

## Granskningsutlåtande

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



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

## Granskningen

Granskning har skett under tiden 3 december till 17 december 2021.

Handlingarna har skickats ut i brev i november 2021 enligt remisslista upprättad 23 november 2021 och fastighetsförteckning upprättad av lantmäteriet 4 november 2021.

Under granskningstiden har planhandlingarna varit utställda på samhällsbyggnadsförvaltningen i nämndhuset samt på biblioteken i Nynäshamn, Ösmo och Sorunda. Samrådet har också annonserats i Nynäshamnsposten den 3 december 2022.

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

Förvaltningens bedömning är att granskningsförslaget kan ligga till grund för antagande av detaljplan för del av Lyngsta 2:2 och Lyngsta 2:26.

## Ställningstagande

Efter granskning har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

Plankartan har ej ändrats.

Planbeskrivningen har kompletterats/ändrats med:

- Förtydligande kring text om den regionala utvecklingsplanen (RUF5).
- Förtydligande kring avstånd till närmsta busshållplats.
- Utökad text om spillkråkan och förtydligande kring varför förslaget inte utlöser artskyddsförordningen.

Endast redaktionella ändringar och förtydliganden har gjorts sedan granskningen, Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer därmed att detaljplanen kan godkännas och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Totalt har 17 yttranden lämnats in under granskningstiden. Alla yttranden 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
<b>Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera</b>				
Statens Geotekniska institut	2021-12-20	Ja	Nej	4
Trafikförvaltningen	2021-12-13	Ja	Nej	4
Trafikverket	2022-01-14	Ja	Nej	6
Lantmäteriet	2021-12-14	Ja	Ja	8
Södertörns Brandförsvärsförbund	2021-12-17	Ja	Nej	8
Länsstyrelsen	2021-12-23	Ja	Ja	9
Barn- och utbildningsnämnden Nynäshamns kommun	2021-12-20	Nej	-	11
<b>Sakägare och berörda bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt berörd hyresgästförening</b>				
Fastighetsägare 5	2021-12-14	Ja	Nej	11
Fastighetsägare 6	2021-12-15	Ja	Nej	12
Boende Sjöviksvägen	2021-12-17	Ja	Nej	13
Fastighetsägare 2	2021-12-16	Ja	Nej	20
<b>Övriga</b>				
Vattenfall Eldistribution AB	2021-12-02	Nej	-	22
Vänsterpartiet Nynäshamn	2021-12-11	Ja	Nej	22
Socialdemokraterna Nynäshamn	2021-12-16	Nej	-	23
Sorundanet Nynäshamns kommunparti	2020-12-16	Ja	Nej	24
SPF Seniorerna Moringen	2021-12-14	Nej	-	25
Ösmo Föreningsverksamhet	2021-12-15	Nej	-	25

## Statens Geotekniska institut

Det framgår av [2,3] att stabilitet inom området kan påverkas av vibrationsalstrande arbete i byggskedet. SGI vill lyfta frågan hur kravet på riskanalys säkerställs när det inte finns upptaget i planbestämmelserna.

### Förvaltningens kommentar

Slutsatsen av den geotekniska utredningen som togs fram av Geosigma konstaterar att området med största sannolikhet kan bebyggas utan komplikationer. Den geotekniska utredningens rekommendation är att "Riskanalys för vibrationsalstrande arbete, ex. packning skall tas fram." vilket står angivet i planbeskrivningen.

Vibrationsalstrande arbete under byggskedet är tillfälligt och regleras därmed inte i planbestämmelserna i plankartan.

## Trafikförvaltningen

Planförslaget anger att Stora Vika och Lyngsta inte nämns i RUF5 2050. Stora Vika och Lyngsta anges på plankartan i RUF5 2050 som Landsbygd och skärgård utanför den samlade bebyggelsen. Den närmsta landsbygdsnoden, dit ny bebyggelse på landsbygden huvudsakligen bör förläggas enligt RUF5, är Ösmo. För Landsbygd och skärgård utanför den samlade bebyggelsen är vägledningen i RUF5 bland annat att lokalisera ny bebyggelse till redan bebyggda områden. Bebyggelsen i planförslaget bedöms inte som kompletterande utan snarare som utspridd.

Trafikförvaltningen har mätt avståndet till hållplatsen Stora Vika Boda och bedömer att avståndet är längre än planförslagets angivna 1,1 kilometer till delar av planområdet eftersom det är så pass stort. Till planområdets mitt uppskattas avståndet till cirka 1,3 kilometer medan det i den nordligaste delen kan röra sig om cirka 1,5 kilometer.

Trafikförvaltningen rekommenderar att ny bebyggelse planeras inom gångavstånd till kollektivtrafiken, samt att gångavståndet inte överstiger 700 meter för den här typen av bostadsbebyggelse. Underlaget om 40 bostäder är också för lågt för att motivera ny kollektivtrafik.

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

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

### Förvaltningens kommentar

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett förtydligande: "Stora Vika eller Lyngsta omnämns inte i texten i den regionala utvecklingsplanen. I den regionala utvecklingsplanens plankarta är Lyngsta markerat som "landsbygd, skärgård och övrig mark".

Fastän planområdet inte är utpekade som en landsbygdsnod i den regionala utvecklingsplanen så bedömer kommunen att det är befogat att föreslå en bebyggelse, eftersom Stora Vika är utpekade i Nynäshamns kommuns översiktsplan (Nynäshamns kommun, 2012) som en av kommunens åtta utvecklingsorter. Identifierade utvecklingsmöjligheter som beskrivs för Stora Vika är viss förtätning och ny bebyggelse öster om orten, vilket ger förbättrade förutsättningar för service och arbetsplatser. Enligt översiktsplanen vill kommunen uppföra ca 80 bostäder inom Stora Vika. Kommunen är därför positiv till en utveckling inom planområdet, trots att det ej tillhör de centrala delarna av Stora Vika, då det är i linje med översiktsplanens riktlinjer. Kommunen håller ej med i Trafikförvaltningens resonemang utan anser att bebyggelsen som föreslås är kompletterande till den befintliga bebyggelsen i Stora Vika samt i närliggande bostadsområden som t.ex. Lyngsta.

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett förtydligande kring avstånd till närmsta busshållplats.

Olika intressen har sammanvägts inom arbetet med detaljplanen och kommunen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m. från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda. Planförslaget innebär att en ny GC-väg anläggs utefter delar av Sjöviksvägen och förbinder det nya bostadsområdet med Stora Vika via Bodavägen vilket uppmanar hållbara färd sätt. Genom att planera för en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna för att boende i området kommer gå eller cykla i stället för att använda bil.

Det är främst bostäder som efterfrågas i detta läge och kommunen anser att avståndet till Stora Vika är rimligt för att boende inom planområdet ska kunna nyttja Stora Vikas utbud av service och allmänna platser. Kommunen anser ej att det är lämpligt att planlägga för kommersiell service inom planområdet.

## Trafikverket

### **Planområdets tillgänglighet**

Planförslaget anger att Stora Vika och Lyngsta inte nämns i RUF 2050. Stora Vika och Lyngsta anges på plankartan i RUF 2050 som Landsbygd och skärgård utanför den samlade bebyggelsen. Den närmsta landsbygdsnoden, dit ny bebyggelse på landsbygden huvudsakligen bör förläggas enligt RUF 2050, är Ösmo. För Landsbygd och skärgård utanför den samlade bebyggelsen är vägledningen i RUF 2050 bland annat att lokalisera ny bebyggelse till redan bebyggda områden. Trafikverket delar Trafikförvaltning Region Stockholms bedömning om att bebyggelsen i planförslaget inte är att anse som kompletterande utan snarare utspridd. Trafikverket anser att lokaliseringen är mindre lämplig utifrån förutsättningar att kunna bidra till ett transporteffektivt samhälle. Detta mot bakgrund av relativt långa avstånd till kollektivtrafik samt att planförslaget inte innehåller någon kommersiell service utan endast bostäder.

Vid prioritering av åtgärder i den statliga infrastrukturen är RUF 2050 ett viktigt prioriteringsunderlag för Trafikverket. Utifrån planens geografiska läge kommer Trafikverket ha svårt att prioritera medel för att åtgärda brister längs väg 574. Eventuella behov av åtgärder för väg 574 som uppstår till följd av planen behöver därför bekostas av kommunen.

### **Mötesplatser och passage**

Kommunen framför i planbeskrivningen att framkomlighet och trafiksäkerheten längs väg 574 behöver förbättras genom anläggande av fler mötesplatser. Enligt framtagen trafikutredning är det idag cirka 400-500 meter mellan befintliga mötesplatser. På sida 6 refererar utredningen till en tabell för "Maximal längd mellan mötesfickor på enfältig gata med trafik i båda riktningarna". Tabellen är tagen från VGUs rådgivandedel. Trafikverket vill informera om att tabellen är framtagen som råd vid nedsmalning av en gata i syfte att hastighetssäkra vägen, men ändå behålla tillräcklig kapacitet. Denna är därför inte direkt applicerbar på väg 574. Trafikverket delar dock kommunens uppfattning om att anläggande av mötesplatser skulle förbättra framkomligheten längs vägen. Det bör dock anses tillräckligt att förstärka vägen med mötesplatser vid ett mindre antal punkter.

Trafikverket vill upplysa om att åtgärder i statlig infrastruktur så som anläggning av mötesfickor, kan kräva vägplan. Kommunen bör ta fram ett förslag som förtydligar antal mötesplatser och placering av dessa inför vidare diskussion om genomförande av åtgärden. Trafikverket anser att det åligger kommunen att finansiera samtliga kostnader som mötesplatserna medför, inklusive eventuella planläggningskostnader.

## Förvaltningens kommentar

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett förtydligande: "Stora Vika eller Lyngsta omnämns inte i texten den regionala utvecklingsplanen. I den regionala utvecklingsplanens plankarta är Lyngsta markerat som "landsbygd, skärgård och övrig mark".

Fastän planområdet inte är utpekade som en landsbygdsnod i den regionala utvecklingsplanen så bedömer kommunen att det är befogat att föreslå en bebyggelse, eftersom Stora Vika är utpekade i Nynäshamns kommuns översiktsplan (Nynäshamns kommun, 2012) som en av kommunens åtta utvecklingsorter. Identifierade utvecklingsmöjligheter som beskrivs för Stora Vika är viss förtätning och ny bebyggelse öster om orten, vilket ger förbättrade förutsättningar för service och arbetsplatser. Enligt översiktsplanen vill kommunen uppföra ca 80 bostäder inom Stora Vika. Kommunen är därför positiv till en utveckling inom planområdet, trots att det ej tillhör de centrala delarna av Stora Vika, då det är i linje med översiktsplanens riktlinjer. Kommunen håller ej med i Trafikverkets resonemang utan anser att bebyggelsen som föreslås är kompletterande till den befintliga bebyggelsen i Stora Vika samt i närliggande bostadsområden som t.ex. Lyngsta.

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett förtydligande kring avstånd till närmsta busshållplats.

Kommunen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda. Planförslaget innebär att en ny GC-väg anläggs utefter delar av Sjöviksvägen och förbinder det nya bostadsområdet med Stora Vika via Bodavägen vilket uppmanar hållbara färd sätt. Genom att planera för en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna för att boende i området kommer gå eller cykla i stället för att använda bil.

Det är främst bostäder som efterfrågas i detta läge och kommunen anser att avståndet till Stora Vika är rimligt för att boende inom planområdet ska kunna nyttja Stora Vikas utbud av service och allmänna platser. Kommunen anser ej att det är lämpligt att planlägga för kommersiell service inom planområdet.

Kostnader regleras ej i planhandlingar utan regleras i separata avtal. Dialog har skett med Trafikverket och ett avtal har upprättats mellan Nynäshamns kommun och Trafikverket.

En dialog har skett med Trafikverket som har uttryckt att mötesfickor längs med Sjöviksvägen inte är något krav för att detaljplanen ska kunna antas. Kommunen anser att mötesfickor inte är nödvändigt till följd av den ringa trafikökning som förslaget innebär. Däremot kan frågan om mötesfickor komma att utredas framöver om ytterligare exploatering längs med Sjöviksvägen blir aktuell.

## Lantmäteriet

### Exploateringsavtalet

Exploateringsavtalets konsekvenser bör förtydligas ytterligare, jfr 4:33 PBL.

### Ändamål på markreservatet

Det är inte obligatoriskt att ange något ändamål på markreservat för gemensamhetsanläggning (g-områden), men det kan underlätta plantolkningen samt göra det lättare att avgöra om inlösenkyldigheten i 14:18 PBL är tillämplig

### E-områdena

Hur avses åtkomst till E-områdena ske? D.v.s. med vilken rätt ska den som förvaltar områdena lösa in- och utfartsfrågan?

### Ersättningsfrågan

Lantmäteriet anser att frågan om ersättning för de förrättningsåtgärder som kan krävas för planens genomförande bör beskrivas närmare i planbeskrivningen.

### Förvaltningens kommentar

Exploateringsavtalets konsekvenser har förtydligats i planbeskrivningen.

Ändamål på markreservat för gemensamhetsanläggning framgår redan i planbeskrivningen under rubriken "gemensamhetsanläggningar".

Åtkomst till E-områden har förtydligats i planbeskrivningen.

Ersättning för förrättningsåtgärder har förtydligats i planbeskrivningen.

## Södertörns Brandförsvarsförbund

### Risker i omgivningen

Det planerade området ligger idag i icke bebyggt område förutom några mindre byggnader. Sjöviksvägen som är den primära tillfartsvägen till området är en ganska smal väg, men i nu läget ingen hård trafikerad väg. Dock finns risk vid ökad användning av vägen och den smala utformningen att kollision mellan fordon kan uteslutas.

Oskyddade trafikanter kommer att skyddas med en ny gång och cykelväg.

### Räddningstjänstens möjlighet till insats

Räddningstjänstens insatstid ligger på mellan 15-20 minuter och den föreslagna bebyggelsen kan medföra att konsekvensen av en brand inte bara medför skada på en fastighet utan även flera angränsande fastigheter. Brandskyddet kan förstärkas genom att utformningen av byggnaderna förändras alternativt förstärks för att minimera en eventuell skada.



Brandvattenförsörjning nämns inte i handlingarna men förutsätts anläggas i samband med anslutningen till kommunalt VA.

### **Psykosocial miljö**

Trygghetsskapande åtgärd för ökad trygghetskänsla är att vid anläggning av gång/cykelväg även förser densamma med belysning.

### **Förvaltningens kommentar**

Närmsta brandstation finns i Sorunda. Inga specifika brandskyddsåtgärder föreslås inom området. Att byggnaderna klarar krav på brandskydd säkerställs i bygglovskedet och regleras ej i planhandlingarna.

Brandvattenförsörjning anläggs i samband med anslutning till kommunalt VA.  
Brandvattenförsörjning regleras inte i planhandlingarna utan fastställs i byggskedet.

Utformningen av gång- och cykelvägen ska följa kommunens tekniska handbok.

## **Länsstyrelsen**

### **Synpunkter gällande planens genomförbarhet - artskyddsförordningen**

Länsstyrelsen lämnade synpunkter kopplade till artskyddsförordningen under samrådet. Inför granskningen har planens utformning ändrats. I naturvärdesinventeringen (Ekologigruppen, 2018-09-18) anges att bohål för spillkråka samt häckmärken efter spillkråka påträffats inom planområdet. I planbeskrivningen står det att bohålet ligger utanför planområdet. Länsstyrelsen tolkar det som att detta har skett till följd av att kommun mellan samrådsskedet och granskningsskedet ändrat planens utformning. Men, det saknas fortfarande skydds- och försiktighetsåtgärder för att förhindra bland annat störning på arten spillkråka och övriga fåglar. Kommunen behöver därför samråda med Länsstyrelsen om planens förenlighet med artskyddsförordningen. Samråd ska ske så tidigt som möjligt och krävs oavsett om detaljplanen vunnit laga kraft eller ej.

## Förvaltningens kommentar

En dialog mellan Länsstyrelsen och kommunen har skett via mejl under våren 2022. Kommunen har i samråd med Länsstyrelsen utökat texten i planbeskrivningen om spillkråkan:

”Spillkråkan är rödlistad i kategorin NT, nära hotad och omfattas av fågeldirektivets bilaga 1. Spillkråkan är även skyddad enligt 4 § i artskyddsförordningen som innebär:

- förbud att avsiktligt döda och skada
- förbud att avsiktligt störa djur
- förbud att avsiktligt förstöra eller samla in ägg i naturen
- förbud att skada eller förstöra fortplantningsområden eller viloplats

Avverkning och markberedning ska genomföras utanför häckningstid. I och med detta är bedömningen att förbud enligt artskyddsförordningen inte utlöses vad gäller förbuden mot att döda, skada och förstöra ägg eller att avsiktligt störa djur. Denna åtgärd gäller för samtliga inom området häckande fågelarter. Häckningstiden för fågelarter förekommande i detaljplaneområdet och i dess omgivning infaller mellan 15 mars och 15 augusti.

Vid naturvärdesinventeringen hördes spillkråkan vid flera tillfällen vid objekt 3, 7 och 8. Ett möjligt bohål hittades strax utanför planområdet och det finns lämpliga livsmiljöer i form av gammal tall och asp samt död ved inom bland annat objekt 1, 3 och 7. Den nationella populationen av spillkråkor bedöms vara cirka 24 000 par varav cirka 700 par uppskattas finnas i Södermanland. Framförallt är arten sårbar för fragmentering av sitt revir som kan sträcka sig över 400 - 1000 hektar skog.

Bebyggelsen inom planområdet tar hänsyn till spillkråkan och dess fortplantningsområden genom att de objekten med bra miljöer (gammal skog) för spillkråkan i huvudsak undantas från exploatering. I plankartan finns en bestämmelse om att marklov krävs för fällning av träd med stamdiameter över 30 cm mätt 1,3 meter ovan mark. Vidare bedöms efterfrågan på bebyggelse vara lågt inom de närliggande stora skogsområden nordost om planområdet. Det är därför osannolikt att ytterligare nämnvärt intrång i spillkråkans revir kommer att ske. Eftersom hänsyn har tagits till livsmiljöerna i planen i och med att de områdena, objekt 3, 7 och 8, lämnas som naturmark är bedömningen att påverkan på lokal och regional bevarandestatus är obetydlig.

Bedömningen är vidare att det inte sker någon påverkan på fortplantningsmiljöer och möjlighet till häckning.

Bevarande av naturmark med höga och påtagliga naturvärden inom detaljplaneområdet innebär också att fortplantningsmiljöer för övriga fågelarter klaras. En skötselplan bör tas fram med förslag på habitatförbättrande åtgärder inom kvarvarande naturmark.”

## Barn- och utbildningsförvaltningen Nynäshamns kommun

Barn och utbildningsförvaltningens verksamheter i Stora Vika består av en förskola och pedagogisk omsorg. Dessa verksamheter är placerade centralt i samhället och eftersom en eventuell nybyggnation på Lyngsta 2:2 ligger utanför det centrala samhället bör eventuell påverkan på dessa verksamheter vara ringa. Förvaltningen har inga synpunkter på förslaget till detaljplan för Lyngsta 2:2.

### Förvaltningens kommentar

Barn- och utbildningsförvaltningen i Nynäshamns kommun har inga synpunkter på planförslaget. Nynäshamns kommun lämnar därmed ingen kommentar.

## Fastighetsägare 5

Som berörd sakägare har vi en synpunkt.

Vi befärrar att mängden dagvatten som rinner mot vår mark kommer att öka på grund av den planerade byggnationen. Detta kan innebära att befintliga diken och dränering på vår mark behöver förbättras.

Visar det sig att så är fallet anser vi att den som skall bygga bostadsområdet står för kostnaden som uppstår på vår mark för dikning och dränering.

## Förvaltningens kommentar

Nynäshamns dagvattenpolicy säger att: "Dagvattnet ska i första hand hanteras lokalt och helst infiltreras i marken på platsen där nederbörden faller. Om detta inte är möjligt ska vattnet samlas upp så att flödet utjämnas och fördröjs.

För att kompensera för ökade flöden till följd av en exploatering förslås att dagvattnet fördröjs och renas i svackdiken med biokol. Svackdikena placeras inom planområdet.

Svackdiken bedöms vara en kostnadseffektiv och tekniskt enkel lösning. Dikena tar relativt liten plats och kan utformas och placeras relativt flexibelt. Uppfylls några enkla anläggningstekniska regler så som korrekt lutning på tomter och gator samt ett korrekt fall på dikesbotten så är lösningen att se som robust. Den är även enkel att skala upp och ned beroende på ändrad exploateringsomfattning.

Vid skyfallsregn avleds översvämningvattnet via gatunätet och svackdiken mot lägre liggande odlingsmark i väster.

Kostnader regleras inte i planhandlingarna.

## Fastighetsägare 6

I detaljplanen framgår inte hur tomtgränsen kommer att säkras mellan fastigheterna. Då angränsande mark brukas som åkermark är det av stor vikt att fastighetsgränsen respekteras. Dels finns naturligtvis risk att uppodlad mark påverkar vilket kan medföra ekonomisk skada för fastighetsägaren och dennes arrendator - men även uppenbar skaderisk om boenden är i närheten då tunga jordbruksmaskiner är i rörelse och brukas på åkermarken.

Hur kommer fastighetsgränsen att markeras?

Under förutsättning att högre staket uppförs som tydligt separerar fastigheterna, har dock fastighetsägaren inget att invända mot det föreslagna uppförandet av nybyggnation på Lyngsta 2:2 & 2:26.

### Förvaltningens kommentar

Kommunen avser ej att reglera detta eftersom det inte är en planfråga. Nuvarande fastighetsgränser gäller.

Det är respektive fastighetsägares ansvar att inte påverka någon annans fastighet, och om det är oklart var en gräns går kan man (på egna bekostnad) begära utsättning av gränser från Lantmäteriet.

Om avstyckningar sker framöver för föreslagna kedjehus så kommer dessa rymmas inom Lyngsta 2:2 och ej ta mark i anspråk av angränsande fastigheter.

## Boende Sjöviksvägen

### Synpunkter på lokalisering, trafik och kommunikationer från boende längs Sjöviksvägen.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i Nynäshamn driver arbetet med detaljplan för 41 enfamiljshus i form av kedjehus. Planen är nu i granskning-skede.

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

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

#### 1. Detaljplanen saknar överensstämmelse med Nynäshamns Översiktsplan på punkten "Transporter och hållbart resande".

Där står så här på sidan 58 i Översiktsplanen:

Lokalisering av bostäder och verksamheter är den viktigaste faktorn för ett hållbart transportsystem. Hur samhällen byggs avgör till stor del hur stor trafikalstring som genereras och vilken typ av resbehov som skapas. En tät stad med blandade funktioner minskar det totala resbehovet.

Genom att planera och bygga så att människor bor och arbetar nära service, nöjen, kollektivtrafik och rekreationsområden blir samhället mer tillgängligt.

Därför ska ny bebyggelse i Nynäshamns kommun lokaliseras inom 700 meter från busshållplatser eller inom 1 000 meter från spårbunden kollektivtrafik (fågelvägen).

Utöver det kravet är en högre exploateringsgrad lämplig inom avstånd upp till 400 meter från busshållplatser med minst fyra avgångar i timmen under rusningstid och upp till 1 000 meter från stationer för spårbunden kollektivtrafik.

I svaret på vår skrivelse till samrådet står så här i Samrådsredogörelsen, sidan 30, punkt 7: Kommunen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m. från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda.

#### Fråga till Granskningen:

Varifrån kommer denna åsikt som står i direkt motsats till Översiktsplanen? Politiskt beslut eller från annat håll?

I något sammanhang har anförts att det har beviljats bygglov för enstaka hus på längre avstånd än föreskrivet i Översiktsplanen, men det kan ju knappast gälla för en detaljplan för 41 hus. Det aktuella projektet med 41 hus bör väl också rimligen vara "högre exploateringsgrad". Förklaring önskas.

## **2. Detaljplanen saknar överensstämmelse med målen i Översiktsplanen från 2012 och Utvecklingsplan för Stora Vika från 2015.**

I kommunens "Översiktsplan från 2012" och i "Utvecklingsplan för Stora Vika från 2015" formuleras en önskan om varsam förtätning och ny bebyggelse öster om dagens bostadsområde, vilket anses kunna ge förutsättningar för service och arbetsplatser.

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

I Stora Vika finns inte längre någon service utöver en liten förskola och ett pizza-ställe.

Livsmedelsbutiken och bensinmacken är stängda sedan många år. Skolan är stängd och barnen bussas till Sorunda eller har valt att gå i Ösmo eller på annat håll.

Detaljplanering för bostäder på områdena direkt öster om samhället har avbrutits av olika skäl.

Formuleringarna i den nu aktuella detaljplanen för Lyngsta 2:2 stämmer knappast med ovanstående beslutade mål:

- Inte avseende närhet (området ligger 1,5 km norr om dagens samhälle)
- Knappast heller avseende anpassning till det befintliga samhällets karaktär och identitet
- Inte heller avseende typ och mix av bostäder som önskas i Utvecklingsplanen.
- På vilket sätt det nya området genererar något signifikant antal arbetsplatser eller utökad service i Stora Vika framgår inte av detaljplanen.

**Vi kräver att granskningen ger detaljerade svar i dessa frågor.**

## **3. Trafiksäkerheten och boendemiljön längs Sjöviksvägen**

Vi har till samrådet framfört detaljerade synpunkter angående säkerheten längs Sjöviksvägen.

I samrådsredogörelsen beaktas inte alls synpunkterna kring säkerheten och boendemiljön för de som bor längs vägen.

- Kommunens och Trafikverkets svar anför att Sjöviksvägen har "kapacitet" för den trafikökning som planförslaget genererar, vilket direkt motsäger trafikutredningens slutsats.
- Kommunen anför vidare att hastigheten på Sjöviksvägen är "självreglerande på grund av dess slingrande karaktär och bredd och därmed är vägens hastighet lägre högsta tillåtna hastighet".

Våra frågeställningar om säkerheten för de boende längs vägen med kraftigt ökad trafik besvaras inte i samrådsredogörelsen, vilket vi kräver att granskningen tar ställning till.

För tydlighetens skull repeterar vi delar av vad vi anförde till samrådet.

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

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

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

Trafikverket anger i sin prognos för år 2040 cirka 800 fordon/dygn.

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

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

Synpunkter från boende längs Sjöviksvägen angående trafiksäkerheten. Ökad trafik och högre hastigheter under de senaste 10-20 åren.

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

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

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

#### **Dagliga incidenter vid möten.**

Trafikanter på Sjöviksvägen upplever dagligen incidenter vid möten där man måste köra utanför asfaltskanten, och vid möte med tung trafik tvingas backa till en fungerande plats för möte. Mätning visar att körbanan på många ställen inte håller 4,5 meters bredd. Mycket riskabelt för fotgängare.

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

Vägrenarna är mycket smala eller obefintliga och diken är branta.

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

Ofta förekommande dikes-körningar och kollisioner:

På den kurviga och smala vägen sker varje år åtskilliga avåkningar och kollisioner, vanligen i samband med möte. Oftast endast med skador på fordonen, men även olyckor med personskador har förekommit. De flesta olyckor föranleder inte polisutryckning och kommer sällan eller aldrig med i någon statistik.

För höga hastigheter längs den norra delen av vägen.

Dagens hastighetsbegränsning på 70 km/h uppfattas av de flesta som rimlig på de mittre avsnitten där vägen är hyggligt rak och går genom obebyggda fält och skogspartier. Men det ger helt fel signaler med samma hastighetsbegränsning i den norra, kurviga och smala delen med dålig sikt och

många utfarter. (Med den "norra delen" avser vi sträckan från Sjöviksvägen 111 till 151, gamla 225:an till Soludden.)

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

I sammanhanget värt att notera att den södra delen av Sjöviksvägen vid Lindalens gård sedan några år har sänkt hastighetsbegränsning till 50 km/h, men Trafikverket anser inte att motsvarande behövs i den norra delen trots fler boende och smalare och kurvigare väg.

***Sammanfattningsvis kräver vi att ovanstående frågor om trafiksäkerheten måste behandlas i detalj inom granskningsprocessen, och lösas innan man kan gå vidare med planering av större bostadsområden längs Sjöviksvägen som det föreslagna Lyngsta 2:2.***

#### **4. Planområdets tillgänglighet och lokalisering ger ökat bilberoende.**

Det framgår av flera tunga instansers inlagor till Samrådet att områdets läge riskerar att öka bilberoendet.

Se inlägg från Trafikförvaltningen, Trafikverket och Länsstyrelsen i samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen påpekar att det "saknas ett resonemang i planhandlingarna kring förenligheten gällande tillgänglighet och trafikförsörjning".

Länsstyrelsen låter sig inte övertygas att den föreslagna gc-vägen över Boda till Stora Vika gör att detaljplanen överensstämmer med riktlinjerna i kommunens Översiktsplan. Man påpekar också att ny bebyggelse ska planeras så den möjliggör för barn, äldre och personer med funktions-variationer att använda området.

#### **5. Prioriterat framtida cykelstråk i kommunens Översiktsplan från 2012.**

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

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

I samrådsredogörelsen pekas på att den planerade GC-vägen via Bodavägen gör det lättare för boende att cykla till Stora Vika. Sant, men den ökade biltrafiken på vägen upp mot väg 225 gör cykling ännu riskablare än vad det redan är idag.

**Återigen ett problem kopplat till detaljplanen som är i direkt konflikt till Översiktsplanen. Svar önskas i Granskningen.**

#### **6. Den planerade gång- och cykelvägen.**

Det låter ju bra med denna anslutning via Bodavägen till väg 573 i Stora Vika. Men i realiteten är Bodavägen är kuperad enskild väg med underhåll och vinterväghållning som sköts av de enskilda fastighetsägarna, och som det nya bostadsområdet inte har någon rådighet över.

Dessutom finns ingen gång eller cykelbana längs väg 573 på den cirka 200 meter långa sträckan till busshållplatsen. Trafikverket har heller ingen ambition att råda bot på det.

Granskningens svar på detta önskas.

#### **7. Detaljplanearbetets syfte.**

Arbetet med en detaljplan som denna handlar ju inte bara om att till varje pris få till en plan för att exploatering och byggande av nya bostäder. Det handlar ju minst lika mycket om att skapa en hållbar boendesituation för de bostäder och boende som redan finns, i samklang med önskemålen om ny bebyggelse.

Denna aspekt saknas helt i det nu framlagda underlaget. Vi kräver att dessa aspekter belyses i det Gransknings-processen.



**Sammanfattning**

Vårt budskap är att det knappast kan vara förenligt med modernt tänkande kring hållbarhet och säkerhet att förlägga ett stort bostads-område på landsbygden 1.5 km från samhället Stora Vika, i ett läge där det saknas kollektivtrafik och lokal service, och med den smala och kurviga Sjöviksvägen som den huvudsakliga kommunikationen.

Trafikutredningen visar med all tydlighet att denna väg redan idag saknar erforderlig säkerhet. Om man ska gå vidare med planen måste rejäla åtgärder vidtas för att öka säkerheten längs Sjöviksvägen. Hur detta ska åtgärdas måste klargöras innan planprocessen drivs vidare. Inom ramen för granskningsprocessen önskar vi svar med stödjande fakta och utredningar i samtliga ovannämnda frågor.

## Förvaltningens kommentar

1. Arbetet med detaljplanen grundar sig i ett politiskt beslut. I december 2018 tog Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslut om planuppdrag. Redan år 2015 tog Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslut om att utreda möjligheten att bebygga detta område. Kommuns tjänstemän som har varit aktiva i arbetet med detaljplanen anser att man kan planlägga för nya bostäder längre än 700 m från kollektivtrafik om det är möjligt att cykla till busshållplatsen och om cykelförbindelserna är goda. Planförslaget innebär att en ny GC-väg anläggs utefter delar av Sjöviksvägen och förbinder det nya bostadsområdet med Stora Vika via Bodavägen vilket uppmanar hållbart resande. Kommunens politiker i samhällsbyggnadsnämnden har godkänt att detaljplanen har varit på samråd och granskning.
2. Stora Vika är utpekad i Nynäshamns kommuns översiktsplan (Nynäshamns kommun, 2012) som en av kommunens åtta utvecklingsorter. Det innebär att det främst är inom utvecklingsorterna som kommunens tillväxt ska ske. Identifierade utvecklingsmöjligheter som beskrivs för Stora Vika är viss förtätning och ny bebyggelse öster om orten, vilket ger förbättrade förutsättningar för service och arbetsplatser. Enligt översiktsplanen vill kommunen uppföra ca 80 bostäder inom Stora Vika. Kommunen är därför positiv till en utveckling inom planområdet, trots att det ej tillhör de centrala delarna av Stora Vika, då det är i linje med översiktsplanens riktlinjer. I Utvecklingsplanen för Stora Vika står det att: "Kommunens översiktsplan pekar ut Stora Vika som en potentiell utvecklingsort. Hur potentialen omsätts till reella byggprojekt beror till stor del på hur efterfrågan av bostäder och tomter möter utbudet. Efterfrågan varierar idag beroende på upplåtelseform och bostadstyp. Därför är det av stor vikt att man i arbetet med framtida detaljplaner inom området identifierar de typer av boenden som begärs, och planerar därefter."
 

Planförslaget innehåller bostäder (ej kommersiell service) men med en ökad befolkning i närområdet kan förhoppningsvis den service som finns i Stora Vika stödjas av ett större kundunderlag. Kommunen är positiv till att Stora Vika utvecklas med fler bostäder vilket är i linje med kommunens översiktsplan.

Utvecklingsplanen för Stora Vika (från 2015) beskriver de centrala delarna av Stora Vikas karaktär där de mest unika delarna består av bebyggelse uppförd i funktionalistisk stil från 1940-50 talen. Utvecklingsplanen lyder: "Eventuella nya byggnader inne i samhället ska hållas i samma skala som den befintliga bebyggelsen." Den föreslagna bebyggelsen ligger ca 1,5 km utanför de centrala delarna och därför anser kommunen ej att bebyggelsen stilmässigt behöver anpassa sig till Stora Vikas centrala bebyggelse. Kommunen anser däremot att den föreslagna bebyggelsen inom planområdet anpassar sig till mer närliggande bebyggelse och stämmer överens med denna i storlek, skala och utförande. Kedjehuset som föreslås är två våningar höga med sadeltak vilket kommunen anser passar in i landskapsbilden samt stämmer överens med närliggande bostäders skala.
3. Kommunen anser att man har svarat på dessa frågor i samrådsredogörelsen men kommer här med ett förtydligande. Kommunen anser att Sjöviksvägens hastighet är självreglerande på grund av dess slingrande karaktär och bredd och därmed är vägens verkliga medelhastighet lägre än högsta tillåtna hastighet. Detta resonemang står även Trafikverket bakom och återspeglas även i Trafikverkets egna mätningar i vägtrafikflödeskartan (se Trafikverkets yttrande som finns med i samrådsredogörelsen). Trafikverket gör i sitt samrådsyttrande bedömningen att Sjöviksvägens hastighetsbegränsning "bör lämnas oförändrad". Den uppmätta medelhastigheten på ca 60 km/tim kombinerat med det låga antalet fordon motiverar detta. Kommunen har lyssnat på Trafikverkets expertis och anser därför att Sjöviksvägens högsta tillåtna hastighet ej behöver ändras.

## Förvaltningens kommentar fortsättning

4. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande ej uttalat sig om trafiksituationen eller huruvida planförslaget skulle leda till ett ökat bilberoende. Kommunen hänvisar till svaret under punkten 1 i denna kommentar och hänvisar återigen till kommunens översiktsplan som pekar ut Stora Vika som en av kommunens åtta utvecklingsorter. Detaljplanen föreslår en ny gång- och cykelväg utefter Sjöviksvägen till Bodavägen vilket ska öka tillgängligheten till Stora Vika. Genom att planera för en ny gång- och cykelväg ökar förutsättningarna för att boende i området kommer gå eller cykla i stället för att använda bil. Utefter Vikavägen finns bussar som möjliggör kollektivt resande till bland annat Nynäshamn och Ösmo.
5. Kommunen anser ej att det är i konflikt med översiktsplanen att föreslå en ny gång- och cykelväg utefter delar av Sjöviksvägen utan tvärt om – det är i linje med översiktsplanen där Sjöviksvägen är utpekad som ett prioriterat framtida cykelstråk. Fler invånare längs vägen innebär ett större behov av cykelvägar och ett större underlag för att i framtiden bygga ut gc-vägen. Att den är utpekad i ÖP innebär inte att hela Sjöviksvägen får gc-väg på en gång. Gång och cykelvägen är separerad från Sjöviksvägens körbana och anses därmed vara säkert att använda för både fotgängare och cyklister.
6. Bodavägen slutar vid den före detta bensinmacken i Stora Vika och det finns ingen gc-väg på sträckan fram till busshållplatsen. Det stämmer att man, precis som i nuläget, får gå utefter Stora Vika vägen drygt 200 m för att komma till busshållplatsen då det saknas trottoar. Redan idag är det möjligt att röra sig utefter Bodavägen tack vare allemansrätten. Kommunen är medveten om att vägen är enskild, men bedömer att vägen är godtagbar för den ringa ökning av gång- och cykeltrafikanter som detaljplanens genomförande förväntas medföra.
7. Detaljplanens syfte finns beskrivet i början av planbeskrivningen. Enligt Boverket och PBL Kunskapsbanken är syftet med detaljplanering att reglera och fastställa lämplig användning av mark- och vattenområden. Kommunen anser att den användning som föreslås inom detaljplanen är lämplig.

## Fastighetsägare 2

Våra synpunkter inskickade 2020-04-21 kvarstår. Vi har tagit del av samrådsredogörelsen och har ytterligare synpunkter:

### **Angående gång och cykelväg längs Sjöviksvägen på del av angränsande fastighet.**

En 200 m lång gång- och cykelväg planeras längs Sjöviksvägen med passage över vägen på 2 ställen i vägens plan och vidare fortsättning via den privata vägen Bodavägen för åtkomst till busshållplats på väg 573, 1000–1500 m från den planerade bebyggelsen med 41 kedjehus. För att kunna genomföras krävs oundgängligen markåtkomst av del av angränsande fastighet för att överhuvudtaget kunna ansluta gångvägen till Bodavägen. Detta är negativt för oss fastighetsägare. För att acceptera detta kräver vi en fastighetsreglering som beskrivits i tidigare skrivelse, dvs att exploatören får (köpa/åtkomst till) det som krävs för gång- och cykelvägen i byte mot resterande del av 2:2s åker på den sidan av Sjöviksvägen. Marken ligger intill våt" åker och detta skulle vara I gynnsamt för åkerbruket.

Detaljplanen kan inte godkännas med mindre att det finns ett avtal mellan exploatören och oss fastighetsägare för fastighetsreglering. Exploatören har hittills inte varit i kontakt med oss. Det är exploatören som ansvarar för att säkra erforderliga rättigheter avseende mark som skall utgöra allmän plats.

### **Angående Bodavägen**

Bodavägen är en helt privat väg. Enligt planen räknar man med att alla från 41 hushåll som skall med bussen eller till Stora Vika skall cykla och gå på den vägen baserat på allemansrätten. Det kan röra sig om ett hundratal personer ett par gånger om dagen. För att vägen skall vara säker för barn, unga och gamla krävs underhåll med snöröjning, skrapning, sandning samt belysning, vilket inte kan vara ett ansvar för den privata väghållaren när en sådan här bebyggelse planeras. Här behövs en planering och samverkan mellan den privata väghållaren och exploatören/kommunen/Trafikverket. Risken är annars att de boende i stället tar bilen till arbete/affär och för att skjutsa barn till skolan mm.

### **Angående fastighetsägare 3:s förslag om ny vägdragning**

I samrådsredogörelsen finns ett utmärkt förslag från fastighetsägare 3 om en ny väg, 350 m lång från det planerade bostadsområdet direkt till väg 573 för bilar, cyklar och gående till bussen och i direkt anslutning busshållplats och tydligt markerat övergångsställe. Detta förslag har många fördelar;

- A) Gångare och cyklister får närmare till bussen, bara ca 350-400 m så kommunens utlovade plan att inte planera samlad bebyggelse längre bort än 700 meter från kollektiva transportmedel skulle inte behöva brytas 'Detta skulle bli säkrare då ingen väg behöver korsas
- B) Biltrafiken från det nya området bostadsområdet avleds direkt till väg 573 istället för att belasta Sjöviksvägen som är kurvig och smal, med få mötesplatser och som redan idag är orsak till avåkningar, besvärliga möten och risk för gångare och cyklister som kan behöva kliva ned i diket för att inte bli påkörda. En dubblering av trafiken på Sjöviksvägen har beräknats i och med den nya bebyggelsen men med ny avfart kan detta undvikas.
- C) Eftersom den nya bebyggelsen enligt kommunen är planerad som komplettering till Stora Vika är det rimligt att biltrafiken leds ditåt till väg 573 som dessutom är bredare och bättre för färd till Nynäshamn, Ösmo och Sorunda.
- D) Gång-och cykelväg längs Sjöviksvägen skulle inte behövas
- E) Den privata Bodavägen skulle inte belastas för den vardagliga trafiken till buss men kunna nyttjas för fritidspromenader

Kommunen har i sitt svar till fastighetsägare 3 avfärdat förslaget om en ny väg för bil, cykel och gångare till väg 573 med motivering kostnad och att vägen skulle störa utsikten. Jordbruksmark skulle behöva exploateras men vi anser att detsamma gäller om gång-och cykelväg längs

Sjöviksvägen skulle byggas på intilliggande åker. Trafikverket har frånsagt sig ansvar för gång- och cykelväg längs Sjöviksvägen så gångvägen måste byggas på åkermark utanför den statliga vägens vägdike. Vi yrkar på omtänk i denna fråga.

Vi yrkar också på en vägplan för hela Sjöviksvägen mellan väg 573 och väg 225 för ställningstagande till belastning, olycksrisker, mötesplatser, buller för grannar i redan befintliga bostäder innan detaljplanen kan godkännas.

## Förvaltningens kommentar

### **Gång- och cykelväg på angränsande fastighet**

Markåtkomstfrågan samt ersättning för markinträång behandlas inte i detaljplanehandlingar utan diskuteras separat med fastighetsägaren. Kommunen önskar ha en dialog med berörd fastighetsägare.

### **Bodavägen**

Den planerade gc-vägen ska göra det lättare för boende att ta sig längs Sjöviksvägen till och från Stora Vika via Bodavägen. Redan idag är det möjligt att röra sig utefter Bodavägen tack vare allemansrätt. Kommunen anser inte att det blir en markant skillnad från idag om ett 40-tal byggnader tillkommer och håller inte med i yttrandets formulering: "ett hundratal personer ett par gånger om dagen".

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

Kommunen är medveten om att vägen är enskild, men bedömer att vägen är godtagbar för den ringa ökning av gång- och cykeltrafikanter som detaljplanens genomförande förväntas medföra. Eftersom Bodavägen är den genaste, och därmed snabbaste vägen för de som rör sig till fots eller med cykel så anser kommunen att den kommer användas. Kommunens uppfattning är även att gående och cyklister föredrar mindre trafikerade vägar.

### **Förslag till ny vägdragning**

Kommunen har i samrådsredogörelsen förklarat varför man ej anser att det ej bör anläggas en ny angöringsväg från Vikavägen/väg 57 (enligt den skiss som inkom under samrådet från fastighetsägare 3). Kommunen anser vägdragningen olämplig på grund av ett flertal faktorer, bland annat trafiksäkerhet, påverkan på befintlig jordbruksmark, påverkan på landskapsbild och kostnader för genomförandet. Kommunen står fast vid sitt ställningstagande.

Kommunen vill påpeka att det är skillnad på att anlägga en mindre gång- och cykelväg i kanten av en befintlig åker (som i planförslaget) jämfört med att anlägga en 350m lång bilväg över tre privata fastigheter som idag används som jordbruksmark (skissen som yttrandet hänvisar till). Kommunen hänvisar till samrådsredogörelsen för vidare förklaring.

Vägplaner tas fram av Trafikverket för statliga vägar och detta har kommunen ej rådighet över.

## Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätanläggningar inom området för aktuell detaljplan och har därför inget att erinra i detta ärendet.

### Förvaltningens kommentar

Vattenfall har inget att erinra i rubricerat ärende. Nynäshamns kommun lämnar därmed ingen kommentar.

## Vänsterpartiet

Det inledande stycket i Kulturmiljölagen (1988:950) anger följande:

*"Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas."*

Med utgångspunkt i detta stycke, och allas vårt gemensamma ansvar för kulturmiljön, vill Vänsterpartiet Nynäshamn göra två kommentarer till det aktuella förslaget för en ny detaljplan vid Lyngsta 2:2 i Stora Vika, där man avser bygga ett 40-tal kedjehus.

Först och främst anser Vänsterpartiet att förekomsten av lagskyddade fornlämningar inom området inte är fullt utrett. Det uppdragsarkeologiska företaget Arkeologistik utförde 2018-2019 en översiktlig arkeologisk utredning inom Lyngsta 2:2. I denna utredning identifierades bland annat bebyggelselämningar efter ett torp vid namn Björkakärr, i form av en äldre källargrund, en kallmurad stenmur, och ett röjningsröse av äldre typ. När lämningar av detta slag identifieras är det avgörande att datera dem. Enligt 2 kap. 1 § i Kulturmiljölagen (1988:950) skall lämningar efter bl.a. bostäder som är varaktigt övergivna och tillkomna genom äldre tiders bruk räknas som lagskyddade fornlämningar om de tillkommit före år 1850.

I Arkeologistiks utredning konstateras endast att torpet Björkakärr finns som äldst belagt i kartmaterialet på en laga skifteskarta över Lyngsta från år 1870. Detta säger dock ingenting i sig självt; den äldre historiska karta över Lyngsta som ligger 1870- kartan närmast i tid är daterad år 1807. Alltså finns ett glapp på 63 år i kartmaterialet, inom vilket Björkakärr mycket väl kunde ha etablerats, och frågan om huruvida torplämningen kan dateras till före eller efter år 1850 kan alltså inte anses vara utredd. En mindre arkivstudie i Sorunda sockens kyrkoarkiv och dess husförhörslängder, vilka finns lätt tillgängliga online, borde dock kunna ge ett snabbt svar på denna fråga, vilken behöver besvaras för att avgöra huruvida byggprojektet på Lyngsta 2:2 skulle riskera medföra ett fornminnesbrott eller ej.

Oavsett detta rent lagmässiga problem framgår det dock från projektets plankarta att de lämningar som inventerades i utredningen i huvudsak kommer ligga omedelbart utanför den bebyggda kvartersmarken – men ändå tillräckligt nära för att det finns en stor risk för att källargrunden, stenmuren och röjningsröset skadas eller förstörs vid markberedningen, av byggmaskinerna, osv.

I planbeskrivningen (diariernr. 2015.0722) anges på sida 25 följande: "Gatunamn för den nya lokalgatan föreslås blir Björkakärsvägen för att låta namnet på det gamla torpet Björkakärr som legat på platsen leva kvar". Det är bra att ortnamnet får finnas kvar i en ny form, och på så sätt uppfylls också Kulturmiljölagens (1988:950) krav i 1 kap. 4 § att "vid statlig och kommunal verksamhet ska god ortnamnsed iakttas". Vänsterpartiet anser dock att detta inte är tillräckligt. Om inte kunskapen om kulturarvet förs vidare så blir det bara ett dött namn utan anknytning till det förflutna. Torpruiner är ett viktigt inslag i den svenska landsbygden och kulturarvet efter de obesuttna bör värnas. Detta gäller speciellt när jordbrukslandskapet i Sorunda socken i allt högre grad bebyggs och förändras. Sorundabygdens speciella kulturmiljö bör skyddas och uppmärksammas, för framtida generationer.

Därför anser Vänsterpartiet att kommunen bör säkerställa att lämningarna efter torpet Björkakärr inte förstörs under det kommande byggarbetet, och i samband med denna process även utforma passande informationsskyltar för platsen. Förslagsvis t.ex. en skylt för själva torpmiljön och de levnadsöden som utspelats där, och en vid röjningsröset en bit söderut som illustrerar äldre tiders jordbruk. Genom denna mycket begränsade insats kan man på ett kostnadseffektivt sätt både skydda den lokala kulturmiljön, skapa nya pedagogiska värden för de nyinflyttade boende, och ge bostadsområdet en socialt hållbar förankring i lokalsamhället och dess kulturarv.

### Förvaltningens kommentar

Kommunen har varit i kontakt med Arkeologistik som har gjort den arkeologiska utredningen. Arkeologistik har förtydligat att när utredningen genomfördes var fastigheten bebyggd och därmed inte att betrakta som övergiven, vilket är ett av grundkriterierna för att en lämning ska kunna bedömas som en fornlämning.

Kommunen har tagit del av husförhörslängder samt diskuterat inkomna uppgifter med Arkeologistik. Arkeologistik har förklarat att namnet Björka kärr (1812) och Björkakärr (1851/53) i båda fallen utgör ägonamn och inte bebyggelsenamn. Det går därmed inte att säkerställa när torpet har uppförts och torpet kan ha uppkommit först i samband med ett senare ägobyte.

Kommunen anser därmed att frågan är utredd och att torplämningen inte utgör en fornlämning.

### Socialdemokraterna Nynäshamn

Socialdemokraterna ser positivt på att Stora Vika utvecklas med nya bostäder, vi ser inget i förslaget på detaljplan som gör att planen inte skall kunna fastställas.

Utvecklingen av Stora Vika är en del av den utveckling för vår hembygd som vi socialdemokrater pekar på i vårt Samhällsbyggnadsprogram "Människan i centrum när helakommunen utvecklas"

### Förvaltningens kommentar

Socialdemokraterna Nynäshamn ser inget i förslaget som gör att planen inte ska kunna fastställas. Nynäshamns kommun lämnar därmed ingen kommentar.

### Sorundanet Nynäshamns kommunparti

Vi hänvisar till vårt tidigare yttrande från 2020-04-22 och vill ytterligare en gång understryka att den bästa placeringen av GC-vägen är på den nordvästra sidan av Sjöviksvägen, på den befintliga körbanan och gör Sjöviksvägen bredare åt sydost där GC-vägen nu är planerad. Anläggningsmässigt innebär det endast en marginell ökning av anläggningskostnader att flytta Sjöviksvägen, eftersom man ändå skulle anlägga en ny GC- väg där.

Förvaltningen hävdar att det är olämpligt att en GC-väg korsas av biltrafik från en privat fastighet. Det kan så vara, men jämfört med alternativet med att ha GC-vägen på den sydöstra sidan, måste det vara mycket säkrare än att ha GC-vägen där man blir tvungen att korsa Sjöviksvägen två gånger. Dessutom är Sjöviksvägen mycket mer trafikerad och fordonen framförs med betydligt högre hastighet. Om man bygger GC-vägen så att man måste korsa Sjöviksvägen två gånger, misstänker vi att gång- och cykeltrafikanterna kommer att använda vägrenen på den nordvästra sidan varvid GC-vägen skulle bli helt onyttig.

### Förvaltningens kommentar

Kommunen anser att den bästa placeringen av gång- och cykelvägen är på den södra sidan av Sjöviksvägen för att det finns mer utrymme att tillgå samt att gc-vägen ej behöver korsas av uppfart till privatbostad (vilket skulle ske om gc-vägen låg på den norra sidan av Sjöviksvägen). Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det inte lämpligt att en gc-väg korsas av biltrafik till en privat fastighet.

Marken är dessutom flackare på den södra sidan och markintrång sker endast på en fastighet (jämfört med tre på den norra sidan).



## SPF Seniorerna Moringen

Vi har tacksamt tagit del av handlingarna avseende detaljplanen för den planerade bebyggelsen i Stora Vika. Vi är positiva till denna byggnation.

Vi anser att all nybyggnation i de olika kommundelarna är mycket viktigt för utvecklingen av landsbygden som då möjliggör att infrastrukturen utvecklas, grundskolan finns kvar, samt sist men inte minst att man i detta sammanhang även har en plan för att bygga boenden som är anpassade för de äldre att kunna bo kvar i sin hembygds vackra famn.

### Förvaltningens kommentar

SPF Seniorerna Moringen är positiva till föreslagen byggnation och har inget att erinra. Nynäshamns kommun lämnar därmed ingen kommentar.

## Ösmo föreningsverksamhet

”Stora Vika är utpekad i Nynäshamns Kommuns översiktsplan (2012) som en av kommunens åtta utvecklingsorter vilket innebär att det främst är där som kommunens tillväxt ska ske. Identifierade utvecklingsmöjligheter som beskrivs för Stora Vika är en viss förtätning och ny bebyggelse öster om orten, vilket ger förbättrade förutsättningar för service och arbetsplatser. Planområdet ligger knappt en kilometer nordöst om Stora Vika längs Sjöviksvägen. Delar av de två fastigheter ingår i planområdet Lyngsta 2.2 och Lyngsta 2.6.”

Detaljplanen avser uppförandet av ett 40-tal kedjehus samt att skydda de områden med högs naturvärden genom att planlägga dessa som naturmark.

### Förvaltningens kommentar

Ösmo föreningsverksamhet framför ingen kommentar i sitt yttrande och tycks därmed inte ha något att erinra rubricerat ärende. Nynäshamns kommun lämnar därmed ingen kommentar.

## Meddelande enligt 5 kap 24 § plan- och bygglagen

Enligt 5 kap 24 § plan- och bygglagen ska granskningsutlåtandet eller ett meddelande om var det finns tillgängligt skickas till dem som yttrat sig och inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Följande berörs av detta:

Berörda
Statens Geotekniska institut
Trafikförvaltningen
Trafikverket
Södertörns Brandförsvarsförbund
Fastighetsägare 5
Fastighetsägare 6
Fastighetsägare 3
Fastighetsägare 2
Vänsterpartiet Nynäshamn
Sorundanet Nynäshamns kommunparti

## Meddelande enligt 5 kap 30 § plan- och bygglagen

Enligt 5 kap 30 § plan- och bygglagen ska meddelande om detaljplanens antagande och uppgifter om hur ett överklagande går till skickas.

När kommunfullmäktige har antagit detaljplanen kommer meddelandet skickas till följande.

Länsstyrelsen
Lantmäteriet
Statens Geotekniska institut
Trafikförvaltningen
Trafikverket
Södertörns Brandförsvarsförbund
Fastighetsägare 5
Fastighetsägare 6
Fastighetsägare 3
Fastighetsägare 2
Fastighetsägare 1
Fastighetsägare 4
Skanova AB
Ellevio
Miljöpartiet
Vänsterpartiet Nynäshamn
Sorundanet Nynäshamns kommunparti
PRO Samorganisation

## Tidplan inför Antagande

Detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Före antagandet godkänns detaljplanen av samhällsbyggnadsnämnden och bereds sedan av kommunstyrelsen enligt följande preliminära tidplan:

Samhällsbyggnadsnämnden: Q3 2022

Kommunstyrelsen: Q3 2022

Kommunfullmäktige: Q4 2022

## Medverkande

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

## Nynäshamns kommun

Samhällsbyggnadsförvaltningen

2022-06-17

Mikaela Arvidsson, Svefa

Planarkitekt