

SAMRÅDSREDOGÖRELSE TILLHÖRANDE
DETALJPLAN FÖR

Fasanvägen etapp 13

Fastigheterna Trinntorp 1:1 m.fl.
Inom Tyresö kommun, Stockholms län

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning

OM DETALJPLANEN	5
Syfte med planen	5
OM SAMRÅDET	5
Sammanfattning	5
Så här har samrådet gått till	6
Beskrivning av samrådsmötet	6
Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande	6
Ändringar i planen efter samrådet	6
Synpunkter på planen som inte är tillgodosedda	7
Lista över yttranden	8
ÄMNESVISA SYNPUNKTER OCH SVAR	11
Landskapsbild	11
Gator och trafik	12
Genomförande	13
Gatukostnadsutredning	13
INKOMNA SYNPUNKTER OCH SVAR	14
Statliga och regionala myndigheter och förbund	14
1. Synpunkt från länsstyrelsen	14
2. Synpunkt från Statens geotekniska institut (SGI)	17
3. Synpunkt från Södertörns brandskyddsförbund	18
4. Synpunkt från Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, SMOHF	19
5. Synpunkt från Trafikverket	20
6. Synpunkt från Trafikförvaltningen	20
7. Synpunkt från Lantmäteriet	20
Företag och intresseorganisationer	22
8. Synpunkt från PostNord	22
9. Synpunkt från Besqab	23
Enskilda ledningshavare	24
10. Synpunkt från Skanova AB	24
11. Synpunkt från Vattenfall Eldistribution AB	24
Privatpersoner	26

12. Yttrande 58	26
13. Yttrande 59	27
14. Yttrande 60	28
15. Yttrande 61	28
16. Yttrande 62	30
17. Yttrande 63	31
18. Yttrande 64	32
19. Yttrande 66	35
20. Yttrande 67	36
21. Yttrande 68	36
22. Yttrande 69	37
23. Yttrande 70	38
24. Yttrande 73	38
25. Yttrande 74	38
26. Yttrande 75	39
27. Yttrande 76	40
28. Yttrande 77	42
29. Yttrande 78	44
31. Yttrande 80	44
32. Yttrande 81	46
33. Yttrande 82	46
34. Yttrande 83	47
35. Yttrande 84	48
36. Yttrande 85	54
37. Yttrande 86	57
38. Yttrande 87	57
39. Yttrande 88	59
40. Yttrande 89	59
41. Yttrande 90	60
42. Yttrande 92	62
43. Yttrande 93	63
44. Yttrande 94	64
45. Yttrande 95	64
46. Yttrande 96	64

47. Yttrande 97	67
48. Yttrande 99 (Namnlista med 52 underskrifter)	68
49. Yttrande 100	70
50. Yttrande 101	73
51. Yttrande 102 (Lika som yttrande 101).....	74
52. Yttrande 103	74
53. Yttrande 104	75
54. Yttrande 106	75
55. Yttrande 107 (Lika som yttrande 106).....	77
56. Yttrande 108	77
57. Yttrande 109 (Lika som yttrande 108).....	78
58. Yttrande 110	78
59. Yttrande 111	79
60. Yttrande 112	81
61. Yttrande 113	82
62. Yttrande 114	82
63. Yttrande 115	83
64. Yttrande 116	84
65. Yttrande 117	85
66. Yttrande 118 (Lika som yttrande 115).....	86
67. Yttrande 119	86
68. Yttrande 121	87
69. Yttrande 124 (Komplettering till yttrande 115).....	87

OM DETALJPLANEN

Syfte med planen

Detaljplanen för Fasanvägen etapp 13 är en omvandlingsplan som syftar till att skapa bättre förutsättningar för permanentboende i området genom god vägstandard och hållbar vattenförsörjning samt ge utökade byggrätter.

Kommunalt ledningsnät för vatten- och avlopp byggs ut. Samtliga fastigheter ansluts till ledningsnät för att säkra en god vattenförsörjning och rening av hushållens spill- och avloppsvatten. Byggrätter ges för permanent bostadsändamål i form av friliggande bostadshus med utgångspunkt i kommunens Strategi för östra Tyresö. Vägar breddas för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i området.

OM SAMRÅDET

Sammanfattning

Förslaget har varit ute på samråd under perioden 7 juli – 9 september 2021. Samrådet kungjordes i DN 7 juli 2021. Ett digitalt samrådsmöte hölls den 26 augusti 2021.

Under samrådet inkom 64 yttranden varav en namnlista. Efter samrådsperioden inkom ytterligare fem yttranden.

Länsstyrelsen påpekar att vattenförekomsterna inte uppnår god kemisk eller ekologisk status idag och att dessa belastningsnivåer behöver minskas. Länsstyrelsen anser att bullerprognosen ska utgå från fullt utbyggt planområde, Trafikverkets basprognos för år 2040 och att lågfrekvent buller redovisas. Vidare framförs att det ska framgå att planförslaget inte leder till ökade översvämningsrisker för omgivningen. Framkomlighet för utryckningsfordon ska beaktas i bedömningen. Riskerna för ras och skred behöver utredas vidare för att visa att föreslagen markanvändning är lämplig. Det behöver också redogöras för vad omställningen från enskilda avlopp till kommunalt VA konkret innebär för vattenförekomsterna, främst avseende näringsämnen. Förtydliga även ansvar gällande utredning och sanering av potentiellt förorenad mark. Länsstyrelsen meddelar också att de delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Synpunkter från andra remissinstanser och privatpersoner avser gatubredder, gångbanor, ny utfart i korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen, för mycket begränsningar inom privata fastigheter, ökad exploateringsgrad, u-område, servitut inom allmän plats, gatukostnader, släntintrång och inlösen.

Samhällsbyggnadskontorets bedömning är att inkomna synpunkter kan hanteras inom ramen för planarbetet och gå vidare för granskning.

Så här har samrådet gått till

Förslaget har varit ute på samråd under perioden 7 juli – 9 september 2021. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på kommunens servicecenter, bibliotek och på hemsidan. Samrådet har annonserats i lokaltidningen Mitt i Tyresö 10 juli 2021 och kungjordes i DN 7 juli 2021. Ett digitalt samrådsmöte hölls den 26 augusti 2021.

Länsstyrelsen inkom med förfrågan om förlängd samrådstid, vilket har beviljats av kommunen. Samrådstiden för Länsstyrelsen har förlängts till den 25 oktober 2021, då de inväntar svar från SGI.

Beskrivning av samrådsmötet

Ett digitalt samrådsmöte hölls den 26 augusti 2021, i form av ett informationsmöte. På mötet fanns det möjlighet att ställa frågor via en chatt, för att besvaras på mötet. En uppskattning gjordes av antalet besökande på mötet till cirka 50 stycken.

Kommunens kommunikatör var moderator under mötet och fördelade ordet. Plankoordinator och planarkitekter bevakade inkommande frågor i chatten. Planarkitekt, exploateringsingenjör, VA-ingenjör, projekteringsamordnare, projekteringsledare, byggprojektledare, projektchef, planchef och exploateringschef fanns närvarande för att besvara inkommande frågor från chatten under mötet. Samrådsmötet och en förinspelad presentation filmades av en medieproducent. Representanter från Tyresö kommun bestod av 11 personer från samhällsbyggnadskontoret och två från kommunikationsstaben. Utöver dessa hade vi representanter från JME Entreprenad, då kommunen har ett partnersamarbete med JM för utbyggnaden av östra Tyresö.

Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontorets bedömning är att inkomna synpunkter kan hanteras inom ramen för planarbetet och att efter justeringar och kompletteringar kan planen gå vidare för granskning.

Ändringar i planen efter samrådet

Utredningar:

- Skyfall- och bullerutredningar tas fram
- Trafikutredningen Östra Tyresö kompletteras med ett Trafik PM
- PM ras och skred uppdateras
- Kompletterande PM för dagvatten tas fram och uppdateringar görs i gatuprojekteringen.

Planbeskrivning:

- kompletteringar utifrån utredningar
- planförslag och konsekvenser under rubrik "Natur och landskapsbild" uppdateras
- genomförandedelen uppdateras med hantering av restavfall (hushållsavfall)
- förtydligande kring E-områdets användning, placering och storlek.
- uppdateras med att PostNord kontaktas i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation

- kompletteras med att exploateringsavtal eller markanvisningsavtal inte är aktuellt att teckna för denna detaljplan
- uppdateras med text om målpunkter och om fällning av skyddsvärda träd
- tidplanen uppdateras med information om VA-utskicket
- uppdateras med redaktionella ändringar, exempelvis begreppen tomt och fastighet.

Plankarta:

- egenskapsbestämmelser, ses över, uppdateras och en del görs platsspecifika
- justeras för planbestämmelse om fastighetsstorlek
- uppdateras så att Trafikbullerförordningens riktvärden klaras
- ses över gällande prickmark
- uppdateras inom kvartersmark med prickmark 6 meter från vägområdets gräns, inom denna yta ska det inte finnas krav på marklov för fällning av träd
- n-bestämmelser uppdateras med krav på marklov för att fälla träd över en viss storlek.
- kompletteras med bestämmelse om att inom område för B får inte byggnader uppföras närmare fastighetsgräns än 4 meter
- kompletteras med en översiktlig kartbild som redovisar vilken del av planområdet som visas
- Bestämmelser uppdateras för områden med risk för ras och skred
- uppdateras med att minsta fastighetsstorlek vid avstyckning inte får understiga 3000 kvm.

Synpunkter på planen som inte är tillgodosedda

Det har kommit synpunkter och klagomål på planen som kommunen inte har för avsikt att gå till mötes. Dessa är:

- Anlägga en gångbana utmed Hackspettvägen
- Ta bort gångbana på Fasanvägen och Rödhakevägen.
- Ta bort cykelbana utmed Breviksvägen
- Smalare gata på Rödhakevägen
- Ha kvar privat infart inom allmän plats natur
- Inkludera flerbostadshus och möjliggöra för flera huvudbyggnader per fastighet i planområdet
- Inte ta ut gatukostnader
- Öka förtätningen
- Ta bort u-område inom privat fastighet
- Inte ha olika storlekar på komplementbyggnad beroende fastighetens storlek

Yttranden som berört enskilda intressen har inte alltid tillgodosetts då kommunen gjort avvägningen att det allmänna, långsiktiga intresset varit överordnat.

Lista över yttranden

Inkomna yttranden	Datum	Synpunkt
Statliga och regionala myndigheter och förbund		
1. Länsstyrelsen, yttrande 122	2021-11-12	Synpunkter, sent inkommet
2. SGI, yttrande 123	2021-11-12	Synpunkter, sent inkommet
3. Södertörns brandförsvarsförbund, yttrande 54	2021-07-15	Synpunkter
4. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, SMOHF, yttrande 71	2010-09-02	Ingen erinran
5. Trafikverket, yttrande 56	2021-08-02	Ingen erinran
6. Trafikförvaltningen, yttrande 72	2021-09-03	Synpunkter
7. Lantmäteriet, yttrande 91	2021-09-09	Synpunkter
Företag och intresseorganisationer		
8. PostNord, yttrande 65	2021-08-26	Synpunkter
9. Besqab, yttrande 105	2021-09-09	Synpunkter
Enskilda ledningshavare		
10. Skanova AB, yttrande 57	2021-08-09	Synpunkter
11. Vattenfall Eldistribution AB, yttrande 98	2021-09-09	Synpunkter
Privatpersoner		
12. Yttrande 58	2021-08-10	Synpunkter
13. Yttrande 59	2021-08-10	Synpunkter
14. Yttrande 60	2021-08-15	Synpunkter
15. Yttrande 61	2021-08-20	Synpunkter
16. Yttrande 62	2021-08-22	Synpunkter
17. Yttrande 63	2021-08-24	Synpunkter
18. Yttrande 64	2021-08-25	Synpunkter
19. Yttrande 66	2021-08-26	Synpunkter
20. Yttrande 67	2021-08-26	Synpunkter
21. Yttrande 68	2021-08-27	Synpunkter
22. Yttrande 69	2021-09-02	Synpunkter
23. Yttrande 70	2021-09-02	Synpunkter
24. Yttrande 73	2021-09-05	Synpunkter
25. Yttrande 74	2021-09-05	Synpunkter

26. Yttrande 75	2021-09-05	Synpunkter
27. Yttrande 76	2021-09-05	Synpunkter
28. Yttrande 77	2021-09-06	Synpunkter
29. Yttrande 78	2021-09-06	Synpunkter
30. Yttrande 79	2021-09-06	Synpunkter
31. Yttrande 80	2021-09-08	Synpunkter
32. Yttrande 81	2021-09-08	Synpunkter
33. Yttrande 82	2021-09-08	Synpunkter
34. Yttrande 83	2021-09-08	Synpunkter
35. Yttrande 84	2021-09-08	Synpunkter
36. Yttrande 85	2021-09-08	Synpunkter
37. Yttrande 86	2021-09-08	Synpunkter
38. Yttrande 87	2021-09-09	Synpunkter
39. Yttrande 88	2021-09-09	Synpunkter
40. Yttrande 89	2021-09-09	Synpunkter
41. Yttrande 90	2021-09-09	Synpunkter
42. Yttrande 92	2021-09-09	Synpunkter
43. Yttrande 93	2021-09-09	Synpunkter
44. Yttrande 94	2021-09-09	Synpunkter
45. Yttrande 95	2021-09-09	Synpunkter
46. Yttrande 96	2021-09-09	Synpunkter
47. Yttrande 97	2021-09-09	Synpunkter
48. Yttrande 99 (Namnlista med 52 underskrifter)	2021-09-09	Synpunkter
49. Yttrande 100	2021-09-09	Synpunkter
50. Yttrande 101	2021-09-09	Synpunkter
51. Yttrande 102 (Lika som yttrande 101)	2021-09-09	Synpunkter
52. Yttrande 103	2021-09-09	Synpunkter
53. Yttrande 104	2021-09-09	Synpunkter
54. Yttrande 106	2021-09-09	Synpunkter
55. Yttrande 107 (Lika som yttrande 106)	2021-09-09	Synpunkter
56. Yttrande 108	2021-09-09	Synpunkter
57. Yttrande 109 (Lika som yttrande 108)	2021-09-09	Synpunkter
58. Yttrande 110	2021-09-09	Synpunkter
59. Yttrande 111	2021-09-09	Synpunkter

60. Yttrande 112	2021-09-09	Synpunkter
61. Yttrande 113	2021-09-09	Synpunkter
62. Yttrande 114	2021-09-09	Synpunkter
63. Yttrande 115	2021-09-09	Synpunkter
64. Yttrande 116	2021-09-08	Synpunkter
65. Yttrande 117	2021-09-08	Synpunkter
66. Yttrande 118 (Lika som yttrande 115)	2021-09-10	Synpunkter
67. Yttrande 119	2021-09-23	Synpunkter, sent inkommet
68. Yttrande 121	2021-10-06	Synpunkter, sent inkommet
69. Yttrande 124 (Komplettering till yttrande 115)	2021-10-06	Synpunkter, sent inkommet

ÄMNESVISA SYNPUNKTER OCH SVAR

De vanligaste förekommande synpunkterna i inkomna yttranden har sammanfattats och besvarats ämnesvis i gemensamma svar kategoriserade enligt följande:

- Landskapsbild
- Gator och trafik
- Genomförande
- Gatukostnadsutredning

Landskapsbild

Ett flertal yttranden påpekar att det är viktigt att bevara Fasanvägens nuvarande karaktär som en lummig och lugn lokalgata. Många yttranden framför att den vegetation i form av träd och buskar som finns längs vägar har ett viktigt naturvärde som försvinner vid breddning av gata. De anser att det är viktigt att befintlig natur skonas.

Ett antal yttranden har synpunkter angående att naturvärden inskränker på fastighetsägarnas möjlighet att nyttja sin fastighet. De anser att bestämmelser om skyddsvärda träd inte stämmer med verkligheten, då förändringar har skett sedan landskapsanalys- och naturvärdesinventeringen gjordes. De anser att inventeringen bör uppdateras. Andra framför att de har skyddsvärda träd på sina tomter som inte markerats i plankarta och vill att kommunen beaktar dessa.

Ett par fastighetsägare anser att prickmarken på deras tomt tar för mycket yta i anspråk och hindrar utnyttjandet av byggrätten.

Svar: I samband med omvandling från fritidshusområde till permanent bostadsområdet är avsikten att så långt som möjligt behålla områdets karaktär. Breddning av gatuområdet begränsas därför i förhållande till rekommenderad vägstandard. Trots att gatubreddens begränsas blir det en ökad bredd i jämförelse med idag. Detta påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar innanför den nya fastighetsgränsen.

Naturinventeringen och landskapsanalysen görs inledningsvis för att kartlägga vilka värden som finns i området. På så sett blir det även tydligt vilka värden som försvinner i samband med utvecklingen av området. Naturinventeringen visar på stora delar skyddsvärd natur och redovisar en klassificering av träd. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. En planbestämmelse läggs in i plankartan om krav på marklov vid fällning av träd med en viss stamdiameter. Utöver detta så finns det för särskilt skyddsvärda träd ett krav enligt Miljöbalken 12:6, på att Länsstyrelsen ska kontaktas för ett samråd, för besked om fällning medges. Planbeskrivningen uppdateras med text om särskilt skyddsvärda träd.

Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnader, utifrån bestämmelserna prickmark och n.

Gator och trafik

I flera yttranden uttrycks oro över att trafiken kommer att öka till följd av gatubreddning. Det framförs även att det blir överflödigt med gångbana i området med hänsyn till den mängd trafik som förekommer i området. Vid eventuellt genomförande anser flera att hastighetsdämpande åtgärder, hastighetssänkning eller enkelriktning bör ingå i planeringen.

Några är emot den föreslagna fordonskorsningen mellan Talgoxevägen och Breviksvägen, här anges buller och påverkan på livsmiljö som skäl. Vissa tycker istället att utökningen av Talgoxevägen endast bör anläggas som gång- och cykelbana med vägbom. Man motiverar detta med att det finns ett behov att stärka kopplingarna för gång- och cykeltrafik snarare än för biltrafik.

Ett flertal har framfört att Fasanvägen idag är en trygg gata som är skyddad mot trafikflöden, sedan trafikhinder uppfördes och att gatan främst används av boende. De ställer sig därför negativa till en gatubreddning då de menar att det skulle medföra ett ökat trafikflöde och högre hastigheter med minskad säkerhet till följd.

Svar: Motivet bakom bredare gator i område är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området ansluts trafikeras gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera ur ett driftsperspektiv. Breviksvägen och Nytorpsvägen är de stora gatorna i området där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. De mindre gatorna i området är lokalgator som främst trafikeras av boende och besökande till fastigheterna. För Breviksvägen som är en huvudgata med bussar i linjetrafik planeras högsta tillåtna hastighet vara 40 km/h och 30 km/h planeras för övriga gator. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Gatuområdets totala bredd omfattar mer än körbanorna. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utöver markinlösen för gatuområde kommer det även ske markinlösen för områden som är redovisade i plankartan med E för tekniska anläggningar.

Efter samrådet har gatubredderna utretts på nytt för lokalgatorna. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Områdets kuperade terräng och karaktär har medfört att gatubredderna görs smalare. För de gator med en gatubredd mindre än 5,5 meter behöver mötesplatser anläggas.

Breviksvägens utformning från samrådet är oförändrad, för övriga gator görs förändringar. Breviksvägens gång- och cykelbana motiveras av antalet fordon per dygn och högsta tillåtna hastighet på denna huvudgata med bussar i linjetrafik. Kommunen har dessutom som målsättning att öka andelen gående och cyklister. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlade funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. För möte med större fordon, såsom lastbil och renhållningsfordon, krävs mötesplats. För Rödhakevägen mellan Fasanvägen och Nytorpsvägen görs gatan 5,5 meter bred med gångbana för kommande behov inom den angränsande kommunägda fastigheten som är under planläggning. Övriga gator, förutom återvändsgator, planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,2 meter och mötesplatser. Dessa får inte någon gångbana, då sträckorna är korta och inte har någon uppsamlade funktion. Gatubredd 4,2 meter innebär att vid möte mellan två personbilar måste den ena stanna vid möte. För möte med större fordon krävs mötesplats. Återvändsgatorna är korta och har låg trafikmängd, dessa planläggs därför för en gatubredd om 3,5 meter. Detta innebär att två personbilar inte kan mötas, utan får vänta på att den andra har passerat.

Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts mer i detalj. Anslutningen kommer enbart att öppnas för gång- och cykeltrafik och på Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Målpunkterna är Brevik skola och busshållplatser utmed Nytorpsvägen och Breviksvägen. Fasanvägen, Rödbakevägen och Talgoxevägen har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar, för dessa gator planeras gångbana utmed ena sidan.

Underlaget till detaljplanen avseende gator och trafik är de framtagna utredningarna för trafik, det vill säga Trafikutredningen Östra Tyresö, PM Trafik, Kompletterande PM Trafik och Östra Tyresö Trafik-PM – bilaga till Trafikutredning Östra Tyresö.

Genomförande

Många anser att inlösen av mark inte bör ske i den utsträckning som föreslås.

Svar: *Kommunen avser göra minsta möjliga markinlösen på fastigheterna för att inrymma gatuområdet. Gatuområdet behöver breddas för att möjliggöra den förbättring som behövs avseende trafiksäkerhet och dagvattenhantering, i samband med omvandlingen från fritidsområde till permanent bostadsområde. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till den omfattning av markinlösen som behövs för gatuområdet. För att minska mängden markinlösen kommer släntservitut bildas för anläggande av gata. Detta innebär att de slänter som behöver anläggas inom privata fastigheter kan anläggas utan att marken löses in. De slänter som bildas behöver finnas kvar med samma lutning även efter utbyggnaden. Kommunen ser över möjligheten att justera gatans placering, för att om möjligt minska ytan för markinlösen.*

Gatukostnadsutredning

Många yttranden har invändningar mot gatukostnaden som man anser är för hög, bland annat med tanke på att tidigare etapper i omvandlingen av östra Tyresö har haft lägre gatukostnader.

Något yttrande anser att gatukostnaden bör vara olika för fritidsboende och permanentboende.

Svar: *Gatukostnad tas ut för att bygga ut gator till kommunal standard i samband med detaljplaneläggning för permanentboende i området. Detta är ett ställningstagande kommunen har tagit med stöd av plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 6 kap. 24 § ff.*

Alla fastigheter ges möjlighet till permanent boende, vilket innebär att alla fastigheter förväntas få permanent boende någon gång i framtiden. Gatukostnaden tas ut vid ett gemensamt tillfälle och kan därför inte ges olika förutsättningar för fritidsboende och permanentboende.

Ytterligare information kring gatukostnader kan läsas i gatukostnadsutredningen och dess samrådsredogörelse.

INKOMNA SYNPUNKTER OCH SVAR

Statliga och regionala myndigheter och förbund

1. Synpunkt från länsstyrelsen

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för samråd. Detaljplanen är en omvandlingsplan som syftar till att skapa bättre förutsättningar för permanentboende i området genom god vägstandard och hållbar vattenförsörjning samt ge utökade byggrätter. Länsstyrelsen lämnar synpunkter på förslaget utifrån innehållet i 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Länsstyrelsen har samrått med Statens geotekniska institut (SGI) under handläggningen av ärendet och bifogar deras yttrande i sin helhet.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet med hänsyn till buller samt risken för översvämning och skred.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till miljö kvalitetsnormer för vatten, buller och markföroreningar.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten

De berörda vattenförekomsterna uppnår idag inte god kemisk eller ekologisk status. För att statusen ska kunna höjas kan alltså inte dagens belastningsnivå bevaras, utan den behöver minska. Länsstyrelsen anser därför att kommunen behöver ha recipientperspektivet och icke-försämringskravet i åtanke vid utformningen av dagvattenhanteringen. Icke-försämringskravet utgår utifrån recipientperspektivet och miljö kvalitetsnormerna (MKN) för respektive kvalitetsfaktor, det vill säga inte en jämförelse mellan nuvarande och planerade belastningsnivå från planområdet. Med hänsyn till detta behöver kommunen revidera det beräknade reningsbehovet och tydligare redogöra för hur man i planen följer miljö kvalitetsnormerna. Den dagvattenhantering som avses anläggas inom planområdet ska så långt det är möjligt säkerställas i plankartan med avsatt yta eller med planbestämmelser.

Dagvattenutredningen (WRS, 2019-08-19) rekommenderar bland annat att se över dimensioneringen av befintliga dagvattendammar utanför planområdet för att eventuellt vidta åtgärder för att öka reningskapaciteten i dessa anläggningar. Om kommunen avser att göra detta som en åtgärd för att planen ska kunna följa MKN, behöver det tydligt framgå av planbeskrivningen. Kommunen behöver då även redovisa att åtgärderna utanför planområdet har tillräcklig effekt, samt att de är säkerställda vid planens antagande.

Hälsa och säkerhet

Buller

I planbeskrivningen hänvisar kommunen till en heltäckande bullerkartering framtagen av Structor (2016). Bullerkarteringen finns inte bilagd planhandlingarna, men illustrationer i planbeskrivningen visar att dagens bullernivåer utmed Breviksvägen och en del av Talgoxevägen uppgår till 60dB ekvivalent ljudnivå. Genom att reglera marken utmed Breviksvägen som prickmark menar kommunen att Trafikbullerförordningens riktvärden kan innehållas. Planbeskrivningen saknar emellertid en bullerprognos som visar den framtida bullersituationen. Boverket anser att det är rimligt att utgå från en situation upp till femton år framåt i tiden. Länsstyrelsen anser att beräknade gränsvärden för buller och vibrationer i bullerutredningar ska utgå från Trafikverkets basprognos för 2040.

Trafikutredningen Östra Tyresö (Trivector, 2018-03-02) visar på en trafikökning som bygger på ett antagande om minsta tomtstorlek om 4000 m². Enligt planbeskrivningen får minsta tomtstorlek vara 3000 m². Det innebär att fordonsmängden kan komma att bli större än de angivna 2500-3000 fordon per dygn.

Det behöver av planhandlingarna framgå att ni har tagit hänsyn till både ett fullt utbyggt planområde och Trafikverkets basprognos för 2040. Plankartan behöver utformas så att Trafikbullerförordningens riktvärden innehålls.

Översvämningsrisk

Föreslagen markanvändning kan enligt PM Dagvatten (Sweco, 2020-09-30) påverka avrinningen från planområdet till omgivande områden. Befintliga Brevikskolan och fastigheten i korsningen Nötskrievägen/Finborgsvägen påverkas enligt PM Dagvatten av den här detaljplanens avrinning vid kraftiga regn. Av planhandlingarna behöver det framgå att planförslaget inte leder till ökade översvämningsrisker för omgivningen. Eventuella åtgärder behöver redovisas i planbeskrivningen och beroende på åtgärd, regleras i plankartan. Framkomlighet för utryckningsfordon till och från samt inom planområdet ska beaktas i bedömningen.

Risk för skred

Inom planområdet finns risker kopplade till både markstabilitet samt block- och bergstabilitet. Länsstyrelsen instämmer i de synpunkter som SGI framför i sitt yttrande (SGI, 2021-11-01) och anser att kommunen behöver utreda riskerna vidare för att visa att föreslagen markanvändning är lämplig med avseende på risk för ras och skred samt människors säkerhet.

Enligt PM Ras och skred (Golder, 2019-04-12) uppnås inte en erforderlig säkerhet mot skred inom fastigheterna Trinntorp 1:77 och 1:78 med en påförd last på 40 kPa. 40 kPa motsvarar enligt PM Ras och skred en tvåplansbyggnad. Planbestämmelsen e1 saknas i teckenförklaringen men Länsstyrelsen tolkar det som att dessa fastigheter kommer att tillåtas utökade byggrätter enligt de tre typer som redovisas i planbeskrivningen och som medger tvåplanhus. Kommunen behöver i det fortsatta arbetet utreda vilken byggrätt som är lämplig för dessa fastigheter med beaktande av markförhållanden samt tillse att tillräcklig säkerhet mot skred säkerställs på plankartan.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen bör redogöra vad omställningen från enskilda avlopp till kommunalt VA mer konkret innebär för vattenförekomsterna, främst med avseende på näringsämnen. Till exempel miljönytta i form av minskad fosforbelastning per år, samt koppla omställningen till MKN för vatten.

Lågfrekvent buller

Eftersom Breviksvägen också i framtiden kommer att användas för bussar i linjetrafik finns risken för störning i form av lågfrekvent buller vid tomgångskörning vid av- och påstigning. Länsstyrelsen anser att kommunen bör redogöra för detta. Bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i sovrum och att detta vid behov regleras i plankartan.

Markföroreningar

Inom planområdet finns sex identifierade områden på kvartermark för bostäder med potentiellt förorenad mark. Länsstyrelsen anser att kommunen på ett tydligare sätt bör redogöra för vad som gäller för de enskilda fastighetsägarna som berörs av dessa områden. Det är framförallt vem som bär ansvar för att utreda och eventuellt sanera marken från föroreningar som behöver tydliggöras.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Svar: Ett kompletterande PM för dagvatten tas fram. Denna ska redovisa åtgärder för att berörda vattenförekomsternas belastningsnivåer ska kunna minskas. Det beräknade reningsbehovet revideras och en tydligare redogörelse läggs till för hur detaljplanen följer miljö kvalitetsnormerna. Plankartan uppdateras hantering av dagvatten. Om åtgärder görs utanför planområdet ska dessa redovisas i planbeskrivningen.

En bullerkartering tas fram för Breviksvägen. Denna ska belysa lågfrekvent buller och bullergränsvärden. Kommunen använder trafikprognos för 2035 för kommunens vägar. Prognosen är mer detaljerad än om trafiken räknas upp med en årlig uppräkningstakt. Det finns ingen trafikprognos för 2040 inom området. Det finns inga statliga vägar eller järnvägar som direkt influerar planområdet. I Trivectors Trafikutredning visas två olika scenarior, det är scenario **nummer ett** som gäller för planen med en minsta tomtstorlek för att kunna stycka av på 6000 kvm. Inom planområdet finns det idag enbart en fastighet som är större än 6000 kvm och därmed tillräckligt stor för avstyckning. Planhandlingen uppdateras avseende buller.

Ett PM för skyfall tas fram. Planhandlingarna förtydligas kring avrinning vid skyfall både inom planområdet och nedströms.

För svar på synpunkter som SGI framfört hänvisas till yttrande nr 2. Inom fastighet Trinntorp 1:77 och 1:78 begränsas byggrätten till en maximal belastning om 20 kPa på grund av skredrisk, vilket motsvarar en envåningsbyggnad. Vid en högre belastning ställs krav på utredning som kan godkänna en högre belastning. Plankartan uppdateras för berörda områden med att risk för ras måste begränsas och att det inför bygglov krävs besiktning av berget och vid behov ska berget säkras. Planbeskrivningen uppdateras med risker för ras och skred.

I det kompletterande PM för dagvatten kommer även text om omställningen från enskilda avlopp att inkluderas.

En bullerutredning tas fram som även utreder förekomst av lågfrekvent buller. Plankarta regleras med prickmark för att säkerställa att trafikbullerförordningen kan följas.

Planbeskrivningen kompletteras med att en markundersökning behöver göras för berörda fastigheter med potentiellt förorenad mark innan bygglov och bygganmälan. Planbeskrivningen förtydligas även med att det är fastighetsägaren som ansvarar för provtagningen och bekostar denna och en eventuell sanering inom den egna fastigheten och för de delar som föreningen kan ha spridits till.

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

2. Synpunkt från Statens geotekniska institut (SGI)

Som underlag till planförslaget ingår två. geotekniska utredningar, utförda av Golder 2019 och Sweco 2020, underlag /2/ och /6/. Syftet med Golders utredning är att utreda de geotekniska stabilitetsförhållandena för planförslaget och syftet med Swecos utredning är att utföra en förprojektering av vägar och VA-ledningar. I Golders PM sätts kraven på erforderlig säkerhetsfaktor för utförda stabilitetsberäkningar utifrån kriterier för "Befintlig bebyggelse och anläggning" enligt IEG Rapport 4:2010. SGI vill understryka att även vid planläggning av ett område med befintlig bebyggelse ska stabilitetsberäkningar uppfylla kraven för "Nyexploatering/planläggning" enligt IEG Rapport 4:2010. Vi anser att PM behöver ses över med hänsyn till detta. SGI rekommenderar också att resultaten från de kompletterande geotekniska fältundersökningarna utförda av Sweco 2020 utnyttjas även i den övergripande utredningen gällande klarläggande av planförslagets stabilitetsförhållanden.

Gällande utförda stabilitetsberäkningar i underlag /2/ ser vi att för flera beräkningsfall redovisas olika belastningsfall, där nedanliggande belastning ser ut att vara placerad som mothållande för belastningsfall högre upp i slänten (exempelvis stabilitetsberäkning i sektion 4). Vi vill ställa frågan om beräkningarna är utförda separat, dvs att den nedanliggande belastningen inte påverkat beräkningen för den övre delen av slänten? Om så inte är fallet behöver stabilitetsberäkningar ses över med avseende på belastningarna.

En ambitiös riskbedömning avseende risker kopplat till block- och bergstabilitet har genomförts och redovisats i underlag /4/. Den ger tydlig vägledning om var risker kan förekomma. Med hänsyn till denna anser SGI dock att ett par saker behöver klargöras. Baserat på tillgängligt underlag ser SGI det som möjligt att det förekommer branta bergslänter i och i nära anslutning till planområdet som inte omfattas av den okulära riskbedömningen i underlag /4/, men som teoretiskt skulle kunna utgöra riskkällor. Stämmer detta, eller är samtliga tänkbara riskkällor angivna i den okulära besiktningen? I annat fall behöver en komplettering ske.

SGI frågar sig vidare vad höjdbegränsningen till 10 meters höjd för bergslänt baseras på, ett värde som ansatts som gräns för riskkälla? Det vore också lämpligt att konsulten i underlag /4/ ger förtydligande avseende riskbedömning och den matris denna bygger på. I flera fall bedöms "risk för blockutfall" som medel eller medelhög. Detta tolkar SGI, med stöd av tabelltexten under tabell 1, som att sannolikheten för blockutfall är någonstans mellan 1 på 10 år till 1 på 100 år. Det vill säga att det är ganska sannolikt att blockutfall sker under loppet av en bostads livslängd. Ar tolkningen korrekt anser SGI att dessa slänter bör åtgärdas innan planen antas, om inte sannolikheten kan preciseras och det för hantering av risker kan ansättas ansvar för åtgärd och underhåll.

SGI vill slutligen lyfta frågan om hur det säkerställs att övriga rekommendationer i underlag /4/ (avsnitt 5.0) säkerställs i plan.

Svar: *Golders PM för ras, skred och översvämning uppdateras om resultaten från geotekniska fältundersökningar för att klarlägga stabilitetsförhållanden inom planområdet.*

För att förtydliga separat stabilitetsberäkningar skulle redovisningen behöva revideras. Detta kommer vad vi kan se nu inte att påverka resultatet och/eller rekommendationen.

Utförd riskbedömning syftar till att spegla sannolikhet och konsekvens av skador på i första hand människor, men även materiella sådana. Mot bakgrund av detta har rekommendationer redovisats där riskbedömningen har konstaterats vara "medel" eller högre för befintliga fastigheter och hus. För identifierade fastigheter rekommenderas att åtgärder skall utföras enligt angivna restriktioner innan nybyggnad eller tillbyggnad får tillstånd att utföras.

Även lägre bergslänter än 10 m beaktats när riskbedömningen har konstaterats vara "medel" eller högre. Riskbedömningarna baserar sig på en kombination av sannolikhet och konsekvens, och i förekommande fall anges restriktioner och tillhörande rekommendationer för varje aktuell fastighet där även en nybyggnad eller tillbyggnad kan bli aktuell i ett senare skede. Med underlaget i utförd riskbedömning och tillhörande rekommendationer med restriktioner kan planen antas.

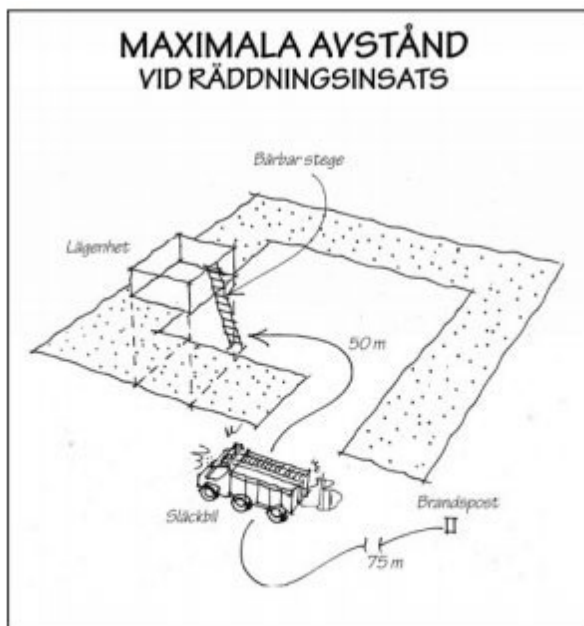
Planbeskrivningen kompletteras för skred gällande befintlig- och ny bebyggelse. Plankartan uppdateras med bestämmelse för ras och skred.

3. Synpunkt från Södertörns brandskyddsförbund

I samband med att gatunätet byggs ut vill SBFFF poängtera att vägnätet ska anpassas så att räddningsfordon har tillträde till gatunätet. Dvs. att räddningsfordonen ska ha framkomlighet så att ingen byggnad är längre än 50 meter (gångavstånd) från den plats där räddningsfordonen ställs upp. För mer info se följande PM

<https://www.sbff.se/globalassets/pdf/dokumentbibliotek/pm-609-framkomlighet-forraddningstjanstens-fordon.pdf>

I Planbeskrivningen står det följande "Brandposter placeras inom 1 000 meter till byggnad" på sida 25. Byggreglerna menar på att avståndet mellan brandposter ska ej överstiga 150 meter. Och avståndet mellan brandpost och räddningsfordon ska ej överstiga 75 meter, se figur nedan.



Figur 9.1. Situationsplan med exempel på utformning av avstånd mellan brandpost och släckbil samt mellan släckbil och angreppsväg eller uppställningsplats för bärbar stege.

Svar: Räddningstjänstens tillgång till det allmänna gatunätet säkerställs för merparten av fastigheterna i samband med utbyggnaden. Undantaget för de byggnader som redan idag är placerade cirka 50 meter eller mer från gatan.

VA-buvudmannen har ingen skyldighet att tillhandahålla brandposter enligt Lagen om Allmänna Vattentjänster. Kommunen behöver göra avvägande mellan nyttan av brandposter mot kostnaden för VA-kollektivet och ansvaret gällande dricksvattnets kvalitet, enligt bland annat livsmedelslagen. Därför behöver kommunen vara restriktiv med att skapa onödiga öppningar i ledningsnätet där bakterier i värsta fall tar sig in.

4. Synpunkt från Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, SMOHF

Beslut

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund beslutar att lämna följande yttrande:

1. Förbundet ser positivt på att området planläggs och blir en del av det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp.
2. Förbundet delar kommunens bedömning att planförslaget inte anses medföra en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap miljöbalken.
3. Förbundet ser positivt på att kommunen ställer krav på att avrinningen av dagvatten från tomter och vägar inte får öka till recipienterna.

Bedömning

Förbundet ser positivt på att kommunen planlägger området på Brevikshalvön och på så sätt löser problemen med vatten och avlopp. Många av fastigheterna har äldre enskilda avlopp som inte är dimensionerade för permanentboende. Det är också viktigt att, som framgår av förslaget,

utsläpp av dagvatten i recipienterna Kalvfjärden och Erstaviken inte ökar. Recipienterna Kalvfjärden (SE591280-182070) och Erstaviken (SE591400-182320) har idag måttligt ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Dagvattenhanteringen kommer att lösas med öppna gräsbeväxta diken med dämmen.

Risken för förorenad mark bedöms var låg inom området. Enligt den geologiska undersökning som gjorts är spridningsmöjligheterna dessutom låga. En undersökning av sulfidförande berg har också utförts och man har funnit låga eller mycket låga halter. Omhändertagande av krossat berg kommer att regleras i planen.

Planuppdraget gavs under 2017 och i samband med det togs en behovsbedömning fram som kom fram till att förslaget inte skulle innebära någon betydande miljöpåverkan. Snarare tvärt om eftersom planen möjliggör att ersätta gamla enskilda avlopp med kommunalt VA.

Svar: *Omhändertagande av krossat berg är möjlig exempelvis inom befintlig upplagsplats vid Strandallén men omhändertagandet kommer inte att regleras inom detaljplanen. Synpunkten noteras.*

5. Synpunkt från Trafikverket

Trafikverket har granskat remisshandlingarna och har inget att erinra mot att ärendet prövas positivt.

Svar: *Synpunkten noteras.*

6. Synpunkt från Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen tycker det är positivt att flytta busshållplatsen Hansbo till ett mer trafiksäker läge.

För den vidare planeringen är det viktigt att trafikförvaltningens riktlinjer kring utformning med hänsyn till busstrafik används, RiGata-Buss. Nu finns en uppdaterad version som återfinns här:

<https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla/riktlinjer-utformning-av-infrastruktur-med-hansyn-till-bustrafik.pdf>

Svar: *Synpunkten noteras. Projekteringen har utgått från RiGata-Buss men på grund av terrängen får inte Breviksvägen full bredd utifrån denna. Gatan ges en generell bredd om 6,5 meter men med en utökad bredd i snävare kurvor för att underlätta för bussar i linjetrafik. Kurvornas bredd kommer att redovisas inom detaljplanen för Entitevägen etapp 14. Utformningen av Breviksvägen är gjord i dialog med Trafikförvaltningen SLL och Nobina som är väl införstådda med avsteget från RiGata-Buss.*

7. Synpunkt från Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

BETECKNING FINNS MEN PLANBESTÄMMELSE OM E1 OCH N2 SAKNAS

På plankartan och i planbeskrivningen finns flertalet beteckningar med e1 och n2. Det saknas dock sådana bestämmelser bland planbestämmelserna i plankartornas legender.

PLANKARTAN FÖLJER INTE BOVERKETS REKOMMENDATIONER

Regeringen har i flera sammanhang betonat vikten av att detaljplanerna utformas på ett enhetligt sätt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Detaljplanen tas fram enligt PBL med de regler som gäller för detaljplaner med planstart under tiden fram till och med december 2014. För denna typ av detaljplaner bör som bekant PBL Kunskapsbanken (i den form som gällde fram till årsskiftet 2014/2015), tillämpas som Boverkets rekommendationer för utformning av planen. Plankartans utformning uppfyller inte dessa råd då flertalet planbestämmelser redovisas i planbeskrivningen, flera som ”generella bestämmelser” som likväl hade kunnat redovisas som egenskaps- och administrativa bestämmelser, men saknas i plankartan.

INLÖSEN AV ALLMÄN PLATS

Skrivningen ang. inlösen av allmän plats bör förtydligas så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in den allmänna platsen utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren.

ERSÄTTNING FÖR MINSKANDE AV GA

Gemensamhetsanläggningen Tyresö ga:3 behöver som en följd av planförslaget omprövas och omfördelning/minskning av de upplåtta områdena behöver ske. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en gemensamhetsanläggning 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.

Delar av planen som bör förbättras

PLANKARTA I FLERA DELAR

När plankartan är uppdelad i flera delar kan en mindre översiktbild som visar vilket område av hela planområdet som redovisas på aktuell plankartdel vara till fördel.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER RELATERADE TILL TOMT ELLER FASTIGHET

I planförslaget har generella bestämmelser relaterats till begreppet tomt. Lantmäteriet vill påminna om att begreppet tomt enligt PBL är ”ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål” (definitionen i 1 kap. 4 § PBL). Begreppet tomt har inte någon betydelse i äganderättsligt hänseende, medan däremot fastighet är ett fastighetsrättsligt begrepp. En fastighet kan ibland innehålla flera tomter och ibland kan en tomt kan vara uppdelad i flera fastigheter. Eftersom tomt inte är ett fastighetsrättsligt begrepp medför det att det i vissa situationer kan vara svårt att definiera vilken omfattning tomten har och var tomtgränsen går. Begreppet fastighet är därför ofta att föredra i planbestämmelser.

AVFALL

Det är inte redovisat i detaljplanen hur hushållsavfall ska hanteras inom planområdet.

SKA EXPLOATERINGSAVTAL TECKNAS?

I planbeskrivningen framgår inte om något exploateringsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

SKA MARKANVISNINGSAVTAL TECKNAS?

I planbeskrivningen framgår inte om något markanvisningsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Svar: *Plankartans egenskapsbestämmelser uppdateras. De generella bestämmelserna ses över och fler gör plats-specifika. Plankartan kompletteras med en översiktsbild för hela planområdet som redovisar vilken del av som plankartan avser.*

Planbeskrivningen förtydligas så att det framgår att kommunen har rätt att lösa in allmän plats med stöd av detaljplanen, utan överenskommelse med berörd fastighetsägare. Planbeskrivningen kompletteras med text om att gemensambetsanläggningen Tyresö ga:3 ska omprövas. Den omfattas av ersättningsregler, där fastigheter som utträder ur gemensambetsanläggningen ska få ersättning från den fastighetsägare som blir av med belastningen. Detta utifrån regler som inte är dispositiva och numera gäller när en gemensambetsanläggning minskas i omfattning. Planbeskrivningen kompletteras även med text om att exploateringsavtal eller markanvisningsavtal inte är aktuellt att teckna för denna detaljplan.

I handlingen ses begreppet tomt över och ändras till fastighet där det är lämpligt. Komplettering görs om hur bushållsavfall hanteras.

Företag och intresseorganisationer

8. Synpunkt från PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

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.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation och förändring av befintlig detaljplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Svar: *Redan idag finns det postlådor vid varje fastighet och någon lådsamling vid infarten till området planeras inte. Planbeskrivningen uppdateras med att PostNord ska kontaktas i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.*

9. Synpunkt från Besqab

Besqab ställer sig positiva till detaljplaneläggningen inom området. Då delar inom planområdet är utpekade som möjlig tät bebyggelse enligt kommunens översiktsplan har Besqab haft kontakt med fastighetsägarna till 4 fritidshustomter som ligger inom det utpekade området. Tillsammans med fastighetsägarna har ett förslag tagits fram som har presenterats för kommunen. Förslaget har efter det vidareutvecklats och beskrivs nedan i text samt bilaga med situationsplan, sektioner och volymillustrationer. Ändringar i samrådsförslagets plankarta behövs om förslaget ska kunna genomföras. Den landskapsanalys och naturvärdesinventering som utfördes 2018 behöver uppdateras enligt hur det ser ut på platsen idag. En tätare struktur på platsen bidrar till lägre gatukostnader för de fastighetsägare som finns inom detaljplanen då fler tillkommande andelar gynnar de fastigheter som ingår i gatukostnadsutredningen. En tätare bebyggelsestruktur i lämpliga lägen ger även ett effektivt markanvändande ur resurs och hållbarhetsperspektiv. Besqab ser fram emot att utforma och utveckla ett attraktivt och hållbart bostadsområde på platsen som lever upp till kommunens intentioner i översiktsplanen.

Beskrivning av förslaget

I översiktsplanen är platsen utpekad som möjlig tät bebyggelse dvs tätortsmässig karaktär vilken beskrivs i översiktsplanen som att det i huvudsak är bostäder i radhus och flerbamiljshus som dominerar, men viss service, arbetsplatser och mötesplatser finns i strategiska lägen. Det finns parker, gaturum, platser och mindre grönytor inom bostadsområden liksom trafik- och parkeringsytor.

Landskapsbilden på platsen är varierad, mycket kuperad mark men även med plana ytor och fina bergsplatåer. Platsen vänder sig mot strand och vatten i väster. Området har bra befintlig infrastruktur, skola och busshållplats. Bussen trafikerar Nytorpsvägen som ligger mellan området och skolan. I området pågår en omvandling från fritidshus till permanentbostäder. I närområdet finns det flera attraktiva målpunkter ex strand/brygga, ordnad badplats, skola, småbåtshamn, busshållplats, idrottshallar och fotbollsplaner. Närheten till natur, vatten och bad är påtaglig i området.

Förslaget är framtaget och gestaltat utifrån platsens specifika värden. En landskapsmiljö med varierad terräng och kopplingar till vatten ger bra förutsättningar för att skapa ytterligare levande och urbana miljöer på platsen. Målet har varit att använda terrängförutsättningarna som platåer och bergssiluetten och förstärka berget med nya urbana inslag/former i naturen. Visionen är att skapa ett levande, trevligt och till naturen väl anpassat bostadsområde med god arkitektur och möjligheten till ett hållbart liv för människorna som ska bo där. Förslaget består av 34 radhus och mindre flerbostadshus på privat mark samt 16 radhus på kommunal mark (en annan detaljplan i anslutning). En förtätning och varierad arkitektur bidrar till trivsamma gaturum. Ett nytt gaturum formas längs Rödhakevägen med en blandning av flerbostadshus och radhus. Placeringen av bebyggelsen ger fina utblickar mot vattnet och väster och möjliggör inslag av gröna lekmiljöer för barnen i direkt anslutning till naturen.

Genom att tillföra gruppbyggda småhus i form av radhus samt mindre flerfamiljshus med lägenheter så breddas utbudet av boendeformer och det utökade utbudet blir ett komplement till det utbud som finns i området idag bestående av villor och fritidshus. Fler målgrupper kan då söka sig till området och ges möjlighet att flytta till denna attraktiva del av Tyresö kommun och uppleva de kvalitéer som redan finns i området samt de som skapas i projektet, tex nya boendemiljöer, gaturum, mötesplatser och kopplingar till naturen.

Bilaga yttrande Besqab Fasanvägen 13 situationsplan, sektioner och volymstudie.pdf

Svar: *Utbyggnaden enligt föreslagen omfattning är inte aktuell inom denna detaljplan, bilagan finns tillgänglig på Tyresö kommun. För en förtätning utöver vad denna detaljplan medger behöver en ansökan om planbesked lämnas in och få ett politiskt godkännande. För den kommunala marken är inte föreslagen bebyggelse aktuell.*

Enskilda ledningshavare

10. Synpunkt från Skanova AB

Skanova har luft- och markförlagda opto/teleanläggningar inom detaljplaneområdet Fasanvägen etapp 13.

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

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Nätägare Johanna Wärm-Ljungblom via tfn 90 100

Svar: *Befintliga luftledning inom mark för Gata kommer att behöva flyttas i samband med utbyggnad av gata. Möjlighet finns att i samband med genomförandet av planen förlägga dessa ledningar i gatan. Dialog förs med Skanova för att teckna avtal. Övrig information noteras.*

11. Synpunkt från Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution har inom området för aktuell detaljplan elnätansläggningar bestående av 12 kV luftledning, röd heldragen linje i karta nedan, 0,4 kV luftledning, blå heldragen linje i karta nedan, 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, samt 12 kV nätstationer, svarta kvadrater.

I planbeskrivningen står det ” Inom området finns det sedan tidigare en teknisk anläggning utmed Fasanvägen, denna utökas med en motsvarande yta söder om Lärkvägen”

Det finns flera tekniska anläggningar i området, varför står inte dessa med?

Vattenfall Eldistribution önskar att kommunen ändrar förklaringen E = Tekniska anläggningar på plankartan till E = Nätstation/Transformatorstation för att på så sätt förtydliga och avgränsa användningsområdet till det som det är avsett för.

Någon byggnad får inte placeras på ett närmare avstånd än 5 meter från nätstationerna och inte heller på ett närmare avstånd än 3 meter från E-områdesgränsen.

Vattenfall Eldistribution noterar att ytterligare två E-områden för nätstationer/transformatorstationer tillkommer, alla E-områden ska ha en storlek om 10x10 meter.

Vattenfall Eldistribution noterar även följande ” Vattenfalls och Skanovas luftledningar kan behöva flyttas eller tas bort. Möjlighet finns att i samband med genomförandet av planen förlägga ledningar för el-, fiber- och tele i gatan. Hur ledningarna ska hanteras beslutas i samråd med ledningsägarna under detaljprojekteringen. El- och fiberledningar ska vara i drift under entreprenadtiden”. Detta utförs i så fall av Vattenfall Eldistribution men bekostas av exploitören. Vattenfall Eldistribution önskar tidig kontakt i markprojekteringen och önskar en fortsatt dialog om eventuell ledningssamordning.

Vattenfall Eldistribution vill informera om följande:

- En eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören.
- Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020-82 10 00.
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se
- När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår. Formulär: <https://www.vattenfalleldistribution.se/foretag/kundservice/formular/bestall-bevakning/>
- Flytt av anläggning: <https://www.vattenfalleldistribution.se/foretag/kundservice/formular/flytta-anlaggning-offert/>
- Vid ny infart till fastigheten skall befintlig markkabel förläggas i rör, bekostas av exploitören. Detta beställs samtidigt som beställning av el-serviser.
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid eller över elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.



Svar: Dialog har förts med Vattenfall angående placering och storlek på E-områden. Utmed Fasanvägen i korsningen med Lärkvägen finns en mindre nätstation som Vattenfall önskar behålla. En kompletterande yta för E-området har därför lagts till direkt söder om Lärkvägen utmed Fasanvägen. Ett nytt E-område inryms inom naturmarken vid Nötskrikevägen. Planbeskrivningen förtydligas kring E-områden, var ytorna är placerade, deras storlek och vad de är till för. E-områden kommer även fortsättningsvis att planläggas som tekniska anläggningar.

E-områden som är utlagda i detaljplanen kan bilda enskilda fastigheter. Alternativt uppläts marken för transformatorstationer genom avtal mellan kommunen och Vattenfall.

Plankartan kompletteras med bestämmelse om att inom område för B får inte byggnader uppföras närmare fastighetsgräns än 4 meter. För att uppnå ett totalt avstånd om 5 meter mellan bostadsbyggnader och nätstation behöver den tekniska anläggningen placeras minst 1 meter från användningsgränsen för E-området.

Övrig information noteras.

Privatpersoner

12. Yttrande 58

1. Min fastighet är den minsta tomten, nuvarande storlek ca 1700 kvm, efter inlösen ca 1500 kvm och den sträcker sig längs med Breviksvägen. I den här etappen och enligt planen ser det ut som att kommunen löser in största delen på min tomt jämfört med övriga fastigheter.

2. Med tanke på att det blir stor inlösen på både Breviksvägen och Fasanvägen på min fastighet är mina synpunkter att minska trottoar/cykelväg till endast en trottoar på Breviksvägen. Se tidigare utformning av trottoarer på Breviksvägen/Nytorpsvägen, som har trottoar utan cykelväg.

3. Anser också att trottoar på Fasanvägen känns onödigt, det är tillräckligt med breddning av väg med tanke på den lilla trafik som råder, endast fastighetsägare som nyttjar vägen.

4. Ser man sedan till vad jag får göra i form av byggnation på fastigheten, korsmark (plusmark), så är i stort sett halva fastigheten obrukbar och med tanke på befintligt hus så finns inga möjligheter att bygga ut med de begränsningar som skulle bli med den här planen. Kan varken förlänga mot Fasanvägen eller bredda mot Breviksvägen samt göra bulleranpassningar med ytterväggar på huset mot Breviksvägen.

5. I övrigt med tanke på inlösen och kommunens ambitioner att behålla viss vegetation och särskilda träd och växter på fastigheterna så uppfattar jag det som att jäms med Breviksvägen så försvinner det flera ädelträd såsom ek, al, ask och hägg. Även på Fasanvägen ser det ut som att ett flertal ekar kommer att behöva tas ned. Även därför motsätter jag mig den stora breddningen som planeras.

6. Jag anser att bullerskydd vid min fastighet krävs på grund av utökad trafik vid Breviksvägen. Enligt (nuvarande) lägesbeskrivning Buller framtaget 2016 av Structor framgår att drygt hela min fastighet/huset ligger inom dBA 57,5 och med anledning av att i dagsläget så är trafiken betydligt högre än år 2016 och beräknas öka framöver. Dessutom i och med fällning av träd och vegetation samt breddning av Breviksvägen mot mitt hus på fastigheten bedömer jag att bullret ökar ännu mer än i dagsläget.

Svar: *Gatuområdet ses över, för att om möjligt minska markinlösen för fastigheten. Gator behöver breddas för att anpassas till att området övergår från fritidsboende till permanent boende. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Gatans utbredning tar främst hänsyn till topografi, infarter och trafiksäkerhet. Kommunen kommer inte att lösa in mer mark än nödvändigt. Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".*

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter, med en gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

Vår bedömning är att det finns utrymme inom fastigheten för att kunna uppföra föreslagen byggrätt. En bullerutredning tas fram för att utreda lämplig placering av bostadsbebyggelse. Plankartan anpassas därefter.

I samband med breddning av gata kommer träd att behöva tas ned. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".

13. Yttrande 59

Jag tycker förslaget att bredda rödhakevägen till sex meter är att ta i.

Ta bort gångbanan/trottoaren och gör den fyra meter som de andra vägarna.

Det är väldigt lite trafik på dessa gator.

Och sänk hastigheten till 30km/tim i hela området.

Svar: *Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter, med en gångbana på 2 meter och med mötesplatser. För Rödbakevägen mellan Fasanvägen och Nytorpsvägen görs gatan 5,5 meter bred med gångbana för kommande behov inom den angränsande kommunägda fastigheten som är under planläggning. Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".*

Hastighet regleras inte genom detaljplanen men högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h, förutom för Breviksvägen där 40 km/h föreslås.

14. Yttrande 60

Vi ser inte att en väg från nuvarande Breviksvägen skall bygga ut upp mot Talgoxevägen. Det ökar det stöldbenägenheten som ändå ökar stor här ute på Brevik. Vi ska inte hjälpa stölderna att lättare kunna begås genom fler lätt tillgängliga vägar för tjuvarna att ta.

Utöka med en finare gångväg mer mot Breviksvägen och busshållsplatsen som många går till och från, men INTE en bilväg.

Svar: *Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts ytterligare. Anslutningen kommer enbart att öppnas för gång- och cykeltrafik och på Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.*

15. Yttrande 61

Planförslaget ger ett gediget underlag för vidare diskussion. Den stärker också översiktsplanens skrivningar om bevarande av skärgårdskaraktären genom, bland annat på sid 11, om att bevara stora tomter, bebyggelsen ska vara anpassad till landskapsbild, topografi och karaktär.

Men medan planerna skrivs fortskrider verkligheten - naturen på tomter skövlas, berg sprängs bort, infarter asfalteras, färdiga gräsmattor rullas ut. Detta drabbar också de träd och den natur som i planen klassas som skyddsvärd. Landskapsanalysen påtalar att risken är stor att karaktären försvinner om utvecklingen fortsätter.

Hur kan detta hindras?! Hur kan fastighetsägarna informeras om vad som gäller? Vad gäller i de fall enskilda agerar i strid med planen?

Med dessa övergripande åsikter som bakgrund har jag följande konkreta invändningar;

Breddningen av Fasanvägen från 4m till 6,7m är inte rimlig. Fasanvägen är lokalgata utan genomfart och har mycket liten trafik trots att det bor många barn längs vägen. De cyklar, promenerar och åker spark men biltrafiken är begränsad då det endast är 31 fastigheter som direkt nyttjar vägen. Planförslaget säger också att det är överstandard. Trafiken som kommer att tillkomma till den nya förskolan bör ju hamna på Nytorpsvägen som är färdig och där parkering finns. Placering av en gång- och cykelbana på Fasanvägen är orimlig, och om man jämför med Finborgsvägen som har långt fler fastigheter som nyttjar den och som är cykelväg till skolan och vidare utmed Kalvfjärden till slottet och centrum. Den är i utbyggt skick 4,5m och utan gång- och cykelväg.

Överstandarderna är alltså inte befogad och därtill medför den stora ingrepp i form av inlösen av tomtmark som förstör uppväxt natur i form av häckar och träd. Det ökar också den sammantagna kostnaden för utbyggnad av vägnätet vilket i slutändan belastar fastighetsägare och skattebetalare.

Jag motsätter mig bestämt inlösen av min tomtmark utmed Fasanvägen där den uppväxta häcken av häggmispel ger skydd och föda åt många, många småfåglar och insekter. Detta stöds av planförslagets skrivningar om stöd för biologisk mångfald och att karaktärsfull vegetation längs vägarna bör behållas.

Rödhakevägen är också lokalgata men används som förbindelse mellan Breviksvägen och skolan vid Nytorpsvägen. Den är idag 4m och planeras för att behålla bredden för körfält och lägga till en gång- och cykelbana på 2m. Den breddningen känns mer befogad då trafiken är tätare där och farterna är stundtals höga. Dock är det inkonsekvent att inte ha motsvarande gångbana på Talgoxvägen som är förbindelseväg till Rödhakevägen.

Vid breddningen av Rödhakevägen bör man beakta den natur som finns och göra breddningen så att befintlig natur skonas i så hög utsträckning som möjligt. I bilagan Landskapsanalys, sid 17 Naturvärdesinventering, är område 20 (södra delen av Rödhakevägen) klassat som naturvärde 1, högsta naturvärde. Idag återstår av det området endast den del som finns på tomten Trinntorp 1:78, allt övrigt är avverkat!

Jag motsätter mig därmed bestämt inlösen av mark på Trinntorp 1:78 för breddning av Rödhakevägen. I den kvarvarande skogen finns samtliga skyddade arter som räknas upp i naturvärdesinventeringen; skogsknipprot, blåsippan, kungsfågel och mindre hackspett. Breddningen bör alltså ske endast på den avverkade sidan av vägen.

Mycket positivt är att vägarna kommer anläggas med öppna diken. Det är min starka förhoppning att det innebär att dikesrenarna kommer att anläggas som blommande diken och att slätter av diken sker först i slutet av sommaren då frösättningen är klar.

Svar: *I de fall där träd behöver tas ned inom skyddsvärd natur så behöver detta samråd med Länsstyrelsen enligt Miljöbalken kapitel 12 § 6, för besked om fällning medges. Länsstyrelsen har tagit fram ett informationsblad om fällning av träd. Informationsbladet finns även att hitta på kommunens hemsida för Fasanvägen etapp 13. För särskilt skyddsvärda träd som fälls utan Länsstyrelsens godkännande kan Länsstyrelse förelägga om rättelse eller göra en åtalsanmälan enligt Brottsbalken. I samband med breddning av gata kommer träd att behöva tas ned inom gatuområdet. För att skydda fåglar så ska inte fällning av träd ske under häckningstid. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".*

Fasanvägen och Talgoxvägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter, med en gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Detta innebär att Fasanvägens bredd minskas och Rödhakevägens bredd ökas från samrådsförslaget. I höjd mer er fastighet har Fasanvägens föreslagna placering flyttats västerut inom kommunens fastighet och markinlösen för den delen av er fastighet har kunnat minskas. Mot Rödhakevägen där markinlösen ökas inom er fastighet har ändå den största breddningen planerats på motsatts sida vägen, där diket placeras. Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och beläggning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för

att lösa in så lite mark som möjligt. Gatans utbredning tar främst hänsyn till topografi, infarter, trafiksäkerhet och drift.

Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar innanför den nya fastighetsgränsen. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".

Överstandard innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet, exempelvis att anlägga gång- och cykelbana, större trafikled och bussgata. Merkostnaden finansieras via skattekollektivet och redovisas i gatukostnadsutredningen.

Skötsel av diken hanteras av kommunens gatuenhet.

16. Yttrande 62

Ni kontaktade mig tidigare angående att dra ledningar över min tomt, jag frågade vad för slags ersättning vi prata om, med tanke på att en stor del av tomten blir obyggbar.

Men då slutade ni höra av er och jag fick inge svar på frågan. Så blir förvånad nu att se att ni tänker fortsätta på det spåret när vi inte ens pratat klart om det.

Hela tanken med att göra den här insatsen måste ju vara att få ner ledningarna i vägen, så ser ingen anledning till att min tomt skulle behandlas på annat sett.

Så är ej intresserad av det ska dras ledningar i min mark. vill ej att det dras ledningar över den tomten, utan önskar att dom läggs ner i vägen som i övriga området.

Sen skulle jag även vilja ha Gångbana på Hackspettvägen. samma här hela anledningen till att man gör om är ju för att det ska bli bättre, och finns ingen mening med att lägga ner några hundratusen på en vägavgift om jag som boende inte ser någon förbättring.

Så jag vill se att det anläggs en gångbana på Hackspettvägen.

Svar: *Det är markvärdet och ledningsområdets utbredning som avgör hur stor ersättningen för u-området blir. Ersättning för ledning inom fastighet beräknas utifrån ett marginalvärde på markens genomsnittsvärde. Marginalvärde för ledning är vanligtvis cirka 10 % av genomsnittliga kvadratmeterpriset. Till detta görs sedan ett schablonpåslag om 25%.*

Kommunens ledningar dras i första hand inom vägområdet. Endast i de fall där självfall inte kan uppnås planeras alternativ förläggning för att uppnå självfall, då kommunen inte pumpar dagvatten. Om ledningarna skulle dras i vägen skulle det innebära pumpning av dagvatten, vilket är en stor risk då pumpar kan drabbas av driftstopp när de som mest behövs. Om ledningar ändå läggs i vägen där berget går högt, uppstår mer sprängning även inom bostadsfastigheterna. I anslutning till din fastighet finns ett område som vid extrema regn blir ett område med instängt vatten. För att begränsa översvämningsrisken på byggnader behöver avledning av det instängda vattnet göras. Den valda placeringen av u-området har gjorts utifrån att det är en plats där vattnet naturligt samlas. Placeringen är även vald utifrån närheten till fastighetsgräns och fungerande lutning för avledning av vatten. Detta

för att minska påverkan på fastigheten och begränsa mängden sprängning inom fastigheten, då berget ligger lägre i denna del. I detta fall är detta den enda rimliga lösningen för avledning av dagvatten. De allmänna ledningar som planeras inom detta u-område är för dagvatten. Behovet avgör om u-område ska finnas eller inte och var det i så fall ska placeras.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Gångbanor planeras enbart då de ansluter till allmänna målpunkter. En gångbana utmed Hackspettvägen är inte aktuell. Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

17. Yttrande 63

En väl genomarbetad plan med många noggranna förutsättningsutredningar, dock är det en stor obalans i planen.

Å ena sidan vill man skapa e permanent bostadsområde med större byggrätter, breda vägar med gångvägar och belysning. Å andra sidan vill man bevara områdets natur och karaktär, där hela detaljplaneområdet klassas med olika nivåer av naturvärden.

Ingen hänsyn har tagits till de boende, deras möjlighet att utveckla sitt boende genom gravt inskränka möjligheten till lämplig placering av nya byggnader på tomten. Ekologigruppens utredning har fått allt för stor påverkan på planen.

Det är inte rimligt att inskränka den byggbara ytan med över 70 %. Detta ingrepp i fastighetsägarens nyttjanderätt borde kommunen ersätta fastighetsägaren med den värdeminskning detta innebär. Är det så att kommunen anser att naturvärdena är så höga, skulle väl överhuvud taget aldrig den här typen av projekt genomföras.

För aktuell fastighet är den del av tomten där ej byggförbud anges, så liten att det på ett rimligt sätt inte är möjligt, att placera en ny byggnad på 200 m². Marken upp till nivåkurva 40 saknar naturvärde, då den består av ett slytäckt område så långt ifrån en hållmark man kan komma. Utökas den byggbara marken med detta område, skulle det möjliggöra en lämpligare placering av en ny byggnad.

Beträffande vägens utformning anser jag den har överstandard, med hänsyn till den trafik som förekommer. En bredare väg innebär ofta ökad trafik, men framför allt a bilarna kör fortare. Visserligen ingår en gångbana i förslaget, men hälften av de som går där måste korsa körbanan för att nå sina hem. Detta innebär ett onödigt stort inlösen av mark. Jag förutsätter dock att befintlig carport och stödmur på vår tomt bibehålls.

Svar: *Den byggbara ytan inom respektive fastighet ses över inför granskningen. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".*

I samband med omvandling från fritidshusområde till permanent bostadsområde är avsikten att så långt som möjligt behålla områdets karaktär. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".

Gångbana längs gata är viktigt för säkra skolvägar. En enkelsidig gångbana gör det möjligt att gå en längre sträcka på ett tryggt och säkert sätt. Passage över gata innebär kortare otrygg sträcka. Angående gatans utformning hänvisas till generella svar under rubrik "Gator och trafik".

Inom 6 meter från vägområdets gräns kommer marken att prickas. Inom denna yta ska inte några nya bygglovspliktiga byggnader uppföras. Redan givna bygglov är planenliga och kan stå kvar i de fall de inte påverkas av fastighetsreglering. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Utmed er fastighet har vägområdet justerats för att om möjligt kunna bevara stödmur och carport.

18. Yttrande 64

Önskar först och främst framhålla min glädje över att vi snart kommer få både kommunalt vatten och avlopp, även om det ligger ett par år framåt i tiden och även om jag personligen på just min tomt har gott om vatten och inte är i behov av en större byggrätt så är det glädjande framför allt för vår marinamiljö i Kalvfjärden.

Det finns ett gediget underlag att sätta sig in i. Det jag framför allt vill lyfta och kraftigt opponera emot är de planer som kommunen har för vägutbyggnaden gällande Fasanvägen och Rödhakevägen. Själv är jag boende på Fasanvägen sedan 2011. Min sambo är född och uppvuxen på Finborgsvägen. Jag har därutöver haft privilegiet att lärt känna den äldre generation som var bland de tidigare som bosatte sig permanent här ute på vår halvö. Jag har haft möjligheten att få följa utbyggnaden här ute sedan den första etappen i samband med bygget av Breviks skola och nu senast den avslutade Brobänks etappen där vi har många vänner. Av det arbete som redan genomförts har jag inget att invända emot. Det har blivit fint.

Allt har sin tid och samhället utvecklas, och så ska det vara. Men det är även viktigt att värna om det som redan finns och som tagit många år att bygga upp. Jag pratar inte bara om gamla fruktträd utan den kvarterskultur som vuxit fram här ute. Att dagligen träffa sin granne och samtala mitt ute på gatan, eller hos grannen tvärs över är lika självklart som att lyfta en hälsande hand var gång man passerar varandra i bil. Många nya bekantskaper knyts på gatan då många från andra kvarter går och promenerar på den. Fasanvägen är en trevlig inbjudande gata och så har det alltid varit. Barnen är trygga och kan springa hem till vem som helst. Allas dörrar är öppna. Gatan i sig, Fasanvägen, bjuder in till lek och samkväm. Den är inte förknippad med fara. Givetvis ska man vara försiktig men det är vår gata som vi alla värnar om. Den är lummig och grön och man får en direkt kontakt med alla som bor på den. En idyll, likt idyller som kan upplevas i gemytliga villakvarter runt om i landet där man valt att behålla både grönskan och den historiska karaktären.

Nästan varje tomt, och gatan i sig, karakteriseras av sina gamla fruktträd, framför allt äppelträd. De flesta drog sina första rotskott redan på 40-talet. Träden bär än idag en massa frukt. Vi själva pressar frukten till äppelmust och kan dricka och njuta av i den i stort sett till nästa skörd. Att få mellan 70-80 liter must är inte ovanligt. Allt detta kommer att försvinna i och med det liggande förslaget. Vad ska vi säga till våra barn som älskar våra äpplen och älskar att klättra i äppelträden. Varför tar kommunen ner våra äppelträd på Fasanvägen? Förstörelsen och slöseriet är svår att ta till sig och beskriva med ord.

Allt detta går emot dagens fokus på miljö och närproducerat. Hur värderas ett fruktträd som växt i över ett halvt sekel och som dessutom bär frukt som är till glädje för både människor och djur? Hur ser en ersättningsmodell ut för detta? Återställs allt som kommer att raseras och hur ska detta gå till? Med försvinnandet av den nu rika växtligheten försvinner även pollinerare som är viktiga för alla i närområdet och i längden även för alla i vårt närområde och samhället i stort.

Gång på gång återkommer texten om lummighet och öppna trädgårdar. Hela Fasanvägen präglas av

”...sammanhängande trädgårdar med inslag av fruktträd och andra träd”, som det står skrivet i Landskapsanalysen. Vidare står att läsa... ”Områdets karaktär är småskalig och präglas av en dalgång kantad av skogsklädda bergsklackar längs Fasanvägen. I den södra delen och längs med Breviksvägen finns ett kuperat skogslandskap. Bebyggelsen är gles i hela området. Bebyggelsen längs med Fasanvägen har en tydlig villaområdeskänsla med stora tomter med fruktträd. Den södra delen av området präglas av naturmarkstomter där den ursprunglig vegetationen till stor del bevarats, vilket ger området en lummig och skogslig karaktär.”

”Utmed Fasanvägen är det även önskvärt att spara trädgårdarna med de öppna ytorna utmed gatan. Naturmark typiskt för området ska bevaras och det är viktigt att undvika fyllning som skapar platåer för flacka gräsmattor.”

Nu har vi kommit så långt att många av de angränsande gatorna redan har fått sitt kommunala vatten och avlopp bland annat Brobänken, Ugglevägen, Finborgsvägen, Klockargårdsvägen etc. Alla gator präglas av lummig natur och mysiga kvarter. De bebos för det mesta av barnfamiljer. Inte någonstans har gatorna byggts ut till en bredd om 6 eller 6,7 meter. En kort sträcka av Nötskrikevägen (med två uppfarter varav den ena är ett sommarboende) som sammanbinder Nytorpsvägen med Finborgsvägen har fått en gångbana i övrigt är samtliga vägar i området 4 - 4,5 meter breda.

Att bredda Fasanvägen till 6,7 meter är orimligt. Fasanvägen är en lokal villagata utan genomfartstrafik. Konsekvenserna av detta kommer bli förödande på det som tagit många år att bygga upp. Vi kan för allt i världen inte förstå logiken att i hjärtat av alla redan detaljplanerade områden så ska Fasanvägen från ingenstans stoltsera med en gata som är 6,7 meter bred! Dessutom går den parallellt med Nytorpsvägen som redan har en gångbana. Alla andra villagator har byggts ut till en bredd om 4- 4,5 meter. Varför 6,7 meter? Vari ligger nyttan? Rödhakevägen ska bli 6 meter bred. Av vilken anledning?

”Gatubredden på Breviksvägen är cirka 5–6 meter och för de övriga gatorna varierar bredden mellan cirka 3–4 meter. I området varierar hastighetsbegränsningarna mellan 30-50 km/h och de smala gatorna gör att hastigheten hålls nere.”

Den nyligen avslutade detaljplanen Brobänken har Bofinksvägen blivit 4,5 meter bred, detta för att vägen ska kunna agera som reservväg för utryckningsfordon. Här gjordes ett avsteg. Man valde att bredda vägen med ytterligare en halv meter. I annat fall hade den blivit 4 meter. Bofinksvägen är mer trafikerad än Fasanvägen. Att två nu vanliga villagator som är runt 3 meter breda ska bli lika breda eller i Fasanvägens fall bredare än dagens Breviksväg är inte rimligt.

Att Fasanvägen har fått ”skolvägsstatus” är obegripligt. För våra barn som bor här är det en skolväg, likt de som bor på Finborgsvägen, Rödstjärtsvägen, Bofinksvägen, Grönsiskevägen, Ugglevägen, Tegelbruksvägen så utgör deras vägar en skolväg, men dessa vägar fick inga trottoarer. De fick behålla sin ”lummighet” och karaktär.

Finborgsvägen är ganska tungt trafikerad från båda håll. Föräldrar som hämtar och lämnar, skolpersonal som åker till och från jobbet, folk som hämtar vatten eller på väg till och från båtklubbarna, sopbilen samt inte mins alla som bor på vägen. Den har till och med agerat utryckningsväg en gång i tiden, det till trots är den inte mer än 4-4,5 meter bred.

Att det efter åtskilliga redan färdigställda detaljplaner runt om vårt område (etapp13) är det orimligt och sent att hänvisa till:

”Inom hela området saknas idag gångbanor. Detta gör det osäkert för gångtrafikanter och inte minst för barn som ska ta sig till och från Brevik skola. Enstaka passager finns för enbart gående och cyklister. Tillgängligheten för gående och cyklister är ett problem i området”

Gång och cykelbanor saknas ju överallt ute på den redan detaljplanerade delen av Brevik om en godkänd gång och cykelväg ska definieras av vägar som är mellan 6 och 6,7 meter breda.

Fasanvägen är inte en väg som nyttjas av andra skolbarn, om detta nu skulle vara ett argument. Inga barn eller elsparkcyklar orkar gå eller rulla vare sig uppför eller nerför Rödstjärtsvägen som i folkmun kallas för ”Djävulsbacken”. Prova själva. Om de inte får skjuts till skolan så tar barnen den ”nybyggda” trappan ner från Grönsiskevägen till Breviksvägen för att sedan ta övergångsstället och vidare trottoaren längs med Nytorpsvägen. Det är ju Nytorpsvägen med trottoar som utgör en av områdets genomfartsleder och därmed ska agera och säkerställa gång- och cykeltrafikanter säkerhet. Ingen förälder skulle någonsin låta sina barn korsa Breviksvägen på egen hand för att på så sett kunna ta Fasanvägen till och från skolan. Det händer inte då Breviksvägen förknippas med livsfara och där hastighetsbegränsningarna om 50 km/h sällan eller aldrig respekteras. Inte ens av bussarna. Att det finns en 30 skylt är det några få som känner till.

Risken är överhängande att hastigheterna skulle öka och därmed försätta barnen i större fara och stress på Fasanvägen om den breddas till 6,7 meter. Svänger man av från Breviksvägen till en 4 meter bred Fasanväg så skulle inbromsningen bli kraftigare och vägen i sig inte inbjuda till en högre hastighet. Det förekommer en massa buskörningar på kvällar och nätter i anslutning till de större vägarna och närbelägna skol- och infartsparkeringar. Fasanvägen blir inte förskonad om den breddas, snarare tvärtom.

Planen för ängen, som i Lanskapsanalysen inför etapp 13, klassas som en målpunkt och som bör bevaras, har ännu inte kommunicerats då tystlåtenhet råder. Det är dessutom en utblickpunkt för många av oss som bor här. Även detta lyfts fram i materialet. Skolan nyttjar fotbollsplanen till brännboll och idrottslektioner.

Skulle det bli så, trots protester, att det byggs en 18 meter hög byggnad så kommer Fasanvägen bli den genomfartsled för alla de som ska till och från denna byggnad. Vidare rimmar det illa med

”Ny bebyggelse ska i sin placering och utformning anpassas och ta hänsyn till landskapsbild, topografi och karaktär för att bevara områdets befintliga kvalitéer”.

Dessvärre är det just detta många av oss fruktar. Händer det så försvinner allt det vackra och gedigna som idag definierar Fasanvägen. Fasanvägen blir en död bred asfalterad gata. Mycket av den vegetation, fruktträd, buskar och andra träd som idag växer längs med gatan och som det tagit många decennier att växa upp kommer skoningslöst utan förbehåll att huggas ner och släntas av. Ingreppen på naturen blir oförlåtliga. Kan bara hänvisa till FN:s senaste klimatrappport. Vi vill ha mindre trafik, inte mer. Vi vill ha fler äppelträd, inte färre. Vi vill bevara en vacker bok som är minst 200 år gammal, inte se boken försvinna för gott. Det finns ytterst få bokar ute på halvön.

Ingen vill ha en bred asfalterad gata runt husknuten. Besparingen av att inte lösa in fullt så mycket mark som nu planeras skulle komma så mycket mer till nytta på annat håll exempelvis något värde adderande för oss på Brevik. På ången kan fotbollsplanen rustas upp (som kan bli skridskobana under vintertid), utomhusgym eller boulebana.

Dessutom besparar det oss invånare en massa pengar som vi annars skulle behöva erlägga. Trots inlösen av marken tar ni tillbaka en stor del så för oss invånare blir det en dubbel förlust. Vi blir av med en stor del av tomten i och med att vi dessutom ska "bjuda" på slänten, fruktträden försvinner och som grädde på moset får vi återbetala delar av inlösen.

Vi väljer vår lummighet, våra fruktträd, vår natur och vår kvarterskultur. Vi vill inte att Fasanvägen ska omvandlas från att ha varit en av Breviks trevligaste gata uppskattad även av andra till att bli en av Breviks i särklass bredaste villagata. Ett förslag som jag tillsammans med många av mina grannar starkt opponerar emot.

Vänligen omvärdera ert förslag och låt oss få behålla vår gata liksom alla andra fått behålla sin.

Svar: *I samband med omvandling från fritidsbusområde till permanent bostadsområde behöver vägstandarden förbättras eftersom permanent boende normalt sett genererar mer trafik än fritidsboende. Avsikten är att få till en långsiktigt hållbar trafiksituation samtidigt som områdets karaktär bibehålls i så stor utsträckning som möjligt. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild". Angående gatans utformning hänvisas till generella svar under rubrik "Gator och trafik".*

Växter och tomtanläggningar som påverkas av markinlösen värderas enligt Lantmäteriets värderingsprinciper. Ersättning sker genom utbetalning i form av en engångssumma.

Grusplanen öster om Brevik skola ingick i landskapsanalysen men ingår inte längre i planområdet för Fasanvägen etapp 13, området planläggs i en separat detaljplan.

19. Yttrande 66

Som boende på Fasanvägen i 25 år vill jag kraftigt motsätta mig en breddning av Fasanvägen med gångbana på de grunder som nämns i samrådsmötet. Att det skulle göra gångtrafikanter tryggare är ett icke-problem.

Det är 31 fastigheter på gatan och den är med sina 3 farthinder inte heller en gata som får någon genomfartstrafik, utan bara trafik av boende till och från sina fastigheter. Väldigt lite biltrafik med andra ord, och ingen bil som åker hela Fasanvägen eftersom boende längst bort kommer åka Nytorpsvägen för att undvika farthindren, så på sin absoluta höjd drygt halva. Som gångtrafikanter längs Fasanvägen är det helt enkelt osannolikt att du ens möter en bil, och om du gör det är det gott om plats för möte.

Inga boende längs Fasanvägen saknar en gångbana om konsekvensen är tvångsinlösta villatomter och därför är det inte bara ett onödigt ingrepp utan dessutom djupt opopulärt. Jag hoppas verkligen att ni lyssnar på Fasanvägens boende och låter bli att bredda den i onödan!

Svar: *Gatorna behöver breddas för att anpassas till att området övergår från fritidsboende till permanent boende. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar.*

Dessa gator planläggs för en enbentlig gatubredd om 4,4 meter, med en gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Detta innebär för Fasanvägen en minskning av tidigare föreslagen gatubredd om 4,7 meter men gångbanan är oförändrad 2 meter. Gångbanan är till för nuvarande boende och framtida boende men även för de som besöker och passerar området.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremisor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs.

Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Det är inte aktuellt att lösa in hela villafastigheter.

I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

20. Yttrande 67

Jag brukar försöka vara saklig och behärskad. Men det här är ju befängt? Slöseri på både boendes och skattebetalarnas pengar. Det behövs ingen trottoar på fasanvägen, tidigare mttningar har ju visat att trafiken är låg och att hastigheten är låg, det enda som behövs är egentligen några jämt fördelade farthinder. Det ni skapar nu är i stället en autostrada där den lilla trafiken som är kommer öka tempot. Då dom får en helt fri och rak väg att köra på. Har någon ens varit ute och tittat? Har färska mätningar gjorts på trafikflödet? Den tänkta byggnaden på ången skall ha angöringsplats från nytorp svägen, så den kommer inte direkt öka på flödet heller.

Svar: *Gatorna behöver breddas för att anpassas till att området övergår från fritidsboende till permanent boende. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enbentlig gatubredd om 4,4 meter, med en gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Detta innebär för Fasanvägen en minskning av tidigare föreslagen gatubredd om 4,7 meter men gångbanan är oförändrad 2 meter. Gångbanan är till för nu boende och framtida boende men även för de som besöker och passerar området.*

Trafikmätningar och beräkning av framtida trafikflöden har genomförts på omkringliggande gator. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

21. Yttrande 68

Vi behöver en lokal för ungdomar på Brevik.

Svar: *Det är inte aktuellt inom planområdet. Du har däremot möjlighet att lämna förslaget till "Tyresöinitiativet" på kommunens hemsida.*

22. Yttrande 69

Angående intrång på min tomt.

Jag motsätter mig inlösen av 153 kvm mark på min tomt. Vilket motsvarar 6% av tomten.

Den föreslagna inlösen innebär att större delen av min ut/infart mot Breviksvägen försvinner. Redan i dag är sikten mot väst mycket begränsad och med denna inlösen skulle den försvinna helt bakom befintligt berg!

Utöver detta försvinner den vegetation som i dag utgör ett naturligt bullerskydd mot Breviksvägen.

Kommunen äger i dag tillräckligt med mark på andra sidan vägen för att åstadkomma de förändringar man planerar. Att räta ut Breviksvägen enligt förslaget kommer att leda till ännu högre hastigheter framför allt nedför backen mot Trintorp. Att sänka hastigheten till 40km/tim kommer inte ha någon större påverkan, har kommunen låtit göra någon hastighetsmätning på sträckan utanför min tomt. Här krävs hastighetsänkande åtgärder som på Nytorpsvägen. Beträffande behovet av siktförbättring har det inte mig veterligen inträffat någon olycka på den här vägsträckan de senaste 30 åren.

Inrättande av cykelbana på dessa 750 m av Breviksvägen motsätter jag mig. det räcker väl med gångbana som på nuvarande Breviksvägen före Nytorpsvägen vilken inte heller har någon cykelbana trots att den är skolväg. Med slopande av cykelbana försvinner behovet av markinlösen på min tomt.

Markintranget drabbar dessutom min infiltrationsanläggning hur ska den ersättas?

Svar: *Kommunen ser över möjligheten att justera gatans placering, för att om möjligt minska ytan för markinlösen. I projekteringen av gata säkerställs att varje fastighet har en fungerande infart. Oftast innebär detta att vi återställer befintliga infarter med en förbättrad anslutning till den nya vägen. Fastighetsägarna kommer få tycka till om infartens placering och utformning i samband med ett kommande utskick om föreslagen förbindelsepunkt för vatten och avlopp.*

Breviksvägens tidigare utbyggnad av gång- och cykelbana i riktning nordväst har byggts utifrån en tidigare standard. Den sträckningen bör ses över i framtiden, då den numera endast omfattar gångbana. För utbyggnaden av Breviksvägen, både inom planområdet och kommande etapper, kommer gång- och cykelvägen få en bredd utifrån nuvarande standard.

Om det är en infiltrationsanläggning för BDT så kommer den inte att behövas när det kommunalt VA är utbyggt. I samband med det kommande utskicket om föreslagen förbindelsepunkt för vatten och avlopp så kommer fastighetsägare att få redovisa placering på sina befintliga anläggningar på en karta som ska skickas tillbaka till kommunen för fortsatt projektering. Under utbyggnaden av gatuområdet kommer kommunen ansvara för provisoriska åtgärder där det behövs.

Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik" och "Genomförande".

23. Yttrande 70

Angående vägens bredd och trottoarens storlek förstörs hela kvarterets karaktär. Ni kan inte mena att det ska bli en genomfarts väg med alla dessa barn som bor här. Katastrof skärp er och tänk om.

Svar: *Gatorna behöver breddas för att anpassas till att området övergår från fritidsboende till permanent boende. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter, med en gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Detta innebär för Fasanvägen en minskning av tidigare föreslagen gatubredd om 4,7 meter men gångbanan är oförändrad 2 meter. Gångbanan är till för nu boende och framtida boende men även för de som besöker och passerar området.*

24. Yttrande 73

Enligt kartan så är det flera markerade träd, men när går dit och tittar så finns det inga träd markerade. Skulle man kunna få det uppmärkt på plats, som visar vilka träd det gäller

Svar: *Träden kommer inte att markeras på plats av kommunen. Naturinventerings trädklassificering för skyddsvärda- och särskilt skyddsvärda träd finns redovisad i planbeskrivningen. Om träd som är särskilt skyddsvärda önskas fällas så ska dessa samrådas med Länsstyrelsen enligt Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges.*

Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".

25. Yttrande 74

Jag har försökt scrolla igenom informationen ni lagt upp, men hittar inte hur stora byggrätter det blir. Var står det i erat material

Träd, jag kollade på karta, och det ser ut att vara massor med träd markerade på kartan men på plats är inga träd markerade.

Vi har ju varit i kontakt tidigare om att ni vill dra ledningar över min tomt, men jag har inte fått någon respons på frågan om vilken ersättning ni vill betala för att genomföra det.

Så jag kan säga redan nu att jag inte är intresserad utav den lösningen, utan ber er dra om ledningarna och lägga dom i vägen som det borde göras.

Finns ingen anledning att behöva gå igenom någons tomt.

Sen förstår jag inte att man inte anlägger gångbana på vägarna när man gör om, det måste ju vara hela tanken. Vad betalar jag annars för?

Så jag vill att ni ritar in en gångbana på hackspettvägen.

Står ingenstans hur det blir med gatubelysning.

Ytterst rörig information ni lagt upp.

Men det kanske är medvetet så ingen ska kunna tycka något innan.

Svar: *Inom varje fastighet får ett friliggande enbostadsbus uppföras, till en maximal byggnadsarea om 200 kvm. För att kunna anpassa byggnaden utifrån platsens förutsättningar finns även alternativa byggrätter som ger en mindre byggnadsarea men en högre nockhöjd. Detta framgår av planbeskrivningen under rubrik "Planbestämmelser" och läggs in på plankartan.*

Träden kommer inte att markeras på plats av kommunen. Vilka träd som avses framgår av plankartan och av Naturinventeringens trädklassificering. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".

Ersättning beräknas utifrån expropriationslagens regler om intrångsersättning. Ersättningen utgår från tomtens marknadsvärde vid värdetidpunkten och vad tomten får för marknadsvärdeminskning. Marknadsvärdet kan inte fastställas förrän ledningsrätten blir aktuell att bildas, vilket kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Om tomtanläggningar (t ex staket eller buskar) behöver tas bort, så ersätts den del av tomtanläggningen som tas bort med pengar. Ersättningar betalas ut som ett engångsbelopp.

Kommunens ledningar dras i första hand inom vägområdet. Endast i de fall där självfall inte kan uppnås planeras alternativ förläggning för att uppnå självfall, då kommunen inte pumpar dagvatten. Om ledningarna skulle dras i vägen skulle det innebära pumpning av dagvatten, vilket är en stor risk då pumpar kan drabbas av driftstopp när de som mest behövs. Om ledningar ändå läggs i vägen där berget går högt, uppstår mer sprängning även inom bostadsfastigheterna. I anslutning till din fastighet finns ett område som vid extrema regn blir ett område med instängt vatten. För att begränsa översvämningsrisken på byggnader behöver avledning av det instängda vattnet göras. Den valda placeringen av u-området har gjorts utifrån att det är en plats där vattnet naturligt samlas. Placeringen är även vald utifrån närheten till fastighetsgräns och fungerande lutning för avledning av vatten. Detta för att minska påverkan på fastigheten och begränsa mängden sprängning inom fastigheten, då berget ligger lägre i denna del. I detta fall är detta den enda rimliga lösningen för avledning av dagvatten. De allmänna ledningar som planeras inom detta u-område är för dagvatten. Behovet avgör om u-område ska finnas eller inte och var det i så fall ska placeras.

Gångbana anläggs endast på de vägar som bedöms bli kopplingar mellan större gator och målpunkter, det vill säga Breviksvägen, Fasanvägen, Rödbakevägen och del av Talgoxevägen. Någon gångbana utmed Hackspettvägen anläggs inte, däremot kommer gatubelysning sättas upp. Text om gatubelysning finns i planbeskrivningen under rubrik "Gator och trafik" samt i gatukostnadsutredningen.

26. Yttrande 75

Idag är upplevs Fasanvägen vara en lugn gata som inte har någon genomfartstrafik. Med en breddning av vägen i den omfattning som anges i detaljplanen är risken uppenbar för såväl ökad genomfartstrafik som ökad hastighet. Förutom onödigt stora kostnader att anlägga en såpass bred väg är risken uppenbar att den goda intentionen att öka säkerheten i själva verket får motsatt effekt. Vi hoppas att kommunen överser planen i detta avseende.

Svar: *Gatorna behöver breddas för att anpassas till att området övergår från fritidsboende till permanent boende. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar.*

Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik". Underlaget till detaljplanen avseende gator och trafik är de framtagna utredningarna för trafik, dvs Trafikutredningen Östra Tyresö, PM Trafik, Kompletterande PM Trafik och Östra Tyresö Trafik-PM – bilaga till Trafikutredning Östra Tyresö.

27. Yttrande 76

Vi som är fritidsboende sedan generationer har inte efterfrågat permanentboende. Vi har inte heller något behov av kommunal service utan vill fortsatt ha vår sommarstuga och en lugnt och fint skärgårdsboende. Dock tycker vi att få lyxen med vatten och avlopp kan vara intressant men inte till vilken kostnad som helst.

Genomförandet av detaljplanen kommer att förstöra vårt sommarboende ganska många år. Att höra på stenkross och lastbilstrafik och se fula upplag av arbetsfordon och material är ju inte drömmen för ett fritidsliv.

Vi kommer inte vara permanentboende och därmed ha ett mycket blygsamt behov att vatten och avlopp. Detta medför att vi anser det oskäligt att få andelstal 1,00 för gatukostnader. Fritidsboende skulle förslagsvis få andelstal 0,30 för gatukostnader. Alltså kostnaden skall särskiljas för fritidsboende gentemot fastboende.

Miljökonsekvens av permanentboende. Regler.

1. Det skall ej vara tillåtet att använda fastigheten som lastbilsuppställningsplats, vilket förekommer idag.
2. Ej tillåtet att använda fastighet för industriproduktion som medför buller, luftföroreningar eller kemikalier som hålls ut i marken, vilket förekommer idag.
3. Ej tillåtet att använda fastighet som båtvarv, dvs hyra ut uppställningsplats för båt, vilket förekommer idag. Undantag för egen båt och reparationer som ej inkräktar på punkt 2.

Byggbegränsningar på naturområden

Ekogruppen har enväldigt beslutat vilka naturområden som skall bevaras.

Vi protesterar kraftfullt emot kommunens åsikt att begränsa byggbar yta på privata fastigheter. Det är rejält orättvist och drabbar vissa fastigheter hårt, inklusive vår. Om kommunen fortsätter hävda sådana inskränkningar bör det snarast presenteras ersättningsplan för värdeminskning av fastigheten.

Rödhakevägen

Kommunen vill göra vägarna säkrare och tryggare för barn och vuxna som går på vägen. Det är hedervärt. Erfarenheten visar dock att när vägar breddas så kör bilarna fortare, speciellt yrkestrafiken som under flera år kommer vara tunga lastbilar.

Trottoar med hög kant gör gåendet säkrare. Gångbana med ingen kant gör att trafiken ibland kör på gångbanan. En trottoar med 2 meters bredd är överstandard. Det räcker gott med 1 m bredd, vilket gör att markinrånget inte behöver bli lika stort.

Det som måste göras för att få trygghet är följande:

- Trottoar 1m bredd
- Hastighetsbegränsning till 30 km/h. På Rödhakevägen är det i dagsläget 50 km/h. (oansvarigt, åtgärda genast!)
- Gupp eller andra trafik hinder som säkrar hastigheten.
- Trafikskylt med tillåten maxvikt och maxlängd på fordon. Tillåt ej tung trafik i området efter projektets avslut.
- Stickprovskontroller att reglerna åtföljs.
- Enkelriktning av trafik i området bör utvärderas. Det skulle i så fall kräva mindre vägbredd (billigare). Smalare vägar gör också att trafiken går långsammare och medför säkrare skolväg.

Markinlösen

För vår fastighet finns höga naturvärden för oss intill vägen. Det är en granhäck som vi vill ha bevarad. Denna skyddar mot insyn och har tagit ca 25 år att få växa upp. Ekogruppen har inte ensamrätt att välja vilken vegetation som är värdefull. Vi värdesätter också tall och ek men även gran.

Det är lite svårt att bedöma om den är i riskzon, men vill inte att den offras för en orimligt bred trottoar. Om kommunen förstör denna så vill vi ha en nyplanterad häck.

Fördelningsområdet

I förslaget om fördelningsområdet så inkräktar detta på natur- och kulturvärden av skärgårdskaraktär. Detta vill ju även kommunen bevara.

Nödvändiga tekniska byggnader måste få komma men vi behöver inget kommunalkontor, gemensamhetsplats och omsorgsboende. Vilket typ av omsorgsboende avses? Det skall vara tydligt.

Om mer förskola behövs kan det byggas inom befintligt område för skolan och hålla verksamheten samlad. Förskola skall ligga nära boende och om många nya barn kommer kan ny förskola byggas nära där de bor. Vi vill inte ha en massa stresstrafik från övriga delar av Östra Tyresö som gör vägarna otrygga. Med stresstrafik menas lämning av barn till skola och förskola av föräldrar som är sent ute. Så blir det med barn, men det är bättre om fler går än åker bil. Annars ökar bilisterna otryggheten för de barn som går till skolan.

Alternativt förslag som det kanske finns intresserade entreprenörer för är följande;

- Lanthandel (närmaste butik i Tyresö Strand är långt bort)
- Småskaligt bageri
- 4H gård med tex höns, kaniner och getter. (Tidigare gick det kor och betade på ängen, vilket var mycket uppskattat av båda barn och vuxna.)

Svar: *Inom området så har flera valt att bosätta sig permanent, vilket har påverkat miljöbelastningen för omkringliggande vattenområden. Behovet att planlägga och bygga ut kommunalt vatten och avlopp har därför uppstått. Detta blir en konsekvens för hela området oavsett om man bor där permanent eller enbart under sommaren.*

Ja, det kommer att bullra vardagar dagtid under utbyggnaden. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) gäller och ska beaktas i genomförandefasen.

Samtliga fastigheter inom etappen ges en byggrätt för permanent boende som kompensation för de kostnader som uppstår för gata och VA. Samtliga fastigheter ges därmed samma andelstal oavsett om byggrätten nyttjas eller ej. Gatukostnaderna och andelstal redovisas mer utförligt i gatukostnadsutredningen.

Området planläggs för bostadsändamål, inte för industri eller båtvarv. Däremot kan planläggningen inte hindra att fastighetsägare parkerar fordon eller båt på släp på sin fastighet.

Den byggbara ytan inom respektive fastighet ses över inför granskningen. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".

Efter samrådet har gatubredderna utretts på nytt. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Områdets kuperade terräng och karaktär har medfört att gatubredderna görs smalare. För de gator med en gatubredd mindre än 5,5 meter behöver mötesplatser anläggas. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat upphöjd gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. För möte med större fordon krävs mötesplats. Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h, förutom för Breviksvägen där 40 km/h föreslås. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk. Tung trafik, bland annat fordon för renhållning, leveranser och anläggning, behöver kunna ta sig fram i området. Reglering av vikt eller längd på fordon är inte aktuellt. Enkelriktning är inte heller aktuellt.

Inom detaljplanen förekommer det målpunkter exempelvis skola och busshållplatser, vilket gör att enkelriktning inte är lämpligt.

Naturvärdesinventeringen gjordes för alla trädslag för att vara ett expertunderlag till kommunens ställningstagande. Granbäcken har inte bedömts ha ett särskilt skyddsvärde utifrån naturvärdesinventeringen. I samband med markinlösen kommer tomtanläggningar, exempelvis granbäck, som tas bort inom privat fastighet värderas och ersätts ekonomiskt, för att fastighetsägaren ska kunna exempelvis plantera en ny bäck. Tomtanläggningar som har placerats utanför den egna fastigheten ersätts däremot inte.

Inom fördelningsområdet ingår även del av fastigheten Trinntorp1:1 som hör till angränsande "detaljplan för Rödhakevägen", vars planarbete för stunden är pausad. Synpunkter på detaljplanen för Rödhakevägen kan lämnas under kommande granskningsskede för den detaljplanen.

28. Yttrande 77

Överklagan på detaljplanen för Fasanvägen etapp 13

Enligt Trafikverkets publikation 2021:001 KRAV VGU Vägar och gators utformning måste kommunen ta hänsyn till boende som påverkas av en detaljplan för ombyggnation. Förslaget att bredda vägen så mycket går emot att bevara karaktären på området, trafik och hastigheten på bilar som använder leden som genomfart kommer att öka, vilket påverkar både bullernivå och säkerheten för barnen i området. Vid en ombyggnation ska lokalisering och utformning av väg

ske med riktvärden för ljudnivåer. ”Vid låga hastigheter dominerar ljudet från motor och avgassystemet, medan buller från däck och vägbanan tar över vid högre hastigheter. För personbilar ligger gränsen vid cirka 30-50 km/h och för tunga fordon vid 50-70 km/h.” (Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/Fakta-om-buller-och-vibrationer/buller-fran-vagtrafik/>) Att lägga denna typ av vägbredd som främjar genomfart och höga hastigheter genom ett villaområde är inte att ta hänsyn till de rekommenderade riktvärden.

2021:001 KRAV VGU påvisar även att ”längst större trafikleder med hastighetsgräns 60 km/h eller högre bör gående- och cyklister alltid separeras från biltrafiken med GCM-väg eller GCM-bana”. Vad är då syftet med en 2m bred trottoar tillsammans med en vägbredd på 4m i ett villa- (och fortfarande fritidshus) område?

Enligt samma publikation (5.13) så ska även faunan i området tas i beaktande. Detaljplanen visar större fokus på Rödhakevägens lutning som gör det enklare att bygga en bredare väg, däremot påverkas områdets trädgårdar avsevärt vid denna typ av utbyggnation. Bara genom att se över faunan på Rödhakevägen hotas bland annat äldre ekar, björkdungar, äppleträd, körsbärsträd, granar att huggas ner som följd av sådan stor ökning av vägbredd. Trädgårdar som till exempel Rödhakevägen 7 kommer att minska mycket då de är hörntomt och vägen breddas på båda sidor. Vilket går emot kommunens inställning om att bevara områdets karaktär och stora tomter. Vidare är djurlivet rikt i området och dagligen går större flockar med hjortar och rådjur mellan skogspartier, trädgårdar och över vägarna. En ökad bredd på väg kommer med största sannolikhet att öka hastigheten på förbipasserade vilket kan komma att resultera i fler viltolyckor.

Idag åker vi som bor här inte fortare än 30 km/h på vägarna i området. Framför allt för att respektera bullernivå och säkerheten för barnen som bor i området, detta är inkluderat

Rödhakevägen. Att sätta en hastighet över 30 km/h kommer inte att accepteras. Enligt Trafikverkets publikation 2021:003, RÅD VGU vägars utformning kan mindre vägar som ska hålla 30 km/h vara 3,5–5,5m breda, vilket avser bredden på hela vägen, både för fordon, gående och cykel. Se bild nedan på ett bredare exempel på 30 km/h väg som är tagen från Trafikverkets publikation 2021:003. Bilden visar att vägbredden i detaljplan för Fasanvägen etapp 13 överstiger de råd och anvisningar som Trafikverket ger. Utförandet av vägutbyggnaden överensstämmer föga med en modern syn på hur vägar anpassas i ett bostadsområde där boende, barn, vilda djur och övrig trafik under säkra förhållanden skall samverka. Utbyggnaden är kraftigt överdimensionerad och gagnar vare sig de boende eller kommunikationsbehovet i området.

Genomfartstrafik borde förhindras, inte befrämjas. Hastighetsanpassade åtgärder bör vidtagas.

Med hänsyn till ovanstående skäl anser vi boende i området att detaljplanen omarbetas.

Svar: Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikeras gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. I samband med detta gör kommunen en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare och inte uppnå VGU standard efter utbyggnaden.

Bortsett från Breviksvägen så trafikeras gatorna främst av boende och besökande till fastigheterna. Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h för lokalgator och 40 km/h för Breviksvägen. Behovet av

hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Gatuområdets totala bredd omfattar mer än körbanorna. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödresor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar.

29. Yttrande 78

Har två ekar som är n2 prickade vilket kommer omöjligöra nybyggnation när byggrätterna ökar efter genomfört arbete. min tomt har en platå där nuvarande byggnad står och är ända platsen vi kan bygga på i framtiden och med n2 prickningen kommer det inte gå att bygga nytt större hus då annan byggnad samt pool finns på motsatt sida. Har pratat med någon på kommunen angående detta som skulle återkomma och boka ett hembesök för att titta över detta men inte fått någon återkoppling än.

Svar: *Det är fortsatt önskvärt att spara ekarna. Vi ser däremot över utbredningen i plankartan. Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild".*

30. Yttrande 79

Sommarbostad. Då vi sett på kartan att våra 2 komplementhus är på prickad mark, måste de få stå kvar. Ett är ytterst välskött, byggt 1940, det andra friggebod från 1990. Dessutom kommer vår bilparkering nästan försvinna om trottoar byggs! Gör liknande väg som Bofinksvägen!

Svar: *Ytor för prickmark ses över och ändras om möjligt, så att byggnader kan stå kvar.*

Efter detaljplanen var ute på samråd har beslut tagits om att ha kvar Talgoxevägens östra del som återvändsgata. Någon gångbana kommer därmed inte att anläggas i denna del av Talgoxevägen, vilket gör att markintränet eventuellt blir något mindre. Kommunen iordningställer infart och en bilparkering om befintlig inte kan vara kvar.

31. Yttrande 80

Förslaget att bredda vägen till 4,7 meter, dvs. mer än alfa andra vägar i området och anlägga gång- och cykelbana på 2 meter samt därtill diken på båda sidorna skapar ett sår i landskapsbilden som totalt förstör områdets karaktär. Med den tilltänkta bredden blir vägen en genomfartsled, vilket varken är lämpligt eller nödvändigt. Vägen ligger ju mitt emellan Nytorpsvägen och Breviksvägen vilka redan är genomfartsleder. Behovet av gång- och cykelbana för att ta sig till Breviks skola är redan tillgodosett eftersom det finns gång- och cykelbana längs Nytorpsvägen.

I Ekologigruppens landskapsanalys och naturvärdesinventering belyses vikten att bevara fruktträden och luftigheten i trädgårdsstrukturen. Med den föreslagna breddningen av Fasanvägen kommer de öppna trädgårdsytorna och antalet fruktträd drastiskt att minska. För fastigheten skulle hälften av de gamla, rikligt fruktbarande äppelträden försvinna. Motsvarande förhållande gäller för flera av fastigheterna längs Fasanvägen. Dessutom får ett antal blommande buskar stryka på foten. Dessa har också bedömts viktiga för den biologiska mångfalden. Ett stort antal småfåglar uppehåller sig ofta i de fruktträd och buskar som växer i närheten av vägen. Då

kommunen utöver den mark som är tilltänt för inlösen även kommer att ta mark i anspråk för vägsränkor inkräktar planen orimligt mycket på de bevarandevärda områdena. Det kommer inte att återstå mycket av den känsla av trädgårdsstad, ett av områdets viktiga karaktärsdrag, som framhävts av Ekologigruppen.

Jag yrkar på att planen revideras så att Fasanvägen får samma bredd, dvs 4 meter, som övriga vägar i området samt att ingen gång- och cykelbana anläggs då sådan redan finns längs Nytorpsvägen.

På fastigheten står en gigantisk bok i det västra hörnet mot Fasanvägen, precis innanför nuvarande tomtgräns. Stammens omkrets är över två meter (ca 210 cm), vilket vittnar om att trädet har en anseelig ålder precis som de särskilt skyddsvärda ekarna som finns längre in på tomten. Förekomsten av bok i landet är, enligt uppgift i artdatabanken hos SLU, lägre än förekomsten av ek. Bok är skyddsvärd enligt samma kriterier som ek och detta träd bör med sitt omfång uppfylla kriterierna för särskilt skyddsvärd träd. Ekologigruppen har dock missat att markera trädet på kartan över inventeringen. På vår och sommar surrar det av liv i den enorma trädkronan, vilket innebär att den är en hemvist för olika insekter, Även olika fåglar hörs och syns i trädkronan och äter med förtjusning av fröna från borkkottarna. Trädet är därmed viktigt för den biologiska mångfalden. Ett så stort träd hjälper även till att suga upp stora mängder vatten, vilket är väsentligt då marken i kanten av gräsmattan och i skogsbrynet är väldigt sank på våren och efter stora regnmängder.

Jag yrkar på att planen för inlösen av mark revideras så att detta träd bevaras och att rötterna inte skadas.

Svar: När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. I samband med detta gör kommunen en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär.

Efter samrådet har gatubredderna utretts på nytt. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Områdets terräng och karaktär har medfört att gatubredderna görs smalare. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa har därmed behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enbetydlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Breviksvägen och Nytorpsvägen är de stora gatorna i området där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. De mindre gatorna i området är lokalgator som främst trafikeras av boende och besökande till fastigheterna.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt.

Gatuutbyggnaden påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. För landskapsbilden och naturvärden är det därför viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Kommunen kommer försöka bevara boken och dess rötter i samband med vägutbyggnaden, eftersom arten är ovanlig i denna del av landet och tillför mycket till landskapsbilden.

Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild" och "Gator och trafik".

32. Yttrande 81

Vi är starkt emot den föreslagna korsningen för biltrafik mellan Talgoxevägen/Breviksvägen och föreslår att utökningen av Talgoxevägen endast anläggs som belyst och vinterunderhållen gång- och cykelväg med vägbom. En bilväg och -korsning skulle öka incitament för boende på ex Breviksvägen att ta bil via Talgoxevägen och Rödhakevägen som anslutning till exempelvis Breviks skola eller Nytorpsvägen. I vårt tyckande kommer en bilkorsning att missgynna boende på Talgoxevägen, då vi trivs med den lugna återvändsgata som finns idag och har inga behov av en korsning mot Breviksvägen. Det känns idag tryggt att ha barn gående eller cyklandes längs gatan trots avsaknad av trottoar. Korsningen strider även mot kommunens egen strategi för Östra Tyresö om att främja ett hållbart resande genom mobility management och i vilken biltrafik uttryckligen prioriteras sist av alla trafikslag. Vi vill även poängtera att varken Ekologigruppens landskapsanalys eller Trivectors trafikutredning ger ett sådant förslag. Snarare pekar båda på ett behov av att stärka kopplingar för gång- och cykeltrafik, inte biltrafik. Genom att enbart stärka koppling för gång- och cykeltrafik ökar incitamenten för att ta sig till Breviks skola samt bussförbindelser på Nytorpsvägen på ett hållbart sätt. Detta är mer i linje med de målsättningar som satts upp i detaljplanen. Dessutom riskerar korsningen att bli farlig, trots de förslag som JM Entreprenad och Sweco ger i sitt PM. Att endast bättre möjlighet till sophämtning ska kräva stor ombyggnad av Breviksvägen och en icke-önskvärd utbyggnad av Talgoxevägen förefaller tämligen orimligt. Sophämtning borde kunna lösas på annat sätt, som idag att fastighetsägare vid vändplan drar ut sopkärlen till en gemensam plats. I övrigt har jag inga invändningar utan ser fram emot att det ska bli klart inom en snar framtid.

Svar: *Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts ytterligare. Anslutningen kommer enbart att öppnas för gång- och cykeltrafik och på Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.*

33. Yttrande 82

Jag anser att den landskapsanalys och naturvärdesinventering samt inventeringen av skyddsvärda träd som gjordes inte fångar upp det naturvärde den ek och mark vi har som gränsar mot nya planerade vägen. Eken uppfyller samtliga parametrar för att ingå i gruppen Särskilt skyddsvärda träd enligt Naturvårdsverkets definiering:

- Jätteträd (290 cm i diameter)
- Grovt hålträd (flertalet håligheter finns i trädet) • Det är mycket gammalt (vi gissar på över 200 år)
- Utöver dessa har den även Ekticka.

Den marken där den växer har även Liljekonvalj som är fridlyst. Sälgen som är tydligt utmarkerad att bevaras kommer inte klara sig vid fällning av eken, med tanke på att grenverket mestadels växer mot no och trädet lutar också dit samtidigt som vinden från sv alltid är som kraftigast. Varje storm är vi oroliga för att den ska ramlas. I dagsläget är det eken som fångar upp det mesta av vinden.

Enligt summeringen i landskapsanalysen så finns också påtalat att särskilt värda att bevara vid framtida exploatering är bl a större träd på tomtmark. Det borde sannolikt då även omfatta denna?

Eftersom vi anser att vår ek inte är tydligt markerad i detaljplanen att den ska bevaras anser jag i mitt yttrande att den ska markeras in i förslaget som ställs ut för granskning så vi kan vidta de åtgärder vi anser behövs om den inte blir det.

Angående den breddning av väg som planeras så anser jag att argumentet ökad trafiksäkerhet inte är hållbart. En bredare väg som är rak med trottoar kommer öka trafiken och hastigheterna rejält. Före farthindrena sattes dit var det många som valde att använda Fasanvägen som genomfartled och dessa körde generellt alldeles för fort, därav att vi fick dessa. Resultatet av farthindrena var markant. Genomfartstrafiken försvann helt och hastigheterna minskade rejält. Vi fick en trygg trafiksäker gata att vistas på (jag hittar inte utredningen för den på er hemsida som hade varit intressant att ta del av igen).

Jag har tidigare föreslagit i mitt yttrande för detaljplan Rödhakevägen att om argumentet för ökad trafiksäkerhet ska hålla anser jag att Fasanvägen bör göras till gångfartsområde alternativt genomfartstrafik förbjuden. Annars får vi ytterligare en "Nytorpsvägen" där hastigheterna ligger på ca 70-100 km i timmen på raksträckorna och sannolikheten att en olycka inträffar är mycket hög.

Om vägen ändå breddas anser jag att hastighetsreducerare behöver planeras in, ex avsmalnande väg på flertalet platser samt att trafikmätning och hastighetsmätning måste genomföras före och efter.

Svar: *Denna ek är klassad som ett "särskilt skyddsvärt träd" och tillför mycket till landskapsbilden. Kommunen planerar för att bevara eken och dess rötter i samband med vägutbyggnaden.*

I plankartan kommer en bestämmelse läggas till om krav på marklov för att fälla träd över en viss storlek.

För särskilt skyddsvärda träd så framgår det i en upplysningstext på plankartan att Länsstyrelsen ska kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges. Planbeskrivningen uppdateras med text om vikten att bevara särskilt skyddsvärda träd och hur dessa identifieras.

Efter samrådet har gatubredderna utretts på nytt. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Områdets terräng och karaktär har medfört att gatubredderna görs smalare. För de gator med en gatubredd mindre än 5,5 meter behöver mötesplatser anläggas. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubreden 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Breviksvägen och Nytorpsvägen är de stora gatorna i området där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. De mindre gatorna i området är lokalgator som främst trafikeras av boende och besökande till fastigheterna. På dessa lokalgator begränsas hastigheten till 30 km/h. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

34. Yttrande 83

Det står att det är 3st olika typer av byggrätter... Men hur ser jag vilket alternativ som gäller för min tomt?

Det står att vissa hus kommer avvika, för dom redan fått godkänt bygglov.

Kan jag nu innan detaljplanen gått igenom också ansöka och få godkänt för ett hus som ej följer planen?

Svar: *På plankartan framgår vilken eller vilka alternativa byggrätter som gäller inom din fastighet. Av dessa väljer du vilken du föredrar som även passar in i terrängen där byggnaden ska placeras. Ex om marken är flack så fungerar alternativ ett och två medan alternativ tre anser en suterrängbyggnad.*

Redan givna bygglov gäller, även när en ny detaljplan vinner laga kraft.

Du kan enbart få bygglov för ett hus som följer gällande detaljplan.

35. Yttrande 84

Innan samrådsförslaget för Fasanvägen etapp 13 presenterades fanns en tro om att karaktären här på Brevik var något unikt och bevarandevärdt och därför fanns också en förståelse över att vi som fastighetsägare inte får stycka i tomter mindre än 3000 kvm. Det fanns också en tro om att kommunens ambition var att bygga ut vatten- och avlopp med så små ingrepp som möjligt. Att kommunen skulle göra allt för att behålla karaktären av ett sommarstugeområde med stora tomter, mycket grönska och slingrande vägar. Den tron försvann när detaljplaneförslaget kom och vi kunde läsa förslaget för vårt närområde.

Fasanvägen:

Att Fasanvägen (som för övrigt är den enda vägen på Brevik där vi alltid känt oss trygga med att låta barnen gå själva) skulle breddas till en 6,7 m bred asfalterad yta hade vi aldrig kunnat tro. Kommunen har hela tiden framhållit ambitionen att bevara landskapsbilden på Brevik bland annat med de stora tomterna, de smala slingrande vägarnas karaktär som skulle bevaras så långt som möjligt. Fasanvägen är visserligen inte direkt slingrande men smal och karaktärsfull. Kommunen borde inse att det inte bara är stora tomter som tillhör landskapsbilden utan även de smala gatorna.

Motivet till den breda Fasanvägen med överstandard var enligt er på samrådsmötet trygghets- och säkerhetsaspekten. Vi som bor här vet att Fasanvägen idag är en av de säkraste och tryggaste vägarna på Brevik. Bland annat för att vi har en rekommenderad hastighet på 30 km/h, belysning, fartgupp, en smal gata och mycket växtlighet såsom häckar och träd. Med den breddning som presenteras i detaljplaneförslaget kommer all avskärmande växtlighet försvinna vi kommer att få ett gaturum som inte hör till landskapsbilden. Vi boende i området har inte bett om någon överstandard mer än på Breviksvägen som är hårt trafikerad. Hade vi fastighetsägare fått möjligheten att stycka med en minsta tomtstorlek på till exempel 2000 kvm hade man kanske kunnat förstå den kraftiga breddningen av Fasanvägen eftersom det onekligen hade lett till ökad trafik. Nu är det vi som bor på Fasanvägen som använder vägen och vi får enligt planförslaget inte stycka. Enligt planförslaget som det ser ut nu finns bara en fastighet som ges styckningsrätt inom hela planområdet d.v.s. en enda tillkommande ”familj”. Hur kan en tillkommande familj öka trafiken så pass mycket att bland annat Fasanvägen måste ökas till 6,7 m? Det får en att fundera på om det kan vara så att den ökade trafiken kommer från något annat håll? Är det framtida planer på exploatering som gör att kommunen passar på att bredda Fasanvägen redan nu?

Att vi boende på Brevik är i behov av en hållbar vattenförsörjning är ett faktum. Även behov av de ökade byggrätterna då många familjer bor väldigt trångt. Vad gäller upprustning av vägarna så trodde vi att man skulle göra detta med varsamhet. Allt för att bevara karaktären av området. Kommunen har valt att göra minsta möjliga intrång på valda delar men på Fasanvägen har man valt att skapa ett gaturum som är cirka 15 meter brett inklusive diken och slänt. Förutom det breda gaturummet föreslås dessutom ett arbetsområde på två meter in på varje tomt. Detta innebär att all växtlighet och naturmark inom ett 19 meter brett område kommer att förstöras. Tragiskt och sorligt att förstöra ett vackert område på detta sätt. Motiveringen om ökad säkerhet på en väg som redan är säker känns inte rimlig.

Förslag:

Avsluta Fasanvägen i höjd med grus/bollplan i en vändplan då kan Fasanvägen fortsätta vara en gata till för dem som bor längs med och ingen breddning behövs. Enligt detaljplaneförslaget för Rödhakevägen så ska trafiken som den detaljplanen alstrar inte belasta Fasanvägen. Men det finns en oro om att det ändå kan bli så och att trafiken kommer öka. Vilket ju är ett troligt scenario som kan undvikas genom att Fasanvägen avslutas med vändplan i höjd med grus/bollplanen och utfartsförbud mot Fasanvägen läggs i Rödhakevägens detaljplan. Nytorpsvägen har som bekant en avsmalning vid busshållplatsen och med ökad trafik som detaljplaneförslaget för Rödhakevägen indikerar på att det kommer bli finns risken för köbildning vid avsmalningen speciellt i rusningstrafik när bussen blockerar. Vilket riskerar att bilister väljer Fasanvägen i stället. Eftersom den enligt kommunens förslag kommer att bli mycket bredare än idag, dessutom utan fartgupp kommer Fasanvägen troligtvis bli en snabbare väg att välja.

Om kommunen vidhåller att ha denna enorma breddning av gaturummet på Fasanvägen borde ni också tillåta oss boende i området att exploatera våra tomter med mindre styckningar. På så sätt kan vi få in medel för att finansiera den kraftiga gatukostnaden. Karaktären av området är det kommunen som förstör och dessutom är det vi fastighetsägare som ska betala för det.

Nuläge och önskemål:

På vår fastighet är halva tomten i nivå med Fasanvägen och den andra halvan av tomten uppe på berget. Tanken från vår sida har hela tiden varit att stycka av den delen av tomten som är uppe på berget likt grannfastigheten som delades i en klyvning för länge sedan. Den klyvningen hanterades av som en avvikelse bland annat med anledning av topografin. Tron har varit att en avvikelse från minsta tomtstorlek på grund av topografin skulle kunna göras även i vårt fall också, eftersom det är svårt att nyttja hela vår tomt på grund av det avskärande berget. För att möjliggöra en framtida avstyckning har vi därför skrivit ett avtalsservitut för infart via Gökbacksvägen med berörda fastighetsägare fram till den delen av vår tomt som ligger på berget. Vi har på så sätt tillgång till området och kan nyttja hela vår tomt. På marken uppe på berget har vi drömmen att bygga ett nytt hus med sjöutsikt.

Vi blev väldigt förvånade och besvikna när det var prickad mark och n-bestämmelse på hela berget vilket skulle innebära att en framtida styckning inte kan bli av. Dessa bestämmelser behöver kommunen se över eftersom området idag inte ser ut som det gjorde för några år sedan när naturvärdesinventeringen gjordes. Vår ambition är att behålla naturtomten så långt som möjligt men i förberedande arbeten för att göra ett Attefallshus uppe på berget har de flesta träd tagits bort. Detta inklusive grannars arbeten på deras tomter innebär att det inte längre finns någon sammanhållen skogsmiljö uppe på berget. Spridningssambandet som nämns i planbeskrivningen är borta.

Den prickade marken och n-bestämmelsen är i naturvärdesinventeringen på vår fastighet utpekad som område med påtagligt naturvärde, klass 3, alltså inga höga naturvärden. Varför står det då höga naturvärden i n1-bestämmelsen? n1 - Skyddsvärd natur. Naturmarkens karaktär och skyddsvärda träd ska bevaras, 4 kap. 10 §. Marken har höga naturvärden som behöver bevaras. Undrar varför ni har begränsat våra möjligheter att bygga genom att sätta en så kraftig n-bestämmelse när naturvärdesinventeringen enbart säger påtagligt naturvärde?

Vi anser att de kraftigt begränsande bestämmelserna för området uppe på vårt berg inte har stöd i naturvärdesinventeringen och dessutom finns inte längre någon lång kontinuitet av skogsmiljön uppe på berget. Därför yrkar vi på att den prickade marken och n-bestämmelsen ses över och tas bort i de delar som krävs för att möjliggöra en framtida avstyckning.

Kommunen har som bekant även lyft möjligheten att gå ihop med grannar för att reglera mark sinsemellan för att få tillräckliga arealer för att kunna stycka. Vi har därför pratat med vår närmsta granne gällande detta. Vi vill starta en dialog mer kommunen om hur vi går tillväga så snart som möjligt.

Vi har en tall på tomten som gränsar mot Fasanvägen som fått bestämmelsen n2 i plankartan det vill säga marklov krävs för fällning. Denna tall vill vi ha kvar så länge det är möjligt men den har skador på sig som gör att vi kommer att behöva ta ner den så småningom. Vi har tyvärr redan varit tvungna att ta ner den som stod bredvid då den hade större skador. När den dagen kommer då vi blir tvungna att ta ner tallen som är kvar, anser vi att det räcker med räcker med kostnaden för att fälla trädet och vill inte ta en kostnad utöver det för att söka marklov. Vi yrkar på att n2-bestämmelsen tas bort.

Övriga synpunkter och frågor:

I Naturvärdesinventeringen står att skogsområden är värdefulla ur rekreationssynpunkt och bör bevaras i sin helhet – vilka skogsområden åsyftas?

Vilken förtätning menar ni när det står Vid förtätning blir skogen ännu viktigare för rekreation, men får även en viktig roll som spridningslänk mellan Inre- och Yttre Brevik. Undrar eftersom det i planförslaget i hela planområdet enbart finns en tillkommande avstyckning. Det kan inte kallas förtätning?

Otydligt att ni har delat upp n2 bestämmelsen. Att marklov krävs för fällning av träd står som en generell bestämmelse. Blir tydligare om den viktiga bestämmelsen framgår i kolumnen där n2 beskrivs.

På plankartan saknas n2 i legenden.

Finns intresse från Vattenfall och Skanova att lägga ledningarna i gatan?

I trafikutredningen Östra Tyresö står att vägområdet kommer att belastas med 2500–3000 fordon per dygn i enlighet med framtida exploatering på hela Brevikshalvön. Hur många fordon är det idag?

På Lärkvägen upprättas ett markreservat för allmän gångtrafik, men planläggs som kvartersmark för bostadsändamål. Det står inget om ev. tillköp av marken för fastigheterna intill. Är tanken då att kommunen ska äga en liten remsa planlagd för bostadsändamål som består av en väg?

I planbeskrivningen står att smala gator gör att hastigheten hålls nere. Det stämmer och genom att hastigheterna hålls nere hålls också bullret nere. Det räcker med att gå på trottoaren på

Nytorpsvägen så inser man vilken otroligt bullrig miljö Nytorpsvägen är. I bullermätningen från 2016 ser man rätt kraftigt buller på Nytorpsvägen. Om Fasanvägen ska breddas kommer även hastigheten öka och bullernivån med den. Kommer någon bullermätning göras?

Processen:

Innan sommaren fick vi ett utskick där det stod att det i slutet av sommaren skulle vara samråd för Fasanvägen etapp 13. Då tänkte i alla fall vi att det handlade om augusti månad. För oss är 7 juli då samrådet började, inte i slutet på sommaren. Det hade varit tydligare att skriva samråd under sommaren med samrådsmöte i slutet på sommaren. Det stod också att vi skulle få information hemskickad i brevlådan. Vilket blev lite olyckligt eftersom den informationen inte kom i tid utan vi fick läsa om samrådet i tidningen Mitt i Tyresö, efter att samrådet redan hade börjat. Tidningen Mitt i Tyresö har av någon anledning inte delats ut mer än sporadiskt de senaste månaderna här ute på Brevik så det var en ren tur att den delades ut denna vecka. Att vi som är direkt berörda inte fick information först var ingen bra start på samrådet. Jag förväntade mig också att få handlingarna hemskickat till mig och ringde direkt till ansvariga handläggare som båda hade gått på semester. Började alltså semestern med att försöka få tag i handlingar som vi så småningom fick hämta ut på kommunhuset. Ingen bra start på ett samråd som berör ett fritidshusområde där 119 fastigheter räknas som befintliga bostadsfastigheter det vill säga redan boende i området och som påverkas stort av kommunens planer.

Gatukostnadsutredningen:

Vi anser att den höga gatukostnaden inte är rimlig jämförelsevis med andra etapper. Den är varken skälig eller rättvis.

***Svar:** Kommunen har en ambition att bibehålla fastigheternas storlek inom område, i plankartan ställs krav på att minsta fastighetsstorlek vid avstyckning är 3 000 kvm. För en förtätning utöver vad denna detaljplan medger behöver en ansökan om planbesked lämnas in och få ett politiskt godkännande, innan ett nytt planärende kan påbörjas. Områdets växtlighet är värdefull och det är därför viktigt att fastighetsägarna behåller den inom sina fastigheter så långt det går.*

Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver.

Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standard efter utbyggnaden.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödbakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi sett över gatubredderna och dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredden 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

Nytorpsvägen och Breviksvägen är huvudgator med busstrafik. Lokalgatorna som är smalare trafikeras främst av boende och besökande till fastigheterna. Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h för lokalgator och 40 km/h för Nytorpsvägen och Breviksvägen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt.

Breviksvägen och Nytorpsvägen är de stora gatorna i området där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. De mindre gatorna i området är lokalgator som främst trafikeras av boende och besökande till fastigheterna. Det är inte aktuellt att göra Fasanvägen till en återvändsgata.

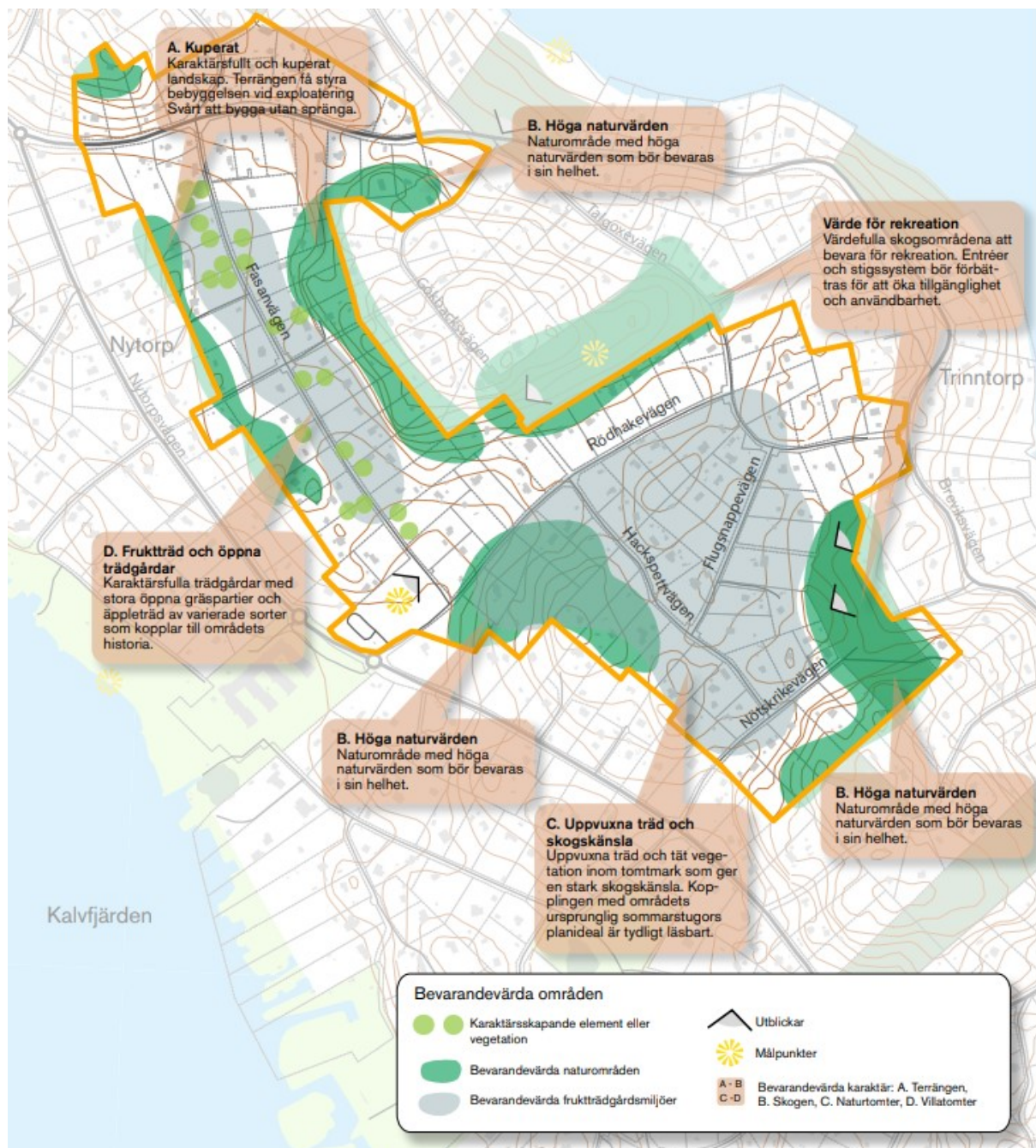
Den största delen av breddningen av Fasanvägen avser gångbana. Gångbana är en överstandard utifrån gatukostnadsutredningen. Detta innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet. Merkostnaden finansieras istället via skattekollektivet.

Den kuperade marken inom vissa fastigheter kan innebära en ökad risk för ras och skred. Plankartan och planbestämmelsers utformning ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnad, utifrån bestämmelserna prickmark och n. Det fanns planbeteckningar som saknades i plankartans teckenförklaring men fanns beskriven under rubrik "Planbestämmelser" i planbeskrivningen. Plankartan uppdateras till granskningskedet. Attefallshus är en bygglövsbefriad åtgärd i de fall inte detaljplanen säger något annat. Attefallshus som bygglövsbefriad åtgärd kräver bygganmälan. Bygglövsbefriade åtgärder kan uppföras inom prickmark.

I samrådsutskicket bad vi er kontakta kommunen vid önskemål om marköverföring i syfte att kunna avstycka. I det förslaget skulle eventuella kommande styckningar, som inte redovisas i detaljplanen, inkluderas i andelstalen. Inför granskningen har kommunen föreslagit att andelstalen för gatukostnaderna endast belastar nuvarande fastigheter. I och med denna ändring behöver kommunen inte kontaktas vid marköverföring och avstyckning, utan enbart Lantmäteriet.

Prickmark och n-bestämmelse kommer att ses över i plankartan. En bestämmelse läggs till om krav på marklov för att fälla träd över en viss storlek. Tallen ligger inom 6 meter från vägområdets gräns. Inom denna yta kommer marken att få en prickebestämmelse men vi lägger inte till krav på marklov för fällning av träd. För särskilt skyddsvärda träd så framgår det i en upplysningstext på plankartan att Länsstyrelsen ska kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges. Planbeskrivningen uppdateras med text om vikten att bevara särskilt skyddsvärda träd och hur dessa identifieras.

De skogsområden som avses i naturvärdesinventeringen redovisas i bilden nedan från naturvärdesinventeringen. Dessa finns både inom privat och kommunal mark. Naturvärdesinventeringen avser omvandlingen från fritidsboende till permanent boende när de nämner "förtätning", då det inom planområdet ges större byggrätter och gatuområdet byggs ut.



Det som står om spridnings sambanden är ett nuläge utifrån när naturvärdesinventeringen upprättades. Planbeskrivningens planförslag och konsekvenser under rubrik "Natur och landskapsbild" ses över.

Kommunen önskar att ledningar läggs i gata och för en dialog med ledningsägarna.

I höjd med Breviksvägen 33 finns en trafikmätningsspunkt. Vid senaste mätningen 2022-06-01 var dygnstrafiken 1 979.

Lärkvägen klassas inte som en allmän gata enligt kommunen, utan som en gemensam infart och gångpassage. Markens ändamål planläggs som kvartersmark för Bostad för att kunna bilda servitut för ledningar och infarter till angränsande fastigheter. Marken kommer fortsätta vara i kommunal ägo, så att allmänheten även fortsättningsvis har rätt att passera där, tillköp är inte aktuellt.

En bullerutredning för planområdet tas fram, planbeskrivningen uppdateras.

Information om samrådet skickas till fastighetsägarens folkbokföringsadress, hela planhandlingar skickas däremot inte ut i pappersformat. Handlingarna var tillgängliga på kommunens servicecenter, bibliotek och på hemsidan. Samrådet har annonserats i lokaltidningen Mitt i Tyresö och kungjordes i DN. Om hjälp med utskrift av planhandling behövs kan kommunens servicecenter kontaktas.

Samtliga bostadsfastigheter inom etappen ges samma andelstal. Gatukostnaderna och andelstal redovisas mer utförligt i gatukostnadsutredningen.

Se även generella svar under rubrik "Landskapsbild" och "Gator och trafik".

36. Yttrande 85

Vi välkomnar Tyresö kommuns förslag till detaljplan för Fasanvägen etapp 13, men vill framhålla några generella synpunkter och frågor, samt några specifika för fastigheten, som vi önskar att kommunen beaktar i sitt fortsatta arbete med detaljplanen.

AVSTYRKER KORSNINGEN BREVIKSVÄGEN-TALGOXEVÄGEN

Vi är starkt emot den föreslagna korsningen för biltrafik mellan Talgoxevägen/Breviksvägen och föreslår att utökningen av Talgoxevägen endast anläggs som belyst och vinterunderhållen gång- och cykelväg med vägbom. En bilväg och -korsning skulle öka incitament för boende på ex Breviksvägen att ta bil via Talgoxevägen och Rödhakevägen som anslutning till exempelvis Breviks skola eller Nytorpsvägen. I vårt tyckande kommer en bilkorsning att missgynna boende på Talgoxevägen, då vi trivs med den lugna återvändsgata som finns idag och har inga behov av en korsning mot Breviksvägen. Det känns idag tryggt att ha barn gående eller cyklandes längs gatan trots avsaknad av trottoar. Korsningen strider även mot kommunens egen strategi för Östra Tyresö om att främja ett hållbart resande genom mobility management och i vilken biltrafik uttryckligen prioriteras sist av alla trafikslag¹. Vi vill även poängtera att varken Ekologigruppens landskapsanalys² eller Trivectors trafikutredning³ ger ett sådant förslag. Snarare pekar båda på ett behov av att stärka kopplingar för gång- och cykeltrafik, inte biltrafik. Genom att enbart stärka koppling för gång- och cykeltrafik ökar incitamenten för att ta sig till Breviks skola samt bussförbindelser på Nytorpsvägen på ett hållbart sätt. Detta är mer i linje med de målsättningar som satts upp i detaljplanen. Dessutom riskerar korsningen att bli farlig, trots de förslag som JM Entreprenad och Sweco ger i sitt PM4. Att endast bättre möjlighet till sophämtning ska kräva stor ombyggnad av Breviksvägen och en icke-önskvärd utbyggnad av Talgoxevägen förefaller tämligen orimligt. Sophämtning borde kunna lösas på annat sätt.

GENERELLA FRÅGOR OCH SYNPUNKTER GÄLLANDE PRICKMARK OCH N1-MARK

- **Innebär n1-mark att inga träd får fällas eller kommer trädfällning kräva marklov?** I planbeskrivningen går det att läsa att den utökade byggrätten kan innebära att träd kan behöva fällas om de inte skyddas av n-bestämmelserna (s. 17) och att marklov krävs för fällning av träd inom n2 område (s. 35), men inget om vad som gäller för n1-områden. Detta behöver förtydligas. Vi föreslår att kommunen inför marklov för trädfällning inom n1-område, istället för att införa generellt förbud. Detta då flera av oss med n1-mark kommer känna oss tvungna till att fälla träd som vi "kanske" vill fälla i framtiden om detaljplanen medför ett generellt förbud.

- **Innebär kombinationen prickmark och n1-mark att inga komplementbyggnader får uppföras eller mark hårdgöras?** Vi anser att byggnation som inte innebär att träd fällt borde kunna tillåtas om anpassning görs för att värna befintliga naturvärden. Exempelvis att byggnader uppförs på pålar för att inte förstöra rötter. Under det digitala samrådet 26 augusti 2021 framkom det att kommunen kan komma att ompröva planen om träd har fällt sedan utredningen gjorts. Det förefaller således en överhängande risk för att fler träd fällt innan planen vinner laga kraft enbart för att minska naturvärden och då öka möjligheten till att nyttja den enskilda marken eller för att fälla träd som fastighetsägaren kanske skulle ha fällt i framtiden. En sådan utveckling vore oerhört olycklig.
- **Får bygglovsbefriade attefallshus uppföras på prickmark och n1-mark?** Attefallshus kan enligt 10 kap 2 § PBL vara planstridiga.
- **Är befintliga byggnader inom prickmark (t.ex. friggebod, attefallshus) planstridiga?** Måste de rivas vid ny bygglovsansökan för huvudbostaden? Vi föreslår att befintliga komplementbyggnader inom prickmark omfattas av kryssmark, om de anses planstridiga och måste rivas, samt om deras sammantagna area faller inom detaljplanens regler gällande komplementbyggnader tillsammans med attefallsregeln och övriga tillämpliga regler för mindre uthus.
- **Är befintliga hårda markytor, t.ex. asfalterad parkering och/eller uppfart planstridiga om de ligger inom prickmark och n1-område?**
- **Anges n1-områden endast med lagstöd av 4 kap 10§ PBL?**

ÖVRIGA, GENERELLA FRÅGOR OCH SYNPUNKTER

- **Vilka konsekvenser får den föreslagna bestämmelsen att minsta fastighetsstorlek ska vara 3000 kvm på fastigheter som idag har en mindre area?** I planbeskrivningen är den generella bestämmelsen (s.35) otydlig – innebär Då sådana fastigheter inte uppfyller planenligt utgångsläge kan bygglov försvåras eller rent av nekas enligt rättspraxis, trots att ansökan i sig är planenligt. Därför borde kommunen specificera att minsta fastighet vid avstyckning inte får understiga 3000 kvm. Om kommunen väljer att behålla bestämmelsen om minsta fastighetsstorlek om 3000 kvm, måste det i detaljplanen tydliggöras att befintliga fastigheter som understiger denna area är undantagna planenligt utgångsläge. Om möjligt gärna som en generell bestämmelse, annars per fastighet. Detaljplanen är i nuläget motstridig – å ena sidan finns bestämmelse om minsta fastighetsstorlek på 3000 kvm, å andra sidan anges byggrätter för fastigheter under 3000 kvm.
- **Efter utbyggnad av väg och gång-cykelbana, vem ansvarar för att det är fortfarande är möjligt att köra upp bil från väg till uppfart – fastighetsägare eller kommun?** Vi föreslår att kommunen säkerställer att lutningen mellan väg och uppfart möjliggör att fastighetsägare ska kunna köra upp på sina fastigheter. På Talgoxevägen är vi några fastigheter som idag har branta uppfarter. Med planerad utbyggnad av väg kommer lutningen möjligtvis bli för brant och vi önskar att kommunen tillser att det går att köra upp en bil från vägen till uppfarten.

SPECIFIKA SYNPUNKTER

- Vår fastighet understiger 3000 kvm. Om kommunen väljer att behålla 3000 kvm som minsta fastighetsstorlek vill vi att kommunen beslutar att ge vår fastighet ett undantag från kravet på planenligt utgångsläge.

- Enligt detaljplan omfattas ca $\frac{3}{4}$ av vår tomt med prickmark och n1 – en tomt som dessutom är mindre än snittet i området. Att förlägga en sådan stor andel av tomten med n1 medför stora svårigheter att nyttja de byggrätter som ges och på så sätt säkra ett permanentboende av modern standard. Vi har full förståelse för att de gröna sambanden behöver stärkas längs Brevikshalvön och är själva stolta över de naturvärden vi har på tomten, men önskar att större möjligheter medges för att nyttja tomten på ett ekologiskt hållbart sätt och som inte avsevärt förändrar naturmiljön. Se förslag nedan.
- Vi önskar att följande förläggs med korsmark, istället för prickmark:
 - Vår sedan 90-talet asfalterade parkeringsplats för att möjliggöra tillbyggnad av carport om vi eller framtida fastighetsägare önskar bygga en sådan. Marken är redan asfalterad och en sådan tillbyggnad kommer inte kräva att träd fälls.
 - Våra komplementbyggnader. Under det ena (ett skjul) har antingen en grävling eller räv ingången till sitt gryt, den andra är en friggebod som står på pålar. Alternativt ge dem undantag från planenligt utgångsläge.
- Möjlighet att kunna uppföra komplementbyggnad såsom attefallshus inom prickat områden (n1) om det kan visas att det görs utan att träd fälls. Exempelvis vill vi kunna flytta vår befintliga komplementbyggnad från e1-område till del av prickmark.
- Vår asfalterade uppfart, gångar och en trappa finns inte utmarkerad på plankartan. Detta måste korrigeras (se bild nedan).
- Vid markinlösen för att bredda Talgoxevägen, kommer kommunen att ge ersättning för naturliga träd på fastigheten? De har värde för oss även om vi själva inte planterade dem.

Sammantaget vill vi behålla och värna de höga naturvärden som finns på vår tomt. Om ingen flexibilitet ges i möjligheten att nyttja n1-område kan vi känna oss så illa tvungna att fälla vissa träd som vi annars hade bevarat.

Svar: Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts ytterligare. Anslutningen kommer enbart att öppnas för gång- och cykeltrafik och på Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.

Prickmark och n-bestämmelse kommer att ses över i plankartan och förtydliganden görs i planbeskrivningen. En bestämmelse läggs till om krav på marklov för att fälla träd över en viss storlek. Tallen ligger inom 6 meter från vägområdets gräns. För särskilt skyddsvärda träd så framgår det i en upplysningstext på plankartan att Länsstyrelsen ska kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges. Planbeskrivningen uppdateras med text om vikten att bevara särskilt skyddsvärda träd och hur dessa identifieras.

Komplementbyggnader får inte uppföras inom prickmark. Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnader. Attefallshus är en bygglovsbefriad åtgärd i de fall inte detaljplanen säger något annat. Attefallshus som bygglovsbefriad åtgärd kräver bygganmälan. Bygglovsbefriade åtgärder kan uppföras inom prickmark. Det finns en generell bestämmelse som styr hur mycket av fastighetsarean som får hårdgöras. Bestämmelsen om prickmark och n styr inte över markens hårdgörande, vilket innebär att befintliga asfalterade ytor inte påverkas av dessa bestämmelser. I planbestämmelserna anges enbart hänvisningar till PBL även om det finns stöd i andra lagar och föreskrifter.

Plankarta och planbeskrivning uppdateras med att minsta fastighetsstorlek vid avstyckning inte får understiga 3000 kvm. Ett förtydligande görs även om att vid avstyckning ska både stamfastigheten och styckningslotten vara minst 3 000 kvm. Vid fastighetsreglering (marköverföring mellan fastigheter) så får inte den avstående fastigheten understiga 3000 kvm efter regleringen.

I projekteringen och utbyggnaden av gata säkerställer kommunen att varje fastighet har en fungerande infart. Oftast innebär detta att befintliga infarter återställs med en förbättrad anslutning till den nya vägen och i annat fall anlägger kommunen en ny infart. Ni kommer få tycka till om infartens placering.

Inom 6 meter från vägområdets gräns kommer marken att prickas och inom den delen får inte en carport uppföras. Prickmark utöver dessa 6 meter kommer ses över.

Redan givna bygglov är planenliga. Attefallshus och friggobod är bygglovsbefriade åtgärder i de fall inte detaljplanen säger något annat. Attefallshus som bygglovsbefriad åtgärd kräver bygganmälan. Bygglovsbefriade åtgärder kan uppföras inom prickmark.

Grundkartan uppdateras för er fastighet.

Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar, oavsett om de är planterade eller ej.

37. Yttrande 86

I samband med denna detaljplan behöver även trafiken justeras från 50 km/h till 30 km/h i den olycksdrabbade korsningen Nytorpsvägen/Breviksvägen. Den sträckan som är från Breviksvägen 19 till Breviksvägen 33 och en bit in på Nytorpsvägen behöver anpassas. Barnen som skulle gå Fasanvägen i samband med ombyggnad av Breviksvägen/Nytorpsvägen går numera över vid Breviksvägen 25 på ett obevakat övergångsställe, dock kvarstår skyltarna vid Fasanvägen/Breviksvägen sedan denna etapp att det är övergång för barn där och skyltat 30 km/h.

När bygget drar igång kommer fler att ta Nytorpsvägen som behöver fart begränsas vid själva rondellen samt en bit åt båda hållen från rondellen.

Denna trafikfråga blir som en konsekvens till kommande etapp som behöver behandlas i etappen som en påverkan på redan utförda arbeten/etapper.

Svar: *Korsningen Nytorpsvägen/Breviksvägen ligger utanför planområdet. Synpunkten förs vidare till kommunens trafikplanerare. För Breviksvägen öster om Nytorpsvägen så planeras dess hastighet sänkas till 40 km/h.*

Inför byggnationen av planområdet så planeras lämpliga alternativa vägar och hastigheter.

38. Yttrande 87

Vi har nyligen flyttat till Tyresö till en av det sista fastigheterna på Talgoxevägen.

Vi fick information om den nya detaljplanen 2 veckor efter vårt tillträde till huset från närmaste granne och blev glad över detta besked. Dock när vi fick se förslaget i den nya detaljplanen så blev vi väldigt besvikna och upprörd över 2 saker som har en stor negativ påverkan på fastighetens värde och vår livsmiljö.

1: Vår tomt var stor och nästan på 5000 kvm vilket vi sökte läge efter. Men i den nya detaljplanen så prickas 2/3 delar bort och så nära som nästan in på husknuten samt ner över våran gräsmatta! Det känns som ett mycket stort intrång och som ett dråpslag.

Vi motsätter oss till mängden prick mark och placeringen.

Vi förstår prick markens ändamål och tycker att det självfallet ska förekomma men det ska stå i proportion och ska göras på ett sätt som gör det möjligt för både ägare och natur att kunna dela på ytan. Tex så kan prickmarken göras på andra delar av tomten så att vi kan utnyttja tomten och samtidigt behålla så mycket skog och miljö som möjligt. Tex så kan prickmark göras i 2 smalar stråk längs med ena kort och lång sidan på tomten där den ena binds ihop med den prickmark ni föreslagit framför tomten och som möjlig gör bra passage till stigar för djuren. Vad jag har läst och informerat mig om så finns det många exempel på när mark ha prickats bort i stora ytor så har fastighetsägare i ren desperation helt enkelt förstör de naturvärden man har på sin tomt för att inte förlora värdet och användningen av den. Detta blir då helt kontraproduktivt istället för bevara marken så förstörs naturvärdet detta kan väl ändå inte vara rätt väg?

2: Att det ligger vid en vänd plan så mina 4 barn var av ett har en medfödd grav funktionsnedsättning (Grav Syn och hörselskada) kan leka fritt tillsammans idag utan fara för trafik och buller. Detta kommer innebära att dom kommer förlora denna frihet då ni planerar en bil väg som resulterar i att våra döttrar inte längre kan leka samt att vår dotter med syn och hörselproblem måste hållas inne i stor omfattning.

En sämre säkerhet och ökat buller och miljöpåverkan är det rimligt att man ska underlätta för mer Biltrafik 2025?

Läser man materialet som ni tagit fram under förstudien så säger utredningen att den korsning som ni planerar göra vid Talgoxevägen/Breviksvägen aldrig kommer bli helt trafiksäker för varken gångtrafikanter eller cyklister än mindre för bilar så varför göra denna mycket kostsamma ingreppet?

Om man vill ha ökade tvärförbindelser så lämpar sig Nötskrikevägens dragning och läge avsevärt mycket bättre för en korsning vid Breviksvägen?

Vi förslår istället att en ny gång och cykel väg ner till Breviksvägen samt att det görs åtgärder för bättre sikt och säker passage. Tex låta vägen smalna av vid buss hållplatsen till ett fordon för sänkt hastighet och säker passage.

Sede mera etablera en riktig vänd plan innan min fastighet och in på grannens tomt.

Både jag och den grannen på andra sidan vägen är mycket mer positivt inställda till denna lösning istället.

Breviksvägen är redan för bullrig och vi behöver inte mer buller och avgaser samt avsevärd minskning av säkerhet för våra barn och andra gångtrafikanter.

Jag har också en fråga om vad "n2" på min mark står för? jag hittar ingen beskrivning till detta i detaljplans dokumentet?

Svar: Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnad, både utifrån bestämmelserna prickmark och n.

Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts ytterligare. Anslutningen kommer enbart att öppnas för gång- och cykeltrafik och på Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik. Vändplanens placering bestäms utifrån lämplighet och redovisas i planbehandlingen.

Planbestämmelsen n2 säger att skyddsvärda träd ska bevaras. Planbeteckningen n2 tillsammans med några andra beteckningar saknades i plankartans teckenförklaring men fanns beskriven under rubrik "Planbestämmelser" i planbeskrivningen. Plankartan uppdateras till granskningsskedet.

39. Yttrande 88

Man har gjort bedömningen att det inte finns något behov av trottoarer på flugsnappevägen och Hackspettvägen för att det är så lite biltrafik där.. den bedömningen måste ju grunda sig på dagens trafiklösning.. nu har ni ju tänkt att öppna upp mellan breviksvägen och talgoxevägen och leda trafiken genom området, då kommer trafiken öka markant i området.. ni skriver i planen att större bygggrätter kommer göra det mer attraktivt för barnfamiljer att flytta in i området.. dom här sakerna går ju stick i stäv med varandra... barn ska flytta in i området och samtidigt så leder ni in fler bilar i området.. Helt utan att tänka på säkerheten verkar det som. barn och bilar ska samsas på en liten yta, det låter inte så genomtänkt

Svar: *Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts ytterligare. Anslutningen kommer enbart att öppnas för gång- och cykeltrafik och på Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.*

40. Yttrande 89

Jag anser att den landskapsanalys och naturvärdesinventering samt inventeringen av skyddsvärda träd som gjordes inte fångar upp det naturvärde den ek och mark vi har som gränsar mot nya planerade vägen. Eken uppfyller samtliga parametrar för att ingå i gruppen Särskilt skyddsvärda träd enligt Naturvårdsverkets definiering:

- Jätteträd (290 cm i diameter)
- Grovt hålträd (flertalet håligheter finns i trädet) • Det är mycket gammalt (vi gissar på över 200 år)
- Utöver dessa har den även Ekticka.

Den marken där den växer har även Liljekonvalj som är fridlyst. Sälgen som är tydligt utmarkerad att bevaras kommer inte klara sig vid fällning av eken, med tanke på att grenverket mestadels växer mot no och trädet lutar också dit samtidigt som vinden från sv alltid är som kraftigast. Varje storm är vi oroliga för att den ska ramla. I dagsläget är det eken som fångar upp det mesta av vinden.

Enligt summeringen i landskapsanalysen så finns också påtalat att särskilt värda att bevara vid framtida exploatering är bl a större träd på tomtmark. Det borde sannolikt då även omfatta denna?

Eftersom vi anser att vår ek inte är tydligt markerad i detaljplanen att den ska bevaras anser jag i mitt yttrande att den ska markeras in i förslaget som ställs ut för granskning så vi kan vidta de åtgärder vi anser behövs om den inte blir det.

Angående den breddning av väg som planeras så anser jag att argumentet ökad trafiksäkerhet inte är hållbart. En bredare väg som är rak med trottoar kommer öka trafiken och hastigheterna rejält. Före farthindrena sattes dit var det många som valde att använda Fasanvägen som genomfartled och dessa körde generellt alldeles för fort, därav att vi fick dessa. Resultatet av farthindrena var markant. Genomfartstrafiken försvann helt och hastigheterna minskade rejält. Vi fick en trygg trafiksäker gata att vistas på (jag hittar inte utredningen för den på er hemsida som hade varit intressant att ta del av igen).

Jag har tidigare föreslagit i mitt yttrande för detaljplan Rödhakevägen att om argumentet för ökad trafiksäkerhet ska hålla anser jag att Fasanvägen bör göras till gångfartsområde alternativt genomfartstrafik förbjuden. Annars får vi ytterligare en "Nytorpsvägen" där hastigheterna ligger på ca 70-100 km i timmen på raksträckorna och sannolikheten att en olycka inträffar är mycket hög.

Om vägen ändå breddas anser jag att hastighetsreducerare behöver planeras in, ex avsmalnande väg på flertalet platser samt att trafikmätning och hastighetsmätning måste genomföras före och efter.

Svar: *Denna ek är klassad som ett "särskilt skyddsvärt träd" och tillför mycket till landskapsbilden. Kommunen planerar att bevara eken och dess rötter i samband med vägutbyggnaden.*

Efter samrådet har gatubredderna utretts på nytt. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Områdets terräng och karaktär har medfört att gatubredderna görs smalare. För de gator med en gatubredd mindre än 5,5 meter behöver mötesplatser anläggas. Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet.

Breviksvägen och Nytorpsvägen är de stora gatorna i området där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. De övriga gatorna i området är lokalgator som främst trafikeras av boende och besökande till fastigheterna. På dessa lokalgator begränsas hastigheten till 30 km/h. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Se även generella svar under rubrik "Gator och trafik".

41. Yttrande 90

Avstyrker korsningen Breviksvägen-Talgoxevägen

Vi är starkt emot den föreslagna korsningen för biltrafik mellan Talgoxevägen/Breviksvägen och föreslår att utökningen av Talgoxevägen endast anläggs som belyst och vinterunderhållen gång- och cykelväg med vägbom. En bilväg och -korsning skulle öka incitament för boende på ex Breviksvägen att ta bil via Talgoxevägen och Rödhakevägen som anslutning till exempelvis Breviks skola eller Nytorpsvägen. I vårt tyckande kommer en bilkorsning att missgynna boende på Talgoxevägen och Flugsnappevägen, då vi trivs med den lugnare trafikrytm som idag

förekommer har inga behov av en korsning mot Breviksvägen. Det känns idag tryggt att ha barn gående eller cyklandes längs gatorna trots avsaknad av trottoar. Korsningen strider även mot kommunens egen strategi för Östra Tyresö om att främja ett hållbart resande genom mobility management och i vilken biltrafik uttryckligen prioriteras sist av alla trafikslag. Vi vill även poängtera att varken Ekologigruppens landskapsanalys eller Trivectors trafikutredning ger ett sådant förslag. Snarare pekar båda på ett behov av att stärka kopplingar för gång- och cykeltrafik, inte biltrafik. Genom att enbart stärka koppling för gång- och cykeltrafik ökar incitamenten för att ta sig till Breviks skola samt bussförbindelser på Nytorpsvägen på ett hållbart sätt. Detta är mer i linje med de målsättningar som satts upp i detaljplanen. Dessutom riskerar korsningen att bli farlig, trots de förslag som JM Entreprenad och Sweco ger i sitt PM. Att endast bättre möjlighet till sophämtning ska kräva stor ombyggnad av Breviksvägen och en icke-önskvärd utbyggnad av Talgoxevägen förefaller tämligen orimligt. Sophämtning borde kunna lösas på annat sätt.

Generella frågor och synpunkter gällande prickmark och n1,n2,n3 och n4-mark

Är området vid Flugsnappevägen markerat med n3 och n4 detsamma som det som markerats som lågpunktskartering vid Flugsnappevägen eller är det lågpunktskarterade området större? (Enligt Swecos kartering 2020-09-30)

Frågan gäller specifikt om man kommer få uppföra komplementbyggnad straxt norr om n3+n4-område på fastighet?

Innebär kombinationen prickmark och n3-n4-mark att inga komplementbyggnader får uppföras eller mark hårdgöras? Vi anser att byggnation som inte innebär att träd fälls eller marknivå förändras borde kunna tillåtas om anpassning görs för att värna befintliga naturvärden. En byggnad med väl genomtänkt dränering utan förändring av marknivå borde vara undantaget.

Får bygglövsbefriade attefallshus uppföras på prickmark och n3-n4-mark?

Är befintliga byggnader inom prickmark (t.ex. friggebod, attefallshus) planstridiga? Måste de rivas vid ny bygglövsansökan för huvudbostaden? Vi föreslår att befintliga komplementbyggnader inom prickmark omfattas av kryssmark, om de anses planstridiga och måste rivas, samt om deras sammantagna area faller inom detaljplanens regler gällande komplementbyggnader tillsammans med attefallsregeln och övriga tillämpliga regler för mindre uthus.

Specifika synpunkter

Enligt detaljplan omfattas ca 1/4 av vår tomt med prickmark och n3+n4 – en tomt som dessutom är mindre än snittet i området. Möjlighet att kunna uppföra komplementbyggnad såsom attefallshus inom prickat områden (n3+n4) om det kan visas att det görs utan att träd fälls eller marknivån förändras. Exempelvis tittar vi på att uppföra ett Attefallshus i närhet till vår uppfart. Gränsen för n3-n4 kopplat till lågpunktskarteringen gjord av Sweco (2020-09-30) är oklar och vi undrar om det innebär att man inte får uppföra ett Attefallshus ovanför uppfarten.

Kommer man få uppföra Attefallshus de närmsta 3 åren dvs innan detaljplanen vunnit laga kraft? Får den totala komplementbyggnadsytan överstigas tillfälligt tills nya area-bestämmelserna börjar gälla? I dagsläget skulle ett nytt Attefallshus möjligen överstiga de aktuella reglerna kring komplementshus.

Vid markinlösen för att bredda Flugsnappevägen, kommer kommunen att ge ersättning för naturliga träd på fastigheten? Kommer kommunen ge ersättning för planterade träd så som gamla fruktträd?

Svar: *Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts ytterligare. Anslutningen kommer inte att öppnas för fordonstrafik utan enbart för gång- och cykeltrafik. På Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.*

Komplementbyggnader får inte uppföras inom exempelvis prickmark eller där marken inte får hårdgöras. Plankartan ses över gällande befintliga byggnader och för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnad, både utifrån bestämmelserna prickmark, hårdgörning och n. Attefallshus är en bygglovsbefriad åtgärd, om det inte finns utökad lovplikt i detaljplanen som då ställer krav på bygglov även för Attefallsbyggnad. Bygglövsbefriade åtgärder styrs inte av plankartan, men under pågående planläggning bör placeringen stämmas av för att undvika olämplig placering. Bestämmelserna n3 och n4 i sig själva hindrar inte uppförande av en Attefallsbyggnad, även om lokaliseringen är olämplig.

I projekteringen av gata säkerställer kommunen att varje fastighet har en fungerande infart. Oftast innebär detta att befintliga infarter återställs med en förbättrad anslutning till den nya vägen och i annat fall anlägger kommunen en ny infart. Fastighetsägarna kommer få tycka till om infartens placering och utformning i samband med ett kommande utskick om föreslagen förbindelsepunkt för vatten och avlopp.

Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar, oavsett om de är planterade eller ej, för att kunna anlägga nya tomtanläggningar innanför den nya fastighetsgränsen.

42. Yttrande 92

Med hänvisning till det veto vi och samtliga fastighetsägare på Fasanvägen lämnat in (2021-08-31) mot planerna att bredda vägen, vill vi understryka den olägenhet den föreslagna breddningen av vägen har för oss.

Vi har med kommunens tillstånd låtit bygga ett Attefallshus (komplementbyggnad) på den delen av tomten där vi har vår fruktträdgård. Byggnaden ligger nära tomtgränsen längs Fasadvägen, på ett avstånd som är noga avpassat efter nuvarande utformning av vägen. Den breddning av vägen som föreslås skulle i hög grad inkräkta på det begränsade utrymmet för komplementbyggnaden och fruktträdgården som i motsatt riktning begränsas av en bergkam.

Som framgår av vårt och övriga fastighetsägares inlämnade veto mot förslaget, vänder vi oss emot att breddningen av Fasanvägen kan motiveras av säkerhetsskäl. Vägen är lågt trafikerad och utgör inte skolväg för andra barn än de som är bosatta på samma väg. Någon trottoar är därför inte motiverad i förhållande till den olägenhet som en breddning av vägen skulle innebära. Att bredda körbanan är inte heller motiverad eftersom Fasanvägen inte bör göras om till en genomfartsväg. Istället för att bevara den lugna vägen mellan trädgårdstomter med sin begränsade trafik till och från de enskilda fastigheterna, skulle en breddning av vägen kunna få motsatt verkan och bli en genomfartsväg för tyngre fordon.

Lika lite ligger det i vårt intresse att kostnaderna för vägarbetena görs omåttligt höga. Kostnaderna för den relativt raka vägen med i jämförelse begränsade behov av sprängningsarbeten, skulle kunna hållas nere. Vi hoppas innerligt att ni tar hänsyn till våra verkliga behov och att ni är beredda att dra tillbaka det förslaget om breddning av Fasanvägen. En breddning av vägen kan inte motiveras av säkerhetsargument utan skulle istället på ett brutalt

sätt köra över vårt och övriga boendes intressen. Avslutningsvis föreslår vi ett möte på plats mellan projektansvariga och oss boende. Ett sådant möte skulle motverka skrivbordslösningar som fjärrmar sig från de boendes behov och intressen.

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. I samband med att kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standarden efter utbyggnaden.*

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödbakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi sett över gatubredderna och dessa gator planläggs för en enbeting gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

Nytorpsvägen och Breviksvägen är huvudgator med busstrafik, där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. Lokalgatorna som är smalare trafikeras främst av boende och besökande till fastigheterna. Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h för lokalgator och 40 km/h för Nytorpsvägen och Breviksvägen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Vägområdets breddning förväntas inte kräva att Attefallsbyggnaden flyttas. Avståndet mellan Attefallsbyggnaden och den nya fastighetsgränsen blir cirka 4,5 meter.

Den största delen av breddningen av Fasanvägen avser gångbana. Gångbana är en överstandard utifrån gatukostnadsutredningen. Detta innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet. Merkostnaden finansieras istället via skattekollektivet.

Många platsbesök i området har gjorts både av kommunens projektansvariga och specialister. Vi avböjer oss ett möte på plats avseende Fasanvägen. Utifrån inkomna synpunkter har utredningar uppdaterats och vissa justeringar av vägområdet har gjorts. Ett möte med fastighetsägare angående Fasanvägen skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan krav och andra intressen.

43. Yttrande 93

Grönområde på flugsnappevägen. Varför vill kommunen ta någons tomt och göra grönområde, när det finns en allmänning/ ett grönområde på andra sidan flugsnappevägen.... här borde

kommunen istället öppna upp så att invånarna enkelt kan ta sig upp dit och få tillgång till det grönområde som redan finns.

Svar: Fastigheten är planerad som en bostadsfastighet och ska inte bli ett allmänt naturområde. Redan idag finns allmän platsmark som sträcker sig från Flugsnappevägen till naturområdet, denna yta kommer fortsatt vara allmän plats. Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnad, både utifrån bestämmelserna prickmark och n.

44. Yttrande 94

Ett mycket svårtillgängligt samrådsunderlag. Det är nästan så att man misstänker att man inte vill få in några yttranden. Har försökt komma i kontakt med kommunen för att få hjälp med att förstå underlaget men inte blivit kontaktad trots löfte om att bli uppringd. Har inte lyckats förstå hur man hittar rätt underlag för t.ex bevarande av naturvärden. På t.ex min fastighet är markerad med hur många blå prickar som helst. Även markeringarna på angränsande fastighet är för mig obegripliga. Kan inte hitta förslaget på dragning av Dagvatten- ledning trots att jag vid möte med tjänstemän vid rundvandring på plats blev utlovad information innan samrådet.

Svar: Den yta som i samrådsbehandlingshandlingens plankarta var markerad med n1 avser skyddsvärd natur. Området har även prickmark som redovisar att marken inte får bebyggas. Med n2 avser särskilt skyddsvärda träd. Om du önskar fälla särskilt skyddsvärda träd ska Länsstyrelsen kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges. Planbeteckningen n2 tillsammans med några andra beteckningar saknades i plankartans teckenförklaring men fanns beskriven under rubrik "Planbestämmelser" i planbeskrivningen. Område betecknat med n3 och n4 är ett instängt vattenområde där markens höjd inte får ändras och hårdgöras. Område markerat med n1 på plankartan avser föreslagen placering av ledningsområde. Plankartan ses över gällande befintliga byggnader och för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnad, både utifrån bestämmelserna prickmark, hårdgörning och n.

45. Yttrande 95

På fastigheter som är 3 000 kvm eller större får komplementbyggnader uppföras till en största sammanlagd byggnadsarea om 60 kvm. På fastigheter mindre än 3 000 kvm får komplementbyggnader uppföras till en största sammanlagda area om 40 kvm...

Här borde 60kvm gälla alla tomter, finns ingen logisk förklaring till att en granne ska få ha större garage än någon annan.

Svar: De olika storlekarna på komplementbyggnader finns som riktlinjer i styrdokumentet "Strategi för östra Tyresö" från 2018 som är ett underlag till detaljplanen. Strategins riktlinjer för byggnadsarea för komplementbyggnader avses följas.

46. Yttrande 96

Vi tycker att vägen blir alldeles för bred och att det är omotiverat varför denna breddning behövs. Det är endast Fasanvägens barn som använder vägen som skolväg och endast boende på gatan som kör på gatan.

- Säkerheten på vägen kommer att minska då bilarna kommer att kunna hålla högre hastighet samt att den blir mer attraktiv som genomfartsled utan farthinder.

- Ökad bredd på vägen och känsla av säkerhet hos bilförarna kommer också öka viljan att hålla högre hastighet.
- Idag är ca två fastigheter på Fasanvägen inte permanentboende, när dessa blir permanenta kommer de bidra med en försumbar ökning av trafik på gatan. Alltså känns detta inte som ett skäl till att öka standarden så mycket som är på förslag.
- Ett alternativ är att införa en hastighetsgräns på 30, farthinder och bättre belysning samt en eventuell smal trottoar 0,5-1 m för att göra gatan tryggare utan att en allt för stor breddning behövs. Framför allt kommer det med dessa åtgärder inte krävas en två meter bred trottoar för att tillgodose säkerheten.

Vi vill att hänsyn tas till Fasanvägens härliga uppvuxna tomter med fruktträd vid utformning av vägen. På grund av följande skäl:

- Förändra den idylliska miljön på Fasanvägen och ta bort känslan av lummighet och lugnet som uppskattas av oss boende.
- 3 av 6 av våra fruktträd på vår fastighet kommer behövas tas bort om nuvarande plan får ligga kvar. Detta kommer att påverka fastigheten och värdet negativt då den härliga äppellunden var det som lockade oss att köpa.
- Minskar de sociala tillfällena som uppstår mellan grannarna.
- Kommer helt förändra gatubilden när så många träd och äppelträd behöver tas ned.

Vi vill gärna ha ett möte på plats för att gå igenom planerna och vägen för Fasanvägen och diskutera en möjlig utformning som liknar Bofinksvägen vilket vi tycker vore en bra utformning på den framtida Fasanvägen.

Frågor och kommentarer kring plankartan.

Vad står e1 för i plankartan? finns ej någon beskrivning av denna vad jag kan se. Omöjligt att ha synpunkter kring denna om det ej finns angivet vad den reglerar.

Varför ska den kommunalt ägda tomten Fasanvägen 25 användas som Etableringsyta i 10 år? Utbyggnaden ska väl bara ta 2 år? Kan ni inte ange att den får användas som etableringsyta tills etapp 13 är avslutad. Vi vill inte att ni ska köra lastbilar på vår väg i 10 år framåt.

Ni får gärna förtydliga med en tidplan när saker kommer att ske. Alltså när är det tänkt att t.ex detaljprojektering ska börja. När kan vi få veta vad vi får för placering på anslutningspunkter, avloppstyp. All information på en enkel tidslinje vore väldigt bra att ha.

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. I samband med att kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet*

kommer därmed göras smalare än rekommenderad standarden efter utbyggnaden. Samtliga gator inom planområdet kommer ges gatubelysning.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödbakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi sett över gatubredderna och dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredden 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

Nytorpsvägen och Breviksvägen är huvudgator med busstrafik, där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. Lokalgatorna som är smalare trafikeras främst av boende och besökande till fastigheterna. Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h för lokalgator och 40 km/h för Nytorpsvägen och Breviksvägen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremisor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt.

Breddningen av gatuområdet påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar eller eventuellt flytta dem till en plats innanför den nya fastighetsgränsen. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur.

En gångbana kan bidra till att sociala möten uppstår, snarare än att förhindra dessa.

Angående möte på plats mellan projektansvariga och boende så avböjer vi oss det. Utifrån synpunkterna har utredningar uppdaterats och vissa justeringar har gjorts utifrån dessa. Ytterligare möten med fastighetsägare skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan olika intressen.

Planbeteckningen e1 anger vilken byggrätt som ges för huvudbyggnaden. Denna saknades i plankartans teckenförklaring men fanns beskriven under rubrik "Planbestämmelser" i planbeskrivningen. Plankartan uppdateras till granskningskedet.

För effektiva lastbils- och persontransporter behöver etablerings- och upplagsplatser finnas vid utbyggnaden av gator och ledningar. Etableringsytan ska kunna användas för byggbodar under utbyggnaden av gata och VA och bör ligga nära arbetsområdet. Tidsintervallet 10 år har satts så att etableringsytan även ska kunna användas för kommande utbyggnadsetapper inom Brevik. För utbyggnaden inom Fasanvägen nyttjas även etablerings- och upplagsplatser inom andra områden.

Tidplanerna som är preliminära uppdateras i planbeskrivningen och dess genomförandedel. Ni kommer få tycka till om förbindelsepunkt i samband med ett kommande utskick om föreslagen förbindelsepunkt för vatten och avlopp. Tidpunkten för utskicket är inte bestämd ännu.

47. Yttrande 97

Vill härmed yttra mig om vägutbyggnaden på Fasanvägen, och bestämt motsäga mig planer på att bredda vägen till 6,7m samt den omotiverat höga väggkostnaden.

I alla dialoger med kommunen har huvudsyftet och ledstjärnan med alla etapper ute på Brevikhalvön varit att bevara miljön och naturen. En hållning jag tror många ute på Brevik har uppskattat och varit anledningen bakom mångas val att bosätta sig just här ute. Att då i denna etapp ändra miljön så radikalt och förstöra en av de säkraste och mest karakteristiska gatorna på Brevik är högst förvånande. Gatan används i princip enbart av boende på gatan och används ej för förbifart och med tanke på alla vägghinder på gatan är hastigheten väldigt begränsad vilket ytterligare bidrar till dess säkerhet och områdets karaktär av en lugn gata. Det finns få gator som jag som förälder skulle se som säkrare för mina barn. Låt det vara en gata och ej en motorväg.

Vidare så skulle en breddning av gatan i detta omfång få stora konsekvenser på miljön och de karakteristiska drag som en gång fick oss att flytta till detta område. Utöver förändringen av känslan i området av en så bred väg skulle även väldigt mycket av den natur ni vill bevara försvinna – höga och gamla häckar, träd och fruktträd skulle behöva förstöras. Med tanke på att liknande gator i andra etapper har breddats till betydligt mindre grad känns detta som ett extremt ologiskt ingrepp och går helt emot tanken att bevara Breviks karaktär. Har denna tanke om att bevara Breviks karaktär helt ändrats så förstår jag ej varför vi i etapp 13 ej får större styckningsmöjlighet av tomter samt större bygggrätter likt området Tyresöstrand. Med detta förslag ger ni boende i området det sämsta av alla olika alternativ à stor inverkan på miljö och karaktär, extremt stor kostnad samtidigt som vi ej får stora bygggrätter och styckningsmöjligheter. Jag har hela tiden uppskattat er kommunikation om att bevara Tyresö Brevik och dess unika karaktär och jag förespråkar absolut ej ett nytt Tyresö Strand, men nu kommer ni med ett förslag som ger sämsta möjliga effekt för boenden på gatan.

I jämförelse så är det helt ologiskt att ni på en gata som Finborgsvägen som är i direkt anslutning till skola, Nytorpsvägen och cykelvägen till Tyresö slott väljer att bredda vägen betydligt mindre. Finborgsvägen har en betydligt högre belastning av trafik och är en uttalad skolväg och den fungerar utmärkt utan den enorma breddning ni nu föreslår på Fasanvägen.

Det ska tilläggas att jag ej bor på Fasanvägen utan på Lärkvägen och min tomt är inte direkt påverkad av att ni konfiskerar mark, trots detta ser jag förslaget om att bredda vägen till 6,7m helt orimligt och direkt motbjudande.

Jag tycker kommunen lite väl lättvindigt och utan argument konfiskerar mark i Tyresö, min uppfattning är att syftet med denna lag som gör det möjligt att konfiskera mark skall användas för ”allmänhetens bästa” (tex vid byggnation av motorvägar eller andra stora samhällsprojekt). I detta fall är det så långt ifrån allmänhetens bästa då de enda personerna som påverkas är boende på Fasanvägen och de motsäger sig ju bestämt denna breddning. Det finns inte ens något syfte med att ha så bred väg!

Jag hoppas ni tar till er av åsikterna från de direkt drabbade och inte bara bortser från de som faktiskt berörs. 4-4,5m breddning utan trottoar är stort nog.

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. I samband med att kommunen tar över gatorna*

som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standarden efter utbyggnaden.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödhakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi sett över gatubredderna och dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubreden 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

Nytorpsvägen och Breviksvägen är huvdgator med busstrafik, där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. Lokalgatorna som är smalare trafikerar främst av boende och besökande till fastigheterna. Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h för lokalgator och 40 km/h för Nytorpsvägen och Breviksvägen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremisor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Den största delen av breddningen av Fasanvägen avser gångbana. Gångbana är en överstandard utifrån gatukostnadsutredningen. Detta innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet. Merkostnaden finansieras istället via skattekollektivet.

Breddningen av gatuområdet påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar eller eventuellt flytta dem till en plats innanför den nya fastighetsgränsen. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur.

Enligt "Strategi för östra Tyresö" från 2018, som är ett underlag till detaljplanen, så ska minsta fastighetsstorlek uppnå minst 3 000 kvm.

48. Yttrande 99 (Namnlista med 52 underskrifter)

Vi fastighetsägare utmed Fasanvägen motsätter oss bestämt planerna på en breddning av Fasanvägen från nuvarande 4m till planförslagets överstandard på 6,7m.

Fasanvägen är en lokalgata som nästan uteslutande används av de 31 fastighetsägarna utmed vägen. Skolbarn från andra sidan Breviksvägen väljer på grund av den branta backen på Rödstjärtvägen att använda trappan vid Nytorps busshållplats och trottoaren utmed Nytorpsvägen. Alltså är det bara Fasanvägens barn som har FV som skolväg. På grund av den ringa trafiken och de befintliga vägguppen är vägen definitivt säker i sin nuvarande form. Som jämförelse ser vi Bofinksvägen och Finborgsvägen, bägge utbyggda till 4,5m, båda utan trottoar, där båda vägarna har långt högre trafiktryck och där Finborgsvägen också är skolväg och cykelväg vidare in mot centrum.

Att FV som nu ingår i etapp 13 behöver göras mer "tillgänglig och säker" och enligt nya direktiv behöver breddas till 6,7 meter finns inte att utläsa någonstans. Någon analys av trafiktätheten på vägen har heller

inte genomförts, något som skulle kunna motivera en breddning om resultaten förordad detta. Att endast bredda FV ligger heller inte i linje med tidigare etapper där ingen villagata blivit bredare än maximalt 4,5 meter, även om en gångbana både varit motiverad utifrån trafiktäthet och säkerhet samt inte minst efterfrågad som t ex fallet med Bofinksvägen.

I underlagen till planförslagen beskriver man Fasanvägen som viktig att bevara för de öppna trädgårdarna och att karaktärsfull vegetation bör behållas. Många tomter utmed vägen har gamla högväxta häckar av hagtorn, liguster, oxel, gran och häggmispel. Alla viktiga för den biologiska mångfalden och föda och boplats för en mängd insekter och fåglar. Direkt innanför häckarna finns gamla fruktträd som i naturvärdesinventeringen klassas som n2. Vid en breddning av vägen enligt planförslaget kommer den biologiskt viktiga och för områdeskaraktären säregna naturen att förstöras och försvinna.

Den sammanlagda arean för inlöst tomtmark utmed Fasanvägen är enligt planförslaget ca 1674kvm. Kostnaden för den inlösta tomtmarken samt tillkommande ersättningar till fastighetsägarna för återställning av häckar och staket belastar områdets fastighetsägare samt kommunens skattebetalare. Vi fastighetsägare får alltså betalt för inlöst mark samtidigt som vi får betala för samma mark genom vägavgift och skatt. Detta är en helt orimlig ekvation och en helt onödig kostnad.

Etapp 13 är jämfört med många andra redan färdigställda etapper en enkel sådan. FV utgör en raksträcka om ca 750 meter med förhållandevis lite berg att spränga. De svårigheter som kan komma att uppstå utgörs av fastigheterna som ligger högre upp i etappområdet samt söder om Rödhakevägen. Som en jämförelse kan tas etapp Brobänken som är både bergig och slingrig. Vägavgiften för hushållen i etapp Brobänken slutade på 180.000 kr. Tidigare uttagna vägavgifter har sällan överstigit 200.000 kr. Då bör man ha i åtanke att VA- samt vägutbyggnaden varit igång i snart 15 år ute på Brevik. Vi fastighetsägare som ingår i etapp 13 behöver enligt liggande gatukostnadsutredning betala 355.000 kr. Det är en dubbling av gatukostnaden! Sen tillkommer avgifterna för VA-anslutningen. Detta är lika orimligt som det är omotiverat att bredda en av Breviks finaste villagator.

Med ovan sagda inlägger vi härmed vårt veto mot den föreslagna breddningen av Fasanvägen.

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. I samband med att kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver. Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standarden efter utbyggnaden.*

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödhakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen. Kraven på gång- och cykelbanornas bredd och tillgänglighet har ökats sedan tidigare etappers utbyggnad. Mer om detta finns att läsa i "Tyresö styr mot hållbara transporter" från 2019 och "Cykelplan" från 2021.

Efter samrådet har vi sett över gatubredderna och dessa gator planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

Nytorpsvägen och Breviksvägen är huvudgator med busstrafik, där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. Lokalgatorna som är smalare trafikerades främst av boende och besökande till fastigheterna. Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h för lokalgator och 40 km/h för Nytorpsvägen och

Breviksvägen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremisor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Den största delen av breddningen av Fasanvägen avser gångbana. Gångbana är en överstandard utifrån gatukostnadsutredningen. Detta innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet. Merkostnaden finansieras istället via skattekollektivet. Område för markinlösen varierar i storlek mellan olika fastigheter, vilket även gäller för tomtanläggningar. Därför görs det en redovisning av plus och minusposter i form av ersättning, gatukostnad och skattefinansiering.

Gatukostnaden beräknas inom hela fördelningsområdet och inte enbart på en enskild gata. Vissa vägar inom etappen är enklare och mindre kostnadskrävande än andra att bygga ut men hela etappens kostnader tas med i fördelningsunderlaget, även de brantare vägarna som kräver mer sprängning. Gatuutbyggnader är kostsamma men de ska fungera för lång tid framöver med de trafikbehov som beräknas uppstå. Ytterligare information kring gatukostnader kan läsas i gatukostnadsutredningen och dess samrådsredogörelse.

Breddningen av gatuområdet påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar eller eventuellt flytta dem till en plats innanför den nya fastighetsgränsen. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur.

49. Yttrande 100

För att vi inte ska missa någon formalia hör detta yttrande ihop med både breddningen av Fasanvägen samt själva vägstudsutredningen.

Breddning av Fasanvägen

Efter att ha haft möjlighet att promenera runt i Trollbäckens villaområde, den del som ligger i anslutning till Trollbäckens IP där vår dotter tränar, har hela argumentationen om säkerhet och tillgänglighet i vårt område blivit än mer ologisk och svårbegriplig.

Trollbäcken är ett fint och lummigt villaområde i Tyresö kommun. Man kan gott säga, jämfört med Tyresö Brevik, att villaområdet i Trollbäcken kan ses som tättbebyggt. Tomterna är mindre, husen ligger tätare, kvarteren är i vissa fall större och där trafiken är relativt tät. Finns både 30 och 40 skyltar med uppmaningar om att "Här kör vi mjuk".

Poängen jag vill komma till är att dessa gator förvisso är bredare (uppskattningsvis någonstans mellan 4 - 4,5m) än dagens Fasanvägen, men de saknar trottoarer. Vägarna är slingrigare och tomterna har sin gröna vegetation som utifrån ett säkerhetsperspektiv kan utgöra en fara då sikten ibland är skymd. Många barnfamiljer bor i området och kvarteren är välbesökta av både joggere och promenerande människor. Förutsätter att många av vägarna används av barn som går/cyklar till och från skolor och diverse träningsanläggningar runt om i Tyresö.

Etapp 13 är en ny etapp med nya riktlinjer, enligt Er, det förstår jag men varför ska vi som i princip är en av de sista etapperna här ute nu får "sota" för att de nyligen avslutade etapperna och även de tidigare inte fått den vägbredd som den nya förordningen föreskriver?

Har dock inte kunnat hitta någon sådan, så ni får gärna hänvisa till både förordning, sida och stycke.

Två gator Fasanvägen och Rödhakevägen ska nu breddas i sådan utsträckning att karaktären på hela området kommer att ändras. Det saknas även välunderbyggda underlag som skulle påvisa ett krav om en bredare väg och bygge av en trottoar.

Planerna finns att förtäta området (5 tomter som idag är permanent bebodda ligger i riskzonen för att bli tvångsinlösta på sikt, om inte fler). En tomt på Fasanvägen är redan i er ägo. Den har en egen "status" och ger er rätten att disponera denna efter egen diskretion.

Enligt planarkitektens utsago under det digitala mötet som hölls den 26e augusti finns inget samband mellan breddningen av Fasanvägen och det kommande bygget på ängen samt på sikt förtätningen, då den mest naturliga vägen till och från området är den redan utbyggda Nytorpsvägen.

Då återstår frågan: Varför 6,7 meter? Varför räcker det inte att bredda vägen till 4,5 meter (likt Bofinksvägen) och stryka planen om en trottoar?

Som tidigare inkommer vi med ett veto mot att bygga ut vägen till en bredd om 6,7 meter.

För vad det är värt, så bygg ut vägen till 4,5 meter eller 4,7 meter. Att anlägga en trottoar medför en finansiell belastning för både oss boende i etappen såväl som skattebetalare.

Vägstkostnadsutredningen

Vad gäller kostnaden för vägutbyggnaden bör kommunen tydligt och på ett pedagogiskt sätt visa och förklara vad är det som kostar? Ställ gärna upp etapp 13s kostnader i relation till Brobänken och lyft ut de stora skillnaderna. Gör en klassisk brygga. En ekonom kan göra det ganska enkelt.

Vi tillsammans med många på gatan vill gärna förstå vad det är som driver just vår etappkostnad.

Vi på Fasanvägen får betala dubbelt upp jämfört med övriga Breviksbor som redan gått igenom denna resa!

Vägstkostnaden har legat på 180.000 kr upp till 200.000 kr tidigare. En så kallad standardhöjning, om det nu innebär en två meter bred trottoar, så är det inte rimligt att merkostnaden för denna landar på ett premium om 155.000 kr. Jämfört med Brobänken indikerar trottoaren en lika hög kostnad som en ny bredare väg om 4,5 meters bredd. Matematiken går inte ihop. Dessutom blir etapp 13 den enklaste (minst sprängning) att genomföra här ute. Ni får gärna motbevisa detta med en kalkyl och bakomliggande fakta.

Vi betalar både vägstgiften och anslutningen ur egna fickor. Vi som bor här ute har väntat på denna detaljplan och de flesta har haft en realistisk syn på kostnaden som följer av denna. Vi pratar då om ett spann på dryga 400.000 kr upp till eventuellt 500.000 kr för vatten/avlopp samt en ny väg, men ingen har räknat med att få betala så pass mycket för vägen som oavsett utsago från Er kommer att resultera i en genomfartsled med allt vad det bär med sig.

Vi vill härmed inlämna ett veto mot denna kostnadsutredning och kräver en oberoende granskning av gjord upphandling.

Vidare vill vi även se en tydlig uppställning av etappens kostnadsdrivare.

Avslutningsvis: Vad är planerna med avsnittet mellan Fasanvägen och Gökbacksvägen? Anlägger ni en trappa och binder samman vägarna? Tänker då fram för allt på den tillgänglighet för skolbarn och övriga Breviksbor som kommunen hänvisar till.

Liknande naturstycken har bundits samman:

1. Sparvvägen – Ugglevägen
2. Grönsiskevägen – Nytorpsvägen
3. Lärkvägen – Nytorpsvägen

Finns säkert fler liknande exempel.

Vill även föreslå att representanter med mandat kommer ut till på Fasanvägen för ett möte. Vi har alla svårt att se att någon ifrån er har varit här på plats och sett hur det de-facto ser ut hos oss.

Svar: *Vägarna i Trollbäcken är underdimensionerade och är inte något som ligger till grund för utbyggnaden inom planområdet.*

Högre krav på gång- och cykelbanor är positivt för barn och rörelsehindrade i området. Utbyggnaden med gångbana tillgodoser behov både för nuvarande och kommande boende och besökare i området.

Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver.

Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Breddning av gatuområdet begränsas därför i förhållande till rekommenderad vägstandard. Trots att gatubredden begränsas blir det en ökad bredd i jämförelse med idag.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödhakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi bland annat uppdaterat Trafik PM och sett över gatubredderna. Fasanvägen, Rödhakevägen och del av Talgoxevägen planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredden 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

Kommunen har inga planer på att tvångsinlösa fastigheter i området. Det är endast mark som inryms inom kommande vägområde som är aktuell för markinlösen. Inom kommunens bostadsfastighet i området föreslås möjlighet att ha hygghodar under en begränsad tid för utbyggnader på Brevik. Därefter ska fastigheten användas för bostadsändamål.

Den största delen av breddningen av Fasanvägen avser gångbana. Gångbana är en överstandard utifrån gatukostnadsutredningen. Detta innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom

fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet. Merkostnaden finansieras istället via skattekollektivet.

Gatukostnaden beräknas inom hela fördelningsområdet och inte enbart på en enskild gata. Vissa vägar inom etappen är enklare och mindre kostnadskrävande än andra att bygga ut men hela etappens kostnader tas med i fördelningsunderlaget, även de brantare vägarna som kräver mer sprängning. Gatuutbyggnader är kostsamma men de ska fungera för lång tid framöver med de trafikbehov som beräknas uppstå. Ytterligare information kring gatukostnader kan läsas i gatukostnadsutredningen och dess samrådsredogörelse.

Den gröna passage som finns mellan Fasanvägen och Gökbacksvägen bedöms vara för brant för att kommunen ska kunna anlägga och underhålla en gångpassage med trappa. Istället hänvisas gående till kommande gångbanor i området.

Många platsbesök i området har gjorts både av kommunens projektansvariga och specialister. Vi avböjer oss ett möte på plats avseende Fasanvägen. Utifrån inkomna synpunkter har utredningar uppdaterats och vissa justeringar av vägområdet har gjorts. Ett möte med fastighetsägare angående Fasanvägen skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan krav och andra intressen.

50. Yttrande 101

Vi ställer oss positiva till detaljplaneändringen och välkomnar att det sker urban utveckling i området.

Våra samägda fastigheter ingår i detaljplaneområdet. Vi har initierat en detaljplaneprocess för en ny detaljplan som omfattar våra fastigheter. Vi har haft kontinuerlig kontakt med kommunen sedan våren 2019. I Översiktsplanen, markanvändning, utpekas våra fastigheter som tät bebyggelse (orange-markerat område). Våra fastigheter kommer att utvecklas av ett byggbolag som har träffat kommunen och välkomnats i den pågående detaljplaneläggningen. Vi ser fram emot en vidareutveckling av området då även våra fastigheter utvecklas på samma sätt med en tät- och urban struktur.

Exploatering

I samrådshandlingen nämns bara medeltät skala trots att markanvändning för Trinntorp i Öpn omfattar både tät- och medeltät bebyggelseskala. I planbeskrivningen under rubriken Översiktsplan nämns inte tät bebyggelse. Det överensstämmer inte med ÖP. Planhandlingen är utformad utan att ge möjlighet för tät bebyggelseskala.

Landskap och natur

Landskapsanalys och naturvärdesinventering visar större delar av våra fastigheter som ett naturrikt område. Utredningen överensstämmer inte med dagsläget. Landskapsutredningen behöver uppdateras. Dessutom är inte område 19 och 20 utpekade i ÖP:n som grönt område.

Z-område, dvs slanter, är inte en bestämmelse som skapar förutsättningar för ett bra urbant gaturum. Vi ser fram emot att bebyggelsen formar gaturummet. Kommunen har möjlighet att skapa en trevlig bostadsgata och tryggt stadsrum.

Vi ser fram emot en vidareutveckling av mitt område då våra fastigheter utvecklas med en tät- och urban struktur enligt utvalt byggföretag.

Svar: *Fastigheterna ingår i planområdet för Fasanvägen etapp 13 som är en omvandlingsplan för att medge permanent villabebyggelse. För en större byggrätt än vad som denna plan medger så behöver det göras en separat detaljplan, vilket inte har initierats för dessa fastigheter. För att en planprocess ska komma igång krävs inledningsvis att en ansökan om planbesked inkommer till kommunen. Någon sådan har inte inkommit. Fastighetsägaren har tagit kontakt med kommunen för att utveckla sina fastigheter i enlighet med översiktsplanen. Kommunen kan inte medge den kraftiga förtätning som önskades och kommunens förslag på förtätningsgrad var inte aktuell för fastighetsägarna. Översiktsplanen ger en grov uppskattning av en framtida markanvändning. Detta är en visionsbild och inte alltid något som uppnås. I detaljplaneprocessen gör en lämplighetsprövning, vilken kan innebära förändringar från översiktsplanen.*

Översiktsplanen har inte alltid så detaljerad information om naturvärden, därför görs en naturinventering tidigt under planprocessen. Naturinventeringen visar på stora delar skyddsvärd natur och redovisar även en klassificering av träd. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Om du önskar fälla särskilt skyddsvärda träd ska Länsstyrelsen kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges. Uppdatering av naturinventeringen kommer inte att göras.

Utifrån gällande översiktsplan så markeras området som en platsbildning. Det avser inte bli ett urbant område och därmed heller inte ett urbant gaturum. Gatuumrådet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremсор, dike, slänter och belysning. Detta är orsaken till att markinlösen och slänter för gatuumrådet behövs.

För en eventuell vidareutveckling av dina fastigheter behöver till att börja med en ansökan om planbesked skickas in och beviljas.

51. Yttrande 102 (Lika som yttrande 101)

Se yttrande 101.

Svar: *Se yttrande 101.*

52. Yttrande 103

Den landskapsanalys och naturvärdesinventering som gjorts 2018 och som ligger till grund för detta planförslag överensstämmer inte med hur min fastighet ser ut idag.

Den är i stor omfattning helt annorlunda vad gäller träd och annan vegetation än den var 2018.

Fastigheten är idag bevuxen till endast ca 25% med träd och annan växtlighet mot ca 75% vid inventerings tillfället.

Därför behöver landskapsanalysen och naturvärdeinventeringen uppdateras.

Detta anser jag skall medföra att de ytor som idag är prickmarkerade skall reduceras med motsvarande avvikelse och att även dessa ytor skall åsättas beteckningen e1.

Jag bifogar 2 bilagor som visar min ambition att utveckla min fastighet i samråd med exploatören på min och mina syskons fastigheter.

Bifogar även ett nytaget fotografi som är ett exempel på hur fastigheten ser ut idag avseende vegetation i förhållande till 2018.

Bifogar också några foton på en typ av stolphus som idag finns i en likadan miljö som på våra fastigheter.

Svar: *Naturinventeringen och landskapsanalysen görs inledningsvis för att vi ska kunna se ingångsvärdena. Att landskapsbilden inte stämmer längre för att ni ha fällt träd kan vi bara beklaga. Naturinventeringen visar på stora delar skyddsvärd natur och redovisar även en klassificering av träd. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Om du önskar fälla särskilt skyddsvärda träd ska Länsstyrelsen kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges. Uppdatering av naturinventeringen kommer inte att göras.*

Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnad, både utifrån bestämmelserna prickmark och n.

Fastighetsägaren har tagit kontakt med kommunen för att utveckla sina fastigheter i enlighet med översiktsplanen. Kommunen kan inte medge den kraftiga förtätning som önskades och kommunens förslag på förtätningsgrad var inte aktuell för fastighetsägarna.

53. Yttrande 104

Vi boende motsäger oss den planerade vägbredden, den är alldeles för väl tilltagen. Motiveringen för en ”säker skolväg” verkar ni ha tagit till pga andra orsaker då ni inte är konsekventa gällande alla tidigare utbyggnader av vägarna runt skolan. Tex Finborgsvägen, Bofinksvägen m.m

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver.*

Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standard efter utbyggnaden.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödbakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi bland annat uppdaterat Trafik PM och sett över gatubredderna. Fasanvägen, Rödbakevägen och del av Talgoxevägen planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredden 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

54. Yttrande 106

Vi fastighetsägare motsätter oss planerna avseende breddning utav Fasanvägen från nuvarande bredd 4m till planerade 6,7m. Fasanvägen är idag en gata av landsbyggskaraktär som till stor del

uteslutande brukas av boende på fastigheterna utmed vägen. Den trafik som idag finns motiverar ej en breddning eller att farthindren skall tas bort. En analys av vägbelastning, hastighet, tillgänglighet eller dylikt har aldrig utförts varvid en motivering att ökning av tillgänglighet och säkerhet på FV ej kan styrkas.

Detta skulle medföra en överstandard gentemot närliggande villaområden. Ser man till villaområdet i Trollbäcken som är av mer central karaktär och ett tätbebyggt område med betydligt högre trafikflöde och tryck, är hastigheten dels reglerad till 30kmh samt att bredden avsevärt smalare än den planerade 6,7m, uppskattat ca 4m. Den planerade hastigheten är tänkt att vara fortsatt 50kmh på Fasanvägen, i kombination med att FV sträcker sig över ca 750m nedförsbacke klingar detta dåligt med att ombyggnationen av vägen skall medföra ökad säkerhet. Resultatet upplevs av boende på FV medföra motsatt effekt än den säkerhetsökning Tyresö Kommun haft som ledord och motivering för hela breddningen.

Utöver att trafiksituationen på FV kommer förändras drastiskt åt det negativa hållet med den planerade breddning, kommer även karaktären och den biologiska mångfalden på FV att påverkas kraftigt. Längs med FV växer många olika typer av träd och buskar samt häckar som kommer tas bort. Detta kommer medföra att fastighetsvärdena påverkas negativt samt att den mysiga lantliga känslan som har lockat så många boende till FV till stor del tas bort. På FV bor även utöver alla människor en ansenlig mängd klövdjur, fåglar, gnagare och insekter. Även dessa arter kan komma att påverkas negativt av en eventuell breddning, inte bara säkerhetsmässigt på grund av ökad trafik utan även att matsituationen försämras avsevärt när en större mängd fruktträd, buskar och grönytor försvinner för att göra plats för en opersonlig asfaltstrottoar.

Vi motsätter oss även inlösen av tomter på ca 1674kvm enligt planförslag som belastar fastighetsägarna genom vägavgifter samt i andra led även skattebetalare för en överstandard som ingen av dem boende på FV ser som rimlig eller nödvändig. Den överstandard som finns i planförslaget gör att avgiften blir orimligt hög med sina ca 355.000kr i förhållande till tidigare mer avancerade etapper där kostnaden aldrig överstigit 200.000kr.

Vi ser gärna att ett möte genomförs på Fasanvägen ihop med fastighetsägare för att gemensamt kunna föra en diskussion gällande kommande detaljplan samt planförslag.

Med detta inlägger vid därav vårt Veto mot planförslaget Fasanvägen Etapp 13.

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver.*

Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standard efter utbyggnaden.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödhakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödhakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Kraven på gång- och cykelbanornas bredd och tillgänglighet har ökat sedan tidigare etappers utbyggnad. Mer om detta finns att läsa i "Tyresö styr mot hållbara transporter" från 2019 och "Cykelplan" från 2021. Efter samrådet har vi bland annat uppdaterat Trafik PM och sett över gatubredderna. Fasanvägen, Rödbakevägen och del av Talgoxevägen planläggs för en enbeting gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Överstandard innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet, exempelvis att anlägga gång- och cykelbana, större trafikled och bussgata. Merkostnaden finansieras via skattekollektivet och redovisas i gatukostnadsutredningen.

Gatuutbyggnaden påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. För landskapsbilden och naturvärden är det därför viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs. Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt.

Gatuutbyggnader är kostsamma men de ska fungera för lång tid framöver med de trafikbehov som beräknas uppstå. Ytterligare information kring gatukostnader kan läsas i gatukostnadsutredningen och dess samrådsredogörelse.

Angående möte på plats mellan projektansvariga och boende så avböjer vi oss det. Utifrån synpunkterna har utredningar uppdaterats och vissa justeringar har gjorts utifrån dessa. Ett möte med fastighetsägare angående Fasanvägen skulle inte göra att kommunen kan bortse från gällande krav, då det alltid kommer behöva göras avvägningar mellan olika intressen.

55. Yttrande 107 (Lika som yttrande 106)

Se yttrande 106.

Svar: *Se yttrande 106.*

56. Yttrande 108

Vi motsätter oss planerna på en breddningen av Fasanvägen, från 4 meter till 6,7m. Vi på Fasanvägen har skickat in en gemensam överklagan där våra åsikter står klart och tydligt. Vi skickar härmed in en egen överklagan på planerna på Fasanvägen.

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver.*

Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standard efter utbyggnaden.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödbakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi bland annat uppdaterat Trafik PM och sett över gatubredderna. Fasanvägen, Rödbakevägen och del av Talgoxevägen planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredden 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

57. Yttrande 109 (Lika som yttrande 108)

Se yttrande 108.

Svar: *Se yttrande 108.*

58. Yttrande 110

Vi är väldigt besvikna över vad kommunen presenterade gällande planen för Fasanvägen. Varför ska så mycket pengar läggas på denna etapp som både medför att vi förlorar tomt samt en högre kostnad för oss boende jämfört med tidigare etapper. Det finns inget behov av bredare väg än normalt då det är väldigt lite trafik på gatan, i stort sett endast de som bor här. Vi vill ha kvar vår tomt och hur kan ni ta delar av den som vi sen ska betala tillbaka genom högre gatukostnader?? Finns ingen som helst logik i hur ni har tänkt. Med den presenterade planen skulle mycket av den bevarade växtligheten (träd och buskar) försvinna och som vi som boende sen måste bekosta på nytt. Vi motsäger oss den planen som är presenterad och anser att Fasanvägen inte ska göras bredare än någon annan gata i tidigare etapper (4,5m)

Svar: *Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikeras gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som väghållare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver.*

Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standard efter utbyggnaden.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen fungerar som en koppling genom området, både till Breviksvägen och Rödbakevägen. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

Efter samrådet har vi bland annat uppdaterat Trafik PM och sett över gatubredderna. Fasanvägen, Rödbakevägen och del av Talgoxevägen planläggs för en enhetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana

på 2 meter och med mötesplatser. Gatubreddens 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Fasanvägens föreslagna bredd har minskats något från samrådsförslaget.

Det totala gatuområdet är bredare än ovanstående beskrivna körbanors bredder. Gatuområdet inkluderar körbana, eventuella gång- och cykelbanor, stödremor, dike, slänter och belysning. Hela gatuområdet behöver inrymmas inom allmän platsmark. Detta är orsaken till att markinlösen för gatuområdet behövs.

Utgångspunkten är att kommunen projekterar för att lösa in så lite mark som möjligt. Den största delen av breddningen av Fasanvägen avser gångbana. Gångbana är en överstandard utifrån gatukostnadsutredningen. Detta innebär att kostnaden för allmänna anläggningar som tjänar fler än de inom fördelningsområdet inte ska belasta fastighetsägarna som ingår i fördelningsområdet. Merkostnaden finansieras istället via skattekollektivet. Område för markinlösen varierar i storlek mellan olika fastigheter, detta gäller även för tomtanläggningar. Ytterligare information kring gatukostnader kan läsas i gatukostnadsutredningen och dess samrådsredogörelse.

Breddningen av gatuområdet påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar eller eventuellt flytta dem till en plats innanför den nya fastighetsgränsen. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur.

59. Yttrande 111

Då vi är flera i området runt Rödhakevägen som har samma synpunkter har vi gått ihop. Vi har framförallt två områden som vi vill lämna synpunkter om.

1. Vi är väldigt måna om att bevara den charmiga skärgårdsmiljö som vi har här ute på Brevik med slingriga vägar, stora tomter och fin vegetation. Vi är därför glada över att även kommunen har det som mål i detaljplanen samt att ni även nämnde det verbalt i samrådsmötet.

Samtidigt som vi blir glada över viljan att bevara vår fina miljö, blir vi lika förvånade över det förslag som ligger gällande bredden på vägarna och för vår del gäller del främst Rödhakevägen, men även andra vägar i detaljplanen som är från 6 meter breda och uppåt ink. trottoar. Framförallt handlar det om de breda trottoarerna som ligger som förslag (2 meter och bredare på och runt Rödhakevägen). 2 meter bred trottoar kan likställas med trottoarens bredd på Nytorpsvägen som är den stora genomfartsvägen till Brevik skola och har hög belastning på väg och gångbana (så inte konstigt att den är så bred där).

Men att ha en sådan bred trottoar på de här små vägarna, anser vi förstöra den fina vegetation och miljö som ni eftersträvar och som vi vill ha. Därför tycker vi att ni ska tänka om och göra vägen smalare (ex 1m bred trottoar istället), vilket är tillräckligt för att skapa säkerhet för de familjer och barn som bor i området nu och i framtiden. Notera att Rödhakevägen idag är ca 3,5 meter bred och att den med trottoar nästan ska bli dubbelt så bred, känns inte bra. Vi hoppas att ni förstår hur stor förändring det blir på vår fina miljö, vilket vi inte vill ska ske.

2. Säkerhet är en annan viktig aspekt för oss och även här talar ni varmt och brett om att området ska vara säkert och tryggt att bo och röra sig i, vilket även det glädjer oss.

Det vi då inte förstår, är varför det ligger i planen att öppna upp för ytterligare en möjlighet till genomfart i området som kommer öka trafiken. Idag finns det en länk mellan Nytorpsvägen och Breviksvägen i och med att Talgoxvägen har en anslutning med Breviksvägen. Att öppna upp ytterligare en anslutning medför en större trafikgenomströmning då många kommer vilja gena från Breviksvägen ner till Breviks Skola samt den nya förskolan som kommunen planerar att

bygga. Vi anser att det är bättre att leda trafiken via Nytorpsvägen som är anpassad för hög belastning och tänkt som en genomfartsled (Nytorpsvägen från Trinntorp). Detta kommer både äventyra våra barns säkerhet som dagligen cyklar och tar sig fram på vägarna till och från skolan och mellan varandra när de ska leka. Dessutom kommer det skapa buller och störande ljud från bilar, motorcyklar och mopeder som gör att det rofyllda områdets karaktär kommer skadas. I och med att det finns en anknytning redan idag från Talgoxvägen till Breviksvägen, ser vi inga fördelar med att öppna ytterligare en passage (har ni några får ni gärna förklara dem för oss), utan bara många nackdelar. Något annat som vi hoppas att kommunen/Vägverket ser över är hastigheten på vägarna i området. 50km/h är väldigt hög hastighet för de här små vägarna.

Vi hoppas verkligen att ni tar till er detta, då det är väldigt angeläget för boende i området att bevara vår härliga och lugna skärgårdsmiljö, som gör att vi trivs så bra här.

Med hopp om att ni tar hänsyn till och ser över de punkter vi anser viktiga för vår trivsamt och säkerhet i området.

- Utöver ovan har jag en personlig synpunkt som bör ses över. På grannfastigheten (vid vår infart) har ni markerat ett träd som skyddsvärt. Det här trädet (en Lind tror jag) är väldigt stort med flera stora stammar i samma träd. Senaste året har två stora stammar vält vid hård blåst, ena gången över ledningarna och den andra gången över vår infart. Trädet har synliga skador (röta) och jag vågar inte tänka på vad som kan hända om det faller över våra barn eller någon annans barn för den delen om de passerar. Vi har pratat med grannen om att ta ner det, men det är inte gjort och nu är det prickat.
- Vi ser att markeringen tas bort och att kommunen istället säkerställer att trädet tas ned snarast möjligt, för allas säkerhet.

Svar: *Breddningen av gatuområdet påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar eller eventuellt flytta dem till en plats innanför den nya fastighetsgränsen. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur.*

Motivet bakom bredare gator i området är omvandlingen från fritidsboende till permanent boende. I och med permanent boende kommer området att få en viss ökning av trafik då gatorna trafikeras dagligen. När området anlades trafikerades gatorna främst under sommartid. När kommunen tar över gatorna som vägballare ska en viss standard på gatorna hållas, vilken ska fungera lång tid framöver.

Rekommenderad gatubredd är minst 5,5 meter, för att fordon ska kunna mötas obehindrat. Kommunen har gjort en avvägning mellan olika intressen så som trafikbehov och bevarande av områdets karaktär. Gatorna inom planområdet kommer därmed göras smalare än rekommenderad standard efter utbyggnaden.

Fasanvägen och Talgoxvägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar.

Efter samrådet har vi bland annat uppdaterat Trafik PM och sett över gatubredderna. Fasanvägen, Rödbakevägen och del av Talgoxvägen planläggs för en enbetlig gatubredd om 4,4 meter med en separat gångbana på 2 meter och med mötesplatser. Gatubredd 4,4 meter medger att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Detta innebär att Rödbakevägens föreslagna bredd har ökat något från samrådsförslaget.

Nytorpsvägen och Breviksvägen är huvudgator med busstrafik, där den huvudsakliga trafiken kommer att ledas. Lokalgatorna som är smalare trafikeras främst av boende och besökande till fastigheterna. Högsta tillåtna hastighet inom planområdet planeras vara 30 km/h för lokalgator och 40 km/h för Nytorpsvägen och Breviksvägen. Behovet av hastighetsdämpande åtgärder bedöms under detaljprojekteringen men en ny bedömning kan göras när de nya gatorna har tagits i bruk.

Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts mer i detalj. Anslutningen kommer inte att öppnas för fordonstrafik utan enbart för gång- och cykeltrafik. På Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.

Om särskilt skyddsvärda träd önskas fällas ska Länsstyrelsen kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges. Detta gäller oavsett om de är skyddade i detaljplanen eller inte.

60. Yttrande 112

På en fastighet Önskar man ha en etablering som tillfälligt materialupplag och byggbodar, detta för att man önskar (enl. vad som framkom under samrådsmötet) ha etablering i närområdet till Fasanvägen viken man kan förstå. Det känns dock inte rimligt att det skall vara i 10 år för detta ändamål då byggtiden är betydligt kortare (ca 2-3 år)

En detaljplan skall tydligt redovisa markanvändningen. På fastighet har en användningsgräns ritats in som omger just den fastigheten. Det framgår inte i nuvarande föreslagen detaljplanen vad den fastigheten skall användas till efter etableringen. För att vi som bor i området skall kunna få en möjlighet att bedöma föreslagen detaljplanen vill vi få vetskap om vad den fastigheten har för planerad användning än det som framgår i detaljplanen i övrigt. Varför har man angett en den användningsgränsen runt den fastigheten. Fastigheten har också markeringen (U) för underjordiska ledningar. Vart är de ledningsdragningar tänkta att gå till och i viken omfattning. Är det dagvatten eller ann form av ledningar.

De fastigheter som på framför allt på östra sidan av Fasanvägen har markerats stora delar av punktprickad mark. Att få så stora markområden punktprickad på fastigheterna med för en stor inskränkning med begränsning för framtid byggmöjligheter för alla dom fastigheterna. Vissa av fastigheterna har mer än hälften av marken punktprickad viken känns omotiverat. Vissa delar är branta och svårbebyggda men det kan inte vara skäl till att punkt pricka alla fastigheter generellt längs östra sidan av de tomterna. Byggmöjligheterna kommer hanteras från fall till fall i samband med bygglovsansökan och tekniskt samråd viket också fram går i föreslagen detaljplan.

Den föreslagna trottoaren på Fasanvägen kan inte vara i enlighet med miljökonsekvenserna den medför. Oavsett om överstandard delvis kommer bekostas allmänt av kommuninvånare så kan vi inte se att det finns nog skäl för att anlägga en trottoar på Fasanvägen.

Svar: *Inom kommunens fastighet utmed Fasanvägen finns användningen B och U. B står för bostadsändamål och U för etableringsändamål under en begränsad tid. Tidsintervallet 10 år har satts så att etableringsytan även ska kunna användas för kommande utbyggnadsetapper inom Brevik. För utbyggnaden inom Fasanvägen nyttjas även etablerings- och upplagsplatser inom andra områden. När etableringen har upphört kommer fastigheten fortsättningsvis användas för bostadsändamål. Ledningar i plankartan är redovisade med u (gemen bokstav), någon sådan är inte aktuell för denna fastighet. Orsaken till användningsgränsen runt fastigheten är för att användning U enbart är till för den fastigheten.*

Den kuiperade marken inom vissa fastigheter kan innebära en ökad risk för ras och skred. Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnad, både utifrån bestämmelserna prickmark och n.

Fasanvägen och Talgoxevägen bedöms som lokalgator med målpunkt och Rödbakevägen bedöms som lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt. Dessa gator har behov av gångbana för att bidra till säkra skolvägar. Fasanvägen är en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen.

61. Yttrande 113

Invändning mot bilväg anslutande från Talgoxevägen till Breviksvägen.

En bilväg ner från Talgoxevägen till Breviksvägen har en stor negativ inverkan på säkerhet och vår livsmiljö.

En sämre säkerhet och ökat buller och miljöpåverkan är det rimligt att man ska underlätta för mer Biltrafik 2025?

Läser man materialet som ni tagit fram under förstudien så säger utredningen att den korsning som ni planerar göra vid Talgoxevägen/Breviksvägen aldrig kommer bli helt trafiksäker för varken gångtrafikanter eller cyklister än mindre för bilar så varför göra denna mycket kostsamma ingreppet?

Om man vill ha ökade tvärförbindelser så lämpar sig Nötskrikevägens dragning och läge avsevärt mycket bättre för en korsning vid Breviksvägen?

Vi förslår istället att en ny gång och cykel väg ner till Breviksvägen samt att det görs åtgärder för bättre sikt och säker passage. Tex låta vägen smalna av vid buss hållplatsen till ett fordon för sänkt hastighet och säker passage.

Sede mera etablera en riktig vänd plan innan min fastighet och in på grannens tomt.

Både jag och den grannen på andra sidan vägen är mycket mer positivt inställda till denna lösning istället.

Breviksvägen är redan för bullrig och vi behöver inte mer buller och avgaser samt avsevärd minskning av säkerhet för våra barn och andra gångtrafikanter.

Svar: *Efter samrådet har korsningen Talgoxevägen/Breviksvägen utretts mer i detalj. Anslutningen kommer inte att öppnas för fordonstrafik utan enbart för gång- och cykeltrafik. På Talgoxevägen anläggs en vändplan för fordonstrafik.*

62. Yttrande 114

Jag har önskemål om att flytta vår anslutning till VA från etapp 13 till etapp 14.

Jag har talat med tjänstepersoner från kommunens samhällsbyggnadsförvaltning. Önskar att detta mail är ett yttrande som blir ett ärende så återkommer jag när både kommunen och jag har bättre tid.

Svar: *Kommunen har träffat fastighetsägaren på plats och diskuterat VA-anslutningen och etapp tillhörighet. Någon flytt av etapp är inte aktuell för denna fastighet.*

63. Yttrande 115

Ägaren till Fastigheten har en nyttjanderätt av väg till fastigheten som byggts och bekostats av densamme. Till detta finns även ett marklov med rätt till utfartsväg.

Denna väg ska enligt Tyresö kommun, i samband med Bo Norrs dödsfall upphöra vilket härmed överklagas. Vi anser att detta är att betrakta som vissa gamla beviljade bygglov inom kommunen vilka inte riktigt har följt regelverken. Dvs när så lång tid har gått är det att betrakta som preskriberat som man gör på byggnadsnämnden med gamla bygglov.

Vägen har fyllt en viktig funktion som en förbindelse att lättare kunna ta sig till och från fastigheten då den ursprungliga infartsvägen är dragen på ett sätt som inte fyller de krav man kan ställa på en väg i ett villaområde. Hur detta beviljats från början är svårt att förstå.

Den väg som förbinder fastigheten med vägnätet har ritats in på gällande tomt- och vägnätskartor varför man kan anta att den är att betrakta som en permanent infartsväg till fastigheten.

Att avtalet skrivits så att nyttjanderätten följer en person isf en fastighet måste ifrågasättas då det i en lekmands ögon inte verkar vara ett gängse sätt att skriva avtal.

Vägen till fastigheten är en enkel och ändamålsenligt väg som vi anser bör fortsätta att vara den naturliga vägen till fastigheten, vilket även kommunen ansett i och med att man beviljade denna nyttjanderätt med tillhörande marklov.

Vägen underlättar för eventuella utryckningsfordon och övriga transporter att ta sig till och från fastigheten på ett säkert och ändamålsenligt sätt.

I och med att Tyresö kommun från början beviljat infartsvägen, marklov mm är väl det att betrakta som att kommunen säkerställer gatu- och vägnätet i området vilket borde vara naturligt att anta ska fortsätta då kommunen nu gör en förändring av detaljplanerna i hela området.

Utfartsvägen över kommunens parkområde beviljades för att användas som in- och utfart till fastigheten med avsikt att säkerställa framkomlighet till fastigheten på ett ändamålsenligt sätt för såväl ägaren, utryckningsfordon, kommunala inrättningar mm.

Vägen används dessutom av många boende i området vad gäller såväl fotgängare samt cyklister. Detta för att den anses vara en säkrare och enklare väg för boende kanske främst barn och ungdomar att ta sig till och från skolan, busshållplatser mm. Detta sker utan att nyttjanderättsinnehavaren givit sitt tillstånd men personer som går eller cyklar på vägen har ju sett på kartan att det är Nötskrievägen så de verkar anse att de får använda den precis som övriga vägar.

Personer som vill besöka naturområdet som ligger i anslutning till vägen använder också denna väg för att enkelt kunna utnyttja de promenadstråk som finns i närheten och på så sätt kunna komma ut i naturen.

Tanken med nyttjanderätten var ju ursprungligen att förbindelsen till fastigheten skulle ske på ett säkert och smidigare sätt och inte vara begränsat. Då det redan finns förlängda uppfarter till fastigheter i området på Brevikshalvön och som beviljats långt senare än denna uppfart, sänder signaler att kommunen ändå ser till smidiga lösningar för fastighetsägarna.

Den väg vi talar om som går till fastigheten har under alla år skötts och underhållits av fastighetsägaren som inte på något sätt ställt krav på Tyresö kommun att sköta vägen.

Detta borde kunna vara, om kommunen inte vill göra denna uppfartsväg till en permanent del av vägnätet, en möjlig överenskommelse som kan fortgå.

Svar: *Nyttjanderätt är personbunden och en rätt för en person att på visst sätt använda någon annans fastighet. Nyttjanderätten upphör per automatik då fastigheten får en ny ägare. Nyttjanderätt är bindande i högst 25 år inom detaljplanelagt område. En nyttjanderätt skapas genom avtal med fastighetens ägare. Hur avtal ingås och vilka särskilda villkor som gäller för avtalet är inskrivet i lagen (Jordabalkens sjunde till femtonde kapitel). Kommunen får numera inte upplåta rättigheter på allmän plats. Någon upplåtelse av ny nyttjanderätt är därför inte aktuell.*

Det finns en infart till fastigheten från Nötskrikevägen. I och med detta finns inte något behov av en ytterligare infart över allmän plats för naturändamål. En ny byggnad kommer behöva anpassa sig till fastighetens topografi. Tillgängligheten prövas i bygglövet.

Det är endast detaljplanens karta som styr markens användning och inga andra kartor.

För allmänheten finns en gångstig genom naturområdet via Nötskrikevägen.

64. Yttrande 116

Jag är 85 år och har hela mitt liv tillbragt större delen av åren i Tyresö, som betytt oändligt mer än vad sommargäster upplever.

Jag har skrivit en mängd artiklar om Tyresö, grundat Tyresö hembygdsförening, intervjuat 75 av de äldsta Tyresöborna, upp till 104 år. De har fått på band berätta om sina barn- och ungdomsminnen och har visat en enastående berättarteknik och klart fjärrminne. 10 av intervjuerna finns tryckt i boken "Så minns vi Tyresö". Jag har även samlat Tyresöarna och fått kommunens kulturstipendium.

Av alla tänkbara platser på jorden är Tyresö mitt allra käraste. Jag är djupt bekymrad över den snabba utvecklingen med betong, asfalt och bilar. De tar över den underbara naturen, som ligger på knä inför framtiden. Vi måste spara det mesta av natur och kultur åt framtiden. Det är inte bara fråga om en generation. Framtida Tyresöbor har rätt att uppleva det som nu så snabbt försvinner. När jag var barn var vi 2000 invånare i Tyresö, nu cirka 65000. Siffrorna ger perspektiv på utvecklingen och framtiden. Låt Fasanvägen vila sin Törnrosasömn med skogar, fält, ängar. Bygg inte bort det finaste vi har! Min bön till Er gäller inte bara Fasanvägen, den gäller hela Tyresö.

Bilaga. Artikeln "Du blomsteräng – vart tog Du vägen?"

Svar: *Inom området så har flera valt att bosätta sig permanent, vilket har påverkat miljöbelastningen för omkringliggande vattenområden. Behovet att planlägga och bygga ut kommunalt vatten och avlopp har därför*

uppstått. Detta blir en konsekvens för hela området oavsett om man bor där permanent eller enbart under sommaren.

I samband med omvandling från fritidshusområde till permanent bostadsområdet är avsikten att så långt som möjligt behålla områdets karaktär. Breddning av gatuområdet begränsas därför i förhållande till rekommenderad vägstandard. Trots att gatubredden begränsas blir det en ökad bredd i jämförelse med idag. Detta påverkar landskapsbilden då träd, häckar och staket inom det nya vägområdet behöver tas ned. Berörda fastighetsägare får ersättning för borttagna tomtanläggningar såsom träd och häckar för att kunna anlägga nya tomtanläggningar innanför den nya fastighetsgränsen. För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur.

65. Yttrande 117

Till yttrandet hör den här texten, 14 st. bilder samt ett utsnitt av detaljplanen med markerade ytor H och L. Bilderna visar befintlig byggnation, markanordningar och skador i berg. Av bildernas filnamn framgår vilken yta H eller L som avses och vad som illustreras.

Jag anser att n1-prickningen är dels baserad på felaktig bedömning, dels är alldeles för omfattande så att den försvårar exploateringen av fastigheten på ett orimligt sätt.

På ytan jag markerat H har tidigare funnits en huvudbyggnad som brann upp för några år sedan, byggnaden omfattade med altaner cirka 120m² sp, det var plansprängt under. Efter branden återfyllde jag en ännu större yta med tegel, betong, Leca och täckte med massor från annat håll och sådde gräs. Yta H har även borrhärdigt berg på flera ställen, sprängsten, staketstolpar, betong-brorampor och en bro samt betong-gångar och en brunn. Den kan inte bedömas vara naturmark eller särskilt opåverkad så att den skulle vara särskilt skyddsvärd, här menar jag att det gjorts en felaktig bedömning. De eldhärdade träden på yta H har även börjat falla omkull så att jag av säkerhetsskäl måste fälla resterande snart, jag kan för all del flytta veden så den inte är i vägen, om den är särskilt värdefull. Fastigheten har i stort sett inte gallrats alls på 45 år och har mängder med träd i olika nedbrytnings-stadier, detsamma gäller övre delarna av angränsande fastigheter.

En lämpligare n1-prickning för yta H skulle vara 4,0m in från tomtgräns så att den bättre motsvarar opåverkad och skyddsvärd natur. Behovet av biologisk korridor är redan väl tillgodosedd genom prickningen på angränsande fastigheter i en tidigare etapp Brobänken.

Yta L har en friggebod, bro-ramp med stål/trä-bro, stenmurar, väggkropp, sönderspräckt berg, betongplatta-grundläggning, staketstolpar och sprängsten, inte heller den ytan är särskilt opåverkad eller naturlig så att den skulle vara särskilt skyddsvärd. Sen är den rätt karaktärsfull med sin bergsformation och en vacker del av tomten där man vill vara.

Den ytan av fastigheten som inte är prick/plus-markerad i förslaget har, som framgår av höjdi kurvorna, en väldigt kraftig lutning, och där jag har provgrävt på den ytan ligger berget dessutom ytligt och det blir väldigt omfattande sprängning och schakt om man ska bygga en huvudbyggnad på den ytan.

Byggnaderna ska anpassas till terrängen och yta H och L är de enda ytorna på fastigheten som erbjuder en rimligt stor, i någon mening plan yta att uppföra huvudbyggnad på, dessa ytor är dessutom väsentligt mindre buller-störda än ytan som inte är prick/plus-markerad i förslaget. Yta H har dessutom en väldigt bra utsikt och är långt mot norr inte så vindutsatt.

Jag vill i första hand att n1-markeringens gräs placeras 4,0m in från tomtgräns norr, och i andra hand att n1-markeringens gräns förläggs till höjdkurva 60m för att möjliggöra en bra exploatering med avseende på terräng-anpassning och bullerstörning.

Svar: *Plankartan ses över på nytt utifrån bestämmelserna prickmark och n, för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnader.*

66. Yttrande 118 (Lika som yttrande 115)

Se yttrande 115.

Svar: *Se yttrande 115.*

67. Yttrande 119

Då ni enligt förslaget klassar mer än 50% av fastighetens yta som N3 och N4 så borde det gå att bygga bort av kommunen. Detta skulle medföra ett ekonomiskt bakslag då vi bara väntar på att få större bygggrätter, och med dom även större komplement bostäder som tex kan hyras ut eller nyttjas av annan part.

Om man ändå väljer att tycka att kommunen inte kan bygga bort detta så anser jag att kommunen måste lösa in hela tomten till marknadsvärde då det blir en för stor ekonomisk missunnsamhet mot fastighetsägaren (ni påstår att värdeökningen ligger i större bygggrätter). Då ni valt att markera alla träd på våran tomt som särskilt skyddsklassade så finns det inte längre plats som är rimlig ur byggnads synpunkt.

Med detta sagt ser jag bara två alternativ

1 - Jag hård gör ytan som ni vill pricka innan planen vinner laga kraft

2 - Ni tar bort klassningen N3-N4 från fastigheten

Svar: *Samtliga fastigheter inom planområdet ges en byggrätt för permanent boende som kompensation för de kostnader som uppstår för gata och VA. Inom varje fastighet får ett friliggande enbostadshus uppföras, till en maximal byggnadsarea om 200 kvm. Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnader, utifrån bestämmelserna prickmark och n. Attefallshus är en bygglovsbefriad åtgärd i de fall inte detaljplanen säger något annat. Attefallshus som bygglovsbefriad åtgärd kräver bygganmälan. Bygglovsbefriade åtgärder kan uppföras inom prickmark.*

Området med planbestämmelserna n3, n4 och prickmark avser en lågpunkt som utgör ett instängt område där dagvatten samlas naturligt. Kommunen kommer avleda vattnet från det instängda området via diken och ledningsområden på närliggande fastigheter. Avledningen tar tid och vatten kommer stå kvar en längre tid främst vid kraftiga skyfall. Möjligheten att samla vatten inom lågpunkten behöver finnas kvar även fortsättningsvis, för att minska risken för översvämning inom närliggande byggnader. Marken får därför inte höjas.

För landskapsbilden och naturvärden är det viktigt att respektive fastighetsägare bevarar skyddsvärd natur. Den naturinventering som har gjorts i området visar på att stora delar har skyddsvärd natur, här finns även en klassificering av träd. Om du önskar fälla särskilt skyddsvärda träd ska Länsstyrelsen kontaktas för ett samråd utifrån Miljöbalken 12:6, för besked om fällning medges.

68. Yttrande 121

Vi accepterar inte att Tyresö kommun har prickmarkerat nästan hela vår sommarstugetomt. Prickmarkerad mark är inte värd något. Tyresö kommun har lämnat en liten plätt oprickad mark där vi ska kunna bygga en villa. Platsen är olämplig för bygge. Marken är sank och består av lera. Jag trodde att Sverige är ett demokratiskt land, där alla medborgare behandlas lika, men så är inte fallet när det gäller Tyresökommun. Prickmarkeringen innebär att marken tappar sitt ekonomiska värde.

Det känns som man hade blivit rånad !?! Var inte syftet för nya detaljplanen permanentboende i större villor och bättre service.

VÅR TOMT är inte kommunens mark utan vårt privata tomt. Tomten som vi har vårdat varsamt och låtit naturen vara orörd. Skogen har fått växa fritt. Vår tomt har ett mycket attraktivt läge. Det tar bara 40 minuter till Stockholms City, 500 meters promenad till havet och ska du till sommarstugan tar du bara en kort promenad. Inga miljöförstörande avgaser här inte.

Dagvattenledningar: På Flugsnappevägen ska det dras nya dagvattenledningar. Normalt läggs rören i vägen och om fallet inte räcker till, pumpas vattnet bort. Nu vill Tyresö kommun istället dra ledningarna genom våra tomter och grannens tomt, vilket begränsar våra möjligheter att nyttja våra tomter.

Vi vill att dagvattenledningarna som brukligt är läggs i vägen, även om det blir dyrare och vattnet behöver pumpas bort.

Den gamla slogan "trivsamma Tyresö" kan begravas den klingar iskallt

Svar: *Plankartan ses över på nytt för att om möjligt ge större valmöjlighet till placering av byggnader, utifrån bestämmelserna prickmark och n.*

Kommunens ledningar dras i första hand inom vägområdet. Endast i de fall där självfall inte kan uppnås planeras alternativ förläggning för att uppnå självfall, då kommunen inte pumpar dagvatten. Om ledningarna skulle dras i vägen skulle det innebära pumpning av dagvatten, vilket är en stor risk då pumpar kan drabbas av driftstopp när de som mest behövs. Om ledningar ändå läggs i vägen där berget går högt, uppstår mer sprängning även inom bostadsfastigheterna. I anslutning till din fastighet finns ett område som vid extrema regn blir ett område med instängt vatten. För att begränsa översvämningsrisken på byggnader behöver avledning av det instängda vattnet göras. Den valda placeringen av u-området har gjorts utifrån att det är en plats där vattnet naturligt samlas. Placeringen är även vald utifrån närheten till fastighetsgräns och fungerande lutning för avledning av vatten. Detta för att minska påverkan på fastigheten och begränsa mängden sprängning inom fastigheten, då berget ligger lägre i denna del. I detta fall är detta den enda rimliga lösningen för avledning av dagvatten. De allmänna ledningar som planeras inom detta u-område är för dagvatten. Behovet avgör om u-område ska finnas eller inte och var det i så fall ska placeras.

69. Yttrande 124 (Komplettering till yttrande 115)

Bakgrund

Fastigheten är en mycket högländ bergstomt där den ursprunglige privata fastighetsägaren under ett par år på 50-talet byggde en väg upp till toppen av bergstomten och där sedermera byggde ett

fritidshus. Fritidshuset beboddes endast sommartid och det fanns heller ingen möjlighet att vintertid ta sig upp till huset med ett fordon via den anlagda vägen.

När den förre ägaren tog över fastigheten i slutet på 80-talet ansökte han om marklov för anläggande av en väg från Nötskrikevägen över parkmark till bebyggelsen. Marklovet beviljades 1990-06-13 samt ett nyttjanderättsavtal upprättades för det aktuella markområdet.

Den förre fastighetsägaren har därefter varit permanentboende på den aktuella fastigheten fram till sin bortgång sommaren 2021 och den anlagda vägen över parkområdet har varit en förutsättning för att möjliggöra ett permanentboende.

Detaljplan Fasanvägen, etapp 13

I den aktuella detaljplanen anges:

”Detaljplanen för Fasanvägen etapp 13 är en omvandlingsplan som syftar till att göra det möjligt för permanentboende i området genom att kommunal service i form av väg, vatten och avlopp byggs ut. Detaljplanen ska skapa strörre byggrätter på befintliga fastigheter.”

I planbeskrivningens samrådshandling anges vidare på sid 37:

”Inom naturområdet finns ett nyttjanderättsavtal för infart för nuvarande fastighetsägare, detta avtal löper ut när fastigheten byter ägare.”

Efter fastighetsägarens bortgång sommaren 2021 har fastigheten ärvts.

Syftet med detaljplanen är som framgår av planen att göra det möjligt för permanentboende i området, varför det för mig är fullkomligt obegripligt att nyttjanderättsavtalet för den aktuella marken som är en förutsättning för ett permanentboende på fastigheten löper ut när fastigheten byter ägare!

Nyttjanderättsavtalet bör givetvis gälla för den aktuella fastigheten oberoende av vem som är ägare till fastigheten, annars skulle väl inte kommunen 1990 beviljat denna nyttjanderätt med tillhörande marklov. Dessutom står det inget i upplåtelseavtalet om att avtalet löper ut när fastighetsägaren byter ägare.

Att nu efter 31 år, när detaljplaneringen ska göra det möjligt för fler fastighetsägare att bo permanent på sina fastigheter, omöjliggöra ett permanentboende på fastigheten är mycket svårt att förstå. Som framgår av tidigare yttrande används den aktuella vägen dessutom av många boende i området för att den anses vara en säkrare och enklare väg för främst barn och ungdomar att ta sig till och från skola, busshållplats m.m. Vägen är dessutom en förutsättning för att utryckningsfordon framförallt vintertid på ett säkert sätt ska kunna ta sig upp till fastigheten.

Det är min starka förhoppning att Tyresö kommun omprövar sitt ställningstagande beträffande nyttjanderättsavtalet för markområdet för den anlagda vägen upp till fastigheten.

Jag begär vidare att Tyresö kommun tillsammans med fastighetsägaren träffas på plats och går igenom sakförhållandena beträffande det aktuella nyttjanderättsavtalet.

Svar: Syftet med detaljplanen är att anlägga kommunala avlopp- och vattenledningar samt förbättra vägstandarden i området. I samband med detta ges en byggrätt för permanent bostadsändamål som kompensation för de kostnader som uppstår för fastighetsägarna.

Infarten via naturmarken är inte en förutsättning för ett permanent boende inom fastigheten. Fastigheten har en infart direkt från Nötskrikevägen. I och med detta finns inte något behov av ytterligare infart över allmän plats för naturändamål.

Nyttjanderätt är personbunden och en rätt för en person att på visst sätt använda någon annans fastighet. Rätten kan gälla en hel fastighet eller en del av en fastighet och är begränsad i tiden. Nyttjanderätten upphör per automatik då fastigheten får en ny ägare. För allmänheten finns en gångstig genom naturområdet via Nötskrikevägen.

Kommunen får numera inte upplåta rättigheter på allmän plats. Någon upplåtelse av ny nyttjanderätt är därför inte aktuell.