

## Samrådsredogörelse

Detaljplan för Sittesta 2:26 m. fl. –  
Samhällsservice och centrum i Källberga



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

## Samrådet

Samråd har skett under tiden 7 – 28 oktober 2022.

Handlingarna har skickats ut i brev enligt remisslista upprättad 6 oktober 2023 och fastighetsförteckning upprättad av Lantmäteriet 31 mars 2021.

Under samrådstiden har planhandlingarna varit utställda på samhällsbyggnadsförvaltningen i kommunhuset samt på biblioteken i Nynäshamn och Ösmo. Samrådet har också annonserats i Nynäshamnsposten 7 oktober 2022.

Samrådsmöte ägde rum 20 oktober 2022 på Vanstaskolan i Ösmo. Under samrådsmötet närvarade cirka 10 personer utöver representanter från kommunen.

På samrådsmötet framfördes främst synpunkter kring hur Sittesta by påverkas av gång- och cykeltrafik genom byn. Förslag på gång- och cykelväg via Muskövägen / Rv 255 till Ösmo framfördes. Frågor ställdes rörande bronns funktion och utformning.

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

## Ställningstagande

Efter samrådet har detaljplanen ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen, då kommunens bedömning är att nyttan av bron skulle vara begränsad. Motivet till att bron utgått är att den inte kommer att fylla någon större funktion för Källberga, eftersom den koppling som bron skulle erbjuda via Sittesta inte bedöms nyttjas av allmänheten i någon större utsträckning. Vid infarten till Källberga är en cirkulationsplats byggd, med övergångsställe som säkerställer en fullgod och trafiksäker passage för oskyddade trafikanter över Muskövägen.

Kopplingen genom Sittesta och mot Ösmo är betydligt längre än den via Muskövägen, samt innebär att gående och cyklister rör sig i blandtrafik. Kommunen har efter samrådet låtit utreda möjligheterna till ett gång- och cykelstråk via Muskövägen, mot Ösmo, då denna koppling är betydligt mer gen än den via Sittesta, samt att även cykeltrafiken bedöms kunna separeras från biltrafiken på denna sträckan. En dialog har påbörjats med Trafikverket. Den preliminära bedömningen är att med föreslagna förbättringsåtgärder, kan en gång- och cykelväg längs Muskövägen och mot Ösmo utgöra ett trafiksäkert och mer attraktivt alternativ till det tidigare aktuella gång- och cykelstråket genom Sittesta.

Kommunen gör bedömningen att under förutsättning att de övergripande gång- och cykelstråken till och från Källberga kommer till stånd, kommer inte några trafiksäkerhetshöjande åtgärder att vidtas genom Sittesta. Möjligheten att passera genom Sittesta för de som föredrar det kvarstår.

Plankartan har kompletterats/ändrats enligt följande:

*Allmän plats*

- Gång- och cykelbron har utgått ur detaljplanen.
- En gångväg möjliggörs längs planområdets norra gräns från den allmänna parkeringen för att kunna angöra till den hållplats som byggs vid Muskövägen. Gångvägen ansluter även till Svärtings gata, längs fastighetsgränsen mellan Sittesta 2:54 och 2:55. Bestämmelsen "fördröjning" har utgått, då dagvattenhanteringen i denna del kan klaras genom att tillräckligt stora ytor reserveras för ändamålet.
- Benämningen på gång- och cykelvägen fram till återvinningsstationen har ändrats till GCVÄG2, gångväg, och har gjorts något smalare.
- Naturområde har utökats något av plantekniska skäl och släcker nu ut naturmark i tidigare detaljplan.
- Bestämmelse har införts att byggnader inte får uppföras inom parkeringen.

*Kvartersmark*

- Höjdbestämmelse för återvinningsstationen E2 har utgått. Placering har justerats så att ett sammanhängande område bildats för återvinningsstationen och transformatorstationen E1.
- Användningen inom området för idrottshallen har ändrats från SR, idrottshall, till R besöksanläggningar för att bättre motsvara den föreslagna användningen av byggnaden samt erbjuda mer flexibilitet.
- Placeringsbestämmelse inom R har utgått och ersatts med prickmark längs Svärtings gata. Placeringsbestämmelse inom R har redigerats och kompletterats med prickmark längs Svärtings gata.
- Bestämmelse inom R om fördröjning av dagvatten har tagits bort (b1), då bestämmelsen var otydlig, samt att fördröjning ändå måste ske på kvartersmark.
- Bestämmelser har införts på grund av att Muskövägen är transportled för farligt gods. Bestämmelse inom R om skydd mot störningar har tillkommit: m1, entré ska vara vänd bort från Muskövägen samt friskluftsintag ska riktas bort från Muskövägen. Prickmarken mot Muskövägen har utökats så att 30 meter byggnadsfritt avstånd uppnås mot vägen.
- Användningen inom området i öster har ändrats så att H, handel och Z, icke störande verksamheter har utgått. Kvarstående användning C, centrum täcker in handelsändamålet. Verksamheter Z har utgått då användningen inte bedöms som lämplig med hänsyn till områdets läge och funktion.
- Utbredning av område för allmänna underjordiska ledningar, (u<sub>2</sub>) har justerats.
- Utnyttjandegrad (e<sub>1</sub> och e<sub>2</sub>) har omformulerats till att beskrivas som procent av fastighetsarea i stället för kvadratmeter, för att uppnå samstämmighet med formuleringarna i intilliggande detaljplan, Dp 864.

Planbeskrivningen har kompletterats/ändrats med:

- De förändringar som gjorts i detaljplanen, då bron utgått har följts upp i planbeskrivningen.
- Beskrivning av föreslaget gång- och cykelvägnät i planområdets omgivning har uppdaterats.
- Ändrade planbestämmelser på plankartan har följts upp i planbeskrivningen.

I övrigt har redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivningen i syfte att förtydliga och förbättra texten, i enlighet med inkomna synpunkter, samt en allmän översyn av text och bild. Vissa rättelser har gjorts. Kompletterande illustrationer och foton har lagts till. Dessa ändringar har inte någon avgörande betydelse för innehållet i planen och redovisas därför inte.

#### Utredningar:

Utredningar som specifikt berör gång- och cykelbron har utgått ur detaljplanen. Övriga utredningar som fortfarande är relevanta i aktuella delar, har inte uppdaterats och har bedömts att i befintligt skick vara tillämpliga för planen.

#### Yttranden under samrådet:

Totalt har 19 yttranden lämnats in under samrådstiden. Länsstyrelsens redovisas i sin helhet. En del av övriga yttranden är redovisade i förkortad form. Sammanställning av inkomna yttranden:

Yttranden	Inkommit, datum	Synpunkt	Synpunkt tillgodosedd	Sidnummer
<b>Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera</b>				
Länsstyrelsen	2022-11-11	Ja	Ja	5
Trafikverket	2022-11-11	Ja	Ja	7
Region Stockholm, trafikförvaltningen	2022-10-31	Ja	Ja	8
Barn- och utbildningsnämnden, BUN	2022-10-31	Ja	Ja	9
Lantmäteriet	2022-10-27	Ja	Ja	9
Sittesta Norra vägsamfällighet	2022-10-27	Ja	Ja	10
Statens Geotekniska Institut, SGI	2022-10-26	Ja	Ja	11
Ellevio	2022-10-26	Ja	Ja	12
Förtydligande av yttrande	2022-12-14			
Ösmo Föreningsråd/ Ösmo villaägarförening	2022-10-25	Ja	Ja	12
Skanova	2022-10-18	Ja	Ja	13
PRO	2022-10-11	Ja	Ja	13
Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, SMOHF	2022-10-28	Nej	-	
Svenska kraftnät	2022-10-17	Nej	-	
Vattenfall Eldistribution	2022-10-13	Nej	-	
Södertörns brandförsvarsförbund	2022-10-10	Nej	-	
Försvarmakten	2022-12-21	Ja	Ja	14
<b>Hyresgäster och boende</b>				
Privatperson 1	2022-10-26	Ja	Ja	14
Privatperson 2	2022-10-25	Ja	Ja	17
Privatperson 3	2022-10-26	Ja	Ja	19

## Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

### Länsstyrelsen

#### Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för samråd. Planförslaget syftar till att möjliggöra för en idrottshall samt en gång- och cykelbro över Muskövägen. Länsstyrelsen lämnar synpunkter på förslaget utifrån innehållet i 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

#### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör säkerhet avseende farligt gods och risken för ras och skred.

Kommunen behöver bedöma risker förknippade med transporter av farligt gods på Muskövägen. Vidare lämnar Länsstyrelsen rådgivande synpunkter kopplade till miljökvalitetsnormer för vatten, risken för översvämning och samhällsskydd och beredskap.

#### Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

##### *Hälsa och säkerhet*

##### *Transporter med farligt gods*

Kommunen har inte tydligt visat eller motiverat att platsen för idrottshallen är lämplig med hänsyn till den närliggande vägen, som används för transport av explosiva ämnen till/från Musköbasen.

Vid bedömningen av planens lämplighet med hänsyn till risken för olyckor så behöver kommunen beakta möjlig persontätthet i idrottshallen och att det är barn som vistas inom planområdet. Risken kan exempelvis redovisas med en individ- och samhällsrisk för planområdet, tillsammans med en tydlig beskrivning av konsekvenserna vid en olycka för personer inom idrottshallen. Om åtgärder krävs för att uppnå en tolerabel risk, behöver kommunen reglera åtgärderna på plankartan. Vid korta avstånd lägger Länsstyrelsen större vikt vid eventuella konsekvenser av en olycka med farligt gods, än sannolikheten för att en sådan olycka ska inträffa. För mer vägledning se faktabladet Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Länsstyrelsen Stockholm (Fakta 2016:4).

##### *Geotekniska risker*

Kommunen behöver före planens antagande säkerställa markens lämplighet med hänsyn till risken för ras och skred. De geotekniska riskerna ska även bedömas utifrån ett framtida förändrat klimat. För vidare information om stabilitetsbedömning hänvisar Länsstyrelsen till yttrandet från Statens Geotekniska institut (SGI), daterat 2022-10-26, dnr 5.1-2210-0963.

#### Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

##### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

Dagvatten från planområdet infiltreras till stor del utanför planområdet. Kommunen behöver komplettera planhandlingarna med en beskrivning av nödvändiga åtgärder nedströms. Planbeskrivningen bör beskriva vad som krävs i form av rening och fördröjning, för att följa miljökvalitetsnormerna för vatten i Älrviken respektive Nynäsviken. Kommunen behöver säkerställa att åtgärder utanför planområdet kommer till stånd.

##### *Översvämningsrisk*

I planbeskrivningen står att kommunens dagvattensystem ska klara ett skyfall. Enligt dagvattenutredningen (Marktema 2022-05-25) kommer dock regnvatten kraftigare än ett 10-årsregn inte kunna avledas tillräckligt snabbt via det planerade dagvattensystemet inom planområdet. I dagvattenutredningen presenteras i stället en avvattningsplan för skyfall med sekundära avrinningsvägar. Vidare anger utredningen att en befintlig lågpunkt kommer byggas bort.

Kommunen behöver i planbeskrivningen redogöra för hur ett skyfall hanteras och säkerställa att planförslaget inte medför negativa konsekvenser vid ett hundraårsregn med klimatfaktor för omkringliggande planerad bebyggelse och infrastruktur. Om åtgärder utanför planområdet är nödvändiga behöver även dessa beskrivas och säkerställas.

Inom planområdet finns en transformatorstation och en avfallsanläggning. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att detaljstudera hur ett skyfall påverkar anläggningarna och vid behov vidta åtgärder för att skydda dem från skyfall. Om kommunen bedömer anläggningarna som samhällsviktiga kan en högre skydds-nivå vara befogad. För mer information, se faktabladet Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall, Länsstyrelsen Stockholm (Fakta 2018:5).

#### *Beredskapshänsyn i samhällsplaneringen*

Muskövägen är den enda större vägen för transporter till Försvarsmaktens verksamhet på Muskö. Försvarsmaktens anläggning utgör en viktig verksamhet ur ett totalförsvarsperspektiv. Kommunen behöver samråda med Försvarsmakten kring hur detaljplanen påverkar totalförsvarets intressen. För mer information, se vägledningen Totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen, MSB1646 (2021).

#### Formaliafrågor

Plankartan har två användningsbestämmelser som båda reglerar idrottshall. Regleringen är onödig alternativt förvirrande.

#### Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

### Förvaltningens kommentar

En riskutredning har gjorts med anledning av idrottshallens närhet till Muskövägen, (Brandskyddslaget 2023-02-26). Utredningen visar att risknivån är acceptabel, samt att med anledning av att 150 barn kan vistas i anslutning till idrottshallen, är det motiverat med säkerhetshöjande åtgärder. Dessa är att utrymningsvägar och friskluftsintag ska vara vända bort från Muskövägen, samt att minsta avstånd mellan Muskövägen och fasad ska vara 30 meter. Idrottshallens baksida planeras för parkering och angöringsyta. Resterande krav har beskrivits i planbeskrivningen, samt säkerställts med planbestämmelser i detaljplanen.

De geotekniska riskerna som är kopplade till gång- och cykelbron har utgått, då bron inte längre är aktuell. Tidigare utförda geotekniska utredningar bedöms som tillräckliga för planområdet i övrigt.

En dagvattenutredning har gjorts (Marktema 2022-12-22). Utredningen visar att föroreningsbelastningen ökar lokalt efter exploatering. Genom att övriga områden som är mindre förorenade, ingår i den övergripande dagvattenhanteringen för utvecklingen av Källberga, så kompenserar dessa delar sannolikt för den högre föroreningsbelastningen i planområdet. På så vis bedöms det sammanvägt kunna bli en förbättring gällande föroreningsbelastningen mot recipienten Älrviken jämfört med innan utvecklingen av Källberga. Planbeskrivningen har uppdaterats med dessa uppgifter.

Skyfallshanteringen ingår i samma utredning, där topografi och sekundära avrinningsvägar analyserats. Utredningen visar att ett avskiljande dike rekommenderas inom naturområdet i väster, för att minska risk för översvämning vid transformatorstationen och återvinningsstationen. Problematiken har uppmärksamats i planbeskrivningen och olika tekniska lösningar är möjliga i plankartan utmed GC-banan vid naturmarken i väster. Exempelvis kan höjdsättning eller olika typer av magasin kan vara alternativ till ett dike.

Kommunen har varit i kontakt med Försvarsmakten för att samråda kring totalförsvarets intressen. Detta redovisas under rubrik Försvarsmakten.

Planbestämmelsen för idrottshallen har ändrats till R, besöksanläggningar. Bestämmelsen avspeglar bättre den önskade och planerade användningen av byggnaden och öppnar för ett mer flexibelt nyttjande.

## Trafikverket

Trafikverket är väghållare för väg 539, Muskövägen, och vill framföra följande.

### Avtal

Trafikverket behöver granska och godkänna byggprojekthandlingar för gång- och cykelbron över Muskövägen (väg 539) för att säkerställa genomförbarhet och eventuell påverkan på Trafikverkets anläggning. Kommunen redogör i planbeskrivningen för att avtal gällande bevakningsuppdrag för planering och genomförande av projektet är upprättat mellan Trafikverket Region Stockholm och Nynäshamns kommun (TRV 2021/84722). Avtalet ska följas upp med ett genomförandeavtal innan byggstart av gång- och cykelbro. Genomförandeavtalet ska reglera byggnadstekniska detaljer, garantitider, trafikföring under byggnadstiden med mera.

Åtgärden kräver tillstånd enligt 43 § Väglagen (1971:948). Motiv samt kriterier för avsteg, avseende gång- och cykelbro, ska uppfyllas och verifieras av kommunen i en underlagsrapport till Trafikverkets inför beslut om avsteg.

För de arbeten som utförs inom Trafikverkets vägområde krävs tillåten TA-plan, vilken ansöks om efter genomförandeavtal är tecknat. Arbete under byggtiden regleras i genomförandeavtalet. Vid lansering av bron måste trafiken på väg 539 stängas av nattetid. Det behöver i god tid planeras hur trafiken ska hanteras samt hur räddningstjänst och försvar når Muskö.

### Brokonstruktion

Kommunen har inom ramen för detaljplanen tagit fram "PM Byggnadsverk, Förstudie GC-bro Källberga". Trafikverket noterar att hänvisningarna till VGU i kapitel 4. Kravanalys inte är korrekta. Rätt version för Krav Brobyggande är TRVINFRA-00227, samt för Krav VGU är den senaste versionen TRV Publikation 2022:001.

I kapitel 4.1 Krav GC-bro anges att "Säkerhetszon i sidled till Muskövägen ska vara minst 4 m mot Muskövägen (VGU, tolkning av framtida vägkategori). Eventuellt kan kraven skärpas till 7 m." Trafikverket gör bedömningen att säkerhetszon för denna vägkategori ska vara 7 meter utifrån dagens hastighetsbegränsning. Om hastigheten sänks till 50 km/h enligt förslag i planbeskrivningen så blir säkerhetszon 3 meter. Det finns dock inget beslut om en hastighetssänkning i dagsläget.

### Dagvatten

Det framgår i dagvattenutredningens skyfallsanalys att området runt Muskövägen redan idag är ansträngt vid kraftiga nederbörds mängder. Det är av vikt att den planerade exploateringen inte innebär ytterligare belastningar på dagvattenflödena kring Muskövägen. Trafikverkets dagvattenanläggningar är inte dimensionerade för att ta emot vatten från tillkommande exploateringar och flödet till dessa vägdiken får inte öka på grund av den planerade exploateringen.

Vidare framgår två alternativ för omhändertagande av dagvatten inom området. Alternativ 2 innebär att dagvatten inte tillåts rinna gräsdiken vid Muskövägen. För detta alternativ framgår dock att det vid kraftigare nederbörd än 10-årsregn så kommer det brädda till vägdiken vid Muskövägen.

### Geoteknik

I kommande projektering efterfrågar Trafikverket att kommunen mer detaljerat redogör för hur gång- och cykelbron ska grundläggas, då detta inte framgår av remitterade handlingar. Kommunen

bör även utreda eventuella geotekniska risker för Trafikverkets väganläggning vid anläggning av bron. Den geotekniska riskutredningen ska inkludera åtgärdsförslag för att eliminera dessa risker.

### Förvaltningens kommentar

Frågor och beskrivningar som är kopplade till ansvarsförhållandet mellan kommunen och Trafikverket, med avseende på gång- och cykelbron utgår i sin helhet ur planen, eftersom bron utgått ur detaljplanen.

Tillämpliga delar ur dagvattenutredningen beskrivs i planbeskrivningen. Som utgångspunkt gäller Alternativ 2, med förändringen att bron inte längre ingår, vilket innebär en betydligt lägre belastning på dagvattenanläggningen, än med bro. De ytor som är tillgängliga för dagvattenhantering är jämförbara med broalternativet och därför bedömts som tillräckliga. Den nya situationen utan bron är dessutom i det närmaste identisk med markanvändningen i Dp 864, varför även tidigare dagvattenutredningar är tillämpliga.

Beskrivning av de geotekniska förhållandena till följd av bron är inte längre aktuell, då bron utgått ur detaljplanen.

### Region Stockholm, trafikförvaltningen

Ur ett RUFSPerspektiv är regionen positiv till gång- och cykelbron. Källberga är inte prioriterat som regional bebyggelse i RUFSPerspektiv, men Ösmo är prioriterad som landsbygdsnod och som sådan ska den bl.a. fungera som nod för service och bytespunkt för kollektivtrafik för den omgivande landsbygden. Ur det perspektivet är det bra att stärka kopplingen mellan Källberga och Ösmo.

Regionen ser också positivt på att befintlig bykärna och skola i Källberga kompletteras med idrottshall och möjlighet för kommersiell och offentlig service.

### Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen, då kommunens bedömning är att nyttan av bron är begränsad. Den preliminära bedömningen är att med föreslagna förbättringsåtgärder, kan en gång- och cykelväg längs Muskövägen och mot Ösmo utgöra ett trafiksäkert och genare alternativ till det tidigare aktuella gång- och cykelstråket genom Sittesta.

### Barn- och utbildningsnämnden, BUN

Förvaltningen ser positivt på säkra transportvägar mellan Källberga och Ösmo tätort. I övrigt har förvaltningen inget att erinra.

### Förvaltningens kommentar

Detaljplanen har ändrats så att gång- och cykelbron inte längre ingår, då kommunens bedömning är att nyttan av bron skulle vara begränsad. Säkra transportvägar kommer att kunna uppnås även utan en gång- och cykelbro.



## Lantmäteriet

### Delar av planen som skulle kunna förbättras

#### *Grundkarta*

Angivelse om koordinatsystem i plan resp. höjd saknas.

#### *Otydlighet kring användningsbestämmelser*

På plankartan finns inom det röda området beteckningarna R och S. Bland planbestämmelserna anges att användningen är idrottshall för båda beteckningarna. I planbeskrivningen anges att beteckningen R ska reglera endast idrott. På plankartan saknas denna reglering.

#### *Gemensamhetsanläggningar*

I planbeskrivningen på sida 49 framgår att den del av Källbergavägen som går genom planområdet omfattas av en gemensamhetsanläggning. Det framgår även att gemensamhetsanläggningen avses att upphöra alternativt omprövas. Lantmäteriet vill uppmärksamma kommunen på att den aktuella gemensamhetsanläggningen redan har omprövats i lantmäteriärende AB193096.

#### *Redovisning av hur befintliga planer påverkas*

I planbeskrivningen finns på sidan 14 en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet med detaljplaner fungerar bör det även framgå vad som sker med gällande detaljplaner. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."

#### *Handläggning enligt vilken lagstiftning?*

Lantmäteriet vill påpeka att kommunen bör förtydliga vilken version av plan- och bygglagen (med hänvisning till SFS-nummer) som används vid handläggningen av detaljplanen, se urklipp från sida 55 i planbeskrivningen " Planen handläggs med standardförfarande enligt PBL:900".

#### *Övrig information*

#### *Exploateringsavtal och 6 kap. 41 § PBL*

Lantmäteriet ska under samrådsskedet särskilt ge råd om tillämpningen av 6 kap. 40-42 §§ PBL, se 5 kap. 15 § PBL.

Av planbeskrivningen framgår att exploatören ska bekosta byggnation inom kvartersmark. Eftersom planförslaget innebär att idrottshall för en skola ska byggas och genomförandet ska göras med stöd av ett exploateringsavtal vill Lantmäteriet påminna om att exploateringsavtal enligt 6 kap. 41 § plan- och bygglagen inte får innehålla åtaganden för en byggherre att bekosta byggnadsverk för utbildning som kommunen har en skyldighet att tillhandahålla. Det finns inga hinder mot att exploatören bygger ett byggnadsverk för utbildning som kommunen har en skyldighet att tillhandahålla, men då ska de få tillgodogöra sig värdet av byggnationen.

### Förvaltningens kommentar

Grundkartan uppdateras med koordinat- och höjdsystem, samt kompletteras med koordinatkryss och med en mer fullständig teckenförklaring.

Planbestämmelsen för idrottshallen har ändrats till R, besöksanläggningar. Bestämmelsen avspeglar bättre den önskade och planerade användningen av byggnaden och är förenlig med användningen skolidrott.

Planbeskrivningen uppdateras med att gemensamhetsanläggning för del av Källbergavägen har omprövats.

Planbeskrivningen uppdateras angående påverkan på gällande planer. Slarvfel rättas.

Plankartan har uppdaterats gällande vilken lagstiftning som nyttjas.

Planbeskrivningen uppdateras med uppgifter om ersättning kontra exploateringsavtal.

## Sittesta Norra vägsamfällighet

Vägföreningen är som utgångspunkt positivt inställda till att man i planeringen för Källberga tar hänsyn till och kommer med förslag till hur gång- och cykeltrafik är tänkt att anläggas på en övergripande nivå.

I detaljplanen framgår det relativt tydligt vad kommunen har för strategi i denna fråga, hänvisningar finns även till Kommunens översiktsplanering.

Det finns dock frågor som kommunen bör lösa innan kommunen hänvisar gång- och cykeltrafik till mark/vägar som kommunen eller exploatören idag inte har rådighet över.

I detaljplanen beskrivs den allmänna samhällsnyttan tydligt och det klargörs att det finns stora behov av en säker förbindelse mellan Ösmo och Källberga. Kommunen har förbundit sig i avtal att verka för säkra och hållbara lösningar för gång- och cykeltrafikanter. Det är i grunden positivt. Däremot så hade mer kontinuerlig dialog i den processen med oss som vägförening och förvaltare av den befintliga gemensamhetsanläggningen varit önskvärt, då vi är en part som blir påverkad av planerna.

Gemensamhetsanläggningen och vägföreningens syfte är att förvalta och bibehålla den väg som först och främst är till förmån för dess anslutna fastigheter och medlemmar.

Vägföreningens intresse av att som nu hänvisa all gång- och cykeltrafik genom Sittesta GA:3 kan ifrågasättas. Vägföreningen håller inte med om att den befintliga gemensamhetsanläggningen kommer att vara opåverkad eftersom ca 40% av gemensamhetsanläggningen kommer att nyttjas av gång- och cykeltrafik mellan Ösmo och Källberga. Här vill vägföreningen också tydliggöra att den enskilda väg som Kommunen avser hänvisa gång- och cykeltrafikanter till, är en befintlig väg som av naturen är smal och belastas med alla typer av fordonstrafik, då folk bor och verkar inom området.

Vägföreningen har bland annat noterat att detaljplanen sträcker sig över område som i dag förvaltas av vägföreningen. Detta innebär att utrymmet som utgångspunkt ska falla under kommunalt huvudmannaskap. Vägföreningen är av uppfattningen att kommunen saknar legal möjlighet, att mot vägföreningens önskan ansluta aktuell gång- och cykelbro till av föreningen förvaltad vägområde. Med detta sagt är vägföreningen intresserade av fortsatt dialog i syfte att nå en konstruktiv lösning för både vägföreningen och kommunen i denna fråga.

Exempel på frågor som bör utredas vidare innan vägföreningen kan förhålla sig till de tilltänkta planerna är följande:

- Vem som ska bära den ekonomiska risken framgent: Vilka krav kommer ställas på gång- och cykelbanan, vem ska t.ex. bekosta belysning?
- Ska vägföreningen stå ansvarig för den massiva genomfartstrafik detta medför på gemensamhetsanläggningen?
- Hur planerar kommunen säkerställa att adekvat trafiksäkerhet uppnås?

- Kommunens framtida rådighet över mark som omfattas av detaljplanen men som dessutom omfattas av vägföreningens förvaltning?

### Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen ändrats så att gång- och cykelbron inte längre ingår, då kommunens bedömning är att nyttan av bron är begränsad. Kommunen har efter samrådet påbörjat utredning av möjligheterna till ett gång- och cykelstråk via Muskövägen/ Rv 255 mot Ösmo, då denna koppling är betydligt mer gen än den via Sittesta, samt att även cykeltrafiken kan separeras från biltrafiken. Genom denna förändring är inte längre stråket genom Sittesta det prioriterade alternativet. Det innebär att kommunen inte längre har något behov av att träffa en överenskommelse med vägföreningen, rörande ekonomiska aspekter på gemensamhetsanläggningens standard.

Trafikökningen till följd av Källbergaprojektet kommer sannolikt att påverka vägsamfälligheten Sittesta GA:3 i mycket ringa omfattning, då flertalet gående och cyklister kommer att välja Muskövägen/ Rv 255 mot Ösmo i stället för via Sittesta by.

Planområdet har minskats ned och innefattar inte längre någon gång- och cykelbro, eller någon del av vägföreningens förvaltning.

## Statens geotekniska institut, SGI

### SGI:s synpunkter

Enligt SGU:s jordartskarta består de ytliga jordlagren i detaljplaneområdet främst av glacial lera och till viss del sandig morän och berg i dagen. Inga undersökningar har utförts inom detaljplaneområdet (bortsett från två punkter längst i öster [4]). Översiktliga undersökningar utfördes i närområdet i samband med upprättande av nu gällande detaljplan [3] och där finns överst en torrskorpelera följt av ca 1 m lös lera och 3 m halvfast sand på morän. SGU:s jorddjupskarta visar att jorddjupen lokalt inom aktuellt detaljplaneområde kan vara upp till 20 m.

SGI ställer sig frågande till vad följande formulering gällande stabilitet (från planbeskrivningen) innebär: "Utredningen [2] bedömer att stabiliteten i närområdet är låg vid påverkan av nuvarande förhållanden".

Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras och erosion ska klarläggas i planskedet för hela planområdet för de förhållanden som planen medger. SGI anser att en bedömning av stabiliteten för planerade förhållanden behöver genomföras.

En första stabilitetsbedömning bör göras baserat på undersökningar utförda inom planområdet. Är de faktiska förhållandena sådana att det därefter inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1. Detta gäller generellt för planområdet samt specifikt stabiliteten i slanter i anslutning till den planerade gång- och cykelbron (dvs även på motsatt sida om Muskövägen). Här bör geotekniska undersökningar genomföras, som underlag för stabilitetsberäkningar, vars resultat även kan nyttjas i detaljprojektering av bron i ett senare skede.

Vi vill även påpeka att texten i planbeskrivningen som beskriver vad undersökningspunkten inom planområdet visar (Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik, Cirkulationsplats Muskövägen, Structor 2020-03-17), saknas (sid. 23, ovan figur utan figurnummer).

### Förvaltningens kommentar

Eftersom gång- och cykelbron utgår ur planförslaget, är SGI´s synpunkter kring stabiliteten för brokonstruktionen inte längre relevanta, och synpunkterna bemöts därför inte. Inom resterande del av planområdet föreligger inte någon skredrisk, vilket styrks av de tidigare utförd geoteknisk utredning inför Dp 864, samt utredningar inför utbyggnad av allmän platsmark.

Den mening som SGI är frågande till är felciterad och stryks därför ur planbeskrivningen.

### Ellevio lokalnät

Ellevi har tagit del av bifogad plankarta och har inget att anmärka på kartan. Eftersom placering har ändrats sen ursprungsplacering vill Ellevio påminna om att detta blir ett tillkommande arbete med att förlänga befintliga kablar och kommer således behöva lyftas.

### Förvaltningens kommentar

Ellevios synpunkter har tillgodosetts tidigare i processen. Frågor av teknisk karaktär kommer att hanteras i exploateringskedet.

## Ösmo Föreningsråd/ Ösmo villaägarförening

### Yttrande

Vi bifaller rubricerat samrådsärende med följande synpunkter:

1. Vi bedömer att planerad gångväg till Ösmo tätort inte beskrivs i detalj vad avser övergång över Nynäsvägen och tillfarten till Kyrkvägen.
2. Det finns ej heller en idé om elever till skolan ska transporteras via Björkvägen till pendeltågstation eller transporteras via Tallbackaskolan.
3. Vi tror att elever kommer att gena denna långa omväg då de skall besöka den nya skolan vid Ösmo IP med tillhörande fritidscenter. Det innebär att eleverna kommer att transportera sig medelst gång/cykel på V225
4. Vi förordar att man betänker en ny gång/cykelväg över befintlig bro till anslutningsbussar, samt fortsätter denna väg och ansluter till befintlig väg vid Nibble Hembygdsgård.
5. Vi tror man bör överväga att tillföra en G/C-väg mellan Nibble Hembygdsgård fram till den positionen för den nya F-9 – skolan vid Ösmo IP.

### Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen har ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen, då kommunens bedömning är att nyttan av bron skulle vara begränsad. Kommunen har efter samrådet påbörjat utredning av möjligheterna till ett gång- och cykelstråk via Muskövägen, mot Ösmo, då denna koppling är betydligt mer gen än den via Sittesta, samt att det även finns möjlighet att separera cykeltrafiken från biltrafiken. Genom denna ändring är inte längre stråket genom Sittesta det prioriterade alternativet.

Hur skolan planerar sina transporter av elever, är inte primärt en fråga för denna detaljplan.

En kompletterande gång- och cykelbro över väg 73 är inte aktuell att bygga, då det skulle innebära mycket stora insatser för att åstadkomma en trafikseparerad miljö. Frågan ligger utanför denna detaljplan.

Gällande punkt fem noterar kommunen synpunkten.

## Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. 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 vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

## Förvaltningens kommentar

Ingen kommentar.

## PRO

Detaljplanen för Sittesta 2:55 innehåller förutom just brobyggandet även detaljer om en större parkeringsplats samt en återvinningsstation. När det gäller den sistnämnda har vi förhoppning på att marken just vid denna är asfalterad för att platsen skall kunna användas av de med rullatorer och rullstolar samt kunna hållas snygg.

Parkeringsplatsen för pendlare bör naturligtvis även innehålla platser för handikappfordon då de med lättare handikapp även utnyttjar kollektiva färdmedel. Samma sak med den vid idrottshallen planerade parkeringen. Handikappade och äldre kan också idrotta. Om inte dagtid så på kvällstid.

Gällande den gång- och cykelbro som skall byggas över Muskövägen och ansluta till Hästbron, som ligger relativt långt bort, har vi förhoppningar att man tänker på viloplatser för oss äldre och andra. De påtalade stigningarna bör vara så att alla oavsett ålder, orkar gå upp för dem. Gångvägen och cykelvägen bör vara säkert åtskilda, så att de gående inte riskerar bli påkörda av hastiga kommande cyklar eller sparkcyklar.

PRO samorganisation har tron på att detta områdes stora bebyggelse inte bara är till för de unga som idag flyttar in till Källberga utan tror och hoppas att de bor kvar i området när de blir äldre. Därför saknar vi i samband med planerandet av centrum planer på större samlingslokaler. Sociala samlingspunkter är viktiga i alla åldrar och en idrottshall är inte lämplig för annat än idrott.

## Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen, då kommunens bedömning är att nyttan av bron skulle vara begränsad. Synpunkter rörande brons tillgänglighet är därför inte längre relevanta.

De regelverk som styr tillgänglighet reglerar utformningen av dessa aspekter i samband med utbyggnaden av Källberga. Marken i anslutning till återvinningstationen blir asfalterad och pendelparkeringen kommer att inrymma parkeringar för rörelsehindrade. Dessutom kommer en genkoppling för gående att finnas från den allmänna parkeringen, till den närliggande busshållplatsen vid Muskövägen.

Tanken är att idrottshallen kan användas för olika aktiviteter under kvällstid. Det är även möjligt att inrymma andra former av lokaler, inom området som är betecknat centrum.

## Försvarmakten

Försvarmakten har synpunkter avseende gång- och cykelbrons påverkan på Muskövägens bredd och fria höjd. Försvarmakten önskar fortsatt samverkan med kommunen avseende detaljerna kring detta. Försvarmakten har framfört att Muskövägen måste ha samma framkomlighet som riksväg 73 när det gäller fri höjd, som är 4,5 meter, och att vägens nuvarande bredd inte får minskas/påverkas, t ex med pelare.

## Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen. De krav som Försvarmakten framför rörande framkomlighet i anslutning till bron är därför inte längre relevanta.

## Sakägare, hyresgäster och boende

### Privatperson 1

Tack för möjlighet att tycka till. Över lag är det välkommet att få en gen och säker anslutning mellan det regionala cykelstråket norrifrån och Källberga, vilket kommer att göra det enklare för oss som bor norrut längs med Gamla Nynäsvägen att ta oss till Källberga. Utifrån perspektivet att GC-bron ska förbättra anslutningen mellan Ösmo och Källberga finns det dock en hel del att anmärka på.

*Detaljplanen förutsätter felaktigt att den tänkta GC-anslutningen ger en tillräckligt attraktiv cykelanslutning mellan Källberga och Ösmo.*

En stor brist är att planeringen av GC-anslutningen mellan Källberga och Ösmo (inklusive den aktuella GC-bron) utgår från att cyklister kommer att finna det "attraktivt" att cykla kuperade omvägar för att komma till viktiga målpunkter, i och med att man förutsätter att gång- och cykeltrafik kommer att välja GC-bron och sedan Sittestavägen och "hästbron" i stället för att ta Muskövägen/väg 225 direkt över motorvägen.

Ska man till Ösmo station är den väg som GC-bron leder till ca. 0,6 km längre än att cykla direkt över motorvägsbron. Att i stället cykla "bilvägen" innebär en sträcka om cirka 1,4 km. Omvägen blir alltså 43% längre. Det är klart längre än rekommendationen om max 25% (Trafikverkets GCM-handbok). Vägen är dessutom kuperad; först är det stigning i olika etapper upp till kyrkan, sedan det nedförsbacke efter kyrkan, och stigning igen fram till Tallbacka, sedan nedförsbacke, och sedan uppförsbacke igen till stationen. För ett fordon som drivs av muskelkraft gör höjdskillnader att en sträcka upplevs som markant längre.

Angående behovet av genhet så är det väl belagt att cyklister värderar genhet väldigt högt. Trafikverkets GCM-handbok<sup>1</sup> konstaterar exempelvis att "Cyklister drivs av muskelkraft och är därför

känsliga för omvägar, nivåskillnader och omotiverade stopp." och "Huvudnätet för cykel bör vara minst lika gent som bilnätet. Omvägar på mer än 25 procent bör helst inte förekomma." Även den regionala cykelplanen för Stockholms län konstaterar att "cyklister värderar förkortade restider mycket högt, varför gena och framkomliga cykellösningar är av stor vikt".

Vägen över "hästbron" innebär dessutom att man ska färdas på en ej belyst grusväg. Det framgår inte om kommunen kommer att garantera att snöröjning och halkbekämpning utifrån gåendes och cyklandes villkor kommer att göras, men eftersom den sköts av en samfällighet så verkar det osannolikt.

Allt som allt innebär den långa omvägen, de stora höjdskillnaderna, bristen på belysning och tveksamheter kring snöröjning/halkbekämpning att den tänkta GC-bron endast kommer att fylla en funktion för en delmängd av cyklister och målpunkter (kanske främst barn som ska till Tallbacka, men även vuxna som ska till/från det regionala cykelstråket norrut), och främst under den snöfria delen av året. För vuxna trafikanter till/från Ösmo, där potentialen att minska bilanvändningen till förmån för cykel bör vara störst, kommer Muskövägen/väg 225 direkt över motorvägen vara ett attraktivare val.

Detaljplanen verkar utgå från att dessa trafikanter ändå ska använda sig av vägen över "hästbron", alternativt att de ändå inte kommer att välja att cykla. I stället bör detaljplanen (och fortsatt trafikplanering relaterat till Källberga) ta hänsyn till att den attraktivaste vägen mellan Källberga och Ösmo för många cyklister kommer vara Muskövägen/väg 225 direkt över motorvägen, och att en gen och säker anslutning där krävs för att cykel ska kunna konkurrera med bilen och därmed minska andelen biltrafik.

Att försöka "uppmuntra" vuxna cyklister att ta en kuperad omväg är dömt att misslyckas, och kommer antingen att leda till att cyklister väljer blandtrafik längs med Muskövägen, med tillkommande trafiksäkerhetsproblem, eller att detaljplanens och mobilitetsstrategins målsättning om att minska andelen biltrafik inte uppfylls när vägen inte upplevs attraktiv nog utifrån ett cykelperspektiv.

*En attraktiv anslutning till Ösmo kräver cykelbana/-fält längs med Muskövägen.*

För att uppfylla detaljplanens och trafik- och mobilitetsstrategins målsättning om goda förutsättningar för cykeltrafik och minskad biltrafik krävs en cykelbana/-fält från Källberga till Ösmo längs med Muskövägen, vilket detaljplaneringen för området kring GC-bron bör ta i beaktande. Detta krävs också för att knyta samman Källberga med en framtida cykelanslutning längs väg 225 till Sorunda.

Behovet av en GC-väg längs med Muskövägen har även konstaterats av Tyréns i den BKA som gjorts för ändring av Vidbynäs 1:3 med flera (dp 864)3. Avsaknaden av en sådan kommer markant begränsa möjligheten att flytta trafikarbete från bil till cykel och kommer att innebära trafiksäkerhetsproblem när Källberga växer.

*Tillgänglighetsperspektivet brister och har inte ett "hela-resan-perspektiv"*

I planeringen av den tänkta GC-förbindelsen har man missat behov utifrån tillgänglighet. Personer som använder exempelvis rullstolar, permobiler, armcyklar eller liknande måste smidigt kunna ta sig mellan Ösmo och Källberga. För dessa är en ej belyst grusväg med bristande snöröjning/halkbekämpning följt av flera upp- och nerförsbackar långt ifrån optimalt. Trots att planerad GC-anslutning därmed är bristfällig, anges bron vara "särskilt viktig" för "äldre och funktionshindrade". Utifrån ett "hela-resan-perspektiv" stämmer det knappast. Tillgänglighet för dessa grupper kräver snarare en bättre anslutning direkt över motorvägen längs med Muskövägen.

*Detaljplanen försämrar möjligheten att ta sig ut till Muskövägen jämfört med Dp864*

Det finns ett klart behov för gående och cyklister att ta sig direkt över motorvägen genom att använda sig av Muskövägen/väg 225. Plankartan skiljer sig åt från den i Dp864, där det i nordvästra hörnet finns en anslutning till Muskövägen (återgiven i planbeskrivning s. 14 eller illustrationsplan s. 25). I Dp864 framstår denna anslutning ut till Muskövägen som en viktig länk.

Det nordvästra hörnet är den genaste vägen ut på Muskövägen, och är även den genaste vägen till busshållplatserna vid motorvägspåfarterna (ex. buss 861). I den nya föreslagna detaljplanen är denna anslutning avstängd, och leder endast till en återvinningsstation och p-plats. Den föreslagna detaljplanen stänger därmed av den genaste vägen för gående till busshållplatserna vid motorvägsöverfarten, samt för cyklister som ska över motorvägen genom att använda Muskövägen. Är tanken att man i stället ska gå/cykla över bron, och därefter höger tillbaka till cirkulationsplatsen? Det framgår inte från planbeskrivningen. En sådan lång omväg kommer i vilket fall att leda till att gående och cyklister "genar" genom det nordvästra hörnet i planområdet ut på Muskövägen. Detaljplanen bör beakta vikten av att smidigt kunna ta sig ut på Muskövägen.

*Detaljplanen beskriver prioriteringen i kommunens trafik- och mobilitetsstrategi felaktigt*

Detaljplanen har ett allvarligt sakfel. Den anger att det i kommunens trafik- och mobilitetsstrategi anges att "Högsta prioritet i planen är att åtgärda brister på gång- och cykelvägar mellan och inom tätorterna som kommunen är väghållare för." Det stämmer inte. Högsta prioritet är enligt mobilitetsstrategin (bilaga Gång- och cykelplan) att åtgärda "brister på" gång- och cykelvägar inom tätorter där kommunen är väghållare, samt "bristen på" (alltså avsaknaden av) gång- och cykelvägar mellan tätorterna, naturligt nog ej avgränsat till vem som är väghållare.

*Kommentar kring kommunens fortsatta arbete för ökad andel cykling*

I det fortsatta arbetet med att prioritera gång- och cykeltrafik högre än biltrafik är det av stor vikt att kommunen beaktar genhet och restider (inkl. effekten av höjdskillnader) för cyklister som en lika viktig faktor för attraktiv cykling som säkerhet. För att cykel ska kunna konkurrera med bil krävs att cykelalternativet upplevs som smidigt – helst smidigare än bilen. Då räcker det inte att en sträcka är trafiksäker, den måste även vara gen, plan och helst belyst, vilket vägen över GC-bron och "hästbron" inte kommer att vara.

## Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen, då kommunens bedömning är att nyttan av bron är begränsad. Kommunen har efter påbörjat utredning av möjligheterna till ett gång- och cykelstråk via Muskövägen, mot Ösmo, då denna koppling är betydligt mer gen än den via Sittesta, samt att det även är möjligt att cykeltrafiken kan separeras från biltrafiken. Genom dessa åtgärder, är inte längre stråket genom Sittesta det prioriterade alternativet.

Från planområdet permanentas den serviceväg som byggts väster om planområdet, och som ansluter till Muskövägen. Förbindelsen innebär att en gen koppling för gående uppnås till målpunkter västerut mot Ösmo.

Skrivning i planbeskrivningen rättas: Högsta prioritet i gång- och cykelplanen är att åtgärda brister på gång- och cykelvägar mellan tätorterna, och inom tätorterna där kommunen är väghållare.



## Privatperson 2

Tyvärr hade jag inte möjlighet närvara på samrådsmötet 20 okt. Jag har därför enbart planbeskrivningen som grund för mina åsikter och jag kommer enbart att kommentera planerna på GC-bron, som direkt kan komma att beröra mig personligen. Därför är jag extra intresserad av hur bron enligt planerna kommer att se ut, vara konstruerad mm men där får jag tji. "För närmare beskrivning av brokonstruktionen, se bilaga....(sid39). Någon sådan bilaga är inte bilagd remisshandling.

Man planerar att bygga en GC-bro för att öka mobiliteten norr - söder, öka möjligheten till rekreation och för att "skapa säkra och attraktiva gång- och cykelstråk...mot Ösmo centrum norröver..." Här nämns målpunkten Tallbackaskolan.

Jag ifrågasätter starkt behovet av den föreslagna GC-bron. Vilka erfarenheter har man av gångbron över gamla Nynäsvägen vid Lidatorp? Jag passerade många gånger under den bron med bil, men såg aldrig en gångtrafikanter på den. Kommer den planerade bron att användas till den omfattning att det försvarar kostnaderna och intrånget i naturen? Jag tror inte det.

Visst skulle en bro öka mobiliteten norr - söder men hur stort är det behovet? Vill jag besöka någon i Källberga kan jag även framöver korsa Muskövägen som nu. Trafikintensiteten på Muskövägen (åtminstone öster om cirkulationsplatsen) lär väl inte bli större efter att Källberga färdigställts. Dessutom antyds ju att hastighetsbegränsning ska införas på Muskövägen.

Argumentet att bygga GC-bron för att öka möjligheten till rekreation anser jag inte vara hållbart. Sittestavägen kantas av privata tomter med egna hem. Rekreativmöjligheterna är ytterst begränsade i området runt Sittestavägen. Vill man komma till området väster om väg 73, till exempel till Ösmo kyrka, kan man enkelt ta sig dit från Källberga, till vänster på Muskövägen och sedan uppför gamla Nynäsvägen. Betydligt bättre och större möjligheter till rekreation finns i skogsområden öster och nordost om Källbergaområdet.

På en informationsträff för några år sedan sades att Sittestavägen skulle förses med gatubelysning för att barn på ett säkrare sätt skulle kunna gå sträckan Källberga - Tallbackaskolan. Nu nämns bara belysning inom planområdet. Av vikt är att skola planeras byggas inom planområdet. Jag vet inte vilka stadier det är tänkt att skolan ska ta emot, men det borde reducera antalet barn, som kommer att gå i Tallbackaskolan. Det troliga fåtalet barn, boende i Källberga, som kommer att gå i Tallbackaskolan är säkert smarta och i likhet med oss vuxna lata av naturen. De märker snart att det är bekvämare och närmare att gå på Muskövägen, förbi plantshopen, runt hembygdsgården och sedan upp till skolan i stället för att använda sig av Sittestavägen. Den vägsträckan är asfalterad till större delen. Endast sista biten, en gångväg, är grusad. Om barnen ändå skulle hänvisas att gå eller cykla via Sittestavägen ska beslutsfattare och målsmän veta att

1. Vägen är grusbelagd. Den blir ofta gropig eftersom det är stor belastning på vägen. Vid regn blir vägen smetig + gropar blir vattenfyllda.
2. Det råder enligt gällande bestämmelser ingen hastighetsbegränsning på byvägen. Vägforeningen har satt upp skyltar med vädjan att bilister ska reducera sin framfart, egentligen gäller max-hastigheten 70 km/ timme.
3. Vägen är smal. Den nyttjas ganska ofta av tung trafik såsom sopbil, slambil, olika varuleveranser och inte minst hästtransporter. Vid möte med sådant fordon gör man säkrast i att gå ner i diket. Tro mig, jag har egen erfarenhet av att möta sopbilen på vägen. Då känner jag mig mycket liten.

Det kommer inte att skapas trafiksäkerhet om barn, och även vuxna, från Källberga ska använda Sittestavägen. Ett orimligt ansvar för trafiksäkerheten kommer att läggas på den aktuella vägsamfällighetsforeningen. Det skapas olycksrisker om inte:

- A. Sittestavägen breddas

B. Sittestavägen förses med belysning

C. Hastigheten begränsas på Sittestavägen

D. Underhållet av och ansvaret för trafiksäkerheten på Sittestavägen åläggs annan än nuvarande vägförening.

Ovanstående torde inte vara intressant att genomföra. Därför kommer jag med ett genomförbart förslag:

Just nu pågår vägarbeten för fullt på Muskövägen. Cirkulationsplats håller på att färdigställas. MEN man breddar också Muskövägen från blivande "rondellen" till Trafikplats Ösmo. Det syns att där ska bli trottoar, kanske även cykelbana. Även gatubelysning förbereds. Om detta skrivs ingenting i samrådshandlingen. Äntligen får vi Sittestabor den trottoarstump vi saknat. Det har varit förenat med livsfara för oss att gå till och från trafikplatsen. Självklart får även Källbergaborna tillgång till den nya trottoaren och i och med detta behövs ingen GC-bro. Inför hastighetsbegränsning på Muskövägen, markera övergångsställen eventuellt med farthinder, alternativt trafikljus, på strategiska ställen på Muskövägen så att fotgängare och cyklister kan korsa Muskövägen utan risk. Då kan gång- och cykeltrafikanter från Källberga och Sittesta använda den nygjorda trottoaren och därefter den befintliga vägsträckningen för att komma till Tallbackaskolan, Ösmo Centrum mm. Muskövägen kommer därmed bli ett trafiksäkrare alternativ än Sittestavägen.

Slutligen: Skrota planerna på en GC-bro. Enligt planen ska en trappkonstruktion inrymmas i anslutning till det södra brofästet. Men det nämns inget om hur vi från Sittesta ska ta oss ner från bron till Muskövägen vid norra brofästet. Där ska tydligen ingen trappkonstruktion finnas! Bygg i stället för bro en enkel trappkonstruktion på den aktuella vägslänten upp mot Sittestavägen så att vi Sittestabor kan ta oss ner till Muskövägen och att Källbergabor, som har intresse av att besöka norra delen av Sittesta på ett enkelt sätt kan ta sig upp till Sittestavägen.

### Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen, då kommunens bedömning är att nyttan av bron är begränsad. Kommunen har efter samrådet påbörjat utredning av möjligheterna till ett gång- och cykelstråk via Muskövägen och mot Ösmo, då denna koppling är betydligt mer gen än den via Sittesta, samt att även cykeltrafiken kan separeras från biltrafiken. Den preliminära bedömningen är att med föreslagna förbättringsåtgärder, kan en gång- och cykelväg längs Muskövägen och mot Ösmo utgöra ett trafiksäkert och genare alternativ till det tidigare aktuella gång- och cykelstråket genom Sittesta. Med dessa åtgärder är inte längre stråket genom Sittesta det prioriterade alternativet.

Från planområdet permanentas den serviceväg som byggts väster om planområdet, och som ansluter till Muskövägen. Förbindelsen innebär att en gen koppling för gående uppnås till målpunkter västerut mot Ösmo.

### Privatperson 3

Jag tänker att det måste finnas trappor/ramp ner från bron på andra sidan Muskövägen (finns ej utritat). Så man kommer ner direkt till trottoaren på norra sidan. Dom flesta som ska över, ska antagligen ta bussen mot Ösmo/Nynäs eller 861 mot Stockholm och har parkerat på den stora utfarts parkeringen. Annars kommer dom ju ändå gå/springa över vägen närmare trafikplatsen.

### Förvaltningens kommentar

Efter samrådet har detaljplanen har ändrats så att gång- och cykelbron utgått ur planen. Det innebär att synpunkter som rör bron inte längre är aktuella.

En gen koppling kommer att finnas från den allmänna parkeringen till hållplatsen på Muskövägens södra sida. De som ska ta bussen på norra sidan av Muskövägen är hänvisade till övergångsstället vid cirkulationsplatsen/ infarten till Källberga.

### Synpunkter som inte tillgodoses

För de som framfört synpunkter på planförslaget, har den främsta invändningen varit att de ifrågasatt nyttan av gång- och cykelbron. I och med att bron utgått ur planen är därmed samtliga synpunkter tillgodosedda.

### Tidplan inför granskning

Detaljplanen omarbetas efter de synpunkter som kommit in och ett reviderat förslag ställs därefter ut för granskning. Vid granskningen får återigen sakägare och andra berörda möjlighet att lämna synpunkter. Granskning beräknas ske under det 4e kvartalet 2023.

### Medverkande

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

### Nynäshamns kommun

Samhällsbyggnadsförvaltningen

2023-10-23

Fredrik Lantz

Planarkitekt