

Granskningsutlåtande II för Detaljplan för Lofta 2:2 m.fl.

Upprättad 2024-10-25

Datum

Beslut om planuppdrag:	2021-11-30§ 273 Kommunstyrelsens arbetsutskott
Beslut om samråd:	2022-05-18§ 108 Miljö- och byggnadsnämnden
Beslut om granskning:	2023-12-20§ 227 Miljö- och byggnadsnämnden
Beslut om granskning II:	2024-06-19§ 125 Miljö- och byggnadsnämnden
Granskningstid:	2024-07-29 -- 2024-08-19

Redogörelse för processen

Planförslaget var under granskningstiden tillgängligt på kommunens hemsida, på stadshuset samt biblioteket i Borgholm. Underrättelse sändes till sakägare och berörda enligt upprättad fastighetsförteckning. Planförslaget remitterades till myndigheter med flera enligt sändlista.

Under kommunens kommentarer besvarar kommunen frågeställningar, redogör för sin bedömning och beskriver eventuella ändringar som görs till följd av inkomna yttranden. Detta granskningsutlåtande II skickas ut till samtliga personer, myndigheter, remissinstanser och föreningar som har inkommit med yttranden under granskningstiden.

Totalt inkom 14 yttranden under granskningstiden varav 8 stycken från privata fastighetsägare, 4 stycken från myndigheter och remissinstanser samt två yttrande från samfällighetsföreningar.

Sammanfattning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslaget stämmer överrens med översiktsplanen och meddelar att ett antagande av detaljplanen kommer inte att överprövas.

Lantmäteriet uppmärksammar att kommunen har förtydligat avsnittet om fastighetskonsekvensbeskrivning men att övriga delkapitel under fastighetsrättsliga frågor bör också kompletteras med förtydliganden.

Trafikverket upplever fortsatt att deras synpunkter har blivit tillgodosedda men vill att det förtydligas att det är de genomförda åtgärderna vid in-och utfarten till väg 136 som gör att Trafikverket inte har synpunkter på föreslagen detaljplan.

En del privatpersoner uttrycker att de inte motsätter sig ny bebyggelse i området men däremot är de oroliga för hur det nya förslaget med en genomfartsväg kommer att påverka omkringliggande vägar. Dessa privatpersoner och Oxelbyns samfällighetsförening kräver att det uppförs en vägbom i de norra delarna av planområdet mot Lofta mossgata och att detta krav införs i ett exploateringsavtal. Djupviks samfällighetsförening delar kommunens bedömning att en genomfartsväg är lämpligast i området och de ser positivt på att den nya gatans anslutning till Mossgårdet har flyttats till befintligt brott i stenvuren på norra sidan av Mossgårdet samt att nya fastigheter och gata ansluts till samfälligheten.

Myndigheter

1. Länsstyrelsen i Kalmar län

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33 § p.5 PBL.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen enligt förslaget inte kommer att prövas av länsstyrelsen.

2. Lantmäteriet

Delar av planen som skulle kunna förbättras

PLANBESKRIVNING – FASTIGHETS- RÄTTSLIGA FRÅGOR

Planbeskrivningen har uppdaterats med en fastighetskonsekvensbeskrivning. I denna anges att ägandet av allmänplatsmarken inom planområdet ska övergå till en samfällighetsförening samt att nya fastigheter ska bildas av naturmarken och området för lokalgatan samt att den nya fastigheten som ska bildas för lokalgatan ska belastas av en ny ledningsrätt för VA, el, bredband och ev teleledningar.

Övriga delkapitel under fastighetsrättsliga frågor bör också kompletteras med förtydligandena ovan. Texten bör kapitlet servitut och ledningsrätter kompletteras med förtydligandet om att ny ledningsrätt ska bildas. Det bör också förtydligas att ny/nya samfällighetsföreningar ska bildas för ägandet av allmänplatsmarken.

ÖVRIGA FRÅGOR STRANDSKYDD

Kommunen har sedan föregående granskning har ändrat sin bedömning kring strandskydd och gör nu bedömningen att aktuell detaljplan inte berörs av strandskydd. Planen

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar bedömningen.

Kommunen gör bedömningen att det framgår tillräckligt tydligt på sid 39 och 40 att en ny ledningsrätt och samfällighetsföreningar ska bildas.

har uppdaterats i enlighet med denna bedömning.

Lantmäteriet vill i samband härmed upplysa om att bedömningen i strandsskyddsfrågan är av avgörande betydelse för planens genomförande och kommande fastighetsbildning.

3. Trafikverket

Trafikverket har fortsatt ingen erinran mot planförslaget men noterar att redaktionella ändringar behövs. ”Trafikverket planerar för kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen under 2023/24. Trafikutredningen drar slutsatsen att dessa åtgärder är nödvändiga på grund av sommardygns trafik och inte på grund av kommunens ambition att förtäta i Lofta/Djupviksområdet” måste ändras. Det är tack vare att åtgärden genomförts som Trafikverket inte har synpunkter på föreslagen detaljplan.

Remissinstanser

4. E.ON

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende, har inga ytterligare synpunkter men hänvisar till tidigare yttrande från 2024-02-22.

Kommunens kommentar:

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planområdet inte omfattas av strandskydd.

Åtgärden är genomförd vilket har förbättrat trafiksäkerheten i korsningen mellan Djupviksgatan och väg 136 och förutsättningarna att exploatera enligt gällande fördjupad översiktsplan.

Planbeskrivningen har justerats och anger aktuell status på korsningen.

Kommunen noterar.

Berörda

5. Lofta 2:22

Gällande kommunens senaste förslag om sträckning av väg till/från Lofta 2:2 avvisar jag detta i sin helhet. Ingen trafik skall ledas ut på vår väg, Oxelbyns samfällighets enskilda väg. Det finns en förberedd anslutning till Mossgatan och självfallet skall den användas. För att minska belastningen på Alexanders väg söderut, som många uttryckt oro för skulle öka, föreslås att Alexanders gata delas i en nordlig och en sydlig del. Detta görs genom att ett permanent hinder eller en låsbar bom (med tanke på sopbilen) sätts upp på Alexanders gata där Mossgatan ansluter. All trafik till och från Lofta 2:2 och Mossgatan leds således norrut till Loftagatan.

Jag vill också framföra att yttrandet från Oxelbyns samfällighet 2024-02-21, skrivet av xx xxx, är ogiltigt och skall lämnas utan hänsyn och omedelbart tas bort. Yttrandet speglar inte samfällighetens uppfattning eftersom fastigheterna 2:16, 2:22 och 2:24 och kanske fler, inte har tillfrågats.

6. Lofta 2:16

Jag stödjer till fullo yttrandet 20240810 från Lofta 2:22.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten och gör bedömningen att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik. Prognoserade trafikmängder motiverar inte uppförande av en trafikbom. Kommunen har dock infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploitören inom angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

Exploateringsavtalet biläggs granskningsutlåtande II.

Kommunen har skickat handlingarna till angiven ordförande i föreningen som ansvarar för att företräda föreningens synpunkter.

Kommunen noterar synpunkten.

7. Lofta 1:121

Vi ser att kommunen inte fäst någon vikt vid de omfattande synpunkter som inkommit från boende avseende förslaget att tillåta genomfartstrafik via Lofta Mossgata, trots att det i det första, ursprungliga förslaget, var inritat en vändplan och ingen genomfart.

Någon egentlig anledning till att man nu vill tillåta genomfartstrafik framkommer inte i det nya underlaget heller, förutom en liten risk för erosion i området. Åtgärden att tillåta genomfartstrafik via Lofta Mossgata med hänvisning till erosionsrisk och vikten av anslutning till ett robust vägnät, måste bedömas som helt onödig eftersom Alexanders gata redan förbinder Lofta 2:2 med statlig väg. Att öppna för ytterligare genomfartstrafik påverkar trafiksäkerheten och livsmiljön för de boende i området negativt. Det vi kan se som ett möjligt alternativ är kommunens möjlighet att ålägga exploitören att uppföra en vägbom som förhindrar onödig biltrafik.

Vår bedömning är att genomfartstrafiken annars kommer att öka väsentligt och vidhåller att detta därför inte ska tillåtas.

Att bevara områdets trafiksäkerhet måste prioriteras.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten och gör bedömningen att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik. Prognoserade trafikmängder motiverar inte uppförande av en trafikbom. Kommunen har dock infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploitören inom angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

Exploateringsavtalet bifogas granskningsutlåtande II

8. Lofta 1:44

På sidan 32 i planbeskrivningen står;

Eftersom området visuellt upplevs som en förlängning av befintligt bebyggelseområdet i norr föreslås byggrätter som samspela med skalan på byggnader i detta område.

Bebyggelsen i norr är i något större i skala än den traditionella fritidsbebyggelsen i Loftaområdet och skapar goda förutsättningar för permanentboende i området.

Detta stämmer för delområde A men inte för delområde B varför föreslagen byggrätt är ologisk. Delområde B kommer främst upplevas från Alexanders gata (men även från Djupviks kustväg) och bör läsas ihop med den befintliga bebyggelsen på Alexanders gata. Byggrätten i delområde B borde därmed anpassas till bebyggelsen som ansluter direkt norrut vilket regleras i den relativt moderna detaljplanen (laga kraft 2008) som medger en nockhöjd på 4,2 m och en maximal takvinkel på 14 grader. Som planförslaget nu är utformat kommer den nya bebyggelsen starkt avvika med en förmodad spetsig takvinkel och hög taknock. Detta resonemang stöds av olika formuleringar i planbeskrivningen och kulturmiljöutredningen.

Se utdrag nedan.

Planbeskrivningen s 8 Planeringsförutsättningar,

Bebyggelsen i Djupvik- och Loftaområdet karaktäriseras av stora tomter med småskalig bebyggelse. Bebyggelsekaraktären skiftar med områdets ålder men generellt är den småskalig och består i huvudsak av friliggande fritidshus med låg byggnadshöjd och flack taklutning.

...

Bebyggelsestrukturen upplevs som gles och luftigt, en karaktär som även fortsättningsvis bör eftersträvas enligt kulturmiljöutredningen (Lamke et al 2011). Djupvik och Lofta

Kommunens kommentar:

Delområde B ligger öster om ett naturområde med väl uppvuxen vegetation. Naturområdet säkras i planförslaget och är enligt kommunens bedömning anledningen till att även område B främst läses samman med bebyggelsen i norr.

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för permanentboende i området. För att nya fastigheter ska bli attraktiva för permanentboende behöver det ske en skalförskjutning i bebyggelsen. Detaljplanen reglerar så att skalförskjutningen blir så väl anpassad som möjligt, men att tillåta byggrätter i samma utsträckning som äldre gällande byggnadsplaner bedömer kommunen skulle motverka syftet med detaljplanen.

har en lång historia vilket finns att utläsa i exempelvis vägstrukturen. Bebyggelsen i området ligger spridd längs ett småskaligt vägnät. Enligt utredningen ska framtida bebyggelse visa hänsyn till dessa kulturhistoriska spår. En utveckling bör inte ske på bekostnad av dessa värden utan bör om möjligt förtydliga dem.

...

Fritidshuskaraktären i närhet av planområdet präglas främst av trähus, ofta med flack taklutning. Bebyggelsen är överlag diskret och smälter in i naturen och dess trädgårdar följer tydliga naturliga former så som stenmurar.

Planbeskrivningen sida 44 Konsekvenser Kulturmiljö; Planförslaget innebär en förtätning av bebyggelsen i Lofta. Bestämmelserna är formulerade för att förtätningen ska upplevas som ett naturligt tillskott i den bebyggda miljön.

...

Till största del föreslås bebyggelsen mellan redan bebyggda områden vilket innebär att in- och utblickar påverkas marginellt eller inte alls av planen.

Som detaljplanen är utformad finns risk för ovarsamma utfyllnader, vilket även konsekvensutredningen uppmärksammar.

...Utfyllnad av mark påverkar också upplevelsen av området. Utfyllnad vid byggnation ska ske med stor försiktighet. Inom planlagt område är det lovpliktigt att förändra marknivån med mer än 50 cm.

Därför borde planbestämmelsen om byggnadshöjd/nockhöjd tydliggöra detta text genom att utgå ifrån 0-planet istället för från omgivande mark. Att lämna över frågan om markutfyllnad till lovskedet är onödigt och riskfyllt. Även en begränsad markhöjning om 49 cm kan upplevas ovarsamt i en känslig miljö.

Sammanfattningsvis bör detaljplanens plan-

Kommunens kommentar:

Kommunens bedömning är att frågan om markutfyllnad lämpar sig bäst att avgöra i ett bygglovskede. I bygglovskedet görs bland annat avvägningar för att inte byggnader ska skadas av vatten, tillgänglighet och gestaltning. Alla dessa parametrar behöver sammanvägas och granskas bäst på den detaljeringsnivå ett bygglov innebär.

bestämmelser ändras för delområde B vad gäller nockhöjd och takvinkel samt ändras för att begränsa markutfyllnader.

9. Lofta 2:23

Jag har läst igenom detaljplanen och konstaterar att den bom som vi beslutade om under mötet med kommunen inte finns med i den uppdaterade planen. Bommen vid Lofta mossgata ska begränsa trafiken in på Mossgården då den vägen inte är en säker miljö för gångtrafikanter, cyklister och en sådan beräknad ökning av trafik. Om bommen inte kommer med eller Mossgården inte rustas upp betydligt för denna trafikökning så kan vi inte stödja detta förslag, utan det behöver revideras igen.

10. Lofta 2:21

Positivt är att antalet nya tomter minskat och att vi i samfälligheten slipper ingrepp i den biotopskyddade stensemuren. Det nya förslaget bygger på ut/infart i befintlig öppning i stensemuren. Den lösningen är enligt oss helt och hållet baserad på lösning 1 och lösning 2 nedan.

Trafikanalysen - Synpunkter på trafikanalysen, effekter och åtgärder Sweco analysen

Föreslagen bebyggelse beräknas ge upphov till ca 60 fordonsrörelser per dygn enligt trafikutredningen (Sweco, 2023). Utredningen

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten och gör bedömningen att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik. Prognoserade trafikmängder motiverar inte uppförande av en trafikbom. Kommunen har dock infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploitören inom angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

Exploateringsavtalet bifogas granskningsutlåtande II

slår fast att det är svårbedömt hur biltrafiken kommer att fördela sig på gatunätet då det finns begränsat underlag för resvanor inom området. Val av körväg kan dessutom bero på lokalkännedom, vanor och även i detta fall säsong.

Den huvudsakliga anslutningen till planområdet från väg 136, bedöms enligt utredningen ske via Djupviksvägen och därefter söder ifrån via Mossgården.

Cirka 75 % av tillkommande trafik bedöms belasta Djupviksvägen vid detaljplanens genomförande.

Lofta Mossgata har god standard och eftersom en mindre mängd av den tillkommande trafiken beräknas använda gatan för anslutning till statlig väg föreslås inga åtgärder på gatan. Mossgården är smal, cirka 3-3,5 meter bred. Enligt trafikutredningen (Sweco 2023) kan en breddning av vägen vara motiverad men eftersom utrymme för breddning av vägen är begränsat kan en smalare sektion sannolikt användas.

Sweco och vårt konstaterande

Sweco konstaterar att Lofta Mossgata har god standard samtidigt som Mossgården är en mycket smal väg ca 3 tre meter bred utan möjlighet till möte (gäller ju även gående och cyklister). Som vi tidigare konstaterat hade det tveklöst varit bästa alternativet att koppla på nya området till Lofta Mossgata – en väg med god standard (Sweco).

Med den här lösningen - enligt förslag till detaljplan lägger man 75 - 80 % av all ny trafik på en vägsträcka på 150 meter – då på en smal väg utan möjlighet att passera med cykel till fots vid möte av bil. Vi är övertygade om att det blir mer trafik än beräknat.

Vägen till Mossgården är flitigt utnyttjad för promenader, cykelturer, gående till badet – Inte bara av boende i Mossgården. Det gäller även från och till området runt Lundebytorp-vägen mm.

Kommunens kommentar:

Frågan är kommer bilisterna, husbilar och sopbilen att backa 75 – 100 meter för gående och cyklister? Är det meningen att gående och cyklister skal kliva ner i diket när bilarna kommer? Finns ens möjlighet att kliva ned?

Lösning 1 Smal väg: Vägen breddas så mycket det är möjligt eller en mötesplats skapas.

Vi har även varit mycket tydliga med krav på en vägbom som stoppar trafik från Lofta Mosskata till Mosskatan. En öppen väg kommer att medföra att ca en tredjedel av boende på Lofta Mosskata kommer att utnyttja Mosskatan för transport till och från väg 136. Av naturen väljer vi människor närmaste vägen. Dessutom öppnar det för annan trafik och onödig genomströmning av bil/husbilstrafik på vägen till Mosskatan. Fungerar ej vägbom finns alternativet att stänga av vägen. Så ser det ut idag vid en stor del av vägarna i Djupvik – utan möjlighet till genomfart.

Lösning 2: Gällande ökad trafik: En vägbom sätts upp mellan Lofta Mosskata och det nya området.

Detta är våra två förslag till åtgärder för att komma vidare med detaljplanen.

Kommunens kommentar:

Enligt trafikutredningen behövs ingen mötesplats om det är kortare än 200 meter och bra sikt-möjligheter. Samfällighetsföreningen kan trots detta besluta att bredda vägen eller skapa en mötesplats, om det anses behövas.

Kommunen noterar synpunkten och gör bedömningen att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik. Prognoserade trafikmängder motiverar inte uppförande av en trafikbom. Kommunen har dock infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploitören inom angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

Exploateringsavtalet bifogas granskningsutlåtande II.

11. Lofta 2:19

Mötesplats för bil

När vi läser informationen gällande trafiken till Lofta 2:2, så räknar ni med ca 60 fordonsrörelser per dygn enligt trafikutredningen Sweco 2023, och troligtvis kommer de flesta att köra in via Mossgården. Om vi utgår från den siffran, så tror vi att 90% av dessa kommer att köra dagtid, och det ger 54 fordon mellan 8-20. Det är många bilar som ska mötas när ni själva skriver att vägen vid Mossgården inte är bredare än 3-3,5 meter. Helst hade vi velat att all trafik går via Lofta Mossgata då denna väg är bredare och har bättre standard, som ni själva skriver. Men går det inte att lösa hoppas vi att man gör en mötesplats på vägen till Mossgården väster om öppningen i stenvuren.

Vägbom/igensatt genomfart

För att undvika att bilar kör genom området mellan Lofta Mossgata och Mossgården, vill vi att en vägbom sätts upp med vändplats i anslutning mot Lofta Mossgata. Alternativet till vägbom är att bygga igen utfarten från nya området till Lofta Mossgata helt, för att slippa genomfartstrafik. De flesta andra gator i Djupvik ser ut på det sättet. Vi vill inte att det ska bli en genomfartsled, då det ofta blir närmaste vägen man väljer.

Öppning in till nya gatan från Mossgården

Öppningen i den befintliga muren kommer att ökas, ser det ut som när vi tittar på ritningen och vi vill att öppningen görs väster ut.

Kommunens kommentar:

Enligt trafikutredningen behövs ingen mötesplats om det är kortare än 200 meter och bra siktmöjligheter. Samfällighetsföreningen kan trots detta besluta att bredda vägen eller skapa en mötesplats, om det anses behövas.

Kommunen noterar synpunkten och gör bedömningen att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik. Prognoserade trafikmängder motiverar inte uppförande av en trafikbom. Kommunen har dock infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploatören inom angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

Exploateringsavtalet bifogas granskningsutlåtande II.

12. Lofta 1:119

Vi är ytterst oroliga för att det kommer att bli genomfartstrafik med bil eller annat motordrivet fordon mellan Lofta 2:2 och Lofta Mossgata där vår fastighet är belägen. Den befintliga stenmur som utgör gräns mellan de olika områden är öppen på ett ställe (vid den planerade vändzonen). Vi kräver därför att det skrivs in i detaljplanen att exploatören måste göra en vägbom eller annat hinder som inte gör det möjligt för annan genomgångstrafik än för gående och cyklister.

I ert svar förra gången så angav ni som skäl till att inte ha ett hinder för trafik erroderingen. Den väg ligger ca 200 m från vattnet och flera meter över vattennivån.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten och gör bedömningen att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik. Prognoserade trafikmängder motiverar inte uppförande av en trafikbom. Kommunen har dock infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploatören inom angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

Exploateringsavtalet bifogas granskningsutlåtande II.

13. Djupviks Samfällighetsförening

Föreningen har tidigare kallats till möte ang. fråga gällande huvudmannskapet för den i planförslaget nya gatan mellan Mossgården och Lofta Mossgata. Mötet har sedan följts upp under det vidare planarbetet genom kontakt med planhandläggaren.

Kontakterna har resulterat i att föreningen ställt sig positiv till att efter anläggandet överta ansvaret för den nya gatan genom området och att tillkommande fastigheter ansluts till Djupvik GA:7 som är föreningens ansvar.

Vad gäller trafikföringen gör föreningen samma bedömning som kommunen i förslaget att den nya gatan bör vara en genomfartsgata.

Huvuddelen av trafiken kommer som visas i trafikutredningen att angöra planområdet från söder via Djupviks kustväg och Mossgården.

En angöring via Alexanders gata och Lofta Mossgata blir en omväg för huvuddelen av trafiken söderifrån.

I det fall att trafikutredningens slutsats på denna punkt skulle få andra konsekvenser finns möjlighet för föreningen att som väghållare vidta lämpliga åtgärder.

Vidare ser föreningen positivt på att den nya gatans anslutning till Mossgården har flyttats till befintligt brott i stenvuren på norra sidan av Mossgården.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar ställningstagandet.

Kommunen noterar synpunkten och har infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploatören enligt angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

14. Oxelbyns Samfällighetsförening

Vårt möte med planarkitekter och ägare till Lofta 2:2 den 27 mars -24 om lösningen till den nya gatans eventuellt skulle kunna mynna ut på Mossgården i befintlig väg som redan finns genom stenvuren sedan gamla tider. Då förutsatte vi att en grind täckande en del av vägen vid den norra stenvuren mot Lofta Mossgata skulle monteras upp så gångare m.m kom igenom.

Grindar av den sorten finns överallt och öppnas med en nyckel som räddningstjänst sopbilar m.m. har tillgång till.

Går ej detta att uppfylla så anser vi att muren till Lofta mossgata byggs igen så att en onödig genomfartstrafik blir omöjlig.

Vi anser att det kommer att bli en större genomfartstrafik en vad SWECO bedömt se sid 33.

Angående Exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören. För in en grind där till Lofta mossgata innan detaljplanen Lofta godkänns och är underskrivet.

Avtalet skall vara godkänt och underskrivet innan detaljplanen antas se kommunens kommentarer sid.18 sid 24-25.

Om en breddning av öppningen i stenvuren för den nya vägen behöver göras får det ske åt väster den muren är ej är biotopskyddad

Vi förutsätter att all media, spillvatten m.m. förläggs inom Lofta 2:2 och ej berör Lofta 2:5 och Lofta 2:15.

Någon användning av våra marker Lofta 2:5 och 2:15 får ej användas utan vårt tillstånd.

Beträffande erosion för våra fastigheter på Mossgården så finns det redan möjlighet att komma ut på Lundebytorpsvägen så någon ny väg behövs ej som jag tidigare påpekat,

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten och gör bedömningen att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik. Prognoserade trafikmängder motiverar inte uppförande av en trafikbom. Kommunen har dock infört en skrivelse i exploateringsavtalet att om åtgärder anses nödvändiga efter genomförandet av planen ska exploatören inom angiven tid bekosta uppförande av en vägbom.

I det fall en detaljprojektering av det kommunala ledningsnätet behöver ansluta till pumpstation söder om Mossgården behöver ledningsägaren (BEAB) ansöka om ledningsrätt för att få rådighet över marken och fastighetsägaren kommer att kontaktas.