



Ytterligare 6 Medborgarförslag

till

Nacka Kommun

från

Boo & Lännersta villaägareförening, samt
Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening

--

Oktober, 2017



Framställan och sammanfattning	3
<i>Framställan</i>	3
<i>Bakgrund till yrkanden</i>	3
Fakta om föreningarna	4
<i>Boo & Lännersta villaägareförening</i>	4
<i>Gustavsviks fastighetsägareförening</i>	4
Medborgarförslag (förslag 17-20)	5
<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 Villaägareförening (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 Villaägareförening
(boovillaagareforening@gmail.com)

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

Bilaga: Fakta, medborgarförslag, sida 4-33



Fakta om föreningarna

Upptagningsområdet 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 upptagningsområdet 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 upptagningsområde omfattar:

- 2 608 fastigheter
- 4 106 fastighetsägare

Orgnr: 802466-8900
Hemsida: www.boovilla.se eller www.boiboo.nacka
E-mejl: boovillaagareforening@gmail.com
Ordförande: Pia Lerigon

Gustavsviks fastighetsägareförening

Gustavsviks ekonomiska fastighetsägareförening bildades 1934.

Gustavsviks fastighetsägareförening upptagningsområde omfattar, juni 2017:

- 330 fastigheter

Orgnr: 769631-0759
Hemsida: www.gustavsvik.org
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 tjänsteskrivelsen ”Riktlinjer för fördelning av kostnader vid samordnad utbyggnad av vatten- och avloppsledning och gata” som togs fram av Tekniska nämnden 2003-11-26.



Tjänsteskrivelse

1 (5)

2003-11-26

Dnr

Tekniska nämnden

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

Förslag till beslut

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

I den här skrivelsen 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 misstanken 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 tjänsteskrivelse 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 skrivelsen 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 å-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 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 jordschakt 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 vägnät helt och hållet saknas som man ska räkna det som en nybyggnation av väg. Det kan tyckas logiskt och självklart 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 gator 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 bägge 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 kommuns 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 däremot dela 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 bärlagerLedningsgravens 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 avloppsledning. 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?

Så här står det i tjänsteskrivelsen:

Motivet till att mätreglerna skall 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 byggtreprenörer 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 så här. 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 kommuns 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 å-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 va-ledningar kan göras samtidigt.

Men det finns fler kostnader som är gemensamma och som ska ingå i fördelningen av samordningsvinsten. 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 återuppbyggnaden 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:

- Återuppbyggnaden av vägnas 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 kommuns 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 likväl 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 hänförs till denna överstandard på annat sätt. Detsamma gäller för kostnader som hänförs 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/löpmeter 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/löpmeter exkl. VA.

Då gatorna är 4,5 meter breda i snitt, ger det en kostnad om: **2.625 kr/m²** 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 väggkostnader 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 löpmetrpriset cirka 7094 kr exkl. belysning. Utöver det tillkommer det kostnader som inte härrör 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 omfattning 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 löpmetr exkl. belysning. Det kan du använda som ett exempel för att kunna jämföra med er summa på 13 000 kr/m, däremot 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 mängdas 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

Projektledare/Exploateringsingenjör
Nacka kommun, Exploateringsenheten

Kostnaderna för Mjölkkudden-Gustavsviks Gård

I område Mjölkkudden-Gustavsviks Gård har vi utgått från Swecos rapport från februari 2016.



PM

UPPDRAG Förprojektering Mjölkkudden/Gustavsviks gård (9430)	UPPDRAGSLEDARE Mattias Le Moine	DATUM 2016-02-12
UPPDRAGSNUMMER 2121196000	UPPRÄTTAD AV 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/m²** 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 takpris 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 pendlingsväg 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 kosta 40.000 kr/löpmetern med dagens penningvärde, får vi en kostnad om **1.860 kr/m²**.

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 Mjölkkudden-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 typåtgärder, dec 2013					
Bygger på material från Åtgärdsplanering för plan 2014-2025					
Benämning	Kostnad		vägbredd	Kostnad	Kostnad per m2
2+1, 13 meters väg i befintlig sträckning, lätt	6 Mkr/km		13 m	6 000 kr/löpm	462 kr/m2
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/m2
2+1, 9 meters väg i befintlig sträckning med breddning	12 Mkr/km		9 m	12 000 kr/löpm	1 333 kr/m2
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/m2
2+1, 14,25 meters väg i ny sträckning	25 Mkr/km		14,25 m	25 000 kr/löpm	1 754 kr/m2
2+2, 19 meters väg i ny sträckning	35 Mkr/km		19 m	35 000 kr/löpm	1 842 kr/m2
Motorväg i ny sträckning landsbygd i lätt terräng	50 Mkr/km		21,5 m	50 000 kr/löpm	2 326 kr/m2
Motorväg i ny sträckning landsbygd i svår terräng	90 Mkr/km		21,5 m	90 000 kr/löpm	4 186 kr/m2
Motorväg i ny sträckning tätortsnära komplicerat	100 Mkr/km	Antal trafikplatser, ledningsdragnings, miljöhänsyn etc.	21,5 m	100 000 kr/löpm	4 651 kr/m2

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:



anne-lie.ericsson@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 Exelarket är en totalkostnad för objektet, dvs projektering och byggläggning 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 för trafik (lite beroende på när på året vi öppnar för trafik)
- gräsmattor i slänter 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

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/m²** exkl. VA. Det är dyrare än det kostar att bygga en helt ny motorväg i lätt terräng.
- Område Mjöludden-Gustavsviks Gård kostar **3.933 kr/m²**. 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 påfartsramp riktad österut. Åtgärdena 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 Mjöludden-Gustavsviks gård. Det är alltså inte ett större bygge än det är att bygga om lokalgatorna.

Per kvadratmeter blir det **2.851 kr/m²**.

En jämförelse med Mjöludden Gustavsviks gård visar att det enda som skiljer är trafiktätheten 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.

	Mjöludden- Gustavsviks gård	Väg 222 Mölnvik-Insjön
sträcka	knappt 6 km	knappt 6 km
bredd	4,5 m	4,5 m
antal fordon per dygn	300	25 000
kostnad per m ²	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 såhär 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 fraktas 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/m²

Om hela vägkroppen rivs upp och ersätts så hamnar vi på en kostnad om:

220-330 kr/m²

I extrema fall där vägen blir riktigt, riktigt dyr så hamnar vi på en kostnad om:

440-670 kr/m²

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/m²

Belysning kostar 15.000-20.000 kr/stolpen men då ingår alla kostnader för att montera stolpen och koppla in den till elnätet. Om stolparna sätts med 30 meters mellanrum, som de görs här i Saltsjö-Boo, så hamnar vi på en kostnad om **110-150 kr/m²** 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/m²

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/m²

Nu är denna statistik generell. Därför bad vi NCC komma ut till Saltsjö-Boo och ge ett anbud på våra vägar. Sådär 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 likväl köra upp på någons uppfart 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 försvinner 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 däremot 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	Belopp SEK
	IMT40 3,5 kg V12000	25 200,00	m2	50,60	1 275 120
	Makadam 8-22 Inkl : trp.utläggning,packning	1 638,00	ton	300,00	491 400
				Totalt	1 766 520

Inga trafikvakter ingår i a-priset

Sopning efter utförd beläggning ingår i a-priset

Beräknad mängd Makadam 8-22 till IMT40 är 65 kg/m2

Lagstadgad mervärdesskatt tillkommer



I anbudet ingår makadam 8-22 samt ytbeläggning i form av en kallasfalt som heter IMT40. Anbudet utgår från att befintlig vägkropp och vägbredd bibehålls. Dikning och belysning ingår ej.

Så här svarar Tomas Brodin på frågan vad som ingår i anbudet:

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/m²

Det kan jämföras med gatukostnadsutredningen för samma område, där kostnaden hamnar på **3.933 kr/m²**. Nu ingår förvisso kostnader för att bredda vägen samt belysning i gatukostnadsutredningen, vilket det inte gör i NCCs offert. Men om vi jämför kostnaden för ytskikt så hamnar den i gatukostnadsutredningen för Mjölkudden-Gustavsviks Gård på **552 kr/m²**, 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.

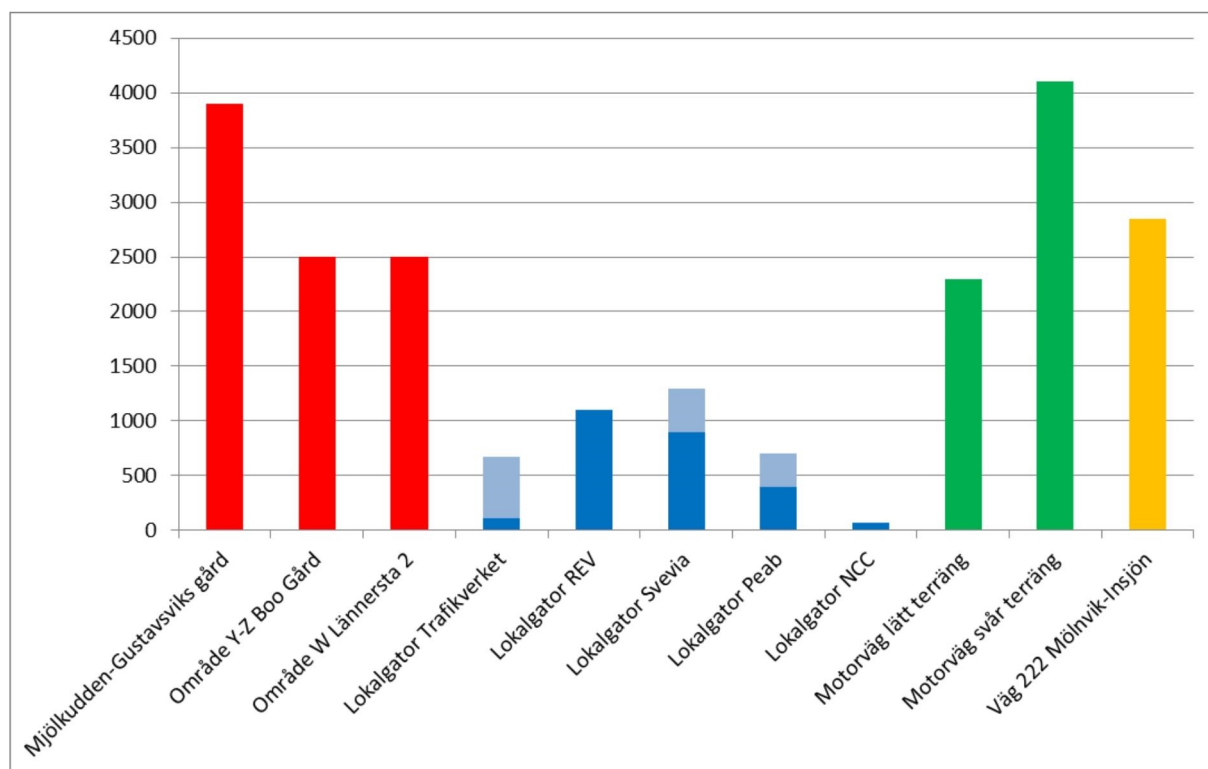
Statistiken är tydlig

Vi har inhämtat statistik från flera olika källor och ingenstans kommer lokalgator upp i de kostnader som 2.500 - 3.900 kr/m² 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.

Så här 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 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 när i vägbanan, när kostnaden för att gräva upp vägkroppen blir så enormt mycket dyrare än att åtgärda en eventuell framtida 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 kommuns 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 sättningar. Av det skälet ställer Nacka kommun krav på att hela den befintliga väggroppen 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 väggroppen 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 bärlager 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 markinträng. 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 bärlager och asfalteras?

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 BGVf 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 hyvling 1 ggr per år, ca 150 ton grus, för förbättring av slitlager, och snöröjning och sandning. Den ca tredjedel av vägnätet som är asfalterat 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. BGVf

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/m²**.

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/m²**.

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:

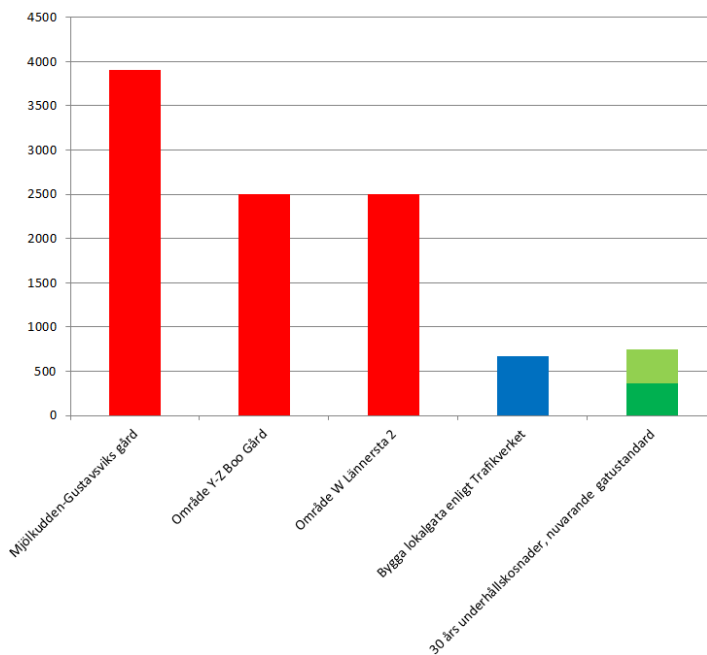
$$12 \text{ kr/m}^2 * 30 = \mathbf{360 \text{ kr/m}^2}$$

$$25 \text{ kr/m}^2 * 30 = \mathbf{750 \text{ kr/m}^2}$$

Om framtida underhåll, med de nya vägarna, blir 0 kr/år så sparar Nacka kommun in mellan 360-750 kr/m² på 30 år. Nu blir inte underhållet 0 kr - vägarna kommer alltid behöva plogas och sandas. En asfaltväg måste dessutom asfalteras 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/m² och **156-325 år** att spara in en ombyggnadskostnad om 3.900 kr/m².

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 ljusgrön 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 planerare på TeliaSonera, Peab, Svevia, NCC och Skanska.

En lokalgata bör enligt dessa kontakter kosta mellan **110-1.300 kr/m²** 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 Mjölkkudden-Gustavsviks gård. Den kostnaden utgick från att vägkroppen och vägbredden bibehölls och hamnade på låga **70 kr/m²**.

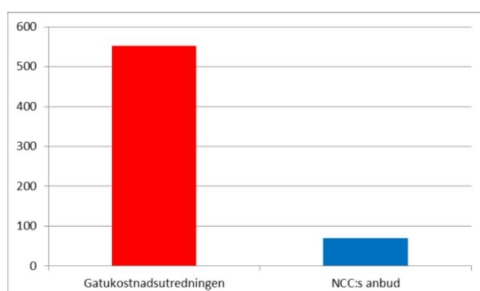
Det är stor skillnad från de kostnader som Nacka kommun anser att de boende ska betala för lokalgatorna.

- I område Y-Z och område W kostar lokalgatorna **2.500 kr/m²**.
- I område Mjölkkudden-Gustavsviks gård kostar lokalgatorna **3.900 kr/m²**.

Om vi jämför Swecos beräkning av vad utbyggnaden av Mjölkkudden-Gustavsviks gård kostar jämfört med det anbud vi fick från NCC på samma område, så uppdragas följande:

- Swecos kostnader för obudet bärlager, 50 mm bärlager AG 16/22 och slitlager i form av 35 mm asfaltbetong ABT8 kostar de boende **552 kr/m²** när Swecos pålägg om 56,4% räknas med för arbetet.
- NCCs kostnader för bärlager Makadam 8-22 och slitlager IMT40, kostar **70 kr/m²** inklusive arbete.

Swecos uppskattade kostnader för bärlager och slitlager är nästan 8 gånger dyrare än det anbud vi fick från NCC, för exakt samma område.



Grafen visar kostnaden för bärlager och slitlager för område Mjölkkudden-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/m². Vi pratade även med NCC som föreslog IMT40-asfalten för 50 kr/m². Fördelen med dessa bägge 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 spolras 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 diken, 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 bärlager och 3-6 cm slitlager. Den gamla grusvägen behöver inte ens hyvlas. Tomas Brodin på NCC håller med vad gäller de befintliga asfaltvägarna. Grusvägarna har en del håligheter som enligt Tomas Brodin måste hyvlas bort innan man lägger på bärlager och slitlager. I övrigt sa 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.