

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Vansta 3:1

Granskningshandling

Standardförfarande enligt 4 kap. 2 § plan- och bygglagen 2010:900



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

Samrådet

Samråd har skett under tiden 27 november 2018 till 13 januari 2019.

Handlingarna har skickats ut i brev 26 november 2018 enligt remisslista upprättad 11 november 2018 och fastighetsförteckning upprättad av lantmäteriet 9 november 2018.

Under samrådstiden har planhandlingarna varit utställda på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i nämndhuset samt på biblioteken i Nynäshamn och Ösmo. Samrådet har också annonserats i Nynäshamnsposten 27 november 2018.

Samrådsmöte ägde rum torsdag 13 december 2018 på Kvastvägen 1 i Ösmo. Under samrådsmötet närvarade cirka 4 personer utöver representanter från kommunen.

På samrådsmötet framfördes främst synpunkter kring drivmedelsstationens placering.

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 del av Vansta 3:1.

Ställningstagande

Efter samrådet har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

Plankartan har kompletterats/ändrats med:

- Namn på vägar
- A-området har utgått
- Beteckningen H med bestämmelsen "Handel" har införts.
- Delar av området för "VÄG" har ändrats till "VÄG₁" med bestämmelsen "Genomfartsväg".
- Ytterligare "+"-mark har införts för att begränsa möjlig placering av drivmedelsstationen samtidigt som placering av skyltpylon medges på dessa ytor. Begränsningen har införts i syfte att garantera tillräckliga säkerhetsavstånd till närliggande kontorsbyggnad.

Planbeskrivningen har kompletterats/ändrats med:

- Dispositionen har ändrats för att tydligare beskriva utredda aspekter.
- Information om bland annat, tillgänglighet, rekreation, kulturmiljö, sociala perspektiv, vibrationer, ljusstörningar med mera har lagts till.
- Text kring riskhänsyn har kompletterats för öka tydligheten.
- Dagvattenutredningen har reviderats och texter kring det har justerats i planbeskrivningen.
- Genomförandedelen har utökats med ytterligare text.

Totalt har 11 yttranden lämnats in under samrådstiden. 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
Statliga organ				
Länsstyrelsen	2019-02-25	Ja	Ja	4
Trafikverket	2018-12-11	Ja	Nej	6
Lantmäteriet	2019-01-04	Ja	Ja	7
Kommunala och regionala organ				
Södertörns Miljö- och Hälsoskyddsförbund	2019-01-17	Ja	Nej	8
Fastighetsavdelningen, Nynäshamns kommun	2019-01-04	Ja	Nej	13
SRV återvinning	2019-01-11	Nej	-	13
Trafikförvaltningen	2019-01-14	Nej	-	14
Sakägare och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt berörd hyresgästförening				
Svenska sekelhus AB	2019-01-09	Ja	Ja	14
Övriga myndigheter, företag, sammanslutningar och enskilda				
Ösmo villaägareförening	2018-12-12	Ja	Nej	17
Skanova	2019-01-03	Nej	-	18
Ellevio	2019-01-11	Ja	Ja	18

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen medför en risk för att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor.

Länsstyrelsen anser att uteserveringens lämplighet och placering bör ingå i kommunens fortsatta riskhanteringsarbete med planen om kommunen planeras att ha uteservering. Om kommunen väljer att gå vidare med uteservering bör kommunen arbeta vidare med att eventuellt reglera placering på plankartan samt beskriva hur riskerna beaktas.

Till nästa skede efterfrågar Länsstyrelsen att kommunen ser över hur tillräckliga skyddsavstånd ska upprätthållas till befintlig byggnad. Det behöver också säkerställas till nästa skede att drivmedelsstationens påverkan på omgivningen är acceptabel.

Av riskutredningen framgår att den ska ta hänsyn till planerad ny bebyggelse inom Vansta industriområde och tillräckliga skyddsavstånd. Det behövs till nästa skede förtydligas på vilka grunder de tillräckliga skyddsavstånden bedömts.

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.

Hälsa och säkerhet

Drivmedelsstation

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver göra en närmare utredning av lämpligheten med planerad verksamhetsbyggnad för butik/restaurang med uteservering med hänsyn till riskerna med drivmedelsstationen. Detta är en rekommendation som också framgår i riskutredningen (Riskutredning Drivmedelsstation, FSD, 2018-06-21). Markanvändningen som planeras är kvartersmark för drivmedelsförsäljning. Länsstyrelsen bedömer att den planerade verksamheten inte självklart ingår i drivmedelsförsäljning och att kommunen behöver se över om en del av plankartan bör ha ytterligare någon markanvändning, till exempel H, detaljhandel. Om skyddsåtgärder behövs för verksamhetsbyggnaden behöver detta också regleras i plankartan. I planbeskrivningen framgår att det kan bli aktuellt med uteservering inom planområdet. Länsstyrelsen rekommenderar att uteservering hålls på ett avstånd om 50 meter från drivmedelsstation. Om kommunen planerar en uteservering behöver uteserveringens lämplighet och placering bör ingå i kommunens fortsatta riskhanteringsarbete med planen. Plankartan innehåller nu endast reglering av ett avstånd på 25 meter mellan byggnad och lossningsplats för brandfarliga vätskor. Detta anser Länsstyrelsen inte är tillräckligt för att kunna bedöma att planens utformning blir lämplig med hänsyn till risken för olyckor.

När det gäller påverkan på omgivningen, anser Länsstyrelsen att kommunen behöver se över hur tillräckliga skyddsavstånd ska upprätthållas till befintlig byggnad på planområdets västra sida. Avståndet från byggnaden till kvartersmark

för drivmedelstation är endast cirka 10 meter och plankartan reglerar att det ska vara 25 meter mellan lossningsplats och byggnad. Kommunen behöver därmed komplettera planbestämmelserna och säkerställa på plankartan att drivmedelsstationens påverkan på omgivningen är acceptabel.

Av riskutredningen framgår att utredningen ska ta hänsyn till planerad ny bebyggelse inom Vansta industriområde. Den tar även upp risker med transporter på Djursnäsvägen och påverkan på intilliggande fastigheter. För bägge dessa fall framgår det i utredningen att 25 meter bedöms som tillräckliga skyddsavstånd. Länsstyrelsen kan inte se på vilka grunder denna bedömning gjorts, vilket behöver förtydligas till nästa skede. Om kommunen ska använda underlaget för framtida planering och inte endast för aktuell plan, behöver grunderna tydliggöras för bedömningen att 25 meters skyddsavstånd är tillräckligt.

Rådgivande synpunkter

Plankartan innehåller användningen park mellan drivmedelstationen och väg 225. Länsstyrelsen bedömer att området för park kan vara utsatt för förhöjd risknivå från drivmedelstationen och väg 225 där det transporteras farligt gods. I det fortsatta riskhanteringsarbetet bör kommunen inkludera detta område med syfte att se om det behöver utformas eller regleras med särskild hänsyn till närliggande riskkällor. Länsstyrelsen ser att detta skulle kunna handla om att vissa delar av parkmarken inte ska utformas så den inbjuder till stadigvarande vistelse.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen har yttrat sig om behovsbedömningen den 10 oktober 2018. Av yttrandet framgår att Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Förvaltningens kommentar

Uteserveringen har tagits bort från förslaget.

Till befintliga byggnader rekommenderar riskutredningen som baserar sig på myndigheten för samhällsskydd och beredskaps handbok "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" att minst 25 meters avstånd hålls. I plankartan har plusmark införts för att begränsa drivmedelsstationen placering så att den placeras minst 25 meter från befintlig byggnad.

Gällande planerad utbyggnad av Vansta industriområde avses utbyggnaden av Detaljplan 812, Detaljplan för del av Vansta 3:1, utvidgning av Vansta industriområde. Närmaste fastighet ligger cirka 40 meter från den fastighet som avses bildas i och med denna detaljplan. I praktiken är närmaste plats som någon ny byggnad kan uppföras cirka 75 meter från drivmedelsstationen på grund av prickmark i Detaljplan 812. Den byggnad som kan uppföras på det avståndet ska vara av användning bilservice eller industri. Avståndet uppfyller de rekommenderade avstånd som myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderar i tidigare nämnd handbok. Detta har kompletterats i planbeskrivningen.

Ytterligare text gällande riskhänsyn har också lagts till i planbeskrivningen för att förtydliga på vilket sätt samtliga riskavstånd som myndigheten för samhällsskydd och beredskap anger uppnås i detaljplanen.

Ett H har lagts till på plankartan för att medge handelsändamål för att möjliggöra en verksamhet. Bestämmelsen PARK finns i plankartan för att naturen i dessa delar kommer att skötas ganska omfattande för att möjliggöra en trevligare närmiljö och ökad insyn kring drivmedelsstationen. Den alternativa bestämmelsen NATUR har inte bedömts som lämplig i denna del då sådan mark förutsätter att marken endast sköts i begränsad omfattning. PARK – marken i planen är dock inte tänkt att utformas för stadigvarande vistelse och därmed bedöms ingen ökad risknivå ske på den ytan.

Trafikverket

Trafikverket vill framföra följande.

Väg 225 är idag trafikerad med tidvis hög intensitet. Andelen tung trafik förväntas öka i framtiden efter det att Norviks hamn tagits i drift. Bristande framkomlighet och trafiksäkerhet längs väg 225 har resulterat i att Trafikverket 2015 tillsammans med Botkyrka och Nynäshamns kommuner och Trafikförvaltningen tog fram en åtgärdsvalsstudie för väg 225 mellan väg 73 och Lövstaland.

Åtgärdsvalsstudien föreslår att korsningen väg 225 med Maria Barkmans väg / Djurönäsvägen byggs om till en cirkulationsplats. Den idag befintliga planskildheten för GC-väg från Vansta företagsområde utgörs av en s.k. koport. Denna förbindelse föreslås byggas om till en mer fullvärdig korsning.

Detaljplanen säger sig ta höjd för de förslag som framförts i åtgärdsvalsstudien, bl.a. planeras del av Djurnäsvägen och ett område längs väg 225 som allmänt område för "VÄG". Trafikverket kan konstatera att någon planering för dessa ombyggnader ännu inte konkretiserats, varför det i dagsläget är för tidigt att detaljplanera för dessa åtgärder. Trafikverket föreslår därför att området för "VÄG" utgår ur detaljplanen i avvaktan på närmare planeringsunderlag.

Trafikverket saknar en studie av påverkan av trafiken från den planerade drivmedelsförsäljningen mm på anslutningen till väg 225 och vilka eventuella åtgärder som kan bli nödvändiga att genomföra under tiden innan åtgärdsvalsstudiens förslag genomförts.

Förvaltningens kommentar

Planområdets gränser har satts för att helt och hållet ersätta de rester av en befintlig detaljplan som finns för området och som inte längre gäller i någon annan del än det aktuella planområdet.

Denna gränsdragning medför att planområdets gräns hamnar mycket nära den befintliga väg 225. För att inte äventyra möjligheterna att framöver bygga om vägen och korsningen har det därför reserverats ett område för väg i förslaget till detaljplan. Storleken på vägområdet är hämtat från den nu gällande detaljplanen och omfattar i det nya förslaget i stort sett ett lika stort vägområde som i den gällande detaljplanen. Efter kontakt med Trafikverket har planbestämelsen för det område som avser vägområde för väg 225 ändrats till "Genomfart väg".

Antalet trafikrörelser som drivmedelsstationen alstrar på Djurnäsvägen har bedömts till cirka 480 fordon/dygn. Korsningen mellan väg 225, Djurnäsvägen och Maria Barkmans väg är tänkt att byggas om och den kommande utformningen har tagit hänsyn till bland annat den ökade trafikmängden som föranleds av detaljplanen. Kommunen bedömer inte att ytterligare åtgärder behövs i skedet innan korsningen hunnit byggas om eftersom bland annat andra trafikallstrande planer som utbyggnaden av Vansta industriområde samt bostadsbyggnation i Ösmo tätort inte planeras komma till stånd förrän ungefär samtidigt som korsningen byggs om.

Lantmäteriet

Administrativ bestämmelse a

I planbeskrivningen anges ett markreservat för dagvattenanläggning. Lantmäteriet anser att det inte är nödvändigt att lägga ut markreservat i allmän plats för att möjliggöra åtkomsten till marken i en plan med kommunalt huvudmannskap. Vid enskilt huvudmannskap finns det däremot situationer då det kan vara lämpligt. De funktioner som markreservat syftar till är generellt sett alltid förenligt med den allmänna platsen. Om kommunen ändå väljer att lägga ut området som markreservat bör området avgränsas med administrativa gränser istället för egenskapsgränser. Notera då att det blir en delad administrativ- och egenskapsgräns mellan a-området och området som tillåter skylt.

Plankarta

Det saknas namn på befintliga vägar i kartan, i planbeskrivningen refereras det bland annat till väg 225.

Markanvisningsavtal aktuellt men något otydlig redovisning

Under delen *Avtal* i planbeskrivningen anges att ett markanvisningsavtal har tecknats och att det i ett senare skede ska upprättas ett marköverlåtelse- och genomförandeavtal. Det anges att exploatören kommer få bekosta en del åtgärder, på ytterligare några ställen i planbeskrivningen går det att läsa ytterligare åtgärder som exploatören ska ansvara för.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att genomföra markanvisningar, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå och men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras.

Använd gärna handboken "Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL" som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

Förvaltningens kommentar

Den administrativa bestämmelsen a har utgått då behov av den saknas.

Plankartan har kompletterats med vägnamn.

Planbeskrivningen har kompletterats med en utförligare beskrivning av innehållet i genomförandeaftalet som avses tecknas i samband med detaljplanens godkännande.

Södertörns Miljö- och Hälsoskyddsförbund

Behovsbedömning av miljöpåverkan

1. Förbundet delar kommunens och länsstyrelsens uppfattning om att en behovsbedömning enligt 6 § i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) ska göras i detta fall. De nya reglerna om miljöbedömning av betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. miljöbalken gäller inte, eftersom planuppdraget gavs före första januari 2018.
2. Förbundet delar till stor del kommunens behovsbedömning. Dock inte om vatten, dag- och spillvatten samt naturresurser (berg) och vattenresurser (grundvatten), som vi utvecklar nedan. Därför kan vi i nuläget inte utesluta att planen medför betydande miljöpåverkan.

Störningar och skyddsavstånd

3. Förbundet har inget att invända mot föreslagna skyddsavstånd. Utifrån känt underlag bedömer vi att platsen är lämplig ur störningssynpunkt för drivmedelsstation med mera. Det är viktigt att området planeras på ett sådant sätt så att risker för människors hälsa och för miljön minimeras.

Risker att ta hänsyn till

4. Förbundet har granskat nuvarande och föreslagna vattenskyddsföreskrifter för Berga-Älby vattenskyddsområde och bedömer att planen inte påverkar dessa, då de endast berör aktiviteter inom skyddszonerna. Älby-Berga är också grundvattenförekomst som har god status och därmed inte får försämrats enligt VISS.
5. Det finns bostadsfastigheter som försörjs med enskilt grundvatten inom 200 m från planområdet och sedan ytterligare bostäder nedströms mot vattenskyddsområdet. Därför finns en påtaglig risk att brunnarna kan förorenas om inte reningen av bland annat metaller och olja sker i tillräcklig omfattning inom planområdet eller om ett oavsiktligt utsläpp sker.
6. I dagvattenutredningar bör kommunen tillämpa sådana riktvärden som bidrar till att förbättra Älrvikens miljö kvalitetsnorm och inte riskerar att påverka vattenskyddsområdet negativt.
Riktvärdena behöver vara utformade så att de motsvarar de förväntade mängder föroreningar som mark och vatten kan ta emot utan att riskera att påverkas negativt.

Rening av vatten från planområdet

7. Förbundet har granskat den utförliga dagvattenutredningen och instämmer i att anläggningen ska klara motsvarande ett 10-årsregn, inom det invallade området med hårdjord yta, som beskrivs på s. 19 m.fl.

8. Inom planområdet avses det finnas bland annat drivmedelsstation och fordonstvätt. Det innebär utsläpp till vatten av metaller och olja med mera. Föroreningar ska renas vid källan. En acceptabel rening måste ske innan vattnet släpps till dag- och/eller spillvattennätet från planområdet. Retention i vattendraget är inte en del av reningsmetoden för dessa ämnen.
9. Vatten från samtliga spillzoner, både tankplatser och påfyllningsplats ska renas minst via slam- och oljeavskiljare klass 1 och sedan avledas till det kommunala spillvattennätet. Nyinstallerade oljeavskiljare behöver klara Europeanorm EN 858-1 och -2. Vatten från verksamhet med fordonstvätt ska renas minst via slam- och oljeavskiljare klass 1 samt genomgå efterföljande rening för att sedan avledas till det kommunala spillvattennätet. Detta vatten bör inte avledas till dagvattnet och bräddavlopp får inte förekomma.
10. Från övriga hårdgjorda ytor t.ex. parkeringsplatser behövs rening av dagvattnet ske inom planområdet i sådan utsträckning så att de inte påverkar mark och vatten negativt. Utifrån redovisade resultat anser förbundet att reningen av de metaller och olja som vanligen uppkommer vid denna verksamhet inte renas i tillräcklig omfattning med filterbrunn. Vi anser att riktvärdena från Stockholms län Riktvärdesgruppen 2009, inte är tillräckligt anpassade för verksamhetens utsläpp på platsen (tab. 6.3, dagvattenutredningen). Förbundet bedömer att föreslagen reningsteknik inte är bästa teknikval då flera branschtypiska metaller samt partiklar har en för låg reningsgrad.
11. Sammantaget anser förbundet att dagvattenutredningen behöver kompletteras med nya beräkningar som förutsätter att dagvatten från spillzonerna renas på platsen för att sedan ledas till det kommunala nätet. Samt att dagvatten från övriga hårdgjorda ytor bör renas med bästa möjliga teknik inom planområdet. Dessutom behöver rapporten kompletteras med uppgifter från den geologiska rapporten. Exempelvis så kan inte perkolation av dagvatten ske i tillräcklig utsträckning i lera eftersom den har mycket låg infiltrationsmöjlighet.

Buller

12. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) gäller och ska beaktas i genomförandefasen. Detta bör stå i planbeskrivningen.

Sprängning

13. Inför att sprängning och losshållning av berg ska ske anser förbundet att analys bör utföras av bergets sulfid- och metallinnehåll samt buffringsförmåga. Vid sprängning mm. Uppkommer ofta länshållningsvatten som också då ska renas lokalt.

Bakgrund

Nynäshamns kommun har remitterat förslaget till detaljplan för samråd och kommunen ska ha vårt svar den 18 januari 2019.

Ärendebeskrivning

Planuppdraget beslutades den 7 december 2017. Syftet med planen är att anlägga en drivmedelsstation, biltvätt och en butik med möjlighet till försäljning av livsmedel och snabbmat. Drivmedelsstationen anläggs som en automatstation. Det ska även vara möjligt att tanka något miljöbränsle på stationen eller ladda elbil. Planen ges flexibilitet gällande exempelvis placering av byggnader och utformning av byggnader.

Bedömning

Störningar och skyddsavstånd

Förbundet har inget att invända mot de skyddsavstånd exempelvis till bostäder som beskrivs i riskutredning och planprogrammet. Skolan som finns på andra sidan Vansta industriområde bedöms också ligga på tillräckligt avstånd för att inte bli störd av stationen. Sammantaget innebär det att vi anser att platsen är lämplig för en drivmedelsstation m.m. utifrån de uppgifter som finns i samrådsförslaget. Det är viktigt att området planeras på ett sådant sätt så att risker minimeras.

Risker att ta hänsyn till

Det finns bostäder i området från planområdet och mot vattenskyddsområdet som har sin dricksvattenförsörjning från enskilda brunnar med grundvatten. Det närmaste huset är Gryt 4:13 ligger ca 100 m från planområdet. Även inom vattenskyddsområdet försörjs många bostäder med grundvatten. Jordarterna varierar och består av lera, morän samt berg i dagen i hela området mot Älvikssjön.

Dagvattenutredningen beskriver att allt vatten ska renas inom planområdet och sedan ledas till vattendraget inom avrinningsområdet. Detta leder vidare genom Berga-Älby vattenskyddsområde och vidare mot Älvikssjön och mynnar i Nynäsviken. Planområdet ligger ca 700-800 m från yttre gränsen för Berga-Älby vattenskyddsområde. Älby-Berga är också grundvattenförekomsten SE653837-162142 som enligt VISS har god status och därmed inte får försämrats.

Älvikssjön är en vattenförekomst som har miljö kvalitetsnorm (MKN) där god ekologisk status som ska uppnås senast 2027, god kemisk status är gällande. Vattenkvaliteten i vattendraget får inte försämrats ytterligare utan måste förbättras, enligt icke-försämringskravet, enligt 4 kap. 2 § vattenförvaltningsförordningen för alla vatten med MKN. Det innebär att icke-försämringskravet ska tas i beaktande. Europeisk rättspraxis (Weser-domen) innebär att kravet gäller på kvalitetsfaktor nivå, exempelvis näringsämnen.

Rening av vatten från planområdet

Förbundet tycker att dagvattenutredningen är utförlig vilket är positivt för att ge en tydlig bild redan i samrådsskedet. Vi tolkar utredningen på så sätt att reningen av bland annat olja, metaller och partiklar sker i slam- och oljeavskiljare samt i någon typ av filterbrunn med absorbent. Sen leds allt vatten från planområdet via fördröjningsmagasin och provtagning-/avstängnings-brunn och släpps i vattendraget.

En acceptabel rening måste ske innan dagvatten släpps ut i vattendraget. Inget nyttiggörande av olja och metaller sker i vattendraget, därför är det inte rimligt att anta att viss retention är en del av reningen för dessa ämnen. Tvärtom är metaller och olja föroreningar som ska renas vid vatten från samtliga spillzoner från drivmedelsstationen ska renas via slam- och oljeavskiljare. Förbundet erfar från tillsynen att det innebär att spillzonens vatten behöver ledas till det kommunala spillvattennätet. Vatten från fordonstvätt så behöver renas minst renas via slam- och oljeavskiljare samt ha efterföljande kompletterande rening innan det ledas till spillvattennätet. Bräddavlopp får inte förekomma. Dessa krav har sedan länge varit branschkrav.

Från övriga hårdgjorda ytor inom planområdet t.ex. parkeringsplatser behövs rening av dagvattnet ske i sådan utsträckning så att det inte påverkar vattendraget negativt. Utifrån redovisade resultat anser förbundet att reningen av de metaller- och oljeföroreningar som vanligen uppkommer vid denna verksamhet inte renas i tillräcklig utsträckning med filterbrunn. I dagvattenutredningens tabell 6.3 redovisas reningsresultat för bly är (35%), zink (40%), partiklar (10%) och olja (30%). Vi bedömer därför att bästa teknikval inte gjorts, då flera branschtypiska metaller samt partiklar har en för låg reningsgrad. Brunnarna förutsätter också regelbunden skötsel flera gången per år. Förbundets erfarenhet från tillsyn visar på att dessa fungerar dåligt, vilket innebär att filterbrunnar inte är tillräckligt robust teknik för att få ut förväntad reningseffekt. För att rena olja i fri form (vanligt) är lämplig teknik slam- och oljeavskiljare för vidare rening. Likaså behöver partiklar, metaller som zink och koppar samt fosfor ha ytterligare rening utöver någon form av brunnsfilter, enligt WRS rapport. Förbundet anser att riktvärdena från Stockholms län Riktvärdesgruppen 2009,

inte är tillräckligt anpassade för verksamhetens utsläpp på platsen (tab. 6.3, dagvattenutredningen), dessa håller dessutom på att revideras.

Förbundets bedömning utgår från Riktlinjer för oljeavskiljare samt tvätt av fordon i Nynäshamns kommun, 2005 (revideras), Stockholm vatten- och avfalls Riktlinjer för utsläpp av avlopp från fordonstvättar, 2018-11-08, PM – Föreningar i dagvatten från parkeringsplatsen, WRS, rapport nr 2015-0752-B från 2015 och Miljöförvaltningens riktlinjer och riktvärden för avloppsvattenutsläpp till dagvatten och recipienter, från Göteborg stad 2013.

Sprängning

Det är sannolikt att sprängning och hantering av jord- och bergmassor kommer att ske för att uppfylla planens syfte. Utifrån förbundets erfarenheter vill vi uppmärksamma er på eventuella risker för hälsan och miljön som kan förekomma vid hantering av berg.

Sulfidförande bergart kan orsaka negativ påverkan i omgivande miljö från moment med bland annat sprängning, lagring av losshållet material, krossning samt vid utläggning och användning av krossmassorna. Risker med olägenhet för miljön kan uppstå både på platser för respektive hantering samt där materialet slutligen används.

Förorenat område

Förbundet har inga uppgifter om förorenade områden inom eller i anslutning till planområdet.

Information

Av PM-Geoteknik framgår det att grundvattenrör installerats men inga mätningar har skett. Förbundet rekommenderar att mäta och kontrollera både grundvattennivå och kvalitet avseende föroreningar. Det är lämpligt att kontrollera grundvattnet före exploatering och senare för att veta statusen och kunna kontrollera ev. påverkan. Likaså är det lämpligt att kontrollera vattenkvalitén i vattendraget på motsvarande sätt.

Avlopp från bilverkstad, garage över 50 m² och fordonstvättanläggningar ska alltid ha slam- och oljeavskiljare.

De föreslagna verksamheterna är troligtvis anmälningspliktiga.

Förvaltningens kommentar

Nedan bemöts synpunkterna punkt för punkt.

1. Synpunkten medför ingen förändring av förslaget.
2. Se svar inom respektive område nedan.
3. Synpunkten medför ingen förändring av förslaget.
4. Synpunkten medför ingen förändring av förslaget.
5. Rening av vatten som riskerar att förorenas ska renas via oljeavskiljare, se reviderad dagvattenutredning samt planbeskrivning för utförligare beskrivning.
6. Dagvattenutredningen utgår från riktvärden från Riktvärdesgruppen Stockholm. Samtliga ämnen för vilka riktvärden finns underskrivs med föreslagen rening. Bedömningen är att detta inte kommer leda till någon försämring av recipientens ekologiska eller kemiska status.

7. Synpunkten medför ingen förändring av förslaget.
8. Samtligt vatten som riskerar att vara förorenat ska renas enligt beskrivning i dagvattenutredningen. En komplettering av dagvattenutredningen har gjorts som medför ytterligare rening av dagvattnet genom att ett biofilter anläggs efter det tekniska filtret.
9. Dagvatten från spillzoner och lossningsplats för tankbil kan innehålla petroleumprodukter och bör inte avledas till spillvattennätet. Petroleumprodukter riskerar att störa och försämma biologiska reningsprocesser i reningsverket och innebär också enligt Nynäshamns kommuns VA-avdelning en explosionsrisk om det kommer in i nedströms liggande pumpstation. Även Nynäshamns kommuns dagvattenpolicy anger att dagvatten inte ska ledas till spillvattenledning om dagvattenledningar finns. Därför föreslås en lösning med avledande av dagvatten från spillzoner och lossningsplats för tankbil till oljeavskiljare och sedan till dagvattensystemet inom fastigheten och vidare ut i diket bibehålls. Oljeavskiljaren bör förses med fördämningsskydd och oljelarm. Oljeavskiljare ska uppfylla Europeanorm EN 858-1 och -2.
10. En komplettering av dagvattenutredningen har gjorts som innefattar nya beräkningar av föroreningsbelastning och som jämförs mot nollalternativet. Beräkningen visar att halterna av flertalet parametrar efter rening är högre än nollalternativets halter, däribland kvicksilver. Det bedöms inte vara möjligt att med tillgängliga reningsmetoder rena vattnet till den grad som motsvarar dagvattenavrinning från skogsmark (nollalternativet). Vid en jämförelse med uppmätta halter i Älvviken och mot bedömningsgrunderna enligt VISS är det dock bara halten av koppar som riskerar att leda till ökad halt i recipienten. Då kvalitetsfaktorn koppar idag med god marginal uppnår god status bedöms den förhöjda halt av koppar och den ökade belastningen om ca 6 g/år från exploateringen inte innebära någon risk för att Älvvikens MKN äventyras. Fosforhalten i utgående dagvatten är lägre än uppmätt halt men högre än klassgränsen måttlig/god status. En viss efterpolering av fosforhalten kan förväntas under vattnets väg till recipienten, inte minst i det öppna dike som löper inom fastigheten. Om en 30 % ytterligare rening (reningseffekt för fosfor hos öppet dike enligt Stormtac) sjunker halten till 16,2 µg/L vilket är under klassgränsen. Utifrån resonemanget ovan bedöms planförslaget kunna genomföras utan att MKN för Älvviken äventyras.
11. Dagvattenutredningen har kompletterats med nya beräkningar och förändrad rening. Detaljplaneområdet utgörs i huvudsak av en skogsbeväxtad höjd, utifrån SGU:s jordartskarta och de foton från området som redovisas i dagvattenutredningen bedöms jordlagren här i huvudsak utgöras av en sandig morän med inslag av berg i dagen. I norra delen av området, vid befintlig gc-bana och vid uppströms ände av diket utgörs jordlagren av ca 1 m fyllning på ca 4-10 m lera som överlagrar en friktionsjord av okänd mäktighet. Friktionsjorden är sannolikt avsatt direkt på berg. I kompletteringen av dagvattenutredningen drar Golder slutsatsen att jordlagren inom stora delar av området utgörs av sandig morän och att infiltration av dagvatten är möjlig. Hur stor infiltrationskapaciteten är måste bestämmas med fältförsök.
12. Synpunkten medför ingen förändring av förslaget. Hänvisning till Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser finns redan i planbeskrivningen.
13. Analys av bergets sulfid- och metallinnehåll ska göras inför byggnation i nästa skede. Detta har kompletterats i planbeskrivningen.

Fastighetsavdelningen, Nynäshamns kommun

Vi önskar påpeka att detaljplanen för drivmedelsförsäljning på Vansta 3:1 är nära till Förskolan Skogsribble, cirka 220 meter och nära till Ösmo idrottsplats, cirka 70 meter. Vi förväntar oss i och med bygget av Norvik hamn en ökning av farligt gods och tung trafik på väg 225. En bensinmack kan även medföra att dessa uppehåller sig inom området längre än vid endast genomfart. Det medför en ökning i risken för brand och farliga utsläpp som vi anser olämpligt i närhet till plats där barn uppehåller sig.

Vidare finns risk för ökning i trafiken in på industriområdet och in på detaljplanens område som kommer att korsa gång- och cykelvägen (vilken går vidare ut på kvastvägen(bilväg)) denna kan förväntas trafikeras av personer som endast besöker den en gång eller ytterst sällan. Har någon tanke givits till sikten vid denna infart. Macken ska placeras högt vilken kan skymma sikten.

Bullernivåerna riskerar att öka till följd av verksamheten som planeras för i detaljplanen. Bensinmackar kan vara öppna under kvällstid vilket gör detta ett mycket intressant punkt för idrottsplatsen men även för förskolan. Dessutom finns risk för buller vid laddningsstationerna. Vidare finns osäkerhet kring hur detta påverkas om den planerade utformningen ändras. Detaljplanen är mycket stor och kan tillåta en massa omflyttning inom sig.

Infarten från 225 norrut mot Maria Barkmans väg kan påverkas negativt av avfarten mot Vansta industriområde på grund av den ökade av svängningen in till macken. Detta påverkar tillfarten till både förskola och idrottsområdet.

Förvaltningens kommentar

För att bedöma vilken risk som kan uppstå i samband med drivmedelsstationen har en riskanalys upprättats.

Riskanalysen behandlar bland annat risker gentemot den närmaste bostadsbebyggelsen då bostadsbebyggelse tillhör den typ av bebyggelse med högst rekommenderat skyddsavstånd.

Det rekommenderade avståndet till bostäder är enligt boverkets skrift "Bättre plats för arbete" minst 100 meter där 50 meter motiveras av riskhänsyn medan det resterande beror på buller, lukt, ljusstörningar och luftföroreningar. Kontor och liknande verksamheter har kortare rekommenderade minsta avstånd. Idrottsplatsen och förskolan bör betraktas som att de minst bör vara lokaliserade lika långt från drivmedelsstationen som bostäder. Förskolan ligger över 200 meter från den tilltänkta drivmedelsstationen och idrottsplatsen ligger i sin närmaste punkt cirka 110 meter från den tänkta drivmedelsstationen. Avståndet 70 meter är enbart till planområdets gräns, dock medges inte att drivmedelsstationen byggs i anslutning till den gränsen i den punkten.

Antalet trafikrörelser som drivmedelsstationen alstrar på Djurnäsvägen har bedömts till cirka 480 fordon/dygn. Korsningen mellan väg 225, Djurnäsvägen och Maria Barkmans väg är tänkt att byggas om enligt separat ärende hos Trafikverket. Den kommande utformningen har tagit hänsyn till bland annat den ökade trafikmängden som föranleds av detaljplanen.

SRV återvinning

SRV återvinning har tagit del av samråd avseende detaljplan för Vansta 3:1.

Vår granskning fokuserar på beskrivna lösningar avseende källsortering samt SRVs möjlighet till hämtning av källsorterat avfall med så liten interaktion med verksamheten som möjligt.

I detaljplanen beskrivs att en sopgård kommer att anläggas. Denna bör kunna tillgodose uppkommet behov av sophantering.

Enligt beskrivningen av samt illustration över kvartersmarkens användning bör hämtning av avfallet kunna ske utan några påtagliga störningar.

SRV ser positivt på möjligheten att kunna delta i den fortsatta processen.

Förvaltningens kommentar

Rundkörning med större fordon kommer vara möjlig inom kvartersmarken vilket även behövs för möjligheterna att fylla på drivmedel. Detta möjliggör att även sophämtning kan ske på ett enkelt sätt.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har inga synpunkter på föreslagen plan.

Förvaltningens kommentar

Yttrandet medför ingen justering av handlingarna.

Svenska sekelhus AB

Föreslagen detaljplan placerar drivmedelsförsäljningen nära intill vårt LSS-boende, vilket är precis på gränsen för skyddsavståndet och kräver att stor noggrannhet hålls vid byggnation för att inte något ska placeras för nära bostaden. Boende vid gruppboenden utgörs unga människor som kan påverkas negativt av för mycket intryck och rörelse runt omkring.

Vidare finns förskola på cirka 220 m avstånd och idrottsanläggning på cirka 70 m avstånd. Vi upplever att det blir väldigt nära till flera känsliga boende- och verksamhetsdelar. Utöver byggnaderna för deras verksamhet är vi även oroliga för placering av drivmedelslager. Var placeras dessa? Kan dessa placeras under mark så vet vi inte hur nära de kommer till övriga byggnationer. Uppgiften framkommer inte på plankarta eller i skrift om "Förutsättningar och förslag". Det står på plankartan att det är lossningsplatsen för brandfarliga vätskor som ska läggas 25 meter från byggnad hur påverkar det lagerhållningens placering?

Kan vi förvänta oss ökade ljud från verksamhet inom detaljplaneområdet? Bensinmackar kan vara öppna under kvälls- och nattetid vilket utgör en betydande risk för ljudstörning för boenden vid gruppboenden.

Sopgård, tvätthall och bilpool finns med på ritningen "Illustration på kvartersmarkens användning" kommer dessa också vara byggnader? Byggnadsareabegränsning saknas som kvadratmeter i underlagen vi fått. Procent av fastighetsarea är 25% och fastigheten Vansta 3:1 är mycket större än detaljplaneområdet. Ska det styckas av så att det löser sig så? Hur stort är området och vad blir det för byggnadsarea?

Vidare är sopgård något som låter som om det blir öppet medans soprum som omnämns i texten (sida 10, Teknisk försörjning) verkar som något inbyggt som föreslås i södra delen. Detta skapar en osäkerhet för oss, om de planerar en sopstation på platsen och att vi kan förvänta oss ökad nedskräpning som brukar ske kring dessa så fort något krånglar. Medför någon av dessa att de kan uppföra sopupplag på platsen?

Tvätthallar behöver omhänderta till exempel olja från biltvättning - är detta något som behöver tas med i planen eller är det en bygglovsfråga?

I och med att ytan i detaljplanen är så stor undrar vi vad som händer om de får för sig att vända på upplägget så att drivmedelstationen hamnar i södra delen och butiken i norra? Klarar det alla säkerhetsavstånd och hur påverkar det bullernivåer?

Vi har även undrat över området längs med väg 225 det står i texten (Sida 10, Störningar) att verksamheten måste placeras minst 40 meter från vägen och att det säkerställs bland annat genom prickmark i plankartan. Därför undras om detta har glömts eller om "Väg" och "Park" medför att det inte får bebyggas med byggnad (undantaget pylon/skylt)? Även över "Natur" mark kan man då undra om det stämmer att den inte får bebyggas med byggnad.

Kan infarten hantera trafikökningen i befintlig utformning?

Förvaltningens kommentar

Placeringen av drivmedelsstationen får enbart ske inom det område som i plankartan är markerat med "G". Närmaste del av planen som medger drivmedelsstation är placerat cirka 110 meter från ert hus och cirka 100 meter från er fastighetsgräns.

Förskolan ligger mer än dubbelt så långt bort från drivmedelsstationen än vad boverkets riktvärden i skriften "Bättre plats för arbete" rekommenderar och som också anges i riskutredning som tillhör detaljplanen.

Idrottsplatsen ligger drygt 110 meter från drivmedelsstationens närmaste möjliga placering, 70 meter är enbart avståndet till plangränsen. Så nära får dock ingen drivmedelsstation uppföras.

Lagring av drivmedel är tänkt att ske i underjordiska cisterner. Den exakta lösningen för detta bestäms inte inom ramen för detaljplanen men placeringen måste ske inom det område som betecknas med "G" i plankartan. Lagringen kommer alltså också ske minst 100 meter från er fastighet.

Det rekommenderade skyddsavståndet på 100 meter från drivmedelsstationen består i 50 meter för riskhänsyn och ytterligare 50 meter för buller, lukt, ljusstörningar och luftföroreningar.

Sophuset och tvätthallen kommer också uppföras som byggnader. De måste också placeras inom området markerat med "G" och dess bruttoarea räknas in i bestämmelsen e1. När detaljplanen vinner laga kraft ska kvartersmarken (den mark som markeras med "G") styckas av till en egen fastighet på det sätt som anges i fastighetskonsekvenskartan på s.34 i planbeskrivningen. Den nya tomten blir då knappt 5600 kvadratmeter och bestämmelsen "e1" utgår från den nya tomtens storlek. Soppgården är inte tänkt att vara allmän återvinningsstation utan blir som ett komplement till verksamheten, detta kan begränsa nedskräpningen runt denna.

Allt spillvatten som kan riskera att vara förorenat måste renas genom oljeavskiljare och ytterligare rening innan det får släppas ut i dagvattennätet.

Hela tomten för drivmedelsstationen är mer än 100 meter från någon bostad. Oavsett var drivmedelsstationen placeras på tomten uppnår den alltså det rekommenderade skyddsavståndet till bostäder.

Prickmarken som avses i planbeskrivningen togs bort vid en justering av plankartan då den inte längre var nödvändig. Planbeskrivningen har justerats för att inte ge felaktig information. På marken betecknad som "NATUR" får inga byggnader uppföras och dessutom ska naturen i huvudsak få växa fritt (med enbart normal skogsskötsel). Marken betecknad "PARK" tillåter endast byggnation som kan anses tillhöra parkmiljö, d.v.s inte drivmedelsstationen. Anledningen till att "PARK" används är för att marken är tänkt att skötas mer aktivt med enbart lägre buskage och enstaka träd i syfte att möjliggöra insyn mellan drivmedelsstationen och väg 225.

Drivmedelsstationen medför trafikrörelser. Antalet trafikrörelser som drivmedelsstationen alstrar på Djursnäsvägen har bedömts till cirka 480 fordon/dygn. Korsningen mellan väg 225, Djursnäsvägen och Maria Barkmans väg är tänkt att byggas om enligt separat ärende hos Trafikverket. Den kommande utformningen har tagit hänsyn till bland annat den ökade trafikmängden som föranleds av detaljplanen.

Ösmo villaägareförening

Ösmo Villaägareförening bejakar behovet av en drivmedelsanläggning i Ösmo och vill härmed teckna samråd avseende nyproduktion av ny drivmedelsanläggning vid ÖSMO industriområde med följande reservationer:

Nuvarande förslag till anläggningsplats

Utbyggnaden avser uppta värdefull industrimark ca 100 m från närmaste bostadsbebyggelse som i föreliggande Risk och sårbarhetsanalys (RSA), risken ansetts vara obetydlig. Då den avses uppföras söder om befintlig väg 225.

Efter färdigställandet av hamnen i NORVIK, beräknas väg 225 få en utökad belastning med tusentals transporter per år. I vilket fall intill dess att tvärförbindelse Haninge – Huddinge står klart. Även efter att tvärförbindelsen är klar finns det en risk för en fortsatt trafikökning på väg 225 då den även fortsättningsvis kommer att vara den kortaste vägen söderut.

En del av dessa transportfordon kan komma att ta en paus inom eller omkring drivmedelsanläggningen för att tanka, äta och/eller vila. Detta kan medföra att omkringliggande vägar runt tankstationen kommer att utnyttjas som uppställnings-/parkeringsplatser på ett sätt som idag inte kan förutses.

Förslag till anläggningsplats för detaljplanering

Ösmo Villaägareförening vill uppmana kommunen att verka för att minska den tunga trafiken på väg 225 och då inte leda in ytterligare trafik på vägen. Vi föreslår därför att drivmedelsanläggningen placeras på kommunägd mark norr/söder om ÖSMO-korset runt väg 73, detta oaktat nuvarande argument om särskild vattentäkt, vilket numera tekniskt kan hanteras. Det torde även vara fördelaktigt ur näringslivssynpunkt med ett större kundunderlag för den blivande drivmedelsanläggningen.

Detta förslag stödjer och utvecklingen av ÖSMO som en landsortsnod med möjligheter till miljösmart industri för framtida utveckling av orten.

Förvaltningens kommentar

Den föreslagna platsen för drivmedelsstationen finns föreslagen ibland annat strukturplanen för Ösmo. Platsen anses lämplig på grund av bland annat dess närhet till väg 225 och dess placering i anslutning till befintligt industriområde. En sådan placering minimerar behovet av trafik på mindre vägar och skapar dessutom inte nya bullrande eller störande platser utöver de som redan existerar. I det här fallet har exploatören ansökt om markanvisning samtidigt som ansökan om planbesked inkom och kommunen tar då ställning till om ändamålet kan vara lämpligt på platsen. Kommunen söker i det läget inte efter andra möjliga placeringar utan sådant sökande kan exempelvis ske i mer översiktliga planer.

Detaljplanen hindrar inte att drivmedelsstationer kan komma att etableras närmare väg 73.

Antalet trafikrörelser som drivmedelsstationen alstrar på Djurnäsvägen har bedömts till cirka 480 fordon/dygn. Korsningen mellan väg 225, Djurnäsvägen och Maria Barkmans väg är tänkt att byggas om enligt separat ärende hos Trafikverket. Den kommande utformningen har tagit hänsyn till bland annat den ökade trafikmängden som föranleds av detaljplanen.

Skanova

Skanovalas teleanläggningar/rättigheter anses inte beröras av rubricerat tillägg. Vi har därför inget att invända.

Förvaltningens kommentar

Yttrandet medför ingen justering av handlingarna

Ellevio

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och vi har följande synpunkter.

Tillgänglig effekt i befintligt elnät är begränsad. Kontakt i tidigt skede med byggherre om effektuppgifter är därför viktigt. Om begärd effekt leder till åtgärd i nätstation kan ledtid påverka kundens tidplan.

Kontakta oss även för ledningssamordning.

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

Förvaltningens kommentar

Kommunen noterar att den tillgängliga effekten i elnätet är begränsad och har kontaktat Ellevio angående detta. Yttrandet bedöms inte medföra några ändringar av planhandlingarna.

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 2021.

Medverkande

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

Nynäshamns kommun

Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen

2021-06-09

Andreas Winander Schönning

Planarkitekt