

Nacka Kommun
KFKS 2017/77
Exploateringsenheten Nacka
131 81 Nacka
registrator.exploatering@nacka.se

Saltsjö-Boo den 15 december
2019

Yttrande Gatukostnadsutredning för Solbrinken Grundet

Baggensviks ideella tomtägareförening och Baggensviks tomtägares ekonomiska förening (nedan kallat Föreningarna) önskar inkomma med följande synpunkter på Granskning 2 Detaljplan för Solbrinken-Grundet.

Föreningarna har samma medlemmar och identiska styrelser. Vi är inbegripna i processen att överföra allmänningarna Backeböl 1:375 från Baggensviks ideella tomtägareförening till Baggensviks tomtägares ekonomiska förening. Därför är det lämpligt att ha ett gemensamt yttrande för att tydliggöra föreningarnas samstämmighet.

Bakgrund: Riktlinjer och Gatukostnadsutredning

Kommunstyrelsen antog Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning 2016-04-04 (§ 128 Dnr KFKS 2016/131-250).

Portalmeningen i Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning nämligen att ”Fördelningen på berörda fastigheter ska vara skälig och rättvis.” (Källa: Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning, sid 1). I Granskningshandling Gatukostnad Solbrinken-Grundet upprepas portalmeningen (sid 8).

När det gäller befintliga fastigheter för bostadsbebyggelse anges i Granskningshandling Gatukostnad (sid 10) att ”Nytan är bland annat kopplad till hur mycket byggrätten förändras i och med den nya detaljplanen.” Genererad trafik, behov av vägar etc. ges ingen tydlig tyngd över huvud taget i detta fall. Förklaringen kan vara att varje enhet förväntas generera lika mycket trafik, d.v.s. behov/nytta av vägarna. Detta styrks av att flerbostadshus ges andelstal per lägenhet. Å andra sidan går det inte att bortse från att trafikalstringen är en viktig del då denna motiverar vägstandard och där med den totala gatuinvesteringens storlek.

När det gäller verksamheter, t.ex. skolverksamhet och småbåtshamn, betonas trafikorörelserna betydelse för andelstalen då dessa ”ska motsvara nyttan av anläggningarna samt mängden trafikorörelser som verksamheten förväntas ge upphov till.” (sid 12 i Granskningshandling Gatukostnad). Vi anser att trafikalstringen har getts felaktig tyngd när det gäller skolverksamheten och småbåtshamnen. Andelstalen för dessa verksamheter uppfyller inte portalmeningens krav på skälighet och rättvisa.

Gatukostnader och trafik som inte genererats inom detaljplaneområdet

I vårt yttrande 2019-02-12 över förra gatukostnadsutredningen yrkade vi

att underlaget för gatukostnader minskas med minst 15 % så att skattekollektivet som helhet får svara för den del av gatukostnadsinvesteringarna som motsvarar för den trafik som inte genereras inom detaljplaneområdet.

Vi upprepar inte här motivet till yrkandet utan hänvisar till vårt förra yttrande. Till detta vill vi foga nedanstående kompletteringar.

Exploateringsenheten svarade

2. En sådan generell jämkning är inte aktuell. Att vägarna är öppna för allmän trafik påverkar inte bedömningen att standarden är för områdets behov och att det är fastigheterna som har utfart till vägarna som byggs om som ska ingå i fördelningsområdet.

Exploateringsenheten ifrågasätter inte vår bedömning (minst 15 %) av i vilken utsträckning trafiken inom detaljplaneområdet genereras utanför området. Till detta kommer den trafik som genereras av förskolan på Baggensviksvägen. Den trafiken genereras till närmare 100 % av personer som inte bor inom detaljplaneområdet.

Mer än 30 barn hämtas och lämnas med bil varje vardag till/från förskolan.

Vi vill citera följande från yttrandet från ägarna av Backeböl 1:460

Daghemmet på Baggensviksvägen etablerades mot de boendes önskan med ett löfte om att det bara skulle vara ett tiotal barn och trafik och buller skulle inte bli ett problem eftersom de flesta skulle gå. Några lurades skriva på ett papper att de mottagit information vilket presenterades som ett godkännande.

Det är idag ca trettiofem barn som hämtas och lämnas med bil. Jag har på min veranda mätt 100dB när det är som värst. Att ha semester och sitta på verandan och koppla av är uteslutet.

När Exploateringsenheten svepande avfärdar vårt yrkande med att ”En sådan generell jämkning är inte aktuell” beaktar den inte Nacka kommuns Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning. Där anges nämligen följande begränsning av fastighetsägarnas skyldighet att bära gatukostnader

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.***

(vår kursivering; källa: Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning, sid 3)

Notera den av oss kursiverade meningen. Det är ett tydligt erkännande från kommunen/kommunstyrelsen av att generell jämkning ska ske. Det är helt uppenbart att vägarna inom Solbrinken Grundet är till nytta för många fler fastighetsägare än de inom området.

Med hänvisning till ovanstående yrkar föreningarna

att underlaget för gatukostnader minskas med minst 15 % så att skattekollektivet som helhet får svara för den del av gatukostnadsinvesteringarna som motsvarar för den trafik som inte genereras inom detaljplaneområdet.

Föreningarna förutsätter här att vårt förslag/yrkande angående andelstal för förskolan accepteras. Om så inte blir fallet yrkar vi

att gatukostnader minskas med minst 20 % som en generell jämkningen för den nytta som gatorna medför fastighetsägare utanför detaljplaneområdet.

Gatukostnader för Småhus, stort+VA

I vårt yttrande 2019-02-12 över förra gatukostnadsutredningen yrkade vi att underlaget för gatukostnader minskas med 30 % så att skattekollektivet som helhet får svara för

gatukostnadsinvesteringarna för de gatudelar där fastighetsägarna tidigare betalat gatukostnader, d.v.s. det som motsvarar ”rabatten” för Småhus, stort+VA .

Vi upprepar inte här motivet till yrkandet utan hänvisar till vårt förra yttrande. Till detta vill vi foga nedanstående kompletteringar.

I Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning, sid 4, står bl.a. följande

När en fastighet åsätts ett andelstal eller motsvarande tas också hänsyn till i vilken utsträckning en fastighet sedan tidigare svarat för gatu- och anläggningskostnader.

Detta torde vara bakgrunden till den rabatt som föreslås avseende de fastigheter som betecknas Småhus, stort+VA. De får en rabatt på 30-50 % jämfört med fastigheter med beteckningen Småhus, stort. Det rör sig om drygt 50 fastigheter enligt GKU Bilaga 2 Fastighetslista, d.v.s. mellan en fjärdedel och en tredjedel av fastigheterna i detaljplaneområdet.

Det finns ingen förklaring varför övriga delar av gatukostnadskollektivet ska betala dessa fastighetsägares rabatt. Detta strider emot Riktlinjernas portalmening nämligen att ”Fördelningen på berörda fastigheter ska vara skälig och rättvis.”

Om kommunen beviljar vissa fastighetsägare en rabatt så måste kommunen själv, d.v.s. skattebetalarkollektivet svara för kostnaden för rabatten.

Föreningarna yrkar

att underlaget för gatukostnader minskas så att skattekollektivet som helhet får svara för de gatukostnader som motsvarar ”rabatten” för Småhus, stort+VA .

Gatukostnader för förskolan

I vårt yttrande 2019-02-12 över förra gatukostnadsutredningen yrkade vi att andelstalet för förskolan sätts till 0,6 * antalet inskrivna förskolebarn.

Vår utgångspunkt är Riktlinjernas portalmening nämligen att ”Fördelningen på berörda fastigheter ska vara skälig och rättvis.”

Vi anser att den trafikalstring som förskolan ger måste ges en större tyngd vid beslut om andelstal. Nedan gör vi en bedömning om hur mycket trafik förskolan genererar bl.a. jämfört en småbarnsfamilj och ett tvåpersonershushåll. Slutsatsen är tydlig, nämligen att antalet inskrivna barn och inte byggnadsytan är det relevanta måttet att sätta i förhållande till andelstalet.

Någon skulle ju kunna hävda att byggnadsytan speglar antalet inskrivna barn. Vi vill i det sammanhanget hänvisa till yttrande från ägarna till Backeböl 1:460 om detaljplanen där de hävdar att de fått försäkringar om att förskolan som mest skulle ha 10-12 inskrivna barn. Nu är enligt samma källa 35 barn inskrivna i förskolan.

Vi har sett att trafikorörelserna betydelse betonas för andelstalen då dessa ”ska motsvara nyttan av anläggningarna samt mängden trafikorörelser som verksamheten förväntas ge upphov till.” (sid 12 i granskningspromemorian). På samma sida noteras också att förskolan bidrar till fler trafikorörelser än en bostadsfastighet samt har en större nytta av parkanläggningarna jämfört med bostadsfastigheterna (sid 12). Något försök att bedöma hur mycket större trafikflöde som förskolan alstrar görs inte och inte heller görs något försök att beskriva trafikflödet utifrån antalet inskrivna barn.

Den avgörande frågan är hur mycket trafik förskolan genererar jämfört med en fastighet ägd av en medlem i kommunen. Vi förutsätter att de permanentboende är medlemmar i kommunen.

- En förskoleplats genererar i snitt knappt fyra bilrörelser per vardagsdygn (en mindre del av föräldrarna går till förskolan när de lämnar respektive hämtar sitt barn). OBS!

Varje hämtning och lämning är två trafikrörelser, man kör in och lämnar och lite senare kör man där ifrån utan barnet

- En småbarnsfamilj boende i området genererar cirka två bilrörelser per dygn (även här är det frågan om att lämna och hämta till/från förskolan; det klarar också föräldrarnas arbetsresor)
- En familj med skolbarn genererar nog ungefär samma trafikmängd som småbarnsfamiljen
- En familj utan barn genererar i snitt mindre trafikmängd jämfört med småbarnsfamiljen och också jämfört med en förskoleplats (en stor andel av de arbetande åker kollektivt till arbetet vilket minskar den genomsnittliga trafikmängden)
- En pensionärsfamilj torde i snitt generera lite mindre trafik än en familj utan barn

Slutsatsen är att varje förskolebarn genererar mer trafik än en fastighetsägare inom området. Andelstalen för de boende i detaljplaneområdet varierar mellan 0,6 för Småhus stort, 0,7 för Småhus medel och 0,8 för Småhus litet. I viss mån är Småhus litet fortfarande fritidshus och ägs av personer som inte är skrivna i kommunen.

Vår slutsats är att andelstalet för Förskolan måste vara högre än 0,6 per inskrivet förskolebarn om andelstalet ska avspegla den nytta och det trafikarbete som förskolan genererar.

Vi upprepar: Riktlinjernas portalmening nämligen att ”Fördelningen på berörda fastigheter ska vara skälig och rättvis.”

Ytterligare en faktor som måste beaktas är att förskolan inte åsätts en för lågt andelstal med tanke på att kommunen äger fastigheten. Ett för lågt andelstal innebär att kommunen gynnar sig självt på fastighetsägarnas (i de flesta fall medlemmar i kommunen) bekostnad.

Föreningarna yrkar

att andelstalet för förskolan sätts till 0,6 * antalet inskrivna förskolebarn.

Gatukostnader för båtplatser

I vårt yttrande 2019-02-12 över förra gatukostnadsutredningen yrkade vi

att gatukostnaden för båtklubben sätts ner till att motsvara 0,05 andelar per externt uthyrd bryggplats.

I Gatukostnadsutredningen anges följande angående andelstal för småbåtshamn.

Småbåtshamn, andelstal 0,05 per båtplats

Småbåtshamnar föreslås få ett andelstal baserat antalet möjliga båtplatser och 0,05 per båtplats. Verksamheten alstrar relativt lite trafik och enbart delar av året. Antalet båtplatser bedöms utifrån utlagt vattenområde i planförslaget och en genomsnittlig båtplats om 2,5 m. (källa: Granskningshandling Gatukostnad Solbrinken-Grundet oktober 2019, sid 12)

I Riktlinjer för uttag av gatukostnadsersättning behandlas inte frågan om andelstal för småbåtshamn. Gatukostnadsutredningen behandlar frågan om småbåtshamn i ovan citerade stycke. En viss ytterligare motivering till andelstal m.m. finns i bilaga 6, Informationsmaterial Mer om gatukostnader. Men det ingen motivering eller ens kommentar till frågan om småbåtshamn där.

Detta innebär att ovanstående citat från Gatukostnadsutredningen är kommunens fullständiga motivering för att åsätta småbåtshamn andelstalet 0,05 per båtplats. Det enda i texten som är en beskrivning av nytta för verksamheten är: ”Verksamheten alstrar relativt lite trafik och enbart delar av året.”

Att detta skulle vara tillräckligt motiv för det satta andelstalet 3,2.

Andelstalet för småbåtshamn definierades ordagrant på samma sätt i den första granskningen (se Samrådshandling 2 Gatukostnadsutredning konstateras på sid 12) som vi yttrade oss över 2019-02-12.

Exploateringsenheten svarade

5. Kategorin avser inte bryggplatser utan verksamheter. Antalet möjliga bryggplatser har använts för att beräkna andelstalet eftersom det finns flera båtklubbar inom fördelningsområdet. Andelstalet är jämförbart med vad båtklubbar i tidigare förnyelseområden har tilldelats vid uttag av gatukostnadsersättning. Nyttan av åtgärderna i kostnadsunderlaget är inte beroende av ifall bryggplatserna hyrs ut till närboende eller externt.

(Källa: Samrådsredogörelse samråd 2, bilaga 5, sid 5)

Exploateringsenheten bemöter inte våra argument i vårt yttrande från den 12/2.

Brist på parkeringsplatser omöjliggör i praktiken extern uthyrning av båtplatser annat än undantagsvis. Det innebär att förutsättningarna för vår båtklubb är helt annorlunda än flertalet andra båtklubbar.

Båtklubben genererar mycket lite trafik. Huvuddelen (nästan alla) av bryggplatserna hyrs av medlemmar i föreningen som gångavstånd till bryggorna. I gatukostnadsutredningen konstateras att "Verksamheten alstrar relativt lite trafik och enbart delar av året."

Varken i Riktlinjerna för uttag av gatukostnadsersättning eller i gatukostnadsutredningen görs något försök att visa på en nytta som motiverar det föreslagna andelstalet.

Gatukostnaden per båtplats på 12.100 motsvarar 24 års avgifter för en liten båt och drygt 16 års avgifter för en stor båt. Det gäller för en medlem i föreningen där avgifterna för liten båt är 500 kr och för stor båt 750 kr. Detta är inte rimligt. Notera att huvuddelen av båtplatserna i föreningens småbåtshamn hyrs av medlemmar i föreningen (44 st av totalt 50 båtplatser). De båtplatserna genererar i princip ingen extra trafik på vägarna eftersom de som hyr platserna bor på gångavstånd från båtklubbens bryggor.

När det gäller de externt uthyrda båtplatserna motsvarar gatukostnaden 6 års avgifter för en liten båt och 3,5 år för en stor båt (avgifterna är 2.000 respektive 3.500 kr per båtplats och år).

Nacka kommuns mall för gatukostnaden för småbåtshamnar är uppenbart utformad med tanke på kommersiella, vinstmaximerande hamnar som hyr ut alla sina båtplatser till marknadspris på den öppna marknaden. En föreningsägd båtklubb, vars syfte är att erbjuda bryggplatser till de av medlemmar som saknar sjötomt med egen brygga, passar inte in i den mallen. Det kan knappast vara en uppgift för kommunen att tvinga fram en omvandling av föreningsägda båtklubbar till att bli kommersiella och vinstmaximerande företag.

I vårt fall är det inte ens möjligt att omvandla båtklubben till en kommersiell båtklubb. Det framgår av förslaget till detaljplanen för Solbrinken-Grundet. Gatukostnadsutredningen hänger samman med förslaget till detaljplan. I denna har man inte gett förutsättningar för en kommersiell båtklubb. För detta hade det krävts att man i detaljplanen lagt in ett 60-tal parkeringsplatser i nära gångavstånd till vår småbåtshamn. Så har inte skett. Dessutom hade tillfartsvägarnas kapacitet hade behövt förbättras. Det gäller Boo Strandväg från vårt planområde till Värmdövägen samt Kustvägen och Brunnsbacken. Vi har inte hittat att det i kravspecifikationen för vägarna har tagit hänsyn till en kommersiell båtklubb vid vår hamn.

Det är uppenbart att Baggensviks småbåtshamn inte uppfyller elementära krav för att kunna fungera som en kommersiell båtklubb. Då går det inte att hävda att gatukostnadsnyttan för småbåtshamnen motsvarar nyttan för en kommersiell båtklubb. Om kommunen menar att nyttan för vår båtklubb – med de brister som angivits ovan – är så stor som motiverar andelstalet så

måste kommunen visa hur den kommit fram till detta. Det finns inte ens en antydning om något sådant i gatukostnadsutredningen eller dess bilagor.

Riktlinjernas portalmening lyder "Fördelningen på berörda fastigheter ska vara skälig och rättvis." Förslaget till andelstal för vår småbåtshamn uppfyller inte kravet på skälighet och rättvisa. Fortfarande har vi förståelse för om gatukostnaden togs ut för de bryggplatser som hyrs ut till utomstående, icke medlemmar i föreningen.

Föreningarna yrkar

att gatukostnaden för båtklubben sätts ner till att motsvara 0,05 andelar per externt uthyrd bryggplats.

Gatukostnaden för backen ner från Baggensviks område till Liljevalchs väg

En del av Boo Strandväg ligger utanför detaljplaneområdet Solbrinken-Grundet men tillhör gatukostnadsområdet. Det är från Liljevalchsvägen och backen upp mot Föreningarnas väg i Backeböl 1:374. Denna korta vägstump tillhör Eriksviks tomtägareförening. Det är en backe på en upphöjd vägbank.

Vägen ligger inom detaljplanerat område. Enligt uppgift innebär detaljplanen att vägen ska breddas och förses med gångbana. Det skulle innebära att denna del av Boo Strandväg skulle utformas med samma vägbredd, gångbana och bärighet som är planerat för Boo Strandväg inom detaljplaneområdet Solbrinken-Grundet. Enligt uppgift saknar Nacka kommun möjlighet att tvinga Eriksviks tomtägareförening att genomföra förändringarna. Därför har vägstuppen i frågan lagts in i gatukostnadsområde.

Föreningarna motsätter sig inte att Boo Strandväg får samma standard mellan vår tomtgräns och Liljevalchsvägen. Däremot motsätter vi oss med bestämdhet att kostnaden ska belasta vårt gatukostnadskollektiv. Om kommunen inte kan förmå Eriksviks tomtägareförening eller Eriksviks vägförening att svara för kostnaden så måste den belasta skattekollektivet som helhet.

Riktlinjernas portalmening lyder "Fördelningen på berörda fastigheter ska vara skälig och rättvis." Att låta oss som inte tillhör Eriksvik få bära någon del av kostnaderna att göra om backen ner mot Liljevalchsvägen är både oskäligt och orättvist.

Föreningarna yrkar

att kostnaden för att bredda backen och anlägga gångbana skiljs ut från underlaget för gatukostnader. Backen ägs av Eriksvik och har gällande detaljplan. Kostnaden för att backen ska antingen belasta skattekollektivet eller betalas av nuvarande ägare av vägen.

Saltsjö-Boo som ovan

Baggensviks ideella tomtägareförening och Baggensviks tomtägares ekonomiska förening

Jens Westlund
Ordförande

Anders Åberg
Vice ordförande