

PM - andelstalsberäkning Hammersta

2010-06-23

Ärendenummer

D08848

Förrättningslantmätare

Arne Nilsson

 Ärende Anläggningsförrättning avseende vägar m.m. inom Hammersta

Kommun: Gnesta

Län: Södermanland

Lagregler,
Rättspraxis

Enligt 15 § andra stycket anläggningslagen (AL) ska andelstal för driften av en gemensamhetsanläggning fastställas efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas använda vägen. Hänsyn ska vid denna bedömning endast tas till stadigvarande förhållanden som hänger samman med *fastighetens* utnyttjande för sitt ändamål, dvs inte till ett mer eller mindre tillfälligt begagnande av anläggningen. Detta innebär t.ex. i frågan om en fastighet är permanentbostad eller fritidsbostad att man teoretiskt ska utgå från vad fastigheten är avsedd/mest lämpad att användas som, inte vad den nuvarande fastighetsägaren använder den som. Motsvarande gäller utnyttjandegraden för ett fritidshus - utgångspunkten bör där vara hur mycket en "normal fastighetsägare" av ett fritidshus i området skulle utnyttja sin fastighet. Tillfälliga variationer kan istället hanteras enligt bestämmelserna i 48a § AL - se under upplysningar i förslaget till anläggningsbeslut. När det gäller klassificeringen permanentbostad eller fritidsbostad tar man dock i praktiken stor hänsyn till nuvarande förhållanden - ett fastighetsägande och utnyttjande av en fastighet är normalt relativt långsiktigt.

När det gäller vägar tillämpas i praxis ofta den s.k. tonkilometer-metoden som utgångspunkt för att fastställa andelstal för driften av gemensamhetsanläggningen. Andelstalen beräknas härvid genom att den trafikmängd, uppskattad som vikt i ton, som en fastighet bedöms belasta vägen med under ett år multipliceras med den väglängd i kilometer som nyttjas för resor till och från fastigheten.

Inom ett område som har karaktären av ett mindre samhälle/ tätbebyggelse och där det finns ett mer eller mindre utvecklat "vägsystem" är det inte alltid skäligt att fullt ut beakta utnyttjad väglängd i form av avstånd från fastigheten fram till allmän väg som underlag för andelstalsberäkningarna. Detta på grund av att det även förekommer intern

trafik inom området, t.ex. till badplatser, grönområden, skolor, affärer etc. Rent allmänt kan man också anse att det kan vara rimligt att andelstalen inom ett sådant område inte varierar alltför mycket beroende på var fastigheten är belägen inom området eftersom vägarna där kan betraktas som ett gemensamt system som är till nytta för och en förutsättning för hela områdets funktion som sådant. Modifieringar kan därför ibland behöva göras vad avser utnyttjad väglängd på så sätt att man antingen helt bortser från denna faktor eller alternativt minskar dess betydelse genom att endast tillämpa en reducerad väglängdsfaktor där väglängden fram till allmän väg inte får fullt genomslag vid andelstalsberäkningarna.

Förutsättningar Hammersta

Området har endast en utfart till allmän väg. Detta innebär att de fastigheter som är belägna långt in i området använder betydligt längre vägsträcka för att komma till fastigheten från allmän väg än de fastigheter som ligger närmast tillfartsvägen. Inom området förekommer också intern trafik i motsatt riktning, till badplatser, båt-brygga etc. Denna trafik bedöms dock inte uppväga skillnaderna i utnyttjandet av vägsystemet orsakade av olika väglängd fram till allmän väg.

Vägsystemet har i anläggningsbeslutet delats upp i olika klasser innebärande att underhållskostnaden per löpmeter väg bedöms bli betydligt högre för infartsvägen än för övriga vägar. Även i förhållandet mellan övriga vägar torde underhållskostnaden minska ju "enklare" vägen är. Å andra sidan trafikeras de enklare vägarna av betydligt färre fordon än de med högre underhållsstandard. Driftskostnaderna för en enskild vägsträcka kan därmed antas stå i rimlig proportion till hur frekvent denna utnyttjas.

Beaktande av väglängder, zonindelning

Inom den arbetsgrupp som tillsatts i förrättningen har diskuterats frågan om väglängden ska beaktas eller ej vid beräkningen av andelstal inom Hammersta. Huvudförslaget från dem som företräder "ansökargruppen" har härvid varit att väglängden inte bör beaktas. Man har förordat en modell där samtliga fritidsbostadsfastigheter inom området åsätts andelstalet 1 medan samtliga permanentbostäder åsätts andelstalet 2 samt att ett rimligt andelstal dessutom åsätts Hammersta 4:1 för den jord- och skogsbruksverksamhet som förekommer på denna fastighet. Någon enighet beträffande frågan om andelstal har dock inte kunnat uppnås inom arbetsgruppen.

Mot bakgrund av ovan redovisade förutsättningar för Hammerstaområdet är det flm:s bedömning att ett visst beaktande av väglängden

vid beräkning av andelstalen är det förfarande som bäst överensstämmer med AL:s bestämmelser och att detta därför är det förfarande som primärt bör väljas i det förslag som upprättas.

Det bedöms dock inte vara rimligt att för varje fastighet mäta och tillämpa dess använda väglängd. I förenklande syfte men för att ändå få en tillräckligt rättvis fördelning har gemensamhetsanläggningens båtomsråde därför delats in i tre zoner, se den karts-kiss som tillhör denna aktbilaga. Avgränsningen av zoner har gjorts utifrån ungefärligen lika vägsträcka och efter så naturliga gränser som möjligt. Fastigheterna inom respektive zon åsätts därefter samma väglängd.

För fastigheterna inom zon I har väglängdstyngdpunkten uppskattats till 1,2 km, för fastigheterna inom zon II till 1,8 km och för fastigheterna inom zon III till 2,4 km. Omräknat till att zon I skulle åsättas en väglängdsfaktor 1 innebär detta att zon II då skulle erhålla faktorn 1,5 ($1,8/1,2$) och zon III faktorn 2 ($2,4/1,2$).

Med hänsyn till att det förekommer relativt omfattande intern trafik i motsatt riktning, till badplatser etc, samt till vad som i övrigt framförts ovan angående beaktande av väglängden inom områden som har "tätbebyggelsekaraktär" finner flm dock att det inte är skäligt att beakta väglängden fullt ut. För att minska betydelsen av skillnaden i väglängd bör därför skillnaden i väglängdsfaktor mellan de olika zonerna reduceras så att skillnaden i andelstal mellan fastigheter som ligger nära allmän väg och fastigheter som ligger långt in i vägsystemet minskas. Flm finner att en reduktion till halva skillnaden är skälig utifrån rådande förutsättningar.

Vid andelstalsberäkningen bör därför följande väglängdsfaktorer användas;

- zon I; faktorn 1,00
- zon II; faktorn 1,25
- zon III; faktorn 1,50.

Trafikmängd för fritids- och permanentbostäder

I lantmäteriverkets underlag för beräkning av andelstal enligt tonkilometermetoden (LMV-rapport 1995:11) finns rekommendationer på schablonvärden för årliga trafikmängder för bland annat permanent- och fritidsbostäder.

Enligt dessa rekommendationer är schablonvärdet för permanentbostäder 1800 ton per fastighet och år.

För fritidsbostäderna inom Hammersta görs bedömningen att dessa i "genomsnitt" har en nyttjandegrad motsvarande cirka 4 - 5 veckor

under sommaren samt en stor del av övriga veckoslut under april till och med september. Detta motsvarar ett normalt utnyttjande i LMV:s rekommendationer, med en rekommenderad schablon för trafikmängden på 600 ton per fastighet och år, dvs 1/3 av en permanentbostad.

Under förrättningshandläggningen har det framkommit att det sannolikt finns en trend mot ett ökat utnyttjande av fritidsbostäderna i området. Avståndet till Stockholmsregionen, där många av fastighetsägarna bor och arbetar är relativt kort. Många fritidshusägare väljer att vistas på sin fastighet en allt större del av året, det är också vanligt med en upprustning/standardhöjning av bebyggelsen. Det förekommer vidare sannolikt en i proportion till permanentbostadsfastigheterna förhållandevis mer frekvent trafik med slamtömningsfordon och liknande till dessa fastigheter. Samtliga dessa faktorer kan anses tala för en höjning av fritidsfastigheternas trafikmängd i förhållande till permanentbostäderna.

I de befintliga gemensamhetsanläggningar som finns inom området, avseende vattenförsörjning, sophantering samt bad- och båtplatser har permanentbostadsfastigheter åsatts andelstalet 2 medan fritidsbostadsfastigheter åsatts andelstalet 1. Under handläggningen av förrättningen har både flertalet av deltagarna i arbetsgruppen samt andra fastighetsägare framfört att en motsvarande fördelning/relation sannolikt skulle uppfattas som rimlig av flertalet fastighetsägare inom området även beträffande vägarna.

Mot bakgrund av ovanstående finner flm att det är rimligt att den normerade trafikmängden för fritidsfastigheterna höjs till 900 ton per fastighet och år. Relationen mellan permanentbostäder och fritidsbostäder blir därmed 2 till 1 på motsvarande sätt som för övriga gemensamhetsanläggningar i området.

Trafikmängden kan därmed i förenklingssyfte i andelstalsberäkningarna sättas till 2 för permanentbostad och 1 för fritidsbostad där värdet 1 alltså motsvarar en trafikmängd på ca 900 ton/år.

Andelstal för jord- och skogsbruk på Hammersta 4:1

Trafikmängd

Enligt taxeringsuppgifter innehåller Hammersta 4:1 följande ägoslag och arealer;

- Skogsmark; 34 ha
- Åker; 37 ha
- Bete; 34 ha.

Enligt uppgifter från fastighetsägaren (2010-06-14) brukar man idag ca 36 ha åker varav 29 ha utnyttjas för vallodling och 7 ha är utarrenderad, 23 ha bete samt 28 ha skogsmark.

Även för jord- och skogsbruksmark finns rekommenderade schablonvärden i den LMV-rapport som omnämns ovan. Dessa är

- Åker, externa transporter; 75 ton/ha
- Åker, interna transporter; 110 ton/ha
- Bete; 40 ton/ha
- Skog; 25 ton/ha.

Ovan angivna värden för åkermarken gäller för normal spannmålsodling eller mjölkproduktion. Vid extensiv drift bör värdena reduceras. För utarrenderad mark gäller rekommendationen att andelstalsberäkningen ska baseras på situationen att fastighetsägaren själv brukar denna mark eftersom ett arrende är en tillfällig upplåtelse som när som helst kan komma att upphöra. Markägaren får sedan ta ut "kompensation" för den andel som belöper på den utarrenderade marken av arrendatorn genom den avtalade arrendeavgiften.

Enligt uppgift från fastighetens ägare, vilka till stora delar konfirmerats av Svante af Klinteberg (boende i området samt tidigare ägare av Hammersta 4:1) brukas Hammersta 4:1 mer extensivt än ett normalt jordbruk. Externa transporter till och från gården förekommer mycket sällan. En stor del av åkermarken brukas mer extensivt (vallodling) än vad schablonvärdena baseras på, betesmarken används idag huvudsakligen för betesdrift för Highlandcattle-boskap och får. Mot denna bakgrund bör ovan redovisade schablonvärden för jordbruksmark reduceras. Flm finner mot bakgrund av lämnade uppgifter att det är rimligt att det vid beräkningarna helt bortses från externa åkertransporter (får innefattas i övriga trafikmängder) samt att värdet för interna åkertransporter reduceras till 70 ton/ha och för bete till 30 ton/ha.

På grund av att extra hänsynstagande rimligtvis får tas till angränsande bebyggelse vid skogsdriften på fastigheten samt att skogsmarken är relativt dåligt arronderad torde även skogsbruket på fastigheten vara mer extensivt än normalt. Av denna anledning bör trafikmängden för skogsmarken reduceras till 15 ton/ha.

Den åker- och betesmark som ligger i anslutning till fastighetens brukningscenter bedöms i huvudsak kunna nås utan att använda de vägar som ingår i gemensamhetsanläggningen. Arealen för sådana områden uppskattas till ca 7 ha åker och ca 3 ha bete. Dessa arealer frändras därför från de arealer som läggs till grund för andelstalsberäkningen. I övrigt utgår beräkningarna från de arealuppgifter som lämnats av fastighetsägaren. Överskjutande areal enligt taxeringsuppgifterna i förhållande till av ägaren lämnade uppgifter, i huvudsak ca 10 ha bete, antas utnyttjas så extensivt att dessa markområden inte alstrar någon nämnvärd trafik på vägarna.

Väglängd

Mot bakgrund av de rådande förutsättningarna i området vad gäller markens arrondering och vägsystemets utformning bedöms det inte rimligt att försöka uppskatta utnyttjad väglängd för olika delområden av jord- och skogsbruksmarken. Istället görs den generella bedömningen att utnyttjad väglängd för transporter mellan gårdens brukningscentrum och åker- och betesmarken i genomsnitt motsvarar ca halva utnyttjade väglängden för bostadsbebyggelsen inom zon I samt att utnyttjad väglängd för skogsmarken motsvarar väglängden för bostadsbebyggelsen inom zon II. Detta innebär att åker- och betesmarken i beräkningarna bör sättas väglängdsfaktorn 0,5 medan skogsmarken sätts faktorn 1,25.

Andelstal

Med ovanstående förutsättningar erhålles följande tonkm-tal för jord- och skogsbruksmarken inom Hammersta 4:1;

- Åker; 29 ha x 70 ton/ha x 0,5 km = 1015 tonkm
- Bete; 20 ha x 30 ton/ha x 0,5 km = 300 tonkm
- Skog; 28 ha x 15 ton/ha x 1,25 km = 525 tonkm
- Summa; 1840 tonkm.

Det erhållna tonkm-talet motsvarar därmed ungefär tonkm-talet för en permanentbostadsfastighet inom zon I (1800 ton x 1 km = 1800 tonkm) enligt ovan. Jord- och skogsbruksverksamheten inom Hammersta 4:1

bör därmed åsättas ett andelstal motsvarande andelstalet för en permanentbostad inom zon I, dvs andelstalet 2,00.

Sammanfattning -
andelstal för
föreslagen gemen-
samhetsanläggning
för vägar inom
Hammerstaområdet

Mot bakgrund av ovanstående redogörelse föreslås följande andelstal tillämpas i förrättningen;

Permanentbostad inom zon I; $2 \times 1,00 = 2,00$

Fritidsbostad inom zon I; $1 \times 1,00 = 1,00$

Permanentbostad inom zon II; $2 \times 1,25 = 2,50$

Fritidsbostad inom zon II; $1 \times 1,25 = 1,25$

Permanentbostad inom zon III; $2 \times 1,50 = 3,00$

Fritidsbostad inom zon III; $1 \times 1,50 = 1,50$

Jord och skogsbruk på Hammersta 4:1; 2,00.

Slutligen bör en obebyggd bostadsfastighet åsättas ett begränsat andelstal, förslagsvis 0,10. Detta andelstal bör för enkelhets skull vara oberoende av utnyttjad väglängd, dvs samma andelstal bör gälla för samtliga obebyggda bostadsfastigheter inom området oavsett var dessa är belägna.