

DETALJPLAN FÖR

FASTIGHET Kopparmora 2:224 m.fl.



VÄRMDÖ KOMMUN

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Antagandehandling

Standardförfarande

PBL (2010:900)

Dnr: 2016KS/0439

2023-08-29

Samhällsbyggnadskontoret



VÄRMDÖ KOMMUN

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

DETALJPLAN FÖR KOPPARMORA 2:224 M.FL., VÄRMDÖ KOMMUN

Granskning av detaljplan för Kopparmora 2:224 har skett från 2023-01-18 till 2023-02-08. Information om granskningen skickades ut enligt sändlista. Under granskningen fanns möjlighet att lämna synpunkter skriftligen. Planförslaget och alla bilagda handlingarna fanns att ta del av på servicecenter på Skogsbovägen 9–11 och på kommunens webbplats [Kopparmora 2:224 - Värmdö kommun \(varmdo.se\)](https://www.varmdo.se).

Totalt inkom 18 yttranden under granskningstiden varav 6 yttranden från fastighetsägare och 12 yttranden från myndigheter, företag och organisationer. En del lite längre yttranden har förkortats och eller sammanfattats av utrymmesskäl. Samtliga yttranden finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadskontoret. Av de fastighetsägare som har lämnat in synpunkter under granskningen bedöms fem vara berörda sakägare vars synpunkter inte tillgodosetts. Fastighetsägare är de som har lämnat in yttranden och angett fastighetsbeteckning eller adress.

Detta utlåtande är uppdelat i fyra delar:

Del A. Sammanfattning av inkomna frågor av allmänt intresse samt avdelningens kommentarer

Del B. Ändringar mellan granskning och antagande

Del C. Inkomna yttranden samt avdelningens kommentarer

Del D. Sakägare, berörda och myndigheter som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda

Bilagor:

Bilaga 1 är en karta som redovisar de fastigheter som inkommit med synpunkter under granskningen.

Bilaga 2 är en karta som redovisar de fastigheter som inkommit med synpunkter under samrådet.

Yttranden har lämnats av

Namn		Datum
Myndigheter		
Skogsstyrelsen		2023-01-20
Storstockholms brandförsvär		2023-01-25
Trafikförvaltningen Region Stockholm		2023-01-25
Länsstyrelsen		2023-02-02
Postnord		2023-02-02
Lantmäteriet		2023-02-06
Kultur och fritidskontoret		2023-02-06
Vattenfall		2023-02-07
Trafikverket		2023-02-08
Bygg- och miljöavdelningen, Värmdö kommun		2023-04-06
Föreningar		

Värmdö-Evlinge Samfällighetsförening		2023-02-02
Hästvägsföreningen		2023-02-07
Fastighetsägare		
Fastighetsägare 1	Kopparmora 2:112	2023-01-20
Fastighetsägare 2,	Kopparmora 2:214	2023-01-23
Fastighetsägare 3	Kopparmora 2:146	2023-02-08
Fastighetsägare 4	Värmdö Evlinge 6:66	2023-02-08
Fastighetsägare 5	Värmdö Evlinge 6:67	2023-02-08
Fastighetsägare 6	Värmdö Evlinge 8:14	2023-02-08

Del A. Sammanfattning av inkomna frågor av allmänt intresse samt avdelningens kommentarer (kursivt)

Fastighetsägare i Kopparmora har synpunkter på den kommunala gång- och cykelbanans sträckning och läge och anser att kommunen borde fortsätta att dra gång- och cykelbana längst med Fagerdalavägen och svänga av vid Saltarövägen och i stället dra den på södra sidan längst med Saltarövägen, vilket anses ge större trygghet och säkerhet. Synpunkter har även framförts på att man inte vill ha någon gång- och cykelbana alls utmed Saltarövägen, som dessutom blir dyr att anlägga. Önskemål finns om att i stället anlägga den utmed Evlingevägen.

Aktuell sträcka av gång- och cykelbanan har stöd i kommunens gång- och cykelplan 2013–2030, antagen av kommunfullmäktige 2014-10-01. Gång- och cykelbanan planeras på den norra sidan av Saltarövägen i detaljplanen. Detta för att knyta an till befintlig gång- och cykelbana från Älvsby fram till Evlingevägen. Andra skäl till att lägga gång- och cykelbanan på norra sidan om Saltarövägen är att det av trafiksäkerhetsskäl är lämpligt att gång- och cykelbanan ansluter till nya och befintliga bostäder och att därmed korsande trafikanter över Saltarövägen undviks. Denna placering leder även till en högre nyttjandegrad av gång- och cykelbanan. Terrängen på båda sidor om Saltarövägen är kuperad med skog och berg i dagen, varför bergschakt och avverkning av en del skog krävs oavsett på vilken sida gång- och cykelbanan anläggs. Kommunen anlägger i regel kommunala gång- och cykelbanor med kommunalt huvudmannaskap parallellt med kommunens vägar, alternativt utmed det statliga vägnätet. Evlingevägen har enskilt huvudmannaskap. Målsättningen är att de kommunala gång- och cykelbanorna ska vara gena, ha god standard och ha kommunalt huvudmannaskap. Detaljplanen för Kopparmora 2:224 m fl. utgör inte något hinder för anläggande av en fri-luftsstig utmed Evlingevägens södra sida. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Synpunkter på önskad exploatering på platsen, för hög exploateringsgrad

Planförslaget har bearbetats inför granskning och antagande och exploateringsgraden har sänkts från fyra flerbostadshus med totalt 27 lägenheter i två våningar som föreslogs inför samråd till 14 lägenheter fördelat på 12 radhus och ett parhus. Bebyggelseförslaget har anpassats till kulturmiljön i Norra Kopparmora och ett gestaltningsprogram har tagits fram som även säkerställs genom planbestämmelser och avtal. Huskropparna relaterar nu till bebyggelsestrukturen i Norra Kopparmora med enkla rena volymer och likheter i material, kulörer och taklutning. Tre mindre volymer väster om bergskullen följer sluttningens kurvatur och ger utrymme för siktlinjer mot naturmarken bakom. En något längre sammanhållen radhuslänga följer den östra sidans dalgång och betonar och förstärker den nordsydliga rörelsen i befintliga stråk. Kommunens planutskott har tidigare gett positivt planbesked vilket innebär att pröva planläggning av bostäder på platsen. Under planprocessen har platsens förutsättningar för bebyggelse undersökts ytterligare. Inkomna synpunkter från samråd och granskning har beaktats. Föreliggande plan- och bebyggelseförslag bedöms nu kunna antas.

Besked om antagande kommer att skickas ut till samtliga fastighetsägare som under granskning och samråd yttrat sig och som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Del B. Ändringar mellan granskning och antagande

Nedan listas ändringar gjorda i planhandlingarna efter granskning.

Planbeskrivning

Planbeskrivningen har sedan granskning uppdaterats och kompletterats gällande bland annat:

- Uppgifterna om planområdets yta.
- Bullerutredning avseende bullersituationen utmed planerad gång- och cykelbana är framtagen.
- Ersättning för minskning av gemensamhetsanläggning.
- Förtydligande om att i och med ledningsrätt upprättas blir infartsvägen tillgänglig för transformatorstation.
- Förtydligande om att detaljplanen inte förhindrar att det upprättas en enklare grusväg/friluftsstig för cykel, gående och hästar utanför planområdet. Nytt textavsnitt om hästväg, friluftsstig har lagts in under avsnitt om gator och trafik.
- Förtydligande om hur planområdesgränsen för gång- och cykelvägen utökats inför granskning för att klara drift.
- Förtydligande av att lådsamling för postlådor placeras inom fastigheten Kopparmora 2:224 vid parkeringsplats och miljöstation. Förslaget har stämts av med PostNord.
- Information om att värmeförsörjning planeras att ombesörjas enskilt med värmepump för varje radhus.

- U-område har utökats för att tillgodose ledningsrätter i planområdet.
- att Kopparmora 2:224 ges en planbestämmelse med minsta fastighetsstorlek om 5000 kvadratmeter.

Plankarta

Plankartan har sedan granskning uppdaterats och kompletterats med:

- Tillgänglighet för brandbil har setts över samt kurvradie och bredd på räddningsväg till fem meter
- Avstånd till byggnad och dagvattenanläggning från E-område har justerats
- Planbestämmelse om komplementbyggnad och carport har tagits bort i anslutning till E-område för transformatorstation
- Storlek på transformatorstation och E-område har ändrats
- Placering av växtbädd i anslutning till E-område har justerats
- Planbestämmelse har införts med villkor att bygglov för byggnad inte får ges förrän skyddsmur för hasselsnok samt kulvert för groddjur uppförts.
- att Kopparmora 2:224 ges en planbestämmelse med minsta fastighetsstorlek om 5000 kvadratmeter.


Del C. Inkomna yttranden samt avdelningens kommentarer


Nedan presenteras en sammanfattning av inkomna yttranden under granskning. Alla yttranden finns att ta del av i sin helhet på samhällsbyggnadskontoret.

	Yttrande	Kommentar
1. Skogsstyrelsen		
a)	Verksamhet rörande detaljplaner är inte att betrakta som skogsbruksåtgärd men kan komma att påverka pågående skogsbruk och områden med naturvärden och kulturmiljövärden. Beskrivningen över vilken naturmiljö som kommer att påverkas är väl dokumenterad. Eftersom naturmark tas i anspråk bör kompensationsåtgärder krävas för att upprätthålla spridningskorridorer m.m. i en alltmär exploaterad miljö. I övrigt har vi inga synpunkter.	En rad olika skydds- och förstärkningsåtgärder kommer att genomföras så att grod- och kräldjurens ekologiska kontinuitet upprätthålls och deras populationer inte påverkas negativt. Planområdets övriga naturvärden bedöms som begränsat och kommuneekolog har bedömt att planförslaget inte i övrigt påverkar viktiga spridningsstråk.
2. Storstockholms brandförsvär		
a)	Ändringen från flerbostadshus till radhus påverkar inte behovet av brandvattenförsörjning. Storstockholms brandförsvär (SSBF) anser därför fortsatt att brandvattenförsörjningen behöver säkerställas. Utformning med alternativsystem är fortsatt en rimlig nivå för just denna detaljplan.	Området är dimensionerat med alternativt brandpostsystem, med 500 meter till närmsta brandpost. Detta är tillåtet för mindre bebyggelse enligt aktuell plan. SSBF rekommenderar dock ändå en översyn om möjligheten att förlägga en brandpost närmare som direkt kan

<p>En annan aspekt som är viktig att beakta i detta skede är SSBFs möjlighet att komma fram till byggnaderna. Boverkets byggregler reglerar att det maximalt får vara 50 m från den plats där SSBF kan ställa upp räddningsfordon till byggnadernas entréer. Detta innebär att kommunen troligtvis behöver se över utformningen så att det är säkerställt att SSBF kan köra in på området och då så långt in på området så att det inte är mer än 50 m från uppställningsplats till byggnaden längst in. Vår framkomlighet kan behöva säkerställas med det som kallas räddningsväg. Samtliga krav och förutsättningar, som tex svängradier, höjd, bredd, bärighet, underlag osv framgår i vår vägledning VL2014-09 ”Utrymning med hjälp av räddningstjänsten”.</p> <p><i>Förtydligande kompletterande synpunkter i mejl 2023-03-10</i></p> <p><i>Framkomlighet</i> För att räddningsfordonen ska kunna komma fram och ställa upp i området ser det ut som att kurvraderna behöver ses över för samtliga kurvor. I dagsläget ser det trångt ut att svänga runt, vilket behöver säkerställas. Uppställning av räddningsfordon kan genomföras på den planerade körbara vägen i området. Är gatan 5 meter bred, räcker detta för våra fordon. Vändning ser ut att kunna ske vid den södra parkeringen, svängradier kan behöva verifieras även här. Våra fordon är tunga och bärigheten på vägen kan likställas med BK2-väg. I vår vägledning Utrymning med hjälp av räddningstjänsten, återfinns dimensionering för väg och kurvradier som kan nyttjas för våra fordon generellt, (se sid 9-10). I plankartan kan vägen med fördel skrivas som räddningsväg, för att förtydliga vikten av att vägen underhålls, inte bebyggs och hålls farbar med stora fordon.</p> <p><i>Brandvatten</i> Området är dimensionerat med alternativt brandpostsystem, med 500 meter till närmsta brandpost. Detta är tillåtet för mindre bebyggelse enligt aktuell plan. SSBF rekommenderar dock ändå en översyn om möjligheten att förlägga en brandpost närmare som direkt kan försörja en pågående insats, då möjligheten att förhindra brandspridning mellan byggnader/fastigheter blir avsevärt bättre. Se vår vägledning om Brandvattenförsörjning.</p>	<p>försörja en pågående insats, då möjligheten att förhindra brandspridning mellan byggnader/fastigheter blir avsevärt bättre</p> <p><i>Räddningsväg</i> Bredden på planerad infartsväg är 5 meter vilket innebär att den kommer att kunna fungera för räddningsväg. Det är mindre än 50 meter från tänkt plats vid parkeringen, där SSBF kan ställa upp räddningsfordon, till byggnadernas entréer. Frågorna har stämts av med SSBF. SSBF har noterat att svängradien längs räddningsväg är för snäv och bör justeras i enlighet med SSBFs riktlinjer. Svängradien har nu justerats enligt SSBFs riktlinjer i plankartan inför antagande.</p> <p><i>Brandvatten</i> Ett alternativt brandvattensystem föreslås för området. Närmaste brandpost finns vid Älvsby industriväg cirka 500 meter bort. Vi noterar SSBFs rekommendation om en översyn om möjligheten att förlägga en brandpost närmare som direkt kan försörja en pågående insats, då möjligheten att förhindra brandspridning mellan byggnader blir avsevärt bättre om en brandpost placeras som längst 100 meter bort. Infartsvägen är i plankartan markerad som räddningsväg.</p>
---	---

3. Trafikverket		
a)	Region Stockholm ser positivt på den nya gång- och cykelvägen, och ser fram emot en fortsatt dialog gällande kollektivtrafiken.	Noterat.
4. Länsstyrelsen		
a)	Länsstyrelsen har utgått från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i vår granskning av ärendet och har inga synpunkter gällande våra prövningsgrunder på förslaget.	Noterat.
5. Postnord		
	<p>Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.</p> <p>Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.</p> <p>En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen</p>	<p>Lådsamling för postlådor placeras inom fastigheten Kopparmora 2:224 vid parkeringsplats och miljöstation. Förslaget är förtydligt i planbeskrivningen och har stämts av med PostNord.</p>
6. Lantmäteriet		
	<p><i>Ersättning för minskning av GA</i> Gemensamhetsanläggningen Kopparmora ga:5 behöver som en följd av planförslaget omprövas och minskning av de upplåtta områdena behöver ske. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n om det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning.</p> <p><i>Fastighetsbeteckning felaktig</i> På plankartan finns två olika fastighetsbeteckningar för samma fastighet. Justera så att rätt fastighet står skrivet.</p> <p><i>Värme</i> Av planbeskrivningen framgår det inte hur värmeförsörjningen ska ske. Är tanken att det ska vara allmän, gemensam eller enskild anläggning? Kan förtydligas i planbeskrivningen.</p> <p><i>E-område</i></p>	<p><i>Ersättning för minskning av GA</i> Förtydligande har lagts in i genomförandedelen i planbeskrivningen.</p> <p><i>Fastighetsbeteckning felaktig</i> Ändrat i plankartan.</p> <p><i>Värme</i> Värmeförsörjning planerar att ombesörjas enskilt med värmepump för varje radhus. Planbeskrivningen har kompletterats med denna information.</p>

	<p>Lantmäteriet undrar hur kommunen har tänkt att ansvarig ska ta sig till e-området (E2) för eventuellt underhåll? Finns rättighet alt. annan plan som ger behörig rätt att ta sig till E-området?</p> <p><i>Administrativ gräns och administrativ och egenskapsgräns</i> Lantmäteriet anser att gränserna med nuvarande utformning gör plankartan svårtolkad. Ett förslag på lösning är att justera + (plus)tecken på de administrativa gränserna och administrativa och egenskapsgränserna så att de är mindre än de aktuella.</p>	<p><i>E-område</i> När ledningsrätt upprättas ges tillträde till infartsvägen till transformatorstationen.</p> <p><i>Administrativ gräns och administrativ och egenskapsgräns</i> Plankartan har justerats avseende plus-tecknen på de administrativa gränserna och egenskapsgränserna.</p>
<p>7. Kultur och Fritidskontoret</p>		
	<p>Kultur- och fritid har inga synpunkter på bostadsområdets placering eller utformning, men konstaterar att det påverkar ridningen i området. I samband med inventering av hur hästar för sig på Värmdö framkom det att ett av stråken går genom den aktuella detaljplanen.</p>  <p><i>Inventerad ridstig</i></p> <p>Angörandet av en GC-väg ut mot Saltarö bedöms positivt och möjliggör att man kan ta sig säkert till Norra Kopparmora, dock blir det en omväg från busshållplatsen vid Evlinge varför det är troligt att många kommer fortsätta att gena via Evlingevägen. För hästar, som inte är tillåtna att rida på GC-vägen, behöver en trygg alternativ väg säkerställas.</p> <p>Förvaltningen föreslår två åtgärder.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Att gång- och cykelvägen, om möjligt, får en bred kantremsa, samma utformning som mellan Evlinge och Älvsbyn, där hästar kan rida parallellt med gång- och cykelvägen. -Att detaljplanen inte förhindrar att man i framtiden anlägger en så kallad ”friluftsstig” om 2 meters bredd, se Teknisk handbok, där både cyklar och hästar kan röra sig utmed Evlingevägen. 	<p><i>Enklare grusväg, friluftsstig för hästar, gående och cyklister</i> Detaljplanen för Kopparmora 2:224 m fl. utgör inte något hinder för anläggande av en friluftsstig utmed Evlingevägens södra sida.</p> <p>Det kan eventuellt behövas ett servitut för stigen över själva infarten till Kopparmora 2:224</p> <p>Vad gäller ridning utmed den kommunala planerade gång- och cykelbanan så kommer det att finnas en halvmeter hög hasselnoksbarriär utmed GC-vägen och ängen, utrymme för belysning och diken för dagvattenhantering måste finnas, samtidigt som Trafikverket behöver ha sitt vägområde med sina vägdiken. Det råder utrymmesbrist. Terrängen i norra delen av gång- och cykelbanan är också kuperad med behov av bergsschakt som man vill minimera. Saltarövägen är också rätt trafikerad och inte så lämpad att rida utmed. Iordningsställande av enklare grusad friluftsstig utmed Evlingevägen ses därför av kommunen som det bästa alternativet för ridande, där iordningsställande av stigen dessutom eventuellt går att samordna med massor från VA-utbyggnaden i Evlinge.</p>

	 <p style="text-align: center;"><i>Förslag dragning av "friluftstig"</i></p>	<p>Planbeskrivningen inför antagande är kompletterad med ett avsnitt om hästväg, friluftstig.</p>
<p>8. Vattenfall</p>		
	<p><i>Kabelanvisning</i> Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 24 kV markkabel. Markkabeln som går i planområdets norra del är skyddad med ett kraftledningsservitut 0120IM-11/23486.1 som även nämns i planbeskrivningen. Eftersom kabelns placering inte är exakt så bör en kabelanvisning utföras. För att få snabbast svar rekommenderar Vattenfall Eldistribution att ni beställer en kabelanvisning via ledningskollen.se</p> <p><i>U-område samt g-område</i> I plankartan redovisas ett U-område för befintlig 24 kV kabel. Dock finns även g1 på samma yta. Vattenfall Eldistribution AB önskar att G1- gemensamhetsanläggning tas bort då inget får hindra tillgängligheten till markkabeln. Drift och underhållsarbeten för markkabel får inte försvåras. Allt som ingår inom g1-gemensamhetsanläggning ställer Vattenfall Eldistribution AB negativ till, förutom infartsväg och anslutande stig. Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas. Vid annan typ av beläggning ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas om vägsträckan kommer trafikeras av tung trafik.</p> <p>E-området placering är ok men mäts till att vara cirka 5*7 meter. E-området behöver vara 10*10 meter för att klara kraven med utrymningsvägar när nätstationens dörrar är öppna. Vattenfall Eldistribution önskar att bestämmelserna parkering, e7, e9, f7 och b4 tas bort i närheten av kommande transformatorstation.</p> <p><i>Bemötande till bestämmelser:</i> -e7, e9 och f7- Minsta avstånd från nätstation till byggnad och brännbart material ska vara minst 5</p>	<p><i>Kabelanvisning</i> Vi noterar informationen.</p> <p><i>Gemensamhetsområde</i> Anledning till att det planläggs g1 är för att om det i framtiden bildas enskilda fastigheter möjliggörs gemensamhetsanläggning för drift och underhåll av infartsväg. Gemensamhetsanläggningen kommer inte förhindra tillgängligheten till markkabeln. Vid infartsvägen där planbestämmelsen g1 ligger är marken prickad vilket innebär att marken inte är förses med byggnad. Permeabla ytskikt som till exempel grus eller armerat gräs ska användas på infartsväg samt på alla parkeringsytor och även på vändplanen vilket medger tillgänglighet till kablar för drift och underhåll. Det finns en planbestämmelse på vägen, b1, som innebär att marken inte får hårdgöras.</p> <p>Detaljplanen förhindrar inte att Vattenfall får åtkomst till sina ledningar, detta bestäms i en förrättning hos Lantmäteriet. Frågan har stämts av med Vattenfall.</p> <p>För området med 14 bostäder fördelat på 12 radhus och ett parhus kommer en transformatorstation i form av enkelstation om 4 x 3 meter vara tillämplig. Storleken på E-området bör då vara 6 x 7 meter för att klara kraven med utrymningsväg när dörrar på nätstationen är öppna. Föreslaget E-området har måtten 6 x 7 meter. Frågan har stämts av med Vattenfall. Vattenfall Eldistribution önskar att bestämmelserna om</p>

	<p>meter, detta utifrån säkerhetsområde. Eftersom E-området är så pass litet och det inte finns bestämt var inom E-området riskerar byggnader ligga för nära kommande nätstation.</p> <p>- b4 – Tillgänglighet till nätstationen får inte förhindras. Vid platser med risk för översvämning ska upphöjd markbädd eller alternativ placering väljas. Vattenfall Eldistribution önskar att dagvattenhantering placeras som närmast 2,5 meter till nätstation och kommande kablar.</p> <p>- parkering- Minsta avstånd från parkeringsplats till nätstation ska vara 2 meter, så underhåll- och driftsarbete har tillgång till nätstationens alla sidor.</p>	<p>parkeringsplats, carports, komplementbyggnader och dagvatten tas bort i närheten av kommande transformatorstation. Bestämmelse om carports har tagits bort inom ett område om 5 meter från elnätstation. Möjligheten att bygga komplementbyggnad ligger 5 meter från E-område. Närmaste parkeringsplats ligger nu 2 meter från E-området och dagvattenhantering ligger 2,5 meter från E-området.</p>
<p>9. Trafikverket</p>		
	<p><i>Avstånd</i> Trafikverket vidhåller synpunkter från samrådsyttranden gällande avstånd mellan GC-väg och väg 669. Det ser dock ut som att GC-vägens anspråk verkar har utökats i den nya plankartan jämfört med den första, men i trafikutredningen verkar det fortfarande som om GC-vägen kommer bibehålla avståndet till vägområdet, vilket Trafikverket förordar.</p> <p><i>Hastighet</i> Gällande hastighetsbegränsning så hänvisar Trafikverket likt tidigare till 3 kap 14-15 §§ trafikförordningen och ser således ingen anledning till att sänka hastigheten. Det är däremot länsstyrelsen som beslutar om det. Om det vidare beslutas att ett övergångsställe ska implementeras bör hastigheten åter revideras.</p> <p><i>Dagvatten</i> Trafikverket ser positivt på att dagvattenhanteringen sker inom planområdet och vill poängtera att dagvatten från planområdet inte ska belasta eller nyttja Trafikverkets dagvattensystem. I trafikverkets tidigare yttrande framfördes att dagvattenhanteringen behöver utformas så att det inte påverkar trafikverkets anläggningar längs Saltarövägen. Nu framgår i planbeskrivningen att dagvattnet inte ska ledas till diket vid Saltarövägen utan till ett öppet dike längs Evlingevägen. Vidare</p>	<p><i>Avstånd</i> Avståndet mellan Saltarövägen och föreslagen GC-bana har inte ändrats jämfört med tidigare plankarta. Däremot har planområdet för GC-banan utökats in mot tomtmark för att möjliggöra drift av GC-banan.</p> <p><i>Hastighet</i> Noterat.</p> <p><i>Dagvatten</i> Att dagvattenflöden inte ökar i planområdet säkerställs genom planbestämmelser om dagvatten. Förutsättningarna för att dagvattenflöden inte ska öka från planområdet bygger på att dagvattenutredningens förslag tillämpas. Att dagvattenutredningens förslag tillämpas säkras även i exploateringsavtal.</p> <p>Detaljplanen tar hänsyn till dagvattenutredningens förslag genom planbestämmelserna b1 – Marken får inte hårdgöras samt planbestämmelsen b4 - Yta för fördröjning och rening av dagvatten. I detaljplanen är ytan prickmarkerad där dagvattenfördröjande åtgärder ska ske.</p>

<p>framgår att flödena inte kommer att öka gentemot dagens situation om de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen tillämpas. Det öppna diket längs Evlingevägen går dock längre nedströms i en trumma under Saltarövägen vidare längs Saltarövägen och sen i rumma under Fagerdalavägen. Trafikverket anser fortfarande att nedströms VA anläggningar, inklusive trummor i befintliga diken bör kontrolleras och att full funktion säkerställs.</p> <p>Förutsättningarna för att dagvattenflöden inte ska öka från planområdet bygger på att dagvattenutredningens förslag tillämpas. Det är viktigt att detta i största möjliga mån säkerställs i planarbetet.</p> <p><i>Ledningar</i> Ledningar inom vägområdet kräver tillstånd av Trafikverket som kommunen behöver ansöka om.</p>	<p>Permeabla ytskikt som till exempel grus eller armerat gräs ska användas på infartsväg samt på alla parkeringsytor och även på vändplanen. Området höjdsätts så att bebyggelse skyddas från ytligt förekommande dagvattenflöden från den egna tomtmarken samt från omgivande mark. Skyfallshanteringen vid planläggning ska säkra att översvämningar undviks vid regn upp till storleksordningen 10-årsregn och att skador på bebyggelse inte uppstår vid 100-årsregn och beräknat högsta flöde. Planområdet bedöms inte ligga inom riskområde för översvämning vid skyfall.</p> <p><i>Dagvattenför gång- och cykelbana</i> Den föreslagna gång- och cykelbanan kommer, enligt dagvattenutredningen från Structor (2022) innebära att Trafikverkets dike kommer att vara kvar och ett nytt dike anläggs utmed den planerade gång- och cykelbanans norra sida. Den nya cykelbanan vars sträckning kommer gå över ängsmark och naturmark kommer även i fortsättningen ge möjligheter att ta hand om dagvattnet på ett naturligt sätt genom infiltration. Den nya gång- och cykelvägen planeras och projekteras så att Trafikverkets dike kommer att vara kvar och ett nytt dike anläggs utmed cykelbanans norra sida.</p> <p>Dagvattenhanteringen föreslås efterlikna dagens situation så mycket som möjligt. På delar av sträckan innebär det avledning via dike till infiltrationsyta och på andra delar avledning direkt från cykelbana ut i infiltrationsytor.</p> <p>Arean som den nya cykelbanan utgör är utspridd på en så pass lång sträcka att belastningen blir väldigt låg när dagvattnet avrinner direkt ut i naturmarken. Anläggandet av cykelbanan kommer inte att medföra att några ytterligare ytor kommer att avledas mot naturmarken vilket gör att det fortfarande finns kapacitet att infiltrera och fördröja dagvattnet.</p>
--	---

		<p>Den föreslagna dragningen av gång- och cykelbanan kommer inte enligt dagvattenutredningen att påverka dagvattensituationen mer än marginellt och den kommer inte att riskera att förändra dagens situation på ett negativt sätt.</p> <p>Dagvattenåtgärderna förtydligas i planhandlingarna och säkerställs i exploateringsavtalet.</p> <p><i>Ledningar</i> Noterat.</p>
10. Bygg- och miljöavdelningen, Värmdö kommun		
	<p><i>Dagvatten och spillvatten</i> Nämnden menar att det är lämpligt och möjligt att arbeta med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i enlighet med den dagvattenutredning som genomförts. Värmdö kommuns dagvattenpolicy ska tillämpas så att bland annat följande målsättningar kan uppnås:</p> <ul style="list-style-type: none">• Grundvattenbalansen bibehålls.• Övergödning och förorening av grundvatten, insjöar och vattendrag minimeras.• Bebyggelsemiljöer berikas genom att vattenprocesserna synliggörs.• Ny bebyggelse planeras så att även framtida, högre flöden kan hanteras utan risker. <p>Nämnden menar att detta är väl omhändertaget i planen.</p> <p><i>Buller</i> I dagsläget utreder tillsynsmyndighet huruvida olägenhet för människors hälsa föreligger. Bedömning sker utifrån gällande lagstiftning, bland annat 9 kap. 3 § miljöbalken och Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, och om en olägenhet som inte är ringa eller tillfällig skulle konstateras finns möjlighet att kräva ekonomiskt rimliga skyddsåtgärder.</p> <p>Från och med den 2 januari 2015 gäller regler som på sikt påverkar tillsyn av buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar vid vissa bostadsbyggnader. Tillsynsmyndigheten har nu svårare att reglera eventuella olägenheter genom tillsyn i efterhand såsom vid klagomål, om bullervärden underskrider värden som angetts i framtagandet av en detaljplan eller i ett bygglov. Om det i planbeskrivningen till detaljplan eller bygglov har angetts beräknade värden för omgivningsbuller enligt 1 kap. 4 § plan- och bygglagen</p>	<p><i>Dagvatten och spillvatten</i> Noterat.</p> <p><i>Buller</i> Noterat.</p>

<p>får tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 26 kap. 9a § inte besluta om förelägganden eller förbud med anledning av buller så länge värdena innehålls. Endast om det finns synnerliga skäl med hänsyn till de boendes hälsa får tillsynsmyndigheten besluta om sådana förelägganden eller förbud.</p> <p>Möjlighet till uppförande av bullerreducerande plank finns inskrivet i planen vilket nämnden finner är bra då bullersituationen i planområdet behöver kunna åtgärdas om det visar sig att bullervärden överskrids.</p> <p><i>Miljö kvalitetsnormer</i> Planens genomförande bedöms inte leda till att miljö kvalitetsnormer för luft eller vattenförekomst riskerar att överskridas.</p> <p><i>Förorenad mark</i> Anträffas förorenad mark under arbetet ska anmälan göras till tillsynsmyndigheten. Anmälan behöver lämnas in till bygg- och miljöavdelningen innan efterbehandlingsåtgärder påbörjas. Exploatören behöver göra anmälan om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan markarbeten påbörjas i enlighet med 10 kap. miljöbalken samt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd</p> <p><i>Radon</i> Planområdet är i stora delar klassat som ett lågriskområde för markradon (enligt revidering av den översiktliga radonriskkartan för Värmdö kommun, SGU 2011). I övrigt är en liten del av planområdet, där det är berg i dagen, att betraktat som ett normalriskområde för markradon.</p> <p><i>Strålning från el-, data- och teletrafik</i> Nämnden menar att strävan ska vara att utforma och placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas.</p> <p><i>Övrigt</i> Området omfattas idag av trädfällningsförbud enligt 110§ byggnadslagen. Om trädfällningsförbudet tas bort så bör värdefulla större träd anges /markeras där det krävs marklov för att fälla träd.</p> <p>Trädfällning och sprängning av bergrygg längs med Saltarövägen bör undvikas så långt möjligt då detta utgör visst bullerskydd mot trafikbullret</p> <p>Artskyddsutredningar gällande kräl- och groddjur har tagits fram. De olika skydds- och förstärkningsåtgärder som ska vidtas är ambitiösa och välkomnas av nämnden.</p>	<p><i>Miljö kvalitetsnormer</i> Noterat.</p> <p><i>Förorenad mark</i> Noterat.</p> <p><i>Radon</i> Noterat.</p> <p><i>Strålning från el-, data- och teletrafik</i> Noterat.</p> <p><i>Övrigt</i> Noterat.</p> <p>De flesta träd som står inom detaljplanen är relativt unga dock finns även några uppvuxna träd främst gran och tall. Inget träd bedöms vara särskild skyddsvärt.</p>
--	---

11. Värmdö-Evlinge Samfällighetsförening GA2	
<p>Med anledning av VA-projektet i Evlinge, och byggplanerna på fastigheten Kopparmora 2:224, önskar vi kontakt med kommunen för att få tillstånd att bygga en enklare grusväg för gång och cykeltrafik nedanför Evlingevägen, den sträcka som har 50 km/h.</p> <p>Det skulle dels göra det möjligt för de som vill, att cykla till och från Hemmesta, eller till och från busshållplatsen vid Saltarövägen. Idag görs i stort sett alla resor till och från Evlinge med bil.</p> <p>Resten av vägnätet har 30 km/h och är därför både gång och cykelvänligt.</p> <p>Det finns ett stort intresse i styrelsen och bland medlemmarna för en sådan cykelstig.</p> <p>Tack vare VA-projektet kommer vi att ha tillgång till stora mängder fyllnadsmassor som kan användas till gång- och cykelstigen.</p> <p>Denna stig skulle dessutom öka trafiksäkerheten på Evlingevägen.</p> <p>Vi undrar nu om och i så fall vilka tillstånd vi behöver för att anlägga denna stig.</p>	<p><i>Enklare grusväg, friluftsstig för hästar, gående och cyklister</i></p> <p>Kommunen ser positivt på att det anläggs en enklare grusväg, en så kallad friluftsstig som kan nyttjas av hästar, gående och cyklister, längs Evlingevägen. Detaljplanen utgör inte något hinder för anläggandet av en sådan friluftsstig</p> <p>Det kommer att krävas marklov för att anlägga friluftsstigen eftersom området är detaljplanlagt med planbestämmelse park utmed aktuell sträcka. Det kommer även att ställas krav på att de massor som används är rena samt fria från frön av invasiva arter. För frågor om friluftsstig ta kontakt med kommunens kultur- och fritidskontor. För anläggande av friluftsstigen behöver kontakt tas med berörda fastighetsägare samt exploitören till Kopparmora 2:224. Samordning bör även ske med Hästvägsföreningen som kommer att nyttja friluftsstigen för ridande.</p> <p>Dragningen av friluftsstigen bör anpassas så att inga äldre träd påverkas. Diket längs Evlingevägen är biotopsskyddat. För att minimera risken att enskilda individer av groddjur förolyckas bör arbeten i diken helt undvikas under tiden för vandring och lek under våren från första april till mitten av maj. Se vidare information om <i>Enklare grusväg, friluftsstig för hästar, gående och cyklister</i> under punkt 7.</p>
12. Hästvägsföreningen	
<p>Den aktuella detaljplanen för Kopparmora 2:224 m.fl. omfattar ett stråk, där hästar från ett flertal närliggande stall regelbundet passerar genom det område som planeras att projekteras. Inte minst efter att gång- och cykelbanan mellan Evlinge och Älvsbyn anlades har passagerarna ökat. Eftersom hästar inte får ridas på gång- och cykelbanor har den kantrensa som anlades intill denna GC-väg blivit lämplig för ridning och har underlättat säker ridning där</p>	<p>Detaljplanen för Kopparmora 2:224 m fl. utgör inte något hinder för anläggande av en friluftsstig utmed Evlingevägens södra sida.</p> <p>Det kan eventuellt behövas ett servitut för stigen över själva infarten till Kopparmora 2:224</p> <p>Vad gäller ridning utmed den kommunala planerade gång- och cykelbanan så</p>

<p>ryttaren kunnat undvika vägar där andra fordon färdas.</p> <p>Då det befintliga stråket som används för ridning genom detaljplanens område försvinner på grund av ny bebyggelse, finns enligt föreningen, två möjliga lösningar för att möjliggöra fortsatta säkra passager genom området. Dels en ny friluftsstig längs Evlingevägen mot Lanternvägen och Hinsaviken. Dels att den planerade nya gång- och cykelbanan längs Saltarövägen kompletteras med en kantremsa liknande den längs gång- och cykelbanan mellan Evlinge och Älvsbyn.</p> <p>Evlingevägens sträckning mellan infarten från Saltarövägen till Evlinge och busshållplatsen vid Hinsabacken är en hårt trafikerad väg med en hastighetsbegränsning på 50 km/h som få motorfordonsförare respekterar. Vägen saknar belysning och är framför allt vintertid en farlig väg att röra sig längs för alla.</p> <p>Evlingevägen har också blivit den naturliga fortsättningen av gång- och cykelbanan mellan Älvsbyn och Evlinge, för personer som går eller cyklar vidare mot Norra Kopparmora – man rör sig hellre längs Evlingevägen med 50 km/h än längs Saltarövägen med 70 km/h.</p> <p>Idealet vore en belyst gång- och cykelväg, med tillhörande kantremsa, även längs Evlingevägen, men detaljplanen omfattar inte en sådan. Däremot skulle anläggandet av en så kallad friluftsstig inte förhindras av detaljplanen. Genom en sådan gång/ridstig skulle såväl promenerande, cyklister och hästar kunna röra sig längs med Evlingevägen på ett säkrare sätt än idag, och ridande få en passage förbi den projekterade fastigheten Kopparmora 2:224 även i framtiden.</p> <p>I planbeskrivningen nämns ingenting om en eventuell kantremsa intill den nya gång- och cykelbanan längs Saltarövägen. I beskrivningen av terrängen och den mur/barriär som skall anläggas som hinder för hasselsnok, så är intrycket att det är komplicerat att bereda plats för en kantremsa, varför friluftsstigen blir desto viktigare att prioritera.</p> <p>Vi yrkar att det ridstråk som idag finns genom det detaljplanerade området ersätts med</p>	<p>kommer det att finnas en halvmeter hög hasselsnoksbarriär utmed GC-vägen och ängen, utrymme för belysning och diken för dagvattenhantering måste finnas, samtidigt som Trafikverket behöver ha sitt vägområde med sina vägdiken. Terrängen i norra delen av gång- och cykelbanan är också kuperad med behov av bergschakt som man vill minimera. Saltarövägen är också vältrafikerad och inte så lämpad att rida utmed. Iordningsställande av enklare grusad friluftsstig utmed Evlingevägen ses därför av kommunen som det bästa alternativet för ridande, där iordningsställande av stigen dessutom eventuellt går att samordna med massor från VA-utbyggnaden i Evlinge.</p> <p>Planbeskrivningen inför antagande är kompletterad med ett avsnitt om hästväg, friluftsstig.</p>
---	---

	<p>minst en av två möjliga lösningar:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Att gång- och cykelvägen som planeras längs Saltarövägen får en bred kantremsa med likadan utformning som mellan Evlinge och Älvsbyn, där hästar kan gå parallellt med gång- och cykelvägen.2. Att en friluftsstig anläggs längs Evlingevägen där hästar, gående och cyklisterna tryggt kan röra sig. <p>Genom dessa två lösningar kan stråket genom det detaljplanerade området som idag används för ridning finnas kvar och trygga passager för såväl ryttare som fotgängare säkerställas även i framtiden.</p> <p>Vi deltar gärna i ett fortsatt arbete för att hitta fler bra lösningar</p>	
13. Fastighetsägare 1, Kopparmora 2:112		
	<p><i>Gång- och cykelbanans sträckning</i></p> <p>Värmdö kommun vill stoltsera med säkra GC. Nu tänker ni fortsätta med lapptäcket av GC istället för att göra det som redan är påbörjat. Börjar ju med GC från Hemmesta fram till Ploglandet där tar den bara stopp? Då kommer någon på den briljanta idén fortsätta GC på andra sidan Fagerdalavägen längst med Älvsbyvägen (Då ska man ta sig över Fagerdalavägen på egen risk) Att fortsätta GC längst med Älvsbyvägen och korsa en hel del in och utfarter i ett industriområde med tung trafik. För att sedan korsa Evlingevägen (Som antagligen även den skall korsas på egen risk) Evlingevägen är den enda in och utfarts väg från Evlinge. För att sedan dra GC upp till Lanternvägen (Som är den mest trafikerade in och utfarten från Norra Kopparmora. Och där är det stopp, för att kanske fortsätta, men kommunen verkar inte planerat längre för man måste sedan i framtiden korsa Saltarövägen för man kommer inte kunna dra den på Norra Kopparmoras sida ut till Saltarö. Det kan inte finnas en enda politiker eller tjänsteman på kommunen som kan hävda att det är en säker och trygg GC ni har och skall fortsätta med? Om kommunen hade fortsatt GC längst med Fagerdalavägen och svängt av vid Saltarövägen och dragit den på södra sidan längst med Saltarövägen så hade man gjort den både trygg och säker. Snälla tänk framåt och inte i små etapper som det är nu, GC på Värmdö borde väl vara sammanlänkade? För som det är nu så är</p>	<p>Aktuell sträcka av gång- och cykelbanan har stöd i kommunens gång- och cykelplan 2013–2030, antagen av kommunfullmäktige 2014-10-01. Svaret nedan behandlar endast den sträcka som planeras i föreliggande detaljplan. Frågor som gäller gång- och cykelbanornas sträckning i övrigt se kommunens Gång- och cykelplan 2013-2030, antagen av KF 2014. Den finns att ta del av på kommunens webbsida. Strategiska avdelningen på Värmdö kommun har ansvar för planeringen av kommunens gång- och cykelbanor.</p> <p>Gång- och cykelbanan planeras på den norra sidan av Saltarövägen i detaljplanen. Detta för att knyta an till befintlig gång- och cykelbana från Älvsby fram till Evlingevägen. Andra skäl till att lägga gång- och cykelbanan på norra sidan om Saltarövägen är att det av trafiksäkerhetsskäl är lämpligt att gång- och cykelbanan ansluter till nya och befintliga bostäder och att därmed korsande trafikanter över Saltarövägen undviks. Det leder även till en högre nyttjandegrad av gång- och cykelbanan. Terrängen på båda sidor om Saltarövägen är kuperad med skog och berg i dagen, varför bergschakt och avverkning av en del skog krävs oavsett på</p>

<p>det varken tryggt eller säkert.</p> <p><i>Bullerskydd</i> Hur tänker kommunen när det gäller bullerskydd, för den planerade GC så kommer man ta bort det naturliga skyddet som finns idag, med tanke på att fastigheterna har 60 tals standard?</p> <p><i>Dagvatten cykelbana</i> Hur kommer dagvatten tas om hand med tanke på att det nu kommer bli ytterligare ett dike? Kommer sträckan fram till Ösby träsk klara av mer vatten? Eftersom diken kommer att anordnas istället för som idag tar naturen upp en del naturligt?</p>	<p>vilken sida gång- och cykelbanan anläggs.</p> <p><i>Bullerskydd</i> En bergshöjd kommer att finnas kvar på samma sida som planerad gång- och cykelbana. Denna ligger högre än gång- och cykelbanans skärning närmast bebyggelsen och kan delvis ge skydd mot trafikbuller. En utredning avseende den nya cykelbanans påverkan på befintlig bebyggelse har utförts av Structor (2023). Terrängen mellan vägen och befintliga bostäder kommer att förändras och de närboende är oroadade för ökat trafikbuller till följd av denna förändring. Bullernivåerna har beräknats vid intilliggande bostäder innan och efter utbyggnad av gång- och cykelbanan. Utredningen visar att den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad för den befintliga bebyggelsen i Norra Kopparmora förväntas öka något, främst eftersom trafiken ökar jämfört med dagens trafik, men även till följd av förändrad terrängsituation med ny gång- och cykelbana. För samtliga utredningsalternativ bedöms emellertid Trafikverkets riktvärden för bostäder i befintlig miljö uppfyllas, varför inga bullerskyddande åtgärder föreslås.</p> <p>Aktuell sträcka av gång- och cykelbanan har stöd i kommunens gång- och cykelplan 2013–2030, antagen av kommunfullmäktige 2014-10-01.</p> <p><i>Dagvatten cykelbana se svar på punkt 9.</i></p> <p><i>Dagvatten fördröjning</i> Genomförandet av den nya detaljplanen innebär ökad avrinning och därför krävs det att det dagvattensystem som planeras för dagvattnet inom planområdet fördröjs motsvarande dagens flöde. Om dagvattenutredningens förslag till dagvattensystem tillämpas uppnås den fördröjning som krävs för att flöden inte ska öka mot dagens situation. För rening och fördröjning av</p>
---	--

		<p>dagvattnet föreslås LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) i genomsläpplig beläggning, växtbäddar med skelettjord, krossmagasin, svackdiken och infiltrationsstråk. Eftersom marken underlagras av lera bedöms lokal infiltration vara mycket trög, vilket gör att det LOD-system som installeras i huvudsak kommer att ha fördröjande och renande funktion.</p>
<p>14. Fastighetsägare 2, Kopparmora 2:214</p>		
	<p>Den planerade gå/cykelvägen upplevs som en förbättring av levnadsstandard. Det är dock viktigt att vid uppförande av vägen hänsyn tas till vattenskador som drabbar min fastighet Kopparmora 2:214. Dräneringen av fastigheten har genomförts men problemet fortsätter med vattenmassorna som kommer från andra sidan Saltarövägen.</p>	<p>Att vatten kommer att avrinna mot fastigheterna på norra sidan av Saltarövägen är svårt att åtgärda. Marken lutar åt det hållet så i någon punkt måste det passera fastigheterna. Dock beror sannolikt en stor del av problemet på det hål som uppdagades under Saltarövägen vilket ledde vatten okontrollerat från södra till norra sidan. Detta hål ska nu vara åtgärdat. För att behålla dagvattenavrinningen som den är idag efter att cykelbanan byggs så föreslås att cykelbanan skevas in mot naturmarken. Vatten som regnar på cykelbanan regnar i dagsläget rakt ner i naturmarken så avrinningen till naturmarken kommer vara densamma.</p> <p>På cykelbanans södra sida kommer ett mindre dike anläggas. Detta kommer leda vatten såväl östlig som västlig riktning. Det som avrinner mot öster kommer anslutas via en trumma på östra sidan av den serviceväg som leder till teknikstationen. Åtgärderna kommer sannolikt minska avrinningen från Saltarövägen till det naturmarksområde som avrinningen sker till idag.</p>
<p>15. Fastighetsägare 3, Kopparmora 2:146</p>		
<p>16. Fastighetsägare 4, Värmdö-Evlinge 6:66</p>		
	<p><i>Förtätning samt påverkan på djurliv</i> Det aktuella förslaget medger ett stort tillskott av byggnader och bostäder, och givetvis boende, på en mycket begränsad yta. Detta påverkar naturligtvis negativt på naturen i närområdet, inte minst för djurlivet (snokarna och groddjuren).</p>	<p><i>Förtätning</i> Planförslaget är förenligt med Värmdö kommuns översiktsplan 2035 då området är utpekad som ett område med sammanhängande bebyggelse i vilket ingår bostadsbebyggelse i form av</p>

<p>Denna typ av förtätning av bostadsområden hör inte hemma i en ”lantlig skärgårdsidyll”, vilket är det Värmdö kommun önskar framställa att Värmdö ska vara.</p> <p>Förtätning av bebyggelse bör ske i de redan av kommunen bestämda centrumområden, typ Hemmesta och Gustavsberg, där infrastrukturen är utbyggd med ex.vis goda bussförbindelser. På vardagar saknas ofta plats på pendelparkering varför bebyggelse av bostadshus utanför centrumområden medför en än värre belastning på redan överfyllda pendelparkeringar. Den pendelparkering som hänvisas till i dokumentationen är överfull redan före 7 på morgonen. Det är inte troligt att hitta lediga platser heller i Hemmesta/Coop utan oftast måste man köra ända till Grisslinge eller till Gustavsberg.</p> <p><i>Samhällsservice</i> I dokumentationen framställs att linje 436 (461, 462 har nästan inga turer alls!) skulle ge ett fullgott pendelunderlag. Detta är inte fallet. 436 går förvisso 2, möjligen 3 ggr per timme i rusningstid, men därefter är det långa uppehåll innan nästa buss är på tur. I dokumentationen beskrivs vidare närhet till samhällsservice och annan service. Vilken service då? Hur klassas närhet? Närmsta service finns i Hemmesta (en mataffärer samt några mindre affärer) ca 5 km bort och förutsätter tillgång till transportmedel. Det är osannolikt att boende i tilltänkt bebyggelse på Kopparmora 2:224 skulle ta bussen till Hemmesta/Mölnvik för att handla och bära hem sina varor och dessutom vänta 1-2 timmar på en buss.</p> <p><i>Trafikflöde</i> Det kommer att finnas en till två bilar i varje hushåll. Detta tillskott av bilar kommer inte att göra flödet av trafiken genom Hemmesta och Grisslinge direkt smidigare och snabbare än det är idag. Borde inte kommunen se till att befintlig trafik flyter genom Hemmesta och Grisslinge innan man godkänner att bilflödet ökar ytterligare. Det tar idag ofta 30 minuter att förflytta sig från Hemmesta vägskäl till motorvägen börjar i Mölnvik i rusningstrafik. Det tar lika lång tid för bussen som framförs i samma köer. Förskolan i Södra Kopparmora ligger ca 3</p>	<p>tidigare prioriterade förändringsområden som har blivit detaljplanelagda, småhusbebyggelse i form av villor, rad- eller parhus i centrumnära lägen och områden med detaljplan. Detaljplanen för Kopparmora 2:224 m.fl. följer gällande översiktsplan och intentionerna om att tillskapa bostäder nära såväl staden som naturen. Förslaget är även förenligt med översiktsplanens riktlinjer med hänvisning till att bebyggelseutveckling bör ske där det finns tillgång till utbyggd samhällsservice så som kollektivtrafik och kommunalt vatten och avlopp.</p> <p><i>Påverkan på djurliv</i> Flera försiktighetsåtgärder ska vidtas med anledning av artskydd och artskyddsåtgärder för grod- och kräldjur i enlighet med inlämnad anmälan om samråd enligt 12 kap. 6§ Miljöbalken samt beslut från Länsstyrelsen beteckning 525-36171-2021 daterat 2021-07-07. Till exempel kommer den befintliga bergskullen lämnas oexploaterad vilket är en artskyddsåtgärd. Kullen förses med prickmark samt planbestämmelse om att markhöjden inte får ändras. En skyddsmur av natursten eller ren sprängsten anläggs utmed diket och tillfartsvägen i planområdets södra del. Stenmuren ger en skyddade struktur med gömställen för hasselsnok. Med utförande av nämnda skyddsåtgärder bedöms genomförandet av planen inte utlösa förbud enligt Artskyddsförordningen.</p> <p><i>Samhällsservice</i> Samhällsservice finns i Hemmesta centrum ca 4,5 kilometer från planområdet. Buss 436 trafikerar området med sträckning mellan Slussen och Saltarö, Turtätheten är i rusningstrafik ca 20 minuter. Infartsparkering finns vid Hemmesta vägskäl som trafikeras med stombuss. I Värmdö kommuns översiktsplan 2035 är Hemmesta utpekad som ett av</p>
--	--

<p>km bort och förutsätter även den tillgång till transportmedel. Övrig samhällsservice såsom vårdcentral, och ett större utbud av affärer och kommunkontor ligger ännu längre bort i Mölnvik resp. Gustavsberg. Det är en skön målning av service som inte finns riktigt så nära som dokumentationen verkar göra gällande. Tillskottet av boende kommer även att tära hårt på vårdcentraler som finns, bl.a. Mölnvik och Gustavsberg, där väntetiden är många veckor, ofta bortåt 6-8 veckor om det inte klassas som riktigt akut.</p> <p><i>Konsekvenser för Kopparmora samfällighetsförening</i></p> <p>Ur rekreationssynpunkt så kommer den blivande bebyggelsen tära hårt på både Evlinge och Norra Kopparmoras grönområden, lekplatser, badstränder, bryggor mm. Hur boende på Kopparmora 2:224 m.fl. ska bidra till Evlinges och Kopparmoras kostnader för underhåll av badstränder, mark och vägar (tomtägare-, väg/samfällighetsföreningar) finns över huvud taget inte beskrivet eller klarlagt. Det nämns bara i dokumentationen att det finns bad i området, stora naturområden och en fotbollsplan.</p> <p>Min bedömning är att Värmdö Kommun inte ska ge tillstånd att förtäta Evlinge och Norra Kopparmora genom att ge tillstånd till denna mängd av bostäder. Detta förändrar fullständigt områdets karaktär från att vara en lantlig skärgårdsidyll till att det blir ett förtätat förortsområde. Därmed anser jag att Värmdö Kommun ska avslå den aktuella ansökan om bygglov av 12 radhus och ett parhus på fastighet Kopparmora 2:224 m.fl.</p> <p>Min vidare bedömning är att Värmdö kommun istället låter fastighetsägaren bygga ett begränsat antal lokaler för kontor och/eller mindre industrilokaler. Detta för att fler arbetstillfällen skapas på Värmdö och att minska pendeltrafiken till och från Värmdö.</p> <p>Ett annat alternativ kan vara att Värmdö kommun beaktar möjligheten att låta tomtmarken vara en naturfyndighet för djurliv (hasselnokar och åkergrödor m.fl.). Något i stil med det som byggdes i Hemmesta för fåglar och som besöks av naturintresserade personer.</p>	<p>kommunens fem centrumområden. Hemmesta centrum planeras bli en naturlig träffpunkt på Värmdölandet och utvecklas till ett levande sammanhållet och levande centrum med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel och offentlig service. Detaljplanen för Hemmesta centrum har varit ute på samråd och planarbete inför granskning pågår.</p> <p><i>Trafikflöde</i></p> <p>Tillkommande bebyggelse utifrån planerad exploatering medför enligt trafikutredningen av Structor (2020), en liten trafikökning, med cirka 70 fordon/dygn på omkringliggande vägar. Kapaciteten i korsningen Saltarövägen/Evlingevägen klarar denna ökning utan problem. Korsningen bedöms även klara den framtida befolkningsökning som kan förväntas på grund av t.ex. ökat permanentboende i Evlinge och närliggande områden.</p> <p><i>Konsekvenser för Kopparmora samfällighetsförening</i></p> <p>Genomförandebeskrivningen har uppdaterats med uppgifter om konsekvenser för Kopparmora samfällighetsförening. En lagförändring trädde i kraft 2022-07-01 som gör det möjligt för samfällighetsföreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningar att själva ta beslut om andelstal.</p> <p>Noterat.</p>
--	--

17. Fastighetsägare 5, Värmdö-Evlinge 6:67		
	Samma yttrande som ovan.	Se svar på punkt 15.
18. Fastighetsägare 6, Värmdö-Evlinge 8:14		
	Vill inte ha någon form av aktivitet alls på denna tomt. Om det ska byggas att det är tyst företagsverksamhet. Byggs bostäder blir det mer bilar på våra dåliga vägar och dålig miljö och en stökig infart till Evlinge. Evlinge är ett lugnt och skönt område nu, det vill vi ha i framtiden också. Denna bit av Kopparmora är en del av strövområden för oss som bor i Evlinge. Vi är emot allt byggande på denna tomt.	Se svar på punkt 15.

Del D. Sakägare, berörda och myndigheter som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda

Granskning

Fastighetsägare	Ej tillgodosedda synpunkter
Fastighetsägare 1, Kopparmora 2:112	<i>Gång- och cykelbanans placering</i>
Fastighetsägare 3, Kopparmora 2:146	<i>Negativ till förtätning</i>
Fastighetsägare 4, Värmdö-Evlinge 6:66	<i>Negativ till förtätning</i>
Fastighetsägare 5, Värmdö-Evlinge 6:67	<i>Negativ till förtätning</i>
Fastighetsägare 6, Värmdö-Evlinge 8:14	<i>Negativ till förtätning</i>

Samråd

Fastighetsägare	Ej tillgodosedda synpunkter
Kopparmora 2:228, Norra Kopparmora Samfällighet	<i>Gång- och cykelbanans placering</i> <i>Negativ till förtätning</i>
Kopparmora 2:112	<i>Gång- och cykelbanans placering</i>
Kopparmora 2:116	<i>Negativ till förtätning</i>
Kopparmora 2:126	<i>Gång- och cykelbanans placering</i>
Kopparmora 2:146	<i>Gång- och cykelbanans placering</i>
Kopparmora 2:177	<i>Gång- och cykelbanans placering</i>
Kopparmora 2:214	<i>Gång- och cykelbanans placering</i>
Kopparmora 2:276	<i>Negativ till förtätning</i>
Kopparmora 2:57	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 1:8	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 6:2	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 6:53	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 6:54	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 6:58	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 6:62	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 6:66	<i>Negativ till förtätning</i>

Värmdö-Evlinge 6:67	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 8:14	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 8:30	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 8:77	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 8:88	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 9:4	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 8:72	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 8:75	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 1:59	<i>Negativ till förtätning</i>
Värmdö-Evlinge 7:17	<i>Negativ till förtätning</i>

Värmdö 2023-08-29
Samhällsbyggnadskontoret

Raad Alwajid

Planchef

Charlotte Rydahl/ Yvonne Karlsson

Planarkitekt/Projektledare

Bilaga 1.

Fastigheter som inkommit med synpunkter under granskningen

- Fastighetsägare Värmdö-Evlinge 6:66
- Fastighetsägare Värmdö-Evlinge 6:67
- Fastighetsägare Kopparmora 2:214
- Fastighetsägare Kopparmora 2:112
- Fastighetsägare Kopparmora 2:146
- Värmdö-Evlinge 8:14



Bilaga 2. Fastigheter som inkommit med synpunkter under samrådet

