lagerjocklek: 32 mm	m <sup>2</sup>	455	70	31 850
2	DCC.21111	Bärlager av asfaltgrus AG AG 16 180/220 Lagerjocklek: 50 mm	m <sup>2</sup>	455	95	43 225
3A	DCB.312	Obundet bärlager kategori B till belagda ytor Lagerjocklek: 80 mm	m <sup>2</sup>	520	50	26 000
4B	DCB.212	Förstärkningslager kategori B till överbyggnad med flexibel konstruktion och med bitumenbundet slitlager, betongmarkplattor m m Lagerjocklek: 350 mm	m <sup>2</sup>	208	335	69 680
5	DCB.622	Stödremse av obundet slitlagermaterial kategori B och C till belagda ytor Samkross 0-mm Kör och gångytor	m <sup>2</sup>	5,2	750	3 900
7	DCL.112	Växlbädd typ 2 Växlbädd, tjocklek 50 mm	m <sup>2</sup>	104	60	6 240
Totalt					180 895	



Hermelinsvägen 0/000-0/190 (Längd=190 meter)						
			Enhet	Mängd	a-pris	Belopp
1A	DCC.24111	Slitlager kategori B av tät asfaltbeläggning vid nybyggnad	m <sup>2</sup>	665	70	46 550
	ABT 11, BT16/220, Lagerjöcklek 32 mm					0
2	DCC.21111	Bärlager av asfaltgrus AG	m <sup>2</sup>	665	95	63 175
	AG16 160/220 Lagerjöcklek 50 mm					0
3A	DCB.312	Obundet bärslag kategori B till belagda ytor	m <sup>2</sup>	760	50	38 000
	Lagerjöcklek 80 mm					m <sup>2</sup>
4B	Förstärkningslager kategori B till överbyggnad med flexibel konstruktion och med bitumenbundet slittslag, betongmarkplattor m m					
	DCB.212	Lagerjöcklek 350 mm	m <sup>2</sup>	304	335	101 840
5	DCB.622	Stödremesa av obundet slitlagermaterial kategori B och C till belagda ytor	m <sup>2</sup>			0
	Sannkross 0-16mm Kor och gångytor		m <sup>2</sup>	7,6	750	5 700
8A	CEC.3112	Kringfyllning för dränledning	m <sup>2</sup>			0
	Fall B		m <sup>2</sup>	95	456	43 320
8B	CEC.3111	Kringfyllning för va-ledning	m <sup>2</sup>			0
	Fall B		m <sup>2</sup>	76	445	33 820
9A	DBB.131	Materialskiljande lager av geotextil, under överbyggnad för väg, plan o d	m <sup>2</sup>			0
	Geotextil bruksklass N3		m <sup>2</sup>	1900	20	38 000
10A	CEC.2111	Ledningsbädd för va-ledning	m <sup>2</sup>	108,3	94	10 180
	Ledningsbädd för isolerlåda-fall B, Tjocklek 100mm					0
10B	CEC.2111	Ledningsbädd för va-ledning	m <sup>2</sup>	108,3	94	10 180
	Ledningsbädd för dagvattenledning Fall B, Tjocklek 150mm					0
11	CEC.4111	Resterande fyllning för va-ledning	m <sup>2</sup>			0
	Fall B		m <sup>2</sup>	133	330	43 890
12	PBB.532	Ledning av plaströr, fabriksspecifika dränrör i ledningsgrav	m	190	90	17 100
	Dränrör DSA el likv, DN 110/95					0
PPI250	PBB.5215	Ledning av PP-rör, standardiserade markavloppsrör, i ledningsgrav	m	95	400	38 000
	Dagvattenledning DN 200 topslitsat					0
	CBB.3111	Jordschakt för va-ledning	m <sup>2</sup>	72	490	35 280
	Jordschakt för serviser ink el och teleledningar Fall B		m <sup>2</sup>	433	430	186 190
	Jordschakt för huvudledningar ink el och tele: Fall B					0
	CBB.112	Jordschakt kategori B för väg, plan o d	m <sup>2</sup>	555	355	197 025
	Fall B					0
	<b>Totalt</b>					<b>908 250</b>

Risets vägförening i Saltsjö-Boo är huvudman för allmän platsmark inom sitt område. Därför har Nacka kommun tagit fram ett **genomförandeavtal för Riset Sångfågeln** (område B) där det står följande:

*Har vägarna ej den uppbyggnad som krävs för att säkra VS-anläggningens hållbarhet har kommunen rätt att uppdra entreprenören att utföra eventuella åtgärder på vägarna på vägföreningens bekostnad.*

Detta visar att extrakostnaden för att vägarna ska klara VA-anläggningens hållfasthetskrav läggs på vägföreningen istället för att tas av VA-taxan eller av kommunen.

Våra studier visar att merkostnader för ökade bärighetskrav, på grund av att VA-anläggningen grävs ned under körbanan, vältras över på gatukostnaderna. Eftersom detta strider mot Plan- och bygglagen är det viktigt att Nacka kommun tar tydlig ställning emot att kostnader för att säkra VA-anläggningens hållbarhet vältras över på gatukostnaderna.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att merkostnader av detta slag ska räknas som en VA-kostnad som inte får tas på gatukostnaderna.



### Förslag 3: Vid samordning/samförläggning ska berörda parter dela på gemensamma kostnader

**Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att de berörda parterna vid samordning/samförläggning av gatubyggnad med t.ex. VA, el, tele och fiber ska dela på de gemensamma kostnaderna enligt rättvis och skäligen grund.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

I Nacka kommuns Gatukostnadspolicy från 2006 står följande:

*När kommunala VA-ledningar ska anläggas i vägområdet finns stora nackdelar med att utföra gatu- respektive VA-arbeten i skilda entreprenader. Såväl VA som gata blir dyrare eller riskerar sämre kvalitet och kortare livslängd jämfört med ett samordnat utförande. Vid gatuutbyggnad med kommunalt huvudmannaskap ska därför samordning alltid ske.*

Nacka kommun förordar alltså samordning med hänsyn till att det ska bli billigare för såväl VA som för gator. Men det står inte tillräckligt tydligt att samordning innebär att VA och gator ska dela på gemensamma kostnader, varför det i praktiken är så att Sweco låter gator står för alla gemensamma kostnader och VA för inga. Med andra ord är det bara VA som vinner på samordningen, vilket inte kan anses vara rättvist och skäligt.

Vi tror inte att politikerna i Nacka kommun avsåg att Sweco skulle göra på det här sättet utan menade att de gemensamma kostnaderna skulle fördelas rättvist och skäligt mellan gator och VA.

Såhär funkar principen för samförläggning/samordning:

Om man bygger enbart väg får gatorna stå för hela kostnaden av grävning, bärlager, geotextilduk, slitlager och liknande. Man bygger vägen till det djup och med den hållfasthet som krävs för att den ska klara belastningarna från normal trafik för området.

Om man gräver ned VA, fiberrör, el eller tele i en befintlig gata så får VA-leverantören, fiberleverantören, teleleverantören eller elleverantören stå för alla kostnader för uppgrävning av vägen och återställande av vägen igen. Om vägen har en bärighet som är tillräcklig för den trafik som normalt trafikerar området, men som inte är tillräcklig för VA-anläggningens hållbarhet, så är det VA som får bekosta den ökade merkostnaden för att förbättra bärigheten av vägen. Det är logiskt då detta bärighetskrav har med VA att göra och således inte kan belasta gatukostnaderna.

Det säger sig själv att det borde bli billigare för alla parter om man samordnar bygget av gatan med nedgrävning av VA, fiber eller el och tele.



Regeln för samförläggning, som det kallas när man samordnar på det här sättet, är att varje part står för sina egna kostnader men att man delar lika på alla kostnader som är gemensamma.

Man utgår från att det redan finns en gata och tittar på hur stor del av denna gata som skulle behöva grävas upp om man t.ex. gräver ned VA i efterhand. Kostnaden för att anlägga denna del av gatan delas sedan på hälften mellan VA och gator. Kostnaderna för grävning och schaktmassor djupare än gatans befintliga djup står däremot VA för då det är en ren VA-kostnad.

För att avgöra hur stor del av vägen man måste gräva upp så har branschen utarbetat en praxis (enligt Fredrik Lerigon, VD för Fibertjänst i Sverige AB och tidigare ansvarig för TeliaSoneras fiberaffär).

Den utgår från följande antaganden:

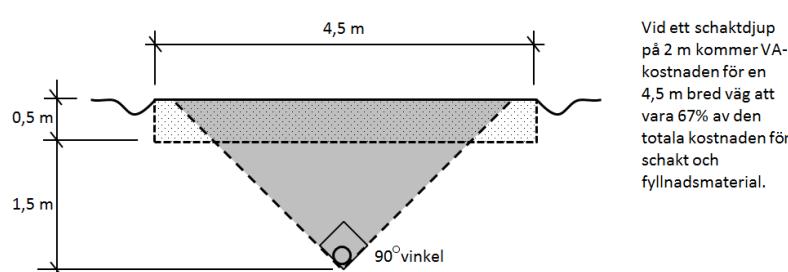
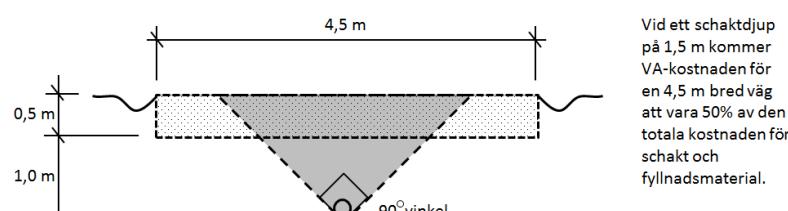
- VA grävs ned i mitten av vägbanan.
- El, tele och fiber grävs ned i utkanten av vägbanan i olika hål.
- VA, el, tele och fiber grävs ned i en liksidig triangel med 90 graders vinkel.

Vägens bredd samt grävdjupet för gatan, VA, el, tele och fiber avgör därmed hur stor andel av gatukostnaden som VA, el, tele och fiber ska vara med och dela på.

I exemplen nedan antas gatan grävas ned till ett djup om 0,5 meter, vilket är det djup som Frentab gräver när de anlägger gator utan VA i området Y och Z (Boo Gård) i Saltsjö-Boo i Nacka.

Enligt Frentab kräver VA med LTA-lösning att man gräver 1,5-2,0 meter. Beroende på om VA grävs ned på 1,5 meters djup eller 2,0 meters djup så kommer kostnaderna att fördelas olika.

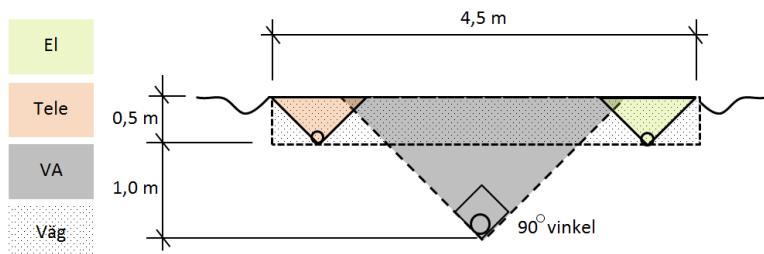
Prickad rektangel visar de kostnader som är hänförliga till gatuutbyggnaden. Grå triangel visar de kostnader som är hänförliga till VA-utbyggnaden. Område som är grått och prickat är således kostnader som ska delas lika mellan gator och VA.





När man även samordnar nedgrävningen av el och tele är principen densamma, bara att det är fler parter som är med och delar på de gemensamma kostnaderna.

El, tele och fiberrör förlägger man enligt praxis i kanten på gatan, som bilden nedan visar.



#### Så säger lagen:

Enligt **Plan- och bygglagen** ska kostnaderna fördelas skäligt och rättvist. De jurister vi har talat med är alla överens om att just skälighets- och rättvisepriincipen är viktig när man fördelar kostnaderna mellan gator och VA.

Principen att de som är med och samordnar bygget ska dela på gemensamma kostnader.

Kostnadsfördelningen blir naturligtvis olika beroende på antal parter, hur djupt man gräver och hur bred gatan är. Men det är aldrig någon part som ensam ska bekosta de gemensamma kostnaderna.

#### Så gjorde Sweco i området för Mjölkudden Gustavsviks Gård:

I gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård har Sweco låtit gator stå för 100% av de gemensamma kostnaderna medan VA, el och tele står för 0% a dessa kostnader. Det är en orättvis och icke skälig fördelning och alltså i strid med Plan- och bygglagen.

Vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar tydlig ställning emot att gator ensamt ska stå för de gemensamma kostnaderna vid samförläggning/samordning med t.ex. VA, el, tele eller fiber. Dessa kostnader ska istället delas på ett rättvist och skäligt sätt.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns standpunkt att de parter som är med i en samförläggning ska dela lika på de kostnader som är gemensamma för två eller flera parter.



## Förslag 4: El-, tele- och fiberkostnader får inte tillföras gatukostnader

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att el-, tele- och fiberkostnader inte får tillföras gatukostnaderna och ska hållas separerade från gatukostnaderna för en ökad tydlighet och transparens av leverantörsåtagande.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

Telekablarna ägs och driftas av TeliaSoneras dotterbolag Skanova och det ligger i deras intresse att gamla luftkablar grävs ned. Därför är det normalt TeliaSonera som står för kostnaden för att gräva ned luftkablar i marken. Detta enligt Fredrik Lerigon, som tidigare varit hög chef på TeliaSonera och bl.a. suttit med i Sverigeledningen.

I samband med upprustning av gator händer det att kommunen och TeliaSonera samordnar bygget så att telekablarna grävs ned samtidigt som gatorna byggs om. Ibland är avtalet sådana att kommunen låter TeliaSonera göra det gratis, men vanligtvis får TeliaSonera själva stå för denna kostnad.

Samma princip gäller för nedgrävning av elkablar, då det ligger i elbolagets intresse, och nedgrävning av fiberkablar då det ligger i fiberleverantörens intresse.

Det vore konstigt om någon annan än TeliaSonera, elbolaget och fiberleverantören betalade för dessa kostnader. TeliaSonera, elbolaget och fiberleverantören tar ju betalt från sina kunder för att täcka upp dessa investeringar. Det är en del i deras affärsverksamhet.

Det vore även konstigt om Nacka kommun offrar kommuninvånarna och låter dem stå för kostnader som borde tas av kommersiella bolag. Det låter inte som någonting politikerna står för.

I gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård har Sweco dock lagt alla kostnader för nedgrävning av el- och telekostnader på gatukostnaderna. TeliaSonera och elbolaget behöver inte stå för en enda krona av dessa kostnader.

Det är högst anmärkningsvärt att kostnader som borde betalas av privata bolag vältras över på de boende genom att bakas in i gatukostnaderna.

Om Nacka kommun har ett avtal med TeliaSonera och energibolaget om att de får gräva ned sina kablar gratis i samband med ombyggnationen av vägar, är det ett avtal mellan kommunen och dessa bolag och inte mellan de boende och dessa bolag. I så fall ska kommunen stå för kostnaderna, inte de boende.

Enligt **Plan- och bygglagen 6 kap 27§** får endast de faktiska, eller de erfarenhetsmässigt uppskattade, kostnaderna för att anlägga och förbättra gator och allmänna platser tas upp i gatukostnaden.

Vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar tydlig ställning emot att kostnader för el, tele och fiber läggs på gatukostnaderna.



## Förslag 5: Kostnader för underhåll får inte läggas på gatukostnaderna

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att kostnader för underhåll och skötsel inte får läggas på gatukostnaderna. Investering och underhåll ligger normalt logiskt på skilda konton.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

I Plan- och bygglagen kap 6 finns regler för vem som ska stå för kostnaderna för underhåll:

*21 § Kommunen ska svara för underhållet av gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för.*

Det är alltså inte tillåtet att lägga kostnader för underhåll och skötsel på gatukostnaderna.

I gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks gård har underleverantören WSP specificerat kostnader för skötsel om totalt 547.232 kr för t.ex. röjning av vass, rensning av ogräs m.m. som sedan lagts på gatukostnaderna.

07	*****SKÖTSELÄTGARDER*****				396 545	
A	SAMMANSATTA PRODUKTIONSRESULTAT				396 545	
A	Röjning av vass vid badplats	R	200 m <sup>2</sup>	106,00	21 200	
A	Påfyllnad av sand vid badplats Tjocklek sand 500 mm Antagande att sanden kan köras och läggas ut vintertid på isen och att sanden utplaneras av maskin från präm.	R	200 m <sup>2</sup>	420,00	84 000	
A	Slätter med skärande redskap, 1 gång Antas utföras med traktor	R	665 m <sup>2</sup>	13,00	8 645	
A	Försiktig gallring och röjning	R	400 m <sup>2</sup>	50,00	20 000	
A	Försiktig gallring och röjning	R	158 m <sup>2</sup>	50,00	7 900	
A	Slätter, gallring av buskar Manuell slätter, inte traktor el. likn.	R	3 300 m <sup>2</sup>	56,00	184 800	
A	Rensning ogräs, brännesslor mm	R	2 000 m <sup>2</sup>	35,00	70 000	

Bilden är hämtad från WSP:s kostnadsbedömning av Mjölkudden - Gustavsviks Gård 2016-03-04.

Till dessa kostnader tillkommer pålägg om totalt 38% för detaljeringspåslag p.g.a. osäkerhet i tidigt skede och tillkommande kostnader under byggtiden.

Vilket ger det totala priset: 547 232 kr

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar tydlig ställning emot att underhållskostnader och skötsel läggs på gatukostnaderna. Det ska inte råda några tvivel om att kommunen vill att lagen ska följas.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att underhåll och skötsel inte får läggas på gatukostnaderna.



## Förslag 6: Nacka kommun ska ha tydligare riktlinjer för jämkning

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar fram tydligare riktlinjer för jämkning så att det blir mindre godtyckligt vilka gatukostnader som jämkas och mer jämligt för kommuninvånarna.**

I **gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks gård** står det på sidan 7 att jämkning av gatukostnader är vanligt vid:

- Oskäligt höga kostnader p.g.a. områdets topografi.
- Vid högre vägstandard än vad som är nödvändigt för de boende.
- Om det finns bussgata i området.
- Om en anläggning bedöms vara till nytta för fler än dem som bor i området.

I **planprogrammet för Mjölkudden-Gustavsviks gård** står det på sidan 43:

*Kommunen har tidigare burit kostnaderna för de parkanläggningar som bedöms vara till nytta för många fler än de som bor inom planområdet. Det gäller till exempel viktigare strandpromenad, ångbåtsbrygga, friluftsbad, allmäntillgänglig sjösättningsslip mm. Kommunen har också tidigare burit kostnaderna för eventuell extrastandard på de vägar som betecknas huvudväg.*

Detta ligger väl i linje med lagstiftningen.

I **Plan- och bygglagens 6 kap** står följande:

*33 § En fastighetsägares betalningsskyldighet enligt 24 eller 25 § ska jämkas, om  
1. kostnaden för kommunens åtgärder är oskäligt hög, eller  
2. den eller de åtgärder som kostnaden avser har en omfattning eller ett utförande som går utöver det som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheten.*

I **prop 1980/81:165** står på sidan 29 följande:

*... Med en föreskrift som innebär att ersättningen skall jämkas, när kostnaden för en åtgärd på ett visst sätt överstiger nyttan för de berörda fastigheterna.  
Möjlighet till jämkning bör också finnas i de fall då kostnaderna av olika skäl blivit onormalt höga.*

I **prop 1980/81:165** står på sidan 27 följande:

*För de fall då förbättringsåtgärderna sträcker sig utöver vad som kan anses ligga inom ramen för normal standard med hänsyn till berörda fastigheters tillåtna användningssätt måste dock ersättningsbeloppet jämkas.*

I **lagrådsremiss: Nya bestämmelser om gatukostnader 7 nov 2013** står på sidan 25 följande:

*Andra anläggningar, dvs. sådana anläggningar som är avsedda att betjäna större områden, hela kommunen eller kommundelar, ska däremot inte ingå i kostnadsunderlaget. Det gäller t.ex. idrottsarenor, friluftsbad, skidbackar, badhus eller större parker*



### **Godtycke i vad som jämkas:**

Vid **planläggningen av förnyelseområde Y och Z** (Boo Gård) tog kommunen beslut om att jämkas upprustningen av Boobadet, vägen och trottoaren ned till Boobadet samt vissa gatukostnader på de ställen då gatorna blev onormalt dyra p.g.a. försvarande topografi.

Upprustningen av och uppköp av mark till strandpromenaden Lugna Promenaden vid Lännersta bekostades helt av skattemedel.

I **gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** ingår friluftsbadet Gustavsviksbadet, som kommunen vill göra om till en kommunal badplats. I närheten finns en lekplats som kommunen vill rusta upp och göra tillgänglig för alla. Strandpromenaden Lugna Promenaden fortsätter även här. Mjölkudden har en segelverksamhet som används av hela kommunen. Det finns planer på att anlägga en gång- och cykelväg ned till Boobadet och ångbåtsbryggan vid Boo. Det finns en förskola på Galärvägen/Lotsvägen som har utfart till området och där kommunen planerar att bygga en trottoar för att förskolebarnen ska kunna gå säkert till skolan. Och precis som för område Y och Z finns här gator som blir onormalt dyra p.g.a. försvarande topografi.

Men trots att det här är kostnader som normalt jämkas av Nacka kommun, står det på sidan 8 i **gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård:**

*Kostnadsunderlaget har inte jämkats då kommunen tilldelas andelstal för de marker som kommunen förvaltar och genom det bär en del av kostnaderna.*

Det är som att säga: *Kommunen har fastigheter i området (en förskola, en badplats mm) så därför ska vi inte jämka.*

Vad är det för logik?

Detta visar att det finns ett godtycke i vad som ska jämkas och att det görs skillnad mellan område och område.

- Varför bekostar skattebetalarna strandpromenaden i Lännersta, men inte samma strandpromenad i Gustavsvik?
- Varför bekostar skattebetalarna friluftsbadet i Boo, men inte friluftsbadet i Gustavsvik?
- Varför bekostar Nacka kommun cykelvägen till förskolan på Galärvägen/Lotsvägen när denna cykelväg ligger inom område Galärvägen-Kornettvägen-Drabantvägen, men inte en trottoar till samma förskola när denna trottoar ligger inom område Mjölkudden-Gustavsviks Gård?
- Listan kan göras lång ...

För att inte kommuninvånarna ska behandlas olika är det viktigt att Nacka kommun tar fram tydligare riktlinjer för vilka kostnader som ska jämkas, så att det inte blir så att den ena badplatsen bekostas av skattepengar men inte den andra.

Det enklaste är att göra som man tidigare gjort och ha som grundregel att alla kostnader för huvudvägar, bussgator, friluftsbad, strandpromenader, parker, lekparker, torg, skolor, idrottsanläggningar, båtplatser, köpcentrum, allmänna parkeringsplatser, industriområden, soptippar, återvinningsstationer och dylikt, samt matarvägar, gång- och cykelvägar till dessa, ska bekostas över



skattsedeln och inte tas av gatukostnaderna. Genom att göra det till en allmän regel så slipper vi rättvisediskussionerna - det är samma för alla oavsett var i kommunen vi bor.

Vad gäller jämkning för fördyrande topografi vore det bra om exempel ges på sådana kostnader som ska jämkas. Vi föreslår att kostnader för stödmurar, pålning samt fyllning med ovanliga material som t.ex. skumplast alltid bör jämkas, då detta är sådana kostnader som inte förekommer vid normal gatubyggnad.



## Förslag 7: Nacka kommun får inte ge sina egna fastigheter ett för lågt andelstal

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att inte ge sina egna fastigheter ett lägre andelstal än för andra likvärdiga fastigheter i området. Tvärt om ska Nacka kommun föregå med gott exempel och ge sina egna fastigheter ett så högt andelstal att det står utom all tvivel att kommunen inte gett sig själv fördelar på övriga fastighetsägares bekostnad.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

I Plan- och bygglagen 6 kap står följande:

*24§ Kostnaderna ska fördelas mellan fastigheterna på ett skäligt och rättvist sätt.*

Nacka kommun tillämpar ofta reglerna om andelstal för att fördela gatukostnaderna på fastigheterna inom planområdet på ett skäligt och rättvist sätt.

Ett normalt förfarande är att olika fastighetstyper ges olika andelstal. Till exempel får exploateringsfastigheter, d.v.s. fastigheter där det avses byggas t.ex. flerfamiljshus, ett större andelstal än fastigheter som endast får bebyggas med enfamiljshus. Det är inte konstigt eftersom trafiken till ett flerfamiljshus är större än trafiken till ett enfamiljshus.

På samma sätt torde trafiken till kommunala fastigheter som t.ex. skolor, förskolor, fritidsbad, parker, idrottsanläggningar, båtplatser, köpcentrum, industrier, soptippar och liknande vara betydligt högre än trafiken till ett enfamiljshus. Därför borde kommunala fastigheter ha ett betydligt högre andelstal än privata fastigheter som används för enfamiljshus.

I gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks gård står:

*Utgångspunkten i Mjölkudden-Gustavsviks gård är att kategorisera fastigheterna i fastighetstyper. Kategorierna som har använts är befintlig fastighet bebyggd med permanentthus, befintlig fastighet bebyggd med fritidshus, befintlig fastighet som är obebyggd, fastighet med möjlig nyavstyckning samt exploateringsområde för flerbostadshusbebyggelse.*

I Mjölkudden-Gustavsviks gård används följande andelstal för fastighetstyperna:

- *Befintlig fastighet bebyggd med permanenthus, andelstal 0,6*
- *Befintlig fastighet bebyggd med fritidshus, andelstal 0,8*
- *Befintlig fastighet som är obebyggd, andelstal 1,0*
- *Fastighet med möjlig nyavstyckning, andelstal 2,0 för den tillkommande lotten utöver befintlig fastighets andel*
- *Fastighet med möjlig flerbostadshusbebyggelse, andelstal 1,8 per 100 kvm/BTA*



*Andelstal för byggnation av flerbostadshusbebyggelse har åsatts ett något lägre andelstal per typlägenhet om 100 kvm BTA jämfört med fastigheter med möjliga nyavstyckningar. Motivet till detta är att lägenhetsboende som regel innehär ett lägre bilinnehav per bostad än boende i enbostads- och tvåbostadshus. Samtidigt bedöms lägenhetsboende som regel ha en större nyttan av gemensamma parkanläggningar vilket de istället får bära en något större del av kostnaderna för, varför andelstalet inte reduceras fullt ut i förhållande till förväntat antal fordon per bostad.*

Med detta sätt att räkna så får de olika fastigheterna följande andelstal:

- En permanentbostad på en obebyggd styckningsbar tomt, som är tänkt att användas till enfamiljshus, får ett andelstal om 3.
- En exploateringsfastighet, som är tänkt att användas för flerbostadshus, får ett andelstal som är 1,8 för varje 100 kvm BTA, d.v.s. andelstalet baseras på hur stor bruttototalarea huset har.

I tabellen nedan framkommer att de tre exploateringsfastigheterna i området får ett andelstal mellan 19,8-30,6 vilket är betydligt högre än andelstalet för en styckningsbar tomt som är tänkt att användas för enfamiljshus.

Preliminär gatukostnad per kategori av byggrätt	Andelstal	Preliminär kostnad, kr
Permanentbostad	0,6	208 000
Fritidshus	0,8	277 000
Obebyggd tomt	1	347 000
Permanentbostad styckningsbar	2,6	901 000
Fritidshus styckningsbar	2,8	970 000
Obebyggd tomt styckningbar	3	1 040 000
Exploateringsfastighet 1	30,6	10 604 000
Exploateringsfastighet 2	28,8	9 981 000
Exploateringsfastighet 3	19,8	6 862 000
Backeböl 1:5, allmän platsmark	3	1 040 000
Skolan på Galärvägen + Allmän platsmark + Mjölkudden	5	1 733 000

I tabellen syns även att Nacka kommunens egna fastigheter, markerade med rött, ges ett betydligt lägre andelstal än vad som gäller för exploateringsfastigheterna.

Det anmärkningsvärda är att det ingenstans i gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård nämns hur kommunens egna fastigheter ska beräknas och varför de ges det andelstal de ges. Eftersom det är tydligt att antalet fordon och hur mycket grönområdena utnyttjas, varit en viktig utgångspunkt för fördelningen av andeltal, borde det ha förts en diskussion om hur mycket fordonsrörelser kommunens egna fastigheter ger upphov till inom området. Men sådan diskussion saknas helt.

Backeböl 1:5 som är allmän platsmark borde dra mer trafik än en enfamiljsfastighet. Trots detta ges Backeböl 1:5 andetal 3, vilket är i paritet med en styckningsbar obebyggd privattomt.



Förskolan på Galärvägen/Lotsvägen har parkeringsplatser inom området och torde dra betydligt mer trafik än ett enfamiljshus - ja till och med mer trafik än för en exploateringsfastighet. Förskolan har åtta avdelningar och om varje avdelning har 15 barn och 3 personal blir det 144 personer som varje dag ska ta sig till och från förskolan. Om alla tar sig till förskolan med bil blir det 548 fordonsrörelser per dag (barnens föräldrar åker fyra gånger per dag och personalen två gånger per dag). Därtill utnyttjar förskolan grönområdena mer än andra boende i området eftersom förskolan ofta tar med barnen på utflykter i närområdet. Alltså borde förskolan ges ett högre andelstal än till och med exploateringsfastigheterna.

Mjölkudden används som seglarskola med besökare från hela kommunen. Den fastigheten borde också ges ett högre andelstal än en privatfastighet, kanske i nivå med en exploateringsfastighet, beroende på trafikmängd.

Förskolan tillsammans med allmän platsmark och Mjölkudden ges andelstal 5, vilket är oerhört lågt med tanke på verksamheten. Förskolan har en BTA om 1700 kvm och en exploateringsfastighet med denna bruttototalarea skulle ha fått ett andelstal om 30,6. En förskola borde ha större andetal än så då en förskola drar fler fordonsrörelser än ett flerfamiljshus av samma storlek. Lägg därtill till verksamheten vid Mjölkudden.

Lena Södersten, förbundsjurist på Villaägarnas Riksförbund, tycker detta är anmärkningsvärt. Hon har stämt av med andra kommuner och där ges förskolor betydligt högre andelstal.

I artikeln **Gatukostnadsansvar för enskilda – ett otillåtet ingrepp i egendomsskyddet?** av Sebastian Scheiman och Viktoria Hybbinette på Centrum för rättvisa, står det följande:

*För det fall att ett behov föreligger ska kostnaderna fördelas mellan fastigheterna på ett sätt som är skäligt och rättvist. I förarbetena framhålls att det inte är möjligt att i lagtext lägga fast några generella principer för fördelningen av gatukostnader mellan befintlig och tillkommande bebyggelse eftersom detta måste avgöras utifrån de lokala förhållandena. Enligt lagstiftaren handlar det om att finna en fördelningsordning som uppfattas som rimlig av de som ska betala.*

Av det skälet är det av yttersta vikt att Nacka kommun inte ger sina egna fastigheter fördelar på övriga fastighetsägares bekostnad. Tvärt om borde Nacka kommun ge sina egna fastigheter ett så högt andelstal att det är utom all tvivel att kommunens fastigheter inte fått för lågt andelstal.

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar tydlig ställning för att kommunens egna fastigheter inte får ges ett andeltal som kan uppfattas som för lågt av de som ska betala.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att andelstalet för Nacka kommuns fastigheter inte får sättas för lågt.



## Förslag 8: Nacka kommun ska betala fastighetsägarna för inlösen av mark

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun betalar fastighetsägarna för inlösen av mark och att kommunen står för förrättningskostnaderna.**

**Vi yrkar att Nacka kommun tar principbeslut att markinlösen och förrättningskostnader bekostas av den som köper marken och att dessa kostnader inte ska läggas på gatukostnaderna.**

**Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.**

På sidan 27 i **planarbetet för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** skriver Nacka kommun följande:

*De fastigheter som i planen får avstå mark för allmän plats/gata/naturmark har rätt till kompenstation.*

Vi håller med och anser att det är viktigt att de fastighetsägare som tvingas avstå mark kompenseras för detta. Och naturligtvis är det den som köper marken som ska betala för kompenstationen, inte den som tvingas avstå från marken.

I förnyelseområdena är det Nacka kommun som äger, eller tar över äganderätten, till gatorna. Det är således Nacka kommun som köper marken av de fastighetsägare som tvingas avstå mark för att gatorna ska breddas.

Därför ligger det i sakens natur att det är Nacka kommun som kompenserar fastighetsägarna för marken.

I **lagrådsremiss: Nya bestämmelser om gatukostnader 7 nov 2013** står det följande på sidan 17 vilket styrker det faktum att Nacka kommun ska betala för uppköpet av mark som tillfaller dem:

*Genom planläggning av markområden som kommunen är ägare till tillfaller den uppkomna nyttan kommunen.*

I **regeringsformen** samt i **Europakonventionen artikeln 1 tilläggsprotokoll 1** står det att mark är fast egendom och att det är viktigt att skydda egendomsrätten.

Det är alltså inte tillåtet av en kommun att ta mark från en privatperson eller företag utan att betala för den.

Men i **gatukostnadsutredingen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** har kostnaderna för inlösen och lantmäteriförrättning lagts i gatukostnaderna som ska betalas av fastighetsägarna.

Det betyder att fastighetsägarna får betala sin egen kompenstation. De som äger marken får alltså betala till sig själva för att någon annan ska ta över äganderätten till deras mark.



Det är varken logiskt eller skäligt att fastighetsägaren själv tvingas betala för att Nacka kommun tar över ägandeskapet av hans eller hennes mark. Inte heller är det förenligt med regeringsformen eller Europakonventionen.

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar ett principbeslut om att markinlösen och förrättningskostnader bekostas av den som köper marken. Är det Nacka kommun som äger eller tar över ägandeskapet av gatorna är det Nacka kommun som ska stå för dessa kostnader.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att inlösen och förrättningskostnader inte ska läggas på gatukostnaderna.



## Förslag 9: Uttaget av gatukostnader ska baseras på nyttan av gatorna

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att det är nyttan av gatorna, inte nyttan av planen, som ska ligga till grund för uttaget av gatukostnader i kommunen.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

I prop. 1980/81:165, sid 28, det vill säga i förarbetena till lagen, står följande:

*Grunden för att belasta fastighetsägare med avgifter för gatukostnader är att gatan anses vara av särskild nytta för fastigheterna.*

Advokat **Sebastian Scheiman** och **Viktoria Hybbinette** skriver följande i den juridiska artikeln **Gatukostnadsansvar för enskilda – ett otillåtet ingrepp i egendomsskyddet:**

*För att en kommunal avgift, såsom gatukostnader, inte ska anses som en skatt i statsrättslig mening krävs en tillräckligt preciserad och individuellt bestämd motprestation, vilket för gatukostnadernas del innebär att betalningsskyldiga fastighetsägare måste få sådan nytta av vägarna att nyttan kan anses utgöra tillräcklig motprestation från kommunens sida.*

I Plan- och bygglagens 6 kap står följande:

*40§ Ett exploateringsavtal får omfatta medfinansieringsersättning, under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde.*

*Byggherrens eller fastighetsägarens åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen.* Lag (2017:181).

I den prejudicerande domen **RÅ 1991 ref. 17** behandlas frågan om byggande av gator mm för befintlig äldre bebyggelse ska belastas efter samma normer som nybebyggelse och ej få reduktion med hänsyn till befintligt vägnät. Regeringsrätten skriver följande i sin dom:

*Det måste beaktas att de äldre fastigheterna utgjort ett sammanhållet bebyggelseområde som redan haft tillgång till de gator mm som varit erforderliga före områdets förtätning. Nyttan för de äldre fastigheterna av de nya arbetena får på grund av det anförda generellt sett anses vara mindre än för de ny tillkommande. Det saknas också anledning att anta annat än att kostnaderna för anläggande av de gamla gatorna åvlat ägarna av de äldre fastigheterna. Med hänsyn till det ovan anförda måste kravet i 56 § andra stycket byggnadslagen att kostnaderna skall fördelas efter skälig och rättvis grund leda till att skyldigheten för äldre fastigheter att ta del i kostnaderna för arbetena skall bestämmas efter annan, mindre betungande grund än den som begagnas för ny tillkommande fastigheter.*



I den prejudicerande domen **RÅ 1988 ref. 41** behandlas frågan om kostnader för gator inom ett område ska fördelas lika mellan bebyggda och obebyggda fastigheter inom området, med hänsyn till den ringa nyttan som de nya anläggningarna tillför de redan bebyggda fastigheterna. Regeringsrätten fastställer Kammarrättens dom som följer:

*Grunden för att belasta fastighetsägarna med avgifter för gatukostnader är att gatorna och övriga anläggningar är till särskild nytta för fastigheterna. Ersättning för kostnader som överstiger nyttan får inte tas ut i denna ordning och kostnaderna skall bäras av de fastigheter som har nytta av anordningarna i fråga.*

*Inom förtänings- och förnyelseområden kan betydande kostnader avse ett antal nyttillkomna gator med nya tomter, varvid måste beaktas att befintliga fastigheter som regel har betalat ersättning för de äldre gatorna. Det torde därför ofta vara naturligt att fördela kostnaderna för nyanläggning och förbättring av mindre gator enbart mellan de fastigheter som ligger i anslutning till gatorna. (Eftersom målet handlade om en nyttillkommen gata bör detta tolkas som de fastigheter som ligger i anslutning till de nya gatorna.)*

*Som uttalats i propositionen kan det i vissa fall vara befogat att helt befria de befintliga fastigheterna från gatukostnadsuttag. Enligt kammarrättens mening är det således fullt lagenligt att fördela gatukostnaderna mellan befintlig och tillkommande bebyggelse utifrån den marginella nytta som tillförs de skilda fastigheterna i området. En sådan differentiering kan inte anses stå i strid mot den kommunala likställighetsprincipen.*

*Fastigheterna Forsåker 1:191 och 1:237 har inte någon annan nytta av utbyggnaden än den allmänna standardhöjning som den medför. Nyttan måste därför bedömas som marginell.*

Lagtexten är tydlig med att det är nyttan av gatorna som ska ligga till grund för uttaget av gatukostnaderna och att nyttan är marginell om det redan finns ett fungerande gatunät.

### Men vad är då nyttan med gator?

I nyexploateringsområden saknas det normalt gator till de fastigheter som byggs. Det gäller t.ex. för området Tollare i Saltsjö-Boo som just nu exploateras.

Då finns en tydlig nytta av att det byggs en gata och man kan även se en tydlig koppling mellan bygge av gatan och en värdehöjning av fastigheten. För vem skulle köpa en bostad som man inte kommer fram till?

Därför är det inget konstigt att man i exploateringsavtal låter exploateren stå för kostnaderna av nya gator. En exploater, som t.ex. NCC, bygger gator när de ändå bygger nya fastigheter. Då de gör allting på en gång och då de bygger gatorna själva, kan kostnaderna hållas låga samt under kontroll. Detta gäller t.ex. för Tollare.

I områden som redan har fungerande vägnät finns inte samma nytta av en upprustning av gatorna som i områden som helt saknar gator.

Här är nyttan av upprustningen att anses som mindre än nyttan för en helt ny gata. Att gatan får ökad bärighet och asfaltesas kan inte anses öka värdet på fastigheten nämnvärt för funktionen är ju densamma som innan. Vem betalar mer för att gatan har asfalt istället för grus?



Faktum är att en fastighet ofta faller i värde när vägarna breddas, ges gångbana och asfalteras eftersom skärgårdskänslan försvinner och området får karaktär av villaområde.

Till skillnad från exploateringsfastigheter där byggföretaget själv bygger vägarna billigt, blir kostnaden för upprustning av vägarna i befintliga villaområden oftast dyra. Detta eftersom kommunen måste upphandla tjänsterna från en extern part och inte har samma kostnadskontroll och incitament att pressa kostnaderna som ett byggföretag som bygger gatorna själva.

Helt nybyggda gator i ett exploateringsområde som tidigare saknat gator, kan alltså bli billigare, än upprustningen av gatorna i områden som redan har ett fungerande vägnät. Skulle nyttan av gatan därmed vara lägre för det nybyggda området än för området som redan har ett fungerande vägnät?

Nej, säger domarna från Regeringsrätten - nyttan av att rusta upp ett befintligt vägnät måste ses som marginell i jämförelse med nyttan av en helt ny gata.

Det finns med andra ord en väldigt liten koppling mellan faktiska byggkostnader och den värdeökning som fastigheten kan tänkas få av att gatan rustas upp.

Domstolarna anser att man inte kan likställa befintlig bebyggelse med ny bebyggelse. Man kan inte jämföra nybyggnationen av gator i ett exploateringsområde som t.ex. Tollare med upprustningen av gatorna i ett förnyelseområde som t.ex. Mjölkudden-Gustavsviks Gård.

De som redan har tillgång till ett fungerande vägnät har inte samma nytta av att gatan rustas upp som om det helt saknas gata och det byggs en ny väg. Det torde även gälla avstyckade fastigheter inom ett område där det redan finns ett befintligt vägnät, eftersom dessa fastigheter redan har tillgång till en gata fram till fastighetsgränsen.

### **Den utökade byggrätten**

Nacka kommun hävdar ofta att det är den utökade byggrätten som är nyttan med gatan och det vore sant om det är gatan som är anledningen till att fastigheten får en ökad byggrätt.

Så är det i exploateringsområden där det inte finns några gator - där är bygget av gata ett krav för att det ska få byggas några hus över huvud taget.

Men i gamla förnyelseområden är det främsta skälet till att Nacka kommun väntat med att utöka byggrätterna att VA inte är utbyggt. Nacka kommun vill inte vill att folk flyttar ut permanent i sina fritidshus innan VA-utbyggnaden är klar eftersom vattenuttaget riskerar bli så stort att risken för saltintrång i grundvattnet ökar, samtidigt som gamla enskilda avloppsanläggningar riskerar att läcka ut fekalier i marken.

Vägnätet i dessa förnyelseområden klarar utan problem av trafiken från dem som bor i området. Vägnätet klarar av postutdelning, soptömning och snöröjning utan problem. Vägnätet klarar till och med av belastningen från tunga lastbilar fullastade med grus eller jord, då det är många som bygger om och bygger nytt redan idag utan att vägarna körs sönder.



Det är utdragning av kommunalt VA som är skälet till att fastigheterna i dessa förnyelsebara områden ges en större byggrätt, inte upprustningen av vägnätet. Det finns ju redan gator till alla dessa fastigheter - gator som klarar av alla viktiga samhällsfunktioner. Det som saknas är kommunalt VA.

Utbyggnaden av VA finansieras via VA-taxan och har ingenting med gatans upprustning att göra. Det går utmärkt att bygga VA utan att gatan rustas upp.

Den enda nytta som fastighetsägaren har av upprustningen av gatan är att det dammar mindre om somrarna om vägen har asfaltbeläggning istället för grus, samt att det går att köra snabbare på en asfalterad väg än på en grusväg. Den nytta måste anses vara rätt marginell eftersom värdet på fastigheten till och med kan sjunka när området ändrar karaktär från pittoresk skärgårdsmiljö till villaområde.

Nacka kommuns nytta av att gatorna får asfaltbeläggning istället för grus och att korsningarna breddas är att underhållskostnaderna minskar, vilket visar att Nacka kommun har en tydlig ekonomisk nytta av att gatorna rustas upp.

Den nytta som kan tillskrivas fastighetsägarna av att ett befintligt vägnät rustas upp borde såldes ligga i nivå med halva asfalkostnaden, inte mer.

I sid 2 i **gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** står följande:

*Kostnaderna för de föreslagna åtgärderna bedöms understiga de värdeökningar som detaljplanen medför för enskilda fastighetsägare varför gatukostnader får tas ut.*

Man har alltså baserat grunden för uttaget av gatukostnaderna på nytta av detaljplanen och inte på nytta av gatorna.

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar ett principbeslut om att det är nytta för gatan som ska ligga till grund för uttaget av gatukostnader.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns standpunkt att det är nytta av gatorna som ska ligga till grund för uttaget av gatukostnader och att de måste bevisa att det finns en nytta av gatan.



## Förslag 10: Kostnader för framtagning av planer ska bekostas via planavgiften

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar principbeslut om att kostnader för planarbete, vilket även inkluderar administrativa kostnader för gatukostnadsutredningar och dyligt, ska bekostas via planavgiften.**

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

På sid 37 i **planarbetet för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** står följande:

*Kommunen använder sig av planavgifter enligt taxa för att finansiera arbetet med detaljplanen. Denna kostnad tas ut när bygglov enligt detaljplanen söks eftersom det är då fastighetsägaren använder sig av den nytta planen gett.*

I Prop. 1985/86:1 s. 222 f och SOU 2012:91 s. 109 framkommer enligt advokat Sebastian Scheiman följande:

*På grund av det samband som råder mellan detaljplaner och gatukostnader ska sådana ärenden enligt lagstiftaren samordnas i så stor utsträckning som möjligt.*

Kostnaderna för gatukostnadsutredningen finansieras redan via de planavgifter Nacka kommun tar ut av de fastighetsägare som söker bygglov.

I **gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks gård** står det att Nacka kommun avsätter 2,8 miljoner kr för administration för arbetet med gatukostnaderna. Därtill har Sweco i sin rapport lagt till en interkostnad beställare om 3,8 miljoner kr som läggs på gatukostnaderna och ytterligare 0,8 miljoner kr i internkostnad beställare som läggs på VA-kostnaderna. Det handlar om 7,4 miljoner kr som alltså avser att finansiera arbetet med detaljplanen, gatukostnaderna och VA-kostnaderna.

Det innebär att Nacka kommun tar betalt för arbetet med detaljplanen hela 3 gånger, nämligen via:

- Planavgift
- Administration
- Internkostnad beställare

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar ett principbeslut om att då arbetet med detaljplanerna redan finansieras via planavgiften, så ska inga ytterligare avgifter tas ut för administration och internkostnad beställare på gatukostnaden.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att plankostnader inte får tas ut på gatukostnaderna.



## Förslag 11: Betalningen för gatukostnaderna ska kopplas till bygglov eller fastighetsbildning

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att betalningen av gatukostnaderna binds till bygglov eller fastighetsbildning och bara tas ut av dem som utnyttjar sin utökade byggrätt.**

I lagrådsremiss: **Nya bestämmelser om gatukostnader 2013**, står följande:

*För en bebyggd fastighet som har tillgång till utfart när detaljplanen antas, blir fastighetsägaren betalningsskyldig när bygglov enligt detaljplanen ges eller, för en motsvarande åtgärd som kräver anmälan, när startbesked ges. Andra stycket ska också tillämpas på en fastighet som ägs och brukas tillsammans med en bebyggd fastighet som har tillgång till utfart när detaljplanen antas.*

På sid 43 i **planprogrammet för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** står följande:

*Principen för betalning av gatukostnader bör ses över för Sydöstra Boo för att främja en succesiv förtätning och därmed tätare bebyggelse i de delar som tillåter detta. I stället för att betalning sker i samband med färdigställandet av de allmänna anläggningarna kan betalning bindas till bygglov eller fastighetsbildning. Det leder till att den fastighetsägare som får tillstånd en förtätning också får bära kostnaden.*

Vi håller med om denna skrivelse som är i linje med lagrådsremissen och tycker att Nacka kommun bör anamma dessa principer för alla gatukostnadsprojekt som ännu inte är betalade. Gatukostnaderna är en dyr affär för de boende och genom att ha principen att man betalar först när man utnyttjar den utökade byggrätten riskerar inte folk tvingas flytta för att de inte har råd att betala.

I **gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** har denna ordalydelse tyvärr strukits. Istället står:

*När anläggningarna är utbyggda och kan användas på avsett sätt, inträder fastighetsägares skyldighet att betala gatukostnadsersättning. Gatukostnadsersättning som avser möjligheten för en befintlig fastighet att avstyckas, ska faktureras först när fastighetsbildning skett, dock senast inom tio år efter att betalningsskyldighet inträtt.*

Våra studier visar att det trots en vilja hos Nacka kommun att ändra principerna för betalning av gatukostnader så görs inte detta. Vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar upp frågan till beslut så att det blir tydligt att Nacka kommuns intentioner inte är att tvinga folk att flytta. Genom att betalningen för gatukostnaderna knyts samman med den ökade byggrätten ökar välviljan hos kommuninvånarna att acceptera gatukostnaderna.



## Förslag 12: Vid planläggning ska en helhetssyn tas på hela området

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att det vid planläggning måste tas större hänsyn till helhetssynen och trafikrörelserna för hela området, samt att gränserna för gatukostnadsuttag inte får dras så att t.ex. en skola eller ett friluftsbad hamnar i gränsen till ett annat område.**

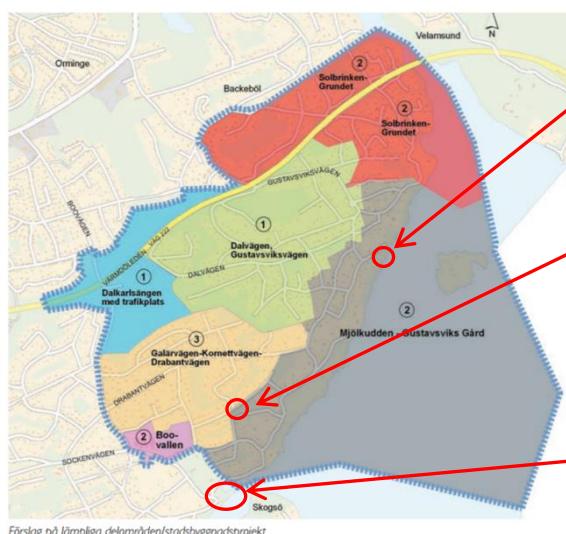
Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

När Nacka kommun planerade området för Sydöstra Boo togs ingen hänsyn till att gränsdragningen skulle anpassas till skolor och friluftsbad. Inte heller togs det någon hänsyn till helheten eller trafikrörelserna i området i stort.

T.ex. drogs gränsen för område Dalvägen-Kornettvägen-Drabantvägen och Mjölkudden-Gustavsviks Gård (orange och grått område på bild nedan) så att den nybyggda förskolan på Galärvägen/Lotsvägen hamnade mitt emellan två olika planområden.

Och gränsen för område Y-Z (söder om det gråa området i bild nedan) drogs precis vid Boobadet, så att de boende söder om Boobadet kom att tillhöra samma område som Boobadet, men de boende norr om Boobadet kom att tillhöra samma område som Gustavsviksbadet flera kilometer därifrån.

Det hade väl inte spelat någon större roll om Nacka kommun i sin gatukostnadsutredning tittat på området i stort och tagit hänsyn till att förskolan på Galärvägen/Lotsvägen drar trafik från bågge områdena och att de boende vid Boobadet naturligtvis inte badar vid Gustavsviksbadet, medan de boende i området Dalvägen-Gustavsviksvägen har Gustavsviksbadet som närmaste badplats.



Gustavsviksbadet ligger närmare Solbrinken-Grundet (rött) och Dalvägen-Gustavsviksvägen (grönt) än de södra delarna av Mjölkudden-Gustavsviks Gård (grått).

Förskolan på Galärvägen/Lotsvägen ligger mitt i gränsen mellan område Galärvägen-Kornettvägen-Drabantvägen (orange) och område Mjölkudden-Gustavsviks Gård (grått) trots att skolan har utfart mot bågge dessa områden.

Boobadet ligger mitt i gränsen mellan område Y-Z och Mjölkudden Gustavsviks Gård (grått).



Men när gränserna mellan olika planområden dras på det här sättet inträffar det underliga att boende på Galärvägen får cykelvägen och gatan till förskolan på Galärvägen/Lotsvägen betald av Nacka kommun, medan boende på Lotsvägen själva måste stå för såväl trottoar som gata till förskolan.

Då får boende i område Galärvägen-Kornettvägen-Drabantvägen kompenstation för att de har en skola inom sitt område, medan boende i Mjölkudden-Gustavsviks Gård inte får motsvarande kompenstation trots att skolan gränsar även till deras område.

När gränserna mellan olika planområden dras på det här sättet inträffar det underliga att boende med bara 50 meter till Boobadet måste betala för upprusningen av Gustavsviksbadet flera kilometer bort, trots att det är uppenbart att de inte har behov av att bada där.

Samtidigt behöver de som bor vid Gustavsviksbadet betala för en cykelväg till Boobadet som hamnat norr om badplatsen, trots att vägarna söder om Boobadet jämkats av kommunen.

Eftersom gatukostnaderna styrs av gränsdragningen mellan olika detaljplaneområden är det viktigt att fundera på var gränserna ska dras. Är det så klokt att dra gränsen precis vid en skola eller en badplats utan att kompensera på något vis?

Därför är det viktigt att titta på helheten och på trafiken ur ett större perspektiv. Det är viktigt att fundera på vilka som rör sig inom området:

- Hur rör sig trafiken till förskolan på Galärvägen/Lotsvägen. Det finns ju parkeringsplatser på såväl Galärvägen som Lotsvägen så det vore logiskt att tro att båda vägarna trafikeras av folk som ska till och från förskolan. Dessutom drar förskolan barn från hela närområdet och det gör att folk tar alla möjliga vägar för att nå förskolan.
- Vilka är det som använder badplatserna? Varför ska en person som bor i närheten av Boobadet betala för upprustningen av Gustavsviksbadet flera kilometer därifrån och varför ska boende i närheten av Gustavsviksbadet betala för cykelvägen till Boobadet? Och varför behöver de som bor inom område Dalvägen-Gustavsviksvägen inte betala för Gustavsviksbadet, trots att de har betydligt närmare till denna badplats än till någon annan badplats?
- Och fotbollsplanen Boovallen, som dagligen används av fotbollsklubbar från hela Stockholm, drar trafik som letar sig in i bostadsområdet när det är brist på parkeringsplatser. Varför tas ingen hänsyn till den trafiken vid planläggningen?

På sidan 5 i **Gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks gård** står följande:

*Fördelningsområdet anger vilka fastigheter som ska dela på gatu- och anläggningkostnaderna. Oftast sammanfaller fördelningsområdet med detaljplanens gränser. Om fastigheter som ligger utanför detaljplanen eller i en annan detaljplan har nytta av arbetena, kan också dessa omfattas av fördelningsområdet.*



*I Mjölkudden-Gustavsviks gård avses kostnaderna enligt kostnadsunderlaget fördelas områdesvis. Fördelningsområdets utbredning motsvarar detaljplanens utbredning och samtliga fastigheter inom detaljplaneområdet är med och finansierar åtgärder inom området.*

*Vissa fastigheter i angränsande områden kommer delvis att ha nytta av de åtgärder som utförs inom detaljplanen för Mjölkudden-Gustavsviks gård och på motsvarande sätt kommer fastigheterna inom Mjölkudden-Gustavsviks gård att ha nytta av åtgärder i angränsande planområden. För att förenkla administrationen har därför gjorts bedömningen att varje detaljplaneområde ska bärta sina kostnader då de investeringar som görs framför allt avser förbättringar av lokalgator och att inget uttag av kostnader mellan delområdena ska göras.*

Utdraget visar att man av administrativa skäl valt att bortse från helhetsbedömningen.

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar ett principbeslut om att det vid planläggning måste tas större hänsyn till helhetssynen och trafikrörelserna för hela området, samt att gränserna för gatukostnadsuttag inte får dras så att t.ex. en skola eller ett friluftsbad hamnar i gränsen till ett annat planområde. Om så sker måste gatukostnaderna fördelas på ett rättvist och skäligt sätt mellan de olika områdena eller jämkas av Nacka kommun.



## Förslag 13: Uttaget av gatukostnader måste vara likvärdigt mellan olika områden

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att uttaget av gatukostnader måste vara likvärdigt mellan olika områden.**

**Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.**

Det är viktigt att kommuninvånarna behandlas likvärdigt. Det gäller även uttaget av gatukostnader.

Ändå har det procentuella kostnadsuttaget av gatukostnader ökat med åren, från att de boende fått betala runt 50% av de totala gatukostnaderna till över 100%.

På Älgö i Saltsjöbaden fick de boende betala ca 65% av gatukostnaderna, medan Nacka kommun stod för resterande kostnader. Det kan man läsa i **Kommunstyrelsens sammanträdesprotokoll** från den 27 november 2006, sid 22.

I sid 25 i **planbeskrivningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** står det följande:

*Bedömning görs att genomförandet av detaljplanen kommer att få full kostnadstäckning för ombyggnad av gator i området och ett litet positivt netto för VA-utbyggnaden.*

Nacka kommun tar alltså ut 100% av gatukostnaden för Mjölkudden-Gustavsviks Gård samt gör ca 20 miljoner kr plus på VA-taxan. Detta eftersom kostnader för VA vältras över på gatukostnaden, vilket vi visat i tidigare medborgarförslag. Med andra ord betalar de boende mer än 100% av gatukostnaderna.

Det finns ingen rättvisa i att kommuninvånarna behandlas så olika. Det finns ingen rättvisa i att ett område bara behöver betala 65% av gatukostnaderna, medan ett annat område måste betala över 100% av gatukostnaderna.

År 2002 drog Nacka kommun ut VA och rustade upp gatunätet för området **Galärvägen-Kornettvägen-Drabantvägen** i Sydöstra Boo. Kostnaden för en fastighet med andelstal 0,8 hamnade på:

- VA ca 95.000 kr
- Gator 108.000 kr

I gatukostnadsutredningen för **Mjölkudden-Gustavsviks Gård** från 2016 blir kostnaden för en fastighet med andelstal 0,8 ca:

- VA ca 210.000 kr
- Gator 277.000 kr

Dessa båda områden ligger grannar med varandra och har liknande grundförutsättningar.



På fjorton år har kostnaden för VA stigit med 121% och gatukostnaden med 156%. Under samma period har inflationen legat på 15%.

Det är alltså en enorm kostnadsökning både för VA och gator som inte kan förklaras med motsvarande ökning av inflationen.

Det finns ingen rättvisa i att kommuninvånarna behandlas så olika. Det finns ingen rättvisa i att kostnaderna tillåts skena på det här viset.

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar ett principbeslut om att den kommunala likhetsprincipen är viktig och att Nacka kommun inte kan öka uttaget av gatukostnader så som man gjort de senaste åren. Istället bör Nacka kommun titta på vad man tidigare tagit ut och lägga sig ungefär likvärdigt i alla områden.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att Nacka kommun inte avser få full kostnadstäckning för gatukostnaderna, utan att man istället ska lägga sig på samma nivåer som tidigare.



## Förslag 14: De som redan betalat för sin gata ska inte behöva betala en gång till

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att de som redan betalat för sin gata inte ska behöva betala en gång till.**

Gatukostnader har inte alltid tagits ut av Nacka kommun, varför boende i gamla delar av Nacka som Saltängen och stora delar av Saltsjöbaden inte behövt betala för sina gator. Samtidigt har Nacka kommun stått för underhållet av dessa gator i alla år.

Numera tas gatukostnader ut för så kallade förnyelseområden – f.d. fritidsfastighetsområden som kommunen vill förtäta så att fler skattebetalare kan flytta till Nacka kommun.

Dessa områden har redan ett fungerande vägnät som de boende i dessa områden själva betalat en gång i tiden och vars underhåll alla år skötts av de boende istället för att belasta skattsedeln.

När Nacka kommun ska ta över dessa gator ställer kommunen krav på asfalt och vägbredder för att det blir billigare underhåll om alla gator följer samma standard. Kraven på bärighet ökar också, trots att gatorna klarat av områdets trafik i över 50 år. Skälet är snarare att Va-anläggningen grävs ned under körbanan vilket kräver ökad bärighet på gatan, en kostnad som är hänförlig till VA-utbyggnaden och som inte bör belasta gatukostnaderna.

Sedan kräver Nacka kommun att de boende ska stå för upprustningen av gatorna. Som skäl anför Nacka kommun att det inte ska vara någon skillnad mellan dessa förnyelseområden och exploateringsområden, som t.ex. Tollare, där NCC bygger ett helt nytt bostadsområde på tidigare obebyggd mark och där befintligt vägnät saknas.

Lagstiftningen är dock av en annan åsikt, vilket blir tydligt i dessa två prejudicerande domar från Regeringsrätten:

I den prejudicerande domen **RÅ 1991 ref. 17** behandlas frågan om byggande av gator mm för befintlig äldre bebyggelse ska belastas efter samma normer som nybebyggelse och ej få reduktion med hänsyn till befintligt vägnät. Regeringsrätten skriver följande i sin dom:

*Det måste beaktas att de äldre fastigheterna utgjort ett sammanhållet bebyggelseområde som redan haft tillgång till de gator mm som varit erforderliga före områdets förtätning. Nyttan för de äldre fastigheterna av de nya arbetena får på grund av det anförda generellt sett anses vara mindre än för de ny tillkommande. Det saknas också anledning att anta annat än att kostnaderna för anläggande av de gamla gatorna åvilit ägarna av de äldre fastigheterna. Med hänsyn till det ovan anförda måste kravet i 56 § andra stycket byggnadslagen att kostnaderna skall fördelas efter skälig och rättvis grund leda till att skyldigheten för äldre fastigheter att ta del i kostnaderna för arbetena skall bestämmas efter annan, mindre betungande grund än den som begagnas för ny tillkommande fastigheter.*

I den prejudicerande domen **RÅ 1988 ref. 41** behandlas frågan om kostnader för gator inom ett område ska fördelas lika mellan bebyggda och obebyggda fastigheter inom området, med hänsyn till



den ringa nytta som de nya anläggningarna tillför de redan bebyggda fastigheterna. Regeringsrätten fastställer Kammarrättens dom som följer:

*Grunden för att belasta fastighetsägarna med avgifter för gatukostnader är att gatorna och övriga anläggningar är till särskild nytta för fastigheterna. Ersättning för kostnader som överstiger nyttan får inte tas ut i denna ordning och kostnaderna skall bäras av de fastigheter som har nytta av anordningarna i fråga.*

*Inom förtätnings- och förnyelseområden kan betydande kostnader avse ett antal nyttillkomna gator med nya tomter, varvid måste beaktas att befintliga fastigheter som regel har betalat ersättning för de äldre gatorna. Det torde därför ofta vara naturligt att fördela kostnaderna för nyanläggning och förbättring av mindre gator enbart mellan de fastigheter som ligger i anslutning till gatorna. (Eftersom målet handlade om en nyttillkommen gata bör detta tolkas som de fastigheter som ligger i anslutning till de nya gatorna.)*

*Som uttalats i propositionen kan det i vissa fall vara befogat att helt befria de befintliga fastigheterna från gatukostnadsuttag. Enligt kammarrättens mening är det således fullt lagenligt att fördela gatukostnaderna mellan befintlig och tillkommande bebyggelse utifrån den marginella nytta som tillförs de skilda fastigheterna i området. En sådan differentiering kan inte anses stå i strid mot den kommunala likställighetsprincipen.*

*Fastigheterna Forsåker 1:191 och 1:237 har inte någon annan nytta av utbyggnaden än den allmänna standardhöjning som den medför. Nyttan måste därför bedömas som marginell.*

Lagstiftaren menar att det är skillnad i nytta att rusta upp en befintlig gata mot att anlägga en ny gata där sådan tidigare saknats. Lagstiftaren anser också att hänsyn ska tas till att befintliga fastigheter som regel betalat ersättning för de äldre gatorna.

I de fall fastigheterna inte har någon annan nytta av utbyggnaden än den allmänna standardhöjningen som upprustningen av gatan medför, måste nyttan bedömas som marginell. Detta skriver Regeringsrätten i en av sina domar och menar att det till och med kan vara befogat att helt befria de befintliga fastigheterna från gatukostnadsuttag.

I området **Galärvägen-Kornettvägen-Drabantvägen i Sydöstra Boo** rustades vägarna upp till BKS-standard (enligt kommunens krav) så sent som 2002 vilket bekostades av fastighetsägarna. I samma veva drogs VA ut till fastigheterna och planen gjordes om så att området detaljplanerades och fastigheterna fick full byggrätt. Exempel från fastighet med andelstal 0.8: VA ca 95 000 kr (Servis, tomtavgift och lägenhetsavgift) och gatukostnad 108 000 kr.

Nu vill Nacka kommun åter igen rusta upp vägarna för detta område och kräver fastighetsägarna på nya gatukostnader. Detta utan att det föreligger någon direkt ökad nytta för fastighetsägarna, förutom att vissa delar av vägarna asfalteseras. Fastigheterna ges inga nya byggrätter och vägarna får ingen ökad standard.

Nyttan av upprustningen måste med hänsyn till prejudicerande domar i RÅ bedömas som marginell och det kan till och med vara befogat att helt befria de befintliga fastigheterna från gatukostnader.

Våra studier visar att dessa felaktigheter förekommer och vi anser därför att det är viktigt att Nacka kommun tar ett principbeslut om att de som redan betalat för sin gata inte ska behöva göra det igen.



## Förslag 15: Gatukostnaderna i förnyelseområden ska tas av skattsedeln

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om gatukostnaderna för förnyelseområden ska tas av Nacka kommun och inte av de boende.**

Eftersom gatukostnadsuttaget i Nacka kommun är ett relativt sent påfund har de flesta områden i Nacka inte behövt betala för sina gator. Det sticker i ögonen på dem som bor i så kallade förnyelseområden, där de boende själva bekostat sina vägar och sedan måste bekosta en dyr och ofta helt onödig upprustning bara för att Nacka kommun ska ta över huvudmannaskapet.

Anledningen till att Nacka kommun vägrar ta över huvudmannaskapet om inte vägarna inte rustas upp är det något dyrare underhåll av grusvägar än asfaltvägar.

Moderaterna påstår att Nacka kommun inte har råd att rusta upp vägarna och att alternativet till att Nacka kommun tar ut gatukostnader är att området inte kan få kommunalt vatten och avlopp, vilket är ett krav för att de med fritidsfastigheter ska få bygga permanentbostäder i dessa områden.

Detta stämmer inte eftersom VA-utbyggnaden finansieras via VA-taxan. VA-utbyggnaden får Nacka kommun betalt för från de boende i området. Det är alltså fullt möjligt att gräva ned VA i befintligt vägnät utan att det blir en dyr investering för Nacka kommun.

Enligt **Mikael Freiman** på Vectura, tidigare Vägverkets konsultbolag och numera Sweco, har vägnätet fungerat för områdets behov i över 50 år och till och med klarat av tunga lastbilar som kört byggnadsmaterial till de hus som byggts nya eller byggts till under den här perioden.

Det enda som egentligen krävs för att Nacka kommun ska ta över huvudmannaskapet för vägarna är att gatorna får en ny ytbeläggning, vilket är en relativt billig investering jämfört med att hela vägen grävs upp.

Enligt Mikael Freiman finns det en risk när man gräver ned VA i befintliga gator att de som gräver för VA inte packar jorden tillräckligt mot den befintliga vägkroppen, varför sättningar kan uppstå i framtiden. Men det är kostnad som berör VA-utbyggnaden och som finansieras via VA-taxan. Det är inte en kostnad som ska tas på gatukostnaderna.

Om Nacka kommun har krav på att hela gatan ska grävas upp och göras om när man gräver ned VA under körbanan, ska den kostnaden finansieras av VA-taxan, inte via gatukostnadsuttaget.

### Bra investering för Nacka kommun

Investeringen i dessa förnyelseområden är ofta en mycket bra affär för Nacka kommun. När området får tillgång till kommunalt VA är det möjligt att tillåta en förtätning, vilket gör att det blir fler fastigheter i området - fastigheter som drar till sig nya kommuninvånare som betalar skatt till Nacka kommun.



I området Mjölkudden-Gustavsviks Gård tillkommer ca 40 nya fastigheter, vilket förväntas ge upphov till ca 50 nya bostäder.

Med tanke på hur dyra tomterna är så här nära Stockholm betyder det att de som flyttar in i detta område måste ha två höga inkomster. Samtidigt handlar det om vanliga familjer med normalt antal barn, varför kostnaden på samhället i form av utökade skolplatser inte ökar nämnvärt. Det är en ren plusaffär för Nacka kommun att förtäta dessa områden.

#### **Låt oss ta ett räkneexempel:**

Två höga inkomster, där paret tjänar runt 1 miljon tillsammans, genererar ca 300.000 kr i skatteintäkter varje år till Nacka kommun.

I ett område med 40 nya fastigheter så blir det 12 miljoner kr per år i skatteintäkter.

Enligt **gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård** kommer upprustningen av vägnätet kosta 113 miljoner kr. Oavsett om det är så mycket, eller betydligt lägre vilket våra beräkningar visar, så betyder de ökade skatteintäkterna att Nacka kommun får tillbaka hela investeringen på under tio år.

Tio års pay back-tid är en väldigt bra återbetalningstid oavsett investering. Nacka kommun skriver av sina vägar på 30 års tid och skulle lätt kunna finansiera gatukostnaderna med lån om det är kassaflödesbristen som är det egentliga problemet till att Nacka kommun tar ut gatukostnader av sina invånare.

Det stämmer alltså inte att Nacka kommun inte har råd att bekosta gatukostnaden.

Våra studier visar att det inte är nödvändigt att rusta upp vägnätet i förnyelseområden för att tillåta en utökad byggrätt, då det är VA-utbyggnaden som är det väsentliga, inte upprustningen av vägnätet.

Våra studier visar dessutom att Nacka kommun har råd att bekosta upprustningen av vägnätet om Nacka kommun ändå vill göra denna investering.

Därför vill vi att Nacka kommun tar ett principbeslut om att det är Nacka kommun som ska stå för gatukostnaden i förnyelseområden.



## Förslag 16: De boende bör få vara med och påverka

**Boo & Lännersta villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att de boende ska få vara med och påverka utformningen av sitt eget bostadsområde, som t.ex. utformningen av gator och belysning, i större utsträckning än idag.**

I området Mjölkudden-Gustavsviks gård finns idag befintlig belysning i form av traditionenliga trästolpar, vilket passar väl in i skärgårdsmiljön.

I **Gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks gård** ska dessa stolpar rivas och ersättas av moderna gatlyktor av metall på en betongklump.

Såhär såg det ut vid bygget av område Y-Z (Boo gård) maj 2017. De gamla stolparna rivs och ersätts med gatlykta på betongklump.



Kostnaden för denna nya belysning är 10,2 miljoner kr eller i snitt 50.000 kr per fastighetsägare, vilket belastar gatukostnaderna.

Vägarna är relativt smala, vilket många boende uppskattar då det drar ned hastigheten. Lokalgator som bara berör ett fåtal fastigheter behöver normalt inte breddas då de fungerat i alla år hittills.

Det är viktigt att lyssna på medborgarna och låta de boende få vara med och påverka sitt eget område. Belysningsfrågan är sådan fråga där de boende borde få bestämma om den gamla belysningen ska ersättas av ny belysning och i så fall hur denna ska se ut. Vägbredder är en annan sådan fråga.

Skulle du själv vilja betala 50.000 kr för att den gamla belysningen revs och ersattes med belysning på betongklumpar? Eller hade du velat ha möjlighet att påverka hur ditt bostadsområde ska se ut?

Då många boende känner att de inte får gehör för sina åsikter är det viktigt att Nacka kommun tar ett principbeslut om att tjänstemännen ska ta hänsyn till de boendes åsikter i större grad än idag.



# **Ytterligare 6 Medborgarförslag**

till

Nacka Kommun

från

**Boo & Lännersta villaägareförening, samt  
Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening**

--

Oktober, 2017



<b>Framställan och sammanfattning</b>	<b>3</b>
<i>Framställan</i>	3
<i>Bakgrund till yrkanden</i>	3
<b>Fakta om föreningarna</b>	<b>4</b>
<i>Boo &amp; Lännersta villaägareförening</i>	4
<i>Gustavsviks fastighetsägareförening</i>	4
<b>Medborgarförslag (förslag 17-20)</b>	<b>5</b>
<i>Förslag 17: Befintliga gator ska inte klassas som nya</i>	5
<i>Förslag 18: Även nya gator ska få del av samordningsvinsterna</i>	9
<i>Förslag 19: Alla gemensamma kostnader måste delas i en samförläggning</i>	12
<i>Förslag 20: Gatukostnaderna måste hållas på en skälig nivå</i>	14
<i>Förslag 21: Kommunen ska ta ett helhetsgrepp om gatukostnaderna</i>	27
<i>Förslag 22: Se över kraven för lokalgatorna och ta fram alternativa byggsätt</i>	31



## Framställan och sammanfattning

### Framställan

Fastighetsföreningarna Boo & Lännersta Villaägarförening (BLVF) samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening (GEF) tillställer Nacka Kommun, 131 81 Nacka, bifogade sexton medborgarförslag.

### Bakgrund till yrkanden

Nacka kommun har aviserat vatten och avlopp samt gatukostnader för fastighetsägare och boende i Lännersta, Boo och Gustavsvik som ligger på extremnivåer, med i flera fall kostnader som överstiger miljonbelopp.

Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening lämnade därför in 16 medborgarförslag om gatukostnader den 20 juni 2017. På mötet med Mats Gerdau och Lena Hall framkom ny information.

Därför har vi tagit fram ytterligare sex medborgarförslag om gatukostnader som kompletterar de sexton medborgarförslag vi redan lämnat in.

**Nacka, 17 oktober 2017**

---

**Pia Lerigon**  
Ordförande  
Boo & Lännersta Villaägarförening  
(boovillaagareforening@gmail.com)

---

**Göran Wellerstrand**  
Ordförande  
Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening  
(info.gustavsvik@gmail.com)

**Bilaga:** Fakta, medborgarförslag, sida 4-33



## Fakta om föreningarna

Upptagningssområdet omfattar 2938 fastigheter fördelat över två fastighetsföreningar, Boo & Lännersta Villaägareförening och Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening. Tillsammans utgör vi ungefär 10% av Nacka kommuns befolkning.

Föreningar har en lång historik som sträcker sig till mitten av trettitalet.

Båda föreningarna är aktiva i fastighetsfrågor, infrastrukturfrågor inom upptagningssområdet samt arrangerar även olika evenemang för de boende i området, midsommarfirande är ett exempel. Föreningarna har även samarbete med Polisen i ordningsfrågor.

### Boo & Lännersta villaägareförening

Boo villaägarförening som bildades 1933 expanderade under våren 2017 efter konsolidering med Lännersta villaägareförening i Saltsjö-Boo i Nacka.

Boo & Lännersta Villaägareförening upptagningssområde omfattar:

- 2 608 fastigheter
- 4 106 fastighetsägare

Orgnr:	802466-8900
Hemsida:	<a href="http://www.boovilla.se">www.boovilla.se</a> eller <a href="http://www.boiboo.nacka">www.boiboo.nacka</a>
E-mejl:	boovillaagareforening@gmail.com
Ordförande:	Pia Lerigon

### Gustavsviks fastighetsägareförening

Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening bildades 1934.

Gustavsviks fastighetsägareförening upptagningssområde omfattar, juni 2017:

- 330 fastigheter

Orgnr:	769631-0759
Hemsida:	<a href="http://www.gustavsvik.org">www.gustavsvik.org</a>
E-mejl:	info.gustavsvik@gmail.com
Ordförande:	Göran Wellerstrand



## Medborgarförslag (förslag 17-20)

### Förslag 17: Befintliga gator ska inte klassas som nya

**Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att i de fall det redan finns befintliga gator, ska dessa klassas som ombyggnation av gata och inte nybyggnation av gata. Detta oaktat om hela gatan grävs upp och görs om.**

I vårt möte med Lena Hall & Mats Gerdau den 20 juni 2017 framkom att Nacka kommun utgår från ett principbeslut som togs av Nacka kommun den 25 maj 2004, gällande samförläggning mellan VA och gator.

Beslutet baseras på tjänsteskrielsen *"Riktlinjer för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata"* som togs fram av Tekniska nämnden 2003-11-26.



#### Tjänsteskrielse

1 (5)

2003-11-26

Dnr

Tekniska nämnden

#### Riktlinjer för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata

##### Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar att ange följande riktlinjer för vilka kostnader som ska bäras av va-anläggningen:

I den här skrielsen står bl.a. följande:

#### Bakgrund

När ut- eller ombyggnad av vägar ska göras samtidigt med va-utbyggnaden återkommer fastighetsägarna vanligen med frågan om vilka kostnader som va-anläggningen bär. Synpunkten att va-anläggningen skall bära större del av kostnaderna återkommer och misstanke att ”kommunen” (va-verket) tar ut för höga kostnader för vägen genom att va-delen får bära för liten del av kostnaden vid den samordnade utbyggnaden är vanlig. Synpunkterna framförs från fastighetsägare både när kommunen ska bli huvudman för vägen och när det är enskilt huvudmannaskap för vägen. Denna tjänsteskrielse syftar till att ge ett underlag för beslut om riktlinjer för fördelning av entreprenadkostnader mellan gata/väg och va-anläggning förutsatt att va-anläggningen ligger i gatan.

Bakgrunden till skrielsen är således att det framkommit misstanke om att kommunen tar ut för höga kostnader för vägen genom att VA-delen får bära en för liten del av kostnaden vid den samordnade utbyggnaden.



Man diskuterar i tjänsteskrivelsen att det finns en gråzon och skriver citat:

*Denna gråzon har att göra med samordningsvinster vid en samordnad utbyggnad, vinster som om ingen justering görs till större delen tillfaller va-kollektivet på vägsidans bekostnad.*

Det är uppenbart att tjänsteskrivelsen kommit till för att råda bot på denna gråzon så att vinsterna inte enkom tillfaller VA-kollektivet på vägsidans bekostnad.

Kostnader som man enligt tjänsteskrivelse kan dela på är enligt citat följande:

*Till de typer av kostnader som kan delas vid en samordnad utbyggnad hör främst en etableringskostnad för entreprenören. Detta speglas i att á-priserna för de i entreprenaden ingående arbetena kan hållas lägre per enhet. Det blir även en samordningsinst genom att såväl jordschakt och bergsschakt för gata och va-ledningar kan göras samtidigt.*

Till detta vill vi lägga till att även kostnader för att återfylla gatan, gemensam fiberduk, bärlager och slitlager också ska delas.

Det är väldigt enkelt att förstå varför man ska dela på dessa kostnader vid en samförläggning. Precis som det står i tjänsteskrivelsen blir det dyrare för VA om man inte samförlägger nedgrävningen av VA med ombyggnationen av gatorna.

Om VA grävs ned i en befintlig gata så får VA stå för alla etableringskostnader, alla kostnader för att gräva upp gatan, alla kostnader för jordschackt och bergsschakt samt alla kostnader för att fylla igen gatan och återställa den i befintligt skick. Dessutom finns det en risk att det bildas sprickor i vägbanan där VA har grävts ned.

VA har alltså stora synergivinster att vinna på en samförläggning. Men naturligtvis måste ju även gatusidan vinna på samförläggningen - annars finns ju inga incitament från vägsidan att samordna bygget. Hela tanken med en samförläggning är att bygga samtidigt och dela på gemensamma kostnader.

Det är tydligt att tjänsteskrivelsen är inne på exakt samma linje som vi. I tjänsteskrivelsen står:

Vid samordnad utbyggnad i det fall det redan finns en väg (ombyggnad av väg) är det åtminstone i det fall en vägförening är huvudman för vägen inte självklart att väg och va-ledningar ska byggas ut samtidigt. Avsikten är att såväl va som gata ska tjäna på samordningen. I och med samordningen blir det inte lika mycket schakt och

Mellan raderna kan man läsa att Nacka kommun är oroliga för att lokala vägföreningar sätter sig emot en samordning om de inte får ta del av samordningsvinsterna. Därför ska man räcka ut handen till alla boende där det redan finns en väg och erbjuda sig att dela på de gemensamma kostnaderna mellan VA och gator.

Det står väldigt tydligt att avsikten är att såväl VA som gata ska tjäna på samordningen.



Det är exakt den här frågan vi lyfte i **medborgarförslag 3** och det är tydligt att frågan togs upp till beslut i Nacka kommun så tidigt som 2004. Tyvärr har det här beslutet missbrukats av Nacka kommun och därför är det jätteviktigt att frågan tas upp på nytt.

Det står nämligen i tjänsteskrivelsen att man gör en skillnad mellan nybyggnation av gator och befintliga gator eftersom det citat: "... *knappast möjligt att bygga ut vatten- och avloppsledningar utan att det finns en väg.*"

Det kan tyckas vara uppenbart att man i tjänsteskrivelsen anser att för de fall det redan finns en väg, så ska det räknas som ombyggnation av befintlig väg. Det är bara när vägnätet helt och hållet saknas som man ska räkna det som en nybyggnation av väg. Det kan tyckas logiskt och självtklart att finns det en väg så är det ombyggnation av befintlig väg som gäller och inte nybyggnation av väg. Det vet ju alla.

Dessvärre är det inte alla i Nacka kommun som tolkar tjänsteskrivelsen på detta sätt. Lena Hall och Mats Gerdau har gjort tolkningen att vägarna i Saltsjö-Boo ska räknas som nybyggnation. Detta trots att vägarna redan existerar och har fungerat för områdets trafik i 70 år.

Nedan ser ni Baggensvägen i Saltsjö-Boo.

- Den vänstra bilden är vägen som den ser ut idag (oktober 2017) innan ombyggnation. Den delen av Baggensvägen ligger i området Mjölkudden-Gustavsviks Gård.
- Den högra bilden visar ett annat avsnitt av samma väg efter ombyggnation. Den delen av Baggensvägen ligger i området Y-Z (Boo Gård) som byggs om just nu. Högra bilden är alltså färdigbyggd sånär som på belysning (oktober 2017).



Ni ser tydligt skarven mellan ny och gammal väg här på bilden.



Trots att vi har vägar här i området redan idag och trots att de nya vägarna - rent visuellt - inte skiljer sig nämnvärt från de befintliga vägarna (mer än att de nya vägarna har asfalt) så räknar Lena Hall och Mats Gerdau **renoveringen** av våra vägar som en **nybyggnation** av gata.

Skälet att de räknar vägarna som nybyggnation är att:

- VA-sidan vill gräva ned VA i vägbanan och då finns det en risk för sättning i den befintliga vägkroppen om inte hela vägen byggs om.
- Eftersom hela vägen byggs om likställer Lena Hall och Mats Gerdau vägbygget med en helt ny gata.
- I och med att de likställer vägen som ny anser Lena Hall och Mats Gerdau att man inte behöver dela på gemensamma kostnader. Istället för att VA och gator delar lika får gatorna stå för hela kostnaden för samförläggningen.
- Till stöd för detta beslut lutar man sig mot tjänsteskrivelsen från 2003.

Vi anser inte att man kan tolka tjänsteskrivelsen på det vis Lena Hall och Mats Gerdau gör.

Vägen finns redan och huvudman för vägnätet är ett antal lokala vägföreningar. Dessa vägföreningar kan bestämma sig för att vägra samordning och bygga om gatorna innan VA-nätet byggs ut. På så vis får VA stå för hela kostnaden för att gräva upp och återställa vägen.

Det är just därför Nacka kommun tog ett principbeslut år 2004 att sträcka ut handen till alla som bor vid en befintlig gata och erbjuda sig att dela på gemensamma kostnader vid samförläggning.

Det principbeslutet frångår man nu i kommunen genom diverse godtyckliga argument om att vägar som redan finns ska räknas som nybyggnation av gator.

Dessutom är det VA-sidan som är anledningen till att hela vägen ”måste” grävas upp. Därför borde detta räknas som en VA-kostnad. Ändå behöver VA inte stå för en enda krona av de gemensamma kostnaderna.

- Är det VA-bolaget *Nacka vatten och avfall AB* som dikterar villkoren i Nacka kommun?
- Varför har VA-bolaget sådan makt att tjänstemän och politiker till och med fabricerar skäl för att VA-sidan ska slippa bekosta sin del av grävning och återfyllnad?

**Därför behövs det ett nytt principbeslut som tydligt fastställer att finns det befintliga gator så handlar det om ombyggnation och inte om nybyggnation. Detta oaktat om man måste gräva upp hela vägkroppen eller ej. Skälet är enkelt - Nacka kommun vill samordna byggnationen mellan VA och gator och då är det naturligtvis så att bågge parter ska ta del av samordningsvinsterna. Den ena parten ska ju inte få alla fördelar på den andra partens bekostnad.**

**Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens ståndpunkt att man alltid delar på gemensamma kostnader vid en samförläggning.**



## Förslag 18: Även nya gator ska få del av samordningsvinsterna

**Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att man alltid ska dela på samordningsvinsterna mellan VA och gator, oavsett om det handlar om en ombyggnation av befintlig gata eller en nybyggnation.**

Den 25 maj 2004 tog Nacka kommun ett principbeslut angående hur man ska fördela samordningsvinsterna mellan VA och gator vid en samförläggning. Beslutet baseras på tjänsteskrivelsen *"Riktlinjer för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata"* som togs fram av Tekniska nämnden 2003-11-26.

Tyvärr är det så att man i denna tjänsteskrivelse gjort skillnad mellan ombyggnation av befintlig gata och nybyggnation av gata. Där har man bestämt följande:

- Vid nybyggnation av gata ska de gemensamma kostnaderna inte delas lika mellan VA och gator. Då ska gator ensamt stå för alla gemensamma kostnader vid en samförläggning.
- Vid ombyggnation av befintlig gata ska man ändå delat på gemensamma kostnader vid en samförläggning.

Förutom att det här leder till det problem vi nämnt i **medborgarförslag 17**, det vill säga att vissa personer i Nacka kommun tolkar tjänsteskrivelsen till VA-sidans fördel, så får det annan konsekvens: Nämligen att man gör skillnad på kommuninvånare som bor i Nacka kommun idag och kommuninvånare som flyttar in till Nacka kommun imorgon.

Såhär står det i tjänsteskrivelsen från 2003:

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar att ange följande riktlinjer för vilka kostnader som ska bäras av va-anläggningen:

1. Vid samtidig *nybyggnad av gata/väg och vatten- och avloppsledningar* skall va-anläggningen bära den entreprenadkostnad som framgår av branschens mät- och ersättningsregler, MER 2002 Anläggning med anknytning till AMA 98.
2. Vid samtidig *ombyggnad av befintliga vägar/gator och vatten- och avloppsledningar* skall, förutom kostnaderna enligt ovan nämnda mätregler under punkt 1, va-anläggningen även bära kostnaderna för:
  - schakt över va-ledningsgraven mellan slityta på befintlig väg och ner till underkant av ny vägöverbyggnad
  - överbyggnaden av vägen direkt över va-ledningsgraven upp till underkant bundet bårlager
 Ledningsgravens sidolutning räknas därvid vara 4:1.

När man läser detta förslag till beslut så förleds man att tro att det här är något som stipuleras i MER 2002 och AMA 98 och att det är såhär man gör i branschen.

Saken är den att det ingenstans i MER 2002 och AMA 98 står hur man ska fördela kostnader mellan gator och VA. De här två skrifterna visar enkom hur man bygger vägar och har ingenting med kostnadsfördelningen att göra.



Det står till och med följande i tjänsteskrivelsen, citat:

*Det finns idag inte någon rekommendation från Svenska Kommunförbundet eller från vatten- och avloppsverkens branschorganisation Svenskt Vatten på hur man i praktiken ska förfara när det gäller vilka kostnader va-anläggningen kan ta vid en samordnad utbyggnad av gata och vatten- och avloppsledningar. Frågorna har inte lyfts till kommunförbundet eller Svenskt vatten. Det finns heller inte någon rättspraxis på området.*

Det finns alltså ingen praxis eller regel eller rekommendation som säger gator ska stå för alla gemensamma kostnader vid samordningen när det gäller nybyggnation av gator.

Varför tog då Nacka kommun beslut om att skilja på nybyggnation av gator och ombyggnation av gator?

Såhär står det i tjänsteskrivelsen:

*Motivet till att mätningsreglerna ska tillämpas vid samtidig nybyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata/väg är att gatan/vägen under alla omständigheter måste byggas och det är knappast möjligt att bygga ut vatten- och avloppsledningar utan att det finns en väg.*

Motivet är således att bara för att man inte kan bygga ut VA om det saknas väg, så ska gatorna stå för alla gemensamma kostnader. Det är ett väldigt lustigt motiv. Rent logiskt borde man dra slutsatsen att VA i så fall ska stå för alla gemensamma kostnader så det blir en väg. Annars måste ju VA bygga både väg och VA.

Det låter rimligare att tro att det verkliga skälet är att VA-sidan ska slippa betala NCC, Peab, Skanska och andra byggentreprenörer när de exploaterar hela områden som t.ex. Tollare. Kommunen ställer helt enkelt ett krav på NCC att om de ska få bygga i Tollare måste de gräva ned VA gratis. VA står för rören, men all grävning får NCC bekosta.

Det blir ju billigt och bra för kommunens VA-bolag *Nacka vatten och avfall AB* att kommunen gör såhär. Det är klart att ett aktiebolag vill ha det så. Men är det så bra för Nacka kommuns invånare - vi som ÄR Nacka kommun?

Nej, för NCC tar ju ut kostnaderna i huspriset när de säljer bostäderna. Därför får de som köper huset stå för kostnaden att gräva ned VA.

Dessutom tar *Nacka vatten och avfall AB* ut en VA-taxa som ska täcka för VA-kostnaderna. VA-taxan är fast för hela kommunen, vilket innebär att om VA-bolaget går plus i Tollareområdet så får de boende inte tillbaka på VA-taxan.

Det gör att VA-bolaget kan ta betalt för VA två gånger. Dels genom att tvinga NCC att bekosta all grävning och återfyllnad. Dels via VA-taxan. Så det blir med andra ord dyrare för Nacka kommuns invånare.

Bara det är skäl till varför man inte ska göra skillnad mellan nya och befintliga gator.



Dessutom ligger i sakens natur att de parter som är med i en samförläggning delar på gemensamma kostnader. Varför ska man samordna om bara ena parten vinner på samordningen? Det är inte rättvist att VA-sidan får alla samordningsvinster och gatusidan ingenting.

**Därför behövs det ett principbeslut som tydligt fastställer att man ska dela på samordningsvinsterna även vid nybyggnation av gator. Det är inte rättvist att VA får alla samordningsvinster och gator ingenting. Det finns heller inget stöd i lag eller praxis att man gör den här åtskillnaden mellan befintliga och nya gator.**

**Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens ståndpunkt att man alltid delar på gemensamma kostnader vid en samförläggning.**



## Förslag 19: Alla gemensamma kostnader måste delas i en samförläggning

**Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att alla gemensamma kostnader i en samförläggning måste fördelas rättvist mellan berörda parter, t.ex. mellan gator och VA.**

Det är viktigt att Nacka kommun inte utesluter några kostnader, som borde räknas som gemensamma, när man tar beslut om vilka kostnader som de berörda parterna ska delas på i en samförläggning.

Vilka kostnader ska då räknas som gemensamma?

I tjänsteskrivelsen "*Riktlinjer för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata*" som togs fram av Tekniska nämnden 2003-11-26, så står det följande:

Till de typer av kostnader som kan delas vid en samordnad utbyggnad hör främst:

- En etableringskostnad för entreprenören. Detta speglas i att á-priserna för de i entreprenaden ingående arbetena kan hållas lägre per enhet.
- Det blir även en samordningsvinst genom att såväl jordschakt och bergsschakt för gata och valedningar kan göras samtidigt.

Men det finns fler kostnader som är gemensamma och som ska ingå i fördelningen av samordningsvisten. De kan man utläsa från nästa sida i tjänsteskrivelsen där det står följande:

### **I det fall va-anläggningarna byggs efter utbyggnaden av vägar**

- va-kollektivet får till fullo betala för återuppbryggningen av vägarna inkluderat körbanor och sidoområden. Krävs bergschakt blir behovet av ombyggnad betydligt större än vid jordschakt.
- *Entreprenörens garantiåtagande för vägarna blir otydligt* om kommunen har lagt ner vatten- och avloppsledningar i vägarna eller i direkt anslutning till dessa. Detta medför ett *otydligt ansvarsförhållande mellan kommunen och vägföreningen*.
- Va-kollektivet får även betala för återställningen av vägbanorna med sidoområden utanför ledningsområdet om dessa har skadats vid utbyggnaden. Tunga transporter och arbeten i vägen medför risk för detta.

Med andra ord ska man även dela på kostnader som:

- Återuppbryggningen av vägarnas körbanor och sidoområden.
- Entreprenörens garantiåtaganden.
- Vägbanor och ledningsområden utanför området som har skadats på grund av tunga transporter i samband med byggnationen.



Det är viktigt att det framkommer att man utöver det som sagts ovan även ska dela på kostnader som:

- bortforslande av schaktmassor
- återfyllnad av krossmaterial
- geotextilduk
- bärlager
- slitlager
- pålning
- fyllning med skumplast
- och dylikt

Det är inget konstigt att man delar på alla dessa kostnader.

Om VA grävts ned i en befintlig vägbana hade VA ensamt fått stå för dessa kostnader. Därför är detta samordningsvinster som VA endast kan få om de samordnar byggnationen med ombyggnationen eller nybyggnationen av gatan.

Om det inte blir någon samordnad utbyggnad får VA stå för alla dessa kostnader själv. Därför ska VA vara med och dela på dessa kostnader när man samordnar bygget. Annars finns det inga incitament för gatusidan att acceptera en samordning.

Det handlar alltså om sunt förnuft. Man delar lika på ALLT som är gemensamt. Det är rättvist och logiskt. Alla annan fördelning är oskälig.

**Därför behövs det ett principbeslut som tydligt fastställer att man ska dela på ALLA samordningskostnader mellan de berörda parterna i en samförläggning.**

**Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens ståndpunkt att man alltid delar på gemensamma kostnader vid en samförläggning.**



## Förslag 20: Gatukostnaderna måste hållas på en skälig nivå

**Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att gatukostnaderna måste hållas på en skälig nivå.**  
**Kommunen måste alltid fråga sig om kostnaderna för att bygga gator är rimliga och står i paritet till de boendes behov av gatan. Blir gatorna orimligt dyra ska Nacka kommun se över om kraven är för högt ställda eller om det finns alternativa sätt att bygga gator och VA så att kostnaderna hålls nere. Vill Nacka kommun likvänt att gatorna ska byggas på det dyra sättet, ska den överskjutande kostnaden tas av kommunen och inte belasta enskilda fastighetsägare.**

I Nacka kommuns dokument **Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning** som beslutades 4 april 2016 står följande:

### **Generellt om vilka kostnader fastighetsägare ska bära**

Fastighetsägare ska bära de kostnader som uppstår för att ett område ska uppfylla lägsta godtagbara krav utifrån detaljplanen, dess syfte och andra normer. Vid denna bedömning tas avstamp i områdets behov och ändamål. Området ska kunna fungera vad avser bland annat framkomlighet, bärighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet samt boendemiljö, lekmiljö och parkstandard.

I kostnadsunderlaget ingår såväl externa som interna administrationskostnader.

Kostnader som uppstår för att genomföra detaljplanen i form av ersättning till fastighetsägare för markinlösen eller släntintrång, ingår också i gatukostnadsunderlaget.

Om kommunen väljer en standard på allmänna anläggningar som går utöver fördelningsområdets egna behov, finansieras den del av kostnaderna som hänför sig till denna överstandard på annat sätt. Detsamma gäller för kostnader som hänför sig till anläggningar som är till nytta för många fler fastigheter än de som omfattas av fördelningsområdet.

Nacka kommun har tagit beslut om att fastighetsägarna endast ska stå för de kostnader som krävs för att uppnå lägsta godtagbara krav utifrån områdets behov och ändamål. Om kommunen väljer en standard som går utöver fördelningsområdets egna behov ska den kostnaden finansieras på annat sätt.

Trots att Nacka kommun tagit detta beslut så sent som i april 2016, så krävs de boende på gatukostnader som är orimligt höga med tanke på de lägsta godtagbara kraven utifrån områdets behov och ändamål. Beslutet från april 2016 följs inte i Nacka kommun.



Det har framkommit att kostnaderna för att bygga gator i Saltsjö-Boo är orimligt höga. Vi har nämligen fått statistik från Trafikverket, REV, Peab och Svevia vad det kostar att bygga gator och jämfört dessa kostnader med:

- Område Y-Z (Boo Gård) som byggs just nu, samt
- Område Mjölkudden-Gustavsviks Gård

Här är bilder från dessa två områden. Fotona är från Baggensvägen som går genom både område Y-Z och område Mjölkudden-Gustavsviks Gård.

Den vänstra bilden visar hur vägen ser ut innan ombyggnation och den högra visar hur samma väg ser ut efter ombyggnation.



Ni ser tydligt skarven mellan ny och gammal väg här på bilden.

### Kostnaderna för område Y-Z (Boo Gård)

Område Y-Z (den högra bilden ovan) kostar enligt projektledare Philip Paluchiewicz på Nacka kommun 10.146 kr/löpmetern exkl. belysning och VA.

Om man lägger till samma kostnad för belysning som i gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård får vi en kostnad om 11.812 kr/löpmetern exkl. VA.

Då gatorna är 4,5 meter breda i snitt, ger det en kostnad om: **2.625 kr/m<sup>2</sup>** exkl. VA



De kostnader som jag har givit tidigare var enbart delfakturerade för respektive gata, av den enkla anledningen att entreprenaden fortfarande pågår.

För projektet Område Y & Z är prognosen att kostnaden hamnar på cirka 24 miljoner för entreprenaden. Ursprungligen var beräknat beloppet 20 miljoner för entreprenaden. Av det står vägkostnader för cirka 55-60 % av summan och den totala längden gata i projektet är cirka 2030 meter. Utöver gata ingår det även kostnader för gångbanor, strandpromenad, iordningställande av vegetationsytor och nyplantering mm.

Således blir kostnaden för enbart gata i det här projektet ungefär 14,4 mkr (24 mkr x 0,6). Om man dividerar 14,4 mkr med antal meter gata blir löpmeterpriset cirka 7094 kr exkl. belysning. Utöver det tillkommer det kostnader som inte hänför till själva entreprenaden men som ingår i gatukostnadsutredningen.

Följande kostnader tillkommer:

15 % projektering

10 % byggledning

10 % administration

3 % Inlösen av mark och lantmäteriförrättningar ( Det kan variera beroende omfattnings i respektive projekt)

5 % Övriga kostnader, så som mätning av grundvatten under utbyggnaden, för- och efterbesiktningar av fastigheter som berörs av utbyggnaden, provisoriska flytt av stolpar/ledningar, slutbesiktning mm.

Då blir summan  $7094 + 1064 (15\%) + 710 (10\%) + 710 (10\%) + 213 (3\%) + 355 (5\%) = 10146$  kr per löpmeter exkl. belysning. Det kan du använda som ett exempel för att kunna jämföra med er summa på 13 000 kr/m, dåremot vet jag inte hur eller var ni har fått den siffran ifrån och vilka kostnadsposter som ingår i det beloppet.

Sen är det självklart att kostnaderna varierar från fall till fall i varje projekt beroende av om det är bergschakt eller jordschakt vid utbyggnad, eller om vägarna behöver förstärkas med kalkcementpelare för stabilisering etcetera. Det kalkyleras och mångdas fram i projekteringen och ligger till grund för kostnadskalkylen i en gatukostnadsutredning.

Oavsett vad kostnaden blir i entreprenaden är det takbeloppet i gatukostnadsutredningen som gäller som underlag vid debitering av fastighetsägarna. Således riskerar inte fastighetsägarna täcka det eventuella fördyrande som sker i entreprenaden.

#### **Philip Paluchiewicz**

Projektleader/Exploratoringsingenjör  
Nacka kommun, Exploratoringsenheten

## **Kostnaderna för Mjölkudden-Gustavsviks Gård**

I område Mjölkudden-Gustavsviks Gård har vi utgått från Swecos rapport från februari 2016.



PM

UPPDAG	UPPDAGSLEDARE	DATUM
Förprojektering Mjölkudden/Gustavsviks gård (9430)	Mattias Le Moine	2016-02-12
UPPDAGSNUMMER	UPPRÄTTAD AV	
2121196000	Carl Ramström	

Där framgår att kostnaderna för gator exkl. VA och exkl. kostnader för att rusta upp Gustavsviksbadet, strandpromenaden och lekparket kostar 102 miljoner kr.



Gatornas längd står inte i rapporten, så vi har uppskattat dem med hjälp av *Hitta.se* som har ett enkelt kartverktyg. Bredden har vi fått från Gatukostnadsutredningen där det står att vägarna ska göras 4,5 m breda i normalfallet.

Då blir kostnaden per löpmeter: **17.700 kr/m** exkl. VA

Kostnaden per kvadratmeter blir: **3.933 kr/m<sup>2</sup>** exkl. VA

**Första frågan** är naturligtvis hur gatorna inom Mjölkudden-Gustavsviks Gård, som togs fram i februari 2016, kan bli 56 % dyrare än vad det kostade i september 2017 att bygga vägarna i grannområdet Y-Z. Områdena är identiska - det är samma typ av vägar, samma vägförening och båda sträckorna ligger kustnära varför eventuella problem också är desamma.

Gatukostnadsutredningen ska spegla verkliga kostnader. Ändå är det så stor skillnad mot grannområdet som 56 %. Varför detta påslag på kostnaderna?

Är det för att gatukostnadsutredningen sätter taket för vad vägarna får kosta och kommunen därför tar i lite extra?

Har Nacka kommun saltat gatukostnadsutredningen så att takpriset höjs - det takpriset Nacka kommun har satt för att skydda kommuninvånarna från skenande gatukostnader? Vilka signaler skickar det i sin tur till de bolag som ska lämna anbud? Jo, att de kan ta överpriser utan att Nacka kommun reagerar.

**Andra frågan** är naturligtvis om dessa kostnader är rimliga? Vad kostar det normalt att bygga vägar av den här standarden?

### Lokalvägarna i Saltsjö-Boo är dyrare än en motorväg

Bilden nedan visar motorvägen mellan Skara - Axvall som byggdes 2009.



### Motorväg mellan Skara och Axvall kostar 31.000 kronor per meter

(Publicerat fredag 16 november 2007 kl 08.28)

Motorvägsbygget mellan Skara och Axvall har nu startat. Den sex kilometer långa sträckan kostar minst 186 miljoner kronor och vägen ska vara helt klar hösten 2009. Men fortfarande är det mycket oklart om det blir motorväg hela sträckan mellan Skara och Skövde.

Sex kilometer motorväg för sammanlagt 186 miljoner kronor. Det blir 31.000 kronor per meter. Men då blir det en säkrare pendlingväg för dem som till exempel bor i Skara och jobbar i Skövde, säger Jan Funke, grävmaskinist vid bygget.



Enligt en tidningsartikel kostade vägen 31.000 kr/löpmetern.

Om vi räknar med att samma väg skulle costa 40.000 kr/löpmetern med dagens penningvärde, får vi en kostnad om **1.860 kr/m<sup>2</sup>**.

Det är alltså mindre än vad vägarna här i Saltsjö-Boo kostar att bygga.

Faktum är att det är dubbelt så dyrt att bygga gatorna här i Mjölkudden-Gustavsviks Gård som det kostade att bygga den här motorvägen.

Vi fick kontakt med Anne-Lie Ericsson på Trafikverket. Hon är nationell planerare inom avdelningen Nationell samordning enskilda vägar. De har ingen statistik för lokalgator, däremot för motorvägar. Hon satte oss samman med Lars Bergman på Strategisk planering, som skickade över Trafikverkets statistik på vad det kostar att bygga motorvägar. Statistiken avser åren 2014-2025, så den är aktuell.

Så här säger statistiken från Trafikverket. Den gula kolumnen visar kostnaden per kvadratmeter.

VÄG - schabloner typatgärder, dec 2013					
Bygger på material från Åtgärdsplanering för plan 2014-2025					
Benämning	Kostnad	vägbredd	Kostnad	Kostnad per m <sup>2</sup>	
2+1, 13 meters väg i befintlig sträckning, lätt	6 Mkr/km	13 m	6 000 kr/löpm	462 kr/m <sup>2</sup>	
2+1, 13 meters väg i befintlig sträckning, komplicerat	10 Mkr/km	Randbebyggelse, antal utfarter, behov av sidovägnät och GC-nät	13 m	10 000 kr/löpm	769 kr/m <sup>2</sup>
2+1, 9 meters väg i befintlig sträckning med breddning	12 Mkr/km		9 m	12 000 kr/löpm	1 333 kr/m <sup>2</sup>
2+1, 9 meters väg i befintlig sträckning med breddning, komplicerat	20 Mkr/km	Randbebyggelse, antal utfarter, behov av sidovägnät och GC-nät	9 m	20 000 kr/löpm	2 222 kr/m <sup>2</sup>
2+1, 14,25 meters väg i ny sträckning	25 Mkr/km		14,25 m	25 000 kr/löpm	1 754 kr/m <sup>2</sup>
2+2, 19 meters väg i ny sträckning	35 Mkr/km		19 m	35 000 kr/löpm	1 842 kr/m <sup>2</sup>
Motorväg i ny sträckning landsbygd i lätt terräng	50 Mkr/km		21,5 m	50 000 kr/löpm	2 326 kr/m <sup>2</sup>
Motorväg i ny sträckning landsbygd i svår terräng	90 Mkr/km		21,5 m	90 000 kr/löpm	4 186 kr/m <sup>2</sup>
Motorväg i ny sträckning tätortsnära komplicerat	100 Mkr/km	Antal trafikplatser, ledningsdragning, miljöhänsyn etc.	21,5 m	100 000 kr/löpm	4 651 kr/m <sup>2</sup>

På Trafikverkets hemsida står följande om vilka hastigheter man får köra på denna typ av vägar:

- Smal väg är < 6,5 m, hastighet 50-70 km/h
- Normal tvåfältsväg är 6,5-8 m bred, 50-70 km/h
- Mötesfri landsväg är 14 m bred, 90-110 km/h
- Mötesfri motortrafikled är 14 m bred, 90-110 km/h
- Flerfältsväg är mellan 16,5-18,5 m bred, 90-110 km/h
- Motorväg är normalt 21,5 m bred, 90-120 km/h

Alla vägar som ingår i statistiken ovan är alltså vägar med betydligt större trafik och hastigheter än vad man får köra på våra lokalgator. Här i området har vi 30 km/h som maxhastighet.

På frågan vad som ingår i de här kostnaderna fick vi följande svar från Trafikverket:



157

anne-lie.ericksson@trafikverket.se

1 sep. (6 dagar sedan)

till mig

Hej!

Jag har hört mig för och fått följande svar beträffande kostnader i det excelark du fick:

Dom nyckeltal som jag brukar använda och som jag redovisade i Excelarket är en totalkostnad för objektet, dvs projekttering och byggleitung är med. Det är en slutkostnad så även allt efterarbete som man gör efter att vägen är öppnad för trafik,

- såsom ny toppbeläggning 6-7 månader efter öppnad förtrafik (lite beroende på när på året vi öppnar förtrafik)
- gräsmattor i slanter och trafikplatser
- utsmyckning
- etc.

Beträffande bredd har jag fått följande svar:

Normal bredd är numera 21,5 m varav 2,5 m utgörs av mittremsa.

Med vänlig hälsning  
Anne-Lie Ericsson  
Planerare Nationellt  
Nationell samordning Enskilda vägar  
[Anne-Lie.Ericsson@Trafikverket.se](mailto:Anne-Lie.Ericsson@Trafikverket.se)

Allting ingår alltså i statiken från Trafikverket. Med allt inkluderas även sådant som inte ingår när man bygger lokalgator i Nacka, som ny asfalt efter 6-7 månader samt utsmyckningar och konstverk.

Då kan vi göra följande jämförelse:

- Område Y-Z kostar **2.625 kr/m<sup>2</sup>** exkl. VA. Det är dyrare än det kostar att bygga en helt ny motorväg i lätt terräng.
- Område Mjölkudden-Gustavsviks Gård kostar **3.933 kr/m<sup>2</sup>**. Det är i paritet med att bygga en helt ny motorväg i svårt terräng.

Och med helt ny motorväg måste förstås att man röjer skog, spränger berg och bygger en och annan bro och påfart. Dessutom smyckas broarna med konst och vägbanan beläggs med ny asfalt efter 6-7 månader.

### Vad kostar det att bygga i Stockholm?

Tycker du att vi inte kan jämföra statistik från hela Sverige med vad det kostar i Stockholm, så kan vi titta på vad det kostade att bygga till ett körfält på väg 222 utanför Mölnvik-Insjön härom året.

Trafikverket uppskattade att denna väg skulle kosta 77 miljoner kr att bygga om med ett extra körfält. Vägsträckan är knappt 6 km enligt Trafikverket. Den ska klara 25.000 fordon/dygn.



Ärendenummer: TRV 2012/29166  
 Framtagen av: M4Traffic/Anders Bernhardsson/130704  
 Skickad till kvalitetssäkring av: Trafikverket/Melissa Safer/130821  
 Granskad och kvalitetssäkrad av: Trafikverket/Camilla Granholm/130826  
 Godkänd av: Trafikverket/Peo Nordlöf/130826  
 Skede: Annat: Idéstudie genomförd



## Väg 222 Mölnvik - Insjön, VST601

### 1. Beskrivning av åtgärden

**Nuläge och brister:** Väg 222 mellan trafikplats Insjön och cirkulationsplats Mölnvik är en 2+1-väg och motortrafikled. Aktuell sträcka är knappt 6 km lång med ett antal broar/portar. Fordonsflödet är ca 25 000 fordon/dygn. Kollektivtrafiksystemet till och från Värmdö är helt uppbyggt kring buss. I dagsläget uppstår köbildningar främst vid trafikplats Hålludden där två körfält går ihop till ett.

**Åtgärdens syfte:** Öka framkomligheten.

**Förslag till åtgärd:** Kostnaden för åtgärden är 77 mnkr i prisnivå 2013-06. Åtgärden innebär breddning av väg 222 till 2 + 2 körfält från cirkulationsplatsen i Mölnvik till Farstabron. Det högra körfälten blir separata kollektivtrafik vilket innebär att biltrafiken får 1 + 1 körfält. Över Farstabron 2 + 1 körfält som idag men det mittersta körfältet görs reversibelt. På bron vid trafikplats Hålludden 2 + 1 körfält som idag med ny påfärtsramp riktad österut. Åtgärderna sker inom befintligt vägområde

Då är det bara att dela 77 miljoner kr med 6 km så får vi en kostnad om 12.833 kr/löpmeter.

Ett extra körfält är ungefär 4,5 meter brett. Det är alltså lika brett som våra lokalgator här i Saltjö-Boo. Sträckan knappt 6 km är identisk med sträckan för område Mjölkudden-Gustavsviks gård. Det är alltså inte ett större bygge än det är att bygga om lokalgatorna.

Per kvadratmeter blir det **2.851 kr/m<sup>2</sup>**.

En jämförelse med Mjölkudden Gustavsviks gård visar att det enda som skiljer är trafiktäheten och kostnaden. Trots att det passerar nästan 25.000 fler fordon på väg 222 varje dygn än det gör på våra lokalgator, så blir kostnaden för att rusta upp lokalgatorna med asfalt 35% dyrare än kostnaden för att bredda väg 222 med ytterligare ett körfält.

Mjölkudden-Gustavsviks gård	Väg 222 Mölnvik-Insjön
sträcka	knappt 6 km
bredd	4,5 m
antal fordon per dygn	300
kostnad per m <sup>2</sup>	3 900
	2 900

Våra lokalgator blir lika dyra per kvadratmeter - eller dyrare - än en motorväg. Det är ett faktum man inte kan bortse ifrån. Så är det. Statistiken ljuger inte.



## Vad kostar lokalgator?

Men, tänker du - lokalgator kanske kostar så här mycket? Det är ju fler uppfarter än för en motorväg och etableringskostnaden för maskiner slås ut på en kortare vägsträcka, det är krångligare att bygga en lokalgata än en bred motorväg.

Nej, så är det inte.

- Uppfarterna för en motorväg är dyrare och mer komplicerade än uppfarterna till en villa.
- Jämförelsen med väg 222 visar att motorvägen inte är längre eller bredare än lokalgatan. Att man kan slå ut etableringskostnaderna på en längre vägsträcka förklarar inte varför lokalgatorna blir dyrare än en motorväg.
- Det är inte krångligare att bygga en lokalgata än en motorväg. En motorväg som 222, där 25.000 fordon passerar varje dygn, måste ha en högre hållfasthet än en lokalgata. Dessutom måste man bygga dygnet runt för att inte stoppa trafiken i onödan. På lokalgatorna är det enkelt att leda om trafiken eftersom det finns många vägar att välja på och bygget kan göras dagtid.
- Det är större schaktmassor för en motorväg än för en lokalgata eftersom motorvägen måste hålla en högre hållfasthet och grävas ned djupare än en lokalgata. I det här fallet finns redan lokalgatorna - de ska bara rustas upp. Då är schaktmassorna som ska frakta bort betydligt mindre än de schaktmassor som krävs för ett helt nytt motorvägsbygge.
- I kostnaden för en ny motorväg ingår att vägen asfalteras om efter 6-7 månader. Då måste entreprenadmaskinerna tas ut igen. Den kostnaden finns inte för lokalgatorna.
- I kostnaden för en ny motorväg ingår att röja terräng som skog och berg. Den kostnaden finns inte vid ombyggnationen av en befintlig lokalgata.
- I kostnaden för en ny motorväg ingår att bygga broar. Den kostnaden finns inte vid ombyggnationen av våra lokalgator.
- I kostnaden för en ny motorväg ingår vägkonst. Den kostnaden finns inte vid ombyggnationen av lokalgator.

## Lokalgator enligt Trafikverket

Vi har pratat med Trafikverkets expert på lokalgator Nils-Olof Lindberg menar att en lokalgata som i dagsläget är belagd med grus och som ska breddas till 4,5 meter och rustas upp och asfalteras kostar:

**110-220 kr/m<sup>2</sup>**

Om hela vägkroppen rivas upp och ersätts så hamnar vi på en kostnad om:

**220-330 kr/m<sup>2</sup>**

I extrema fall där vägen blir riktigt, riktigt dyr så hamnar vi på en kostnad om:

**440-670 kr/m<sup>2</sup>**

Då ingår diken, men inte belysning.



#### **Lokalgator enligt Peab:**

Vi har pratat med projektledaren Katarina Andersson på byggjätten Peab i Halland som säger att kostnaden för asfalterade lokalgator som är 4,5 m breda ligger på:

**400-700 kr/m<sup>2</sup>**

Belysning kostar 15.000-20.000 kr/stolpen men då ingår alla kostnader för att montera stolpen och koppla in den till elnätet. Om stolarna sätts med 30 meters mellanrum, som de görs här i Saltsjö-Boo, så hamnar vi på en kostnad om **110-150 kr/m<sup>2</sup>** för en 4,5 meter bred lokalgata.

Det kan jämföras med gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks gård där varje lyktstolpe kostar 50.000 kr när Swecos pålägg på 56,4% för risk, projektering, byggledning mm lagts på. Då ingår inte att montera stolpen och koppla in el.

#### **Lokalgator enligt REV (Riksförbundet för Enskilda Vägar):**

Enligt en av REVs ingenjörer, som själv bor i Kummelnäs i Saltjö-Boo, kostar upprustningen av lokalgator av den typ som byggs i Saltsjö-Boo:

**1.100 kr/m<sup>2</sup>**

#### **Lokalgator enligt Svevia:**

Enligt Svevia, ett fristående statligt bolag med uppdrag att bygga och sköta om vägarna i Sverige, så kostar lokalgator:

**900 - 1.300 kr/m<sup>2</sup>**

Nu är denna statistik generell. Därför bad vi NCC komma ut till Saltsjö-Boo och ge ett anbud på våra vägar. Såhär svarade NCC:

#### **Lokalgatorna i Mjölkudden-Gustavsviks Gård enligt NCC:**

Vi har fått en offert på gatorna i Mjölkudden-Gustavsviks gård av Tomas Brodin som arbetar på Sektor Asfalt inom NCC Industry.

Tomas har jobbat länge i branschen och var ute och tittade på vägarna här i området. Tomas konstaterade att de flesta vägar redan är 4,5 meter breda och inte behöver breddas ytterligare. Några vägar är i dagsläget endast 3,5 meter breda, men det handlar om små lokalgator som försörjer ett fåtal fastighetsägare. Tomas ansåg att det är galenskap att bredda vägar till 4,5 meter. Skälet är följande:



- För det första är 4,5 meter för smalt för att två bilar ska mötas utan problem. För att det ska ske måste vägarna bli 5,0 meter breda. Det är alltså ingen större skillnad i att mötas på en 3,5 meter bred väg mot en 4,5 meter bred väg. Bilarna måste likväld köra upp på någons uppdrag eller dra sig ut mot dikesgrenen för att kunna mötas. Att bredda vägen från 3,5 meter till 4,5 meter innebär en jättekostnad som inte ger något i förbättrad gatustandard.
- För det andra är trafiken på dessa vägar så låg att det inte finns någon anledning att bredda vägarna. Det är inga problem idag att mötas på dessa vägar och de har fungerat för områdets behov under lång tid.

Tomas Brodin föreslår att dagens vägbredder bibehålls, utom i de fall kommunen vill inrätta en bussgata och göra vägen till en genomfartsled.

Tomas Brodin ansåg också att vägkroppen bör behållas och inte grävas upp. Det räcker, ansåg Tomas Brodin, att grusvägarna hyvlas så att groparna försvisser och att man därefter lägger på makadam och slitlagar. Flera av vägarna som ligger området Gustavsvik är redan asfalterade och där lägger man makadam och det nya ytskiktet ovanpå befintlig asfalt.

Tomas Brodin föreslår att vi använder befintliga diken men dikar ut dem.

På frågan om risken för sättningar i gatan när man gräver ned VA så sa Tomas Brodin att det inte är något problem om man väntar 1-2 år med det yttersta slitlagret. Då hinner vägkroppen sätta sig. Det finns enligt honom ingen anledning att gräva upp hela den befintliga vägkroppen för att undvika sättningar när man gräver ned VA.

Tomas Brodin anser att vi bör använda en kallasfalt som heter IMT40 på våra vägar. Den har samma hållfasthet och livslängd som den dyrare varmasfalten Nacka kommun förespråkar idag. Fördelen är att kallasfalten är självläkande så att eventuella sprickor lagar sig själva. Den har även grövre gruskorn så den stämmer bättre in i den befintliga skärgårdsmiljön. Nackdelen är att den inte klarar tung busstrafik eftersom det kan bli märken efter hjulen där bussen stannar regelbundet. I de fall det ska byggas en bussgata bör man istället gå på varmasfalten. För övriga vägar finns det ändå ingen anledning att använda en dyrare asfalt än nödvändigt.

Här är anbudet vi fått från NCC den 10 oktober 2017:

**Omfattning**  
Enligt förfrågan och syn på plats

**Gällande handlingar**  
Detta anbud

0001	Tankbeläggning			
	Benämning	Mängd	Enh	Å-pris
	IMT40 3,5 kg V12000	25 200,00	m <sup>2</sup>	50,60
	Makadam 8-22 inkl : trp,utläggning,packning	1 638,00	ton	300,00
				491 400
		Totalt		1 766 520

Inga trafikvakter ingår i å-priset  
Sopning efter utförd beläggning ingår i å-priset  
Beräknad mängd Makadam 8-22 till IMT40 är 65 kg/m<sup>2</sup>

Lagstadgad mervärdesskatt tillkommer



I anbjudet ingår makadam 8-22 samt ytbeläggning i form av en kallasfalt som heter IMT40. Anbjudet utgår från att befintlig vägkropp och vägbredd bibehålls. Dikning och belysning ingår ej.

Såhär svarar Tomas Brodin på frågan vad som ingår i anbjudet:

*Priset du har fått är fult färdigt arbete Inkl. Etablering , Arbetskraft , Material , Maskiner och Transporter. Alltså en fult färdig beläggning.*

Kostnaden blir enligt NCC:s anbud

**70 kr/m<sup>2</sup>**

Det kan jämföras med gatukostnadsutredningen för samma område, där kostnaden hamnar på **3.933 kr/m<sup>2</sup>**. Nu ingår förvisso kostnader för att bredda vägen samt belysning i gatukostnadsutredningen, vilket det inte gör i NCC:s offert. Men om vi jämför kostnaden för ytskikt så hamnar den i gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård på **552 kr/m<sup>2</sup>**, vilket är nästan 8 gånger mer än priset vi fick från NCC. Därtill anser NCC att det finns flera andra sätt på vilket vägarna kan byggas billigare än det förslag som Nacka kommun tagit fram.

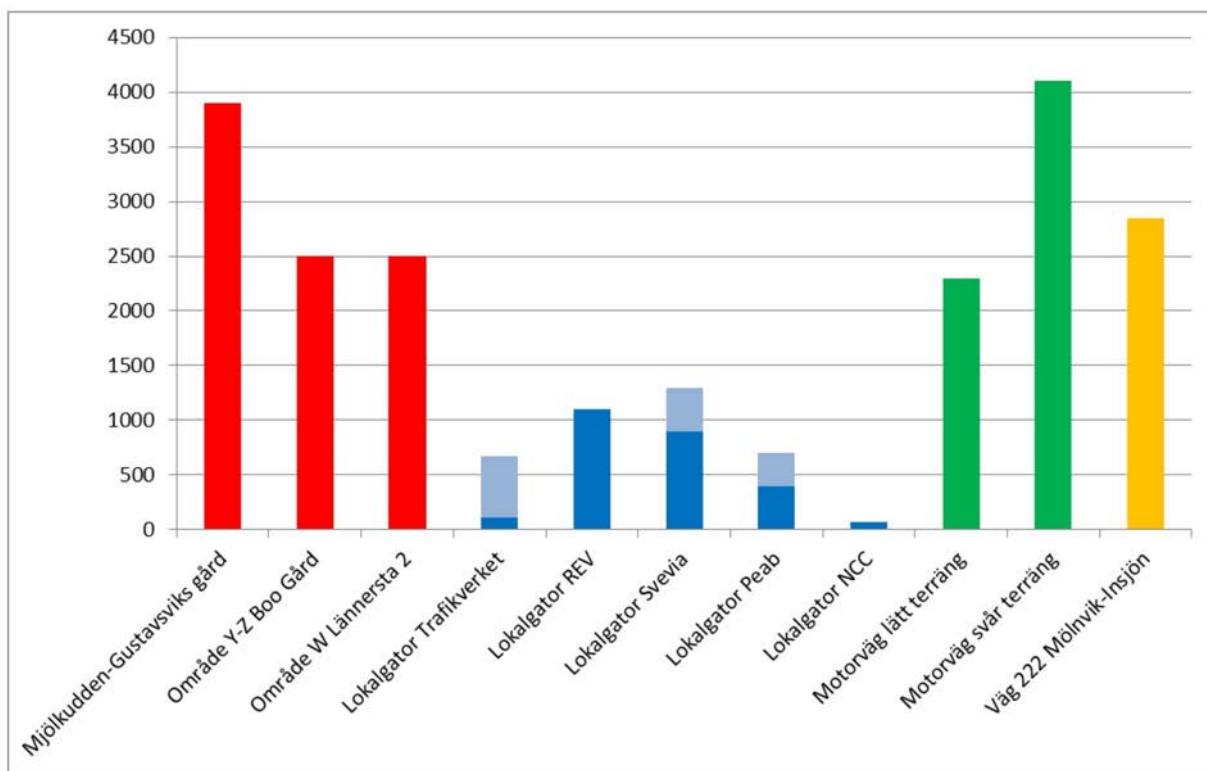
### Statistiken är tydlig

Vi har inhämtat statistik från flera olika källor och ingenstans kommer lokalgator upp i de kostnader som 2.500 - 3.900 kr/m<sup>2</sup> som Nacka kommun tar ut för att bygga lokalgator i område Y-Z (Boo Gård), område W (Lännersta) och Mjölkudden-Gustavsviks Gård.

Gatorna som Nacka kommun vill bygga är två till tre gånger dyrare än vad en lokalgata bör kosta i det mest extrema kostnadsfallet.

Såhär fördelar sig kostnaderna per kvadratmeter:

- Gatorna i rött är kostnaden för lokalgatorna i Sydöstra Boo och Lännersta.
- Gatorna i blått är vad normala kostnader för lokalgator enligt tillförlitliga källor.
- Gatorna i grönt är kostnaden för motorvägar.
- Gatan i gult är kostnaden för ombyggnationen av väg 222.



Statistiken är tydlig - våra lokalgator är hiskeligt dyra.

### Vad säger lagen?

Enligt Plan- och bygglagens 6 kap gäller följande:

*19§ Om en gata ges en större bredd eller ett dyrbarare utförande i övrigt än vad som behövs med hänsyn till trafiken, ska kommunen trots första stycket betala merkostnaden.*

Det är varken rimligt - eller lagligt - att tvinga de boende att betala sådant överpris för gatorna. Det ligger inte heller i Nacka kommuns principbeslut från april 2016 att de boende ska behöva stå för en överkostnad av detta slag. I slutändan blir det alltså Nacka kommun som får stå för de skenande kostnaderna via skattsedeln.

Det är således av största vikt att byggkostnaderna för lokalgator hålls nere. Kostnader för lokalgator får inte skena på det här viset på de boendes - och på skattebetalarnas - bekostnad.



**Det behövs ett förtydligande till Nacka kommunens principbeslut från april 2016 att de boende endast ska behöva stå för de kostnader som krävs för att uppnå lägsta godtagbara krav utifrån områdets behov och ändamål.**

- Det måste förtydligas att när gatorna blir dyrare än vad som är normalt - och rimligt - för en lokalgata, så ska det räknas som överstandard.
- Det kan inte heller ställas krav på att fungerande vägkropp grävs upp och görs om bara för att minska risken för sprickbildning när VA grävs nära i vägbanan, när kostnaden för att gräva upp vägkroppen blir så enormt mycket dyrare än att åtgärda en eventuell framtidiga spricka.
- Man måste se över om lokalgator med låg trafik måste breddas och vad den breddningen tillför i nytta för de boende jämfört med kostnaden för breddningen.
- Man måste också tillåta sig flexibilitet i planerna så att en väg kan tillåtas vara smalare på vissa ställen där det är svårt att bredda vägen, t.ex. för att det står en 1.000 år gammal ek vid vägkanten eller för att vägen går nära vattnet eller en bergsknalle eller ett hus.
- Man måste se över byggmetoder och materialval och fråga sig vad som är lägsta godtagbara standard utifrån just det här områdets behov och inte utgå från hur man alltid gjort i kommunen.

Det måste också tas ett principbeslut om att Nacka kommun ska hålla en bättre kostnadskontroll och inte tillåta att gatukostnaderna skenar. Blir gatorna såhär dyra måste projektledarna fråga sig vad det beror på, om kraven är för högt ställda eller om vägarna kan byggas på ett annat sätt. Vill Nacka kommun trots allt bygga gatorna så dyra ska den överskjutande kostnaden tas av kommunen.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens ståndpunkt och att det finns ett krav att man ifrågasätter rimligheten i alla kostnader.



## Förslag 21: Kommunen ska ta ett helhetsgrepp om gatukostnaderna

**Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att kommunen ska ta helhetsgrepp om gatukostnaderna, som innebär att man jämför olika sätt att bygga gator och VA, samt tittar på den totala kostnaden för vägbygge och underhåll. Därefter väljer man det billigaste alternativet för alla parter. Då kan en lösning vara att VA läggs utanför vägbanan eller att vägbanan får en lägre hållfasthet mot att underhållskostnaderna ökar.**

Eftersom kostnaderna för gator skenar i Saltsjö-Boo måste man titta på alternativ att få ned kostnaderna för gator och i slutändan välja det alternativ som är billigast utifrån ett helhetsperspektiv.

Därför anser vi att kommunen ska titta på alternativa lösningar, såsom:

- VA grävs ned vid sidan av vägbanan.
- VA står för alla extra kostnader när VA grävs ned i vägbanan.
- Nacka kommun tar en större kostnad för underhåll mot att vägarna blir billigare att bygga.

### **VA grävs ned vid sidan om vägbanan**

När VA grävs ned i vägbanan finns det risk för sättningsar. Av det skälet ställer Nacka kommun krav på att hela den befintliga vägkroppen grävs upp och att gatan anläggs på samma djup VA-rören.

Utan VA räcker det att gatan grävs ned 0,5 m. Med VA måste gatan grävas ned 1,5-2 meter enligt Frentab som bygger vägarna i område Y-Z (Boo Gård) just nu.

Det är klart att det är dyrare att gräva ned vägen 2 meter mot bara 50 cm. Dessutom är det inte säkert att vägkroppen behöver grävas upp alls om man inte gräver ned VA i vägbanan. Vägarna har nämligen packats i 70 år och har en fantastisk hållfasthet. Det är många som byggt hus i området de här 70 åren och vägarna har hållit för tung byggtrafik under alla dessa år.

Alltså kan det mycket väl räcka med att lägga på 1 dm bärslager samt ny ytbeläggning för att gatorna ska uppnå tillräcklig hållfasthet.

Därför vill vi att Nacka kommun tar fram statistik på vad det skulle kosta om VA grävs ned vid sidan om vägbanan.

Det är en dyrare lösning för VA eftersom VA då måste stå för inlösen av mark och markintrång. VA måste själva stå all grävning och sprängning.

Här är det viktigt att Nacka kommun inte går på VA-bolagets sida och böjer sig för deras krav. Nacka kommun måste sätta sina kommuninvånare i första rummet och titta på helheten. Ja, det blir kanske dyrare att gräva ned VA - men vinsten för gatusidan blir kanske är större än förlusten för VA-sidan. Då ska man utgå från det som blir billigast ur ett helhetsperspektiv.



### **VA står för alla kostnader att vägbanan grävs ned till samma djup som VA-rören**

Det är viktigt att ta fram statistik på hur mycket det kommer kosta VA respektive gator om VA står för alla sina kostnader när VA grävs ned under vägbanan. Då ingår bland annat att:

- VA står för halva kostnaderna för samförläggningen enligt vad vi skrivit i tidigare medborgarförslag.
- VA står för alla kostnader för schakt, sprängning och återfyllnad för allt under 0,5 meters djup.
- VA ska även stå för sin del av sina och de gemensamma kostnaderna, i de fall VA-rören fram till fastighetsgränsen läggs i uppfarterna.
- Om hela vägkroppen måste grävas upp för att det inte ska riskera bli sprickor i vägbanan där VA grävts ned, ska VA stå för denna extra kostnad. I annat fall ska VA stå för kostnaden att återställa vägbanan ifall sprickor uppstår.

Om VA måste bära sina egna kostnader kanske det visar sig att det är billigare - även för VA - att VA-rören grävs ned utanför vägbanan.

### **Hur mycket tjänar Nacka kommun på underhåll?**

Dessutom bör Nacka kommun alltid jämföra kostnaden för ökad vägstandard mot vinsten i minskat underhåll, alternativt hur mycket underhållskostnaderna ökar om vägstandarden försämras.

Nacka kommun måste ta fram statistik på vad underhållet förväntas bli vid olika gatustandarder över en 30-årsperiod.

- Vad kostar underhållet om gatorna håller den höga klass Nacka kommun idag ställer på gatorna?
- Hur mycket dyrare blir underhållet om man accepterar vissa sättningar i vägbanan till följd av att VA grävs ned i vägbanan?
- Hur mycket dyrare blir underhållet om VA grävs ned vid sidan om vägbanan och vägbanan istället för att byggas om beläggs med 10 cm bärslag och asfalteseras?

Kostnaden för underhåll med dagens vägstandard är lätt att få fram då det bara är att titta på hur mycket vägföreningarna idag lägger på underhåll för vägarna jämfört med hur mycket Nacka kommun lägger på sina vägar.

Om det visar sig att vinsten i underhållskostnader är lägre än kostnaden för att uppnå den standardhöjning Nacka kommun kräver, ska Nacka kommun sänka sina krav på gatustandard och istället ta den ökade underhållskostnaden.

Låt oss därför titta på vad underhållskostnaden är för grusvägar är idag.



## Vad kostar underhållet idag?

Vi frågade Boo Gårds vägförening vad kostnaden för vägunderhållet kostar idag och fick följande svar:

Med anledning av förfrågan om vad BGf har för driftskostnader för vårt vägnät kan vi meddela att om vi räknar på de två senaste verksamhetsåren så ligger kostnaden på runt 100 kr/lpm /år med genomsnittligt bredden av ca 4,5 m. Kostnaden baseras på hylling 1 ggr per år, ca 150 ton grus, för förbättring av slitlager, och snöröjning och sandning. Den ca tredjedel av vägnätet som är asfalterad har varit befriat från reparationer, men som kommer att dra stora kostnader när så blir aktuellt. Det hela gäller för den standard som är idag, frågan är vi nöjda med den?

Med vänlig hälsning

\*\*\*

Kjell Svärdström  
Sekr. BGf

Vi frågade även Gustavsviks Ekonomiska Fastighetsägareförening vad de har för underhållskostnad för sina gator och fick följande svar:

Hej igen!

Vi har 9250 meter väg. Detta innebär att vägunderhåller 2016 uppgår till ca 450000:-/ 9250 meter = ca 49 kr/m avrundat.

Mvh// Göran

Kostnaden för att underhålla dagens grusvägar inom område Boo Gård ligger alltså på runt 100 kr/löpmeter och år. Det ger en årlig underhållskostnad (om vägarna är ca 4 meter breda) om **25 kr/m<sup>2</sup>**.

Kostnaden för att underhålla dagens grus- och asfaltvägar inom område Gustavsvik ligger på 49 kr/löpmeter och år. Det ger en årlig underhållskostnad (om vägarna är ca 4 meter breda) om **12 kr/m<sup>2</sup>**.

Det är alltså denna kostnad Nacka kommun vill minska genom att bygga om vägarna och ge dem en högre standard.

Om vi inte tar hänsyn till inflationen utan gör det enkelt för oss så blir underhållskostnaden på 30 år:

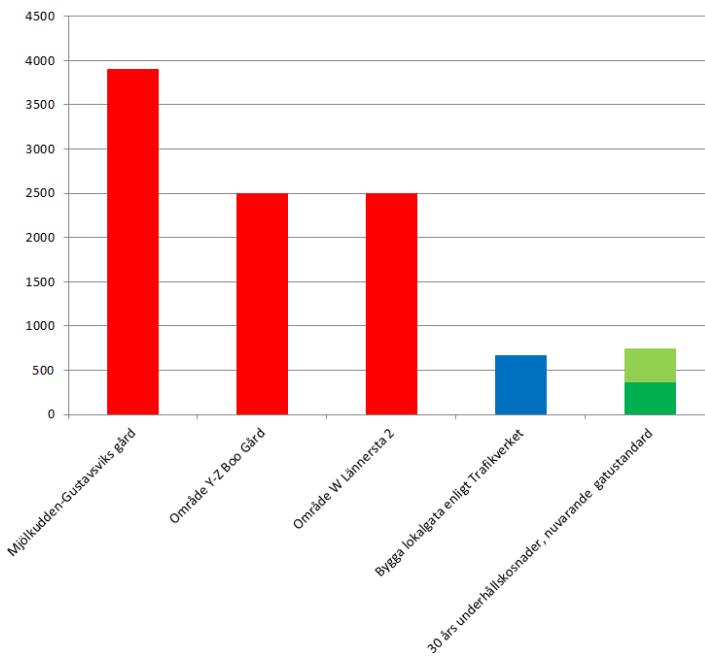
$$12 \text{ kr/m}^2 * 30 = \textbf{360 kr/m}^2$$

$$25 \text{ kr/m}^2 * 30 = \textbf{750 kr/m}^2$$

Om framtida underhåll, med de nya vägarna, blir 0 kr/år så sparar Nacka kommun in mellan 360-750 kr/m<sup>2</sup> på 30 år. Nu blir inte underhållet 0 kr - vägarna kommer alltid behöva plogas och sandas. En asfaltväg måste dessutom asfaltesas om efter 15-20 år, vilket ytterligare ökar underhållskostnaderna.

Men låt oss säga att Nacka kommun med ombyggnationen kommer ned i ett framtida underhåll om 0 kr. Då tar det **100-208 år** att spara in en ombyggnationskostnad om 2.500 kr/m<sup>2</sup> och **156-325 år** att spara in en ombyggnadskostnad om 3.900 kr/m<sup>2</sup>.

Är det ekonomiskt försvarbart att bygga så dyra lokalgator för att underhållskostnaden ska minska?



Följande graf visar kostnaderna för ombyggnationen av gatorna i Sydöstra Boo och Lännersta kostar jämfört med 30 års underhållskostnader med nuvarande gatustandard.

Mörkgrön stapel visar dagens underhållskostnader enligt Gustavsviks Ekonomiska fastighetsägareförening och Ijusgrön stapel visar dagens underhållskostnader enligt Boo Gårds Vägförening.

Grafen visar tydligt att Nacka kommun omöjligt kan motivera den dyra ombyggnationen med att underhållskostnaderna minskar.

### Viktigt med helhetsansvar

Nacka kommun måste ta sitt ansvar gentemot sina medborgare och titta på vad som blir billigast för alla parter utifrån ett helhetsperspektiv.

Det handlar om att kommunen måste titta på helheten och inte se utbyggnad av VA, ombyggnationen av gator samt underhållet av vägarna som olika kassor. Till syvende och sist är det vi kommuninvånare som får betala alla dessa delar och då måste kommunen titta på vad som billigast.

**Därför behövs det ett principbeslut i Nacka kommun som tydligt fastställer att Nacka kommun ska ta ett helhetsgrepp om gatukostnaderna och välja det alternativ som är billigast för alla parter. För att få kunskap om vilket alternativ som är billigast måste olika alternativ jämföras. Därför måste Nacka kommun ta fram statistik på vad det kostar att anlägga VA utanför vägbanan, vad det kostar om VA står för sina egna kostnader samt vad underhållskostnaden blir om kommunen accepterar en lägre vägstandard.**

**Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att man alltid ska jämföra olika alternativ ur ett helhetsperspektiv.**



## Förslag 22: Se över kraven för lokalgatorna och ta fram alternativa byggsätt

**Boo & Lännersta Villaägareförening samt Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att kommunen ska se över kraven för lokalgatorna och ta fram alternativa byggsätt för att få fram billigare byggmetoder.**

Eftersom kostnaderna för gator skenar i Saltsjö-Boo måste man titta på om kraven på den gatustandard som Nacka kommun kräver för sina lokalgator är för högt ställda. Det är nämligen inte rimligt att lokalgatorna blir lika dyra som en motorväg när motorvägen ska klara 25.000 fordonsrörelser per dygn och lokalgatan maximalt ett hundratal.

Vi har talat med Trafikverkets expert på lokalgator, en ingenjör på REV (Riksförbundet för Enskilda Vägar), en planerarere på TeliaSonera, Peab, Svevia, NCC och Skanska.

En lokalgata bör enligt dessa kontakter kosta mellan **110-1.300 kr/m<sup>2</sup>** beroende på komplexitet, där det billigaste kan uppnås genom att den befintliga vägkroppen bibehålls.

Vi fick även ett anbud från Peab vad det skulle kosta att renovera och asfaltera lokalgatorna i område Mjölkudden-Gustavsviks gård. Den kostnaden utgick från att vägkroppen och vägbredden bibehölls och hamnade på låga **70 kr/m<sup>2</sup>**.

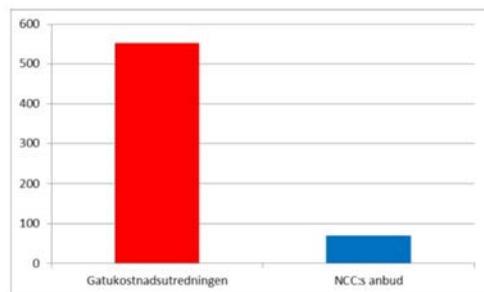
Det är stor skillnad från de kostnader som Nacka kommun anser att de boende ska betala för lokalgatorna.

- I område Y-Z och område W kostar lokalgatorna **2.500 kr/m<sup>2</sup>**.
- I område Mjölkudden-Gustavsviks gård kostar lokalgatorna **3.900 kr/m<sup>2</sup>**.

Om vi jämför Swecos beräkning av vad utbyggnaden av Mjölkudden-Gustavsviks gård kostar jämfört med det anbud vi fick från NCC på samma område, så uppdagas följande:

- Swecos kostnader för obudet bärlager, 50 mm bärslag AG 16/22 och slitlager i form av 35 mm asfaltbetong ABT8 kostar de boende **552 kr/m<sup>2</sup>** när Swecos pålägg om 56,4% räknas med för arbetet.
- NCC:s kostnader för bärslager Makadam 8-22 och slitlager IMT40, kostar **70 kr/m<sup>2</sup>** inklusive arbete.

Swecos uppskattade kostnader för bärslager och slitlager är nästan 8 gånger dyrare än det anbud vi fick från NCC, för exakt samma område.



Grafen visar kostnaden för bärslager och slitlager för område Mjölkudden-Gustavsviks gård inkl. arbete.

- Röd stapel visar gatukostnadsutredningen.
- Blå stapel visar NCC:s anbud.



Nacka kommuns kostnader för att bygga lokalgator i Saltsjö-Boo är många gånger högre än vad en lokalgata bör kosta och i paritet med ett motorvägsbygge. Vinsten i minskat underhåll är inte heller sådant att det motiverar en sådan dyr ombyggnad. Därför måste Nacka kommun se över hur ni bygger lokalgator och vilka hållfasthetskrav som ställs.

Det går nämligen att bygga lokalgator mycket billigare än idag.

#### **Den billigare kallasfalten är självläkande och ger lägre underhållskostnader**

Trafikverkets expert på lokalgator Nils-Olov Lindberg föreslår en IM-asfalt som kostar 60 kr/m<sup>2</sup>. Vi pratade även med NCC som föreslog IMT40-asfalten för 50 kr/m<sup>2</sup>. Fördelen med dessa bågge asfaltsorter är att de är självläkande och att eventuell sprickbildning läker sig själv. Detta kan inte uppnås med den dyrare ABT8-asfalten (asfaltbetong) som Nacka kommun kräver.

Fördelen med varmasfalten är att den är slitstarkare än IM-asfalten, men för lokalgator med några hundra fordonsrörelser per dag finns det ingen anledning att lägga den slitstarkare varmasfalten. Tvärt om blir underhållskostnaden för denna asfalt dyrare än för IM- och IMT-asfalten som är självläkande.

En annan fördel med IM- och IMT-asfalten är att den har större gruskorn och alltså efterliknar en grusväg till utseendet. Därmed kan skärgårdsmiljön bibehållas i dessa områden.

Det är viktigt att Nacka kommun ser över val av sitt val av asfalt. Den dyrare asfalten är nämligen inte alltid den bästa.

#### **Öppna diken ger billigare underhållskostnad än dräneringsrör under vägbanan**

Enligt Trafikverkets expert på lokalgator Nils-Olov Lindberg så är öppna diken ett mycket bättre alternativ än att gräva ned dräneringsrör under vägbanan. Skälet är flera:

- Öppna diken är lättare att underhålla.
- Dräneringsrören måste spolas varje år, vilket ökar underhållskostnaden.
- Efter 15-20 år så sätter dräneringsrören igen och slutar fungera.
- När dräneringsrören fryser bildas en isgata.

Skälet till att man på många ställen förordar dräneringsrör under vägbanan är för att slippa markinlösen för dikena, men det är en mycket billigare åtgärd än de problem som uppstår när dräneringsrören grävs ned under vägbanan. Därför ska öppna diken alltid väljas när så är möjligt.

Nacka kommun har däremot satt i system att gräva ned dräneringen under vägbanan.



### Bibehållen vägkropp ger lägre byggkostnad

Enligt Trafikverkets expert på lokalgator Nils-Olov Lindberg och Tomas Brodin på NCC går det utmärkt att använda den befintliga vägkroppen och ändå bredda körbanan.

Den sprickbildning som eventuellt uppstår beror på att den nya vägkroppen inte packats ordentligt och sjunker i förhållande till den gamla.

Det problemet löser sig om man använder en självläkande asfalt. Efter 15 år måste asfalten ändå bytas ut och då har den nya vägkroppen hunnit sätta sig.

Tomas Brodin på NCC ansåg att det räcker att vänta 1-2 år tills vägen hunnit sätta sig innan man lägger det yttersta slitlagret. Han föreslog för övrigt att vägarna i vårt område inte behöver breddas.

Genom att behålla vägkroppen som den är kan byggkostnaderna minska betydligt.

Enligt Nils-Olov Lindberg räcker det att lägga på 1 dm bärslag och 3-6 cm slitlager. Den gamla grusvägen behöver inte ens hyvas. Tomas Brodin på NCC håller med vad gäller de befintliga asfaltvägarna. Grusvägarna har en del håligheter som enligt Tomas Brodin måste hyvas bort innan man lägger på bärslag och slitlager. I övrigt så han samma sak som Nils-Olov Lindberg.

Nacka kommun gräver dock alltid upp den nya vägkroppen, vilket är slöseri enligt både Nils-Olov Lindberg och Tomas Brodin. En gammal vägkropp som packats i tiotals år har nämligen högre bärighet än en ny vägkropp.

### Fiberduk istället för pålning och fyllning med skumplast

Enligt Trafikverkets expert på lokalgator Nils-Olov Lindberg finns det ingen anledning att använda dyra metoder som pålning och fyllning med skumplast. En fiberduk bör vara tillräckligt för att klara områdets trafik.

Det bör alltså gå att se över om kraven på pålning och skumplast är överdrivet ställda.

**Det går att bygga betydligt billigare lokalgator som likväl håller en godtagbar standard med hänsyn till områdets behov och ändamål, eftersom trafikmängden är så låg. Såväl Trafikverket, REV, Svevia, Peab och NCC lyckas bygga lokalgator till en bråkdel av vad de kostar i Nacka kommun. Därför behövs det ett principbeslut i Nacka kommun som tydligt fastställer att Nacka kommun ska ta se över kraven på lokalgator för att se om och hur det går att bygga billigare. Syftet är att pressa byggkostnaderna och inte bygga lokalgator som håller en för hög vägstandard med hänsyn till trafikmängden och områdets behov.**

**Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns ståndpunkt att man måste hitta billigare sätt att bygga lokalgator.**

**PM**  
Tina Edén  
Exploateringsenheten Nacka

KFKS 2017/601

Boo & Lännersta villaägareförening  
Gustavsviks Fastighetsägareförening

## **Svar på tjugotvå medborgarförslag angående gatukostnader**

### **I Inledning**

Den 20 juni 2017 överlämnade Boo och Lännersta villaägareförening tillsammans med Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening (Föreningarna) ett medborgarförslag innehållande sexton olika förslag rörande gatukostnader. Den 17 oktober 2017 överlämnade Föreningarna ytterligare sex medborgarförslag.

Exploateringenheten Nacka har utrett de tjugotvå medborgarförslagen. I denna promemoria besvaras förslagen. I kapitel 2 beskrivs kommunens arbete med gatukostnader övergripande. I kapitel 3 och 4 besvaras medborgarförslagen. Varje medborgarförslag har ett avsnitt som innehåller yrkandet och exploateringenheten Nackas svar på yrkandet, det vill säga den bedömning av förslaget som Exploateringenheten Nackas gör. Kapitel 3 består av de medborgarförslag som inkom i juni 2017 och kapitel 4 består av de medborgarförslag som inkom i oktober 2017. Underlagen till medborgarförslagen kommer i princip uteslutande från projekt Mjölkudden-Gustavsviks gård och andra stadsbyggnadsprojekt. De delar av medborgarförslagen som enbart berör ett pågående stadsbyggnadsprojekt besvaras inom ramen för projektet. Denna promemoria behandlar endast kommunens generella arbete med gatukostnader.

I denna promemoria förekommer följande förkortningar:

Föreningarna	Boo & Lännersta villaägareförening och Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening
PBL	Plan- och bygglagen
Riktlinjerna	Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning, beslutade av Kommunstyrelsen den 4 april 2016, § 128.
VA	Vatten och avlopp, syftar oftast på vatten och spillvatten, ej dagvatten



## 2 Kommunens arbete med gatukostnader

Nacka kommun har tagit ut ersättning för gatubyggnadskostnader sedan 1960–70-talet. Kommunfullmäktige tog på 1980-talet beslut om att kommunen ska ta ut gatukostnadsersättning inför den äldre plan- och bygglagens ikraftträdande. I samband med detta delegerades ansvaret för gatukostnadsfrågor till kommunstyrelsen. Fram till 2005 tog Kommunstyrelsen ställning till frågan om gatukostnadsersättning i varje enskilt projekt. Den 3 april 2006 (§ 58) fastställdes kommunstyrelsen en gatukostnadspolicy, som reviderades den 25 mars 2013 (§ 75). Den 4 april 2016 (§ 128) beslutade kommunstyrelsen att anta riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning som ersätter tidigare gatukostnadspolicy.

Arbetet med uttag av gatukostnadsersättning är många gånger komplext och innehåller ofta flertalet svåra avvägningar. Ett uttag av gatukostnadsersättning innebär att fastighetsägare ska påföras en kostnad som står i proportion till den nytta fastighetsägaren anses ha av gatu- och anläggningsarbeten. Inte sällan uppkommer diskussioner om kommunens nyttobedömning mellan fastighetsägare och kommunen och om hur kommunens uttag av gatukostnadsersättning förhåller sig till äganderättsskyddet i regeringsformen och egendomsskyddet i Europakonventionen.

Förnyelseplaneringen berör enskilda fastighetsägare på ett väldigt direkt sätt när ens egna fastighet får nya planbestämmelser och grannskapet förändras. Att få kommunalt vatten och avlopp uppskattas av de flesta, men de kostnader som VA-anslutning och gatuutbyggnad är förknippade med är inte lika välkomna. Fastighetsägarna är inte pålästa om plan- och bygglagen och ifrågasätter kommunens resonemang och ställningstaganden i olika frågor. Mycket tid läggs därför på att prata med fastighetsägarna och förklara kommunens agerande.

Många av de synpunkter som inkommer under samråd och granskning av gatukostnadsutredningar är återkommande från område till område, vissa har hängt med ända sedan 80-talet eller tidigare. Det gäller till exempel att kostnaderna mellan VA och gata fördelas felaktigt, vad som ska jämkas anses godtyckligt, kommunens fastigheter får för låga andelstal, de administrativa kostnaderna är för höga, fördelningsområdet är för litet eller har fel utbredning, gatukostnaden är för hög, kommunen inte borde ta ut gatukostnader och gatustandarden är för hög.



## 3 De sexton medborgarförslagen av den 19 juni 2017 och exploateringsenheten Nackas svar

### 3.I VA-kostnader får inte tillföras gatukostnaderna

Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar principbeslut om att VA-kostnader inte tillförs gatukostnaderna.

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

#### Exploateringsenheten Nackas svar

När VA-ledningar ska anläggas i vägområdet finns stora nackdelar med att utföra gatu- respektive VA-arbeten i skilda entreprenader. Såväl VA som gata blir dyrare eller riskerar sämre kvalitet och kortare livslängd jämfört med ett samordnat utförande. Vid fördelningen av kostnaderna mellan VA-kollektiv och gatukostnadsutredning innan utbyggnaden sker följer kommunen gällande lagar och regler. Principen är att utbyggnaden av kommunens VA-verksamhetsområde ska finansieras av VA-kollektivet. Kostnaderna regleras när utbyggnaden är färdig.

I gatukostnadsutredningen föreslås vilka anläggningar och åtgärder som fastighetsägarna ska finansiera (kostnadsunderlag) vilket sedan fastställs när kommunstyrelsen beslutar om principer för uttag av gatukostnadsersättning för området. Kostnader som hänför sig till utbyggnad av vatten- och avloppsledningar ingår inte i kostnadsunderlaget, och därmed inte heller i gatukostnaderna. Kostnadsunderlaget kostnadsbedöms, och kalkylen ingår i gatukostnadsutredningen som underlag för det kostnadstak som sedan fastställs. I samrådsskedet är kalkylen en grov uppskattningsbaserad på en förstudie. Till granskningen av gatukostnadsutredningen detaljprojekteras anläggningarna och då görs även en noggrannare bedömning av kostnaderna. Vilka anläggningar och vilket arbete fastighetsägarna ska finansiera fastställs dock inte i kalkylen utan i kostnadsunderlaget. När utbyggnaden är färdig kontrolleras den faktiska kostnaden för anläggningar och åtgärder enligt kostnadsunderlaget i gatukostnadsutredningen mot det fastställda kostnadstaket i principbeslutet. Skulle det visa sig att de faktiska kostnaderna blir lägre, betalar fastighetsägare det lägre beloppet.

Exploateringsenheten Nacka bedömer att ett principbeslut om att inte tillföra VA-kostnader till gatukostnaderna inte behövs, eftersom kostnader som hänför sig till utbyggnad av vatten- och avloppsledningar inte ingår i gatukostnaderna idag. VA-kollektivet bekostar sin del av utbyggnaden, det vill säga VA-anläggningen, och tar del av kostnaderna för den del av vägutbyggnaden som är nödvändig för VA-anläggningen.



### **3.2 Merkostnader för att säkra VA-anläggningens hållbarhet ska räknas som en VA-kostnad**

Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att merkostnader på grund av att det finns belastningskrav på gatorna för att säkra VA-anläggningens hållbarhet, ska räknas som en VA-kostnad och bekostas av VA-taxan eller av kommunen i enlighet med Plan- och bygglagen.

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

När kommunen bygger ut gator är det trafiken som utgör belastningskrav och dimensioneringsprinciperna för uppbyggnad av vägkropp är oberoende av ifall VA-ledningarna läggs i gatan eller inte. Eftersom bredden eller utförandet ovan terrass inte påverkas av att VA-ledningarna läggs i gatan, finns det ingen merkostnad att ta hänsyn till. Det schaktarbete som sker under terrass för VA-ledningar bekostar VA-kollektivet.

I underlaget till förslaget hänvisar Föreningarna till kostnadssammanställningar från Område Y och Z. Om man jämför de kostnadsposter som överbyggnaden, dvs vägkroppen, består av (1A, 2, 3A, 4B och 5) så syns det tydligt att det är samma material och lagertjocklekar i posterna. Kostnadsskillnaden mellan de två vägarna beror alltså inte på att det skulle kosta mer att anlägga väg med VA.

**Exploateringenheten Nacka bedömer att eftersom det inte finns några särskilda belastningskrav på gatorna för att säkra VA-anläggningens hållbarhet behövs det inte heller något principbeslut om att sådana merkostnader skulle räknas som en VA-kostnad.**

### **3.3 Vid samordning/samförläggning ska berörda parter dela på gemensamma kostnader**

Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att de berörda parterna vid samordning/ samförläggning av gatubyggnad med t.ex. VA, el, tele och fiber ska dela på de gemensamma kostnaderna enligt rätvis och skälig grund.

Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

I samordnade entreprenader delar ingående parter på gemensamma kostnader. De gemensamma kostnaderna fördelar enligt schablon eller efter andel av entreprenadsumman för VA respektive gata. Samarbetsavtal finns med övriga ledningsägare som reglerar hur kostnadsfördelningen ska gå till.



**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att eftersom berörda parter i en samordnad entreprenad redan delar på gemensamma kostnader behövs inget särskilt principbeslut om detta.**

### **3.4 El-, tele- och fiberkostnader får inte tillföras gatukostnader**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att el-, tele- och fiberkostnader inte får tillföras gatukostnaderna och ska hållas separerade från gatukostnaderna för en ökad tydighet och transparens av leverantörsåtagande.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

El-, tele- och fiberkostnader ingår inte i kostnadsunderlaget och därmed inte i gatukostnaderna eller gatukostnadsutredningen. Vid utbyggnaden svarar respektive ledningshavare för sina entreprenadkostnader för ledningsförläggning och för andel av gemensamma kostnader. Kommunen har samarbetsavtal med ledningsägarna som reglerar hur kostnadsfördelningen ska gå till.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att eftersom el-, tele- och fiberkostnader inte tillförs gatukostnaderna utan hålls separerade behövs inget särskilt principbeslut om detta.**

### **3.5 Kostnader för underhåll får inte läggas på gatukostnaderna**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att kostnader för underhåll och skötsel inte får läggas på gatukostnaderna. Investering och underhåll ligger normalt logiskt på skilda konton.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Ett av syftena med att kommunen övertar huvudmannaskapet för allmän plats i förnyelseområden är att fastighetsägare inte ska behöva svara för underhåll och skötsel av gator och andra allmänna platser, till exempel parker och naturområden. När kommunen övertar huvudmannaskapet behöver den allmänna platsmarken ställas i ordning så att den uppfyller de krav som kommunen och medborgare har. De poster i kostnadsunderlaget i samrådshandlingarna för gatukostnadsutredningen i Mjölkudden-Gustavsviks gård som Föreningarna hänvisar till är sådant iordningställande och ska inte jämföras med underhåll och skötsel.



**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att det inte behövs något principbeslut om att inte lägga kostnader för underhåll på gatukostnader eftersom det inte sker idag och kommunen enligt lag inte får göra det.**

### **3.6      Nacka kommun ska ha tydligare riktlinjer för jämkning**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar fram tydligare riktlinjer för jämkning så att det blir mindre godtyckligt vilka gatukostnader som jämkas och mer jämligt för kommuninvånarna.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Enligt Riktlinjerna ska fastighetsägarna bekosta de anläggningar som är för områdets behov och kommunen ska jämma kostnadsunderlaget om kostnaderna generellt sett är oskäligt höga. Olika områden har olika behov och därför går det inte att i förväg säga vilken typ av anläggningar som ska jämkas. Genom att gatukostnadsutredning och detaljplan tas fram parallellt ges fastighetsägare möjlighet att lämna synpunkter på vilken standard ett område ska ha och vilken kostnadsnivå det leder till. Vad gäller fördyrande förutsättningar är Nackas topografi och geologi sådan att stödmurar, pålning och lättfyllning ofta förekommer vid vägbyggnationer. Att dessa anläggningsåtgärder förekommer föranleder inte automatiskt jämkning utan det är kostnadsnivån, det vill säga nivån på gatukostnadsersättningen, som ska bedömas.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att riktlinjerna för jämkning är tillräckligt tydliga.**

### **3.7      Nacka kommun får inte ge sina egna fastigheter ett för lågt andelstal**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att inte ge sina egna fastigheter ett lägre andelstal än för andra likvärdiga fastigheter i området. Tvärtom ska Nacka kommun föregå med gott exempel och ge sina egna fastigheter ett så högt andelstal att det står utom allt trivel att kommunen inte gett sig själv fördelar på övriga fastighetsägares bekostnad.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Gatukostnader ska fördelas efter skälig och rätvis grund. I det ingår att likvärdiga fastigheter ska få likvärdiga andelstal och att bedömning ska ske efter sakliga kriterier. Om en fastighet ingår i ett fördelningsområde och har nytta av anläggningarna ska fastigheten tilldelas ett andelstal. Att kommunen medvetet skulle ge sina egna fastigheter för höga andelstal stämmer inte överens med principerna ovan som kommunen enligt lag måste följa. Det ska alltid ska framgå av gatukostnadsutredningen hur andelstal beräknats och bedömts, och ingen särhantering behöver göras för kommunens fastigheter.



**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att eftersom kommunen enligt lag är skyldig att ge sina egna fastigheter samma andelstal som andra likvärdiga fastigheter i området behövs inget principbeslut om det.**

### **3.8     Nacka kommun ska betala fastighetsägarna för inlösen av mark**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun betalar fastighetsägarna för inlösen av mark och att kommunen står för förrättningskostnaderna. Vi yrkar att Nacka kommun tar principbeslut att markinlösen och förrättningskostnader bekostas av den som köper marken och att dessa kostnader inte ska läggas på gatukostnaderna.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Kommunen har rätt att lägga kostnader för förrätningar och inlösen av mark till kostnadsunderlaget. Exploateringenheten Nacka har förståelse för att det kan känna märkt, men enligt gällande praxis så är även marklösenkostnader en del av kostnadsunderlaget för gatubyggnation. Kommunen följer denna praxis vid uttag av gatukostnadsersättning.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att kommunen fortsatt ska lägga marklösenkostnader på gatukostnaderna.**

### **3.9     Uttaget av gatukostnader ska baseras på nyttan av gatorna**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att det är nyttan av gatorna, inte nyttan av planen, som ska ligga till grund för uttaget av gatukostnader i kommunen.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Utbyggnad eller förbättring av infrastruktur ökar fastighetsägarnas möjligheter att bebygga sin mark och bidrar därfor till värdeökningen av sådan mark. Uttag av gatukostnadsersättning baseras därfor både på nyttan av gatorna och nyttan av planen, eftersom det hänger ihop. Vid uttag av gatukostnadsersättning tar kommunen hänsyn till att olika fastigheter har olika nytta av tillkommande kommunal fysisk infrastruktur. En bebyggd bostadsfastighet som redan har en väganknytning (enskild eller kommunal) har mindre nytta än en tillkommande fastighet som kan bebyggas först efter att en ny gata har ordnats. Detta tar kommunen hänsyn till genom att differentiera andelstalen så att tillkommande fastigheter betalar betydligt mer än befintliga fastigheter, normalt två-tre gånger så mycket.

I underlaget till förslaget hänvisar Föreningarna till två rättsfall där berörd kommun förlorade eftersom befintliga och tillkommande fastigheter tilldelats samma andelstal, inte för att grund för uttag av gatukostnadsersättning skulle ha saknats. Dessutom fastslår



domstolen i det ena fallet att utbyggnaden av gator innebär fördelar även för den befintliga bebyggelsen och att det inte kan komma ifråga att dessa fastigheter helt befrias från skyldigheten att ta del i kostnaderna för arbetena.

**Exploateringsenheten Nacka gör bedömningen att kommunen inte borde fatta ett principbeslut om att det enbart är nyttan av gatorna som ska ligga till grund för uttag av gatukostnadsersättning.**

### **3.10 Kostnader för framtagning av planer ska bekostas via planavgiften**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar principbeslut om att kostnader för planarbete, vilket även inkluderar administrativa kostnader för gatukostnadsutredningar och dylikt, ska bekostas via planavgiften.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

#### **Exploateringsenheten Nackas svar**

Administrativa kostnader för gatukostnadsutredningar ingår inte i planarbetet och kan därmed inte finansieras med planavgifter. Som planavgift får endast kostnader direkt relaterade till framtagandet utav detaljplanen läggas till grund. Planavgiften betalas enligt av kommunfullmäktige fastställd taxa som ska speglar en genomsnittlig planläggningskostnad. Administrationskostnaderna består av till exempel annonsering och porto, men också handläggarnas tid med att upprätta gatukostnadsutredningen, samråda kring den och hantera den genom beslutsprocessen. Internkostnad beställare avser kostnader kopplade till utbyggnadsskedet, till exempel upphandling och hantering av den löpande entreprenaden.

Det finns tydliga principer för vilka kostnader som tillhör planarbetet och vilka kostnader som ska ingå i gatukostnadsutredningen och dessa följs i förnyelseprojekten. Gatukostnadsprocessen löper parallellt med, men ingår inte i, planprocessen. Det finns inte lagstöd för att bekosta gatukostnadsutredningar via planavgiften.

**Exploateringsenheten Nacka gör bedömningen att eftersom det inte finns lagstöd för förslaget är det inte möjligt att ta principbeslut om att bekosta administrativa kostnader för gatukostnadsutredningar och dylikt via planavgiften.**

### **3.11 Betalningen för gatukostnaderna ska kopplas till bygglov eller fastighetsbildning**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att betalningen av gatukostnaderna binds till bygglov eller fastighetsbildning och bara tas ut av dem som utnyttjar sin utökade bygrätt.*



## **Exploateringsenheten Nackas svar**

Den 16 januari 2017 (§ 31) besvarade kommunstyrelsen ett i princip identiskt medborgarförslag. Då beslutade kommunstyrelsen att inte föreslå kommunfullmäktige att besluta att skyldigheten att betala gatukostnader ska förutsätta att fastighetsägaren fått utökad byggrätt genom en ny detaljplan samt sökt och erhållit bygglov för att utnyttja den ökade byggrätten.

**Exploateringsenheten Nacka gör bedömningen att eftersom kommunstyrelsen tog ställning till frågan för ungefär ett år sedan behöver förslaget inte prövas på nytt.**

### **3.12 Vid planläggning ska en helhetssyn tas på hela området**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att det vid planläggning måste tas större hänsyn till helhetssynen och trafikrörelserna för hela området, samt att gränserna för gatukostnadsuttag inte får dras så att t.ex. en skola eller ett friluftsbad hamnar i gränsen till ett annat område.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

## **Exploateringsenheten Nackas svar**

Till grund för planläggningen av sydöstra Boo ligger ett planprogram som antogs av kommunstyrelsen den 19 mars 2012, § 62. Programmet belyser områdets framtid utveckling som helhet och flera utredningar för hela programområdet är underlag, till exempel en trafikutredning. För att kunna underlätta och möjliggöra detaljstudier av specifika frågeställningar har området därefter delats in i mindre detaljplaneområden. Grunden för framtagande av detaljplanerna är dock fortsatt den övergripande programstudien.

Vid uttag av gatukostnadsersättning beslutar kommunstyrelsen om fördelningsområde, fördelningsgrund och kostnadsunderlag, det vill säga, vilka kostnader som vilka fastigheter ska dela på och hur kostnaderna ska fördelas mellan fastigheterna. Fördelningsområdet kan följa detaljplanegräns, men kan också utgöra ett självständigt avgränsat område.

Fördelningsgrunden anpassas efter vilka fastigheter och anläggningar som ingår i fördelningsområdet. För att ge fastighetsägare tillfällen att ge synpunkter på gatukostnadsutredningen samråds den enligt fastställd process i PBL. Kommunen följer denna process.

Eftersom fastighetsägarna endast ska stå kostnaderna för den standard som krävs för områdets egna behov kan full kostnadstäckning endast uppnås om fördelningsområdet görs så stort att alla som har behov eller nytta av anläggningen ingår, något som ofta är praktiskt omöjligt. I sydöstra Boo pågår fyra delprojekt samtidigt. Inom alla fyra projekt kommer åtgärder genomföras som hela området har nytta av. Istället för att en fastighet ska ingå i fyra gatukostnadsutredningar och betala gatukostnadsersättning fyra gånger, ingår fastigheterna i en gatukostnadsutredning. De åtgärder inom vardera projekt som är till nytta för hela området är jämförbara och därför ska inget uttag mellan delområdena ske. Vid val



av avgränsning av fördelningsområdet prioriterar kommunen samordning med detaljplaneprocessen.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att kommunen redan arbetar enligt förslaget och att ett principbeslut inte skulle tillföra något till redan väl fungerande processer.**

### **3.13 Uttaget av gatukostnader måste vara likvärdigt mellan olika områden**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att uttaget av gatukostnader måste vara likvärdigt mellan olika områden.*

*Därtill att Nacka kommun säkrar att principbeslutet efterlevs, genom förslagsvis moment i upphandlingsregler och internt regelverk under översyn av intern kvalitetssäkringsrutin.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Att olika områden får olika höga gatukostnader är beroende av flera faktorer. I vissa fall har det varit möjligt att tillskapa nya tomter. I andra fall är det förutsättningarna på platsen som varit svåra. Varje område ska bära sina egna kostnader och det resulterar i olika kostnader, eftersom olika områden har olika naturgivna förutsättningar. Därför måste man acceptera att inte kostnaderna kan bli lika för alla.

Vid uttag av gatukostnadsersättning följer kommunen likabehandlingsprincipen genom att i arbetet med gatukostnadsutredningar ha ett i Riktlinjerna beskrivet förhållningssätt. Arbetssättet ska vara detsamma i samtidigt pågående gatukostnadsutredningar, men utvecklas och förbättras över tid. Vilken standard anläggningarna ska ha bestäms i planprocessen, där utgångspunkten är kommunens tekniska handbok.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att eftersom förutsättningarna varierar mellan olika områden är det inte möjligt att kostnadsnivån blir exakt samma. Kommunen borde därför inte ta ett principbeslut om att uttaget av gatukostnader måste vara likvärdigt mellan olika områden.**

### **3.14 De som redan betalat för sin gata ska inte behöva betala en gång till**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att de som redan betalat för sin gata inte ska behöva betala en gång till.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

I områden med enskilt huvudmannaskap har kommunen ställt krav på vägarnas standard vid utbyggnad av VA. I några områden har kommunen skött utbyggnaden av vägar på uppdrag av berörd vägförening. Fördelningen av vägföreningens kostnader för upprustningen görs i en så kallad anläggningsförrättning enligt Anläggningslagen. Vilket alltså inte är samma sak som att betala gatukostnadsersättning till kommunen. När



kommunen nu ska överta huvudmannaskapet ställs ytterligare krav på upprustning eftersom kommunen är skyldig att bygga ut och tillhandahålla allmänna anläggningar enligt ortens sed. Det går inte att enbart lägga på asfalt eftersom vägarna dels är uppbyggda som grusvägar och dels för att grusvägar åldras snabbt. Att lägga på asfalt på en grusväg vars livslängd snart är slut ger varken god standard, komfort eller trafiksäkerhet – krav som ställs på kommunala vägar.

Ett syfte med gatukostnadsutredningen är att fördela kostnaderna enligt kostnadsunderlaget efter nyttan av anläggningarna och åtgärderna. För de fastigheterna där huvudsyftet med planläggningen, gatukostnadsutredningen och upprustningen är att kommunen ska överta huvudmannaskapet är nyttan mindre. I tex Solbrinken-Grundet har detta hanterats genom att tilldela denna kategori av fastigheter ett lägre andelstal än andra fastigheter inom fördelningsområdet. Eftersom utbyggnaden av gator innebär fördelar, även för de som betalt för en tidigare upprustning vid utbyggnaden av VA, kan det inte komma ifråga att dessa fastigheter helt befrias från skyldigheten att ta del i kostnaderna för arbetena.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att gatukostnaderna ska fördelas efter nyttan av åtgärderna och att kommunen därför inte borde ta principbeslut om att de som redan betalat för sin gata in ska behöva betala en gång till.**

### **3.15 Gatukostnaderna i förnyelseområden ska tas av skattsedeln**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om gatukostnaderna för förnyelseområden ska tas av Nacka kommun och inte av de boende.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

I Nacka kommun är berörda fastighetsägare med och betalar när kommunen ordnar med gator och andra allmänna platser. Enligt Riktlinjerna ska fastighetsägare bära de kostnader som uppstår för att ett område ska uppfylla längsta godtagbara krav utifrån detaljplanen, dess syfte och andra normer. Eftersom det fortfarande finns många fritidsboende i förnyelseområdena som inte betalar skatt i kommunen är det inte rimligt att skattebetalarna ska bidra till värdeökning av privatägd mark. Kommunen beaktar äganderättsskyddet i regeringsformen och egendomsskyddet i Europakonventionen när beslut tas om betalningsskyldighet för fastighetsägare.

Utbyggnad eller förbättring av infrastrukturen ökar fastighetsägarnas möjligheter att bebygga sin mark och bidrar därför till värdeökningen av sådan mark. Det är därför en självklar utgångspunkt att kommunen ska ha rätt att avgiftsfinansiera åtgärder som medför en sådan värdeökning för enskilda fastighetsägare. Att kommunerna skulle tvingas stå för sådana kostnader med skattemedel kan inte accepteras och skulle för övrigt bidra till orättvisor mellan de fastighetsägare som får tillgång till kommunal infrastruktur och de som inte får det samt mellan fastighetsägare som betalar kommunalskatt och fastighetsägare som inte gör det.



**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att förslaget, att kommunen ska ta principbeslut om att gatukostnaderna i förnyelseområden ska tas av skattsedeln, inte är förenligt med kommunens riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning.**

### **3.16 De boende bör få vara med och påverka**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att de boende ska få vara med och påverka utformningen av sitt eget bostadsområde, som t.ex. utformningen av gator och belysning, i större utsträckning än idag.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Exploateringenheten Nacka håller med Föreningarna om att det är viktigt att lyssna på medborgarna och låta de boende få vara med och lämna synpunkter på utformningen av sitt eget område. I Riktlinjerna står det redan på första sidan att ”*dialogen med fastighetsägarna [är] central i arbetet*”. Kommunen bjuder därför in till kvartersdialog tidigt i planprocessen i områden där uttag av gatukostnadsersättning är aktuellt. Samråd och granskning för gatukostnadsutredningen sker i största möjliga utsträckning parallellt med detaljplanen för att öka medborgarnas inflytande. Det finns många exempel i kommunen på när vägstandard, belysning och andra tekniska lösningar ändrats efter samråd eller granskning, och ibland så sent som i utbyggnadsskedet. Att det inte förekommer några ändringar alls från samråd till färdig utbyggnad är mycket ovanligt. I planläggningen är det dock kommunens uppgift att göra en rimlig avvägning mellan enskilda och allmänna intressen och föreslå en markanvändning som är långsiktigt hållbar. De boende företräder ofta ett enskilt intresse som måste vägas mot mer allmänna intressen, som t.ex. kollektivtrafikförsörjning, säkra skolvägar för barn och tillgång till stränder för Nackabor.

Föreningarna skriver i underlaget till förslaget att många boende känner att de inte får gehör för sina åsikter. Exploateringenheten Nacka vill tydligt poängtera att alla boende och berörda har rätt att ha en åsikt, kunna uttrycka den och få den bemött, och att det är en viktig demokratisk princip som kommunen värnar om. Åsikterna går dock ofta isär och det är inte möjligt att tillgodose alla olika åsikter och intressen, och kommunen måste även ta hänsyn till sådana allmänna intressen som inte gör sig lika hördta.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att dagens arbetssätt säkerställer medborgarinflytande och att ett principbeslut inte skulle tillföra något ytterligare till redan väl fungerande processer.**



## **4 Ytterligare sex medborgarförslag av den 17 oktober 2017 och Exploateringenheten Nackas svar**

### **4.17 Befintliga gator ska inte klassas som nya**

Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att i de fall det redan finns befintliga gator, ska dessa klassas som ombyggnation av gata och inte nybyggnation av gata. Detta oaktat om hela gatan grävs upp och görs om.

Det behövs ett nytt principbeslut som tydligt fastställer att finns det befintliga gator så handlar det om ombyggnation och inte om nybyggnation. Detta oaktat om man måste gräva upp hela vägkroppen eller ej. Skälet är enkelt - Nacka kommun vill samordna byggnationen mellan VA och gator och då är det naturligtvis så att bågge parter ska ta del av samordningsvinsterna. Den ena parten ska ju inte få alla fördelar på den andra partens bekostnad.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens ståndpunkt att man alltid delar på gemensamma kostnader vid en samförläggning.

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Se exploateringenheten Nackas svar på medborgarförslag 19.

### **4.18 Även nya gator ska få del av samordningsvinsterna**

Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att man alltid ska dela på samordningsvinsterna mellan VA och gator, oavsett om det handlar om en ombyggnation av befintlig gata eller en nybyggnation.

Det behövs ett principbeslut som tydligt fastställer att man ska dela på samordningsvinsterna även vid nybyggnation av gator. Det är inte rätvist att VA får alla samordningsvinster och gator ingenting. Det finns heller inget stöd i lag eller praxis att man gör den här åtskillnaden mellan befintliga och nya gator.

Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens ståndpunkt att man alltid delar på gemensamma kostnader vid en samförläggning.

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Se exploateringenheten Nackas svar på medborgarförslag 19.

### **4.19 Alla gemensamma kostnader måste delas i en samförläggning**

Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att alla gemensamma kostnader i en samförläggning måste fördelas rätvist mellan berörda parter, t. ex. mellan gator och VA.



*Det behörs ett principbeslut som tydligt fastställer att man ska dela på ALLA samordningskostnader mellan de berörda parterna i en samförläggning.*

*Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens ståndpunkt att man alltid delar på gemensamma kostnader vid en samförläggning.*

### **Exploateringenheten Nackas svar**

Det arbetssätt som kommunen har idag innebär att alla gemensamma kostnader vid entreprenader och samförläggning fördelar på ett rättvist sätt mellan berörda parter. Se även exploateringenheten Nackas svar på medborgarförslag 3.

I medborgarförslag 17, 18 och 19 hänvisar Föreningarna till dåvarande tekniska nämndens beslut den 25 maj 2004, § 35, om riktlinjer för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata. Bakgrunden till beslutet var att fastighetsägare ofta, felaktigt, misstänker att kommunen lägger över VA-kostnader på gatukostnaderna. Hur kostnaderna för utbyggnaden ska fördelas framgår i beslutet och tydliggörs i illustrationer i tjänsteskrivelsen. Gemensamma kostnader för till exempel projektering och byggledning berörs inte av beslutet utan fördelar efter andel av totalsumman eller nytta.

Eftersom det finns många fördelar med att utföra flera arbeten i samma entreprenad är det mer regel än undantag att flera parter ska dela på kostnaderna, oavsett vilken typ av entreprenad det är eller vilka parter som ingår. Exploateringenheten Nacka anser att vad som är gemensamma kostnader inte alltid är helt självklart och det fortsatt ska avgöras i det specifika projektet. Exploateringenheten Nacka vill förttydliga att i ett område där kommunen ska bygga ut både gata och VA ska entreprenaderna samordnas. Eventuella kostnader som kan uppstå vid separata entreprenader ska därför inte räknas som gemensamma kostnader.

Begreppet samordningsvinst är tyvärr missvisande och används ibland felaktigt. En samordningsvinst är den teoretiska besparingen av att två eller flera arbeten görs i samma entreprenad. Begreppet samordningsvinst leder tankarna till att det skulle komma ”pengar tillbaka” eller att det handlar om en exakt summa, vilket naturligtvis inte är fallet.

Samordnad byggnation innebär fördelar för båda parter, som därför delar på ”samordningsvinsten”. Även om VA-kollektivet betalade för ”minsta möjliga” vid en samordnad utbyggnad, det vill säga entreprenadkostnaden för ledningar och ledningsgrav enligt branschens mätregler samt andel av gemensamma kostnader, skulle detta inte leda till att kostnaderna för ”vägkollektivet” blev högre. Att VA-utbyggnaden sker samtidigt är positivt för vägens livslängd och medför dessutom mindre störningar för de boende. Exploateringenheten Nacka menar därför att samordningsvinsterna delas mellan VA och gator idag, oavsett om det handlar om ombyggnation eller nybyggnation.



Inom bygg- och anläggningsbranschen finns det genom standarder och praxis ett överenskommet arbetsätt som kommunen i så stor utsträckning som möjligt vill förhålla sig till eftersom det innebär att processerna blir säkrare, snabbare och billigare. När kommunen beställer en projektering av bygghandling och sen handlar upp en entreprenad beskrivs arbetet enligt branschens standard (koder i AMA och MER). När kommunen beställer en kostnadskalkyl ställs den då naturligtvis upp på samma sätt. Och precis som Föreningarna skriver har detta ingenting med kostnadsfördelningen att göra. Hur kostnader ska fördelas mellan VA och gata beskrivs i exploateringenhetens Nackas svar på medborgarförslag 1.

Riktlinjerna för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledningar och gata är framtagna för förnyelseområden i Boo, och därför finns det ingen anledning att göra skillnad mellan nya och befintliga gator när exploaterörer och andra fastighetsutvecklare bygger bostäder på egen mark. Då bygger normalt exploaterören själv ut gata och VA, och kommunen tar heller inte ut gatukostnadsersättning. Hur utbyggnaden av VA ska finansieras regleras i ett exploateringsavtal.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att eftersom gemensamma kostnader och samordningskostnader alltid fördelar vid samordnad entreprenad behöver inte kommunen ta principbeslut om att befintliga gator inte ska klassas som nya eller att gemensamma kostnader ska delas vid samförläggning. VA och gator delar alltid på samordningsvinsten, oavsett om det handlar om en ombyggnation av befintlig gata eller en nybyggnation, därför behövs inget principbeslut om att dela på samordningsvinsterna även vid nybyggnation av gator.**

## 4.20 Gatukostnaderna måste hållas på en skälig nivå

Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att gatukostnaderna måste hållas på en skälig nivå. Kommunen måste alltid fråga sig om kostnaderna för att bygga gator är rimliga och står i paritet till de boendes behov av gatan. Blir gatorna orimligt dyra ska Nacka kommun se över om kraven är för högt ställda eller om det finns alternativa sätt att bygga gator och VA så att kostnaderna hålls nere. Vill Nacka kommun likväld att gatorna ska byggas på det dyra sättet, ska den överskjutande kostnaden tas av kommunen och inte belasta enskilda fastighetsägare.

Det behövs ett förtydligande till Nacka kommuns principbeslut från april 2016 att de boende endast ska behöva stå för de kostnader som krävs för att uppnå lägsta godtagbara krav utifrån områdets behov och ändamål.

- Det måste förtydligas att när gatorna blir dyrare än vad som är normalt – och rimligt – för en lokalgata, så ska det räknas som överstandard.
- Det kan inte heller ställas krav på att fungerande vägkropp grävs upp och görs om bara för att minska risken för sprickbildning när VA grävs ner i vägbanan, när kostnaden för att gräva upp vägkroppen blir så enormt mycket dyrare än att åtgärda en eventuell framtidig spricka.



- *Man måste se över om lokalgator med låg trafik måste breddas och var den breddningen tillför i nytta för de boende jämfört med kostnaden för breddningen.*
- *Man måste också tillåta sig flexibilitet i planerna så att en väg kan tillåtas vara smalare på vissa ställen där det är svårt att bredda vägen, t.ex. för att det står en 1.000 år gammal ek vid vägkanten eller för att vägen går nära vattnet eller en bergsknalle eller ett hus.*
- *Man måste se över byggmetoder och materialval och fråga sig vad som är längsta godtagbara standard utifrån just det här områdets behov och inte utgå från hur man alltid gjort i kommunen.*

*Det måste också tas ett principbeslut om att Nacka kommun ska hålla en bättre kostnadskontroll och inte tillåta att gatukostnaderna skenar. Blir gatorna sähär dyra måste projektledarna fråga sig vad det beror på, om kraven är för högt ställda eller om vägarna kan byggas på ett annat sätt. Vill Nacka kommun trots allt bygga gatorna så dyra ska den överskjutande kostnaden tas av kommunen.*

*Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommuns standpunkt och att det finns ett krav att man ifrågasätter rimligheten i alla kostnader.*

### **Exploateringenheten Nackas svar**

Kommunen är skyldig att hålla gatukostnaderna på en skälig nivå. Enligt PBL 6 kap. 33 § ska kommunen jämka en fastighetsägares betalningsskyldighet om kostnaderna är oskäligt höga eller överstiger den nytta fastighetsägare har av vidtagna åtgärder. Även om fastighetsägare betalar gatukostnadsersättning är genomförandet av förnyelseprojekten förenat med stora kostnader för kommunen. Det beslutas om ett kostnadstak där kommunen står risken, det uppstår ofta kostnader i genomförandet som inte ingår i kostnadsunderlaget och kommunen har egna andelstal. Det ligger alltså i kommunens intresse att hålla utbyggnadskostnaderna så låga som möjligt och använda de mest ändamålsenliga metoderna. I det ingår att ifrågasätta rimligheten i alla kostnader.

Kostnaderna för att bygga gator i stora delar av kommunen är höga eftersom marken är kuperad och ofta består av antingen berg eller lera, förutsättningar som är förknippade med höga utbyggnadskostnader. Många fastighetsägare vill dessutom bevara den befintliga fastighetsstrukturen med stora tomter, ett önskemål som innebär att gatukostnadsnivåerna blir högre. Att vägarna blir dyrare än normalt behöver alltså inte vara forbundet med att kraven som ställs är för höga, och ska därför inte heller ses som en överstandard.

När ett område planläggs för permanentboende och fler bostäder tillkommer, så ökar även trafikmängderna. Det är alltså inte alls självklart att befintlig vägkropp är tillräckligt bra även i framtiden. Vad gäller vägbredder så har kommunen varit väldigt tillmötesgående mot fastighetsägarnas önskemål att hålla nere bredderna. Redan idag hålls alltså vägbredderna på ett minimum. Kommunen gör ständigt lokala anpassningar och avsmalningar för att bevara träd och andra hinder för att minska kostnader. Kommunens arbetssätt med att ta fram en



detaljprojektering innan detaljplanens antagande underlättar och säkerställer ett sådant förfarande.

Orsaken till att kommunen är skyldig att hålla ungefär samma standard i alla liknande områden är likabehandlingsprincipen. Kommunen har lång erfarenhet av genomförande av förnyelseplaner och goda kunskaper om vad som är lägsta godtagbara standard och lämpliga metoder. Processen för att bygga vägar är komplex och kostnaderna beror på mycket mer än enbart vägbredden. Även kostnaderna för att genomföra den planerade utbyggnaden av gatorna ska vägas in i kostnadsbedömningen. Många önskemål om justeringar med avsikt att minska kostnaderna i planeringsfasen leder i själva verket till högre kostnader i utbyggnadsskedet. Detta måste kommunen ta hänsyn till.

Exploateringenheten Nacka känner inte igen att gatukostnaderna skulle skena. Samråds-siffrorna i Mjölkudden-Gustavsviks gård (347 000 kronor för andelstal 1,0) var visserligen väldigt höga, men förklarliga med tanke på förutsättningarna i området. I den senaste gatukostnadsutredningen som antogs, Bågvägen-Åbroddsvägen, blir kostnaden preliminärt 110 000 kronor för andelstal 1,0. I samrådet för Solbrinken-Grundet som också är en del av sydöstra Boo låg gatukostnaderna på 180 000 kronor för andelstal 1,0.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att kommunen inte behöver ta ett principbeslut om att gatukostnaderna måste hållas på en skälig nivå eftersom lagen redan kräver det och kommunen redan idag ifrågasätter rimligheten i alla kostnader.**

#### **4.21 Kommunen ska ta ett helhetsgrepp om gatukostnaderna**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att kommunen ska ta helhetsgrepp om gatukostnaderna, som innebär att man jämför olika sätt att bygga gator och VA, samt tittar på den totala kostnaden för vägbygge och underhåll. Därefter väljer man det billigaste alternativet för alla parter. Då kan en lösning vara att VA läggs utanför vägbanan eller att vägbanan får en lägre hållfasthet mot att underhållskostnaderna ökar.*

*Det behövs ett principbeslut i Nacka kommun som tydligt fastställer att Nacka kommun ska ta ett helhetsgrepp om gatukostnaderna och välja det alternativ som är billigast för alla parter. För att få kunskap om vilket alternativ som är billigast måste olika alternativ jämföras. Därför måste Nacka kommun ta fram statistik på vad det kostar att anlägga VA utanför vägbanan, vad det kostar om VA står för sina egna kostnader samt vad underhållskostnaden blir om kommunen accepterar en lägre vägstandard.*

*Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens standpunkt att man alltid ska jämföra olika alternativ ur ett helhetsperspektiv.*

#### **Exploateringenheten Nackas svar**

Nacka kommun har lång erfarenhet av omvandla gamla fritidshusområden till moderna villaområden och har goda kunskaper om vilka krav och metoder som ger bäst resultat för både kommun, medborgare och fastighetsägare. Att jämföra kostnader för olika alternativ



på en övergripande nivå ingår i nuvarande arbetssätt. På VA-sidan har man till exempel i många områden valt att använda LTA-system som innebär en lägre investeringskostnad men högre kostnader i driftskedet. Vid samordnad utbyggnad av gata och VA är det lämpligast att använda den metod som används idag, det vill säga att det görs en ny överbyggnad och att VA förläggs under vägbanan. Att tex lägga VA-schakten utanför vägbanan innebär sina egna kostnadsdrivande svårigheter vilket kan resultera i att slutkostnaden ändå är jämförbar med nuvarande arbetssätt.

För att kunna ge ett så bra kostnadsunderlag som möjligt baseras kommunstyrelsens beslut om uttag av gatukostnadsersättning på en detaljprojektering. Den extrakostnad det skulle innebära att ta fram två eller flera projekteringar för att i slutskedet kunna välja mellan olika alternativ är inte ekonomiskt försvarbar eftersom även kostnader för projektering ingår i gatukostnadsersättningen.

Vid planläggning av ett område för permanentbosättning ställs också krav på till exempel trafiksäkerhet, framkomlighet för räddningstjänst och rekreation med mera. Det är också rimligt att kommunen ställer krav på anläggningarnas kvalitet för att säkerställa en långsiktigt hållbar driftsekonomi för att kunna uppnå maximalt värde för skattepengar.

**Exploateringenheten Nacka gör bedömningen att kommunen idag redan arbetar med gatukostnader ur ett helhetsperspektiv där frågor som exploateringsgrad, investering, drift med mera ingår. Ett principbeslut om att jämföra olika sätt att bygga gator och VA, samt titta på den totala kostnaden för vägbygge och underhåll skulle innebära kostnader för fastighetsägarna som inte är ekonomiskt försvarbara.**

## **4.22 Se över kraven för lokalgatorna och ta fram alternativa byggsätt**

*Föreningarna yrkar att Nacka kommun tar ett principbeslut om att kommunen ska se över kraven för lokalgatorna och ta fram alternativa byggsätt för att få fram billigare byggmetoder.*

*Det går att bygga betydligt billigare lokalgator som likväl håller en godtagbar standard med hänsyn till områdets behov och ändamål, eftersom trafikmängden är så låg. Såväl Trafikverket, REV, Sveria, Peab och NCC lyckas bygga lokalgator till en bråkdel av vad de kostar i Nacka kommun. Därför behövs det ett principbeslut i Nacka kommun som tydligt fastställer att Nacka kommun ska se över kraven på lokalgator för att se om och hur det går att bygga billigare. Syftet är att pressa byggkostnaderna och inte håller en för hög vägstandard med hänsyn till trafikmängden och områdets behov.*

*Vi vill också att det här följs upp så att tjänstemän och underleverantörer blir medvetna om Nacka kommunens standpunkt att man måste hitta billigare sätt att bygga lokalgator.*

### **Exploateringenheten Nackas svar**

Kostnaderna för gator i sydöstra Boo skenar inte. I till exempel Solbrinken-Grundet där det är fler som delar på kostnaderna hamnar gatukostnaderna på en nivå som är fullt jämförbar



med andra förnyelseområden i kommunen. De krav som kommunen ställer är rimliga och det är snarare regel än undantag att det sker justeringar från det första förslaget till antagandehandlingarna, just med syfte att minska kostnaderna för fastighetsägarna.

Processen för att bygga vägar är komplex och kostnaderna beror på mycket mer än enbart beläggning och vägbredd. I detaljplanen diskuteras valet av gatustandard men oftast finns det alternativa sätt att genomföra gatuutbyggnaden inom detaljplanebestämmelsernas ram. Att se över krav och metoder ingår redan idag i gatukostnadsprocessen. När kommunen sedan handlar upp utbyggnaden följs lagen om offentlig upphandling och alla entreprenörer är välkomna att lämna anbud.

Ett syfte med gatukostnadsutredningen är att utreda och beräkna vad det kommer att kosta att anlägga och förbättra gator och andra allmänna platser. Kommunens kalkyler grundar sig på de specifika förutsättningarna för området. De siffror som utredningarna visar är sannolika redovisas. Ingen vinner på att kommunen gör önskekalkyler.

**Exploateringsenheten Nacka gör bedömningen att de krav som ställs på lokalgator idag är på lägsta möjliga nivå och att det redan ingår i gatukostnadsprocessen att se över såväl standard som byggmetod.**