



Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Lyngsta 2:2 och Lyngsta 2:26



Samrådsredogörelsen innehåller en redovisning av de olika synpunkter som kommit in under samrådet samt kommunens kommentarer och ställningstagande.

Samrådet

Samråd har skett under tiden 24 mars 2020 till 22 april 2020.

Handlingarna har skickats ut i brev 23 mars 2020 enligt remisslista upprättad 17 mars 2020 och fastighetsförteckning upprättad av lantmäteriet 3 mars 2020.

Under samrådstiden har planhandlingarna varit utställda på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i nämndhuset samt på biblioteken i Nynäshamn, Ösmo och Sorunda. Samrådet har också annonserats i Nynäshamnsposten 24 mars 2020.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande (PBL 2010:900 i dess lydelse efter 1 januari 2015).

Förvaltningens bedömning är att samrådsförslaget kan ligga till grund för det fortsatta planarbetet för detaljplan för del av Lyngsta 2:2 och Lyngsta 2:26

Ställningstagande

Efter samrådet har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

Plankartan har kompletterats/ändrats med:

- Planområdets avgränsning har justerats samt planområdet har delats upp i två delar för att exkludera Sjöviksvägen, planområdesgränsen har därmed ritats om.
- Nytt teknikområde i områdets nordvästra del för att möjliggöra uppförandet av en nätstation
- Angöringen till området och lokalgatans placering har flyttats ca 10m. nordöst för att möjliggöra bättre siktlinjer i den nya korsningen.
- Pumpstationen i områdets södra del (teknikområde) har flyttats till den västra sidan av infartsvägen.

Planbeskrivningen har kompletterats/ändrats med:

- Planområdets avgränsning har justerats samt planområdet har delats upp i två delar för att exkludera Sjöviksvägen.
- Förtydligande kring placering av korsningen Sjöviksvägen/Björkakärrsvägen och dess siktlinjer.
- Förtydligande kring områdets geotekniska förutsättningar och sammanfattning av den uppdaterade geotekniska utredningen.
- Förtydligande kring föreslagen dagvattenlösning, förutsättningar för omhändertagande av dagvatten och föroreningshalter i ytavrinning till recipient och sammanfattning av den uppdaterade dagvattenutredningen.
- Beskrivning av nytt teknikområde i områdets nordvästra del för att möjliggöra uppförandet av en nätstation.
- Förtydligande av bullervärden på platsen.
- Komplettering av text om radon.

Totalt har 20 yttranden lämnats in under samrådstitiden. Varje yttrande som innehöll synpunkter redovisas i sin helhet och följs av en kommentar från förvaltningen.

Nedan följer en sammanställning av vilka yttranden som kommit in.

Yttranden	Inkommit, datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodosedd	Sidnummer
Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera				
Statens Geotekniska institut	2020-04-08	Ja	Ja	5
Trafikförvaltningen	2020-04-17	Ja	Nej	5
Totalförsvarets forskningsinstitut	2020-04-22	Nej	-	6
Trafikverket	2020-04-22	Ja	Ja	7
Lantmäteriet	2020-04-22	Ja	Nej	10
Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	2020-04-27	Ja	Ja	12
Länsstyrelsen	2020-04-30	Ja	Nej	18
Sakägare och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt berörd hyresgästförening				
Fastighetsägare 1	2020-04-14	Ja	Nej	24
Fastighetsägare 2	2020-04-20	Ja	Nej	25
Boende Sjöviksvägen	2020-04-19	Ja	Nej	26
Fastighetsägare 3	2020-04-22	Ja	Nej	31
Fastighetsägare 4	2020-04-22	Ja	Nej	34
Övriga				
Vattenfall Eldistribution AB	2020-03-24	Nej	-	36
Skanova AB	2020-04-03	Ja	Nej	37
Miljöpartiet	2020-04-17	Ja	Nej	37
Svenska kraftnät	2020-04-20	Nej	-	39
Pensionärspartiet	2020-04-20	Nej	-	39
Ellevio	2020-04-21	Ja	Ja	39
PRO Samorganisation	2020-04-21	Ja	Nej	41
Sorundanet Nynäshamns kommunparti	2020-04-22	Ja	Nej	44

Statens Geotekniska institut

SGI saknar markteknisk undersökningsrapport omnämnd i det erhållna underlaget [3]. Av [3] framgår inte tydligt om konsulten har bedömt totalstabiliteten för de förhållanden som planen medger. SGI önskar ett förtydligande. Det framgår av [2,3] att stabilitet inom området kan påverkas av vibrationsalstrande arbete. Att inte hela området bebyggs samtidigt ska beaktas. SGI önskar ett förtydligande om det erfordras åtgärder eller restriktion för att marken ska vara lämplig. Detta skall i så fall regleras i detaljplanen. Förekomst av block har noterats [3]. Dock framgår det inte av dokumentet vilken bedömning som detta föranlett. Inom området förekommer flera relativt branta slänter varför risken för ytliga ras/blocknedfall inte kan uteslutas. Vi rekommenderar därför att förhållandena avseende risken för ras/blocknedfall klarläggs och redovisas. Detta avser både inom planområdet och mot Sjöviksvägen som planen gränser mot i sydost.

Förvaltningens kommentar

En markteknisk undersökningsrapport, MUR, finns som bilaga till planhandlingarna. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande kring totalstabiliteten och ras/blocknedfall. Geosigma har utrett totalstabiliteten och dess eventuella påverkan på genomförandet av planen.

Geosigma skriver i uppdaterat "Tekniskt PM Geoteknik" att: Inom områdena 2,4,5 och 6 bedöms totalstabiliteten som tillfredställande. Block har noterats i dessa områden men det bedöms inte finnas någon problematik med ras inom planområdet då marken är relativt flack och består i huvudsak av friktionsjordar med medelhög fasthet. Risk för blocknedfall i slänten ner mot Sjöviksvägen bedöms som låg.

Trafikförvaltningen

Planförslaget anger att Stora Vika och Lyngsta inte nämns i RUFSS 2050. Stora Vika och Lyngsta anges på plankartan i RUFSS 2050 som Landsbygd och skärgård utanför den samlade bebyggelsen. Den närmsta landsbygdsnoden, dit ny bebyggelse på landsbygden huvudsakligen bör förläggas enligt RUFSS, är Ösmo. För Landsbygd och skärgård utanför den samlade bebyggelsen är vägledningen i RUFSS bland annat att lokalisera ny bebyggelse till redan bebyggda områden. Bebyggelsen i planförslaget bedöms inte som kompletterande utan snarare som utspridd.

Trafikförvaltningen har mätt avståndet till hållplatsen Stora Vika Boda och bedömer att avståndet är längre än planförslagets angivna 1,1 kilometer till delar av planområdet eftersom det är så pass stort. Till planområdets mitt uppskattas avståndet till cirka 1,3 kilometer medan det i den nordligaste delen kan röra sig om cirka 1,5 kilometer. Trafikförvaltningen rekommenderar att ny bebyggelse planeras inom gångavstånd till kollektivtrafiken, samt att gångavståndet inte överstiger 700 meter för den här typen av bostadsbebyggelse. Underlaget om 40 bostäder är också för lågt för att motivera ny kollektivtrafik.

Mot bakgrund av avståndet till kollektivtrafiken samt att planförslaget inte innehåller någon kommersiell service utan endast bostäder, med beroenden till Stora Vika och Ösmo, anser trafikförvaltningen att det är rimligt att anta att planförslaget kommer att bidra till ett ökat bilberoende.

Det är av yttersta vikt att cykelvägar och parkeringar mellan området, service och kollektivtrafik planeras väl för att uppmuntra till hållbara färd sätt.

Förvaltningens kommentar

Stora Vika är utpekad i Nynäshamns kommuns översiktsplan (Nynäshamns kommun, 2012) som en av kommunens åtta utvecklingsorter vilket innebär att det främst är där som kommunens tillväxt ska ske. Identifierade utvecklingsmöjligheter som beskrivs för Stora Vika är viss förtätning och ny bebyggelse öster om orten, vilket ger förbättrade förutsättningar för service och arbetsplatser. Enligt översiktsplanen vill kommunen uppföra ca 80 bostäder inom Stora Vika. Det har dock varit svårt att få till en detaljplaneläggning av ny bebyggelse inom de centrala delarna av Stora Vika på grund av att det inte har inkommit några förfrågningar eller ansökningar om planbesked från exploatörer. Kommunen är därför positiv till en utveckling inom planområdet, trots att det ej tillhör de centrala delarna av Stora Vika, då det är i linje med översiktsplanens riktlinjer.

Kommunen bedömer inte att den föreslagna bebyggelsen är utspridd utan att den snarare är koncentrerad till en mindre yta inom planområdet. Detta innebär att bebyggelsen tar mindre naturmark i anspråk jämfört med en luftigare bebyggelsestruktur med större privat tomtmark. Bebyggelsen föreslås ca 1,5 km från Stora Vika vilket kommunen anser vara inom ett rimligt avstånd för att boende ska kunna nyttja Stora Vikas utbud av service och allmänna platser. Kommunen anser att den föreslagna bebyggelsen, d.v.s. kedjehus, kan fungera som ett komplement till den befintliga bebyggelsen i Stora Vika som till störst del består av fristående villor, radhus och lägenheter. Kedjehuset kan även vara ett komplement till bebyggelsen i Lyngsta fritidshusområde som till största del består av mindre friliggande villor för permanent bruk.

Gångavståndet från de föreslagna bostadshusen och den befintliga busshållplatsen Stora Vika Boda varierar från 1,1 km till 1,4 km beroende av vilket hus man utgår ifrån. Gångavståndet från byggnaderna i den sydvästra delen i planförslaget till busshållplatsen Stora Vika Boda uppgår till 1,1 km. Avståndet till de byggnaderna som föreslås i den nordöstra delen uppgår till ca 1,4 km. Avståndet 1,1 km som anges i planbeskrivningen avser avståndet från busshållplatsen Stora Vika Boda till den nya angöringsvägen. Kommunen har förtydligat avstånden i planbeskrivningen.

Kommunen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m. från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda. Planförslaget innebär att en ny GC-väg anläggs utefter delar av Sjöviksvägen och förbinder det nya bostadsområdet med Stora Vika via Bodavägen vilket uppmuntrar hållbara färd sätt.

Totalförsvarets forskningsinstitut

Med hänvisning till nedanstående kommer FOI inte att självständigt meddela några synpunkter i frågor kring plan- och bygglagen utan hänvisar alla sådana frågor till Forsvarsmakten (fysplan@mil.se).

Riksintressen är ett sätt för staten att påverka och bevaka intressen av särskild nationell betydelse inom samhällsplaneringen. Ett riksintresse är ett mark- eller

vattenområde som bedöms att ha en nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen, till exempel för transport, kulturmiljö eller totalförsvaret. Det utpekade riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada det värde som konstituerar riksintresset.

Riksintressen regleras i miljöbalkens kapitel tre och fyra. Försvarsmakten har som angiven sektorsmyndighet ansvar att identifiera områden av riksintresse för totalförsvarets militära del. Med totalförsvaret avses alla de myndigheter som deltar i Sveriges territoriella försvar och som var och en har särskilda uppgifter för att möta och avhjälpa de faror som uppstår då nationen ställs inför hot.

I begreppet "militär del" ingår även civila myndigheter inom försvarssektorn, exempelvis Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA) och Försvarets materielverk (FMV). I de yttranden Försvarsmakten lämnar i samhällsbyggnadsärenden har även dessa myndigheters behov vägts in.

Förvaltningens kommentar

I planbeskrivningen framgår att planområdet ligger inom ett riksintresse, nämligen "riksintresset för högexploaterad kust och rörligt friluftsliv". Det rörliga friluftslivet anses inte påverkas nämnbart av planförslaget då det endast innefattar ett 40-tal kedjehus. Dessutom lämnas stora ytor av fastigheten som naturmark som fortsatt kan nyttjas för friluftsliv och rekreation.

Enligt kartbilden i bilagan "Riksintressen för totalförsvarets militära del i Stockholms Län 2019" berörs planområdet inte av något riksintresse klassat av Försvarsmakten.

Trafikverket

Trafikverket har granskat trafikutredningen som har tagits fram inom ramen för planarbetet. För berörd sträcka av vägen är hastigheten satt till 70 km/h och ett genomsnittsdygn passerar på vägen ca 420 fordon (ÅDT 2015). Trafikverket uppskattar att planen kommer alstra ca 200 ÅDT. Enligt Trafikverkets basprognos för år 2040 förväntas trafiksiffror om 600 ÅDT för väg 574 utan planerad exploatering. Med både trafiksiffrorna från basprognos 2040 och planerad exploatering i beaktning uppskattar Trafikverket ett trafikflöde om ca 800 ÅDT för år 2040. Väg 574 ansluter till väg 573 och 225 som är relativt kapacitetsstarka och Trafikverket bedömer därför att exploateringen inte har betydande påverkan på vägsystemets kapacitet.

Hastighetsbegränsning

I planbeskrivningen föreslår kommunen att hastigheten på Sjöviksvägen bör sänkas till 50 km/h med avseende på vägens standard. Trafikverket anser att hastighetsefterlevnaden utmed en så pass lång sträcka i en utpräglad landsbygdsmiljö sannolikt skulle vara mycket låg. Med tanke på vägens kurvighet och standard ifråga om bredd, så är vägen sannolikt att betrakta som självreglerande. Därmed låter kommunens resonemang om att den verkliga medelhastigheten är lägre än högsta tillåtna hastighet rimlig och återspeglas även i Trafikverkets egna mätningar i vägtrafikflödeskartan. Trafikverket bedömer att om hastigheten sänks vid en sträcka av den här typen, så måste sannolikt detsamma göras utmed andra platser. I 14-15 §§ trafikförordningen framgår det att ett fordon's hastighet måste anpassas till vad trafiksäkerheten kräver och att hänsyn ska tas till väg- och siktförhållanden. Med anledning av detta gör Trafikverket bedömningen att vägavsnittets hastighetsbegränsning bör lämnas oförändrad.

Anslutning till väg 574

Trafikverket anser att befintlig anslutning från området till väg 574 är olämplig. Trafikverket skulle inte godkännt en ny anslutning vid platsen, även om den bara skulle betjäna en fastighet. Oberoende av fordons verkliga hastigheter vid skyltad bashastighet utanför tätort, så kvarstår kraven på siktsträckorna vid anslutning av lokalgata till statlig väg. Vid dagens högsta tillåtna hastighet om 70 km/h är minsta godtagbara siktsträcka 130 meter, och det är önskvärt med 170 meter. Mot norr/öst är minimikravet möjligt att åstadkomma med hjälp av enklare siktröjning. Mot syd/väst är detta ett bekymmer där den uppskattade siktsträckan inte når längre än 80 m. Att sänka hastigheten för att möjliggöra en anslutning i en kurva anses inte som en trafiksäker lösning. Även om den generella hastigheten hålls nere, så är bedömningen att hastighetsefterlevnaden i den här typen av landsbygdsmiljö är eller kan vara dålig.

Trafikverket anser istället att lokalgatan bör ansluta utmed en sträcka där bättre siktförhållanden kan uppnås. Cirka 150 meter norrut/österut skulle kunna vara en sådan plats, alternativt vid den gamla anslutningen vid vilken Nynäshamn önskar att anlägga en lokal gångväg. Detta skulle dock kräva att planerad gång- och cykelvägen förlängs utmed väg 574, men det skulle innebära att en eventuell passage över vägen skulle bli säkrare.

Dagvatten

I dagvattenutredningen som har tagits fram inom ramen för planarbetet presenteras enbart förslag på lösningar för dagvattenhanteringen. I ett alternativ till bortledning av dag-/ytvatten verkar det som att vattnet föreslås ledas under väg 574, redovisat i figur 7.4 i dagvattenutredningen. I händelse av att kommunen vill använda denna lösning antar Trafikverket att en trumma behöver anläggas under den statliga vägen. Trafikverket önskar att kommunen förtydligar varför denna lösning föreslås istället för att leda vattnet direkt västerut. En sådan lösning skulle inte behöva påverka väg 574. Då lösningen inte beskrivs närmare vill Trafikverket ha fortsatt dialog kring val av dagvattenhantering. I övrigt bedömer Trafikverket att planförslagets dagvattenhantering inte skapar någon påverkan eller eventuella problem för väg 574.

Planområdets tillgänglighet

Planområdet är relativt perifert beläget vilket riskerar att generera ökad biltrafik. För att undvika att utvecklingen av platsen inte påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten på det omgärdande vägnätet negativt är det nödvändigt att kommunen planerar aktivt för gång, cykel och kollektivtrafik. I detta perspektiv är det viktigt att exploateringen omfattar olika lösningar för att minska beroendet av bil, samt beaktar möjligheten att på ett säkert sätt kunna gå eller cykla till busshållplats och andra viktiga målpunkter. Trafikverket har i dagsläget inga planer att anlägga gång- och cykelväg för dessa sträckor.

Gång och cykelväg

Planförslaget innebär att en ny gång- och cykelväg om ca 200 meter förläggs utefter den del av väg 574 som förbinder de nya bostäderna med Bodavägen (enskild väg). Detaljplanen ämnar att säkerställa ytan för gång- och cykelvägen men utredning och projektering kommer att tas fram i senare skede. Gång- och cykelvägen bör placeras utanför den statliga vägens vägområde. I befintliga planhandlingar detaljplanläggs dock Trafikverkets väg och vägområde vilket Trafikverket inte anser lämpligt, se nedan. Trafikverket vill därför ha fortsatt dialog kring gång- och cykelvägens placering.

Planläggning av statlig infrastruktur

Trafikverket anser inte att den statliga infrastrukturen ska planläggas med detaljplan. Kvartersmarken inom planområdet bör således korrigeras så att kommunen inte planlägger väg 574 inklusive vägområdet. Vägområdet är det område som tagits i anspråk för väganordning och som behövs för dess bestånd, drift och brukande. Förutom själva vägbanan ingår exempelvis diken, slänter och busshållplatser med mera inom vägområdet. Trafikverket bedömer att det tydligare bör framgå hur vägområdet för väg 574 har avgränsats i planhandlingarna. Trafikverket kan med

nuvarande underlag inte bedöma om avgränsningen är korrekt. Vägområdet måste tolkas in utifrån hur det ser ut på platsen.

Trafikverket vill upplysa om att åtgärder så som anläggning av mötesfickor längs väg 574 inte bör regleras genom planläggning med detaljplan. Beroende på antal och placering kan detta vara en åtgärd som kräver vägplan, Trafikverket behöver dock ta ställning till åtgärderna i detalj för att göra denna bedömning och vill därför ha en fortsatt dialog kring dessa inför detaljplanens granskningsskede. Trafikverket vill även fortsatt diskutera placering av föreslagna passager över väg 574. Då det handlar om ommarkerade passager utan refug, samt med tanke på den ringa mängden trafik och smala sektionen, så bör kommunen kunna anlägga dessa själva.

Genomförandet av åtgärder som riskerar att påverka den statliga anläggningen kräver avtal med Trafikverket. Trafikverket anser att det åligger kommunen att kontakta Trafikverket för att inleda avtalsskrivning för föreslagna åtgärder längs med väg 574. Avtal ska vara påskrivet innan detaljplanen antas.

Övrigt

Trafikverket har inga medel för åtgärder som planen medför varför dessa behöver bekostas av kommunen om åtgärd blir aktuellt.

Förvaltningens kommentar

Hastighetsbegränsning

Kommunen har fört en dialog med Trafikverket efter samrådet kring hastighetsbegränsning och kommit fram till att hastighetsbegränsningen 70 km/h kan kvarstå under förutsättning att anslutningen till området flyttas så som ni föreslår. Den uppmätta medelhastigheten på ca 60 km/h kombinerat med det låga antalet fordon motiverar detta.

Anslutning till väg 574/Sjöviksvägen

Efter samrådet har möjligheten till en ny infartsväg studerats. Kommunen beslutade att flytta infartsvägen ca 10m. nordöst för att få så bra siktlinjer som möjligt.

Områdets topografi samt den naturvärdesinventering som genomförts har legat till grund för utformningen av planförslaget samt angöringsvägens placering. Det har tidigare funnits en mindre väg i nästan samma lokalisering vilket man än i dag kan hitta spår av på platsen, bland annat en vägbom. Vägen är förlagd där marken är som flackast och vägens krökta riktning följer landskapets form. Att flytta angöringsvägen ännu längre norr/österut skulle innebära ett större ingrepp i landskapet med bland annat sprängning för att komma igenom höjdryggen/åsen som löper parallellt med Sjöviksvägen. Att göra ingrepp i höjdryggen får en stark negativ påverkan på landskapsbilden och även bullersituationen försämras då höjdryggen i dagsläget fungerar som en naturlig bullervall till området. Även mer värdefull naturmark skulle behöva tas i anspråk. Att arbeta med en detaljplan innebär alltid avvägningar mellan olika intressen och kommunen anser att angöringsvägen är placerad på det bästa stället utifrån planområdets förutsättningar.

Dagvatten

Efter samrådet har kommunen haft en dialog med Trafikverket.

Dagvattenutredningen och planhandlingarna har förtydligats efter samrådet. En trumma för dagvatten behöver ej anläggas under väg 574/Sjöviksvägen men enligt dagvattenutredningen är det önskvärt att föreslagna svackdiken med biokol kopplas ihop med dräneringsrör. Dock kan svackdiken inom planområdet kopplas ihop med det befintliga diket väster om Sjöviksvägen och på så sätt behöver man ej anlägga trumma eller likande under Sjöviksvägen.

Planområdets tillgänglighet

Detaljplanen föreslår en ny gång- och cykelväg utefter Sjöviksvägen till Bodavägen vilket ska öka tillgängligheten till Stora Vika. Genom att planera för en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna för att boende i området kommer gå eller cykla i stället för att använda bil.

Utefter Vikavägen finns bussar som möjliggör kollektivt resande till bland annat Nynäshamn och Ösmo. Planförslaget innebär inte någon ändring av bussarnas rutt eller turtäthet. Ett tillskott av bostäder och därmed fler invånare kan på sikt skapa ett bättre underlag för utökad kollektivtrafik i området. Dock är detta en fråga som inte kommunen har rådighet över utan ansvaret ligger hos Stockholms Lokaltrafik (SL).

Gång- och cykelväg

En dialog med Trafikverket om gång- och cykelvägens placering har ägt rum. Gång- och cykelvägen är placerad utanför Trafikverkets vägområde med undantag från den sydligaste spetsen av planområdet som går fram till Sjöviksvägens väggkant för att möjliggöra en övergång till Bodavägen samt den norra delen av det mindre planområdet för att möjliggöra en övergång till den nya lokalgatan, Björkakärsvägen.

Planläggning av statlig infrastruktur

En dialog med Trafikverket om detaljplanens avgränsning har ägt rum. Planområdet har delats upp i två delar, ett större område norr om Sjöviksvägen samt ett mindre område söder om Sjöviksvägen för att i huvudsak exkludera Sjöviksvägen och dess vägområde från detaljplanen. Där det behöver anordnas övergångar sträcker sig detaljplanen fram till Sjöviksvägens kant. Det är på följande tre ställen:

1. I den sydligaste delen av planområdet där gång- och cykelvägen ansluter till Sjöviksvägens väggkant för att möjliggöra att gående och cyklister kan korsa Sjöviksvägen för att ansluta till Bodavägen.
2. Både på den norra och södra sidan av Sjöviksvägen där en ny korsning placeras, d.v.s. korsningen Sjöviksvägen/Björkakärsvägen
3. I den norra delen av området där gångvägen från den föreslagna bebyggelsen går ut till Sjöviksvägens kant för att möjliggöra att gående kan korsa Sjöviksvägen för att fortsätta norrut mot bl.a. Lyngstas fritidshusområde.

Avtal avses tecknas före antagande av detaljplanen.

Lantmäteriet

PLANKARTA

Inom planområdet är det mycket stora områden som är avsatta som allmän plats NATUR. Omfattningen av allmän plats förefaller överdimensionerad och mer knuten till exploatörens markinnehav än till vad som kan uppfattas som funktionell skötselyta för kvartersmarkens behov av allmänna platser.

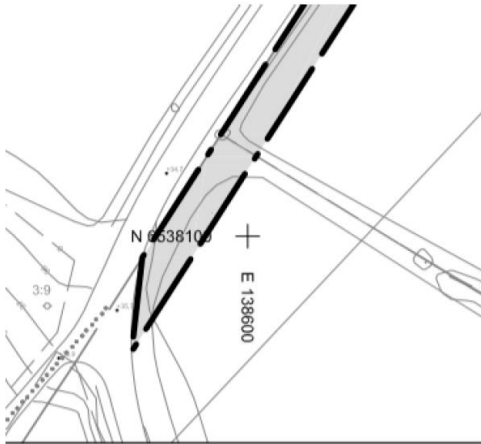
Delar av planen som skulle kunna förbättras

(Under denna rubrik redovisas synpunkter som inte direkt ligger inom Lantmäteriets lagstadgade bevakningsområden, men som enligt Lantmäteriet skulle förbättra detaljplanen.)

PLANKARTA

Ange gärna plushöjd i Plankartan

Flytta fastighetsbeteckning på Lyngsta 2:26 till berörd yta för tydligheten skull, se nedan.



Ledningsrätt 0192-92/42.1 saknas i grundkartan, gränsar till planområdet i väster. Sammanfaller med linje för servitut i grundkartan, eventuellt ändra från servitut till ledningsrätt i grundkartan, se nedan.



ÖVRIGA FRÅGOR

Grundkartan är äldre än tre månader. Det är viktigt att grundkartan är aktuell i varje steg av planprocessen för att det ska vara lätt att överblicka de förutsättningar som finns för planläggningen. Lägg gärna in vägnamn i plankartan eftersom det refereras till befintliga vägar, t.ex. Sjöviksvägen.

Förvaltningens kommentar

Kommunen har uppdaterat plankartan med de ändringar som Lantmäteriet föreslår, d.v.s. plushöjder, tydligare fastighetsbeteckning för Lyngsta 2:26, grundkarta inte äldre än tre månader och ledningsrätt 0192-92/42.1.

Kommunen anser inte att marken avsatt som allmän plats med bestämmelsen NATUR är överdimensionerad. Naturvärdesinventeringen som togs fram kartlägger ett flertal rödlistade arter samt höga naturvärden. Att planlägga denna mark som NATUR ger ett skydd mot framtida exploatering och avverkning. Dessutom har stora sammanhängande naturområden ett flertal positiva effekter både på människors hälsa och på djurliv.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund beslutar att lämna följande yttrande:

1. Förbundet konstaterar att planförslaget medför viss ökning av beräknad föroreningsbelastning från planområdet till Fitunaån. Förbundet anser att planhandlingarna behöver kompletteras med en riskbedömning av effekten av den beräknade ökade fosforbelastningen på Fitunaån samt en motivering till att den ökade fosforbelastningen inte innebär ett äventyrande (enligt 5 kap 4 § miljöbalken) av möjligheten att uppnå Fitunaåns miljö kvalitetsnorm om god ekologisk status senast 2027.
2. Dagvattenhanteringen behöver, utöver redovisning enligt punkt 1, kompletteras med följande beskrivning:
 - a. Beskrivning av vilka underhållsåtgärder som kommer behövas för att på lång sikt bibehålla biokolets reningsförmåga samt vem som ansvarar för att dessa åtgärder utförs så att krossdikenas reningsförmåga bibehålls på sikt.
 - b. Redovisning av möjligheten att anlägga krossdiken i förhållande till grundvattennivån inom planområdet. Krossdikena planeras till 1 m djup samtidigt som grundvattennivån i delar av planområdet uppges ligga 1 m under markytan.
 - c. Bedömning av risk för förorenings spridning från dagvattnet till grundvattnet under krossdikena, eftersom vattnet i krossdikena kommer tillåtas infiltrera ner i grundvattnet.
 - d. Eventuellt dricksvattenuttag från grundvattnet i området runt planområdet.
 - e. Ingår planerad översvämningssyta i planområdet, om så inte är fallet så behöver redovisas om planerad översvämningssyta har samma fastighetsägare som planområdet, i annat fall hur berörd fastighetsägare ställer sig till detta.
3. För att skydda planförslagets planlagda naturmark så finns i nuvarande planförslag en planbestämmelse om marklovsplikt för fällning av träd med en diameter över 30 cm. Förbundet anser att planhandlingarna behöver kompletteras med motivering till bedömningen att denna marklovsplikt i tillräcklig omfattning säkerställer att de höga naturvärdena, som utgör livsmiljö för flera artskyddade och rödlistade arter, inte på sikt riskerar att försvinna till följd av exploatering enligt planförslaget.
4. Förbundet konstaterar att exploateringen kommer innebära viss negativ påverkan på naturvärden. Förbundet ser positivt på om kommunen i samråd med exploatören skulle utarbeta och genomföra ekologiska kompensationsåtgärder.
5. Planhandlingarna behöver avseende trafikbuller från Sjöviksvägen kompletteras med redovisning av beräknade maximala ljudnivåer på planerade uteplatser. Det behöver säkerställas i det fortsatta planarbetet att, utöver redan redovisade ekvivalenta ljudnivåer, inte heller maximala ljudnivåer kommer överstiga gällande riktvärden i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.
6. Planhandlingarna saknar en redovisning av radonrisk och behöver kompletteras med radonrisknivå samt eventuella krav på radonskyddat byggande.
7. Inför sprängning och loss hållning av berg ska analys utföras av bergets sulfid- och metallinnehåll samt neutraliseringsförmåga. Utifrån resultatet av utförd undersökning bör en riskbedömning av miljöpåverkan på omgivande yt- och grundvattensystem göras som främst baseras på bergartens sulfidinnehåll, dess försurningsförmåga samt omgivningen försurningskänslighet. Förbundet vill gärna få möjlighet att lämna synpunkter på resultatet och riskbedömningen.
8. Planhandlingarna behöver kompletteras med en bedömning av eventuell påverkan på planområdet bostadsbebyggelse från elektromagnetiska fält från närliggande starkströmsledning.
9. Eftersom området inte är anslutet till fjärrvärmenätet och inte heller planeras att anslutas, så anser förbundet att planhandlingarna behöver kompletteras med planerade hållbara uppvärmningsalternativ så att det framgår att frågan ingått i framtagandet av planförslaget.

Vatten och avlopp

Planområdet förses med kommunalt vatten och avlopp och för att detta ska kunna ske förses området med en ny pumpstation som kan innehålla tryckstegring.

Dagvatten

Området kommer inte att anslutas till kommunalt dagvattennät. I utförd dagvattenutredning (Geosigma, daterad 2019-11-19) föreslås att dagvatten som uppkommer inom planområdet hanteras enligt följande:

- Dagvatten från gaturum leds ner i fördröjningsmagasin med rening i form av 1 m djupa krossdiken (makadamdiken) med tillsatt renande biokol. Krossdikena behöver ha en total yta på minst 410 m² och anläggs längs gator och hårdgjorda ytor. Vattnet leds bort i krossdikets botten och tillåts på vägen infiltrera ned till grundvattnet.
- Dagvatten från bostadstak infiltreras i gräsmatta på respektive hustomt och vidare ut i krossdiken med biokol.
- Vid skyfallsregn avleds översvämningvattnet via gatunät och krossdiken mot lägre liggande odlingsmark i väster.

Recipenter för dagvattnet är Fitunaån, vilken omfattas av miljökvalitetsnormer. Planförslaget innebär att föroreningsbelastningen från planområdet till Fitunaån beräknas öka något jämfört med idag avseende fosfor, kvicksilver, PAH16 och bens(a)pyren. Ökningen sker från mycket låga nivåer och det anses inte ekonomiskt försvarbart att rena dessa ytterligare. Den årliga föroreningsbelastningen till Fitunaån från planområdet beräknas ändras på följande sätt efter exploateringen jämfört med före:

- Bens(a)pyren: ökning från 0,000074 till 0,000080 kg/år
- PAH16: ökning från 0,00077 till 0,0021 kg/år
- Kviksilver: 0,00018 till 0,00029 kg/år
- Fosfor: ökning från 0,52 till 0,63 kg/år
- Övriga parametrar (kväve, bly, koppar, zink, kadmium, krom, nickel, svavel): ingen ökning

Förbundets bedömningar

Beslutspunkt 1 – Dagvatten och miljökvalitetsnormer

Enligt vattenförvaltningsförordningen får en vattenförekomst status inte försämrats, och enligt Weserdomen får försämring inte ske ens på kvalitetsfaktornivå. Den 1 januari 2019 stärktes dessutom lagstiftningen, i 5 kap 4 § miljöbalken, kring att det inte är tillåtet att äventyra möjligheten att uppnå beslutade miljökvalitetsnormer i utsatt tid.

Enligt VISS-databasen och Nynäshamns kommuns yt- och grundvattenplan (2019) är vattenförekomsten Dyån/Fitunaån starkt övergödd. Ån har även överskridna gränsvärden för ammoniak, är till stor del utträtad och omformat, samt har konstaterade fiskvandringshinder. Ekologisk status är idag måttlig och enligt beslutad miljökvalitetsnorm ska vattenförekomsten uppnå god ekologisk status senast år 2027. En utpekad åtgärd för att uppnå god ekologisk status är att vattendragets fosforhalter behöver minska från medelhalten 137 µg/l till 64 µg/l. Vattenförekomstens kemiska status klassas idag som uppnår ej god, på grund av höga halter kvicksilver och bromerande difenyletrar, vilket är ett problem i vattenförekomster i hela Sverige. Bortser man från dessa ämnen bedöms vattnet uppnå god kemisk status.

Det nuvarande förslaget till dagvattenåtgärder innebär att fosforbelastningen på Fitunaån från planområdet beräknas öka något efter planerad exploatering. Förbundet anser att planhandlingarna

behöver kompletteras med en riskbedömning av effekten av den beräknade ökade fosforbelastningen på Fitunaån inklusive en motivering till att den ökade fosforbelastningen inte innebär ett äventyrande (enligt 5 kap 4 § miljöbalken) av möjligheten att uppnå Fitunaåns miljö kvalitetsnorm om god ekologisk status senast 2027.

Övriga föroreningsparametrar som beräknas öka från planområdet är, utöver fosfor, även bens(a)pyren, PAH och kvicksilver. Dessa ämnen utgör prioriterade ämnen som påverkar en vattenförkomsts kemiska status negativt och ska fasas ut. Ökningen av dessa parametrar är dock liten och sker från en idag låg nivå.

Beslutspunkt 2 – kompletteringar till dagvattenutredning

Förbundet anser att dagvattenutredningen behöver kompletteras med svar på frågorna i beslutspunkt 2 för att säkerställa att föreslagna dagvattenåtgärder dels är praktiskt genomförbara dels inte riskerar medföra förorenings spridning till grundvatten med eventuellt dricksvattenuttag.

Beslutspunkt 3 – marklovsplikt för trädfällning inom naturmark

Inom planområdet finns höga naturvärden i form av förekomst av skyddsvärda träd, skyddade och rödlistade arter och naturtyper som är regionalt sällsynta. Enligt naturvärdesinventeringen är planområdets höga naturvärden främst knutna till barrskogsmiljöerna. Inventeringen anger att för att bevara dessa höga naturvärden vid en exploatering är det av stor vikt att behålla kontinuitet av tall och gran i olika åldrar samt behålla träd som tillåts att bli gamla. Ett högre besöksstryck från boende i området efter exploateringen kan komma att leda till slitage på ytliga rötter som kan komma att skada träd. Även nyrekrytering av träd kan hämmas av ett ökat tramp/besöksstryck i området. Hällmarkstallskogarna kan på lång sikt hotas om användningen av området innebär att föryngring av träd inte sker, till exempel till följd av hårt slitage.

För att skydda planförslagets planlagda naturmark så finns i nuvarande planförslag en planbestämmelse om marklovsplikt för fällning av träd med en diameter över 30 cm. Förbundet anser att planhandlingarna behöver kompletteras med motivering till bedömningen att denna marklovsplikt i tillräcklig omfattning säkerställer att de höga naturvärdena, som utgör livsmiljö för flera artskyddade arter, inte på sikt riskerar att försvinna till följd av exploatering enligt planförslaget.

Beslutspunkt 4 – Ekologiska kompensationsåtgärder

Förbundet ser positivt på att planerad bebyggelse har koncentrerats till områden inom planområdet med lägre naturvärden för att minimera intrång i områden med de högsta naturvärdena. Negativa följder av planförslaget är att exploateringen kommer att göra visst intrång i naturvärdesobjekt 1, 3 och 6 med höga naturvärden, att exploateringen bedöms inverka negativt på livsmiljön för den artskyddade spillkråkan samt att exploateringen sker inom den gröna kilen Styrankilen (dock i kanten av Styrankilen), vilken är en grön kil som präglas av skogsmark och binder samman naturvärdekärnan Fjättern vid Nynäshamns tätort med värdekärnorna Stora Vika och Ösmo. Förbundet konstaterar att i Naturvärdesinventeringen lyfts möjligheten till ekologiska kompensationsåtgärder, men det konstateras samtidigt att det idag inte finns något generellt lagkrav att kompensera för förluster av naturvärden vid exploatering. Ett antal kommuner i landet arbetar ändå aktivt med frivilliga kompensationsåtgärder där exploatörer och kommun kommer överens om lämpliga åtgärder. Förbundet ser positivt på om kommunen i planarbetet i samråd med exploatören skulle utarbeta ekologiska kompensationsåtgärder som utfördes i samband med exploateringen.

Beslutspunkt 5 – Buller

Enligt utförd bullerberäkning kommer trafikbuller från Sjöviksvägen överstiga gällande bullerriktvärden på uteplatser för de bostadshus som kan komma att hamna närmast Sjöviksvägen. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå är 50 dBA och beräknad ljudnivå blir 54-55 dBA. Beräknade maximala ljudnivåer redovisas inte i planhandlingarna. Överstigandet av riktvärdet för ekvivalent ljudnivå beräknas hanteras genom att planen möjliggör uppförande av bullerplank eller andra bulleråtgärder på kvartersmark samt möjlighet att uppföra uteplatser på annan plats på tomten än närmast Sjöviksvägen.

Förbundet anser att det vid planläggning i möjligaste mån bör eftersträvas att genom t.ex. utformning och placering av huskropparna förebygga bullerstörningar, så att skyddsåtgärder såsom bullerplank inte behövs. Förbundet konstaterar dock att med bullerplank bör riktvärdena för ekvivalent ljudnivå kunna innehållas i planförslaget. Förbundet anser det viktigt att det även säkerställs och redovisas i planhandlingarna att även riktvärde för maximala ljudnivåer innehålls.

Beslutspunkt 6 – Radon

I planhandlingarna saknas information om radonrisknivå inom planområdet. Planhandlingarna behöver kompletteras med redovisning av radonrisk samt eventuella krav på radonsäkert byggande.

Beslutspunkt 7 – Sulfidförande berg

Sulfidförande bergart kan orsaka negativ påverkan i omgivande miljö med surt lakvatten och förhöjda metallhalter. Inför sprängning och loss hållning av berg anser förbundet att analys ska utföras av bergets sulfid- och metallinnehåll samt neutraliseringsförmåga. Utifrån resultatet av utförd undersökning bör en riskbedömning av miljöpåverkan på omgivande yt- och grundvattensystem göras som främst baseras på bergartens sulfidmineralinnehåll, dess försurningsförmåga samt omgivningen försurningskänslighet. Förbundet vill gärna få möjlighet att lämna synpunkter på resultatet och riskbedömningen.

Beslutspunkt 8 – Elektromagnetiska fält

Planhandlingarna redovisar inte någon bedömning avseende eventuell påverkan på planerad bostadsbebyggelse från elektromagnetiska fält från närliggande startströmsledning. Förbundet anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med sådan bedömning.

Information om elektromagnetiska fält finns bl.a. i broschyren "Magnetfält och hälsorisker", publicerad 2009 av de fem myndigheterna Strålsäkerhetsmyndigheten, Socialstyrelsen, Elsäkerhetsverket, Boverket och Arbetsmiljöverket.

Beslutspunkt 9 – Uppvärmningsmetoder

Området är inte anslutet till fjärrvärmenätet och planeras inte heller att anslutas. Förbundet anser att planhandlingarna behöver kompletteras med planerade hållbara uppvärmningsalternativ så att det framgår att frågan ingått i framtagandet av planförslaget.

Övriga frågor

Redaktionella ändringar

I planbeskrivningen, sid 38 under rubriken "Vatten", anges en förenklad återgivning av dagvattenutredningens slutsatser, detta behöver korrigeras. På sid 38 anges att föroreningsbelastningen på recipienten från planområdet efter föreslagen exploatering beräknas bli oförändrad om de föreslagna dagvattenåtgärderna implementeras. I dagvattenutredningen, sid 20 under rubriken "Föroreningsberäkningar" och sid 27 under rubriken "slutsats", anges att föroreningshalterna från planområdet beräknas öka efter den planerade exploateringen, inklusive de föreslagna dagvattenåtgärderna, och att ökningen avser fosfor, kvicksilver, PAH16 och bens(a)pyren.

Skyddade arter enligt Artskyddsförordningen

Inom planområdet förekommer sex arter som är skyddade enligt § 4, 8, eller 9 i Artskyddsförordningen, vilket innebär bl.a. förbud mot påverkan på arternas livsmiljö. Förbundet instämmer med Naturvärdesinventeringen att kontakt bör tas med länsstyrelsen för avstämning kring planförslagets påverkan på artskyddade arters livsmiljöer.

Förvaltningens kommentar

1. Dagvattenutredningen har kompletterats och förtydligats. Dagvattenutredningen konstaterar att: "Beräkningarna visar generellt på oförändrade och lägre mängder av de studerade förorenande ämnen förutom svag ökning av fosfor- och kvicksilverbelastning. Den ytterligare mängd fosfor som uppskattas tillföras recipienten är i detta fall 0,400 gram/år och för kvicksilver är det 0,1 gram per år. Det bedöms vara en mycket liten mängd, men det innebär en betydlig procentuell haltökning jämfört med befintlig markanvändning (ca. 60 %). Då befintlig markanvändning består i princip enbart av oexploaterad naturmark som bland annat ska hårdgöras och trafikeras av bilar är det svårt att rena dagvattnet till den grad att det underskrider de befintliga belastningen som är närmast att likna med nollutsläpp. Relateras dock föroreningshalterna till exempelvis ett normalt vattendrag bedöms beräknade nivåer vara mycket låga. Föroreningsberäkningarna i StormTac är förenade med osäkerheter då halterna är schablonvärden baserade på medelvärden från olika studier. Den redovisade ökningen av föroreningar är så marginell att det faller inom felmarginalen för beräkning med schablonhalter. Resultatet ska snarare tolkas som en indikation om att ingen större ändring av föroreningsbelastning väntas att ske om den föreslagna dagvattenlösningen implementeras.
2. Dagvattenutredningen har kompletterats och förtydligats. Föreslagna svackdiken med biokol är praktiskt genomförbara. Dagvattenutredningen konstaterar att: "Området bedöms lämpa sig väl för svackdiken som är tekniskt enkla och billiga att anlägga och underhålla. Planområdet bedöms ha gått om lämpliga anläggningsytor." Planområdet ligger inte inom vattenskyddsområde. Dagvattenutredningen konstaterar att: "Dagvatten leds bort i svackdikets botten och tillåts på vägen infiltrera ned till grundvattnet. Om det planeras för uttag av dricksvattenuttag inom utredningsområdet rekommenderas dock att diken konstrueras med täta bottnar så att infiltration till grundvatten inte tillåts." Det finns inga planer på uttag av dricksvatten inom planområdet.
3. Områdets topografi samt den naturvärdesinventering som genomförts har legat till grund för utformningen av planförslaget och byggnadernas placering. Naturvärdesinventeringen konstaterar att man i första hand ska bevara och minimera påverkan på naturvärden vilket

planförslaget utgår ifrån. Bebyggelsen är till största del placerad i de områden som har minst naturvärden. Områden med högst naturvärden planläggs som "NATUR" och skyddas därmed mot en framtida exploatering. Allemansrätten gör att det idag är möjligt att gå och röra sig i naturområdet och detta förblir oförändrat med planförslaget. Bestämmelsen om marklovsplikt för fällning av träd med en diameter större än 30 cm kommer från naturvärdesinventeringen.

4. Inga ekologiska kompensationsåtgärder föreslås i planförslaget då kommunen ej anser att det finns ett behov av dessa. Naturvärdesinventeringen konstaterar att man i första hand ska bevara och minimera påverkan på naturvärden vilket planförslaget utgår ifrån. Bebyggelsen är till största del placerad i de områden som har minst naturvärden.
5. En trafikbullerutredning togs fram 2021 och finns som bilaga till granskningshandlingarna. Trafikbullerutredningen konstaterar att bostäder med mycket hög ljudkvalité kan byggas enligt det förslag detaljplanen innehåller. De planerade bostäderna utsätts för låga bullernivåer från trafiken på Sjöviksvägen. De ekvivalenta ljudnivåerna överstiger inte 55 dB(A) vid någon av byggnaderna. Ljudnivån på uteplatserna i anslutning till bostäderna blir lägre än 70 dB(A) maximal och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå förutsatt att tre av bostäderna närmast Sjöviksvägen får uteplatser på den nordvästra sidan om byggnaderna, dvs uteplatser som inte vetter mot Sjöviksvägen.
6. Planhandlingarna har förtydligats med uppgifter kring radon. Nynäshamns kommun har data från flygmätningar för radium som visar att halterna för planområdet ligger mellan ca 5-50 Bq/Kg. Gränsvärdet från Boverket är högst 200 Bq/m³ för inomhusluft. Luft väger ca 1,3 kg /m³ vilket innebär att det inom området idag är maximalt ca 65 Bq/m³. Kommunen anser därmed att plankartan inte behöver förses med bestämmelser om radonskyddat byggande.
7. SGIs jordartskarta visar att planområdet till största del består av sandig morän och glacial silt. Det finns tre mindre områden med urberg. Områdena med urberg är högre belägna i terrängen och utgörs av kullar som till stor del sparas som naturmark. Majoriteten av den föreslagna bebyggelsen är belägen i områdena med sandig morän och glacial silt. Det är främst vid behov av omfattande bergsprängning som utredningar av sulfidberg blir relevant. Syftet med en sulfidbergsutredning är att utreda hanteringen av sulfidbergssprängmassor så att dessa inte påverkar dag/grundvatten inom området. Eftersom det ej kommer förekomma sprängning av berg i någon stor omfattning anser Nynäshamns kommun att man ej behöver ta fram en sulfidbergsutredning för detta projekt.
8. Kommunen följer elsäkerhetsverkets rekommendationer som anger ett horisontellt avstånd på minst 5 m. till byggnadsdel. Inga byggnader i planförslaget ligger inom 5 m. från ledningen och därmed uppfylls elsäkerhetsverkets rekommendationer.
9. Planen hindrar inte hållbara uppvärmningsalternativ som tex solvärme eller bergvärme. Planen kan inte ställa krav om vilket uppvärmningsalternativ som ska användas.

Länsstyrelsen

Nynäshamns kommun har översänt förslag till detaljplan, upprättat i februari 2020, till Länsstyrelsen för samråd. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av ett 40-tal kedjehus på delar av fastigheten Lyngsta 2:2 samt att skydda de områden med högst naturvärden genom att planlägga dem som naturmark. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att den planerade bebyggelsen är förenlig med intentionerna i den strategiska utvecklingen för området enligt kommunens översiktsplan. Dock saknas ett resonemang i planhandlingarna kring förenligheten gällande tillgänglighet och trafikförsörjning. Detaljplaneförslaget är upprättat med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Av 5 kap. 14 § PBL följer att länsstyrelsen under samrådet särskilt ska ta till vara och samordna statens intressen, verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser, verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt. Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen, tagit del av synpunkter från Trafikverket daterat den 22 april 2020 och SGI daterat den 8 april 2020.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL under förutsättning att synpunkterna på buller, elektromagnetiska fält och geoteknik beaktas.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Hälsa och säkerhet

Buller

Kommunen gör i planen bedömningen att en separat bullerutredning inte behöver tas fram för denna detaljplan. Kommunen har istället själva gjort beräkningar med hjälp av boverkets publikation "*Hur mycket bullrar vägtrafiken*". I planbeskrivningen framkommer det att Vikavägen borde ge upphov till en ekvivalent ljudnivå som är lägre än 50 dBA redan efter 50 meter från vägen. Vid Sjöviksvägen finns det dock en viss risk att överstiga riktvärdena för

uteplats då den ekvivalenta ljudnivån förväntas ligga mellan 54-55 dBA. Kommunen konstaterar att det inte regleras var uteplatserna ska lokaliseras och uteplats kan anordnas längre från vägen eller på andra sidan om bostadshuset.

Länsstyrelsen anser att då det finns en risk för att bullernivåerna på uteplats kan överskridas om de placeras närmast Sjöviksvägen bör en planbestämmelse som reglerar bullernivåerna för uteplats införas på plankartan.

Elektromagnetiska fält

Utanför planområdet har Nynäshamns Energi AB en luftledning med starkström. Inför granskningen behöver kommunen redogöra för det elektromagnetiska fält som blir vid planerat bostadsområde samt vid behov införa nödvändig reglering i plankartan.

Geoteknik

Utifrån vad som framkommer i planbeskrivningen, den geotekniska utredningen (Geosigma 2019-10-25) samt SGI:s (2020-04-08) yttrande anser Länsstyrelsen att kommunen till granskningsskedet behöver visa att marken är lämplig att bebyggas med bostäder. Det saknas i planhandlingarna en redovisning av totalstabiliteten, dock framgår det att stabiliteten inom området kan påverkas av vibrationsalstrande arbete och att hela området inte ska bebyggas samtidigt. Det behöver tydliggöras ifall tveksamheten kring stabilitet bara gäller byggskedet eller även då området är färdigutbyggt. Kommunen behöver även till granskningen tydliggöra om det behövs åtgärder eller restriktion för att hela eller delar av marken ska kunna bebyggas med bostadshus. Detta behöver i så fall regleras som planbestämmelser i plankartan, se länk till PBL-kunskapsbanken nedan.

Inom området förekommer flera relativt branta slänter varför risken för ytliga ras eller blocknedfall inte kan uteslutas. Med anledning av förekomsten av block inom området anser Länsstyrelsen att kommunen till granskningen behöver visa hur detta avses hanteras samt vid behov införa nödvändiga planbestämmelser på plankartan för att reglera detta.

Boverket har tagit fram vägledning kring geotekniska säkerhetsfrågor och lämpliga förslag till planbestämmelser som finns på PBL-kunskapsbanken, se nedan:

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning_naturolyckor/planbest/ och

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/halsa-sakerhet-och-risker/risker-riktvarden-och-underlag/geotekniska-sakerhetsfragor/>

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripande-grunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i plan- och bygglagen, om det behövs från allmän synpunkt. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Lokala kulturmiljövärden

Det framgår inte i planbeskrivningen vilka avvägningar som gjorts i relation till bestämmelserna i 2 kap. PBL om att hänsyn ska tas till platsen kulturvärden och landskapsbilden. Inte heller framgår det vilka konsekvenser planförslaget får på landskapsbilden. Länsstyrelsen anser att kommunen till granskningsskedet bör utreda ytterligare hur lokaliseringen och utformningen av bebyggelsen tar hänsyn till det omgivande landskapet. Bebyggelsen kommer enligt

planbeskrivningen att bli iögonfallande i det omgivande odlingslandskapet och påverka läsbarheten av landskapets kulturhistoriska värden.

Tillgänglighet

Planområdet är beläget ca 1,5 kilometers gångväg från närmaste busshållplats, Stora Vika Marsta, vilket riskerar att generera ökad biltrafik. Enligt 2 kap. 6 § PBL pkt 6–7 ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö. Bebyggelsen ska även planeras på ett sätt som möjliggör för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området. Det framgår inte i planbeskrivningen vilka avvägningar som gjorts i relation till dessa bestämmelser. Det framgår heller inte tydligt hur förslaget i detta avseende relaterar till den strategiska inriktningen i kommunens översiktsplan. I översiktsplanen framgår att ny bebyggelse i Nynäshamns kommun ska lokaliseras inom 700 meter från busshållplatser eller inom 1 000 meter från spårbunden kollektivtrafik (fågelvägen). Utöver det kravet står det vidare i översiktsplanen, är en högre exploateringsgrad lämplig inom avstånd upp till 400 meter från busshållplatser med minst fyra avgångar i timmen under rusningstid och upp till 1 000 meter från stationer för spårbunden kollektivtrafik.

Länsstyrelsen anser att kommunen i den fortsatta planeringen tydligare bör beskriva och föra ett resonemang kring dessa frågor samt även hur kommunen planerar för en attraktiv gång, cykel och kollektivtrafik. Detta för att minska beroendet av bil, samt öka möjligheten att på ett säkert sätt kunna gå eller cykla till busshållplats och andra viktiga målpunkter.

Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Dagvatten

Resultatet av dagvattenutredningen återspeglas i planhandlingarna på ett tillfredsställande sätt. Även beskrivningen av miljö kvalitetsnormerna för vatten (MKN) och hur planens genomförande relaterar till dessa är bra, dock anser Länsstyrelsen att kommunen inte kan hänvisa till en reningseffekt i vattendrag nedströms om denna inte har kvantifierats. Som upplysning vill Länsstyrelsen framföra att större delen av den befarade ökningen av utsläpp, av ämnena kvicksilver och PAH-er, är en följd av de schablonmässiga beräkningarna i modellen som använts. Ökningen faller väl inom beräkningarnas felmarginaler. Om ökningen hade varit statistiskt säkerställd fakta, hade inte kommunen kunnat hänvisa till ekonomiska skäl för att inte vidta reducerande åtgärder (se s. 31, plb). Rimlighetsavvägningen i 2 kap. 7§ Miljöbalken (MB) kan inte längre användas för miljö kvalitetsnormerna för vatten. I det här fallet bedömer Länsstyrelsen att med de föreslagna lokala dagvattenåtgärderna kan miljö kvalitetsnormerna nedströms planområdet följas.

Naturmiljö

Artskydd

Ett av syftena med detaljplanen är att inte skada, döda osv. fridlysta arter. Enligt praxis krävs det att ingen påverkan på en fridlyst arts bevarandestatus får förekomma för att planens genomförbar enligt artskyddsförordningen. För samtliga fridlysta arter behöver det förtydligas hur detaljplanen kommer att påverka respektive arts bevarandestatus på lokal nivå samt vilka skydds- och försiktighetsåtgärder som vidtas för att undvika eller minimera påverkan. Sker en påverkan på någon arts bevarandestatus, oavsett nivå, kan detaljplanen inte genomföras enligt artskyddsförordningen.

Spillkråka har noterats i och i anslutning till planområdet. Kommunen har bedömt att detaljplanens påverkan på artens nationella population blir obetydligt. Det saknas dock en bedömning av hur

detaljplanen kommer att påverka artens bevarandestatus i området varför planbeskrivningen behöver kompletteras i denna del.

I planbeskrivningen finns den fridlysta arten skogsknipprot noterad i planområdets östra del, område 6. Länsstyrelsen noterar dock i Artportalen att arten observerats både 2018 och 2019 i planområdets norra del. Med hänsyn till att ytterligare exemplar kan förekomma bör kommunen genomföra ytterligare en inventering för arten under lämplig tidpunkt på året.

Biotopskydd

Länsstyrelsen konstaterar att det inom planområdet finns diken som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna. I och med att markanvändningen ändras till följd av detaljplanen upphör det generella biotopskyddet och eftersom omgivande jordbruksmark avses att bebyggas kommer biotopskyddet för diket att upphöra. Biotopen bör dock, enligt Länsstyrelsen, så långt som möjligt bevaras då den fortfarande fyller en viktig funktion i landskapet för många fridlysta arter.

Naturvärden

Det är positivt att områden med högt och påtagligt naturvärde sparas som naturmark i plankartan. Länsstyrelsen saknar dock en beskrivning av hur kommunen i detaljplanen säkerställer att grönstrukturers värde och funktion värnas eller utvecklas i enlighet med den gällande översiktsplanen. Detta bör utvecklas till granskningen.

Det är även positivt att delar av träd och buskar som avverkas läggs upp i faunadepå i solbelyst park- eller naturmark i närheten. Under genomförandetiden bör träd som avses att sparas skyddas i enlighet med ”Standard för skyddande av träd vid byggnation” av Östberg och Stål.

Torrläggningsföretag

I den södra delen av planområdet berör den tänkta gång- och cykelvägen Lyngsta-Björkakärrens torrläggningsföretag med beteckningen AB_1_0865. Om det planeras åtgärder som kan påverka torrläggningsföretagets funktion måste torrläggningsföretagets styrelse godkänna detta och eventuellt behöver torrläggningsföretaget omprövas, detta i det fall förändringarna är av betydelse. Det framgår inte på vilket sätt en eventuell påverkan kan ske. Om till exempel trummor ska anläggas på platsen kan det vara en anmälningspliktig vattenverksamhet.

Vatten och avlopp

Planbeskrivningen innehåller knapphändig information kring hur vatten och avlopp ska lösas utöver än att det anges att det kommer bli kommunalt ansvar. I planbeskrivningen anges inte heller vilket avloppsreningsverk som kommer att belastas eller var dricksvatten kommer att tas från samt om kapacitet finns i dessa anläggningar för att ansluta detta område. Detta kan med fördel beskrivas tydligare till granskningsskedet.

Planbeskrivningen anger att det kommer att krävas en pumpstation för att avleda spillvatten från området. Vanligtvis krävs det vid en pumpstation en bräddledning som kan avleda spillvattnet vid driftstörningar vid pumpstationen. Det finns dock ingen information om detta i planbeskrivningen och Länsstyrelsen kan därmed inte göra en bedömning om det skulle krävas några ytterligare skyddsåtgärder såsom bräddmagasin för att minimera risken för människors hälsa eller miljön.

Behovsbedömning/undersökning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Förvaltningens kommentar

Buller - En trafikbullerutredning togs fram 2021 och finns som bilaga till granskningshandlingarna. Trafikbullerutredningen konstaterar att bostäder med mycket hög ljudkvalité kan byggas enligt det förslag detaljplanen innehåller. De planerade bostäderna utsätts för låga bullernivåer från trafiken på Sjöviksvägen. De ekvivalenta ljudnivåerna överstiger inte 55 dB(A) vid någon av byggnaderna. Ljudnivån på uteplatserna i anslutning till bostäderna blir lägre än 70 dB(A) maximal och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå förutsatt att tre av bostäderna närmast Sjöviksvägen får uteplatser på den nordvästra sidan om byggnaderna, dvs uteplatser som inte vetter mot Sjöviksvägen.

Ingen planbestämmelse om bullernivåer vid uteplats har införts då sådana bestämmelser lätt blir inaktuella om framtida riktvärden eller reglering kring buller ändras. På samtliga tomter är det möjligt att anlägga uteplatser som uppfyller nuvarande riktvärden för buller. Någon bestämmelse om reglering av uteplatsers placering anses inte heller ge ett fullgott skydd då anläggandet av uteplatser i många fall inte kräver bygglov och därmed blir verkninglösa.

Elektromagnetiska fält - Kommunen följer elsäkerhetsverkets rekommendationer som anger ett horisontellt avstånd på minst 5 m. till byggnadsdel. Inga byggnader i planförslaget ligger inom 5 m. från ledningen och därmed uppfylls elsäkerhetsverkets rekommendationer.

Trots omfattande internationell forskning saknas idag entydiga resultat som påvisar ett samband mellan exponering av magnetfält och negativa hälsoeffekter. Ansvariga myndigheter rekommenderar dock en viss försiktighet vid samhällsplanering och exploatering vilket finns beskrivet i rapporten "Magnetfält och hälsorisker" som kommunen har tagit del av.

Desto starkare ström i en ledning desto starkare magnetfält ger ledningen upphov till. Elledningen som löper norr om planområdet innehåller 20 kV ström vilket inte anses vara en av de kraftigaste elledningarna. Det är minst 10m. mellan elledningen och de närmsta byggnaderna.

Geoteknik - Den geotekniska utredningen samt planhandlingarna har uppdaterats och förtydligats. Den geotekniska utredningen konstaterar att totalstabiliteten inom de områden som föreslås bebyggas är tillfredställande. Vidare konstaterar utredningen att block har noterats i dessa områden men det bedöms inte finnas någon problematik med ras inom planområdet då marken är relativt flack och i huvudsak består av friktionsjordar med medelhög fasthet. Risk för blocknedfall i slänten ner mot Sjöviksvägen bedöms som låg.

Rådgivande synpunkter

Lokala kulturmiljövärden – Planbeskrivningen har kompletterats med text om kulturmiljö. Området anses ej vara av betydande kulturmiljövärde. Kommunen anser att de kedjehus som föreslås passar in i omgivningen och överensstämmer med närliggande bostäders skala som uppgår till två våningar. Möjligtvis är de föreslagna kedjehusen en något tätare bebyggelseypologi jämfört med närliggande bostäder som till störst del består av friliggande villor. Kedjehusen kommer ej vara väl synliga från Sjöviksvägen då de ligger bakom en naturlig höjdrygg. Planbeskrivningen innehåller en illustration som visar hur den nya bebyggelsen kan se ut från Vikavägen.

Tillgänglighet - Stora Vika är utpekad i Nynäshamns kommuns översiktsplan (Nynäshamns kommun, 2012) som en av kommunens åtta utvecklingsorter vilket innebär att det främst är där som kommunens tillväxt ska ske. Identifierade utvecklingsmöjligheter som beskrivs för Stora Vika är viss förtätning och ny bebyggelse öster om orten, vilket ger förbättrade förutsättningar för service och arbetsplatser. Enligt översiktsplanen vill kommunen uppföra ca 80 bostäder inom

Stora Vika. Det har dock varit svårt att få till en detaljplanläggning av ny bebyggelse inom de centrala delarna av Stora Vika på grund av att det inte har inkommit några förfrågningar eller ansökningar om planbesked från exploaterare. Kommunen är därför positiv till en utveckling inom planområdet, trots att det ej tillhör de centrala delarna av Stora Vika, då det är i linje med översiktsplanens riktlinjer.

Kommunen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m. från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda. Planförslaget innebär att en ny GC-väg anläggs utefter delar av Sjöviksvägen och förbinder det nya bostadsområdet med Stora Vika via Bodavägen vilket uppmanar hållbara färdvägar.

Dagvatten - Dagvattenutredningen har uppdaterats och förtydligats. Dagvattenutredningen säger att " Med de föreslagna åtgärderna (fördröjande svackdiken med biokol) beräknas dagvattenflödet bli oförändrat vid ett befintligt 10-årsregn. Föreningensbelastningen på recipienten beräknas även den bli oförändrad efter den föreslagna exploateringen om föreslagna dagvattenåtgärder implementeras. "

Naturvärden - Planbeskrivningen har förtydligats med en bild som visar planområdets läge i förhållande till kommunens identifierade gröna kil. Planområdet ligger inte inom den gröna kilen och anses därmed vara lämpligt för en bostadsexploatering då inga större naturvärden går förlorade. Kommunen anser att detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och dess riktlinjer gällande grönstruktur.

Artskydd - Enligt naturvärdesinventeringen är Skogsknipproten relativt vanlig i regionen och den är inte rödlistad. Efter samtal med Ekologigruppen som genomförde naturvärdesinventeringen kom kommunen fram till att arten inte behöver inventeras ytterligare. Ekologigruppen har tidigare gjort två naturvärdesinventeringar i området under olika tider på året. Den första inventeringen av arten utfördes i augusti vilket är den månad då arten blommar och därmed är väl synlig. I den första inventeringen anges att den påträffades i objekt 1, i den reviderade inventeringen har objekten justerats något vilket innebär att samma plats nu ingår i objekt 6.

Detaljplanens påverkan på den nationella populationen av Spillkråka bedöms som obetydlig. Naturvärdesinventeringen konstaterar att: "I brist på mer detaljerade underlag återstår att relatera den påverkan som en exploatering får till den lokala populationens ringa storlek (populationen i Södermanlands län). Att den nationella populationen på 29 000 par skulle påverkas av denna enda exploatering förefaller otroligt."

Biotopskydd – Det finns ett flertal diken i området med liknande karaktär. Det är tyvärr svårt att bevara diket som löper i den norra delen av området då denna yta behövs för tomtmark. Om diket bevaras blir tomterna omotiverat små. Det finns även en risk att ett dike på samfällad mark i bakkant av privata tomter annekteras och används som privat mark. Ett flertal nya diken tillkommer inom planområdet och förhoppningsvis kommer dessa diken få en likvärdig flora och fauna.

Vatten och avlopp – Planbeskrivningen har kompletterats med en utförligare text om VA. Planförslagets bostäder ansluts till reningsverket i Stora Vika som har kapacitet för att ansluta fler bostäder. Dricksvattnet kommer från dricksvattentäcken Gorran i Sorunda.

Planbeskrivningen har kompletterats med en utförligare text om e-området. E-området är ca 100 kvm. Pumpstationen inom e-området upptar ca 9 kvm. Resterande yta kan täcka in angöring, underhåll samt breddcistern eller yta för breddvatten vid haveri.

Torrlägningsföretag – Planförslaget innebär att svackdiken med biokol anläggs som dagvattenlösning. Svackdikena föreslås kopplas ihop med dräneringsrör och därmed behöver inte trummor anläggas. Dagvattenlösningen är utformad för att ha kapacitet att fördröja dagvattnet så att ingen ökning av flödet sker vid dimensionerande regn.

Fastighetsägare 1

Vi anser att man måste göra en ordentligt trafikutredning i samband med 40 parhus, det är 80 fastigheter, vilket ger minst 160 nya bilar som ska åka på väg 574.

Vägen har idag en hastighet om 70 km/h. Denna hastighet är horibelt hög, med tanke på hur smal den är, hur skarpa kurvor det är, hur många dolda kurvor samt att fastigheter som är över 100 år gamla ligger direkt bredvid vägen.

Barnen kan inte gå till och från skolan idag utan att ha livet i fara. Skolskjuts är helt otänkbart enligt Nynäshamn. Föräldrar ansvar kallar man det.

Utryckningsfordon kommer flygandes in i smala skarpa kurvor, och vi som bor springer ut och kollar om bilen hamnat i diket, för vi vet att hastigheten är på tok för hög, eller att de kan frontalkrocka i den kurvan.

Vi kan inte ens hämta vår post eller lämna våra sopor utan att vara rädda att bli påkörda.

Idag håller de på fylla ut tomter i Andra, och bara den tunga trafiken som kommit av det, är enormt läskig och extremt farlig.

Varje vinter drar vi ut bilar från åkern och ur diket, pga hög hastighet, smal väg och skarp kurva. Man kan inte ens hålla 50 km, men ändå är det 70??

Vi yrkar på en vägbom så dessa fastigheter inte kan ta Sjöviksvägen, utan måste åka via Stora vika till Nynäshamn.

Vi yrkar på en hastighetssänkning samt väg gupp. Detta är något jag kommer driva vidare med myndigheter.

Sätt upp en kabel och mät trafiken. Vägen klarar inte 160 fler fordon, minst 2 ggr per dag, om inte fler med tanke på alla skolbarn. Den tunga trafiken få inte förekomma! Lastbilarna visa NOLL hänsyn.

Jag är redan varje dag rädd för att få en bil in i huset, samt att våra barn ska bli påkörda.

Förvaltningens kommentar

Planförslaget innehåller ett 40-tal kedjehus vilket även ger ett 40-tal privata fastigheter. Om varje bostad har två bilar blir det ett tillskott av 80 bilar totalt (ej 160 som anges i yttrandet).

Trafikverket har granskat trafikutredningen som har tagits fram inom ramen för planarbetet. Trafikverket uppskattar att planen kommer alstra ca 200 ÅDT. Enligt Trafikverkets basprognos för år 2040 förväntas trafiksiffror om 600 ÅDT för väg 574/Sjöviksvägen utan planerad exploatering. Med både trafiksiffrorna från basprognos 2040 och planerad exploatering i beaktning uppskattar Trafikverket ett trafikflöde om ca 800 ÅDT för år 2040. Väg 574/Sjöviksvägen ansluter till väg 573 och 225 som är relativt kapacitetsstarka och Trafikverket bedömer därför att exploateringen inte har betydande påverkan på vägsystemets kapacitet. Nynäshamns kommun delar Trafikverkets bedömning och anser att Sjöviksvägen har kapacitet för den trafikökning planförslaget genererar.

Kommunen har varit i kontakt med Trafikverket för att diskutera en hastighetssänkning från 70 km/h till 50 km/h. Trafikverket anser att man ej bör sänka hastigheten på Sjöviksvägen. Planhandlingarna har justerats efter samråd och föreslår inte längre en sänkning av hastigheten då det är möjligt att uppnå acceptabla siktsträckor i den nya korsningen Sjöviksvägen/Björkakärrsvägen tack vare att Sjöviksvägens uppmätta medelhastighet ligger omkring 60 km/h.

Väg 574/Sjöviksvägen är en statlig väg där Trafikverket är väghållare vilket innebär att det är Trafikverket som ansvarar för vägens utformning, skötsel och underhåll. Det är därför upp till Trafikverket att anlägga hastighetsdämpande åtgärder som t.ex. hastighetsgupp eller att sänka hastigheten på vägen och dessa frågor har inte kommunen rådighet över. Det är ej heller möjligt att på eget initiativ stänga av en kommunal eller statlig väg med en vägbom eftersom det skulle hindra framkomligheten på vägen.

Fastighetsägare 2

Angående Planerad gång- och Cykelväg - Vi är ägare till Lyngsta 2:26.

I förslaget till detaljplan föreslås gång- och cykelväg på vår mark för åtkomst till busshållplats Stora Vika/Boda via den privata vägen Bodavägen. Detta skulle på negativt sätt minska vår åkermark. Vi motsätter oss detta.

Vi skulle kunna godta detta intrång på vår mark genom fastighetsreglering så att vi i utbyte erhåller Lyngsta 2:2s åkermark som helhet längs Sjöviksvägen. Vi äger intilliggande åkermark och sammanslagning skulle vara gynnsam för åkerbruket. Vi önskar alltså en fastighetsreglering.

Övriga synpunkter

Vi motsätter oss byggnation av 41 kedjehus på så liten yta av miljöhänsyn. Den planerade byggnationen av 41 kedjehus ligger i kanten av Styrankilen. Byggnationen är så pass omfattande att vi förutser betydande belastning på vår intilliggande skog, dels den i detaljplanens fortsättning norrut på samma sida av Sjöviksvägen, dels skogen på andra sidan (östrasidan) Sjöviksvägen bortanför åkern.

Den planerade bebyggelsen med tätt byggda hus, 41 st, på liten yta passar inte in i landskapsbilden och den traditionella byggstilen av byar i Sorunda eller förtätade byar exempelvis Källsta, Vansta Hästby. Miljön skulle förfulas och belastas negativt. Planering för 10, maximalt 15 hus, fristående eller, möjligen parhus skulle kunna anpassas bättre till miljön och på den aktuella ytan.

Sjöviksvägen är inte anpassad för den trafikökning som förutses om 41 hus skulle byggas.

Förvaltningens kommentar

Markåtkomstfrågan samt ersättning för markinträang behandlas inte i detaljplanehandlingar utan diskuteras separat med fastighetsägaren.

Trafikverket har granskat trafikutredningen som har tagits fram inom ramen för planarbetet. Trafikverket uppskattar att planen kommer alstra ca 200 ÅDT. Enligt Trafikverkets basprognos för år 2040 förväntas trafiksiffror om 600 ÅDT för väg 574/Sjöviksvägen utan planerad exploatering. Med både trafiksiffrorna från basprognos 2040 och planerad exploatering i beaktning uppskattar Trafikverket ett trafikflöde om ca 800 ÅDT för år 2040. Väg 574/Sjöviksvägen ansluter till väg 573 och 225 som är relativt kapacitetsstarka och Trafikverket bedömer därför att exploateringen inte har betydande påverkan på vägsystemets kapacitet. Nynäshamns kommun delar Trafikverkets bedömning och anser att Sjöviksvägen har kapacitet för den trafikökning planförslaget genererar.

Kedjehusen som föreslås är två våningar höga med sadeltak vilket kommunen anser passar in i landskapsbilden samt stämmer överens med närliggande bostäders skala. Byggnaderna kommer ej vara väl synliga från Sjöviksvägen då de ligger bakom en naturlig höjdrygg. Planbeskrivningen innehåller en illustration som visar hur den nya bebyggelsen kan se ut från Vikavägen.

Friluftslivet anses inte påverkas påtagligt av planförslaget då det endast innefattar ett 40-tal kedjehus. Dessutom lämnas stora ytor av fastigheten som naturmark som fortsatt kan nyttjas för friluftsliv och rekreation.

Områdets topografi samt den naturvärdesinventering som genomförts har legat till grund för utformningen av planförslaget och byggnadernas placering. Naturvärdesinventeringen konstaterar att man i första hand ska bevara och minimera påverkan på naturvärden vilket planförslaget utgår ifrån. Bebyggelsen är till största del placerad i de områden som har minst naturvärden. Områden med högst naturvärden planläggs som "NATUR" och skyddas därmed mot en framtida exploatering.

Boende Sjöviksvägen

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Nynäshamn har beslutat att starta arbetet med detaljplan för cirka 40 enfamiljshus villor. Planen är nu ute på samråd.

Det tilltänkta bostadsområdets enda tillfartsväg för bil, fotgängare och cyklister är den smala och krokiga Sjöviksvägen, väg 574.

Vi som bor längs Sjöviksvägen är redan idag mycket oroade av trafiksituationen på vägen, och än mer bekymrade över prognosticerad 70% trafikökning från det föreslagna planområdet.

Vi lämnar härmed våra synpunkter till samrådet.

1. Fakta ur detaljplanens trafikutredning, Lyngsta 2:2 och 2:26 PM Trafik, av konsultfirman CIVIT.

Trafikutredningen konstaterar att vägen har körbanebredd 4,5 m och saknar mittmarkering, trottoarer och belysning, samt att gående och cyklister rör sig i blandtrafik.

Enligt Trafikverkets mätning år 2015 beräknades trafiken till 422 ÅDT (årsmedeldygnstrafik) längs Sjöviksvägen. Trafiken under maxtimmen bedöms till 65 f/h norrut och 45 f/h söderut.

Trafikutredningen konstaterar vidare att Sjöviksvägen saknar kapaciteten av dubbelriktad väg för att hantera detta flöde. Man fastslår att för att få tillräcklig kapacitet och trafiksäkerhet bör hastigheten sänkas och fler mötesplatser skapas.

Utöver dagens trafik beräknas det nya bostadsområdet på Lyngsta 2:2 tillföra cirka 300 ÅDT, en ökning på 70%, till cirka 722 ÅDT. Trafiken under maxtimmen blir då cirka 110 f/h norrut och 75 f/h söderut.

2. Synpunkter från boende längs Sjöviksvägen angående trafiksäkerheten.

Ökad trafik och högre hastigheter under de senaste 10-20 åren.

En allmän uppfattning hos oss boende längs Sjöviksvägen är att biltrafiken ökat markant under de senaste 10-20 åren. Hela karaktären har förändrats från låg-frekvent, långsam lokaltrafik till vad man idag upplever som "stressad" genomfartstrafik i betydligt högre hastighet.

Det finns ingen utredning om orsakerna till den ökade trafiken men flera samverkande faktorer kan antas bidra:

- Lyngsta tomtområde med cirka 30 hus har ändrat karaktär från fritidsområde till permanentboende.
- Fler pendlare som dagligen kör bil till pendeltåget i Ösmo för att ta sig till arbete och studier in mot Stockholm.
- Ett förändrat livsstils-mönster där varje familj i brist på lokal service och kollektivtrafik har flera bilar som används flera gånger per dag för inköp, hämtning och lämning, mm.
- Grundskolan i Stora Vika är stängd sedan några år. Idéen är att barnen ska bussas till skolan i Sorunda, men i praktiken går många i förskola och skola i Ösmo eller längre in mot Stockholm. Många föräldrar passerar ändå Ösmo på väg till arbeten åt Stockholms-hållet.
- I Stora Vika finns inte längre någon livsmedels-affär, post, mack eller ens en kiosk. Närmast är Ösmo, dit enda färdstället är bil längs Sjöviksvägen.
- I Stora Vika är utbudet av fritidsaktiviteter mycket begränsat, vilket också alstrar mer trafik till Ösmo där det finns många aktiviteter.
- Stockholm bulkhamn i Stora Vika alstrar trafik. Det finns en icke-formell uppgörelse att tung trafik dit inte ska köra Sjöviksvägen utan den betydligt bättre vägen 573 via Norsbol och Älgviken. Men detta är svårt för ledningen att styra, det kommer ofta tunga container-ekipage via Sjöviksvägen. Enligt ledningen vid Stockholms Bulkhamn beror detta på att lastbilarnas GPS visar detta som den närmaste vägen från Stockholm.

Dagliga incidenter vid möten.

Trafikanter på Sjöviksvägen upplever dagligen incidenter vid möten där man måste köra utanför asfaltskanten, och vid möte med tung trafik tvingas backa till en fungerande plats för möte.

Mätning visar att körbanan på många ställen inte håller 4,5 meters bredd.

Mycket riskabelt för fotgängare.

Vi är mycket oroade över de risker som barn och vuxna utsätts för när man går eller cyklar längs vägen. Närmaste busshållplats ligger vid korsningen till väg 225 och många barn och ungdomar går till den för att ta bussen till skolan.

När vi haft snörika vintrar blir fotgängarna än mer utsatta, det blir en väsentligt smalare vägbana mellan snödrivor och ingen möjlighet att gå åt sidan. Tyvärr bidrar denna situation till att många som kan ta bilen och skjutsar sina barn, vilket i sin tur ger ytterligare ökad trafik.

Ofta förekommande dikes-körningar och kollisioner:

På den kurviga och smala vägen sker varje år åtskilliga avåkningar och kollisioner, vanligen i samband med möte. Oftast endast med skador på fordonen, men även olyckor med personskador har förekommit.

För höga hastigheter längs den norra delen av vägen.

Dagens hastighetsbegränsning på 70 km/h uppfattas av de flesta som rimlig på de mittrre avsnitten där vägen är hyggligt rak och går genom obebyggda fält och skogspartier. Men det ger helt fel signaler med samma hastighetsbegränsning i den norra, kurviga och smala delen med dålig sikt och många utfarter. (Med den "norra delen" avser vi sträckan från Sjöviksvägen 111 till 151.)

Tyvärr är det alldeles för många bilister som håller för hög fart på denna sträcka.

I sammanhanget värt att notera att den södra delen av Sjöviksvägen vid Lindalens gård sedan några år har sänkt hastighetsbegränsning till 50 km/h.

Sammanfattningsvis anser vi att frågorna om trafiksäkerheten längs Sjöviksvägen måste lösas innan man kan gå vidare med planering av större bostadsområden som det föreslagna Lyngsta 2:2.

3. Vibrationer och stötvågor från vägen.

Det har förekommit skador på grunder, murstockar och eldstäder längs vägen beroende på tung trafik och för höga hastigheter.

Ett exempel är Sjöviksvägen 127 där sakkunniga som sotare, murare och kakelugnsmakare var eniga om att skadorna i murstock och kakelugn uppstått på grund av vibrationer och stötvågor från tung trafik och hög hastighet från vägen.

Även Sjöviksvägen 122 har drabbat av sprickor i murstocken av samma orsaker.

Ökad trafik kommer att göra detta problem än värre. Under byggtiden kan man dessutom räkna väsentligt ökad tung trafik för byggets behov, om inte denna regleras.

Vi anser att det fortsatta planarbetet måste reda ut hur man ska hantera detta problem innan man tar beslut som medför mer trafik på vägen.

4. Behov av en Fördjupad översiktsplan.

I Stora Vika finns inte längre någon service utöver en förskola och ett pizza-ställe. Livsmedelsbutiken och bensinmacken är stängda sedan många år. Skolan är stängd och barnen bussas till Sorunda. Närmaste dagligvaruhandel är belägen i Ösmo, på 8 km köravstånd med bil. Några alternativa färdmedel finns inte. I Ösmo finns också pendeltågsstation och anslutning riksväg 73.

Boendemiljön i samhället har många kvaliteter och i kommunens "Översiktsplan från 2012" och i "Utvecklingsplan från 2015" formuleras en önskan om varsam förtätning och ny bebyggelse öster om dagens bostadsområde, vilket anses kunna ge förutsättningar för service och arbetsplatser.

Där skrivs också att Stora Vika har en tydlig karaktär och identitet som ska bevaras.

Formuleringarna i dessa planer stämmer knappast med det nu aktuella Lyngsta 2:2:

- Inte avseende närhet (området ligger 1,5 km norr om dagens samhälle)

- Knappast avseende anpassning till det befintliga samhällets karaktär och identitet
- Inte heller avseende typ och mix av bostäder som önskas i Utvecklingsplanen.

På vilket sätt det nya området genererar något signifikant antal arbetsplatser eller utökad service i Stora Vika framgår inte av detaljplanen.

- Och de avgörande frågorna om kommunikationerna och trafiksäkerheten är inte besvarade.

För att styra upp förutsättningarna för en nyetablering av bebyggelse av denna storleksordning krävs normalt en "Fördjupad översiktsplan". Detta planeringssteg som kommunen har gjort på flera andra håll hanterar just dessa nödvändiga förutsättningar för att komma rätt i utvecklingen.

Hur ställer sig kommunen till behovet av en "Fördjupad Översiktsplan"?

5. Prioriterat framtida cykelstråk i kommunens översiktsplan från 2012.

Alla i området noterade med glädje att Sjöviksvägen betecknades som ett "Prioriterat framtida cykelstråk" i den senaste översiktsplanen från 2012. Många av oss boende skulle gärna cykla i större omfattning men de flesta upplever att riskerna är för höga redan med dagens trafik.

Den nu beräknade trafikökningen och mötesproblematiken ger inte intrycket av att vara i linje med översiktsplanens ambitioner.

Hur ser kommunen på genomförandet av "prioriterat framtida cykelstråk" i relation till de slutsatserna i Trafikutredningen avseende Lyngsta 2:2?

6. Trafik under byggtiden.

Ett byggprojekt av 40 hus med tillhörande infrastruktur kommer i sig att generera mycket tung trafik. Enligt samma princip som för Stockholms Bulkhamn bör denna trafik styras över till den för tung trafik betydligt bättre anpassade länsväg 573.

Delar kommunen denna uppfattning? Och hur föreslår man då att detta ska styras?

Sammanfattning

Vårt budskap är att det knappast kan vara förenligt med modernt tänkande kring hållbarhet och säkerhet att förlägga ett stort bostads-område i ett läge där det saknas kollektivtrafik och med den smala och kurviga Sjöviksvägen som enda kommunikation. Trafikutredningen visar med all tydlighet att denna väg redan idag saknar erforderlig kapacitet och säkerhet.

Om man ska gå vidare med planen måste rejäla åtgärder vidtas för att öka säkerheten längs Sjöviksvägen. Hur detta ska åtgärdas måste klargöras innan planprocessen drivs vidare.

Inom ramen för samrådsprocessen önskar vi svar med stödande fakta och utredningar i samtliga ovan nämnda frågor.

Tillägg till tidigare yttrande från oss boende längs Sjöviksvägen. (inkom 2020-04-22)

Det har framkommit att i Översiktsplan för Nynäshamns kommun finns ett antal riktlinjer för trafik och hållbart resande. En av dessa lyder:

- All ny bebyggelse lokaliseras inom 700 meter från en busshållplats eller inom 1000 meter från station för spårbunden kollektivtrafik.

Den föreslagna nya bebyggelsen på Lyngsta 2:2 uppfyller inte detta krav. Hur ser kommunen på detta?

Förvaltningens kommentar

1. Trafikverket har granskat trafikutredningen som har tagits fram inom ramen för planarbetet (Civits utredning). Trafikverket uppskattar att planen kommer alstra ca 200 ÅDT. Enligt Trafikverkets basprognos för år 2040 förväntas trafiksiffror om 600 ÅDT för väg 574 utan planerad exploatering. Med både trafiksiffrorna från basprognos 2040 och planerad exploatering i beaktning uppskattar Trafikverket ett trafikflöde om ca 800 ÅDT för år 2040. Väg 574 ansluter till väg 573 och 225 som är relativt kapacitetsstarka och Trafikverket bedömer därför att exploateringen inte har betydande påverkan på vägsystemets kapacitet. Nynäshamns kommun delar Trafikverkets bedömning och anser att Sjöviksvägen har kapacitet för den trafikökning planförslaget genererar.
2. Kommunen anser att Sjöviksvägens hastighet är självreglerande på grund av dess slingrande karaktär och bredd och därmed är vägens verkliga medelhastighet lägre än högsta tillåtna hastighet. Detta resonemang står även Trafikverket bakom och återspeglas även i Trafikverkets egna mätningar i vägtrafikflödeskartan. (Se Trafikverkets yttrande som finns med i denna samrådsredogörelse).
3. Sjöviksvägen är en statlig väg där Trafikverket är väghållare. Statliga vägar är dimensionerade för att hålla för tung trafik. Det finns i dagsläget inga planer på att reglera vägen för att hindra tung trafik. Trafik till och från området under byggtiden kan tyvärr ej undvikas men man bör komma ihåg att denna trafik endast är tillfällig.
4. Kommunen anser att det ej finns ett behov av att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för detta område eftersom det är relativt litet till ytan och enbart innefattar ett fåtal användningsområden, nämligen bostäder, naturmark och gc-väg. En fördjupad översiktsplan brukar tas fram då det finns ett flertal frågor som behöver utredas innan dess att ett planarbete påbörjas.
Kommunen har tidigare tagit fram rapporten "Utvecklingsprogram för Stora Vika" som godkändes 2015. Rapporten tar upp ett flertal olika utvecklingsalternativ för orten samt även ett nollalternativ.
I december 2018 tog Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslut om planuppdrag.
5. Den planerade gc-vägen ska göra det lättare för boende att ta sig längs Sjöviksvägen till och från Stora Vika via Bodavägen. Kommunen anser att detta är i linje med att Sjöviksvägen är ett prioriterat framtida cykelstråk enligt kommunens översiktsplan. Fler invånare längs vägen innebär ett större behov av cykelvägar och ett större underlag för att i framtiden bygga ut gc-vägen. Att den är utpekad i ÖP innebär inte att hela Sjöviksvägen får gc-väg på en gång.
6. Trafik till och från området under byggtiden kan tyvärr ej undvikas men man bör komma ihåg att denna trafik endast är tillfällig. Kommunen anser ej att man kan undvika att bygga och utveckla ett område enbart på grund av temporär byggtrafik.
7. Arbetet med detaljplanen grundar sig i ett politiskt beslut. I december 2018 tog Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslut om planuppdrag. Redan år 2015 tog Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslut om att utreda möjligheten att bebygga detta område. Kommunen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m. från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda. Planförslaget innebär att en ny GC-väg anläggs utefter delar av Sjöviksvägen och förbinder det nya bostadsområdet med Stora Vika via Bodavägen vilket uppmanar hållbara färd sätt.

Fastighetsägare 3

Angående diarienummer 2015/0722, samråd gällande detaljplan för Lyngsta 2:2. Synpunkter på trafik och kommunikationer.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Nynäshamn har beslutat att starta arbetet med detaljplan för cirka 40 enfamiljshus villor. Planen är nu ute på samråd.

Det tilltänkta bostadsområdets enda tillfartsväg för bil, fotgängare och cyklister är den smala och krokiga Sjöviksvägen, väg 574.

Vi som bor längs Sjöviksvägen är redan idag mycket oroad av trafiksituationen på vägen, och än mer bekymrade över prognosticerad 70% trafikökning från det föreslagna planområdet.

Jag lämnar härmed några synpunkter till samrådet.

Enligt utredning (CIVIT):

Den smala körbanan gör det svårt för två personbilar att mötas och därför krävs mötesplatser. Längs sträckan finns det ett par mötesfickor i övrigt nyttjas fastighetsinfarter för möte. Om privata fastighetsinfarter inräknas är det ca 400–500 meter mellan mötesplatserna. Ett önskemål på maximal längd mellan mötesfickor på enfälzig gata med trafik i båda ritningarna är 300 meter, vid 100 f/h och 30 km/h. För att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten längs Sjöviksvägen bör därför fler mötesplatser anläggas.

En ny anslutningsväg planeras från Sjöviksvägen till de nya bostäderna. Sträckningen av vägen och placering av husen har påverkats av befintlig topografi och hänsyn till naturbevarande. Lokalgator är placerade för att undvika stora ingrepp i naturen och påverkan på utpekade hotade arter samt för att tillmötesgå tillgänglighetskraven på väglutningen.

Närmaste vägen till Stora Vika, närmaste samhälle, är via Bodavägen. Bodavägen är reglerad med enskilt huvudmannaskap vilket begränsar allmänhetens rätt till vägen. Biltrafiken planeras nyttja Sjöviksvägen och Vikavägen.

I korsningen mellan Gata 1 och Sjöviksvägen ska god sikt uppnås. För att uppnå god sikt ska sekundärsträckan uppgå till 5,5 meter längs lokalgata 1 och en siktsträcka på 170 meter för god sikt, för minsta godtagbara längd uppgår siktsträckan till 130 meter. Avståndet på sekundärsträckan kan minskas till 3,0 meter med väghållarens godkännanden.

Sikten österut går att uppnå inom kraven för god sikt för 70 km/h. Siktlinjen söderut/västerut inkräktar på fastigheten Boda 3:6 i väster efter 90 meter vilket gör det problematiskt att säkerställa att inga hinder kan uppstå om den ska uppgå till 170–130 meter. Enligt siktkraven skulle hastigheten behöva sänkas till 40–50 km/h för att uppnå minsta godtagbara siktsträcka.

Undertecknads synpunkt och förslag:

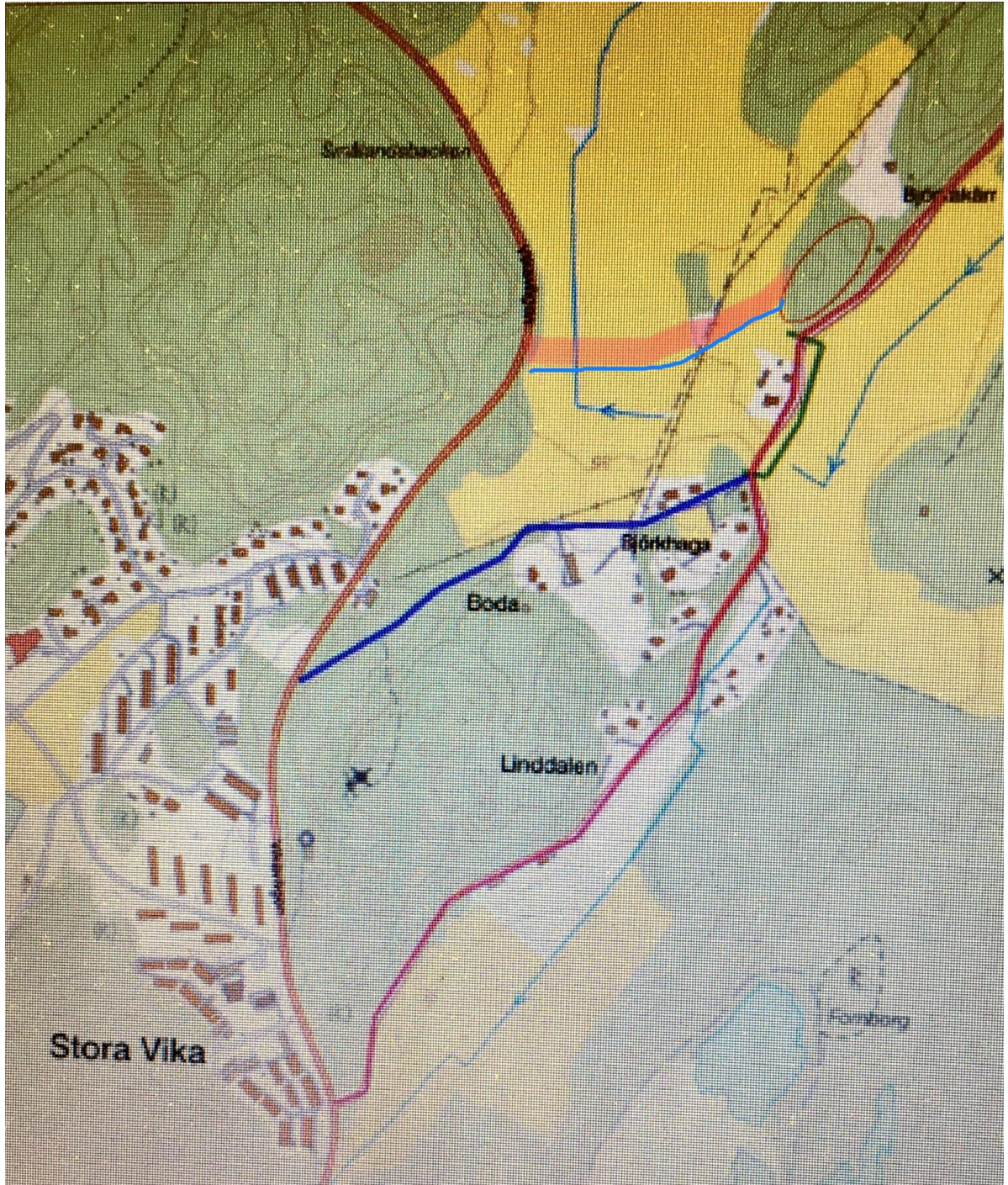
Detaljplanens trafikutredning konstaterar att Sjöviksvägen saknar kapaciteten av dubbelriktad väg för att hantera flödet som blir vid den tänkta nybyggnationen. Man fastslår att för att få tillräcklig kapacitet och trafiksäkerhet bör hastigheten sänkas och fler mötesplatser skapas. I dagsläget används privata infarter som mötesplatser, vilket en trafiksituation inte kan bygga på och förlita sig till. Vägen är, som den är nu, relativt hårt trafikerad men snabb trafik med tanke på dess beskaffenhet och att det finns boende längs med vägen. På vissa håll endast ett par meter ifrån. Detta innebär många utfarter och flera av dessa har skymd sikt. Att gå och cykla efter vägen medför redan nu risker för cykel- och fotgängare. Det finns många skolbarn som oskyddat går längs vägen till och från busshållplatser på 225:an och på väg 573. Även många djur korsar vägen, både husdjur och vilda.

Jag finner det synnerligen olämpligt att utöka trafiken på denna väg som det ser ut i dagsläget. Att utöka med ett par mötesplatser hjälper inte upp problemet ökad trafik skulle innebära.

Under byggnationstiden kommer det bli mycket välfrekventerat med tung trafik till och från bygget. Sjöviksvägen är inte dimensionerad för dessa fordon och möten med annan trafik blir komplicerat och en risk för trafikfara. Vägen har på flera ställen skymd sikt på grund av dess topografi. Tung trafik kommer även att medföra buller för de boende längs vägen.

Med anledning av detta ovan, det jag erfarit på plats och det jag läst i handlingarna är mitt förslag att man inte gör anslutningsvägen till det nya området från Sjöviksvägen, utan bygger den från väg 573 till området. Karta bifogas där förslaget har orange/blå linje. Denna väg kan då byggas först som byggväg för transporter till och från bygget. Därefter iordningställs densamma till att bli områdets anslutningsväg med trottoar och busshållplats i direkt anslutning där den kommer ut på väg 573. Man får då ca 350 meter till stor väg och till bussanslutning från området. Stora Vika har ingen skola och många barn behöver därför åka buss. Ett nybyggnationsområde med yngre familjer kommer att fylla på skaran av barn som behöver nyttja kollektivtrafiken, vilken går på väg 573. Mitt förslag är att detta alternativ undersöks huruvida det är möjligt.

Det är knappast kan förenligt med modernt tänkande kring hållbarhet och säkerhet att förlägga ett stort bostadsområde i ett läge där det saknas kollektivtrafik och med den smala och kurviga Sjöviksvägen som enda kommunikation. Trafikutredningen visar med all tydlighet att denna väg redan idag saknar erforderlig kapacitet och säkerhet. Om man ska gå vidare med planen måste rejäla åtgärder diskuteras och vidtagas vad gäller vägarna till och från området. Och enligt mig bör man tänka nytt och inte belasta Sjöviksvägen ytterligare och mer än nödvändigt. Hur detta ska åtgärdas måste klargöras innan planprocessen drivs vidare.



Förvaltningens kommentar

Trafikverket har granskat trafikutredningen som har tagits fram inom ramen för planarbetet (Civits utredning). Trafikverket bedömer att den föreslagna exploateringen med ett 40-tal kedjehus inte har betydande påverkan på vägsystemets kapacitet. Nynäshamns kommun delar Trafikverkets bedömning och anser att Sjöviksvägen har kapacitet för den trafikökning planförslaget genererar.

Kommunen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m. från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda. Planförslaget innebär att en ny GC-väg anläggs utefter delar av Sjöviksvägen och förbinder det nya bostadsområdet med Stora Vika via Bodavägen vilket uppmanar hållbara färd sätt.

Trafik till och från området under byggtiden kan tyvärr ej undvikas men man bör komma ihåg att denna trafik endast är tillfällig. Kommunen anser ej att man kan undvika att bygga och utveckla ett område enbart på grund av temporär byggtrafik.

Den angöringen som skissen föreslår skulle innebära att en 350 meter ny väg skulle behöva anläggas över tre privata fastigheter som idag används som jordbruksmark. Att anlägga en så pass lång väg för att enbart angöra ett 40-tal bostäder är omfattande och kostsamt. Att ta produktiv jordbruksmark i anspråk för att anlägga en väg är inte heller en godtagbar lösning. Ett flertal åkrar skulle på grund av vägen skäras av och delas upp i mindre bitar vilket är ett ineffektivt sätt att bruka jorden. Den nya vägen skulle även få en stor påverkan på den befintliga landskapsbilden.

Att anlägga en ny angöringsväg från Vikavägen/väg 573 kan också vara problematiskt ur en trafiksäkerhetsaspekt då Vikavägen är en relativt bred väg med högre faktiska hastigheter än Sjöviksvägen. Både Sjöviksvägen och Vikavägen har hastighetsbegränsningen 70 km/h men Sjöviksvägens utformning bidrar till att de faktiska hastigheterna är lägre. (Detta resonemang står även Trafikverket bakom vilket framkommit i deras samrådsyttrande som finns i samrådsredogörelsen). Angöringen som skissen visar skulle även innebära att en ny korsningspunkt med Vikavägen anläggs i en skarp kurva vilket inte heller är en bra lösning då det innebär skymd sikt och därmed en högre risk för trafikolyckor.

Kommunen anser att angöringen från Sjöviksvägen, så som den föreslås i planförslaget, är en effektivare lösning med högre trafiksäkerhet samtidigt som vägen orsakar en mindre påverkan på landskapsbilden och jordbruket.

Yttrandets föreslagna vägsträckning skulle innebära en stor åtgärd som inte är motiverad på grund av den ringa byggnationen.

Fastighetsägare 4

Sjöviksvägen har under 2019 fått ny ytbeläggning. Det är många av oss som noterat att den blivit på många ställen smalare och orsakat olyckor. Det verkar också som de helt glömde finjusteringen innan de asfalterade eftersom den numer är minst lika guppig som innan och även känns bitvis som en tvättbräda att köra på. Ett mycket dåligt jobb mao. Nu planeras det att utöka belastningen på den vägen med 40 hushåll och säkerligen en till två fordon per hushåll. Och det efter att tung trafik ska åka på den inför anläggandet av området. Har ni räknat på att vägen verkligen håller för detta och att säkerheten inte blir ännu sämre. Det står om riskerna med detta flera gånger i materialet men det står inte nämnt hur man har tänkt att lösa det samt övergången till den gc-bana som är planerad.

Vi som bor på Bodavägen är förvånade över att vi inte har blivit tillfrågade över att man helt sonika tänker leda in de boende på vår väg. Vi är mycket oroliga över att denna väg kommer att användas mer än av bara gående och cyklister. Hur säkerställer man att genomfarten inte även blir använd av motordrivna fordon?

Sen ett par reflektioner,

1. vad vi vet finns inte längre någon förskola i Stora Vika som man skriver om.

2. Hur tänker kommunen när man i ett lantligt vackert område tillåter den här typen av bebyggelse, dvs kedjehus på små tomter tätt ihop. Den lantliga känslan förlorar lite av sin charm till skillnad mot hur det bebyggs i tex Segersång och Grödbby. Det går inte att läsa någonstans vilken typ av bebyggelse man tänkt på förutom att det blir kedjehus. Har kommunen tänkt på att passa på och ställa miljökrav som att det tex blir +-hus, miljömärkta material mm.

Förvaltningens kommentar

Redan idag är det möjligt att röra sig utefter Bodavägen tack vare allemansrätt. Kommunen anser inte att det blir en markant skillnad från idag om ett 40-tal byggnader tillkommer.

De som bor utefter Sjöviksvägen kör inte in på Bodavägen idag när de ska till Stora Vika. Kommunen ser ingen anledning att nyinflyttade skulle göra det heller. Därmed anser kommunen att dagens trafiksituation, avseende privatbilism, på Bodavägen inte påverkas av planförslaget.

Sjöviksvägen är en statlig väg där Trafikverket är väghållare. Därmed sköts vägens underhåll och ytbeläggning av Trafikverket och ej av kommunen.

I Stora Vika finns "Vika förskola" som är en liten kommunal förskola med två avdelningar. Ett tillskott av ny bostadsbebyggelse inom planområdet kan på sikt skapa bättre underlag för service inom Stora Vika. Flera barnfamiljer i området skulle innebära en större efterfrågan på förskole- och skolplatser.

Planförslaget föreslår kedjehus i två våningar. Byggnaderna ska nå upp till Boverkets byggregler samt till lagstadgade byggkrav vilket regleras i bygglovsskedet. Det är ej möjligt att ställa mer specifika krav i en detaljplan. Kommunen håller i dagsläget på att ta fram riktlinjer för hållbart byggande.

Byggnaderna ska ha en takvinkel på mellan 20 och 45 grader och denna bestämmelse finns med i plankartan för att byggnaderna ska uppföras med sluttande tak vilket kommunen anser passar in i landskapsbilden och omgivande bebyggelsekaraktär. Kedjehus föreslås eftersom det utgör ett komplement till den befintliga bebyggelsen i Stora Vika som till störst del består av friliggande villor, radhus och lägenheter.

Kommunen anser att den föreslagna bebyggelsen inte påverkar helhetsintrycket av Stora Vika och dess omgivningar på ett negativt sätt. Den lantliga karaktären i området bevaras i och med att bostadsbebyggelsen ligger relativt dolt från Sjöviksvägen och omges av stora naturområden samt åkermark. Bilden på sidan 22 i planbeskrivningen illustrerar hur området kommer att uppfattas från Vikavägen.

Utöver takens lutning reglerar inte detaljplanen specifik utformning av byggnaderna utan detaljplanens primära uppgift är att reglera användningen av marken, dvs bostadsbebyggelse.

Sjöviksvägen/väg 574 är en statlig väg där Trafikverket är väghållare. Statliga vägar är dimensionerade för att hålla för tung trafik. Trafik till och från området under byggtiden kan tyvärr ej undvikas men man bör komma ihåg att denna trafik endast är tillfällig. Kommunen anser ej att man kan undvika att bygga och utveckla ett område enbart på grund av temporär byggtrafik.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution, har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan "Samråd av detaljplan för Lyngsta 2:2 Nynäshamns kommun Dnr 2015/0722" eller inom dess närområde.

Vattenfall Eldistribution har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Förvaltningens kommentar

Vattenfall Eldistribution har inte något att erinra i rubricerat ärende. Nynäshamns kommun lämnar därmed ingen kommentar.

Skanova AB

Skanova har luftburen- teleanläggning i och i anslutning till planområdet.

Vi förväntar oss att åtgärder för nya serviser till att kunna ansluta dessa fastigheter till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under lednings-samordningen i kontakter med Skanovas representant för området.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova som även tidigare meddelats att vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Förvaltningens kommentar

Föreslagen detaljplan innebär inte att några av Skanovas ledningar flyttas. Dialog med Skanova sker i det fortsatta arbetet för att samordna anslutning av de nya fastigheterna.

Miljöpartiet

Vi i Nynäshamns Miljöparti välkomnar bebyggelse i Stora Vika som kan stötta skolan och andra verksamheter i området. Bebyggelse av Lyngsta 2:2 innebär en del försiktighets åtgärder i och med att det ligger på ett område med rödlistade arter och är mer än en kilometer ifrån kommunal trafik och Stora Vika.

Våra kommentarer angående förslagna detaljplan:

- Gång och cykelvägar måste vara på plats och brukbara innan husen är inflyttnings klara
- Cykel och gång vägar måste vara brukbar i alla väder och vägkorsningar måste vara säkra nog för barn att ta sig själva till skolan och andra aktiviteter i Stora Vika till fots eller på cykel
- Åtgärderna till Sjöviksvägen ska vara klara innan inflyttning
- Lönsamheten av en ny busslinje till Ösmo eller annat samåkningsalternativ bör vidare undersökas för att lätta trafiken på vägen till Ösmo som är mycket smal och krokig
- Länkarna mellan Lyngsta 2:2 och Lyngsta Fritidshusområde, där flera bor permanent, behövs styrkas genom till exempel en samlingslokal, för att gynna att befolkningen lär känna varandra och kan ordna gemensamma aktiviteter, varuinköp och samåkning mm
- Kedjehus eller radhus passar dåligt in i det lantliga läget
- Vatten och avlopp bör tas hand om inom området
- Det är många hus på ett litet område och det betyder att det blir ett ökat tryck på närliggande natur där det finns 6 eller 7 rödlistade arter. Dessa arter måste beskyddas.

Bebyggelsen kan innebära att livsmiljöerna för dessa arter påverkas negativt även om de planerade byggnaderna är utanför de områden som anses ha de högsta naturvärden.

Förvaltningens kommentar

Anläggningen av gång- och cykelvägen kommer regleras i ett exploateringsavtal som upprättas mellan kommunen och byggaktören. Avtalet kommer reglera när gång- och cykelvägen behöver anläggas vilket blir i samband med byggnation av de föreslagna kedjehusen.

Gång- och cykelvägen kommer ej att vara kommunal utan planläggs med enskilt huvudmannaskap. Det innebär att en väg- eller samfällighetsförening kommer ansvara för gång och cykelvägens underhåll som t.ex. snöröjning.

Inga åtgärder till Sjöviksvägen föreslås förutom anläggandet av gång- och cykelvägen samt den nya korsningspunkten med angöringsvägen in i det nya bostadsområdet.

Det är inte kommunen som har rådighet över bussarnas turtäthet och sträckning av rutt. Frågan behandlas av Stockholms Lokaltrafik (SL) som har det övergripande ansvaret för all lokaltrafik inom Stockholms Län.

Trafikförvaltningen skriver i sitt samrådsyttrande att "underlaget om 40 bostäder är för lågt för att motivera ny kollektivtrafik".

Planförslaget innehåller inte någon samlingslokal men däremot stora naturområden som lämpar sig väl för rekreation och socialt umgänge. I mitten av det föreslagna bostadsområdet föreslås ett markreservat för gemensamhetsanläggning vilket till exempel kan vara en lekplats eller parkområde. Ytan för gemensamhetsanläggningen får inte bebyggas men kan fungera som områdets samlingspunkt där man t.ex. firar midsommar eller anordnar fester.

Byggnaderna ska ha en takvinkel på mellan 20 och 45 grader och denna bestämmelse finns med i plankartan för att byggnaderna ska uppföras med sluttande tak vilket kommunen anser passar in i landskapsbilden och omgivande bebyggelsekaraktär. Kedjehus föreslås eftersom det utgör ett komplement till den befintliga bebyggelsen i Stora Vika som till störst del består av friliggande villor, radhus och lägenheter.

Kommunen anser att den föreslagna bebyggelsen inte påverkar helhetsintrycket av Stora Vika och dess omgivning på ett negativt sätt. Den lantliga karaktären i området bevaras i och med att bostadsbebyggelsen ligger relativt dolt från Sjöviksvägen och omges av stora naturområden samt åkermark. Bilden på sidan 25 i planbeskrivningen illustrerar hur området kommer att uppfattas från Vikavägen.

Området kommer att anslutas till det kommunala VA-systemet eftersom detaljplanen innebär nybyggnation av ett 40-tal byggnader. Att ansluta till det kommunala VA-systemet är på sikt mer hållbart och effektivt jämfört med att vardera fastighetsägaren har sin egen VA-lösning. Enskilda VA-lösningar måste med jämna intervall inspekteras av kommunen vilket är tids- och resurskrävande och därmed även kostsamt. En kommunal VA-lösning innebär även en större inblick för kommunen i miljö- och hållbarhetsfrågor kopplade till VA. Att området ska anslutas till det kommunala VA-systemet beslutades redan i intentionsavtalet och är därmed redan bestämt.

Detaljplanen innebär att stora ytor mark, idag ej planlagda, planläggs som NATUR vilket i sin tur innebär att de får ett skydd mot framtida exploatering. En anledning till att man planlägger stora ytor som naturmark är för att försöka skydda dem. Idag är det möjligt att gå och nyttja naturmarken tack vare allemansrätten och detta ändras inte i och med planläggning.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförfarandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

Förvaltningens kommentar

Svenska Kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Nynäshamns kommun lämnar därmed ingen kommentar.

Pensionärspartiet

Pensionärspartiet, PPIN, har tagit del av detaljplanen för Lyngsta bebyggande. Vi har inget att erinra mot planen, vi anser att bebyggelsen i sin helhet utgör en möjlighet för området Stora Vika och dess närområde till utveckling.

Positivt är att gång-och cykelvägar planeras för att nå bussar. Vad gäller bussar bör väl busstureorna på 225 eller Boda busshållplats kunna anpassas till behovet hos de boende i Lyngsta.

Positivt att planen tar hänsyn till de tidigare utvecklingsplaner och beslut som tagits, och att hänsyn tas till natur och miljöaspekter.

Förvaltningens kommentar

Det är inte kommunen som har rådighet över bussarnas turtäthet och sträckning av rutt utan denna fråga behandlas av Stockholms Lokaltrafik (SL) som har det övergripande ansvaret för all lokaltrafik inom Stockholms Län. Om pensionärspartiet eller övriga önskar framföra synpunkter kring bussarnas turtäthet eller rutt så bör kontakt tas med SL.

Trafikförvaltningen skriver i sitt samrådsyttrande att "underlaget om 40 bostäder är för lågt för att motivera ny kollektivtrafik".

Ellevio AB

Ellevio har en befintlig 20 kV ledning längs med planområdets nordvästra gräns. Ledningen kommer försörja planområdet. Det är viktigt att ledningen beaktas vid planens genomförande samt att Elsäkerhetsverkets säkerhetsavstånd till byggnad innehålls. Det är inte tillåtet att minska avståndet mellan ledningen och marken under ledningen i samband med eventuella markarbeten.

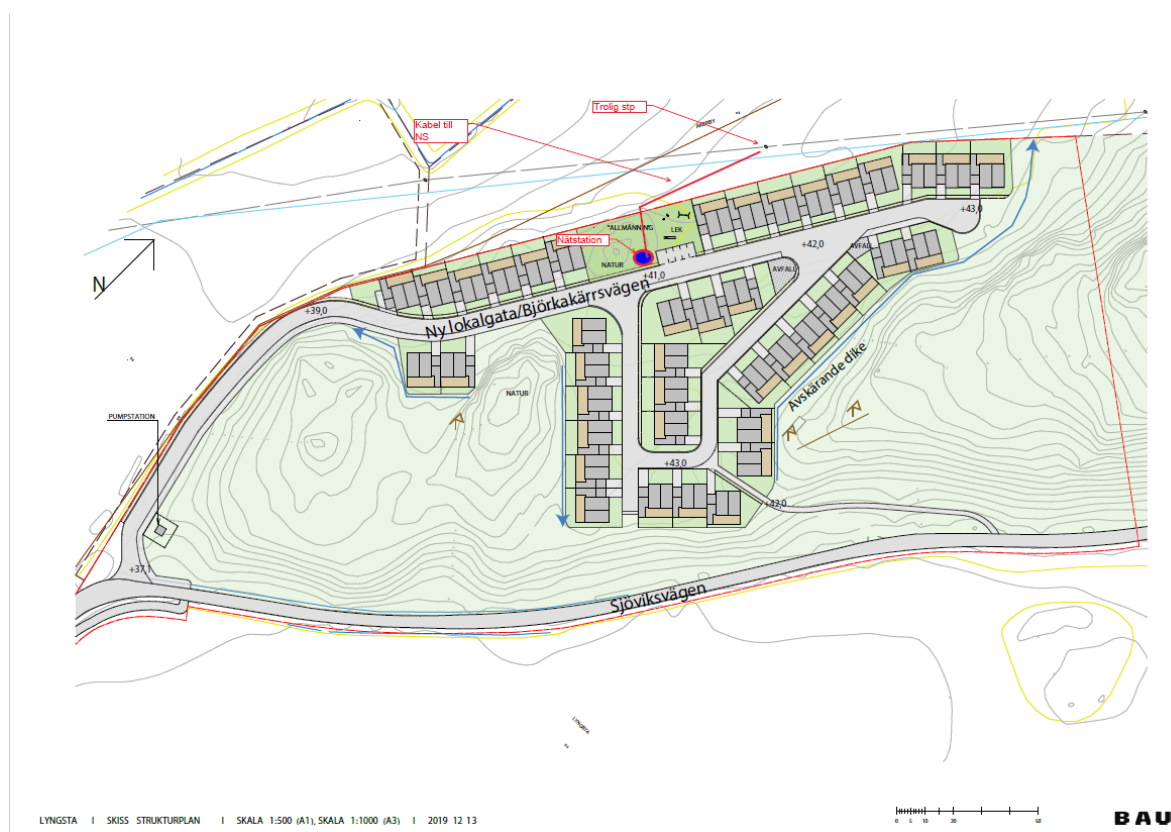
För att klara försörjningen av tillkommande bebyggelse kommer Ellevio behöva etablera en ny nätstation. Nätstationens funktionsbehov måste tillgodoses. Ett E-område 10x10m behövs i plankartan. Det är även viktigt att myndigheters rekommendationer för buller och magnetfält beaktas vid lokalisering av nätstationen.

Se ytterligare information i bilagan "Funktioner nätstationer".

Förslag på lokalisering av nätstationen finns i kartbilaga "Ellevio placering nätstation". Avstånden i planen är stora och det behövs ett centralt läge för att kunna försörja samtlig byggnader i området med el. Lokaliseringen tar även hänsyn till behovet av inkoppling på befintligt högspänningsnät.

Planområdet utgörs till stor del av kvartersmark. Ellevio förutsätter att utrymme ges för distributionsledningsledningar i gatumark och att egenskap u för underjordiska ledningar gäller all gatumark.

Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.



Förvaltningens kommentar

Plankartan har försetts med ett nytt E-område öster om de föreslagna byggnaderna. E-området är 10x10 m. och kan innehålla en nätsstation för att förse föreslagen bebyggelse med el. Lokaliseringen har tagit hänsyn till behovet av inkoppling på befintligt högspänningsnät.

Kommunen följer elsäkerhetsverkets rekommendationer som anger ett horisontellt avstånd på minst 5 m. till byggnadsdel. Inga byggnader i planförslaget ligger inom 5 m. från ledningen och därmed uppfylls elsäkerhetsverkets rekommendationer.

Trots omfattande internationell forskning saknas idag entydiga resultat som påvisar ett samband mellan exponering av magnetfält och negativa hälsoeffekter. Ansvariga myndigheter rekommenderar dock en viss försiktighet vid samhällsplanering och exploatering vilket finns beskrivet i rapporten "Magnetfält och hälsorisker" som kommunen har tagit del av.

Desto starkare ström i en ledning desto starkare magnetfält ger ledningen upphov till. Elledningen som löper norr om planområdet innehåller 20 kV ström vilket inte anses vara en av de kraftigaste elledningarna. Det är minst 10m. mellan elledningen och de närmsta byggnaderna.

PRO Samorganisation

Sid 21 Bostäder

Bostäder i två våningar medför att det kan bli svårt att bo där som äldre eller med en funktionsnedsättning. Även den som är ung och frisk vid inflyttning kan få ändrade förutsättningar.

Sid 22 Service

Att avståndet till all form av service är stort medför att behov av bil blir mycket stort. Samma gäller för den som vill besöka området – bilen gäller. Antalet parkeringar för gästande och boende bör därför utökas så det motsvarar behovet. Om inte vid planeringen men att möjlighet finns för senare iordningsställande.

Sid 24 Gatunät

Sjöviksvägen, väg 574, bör breddas i sträckan Stora Vika – Lyngsta så utryckningsfordon, handikappfordon och dagens större och bredare bilar får plats utan extra mötesplatser. Med fler boende utefter vägen utökas trafiken vilket bör föranleda dessa åtgärder. Att hastigheten dessutom begränsas till 50 km/h är bara bra. Dessutom bör den vara belyst.

Sid 25 Nya lokalgator

Med gång- och cykelväg utökar man säkerheten för de som skall förflytta sig till Stora Vika. Utöka säkerheten ytterligare med bra belysning, (kan delas med bilväg) och ha möjlighet till viloplats för de gående. Belysning och viloplats bör även finnas på den gångväg som planeras i riktning mot Ösmo. Övergångar av väg 574 bör vara säkra, ha bra sikt åt alla håll och vara tydligt markerade.

Sid 26 Kollektivtrafik

För att ta sig till buss 848 hänvisas till Bodavägen som bör säkras som användbar för de boende och inte vara en "privat" väg utan allmänhetens tillgång. Kan vara stängd för biltrafik men öppen för gång- och cykeltrafik med bra belysning och plats till vila.

Sid 27 Bilparkering

Då behovet av flera bilar per hushåll kommer att vara stort och att dessutom gäster kommer till området per bil gör att bara ha en parkeringsplats för besökande "mitt i byn" och bara sex till

antalet gör att flera fordon kommer att parkeras på lokal gata. Att ha en parkeringsplats belägen vid barnens lekplats är inte lämpligt. Barn och bilar ska inte vara på samma plats. Föräldrar är rädda om barnen och bilägaren om bilen!

Sid 28 Avfall

Någon form av avfallshantering förutom egna kärl inom området bör iordningsställas. En mindre återvinningsstation bör planeras in för att minska bilresandet. Mindre soprumshus för grovsopor och papper och glas kan vara en metod.

Sid 32 Sociala perspektiv

PRO saknar samlingslokaler inom området. Bra med många och närheten till grönområden men att samlas i en lokal tillsammans stärker gemenskapen inom området. Det är inte bara barn som behöver träffas utan även äldre och inom området borde det finnas plats för en byggnad som kan hysa både samlingsrum och ovan nämnda soprum. En gemenskapshusbyggnad alltså. Några samlingslokaler finns inte idag i Stora Vika vilket gör behovet större.

Sid 35 Sammanfattning

Bostäder behövs alltid men man bör tänka på placeringen. Att bygga i Lyngsta kan knappast stärka den lokala handeln eller servicen utan de som kommer att bo där kommer att handla på väg till o från bostaden vilket blir i det område där deras arbete kommer att finnas. Endast kompletteringar kommer att ske i Ösmo eller Spångbro. Samma gäller samhällets övriga service.

Förvaltningens kommentar

Bostäderna kommer följa lagstadgade krav om tillgänglighetsanpassning vilket innebär att man ska kunna bo kvar i sitt hus och enbart nyttja entrévåningen/bottenvåningen vid t.ex. olycka eller andra svårigheter som innebär att man ej kan ta sig upp till övervåningen.

Stora Vika är utpekad i Nynäshamns kommuns översiktsplan (Nynäshamns kommun, 2012) som en av kommunens åtta utvecklingsorter vilket innebär att det främst är där som kommunens tillväxt ska ske. Identifierade utvecklingsmöjligheter som beskrivs för Stora Vika är viss förtätning och ny bebyggelse öster om orten, vilket ger förbättrade förutsättningar för service och arbetsplatser. Enligt översiktsplanen vill kommunen uppföra ca 80 bostäder inom Stora Vika. Det har dock varit svårt att få till en detaljplaneläggning av ny bebyggelse inom de centrala delarna av Stora Vika på grund av att det inte har inkommit några förfrågningar eller ansökningar om planbesked från exploatörer. Kommunen är därför positiv till en utveckling inom planområdet, trots att det ej tillhör de centrala delarna av Stora Vika, då det är i linje med översiktsplanens riktlinjer.

Parkeringsbehovet är beräknat enligt Nynäshamns parkeringspolicy och parkeringsnorm för Nynäshamns kommun. Enligt parkeringsnormen ska det finnas minst två bilplatser per bostadsenhet, vilket även planeras inom denna detaljplan, totalt 82 bilplatser. För besökande planeras sex besöksparkeringar centralt beläget i området.

Trafikverket har granskat trafikutredningen som har tagits fram inom ramen för planarbetet. Trafikverket bedömer att exploateringen inte har betydande påverkan på vägsystemets kapacitet. Nynäshamns kommun delar Trafikverkets bedömning och anser att Sjöviksvägen har kapacitet för den trafikökning planförslaget genererar.

Kommunen anser att Sjöviksvägens hastighet är självreglerande på grund av dess kurvighet och standard ifråga om bredd och därmed är vägens verkliga medelhastigheten lägre än högsta tillåtna hastighet. Detta resonemang står även Trafikverket bakom och återspeglas även i Trafikverkets egna mätningar i vägtrafikflödeskartan.

Kommunen har varit i kontakt med Trafikverket för att diskutera en hastighetssänkning från 70 km/h till 50 km/h. Trafikverket anser att man ej bör sänka hastigheten på Sjöviksvägen. Planhandlingarna har justerats efter samråd och föreslår inte längre en sänkning av hastigheten då det är möjligt att uppnå acceptabla siktsträckor i den nya korsningen Sjöviksvägen/Björkakärrsvägen tack vare att Sjöviksvägens uppmätta medelhastighet ligger omkring 60 km/h.

Nya lokalgator utformas efter Nynäshamns tekniska handbok.

Kollektivtrafik – I dagsläget är Bodavägen en privat väg men den är öppen för gång- och cykeltrafik vilket möjliggör passage till busshållplatsen på Vikavägen. Bodavägens underhåll och utformning ansvarar den privata väghållaren för.

Kommunen anser att besöksparkeringen har ett bra läge då parkeringarna är placerade centralt i det nya bostadsområdet vilket innebär att besökare inte får längre än ca 150 m. att gå oavsett vilket hus man besöker. Det kommer även vara möjligt att parkera utefter den nya lokalgatan. Fastighetsägarna har själva möjlighet att anordna fler än 2 p-platser på sin tomt om de har utrymme för det.

Närmaste återvinningsstation finns i Stora Vika vid Marstavägen på en dryg kilometers avstånd. Återvinningscentraler finns i Nynäshamn och Sorunda, på drygt 8 respektive 7 kilometers avstånd fågelvägen. Samfälligheten som kommer ansvara för de gemensamma ytorna inom planområdet har möjlighet att inom kvartersmark uppföra soprumshus för grovsopor och papper. Att ett område med endast ett 40-tal bostäder skulle få en helt egen återvinningsstation är ej rimligt. Däremot finns möjlighet att anordna egna återvinningskärl på egen fastighet om man önskar.

Sociala perspektiv – Planförslaget innehåller inte någon samlingslokal men däremot stora naturområden som lämpar sig väl för rekreation och socialt umgänge. I mitten av det föreslagna bostadsområdet föreslås ett markreservat för gemensamhetsanläggning vilket till exempel kan vara en lekplats eller parkområde. Ytan för gemensamhetsanläggningen får inte bebyggas men kan fungera som områdets samlingspunkt där man t.ex. firar midsommar eller anordnar fester.

Sorundanet Nynäshamns kommunparti

Vi anser att det är positivt att planer för fler bostäder på landsbygden och särskilt i nära anslutning till Stora Vika. Det kan innebära en utökad service för samhället Stora Vika, Lyngsta och Boda.

Det tilltänkta bostadsområdet kommer att generera mer trafik på Sjöviksvägen, vilket är problematiskt. Det har gjorts en utredning av gång- och cykelvägar, GC-vägar, men det som bekymrar oss är att Trafikverket inte har yttrat sig om detta. Det ska byggas en GC-väg mellan Lyngsta 2:2 och till Bodavägen. "Bodavägen är reglerad med enskilt huvudmannaskap vilket begränsar allmänhetens rätt till vägen." Det är oklart hur vägföreningen ställer sig till att den nyttjas permanent som GC-väg av invånarna i ett annat bostadsområde. Den föreslagna GC-vägen borde istället ligga på andra sidan av vägen, eftersom förslaget innebär att man måste korsa Sjöviksvägen två gånger. För att komma till den föreslagna GC-vägen, måste man först korsa Sjöviksvägen och för att fortsätta på Bodavägen, måste Sjöviksvägen korsas en gång till.

Bodavägen slutar vid den f.d. macken i Stora Vika och det finns ingen GC-väg på sträckan fram till busshållplatsen. När det gäller Sjöviksvägen så är det ännu sämre ställt. Där finns det inte heller någon GC-väg, vilket innebär att gående får gå oskyddade på Stora Vika-vägen fram till busshållplatsen. När det gäller Sjöviksvägen norrut är det problematiskt med ökad trafik, eftersom vägen är smal, maximalt 4,5 m. På vissa ställen är vägen ännu smalare, t.ex. en km innan väg 225 är vägen kurvig och passerar flera fastigheter intill vägen. Under byggtiden kommer det dessutom att bli tung trafik till och från byggplatsen, vilket innebär att det blir svårt att möta tunga lastbilar,

eftersom det är få anlagda mötesfickor efter vägen. Sjöviksvägen är så smal att två lastbilar inte kan mötas.

Det bästa för Lyngsta och även för Stora Vika vore om man byggde den tidigare planerade GC-vägen: "Sjöviksvägen samt Stora Vika-vägen är i översiktsplanen utpekade som prioriterade framtida cykelstråk. I kommunens styrdokument, översiktsplan och gång- och cykelplan, förespråkas fler cykelstråk utanför tätorterna, då det främjar folkhälsan, turismen och miljön. Mellan kommunens orter och servicepunkter ska det vara möjligt att cykla säkert."

För att göra Stora Vika och Lyngsta mer attraktivt vore det en fördel om man breddade Sjöviksvägen och samtidigt anlade en GC-väg. Det skulle innebära att man kunde planlägga kollektivtrafik med buss mellan Stora Vika och Ösmo pendeltågsstation, vilket skulle öka Stora Vikas attraktionskraft betydligt och påverka invånarnas vardag mycket positivt. Det skulle också ha positiva miljöeffekter och minska bilberoendet.

Förvaltningens kommentar

Det finns mindre utrymme på den nordvästra sidan av Sjöviksvägen och marken är kraftigare kuperad vilket innebär att det skulle bli mer komplicerat att anlägga en gc-väg där jämfört med den sydöstra sidan av Sjöviksvägen.

Boda 3:2, Boda 3:4 och Boda 3:6 ligger nordväst om Sjöviksvägen och skulle behöva korsas av gc-vägen om den anläggs på den nordvästra sidan av Sjöviksvägen. Boda 3:6 är bebyggd med permanentbostad vars infart skulle behöva korsas av gc-vägen om den går utefter Sjöviksvägens nordvästra sida. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det inte lämpligt att en gc-väg korsas av biltrafik till en privat fastighet.

Bodavägen slutar vid den före detta bensenmacken i Stora Vika och det finns ingen gc-väg på sträckan fram till busshållplatsen. Det stämmer att man, precis som i nuläget, får gå utefter Stora Vika vägen drygt 200 m. för att komma till busshållplatsen då det saknas trottoar.

Det är inte kommunen som har rådighet över bussarnas turtäthet och sträckning av rutt utan denna fråga behandlas av Stockholms Lokaltrafik (SL) som har det övergripande ansvaret för all lokaltrafik inom Stockholms Län.

Trafikförvaltningen skriver i sitt samrådsyttrande att "underlaget om 40 bostäder är för lågt för att motivera ny kollektivtrafik".

Trafik till och från området under byggtiden kan tyvärr ej undvikas men man bör komma ihåg att denna trafik endast är tillfällig. Kommunen anser ej att man kan undvika att bygga och utveckla ett område enbart på grund av temporär byggtrafik.

Tidplan inför granskning

Detaljplanen omarbetas eventuellt efter de synpunkter som kommit in och ett reviderat förslag ställs sedan ut för granskning. Vid granskningen får återigen sakägare och andra berörda möjlighet att lämna synpunkter. Granskning beräknas ske kvartal 3 år 2021.

Medverkande

Tjänstepersoner vid Nynäshamns kommuns planenhet och andra berörda enheter och avdelningar har medverkat i upprättandet av denna handling.

Nynäshamns kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen

2021-10-13

Jaana Eberkvist

Planarkitekt