

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

Upprättad 2024-05-27

Datum

Beslut om planuppdrag: 2021-11-30
Beslut om granskning: 2023-12-20 § 227 Miljö- och byggnadsnämnden
Granskningstid: 2024-02-05 - 2024-02-26

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.

Inkomna yttranden under granskningstiden presenteras i detta utlåtande. En del har kortats ner och förekommer i något redigerat skick (all sakttext finns dock med). Kommunen har kommenterat yttranden och tagit ställning till ändringar.

Totalt inkom 22 yttranden under granskningstiden varav 15 stycken från privata fastighetsägare, 6 stycken från myndigheter och remissinstanser samt ett yttrande från en samfällighetsförening.

Sammanfattning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslaget nu stämmer överrens med den fördjupade översiktsplanen. Länsstyrelsen begär dock att kommunen beskriver bättre hur MKN vatten och befintliga diken påverkas samt förtydligar vilka områden där strandskydd föreslås upphävas. Länsstyrelsen upplyser även om behovet av en arkeologisk undersökning i området och behovet av att kontakta markavvattningsföretag vid förändringar av vattenbalansen i området.

Lantmäteriet uppmärksammar kommunen att angivelse om huvudmannaskap saknas i plankartan, som är ett juridiskt bindande dokument. Lantmäteriet antar därmed att kommunen föreslår kommunalt huvudmannaskap trots att det är angivet enskilt huvudmannaskap i planbeskrivningen. Lantmäteriet upplever plankartan som otydlig i sin reglering och kräver förbättringsåtgärder.

Trafikverket upplever att deras synpunkter har blivit tillgodosedda.

EON upplyser om avstånd som krävs till transformatorstation i området.

BEAB avfall efterfrågar en hänvisning till kommunens riktlinjer för farbar väg när det gäller sophantering.

Många privatpersoner uttrycker att de inte motsätter sig ny bebyggelse i området men däremot är de oroliga för hur det nya förslaget med en genomfartsväg istället för en vändplats kommer att påverka omkringliggande vägar. De befarar en sämre trafiksäkerhet i området och en del kräver en barnkonsekvensanalys och hastighetsdämpande åtgärder. Det finns även synpunkter på att lägsta takvinkel bör vara brantare än 22 grader för att undvika att tvåvåningshus uppförs i området.

Oxelbyns samfällighetsförening och en del privatpersoner motsätter sig håltagning i biotopskyddad stenmur för utfart och vill hellre se en trafiklösning inom fastigheten aktuell för detaljplan, alternativt en lösning som inte berör samfällighetens väg.

Revideringar sedan granskning

Planbeskrivningen

- Planbeskrivningen har uppdaterats för att beskriva den reviderade plankartan.
- Planförslagets påverkan på Lofta mosse, dess hydrologi och miljökvalitetsnormer för vatten har förtydligats.
- Planområdet omfattas inte av strandskydd och planbeskrivningen har ändrats utifrån denna information.
- Konsekvensbeskrivningen för hur berörda fastigheter påverkas har förtydligats.
- En hänvisning till kommunens riktlinjer för farbar väg för avfall har lagts till.
- Förtydliganden har gjorts i planbeskrivningen gällande hur VA anläggningen kan minimera påverkan på Lofta mosse.
- En barnrättslig prövning har gjorts och kommunens bedömning redovisas i planbeskrivningen.
- Beskrivning av bebyggelse i ett våningsplan utgår.

Plankarta

- Planområdet har minskat.
- Lokalgatans sträckning har ändrats.
- Fördelning mellan allmän platsmark och kvartersmark har justerats.
- Bestämmelse om enskilt huvudmannaskap på allmän platsmark har lagts till.
- Bestämmelse om strandskydd utgår.
- Bestämmelse om håltagning stenvägg utgår.
- Sekundära egenskapsgränser utgår.
- Grundkartan har uppdaterats.

Övriga handlingar

- UBMP har revideras i frågan om strandskydd, nytt planförslag och enklare barnrättslig prövning.

Inkomna yttranden

Myndigheter	Datum	Sida
1. Länsstyrelsen i Kalmar län	2024-02-22	5
2. Lantmäteriet	2024-02-23	9
Remissinstanser		
3. Trafikverket	2024-02-26	13
4. BEAB avfall	2024-02-26	14
6. E.ON	2024-02-23	15
Berörda		
7. Lofta 1:120	2024-02-05	16
8. Lofta 2:27	2024-02-14	16
9. Lofta 1:117	2024-02-18	17
10. Lofta 1:111	2024-02-19	19
11. Lofta 2:17	2024-02-20	21
12. Lofta 2:6	2024-02-21	21
13. Lofta 2:19	2024-02-21	21
14. Lofta 1:119	2024-02-22	25
15. Lofta 1:91	2024-02-23	26
16. Lofta 1:121	2024-02-23	27
17. Lofta 1:90	2024-02-23	28
18. Lofta 2:21	2024-02-26	29
19. Lofta 2:23	2024-02-26	30
20. Lofta 2:18	2024-02-23	31
21. Oxelbyns samfällighetsförening	2024-02-21	32

Myndigheter

1. Länsstyrelsen i Kalmar län

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Skyddsزونen respekteras nu i stort och bedömningen är därför att detaljplanen överensstämmer med den fördjupade översiktsplanens intentioner.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

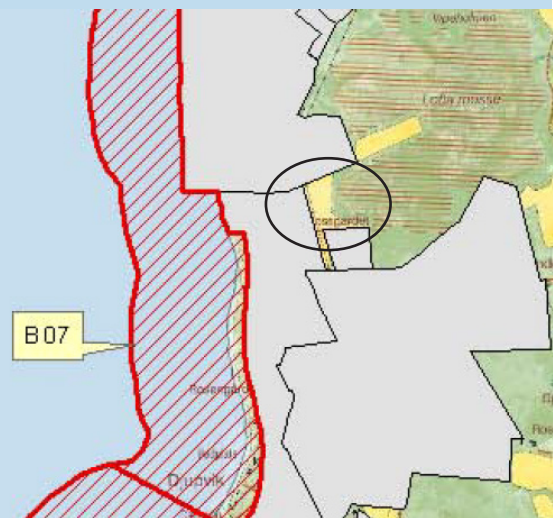
Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten och strandskydd inte är lösta på ett tillfredsställande sätt. Länsstyrelsen bedömer därför att planförslaget i sin nuvarande utformning kommer att prövas enligt 11 kap. 10 § PBL.

Strandskydd

Länsstyrelsen bedömer att strandskyddet inte ska upphävas på hela den naturmark som ligger närmast Lofta mosse. Om avsikten med upphävandet är att möjliggöra dagvattenhantering, bör områden för dagvattenmarkering avgränsas med exempelvis egenskapsbestämmelser för del av området där strandskyddet kan upphävas. Ett annat alternativ är att dispens söks i efterhand för tänkta åtgärder.

Kommunens kommentar:

Kommunen feltolkade länsstyrelsens beslut om utökat strandskydd och antog att område som inte omfattas av detaljplan, omfattades av beslut om utökat strandskydd. Den 27 januari 2012 beslutade länsstyrelsen att utvidga strandskyddsområden i Borgholms kommun. Enligt beslutet framgår utbredning av kartor som redovisades i bilagor.



*Utdrag från kartbilaga som tillhör beslut.
Aktuellt område är inringat*

Planområdet omfattas därmed inte av det utökade strandskyddet för kusten.

I planbeskrivningen redogör kommunen med hänvisning till MÖD F 5418-13 att Lofta Mosse, inte bedöms omfattas av strandskydd.

Planhandlingarna revideras och bestämmelsen om att upphäva strandskyddet utgår.

Miljö kvalitetsnormer för vatten, vattenbalans och dagvatten

MKN

Vad gäller bedömningen av om det finns risk för att försämra möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormen för vattenförekomsten Norra Ölands kustvatten har kommunen enbart gjort bedömningen för kvicksilver och bromerade flamskyddsmedel. Bedömningen ska göras för samtliga kvalitetsfaktorer och ingående relevanta parametrar, inte bara för de som har sämre än god status idag.

Vattenbalans

Länsstyrelsen har tagit del av utredningen kring vattenbalansen för Lofta mosse. Dagvatten ska ledas till mossen men vad Länsstyrelsen kan utläsa ska inga åtgärder utföras som kan dränera mossen på vatten. Utifrån denna aspekt bedömer länsstyrelsen att mossen inte påverkas negativt av tillförseln av dagvatten.

Det framgår dock inte vilka markberedningsåtgärder som ska vidtas i området och om det finns risk att det till exempel uppstår sprickor i berggrunden som kan verka dränerande på mossen. Det är viktigt att schaktning och eventuell sprängning utförs på ett sätt så att mossens tätskikt inte påverkas.

Dagvatten

Planerade dagvattensystem med diken och fördröjningsmagasin ska klara att ta hand om nederbörd från ett 20-års regn. Fördröjningsmagasinen medför att vattnet genomgår viss rening. Halterna av näringsämnen fosfor och kväve minskar efter exploatering och rening medan halterna av vissa tungmetaller ökar. Minskad tillförsel av näringsämnen bedömer länsstyrelsen är positivt för mossen. Dagvattendammarna ska utformas så att reningsgraden av tungmetaller blir bättre så att så lite som möjligt når mossen.

Kommunens kommentar:

Planbeskrivningen uppdateras så att det framgår att bedömningen är gjord för samtliga kvalitetsfaktorer och ingående relevanta parametrar.

Detaljplanen medger endast källarlösa byggnader. Grundläggning av nya byggnader och anläggande av väg bedöms kunna utföras utan omfattande markberedning som påverkar sprickbildning i berggrunden. Den markberedning som kan komma att kräva åtgärder som påverkar sprickbildning i berggrunden är utbyggnad av kommunalt vatten- och spillvattennät. Kommunen har sedan tidigare arbetat med vatten- och spillvattennätet utbyggnad i området. För att minimera risken för sprickbildning har åtgärder såsom lerpluggar och anpassning till flödesförhållanden nyttjas för att minimera påverkan. Kommunen förtydligar att utbyggnaden av vatten- och spillvatten ledningar behöver ske med stor försiktighet.

Vid ett genomförande av planerade dagvattenåtgärder kan till exempel valet av växtlighet i anläggningen garna påverka hur stor andel av förmodade tungmetaller som renas. Kommunen ställer sig dock tveksam till om föroreningshalterna är så pass stora att det är motiverat att föreskriva vilken växtlighet som ska finnas i dagvattensystemet. Dagvattenutredningen visar att mängderna tungmetaller är mycket små och att beslutade miljö kvalitetsnormer inte riskerar att överskridas. Föroreningsmängderna bedöms inte heller påverka mossens betydelse för naturvärden .

Dagvattendammarna ska ha oljeavskiljare för att minska risken för att oljor når mossen.

Total yta som avrinner mot mossen skiljer sig inte åt före och efter exploatering men ytan som är jordbruks-, ängs- respektive skogsmark minskar avsevärt och ersätts med ytor där avrinningen sker snabbare. Detta kan medföra att befintliga dikessystem behöver få en ökad kapacitet för att ta hand om större volymer vatten på kortare tid.

Upplysningar

Markavvattning

Lofta mosse omfattas av två markavvattningsföretag där Marsjö torrlägningsföretag från 1937 är det senaste. Avledning av dagvatten (avloppsvatten) till markavvattningsföretag regleras i 3 kap. 5-6 §§ Lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Dikena är dimensionerade för att torrlägga jordbruksmark och inte för att ta hand om dagvatten. Det innebär att underhållsbehovet av dikena kan öka när större mängder vatten avleds. Markavvattningsföretaget har ingen skyldighet att utföra detta extra underhåll som eventuellt kan uppstå. Kommunen bör ha ett avtal med markavvattningsföretaget som reglerar underhållsskyldigheterna.

Fornlämningar

Detaljplanens läge mellan kustens gravstråk och Lofta mosse gör området intressant ur fornlämningsperspektiv. En arkeologisk

Kommunens kommentar:

Mängden oljeföreningar i dagvattnet från området förväntas öka men är fortsatt mycket små. Oljeavskiljare är utformade för att komplettera andra dagvattenanläggningar och som skydd mot större oljeutsläpp och olyckor vid till exempel bensinstationer. Vid låga halter av oljeföreningar är reningseffekten från oljeavskiljare begränsad. Med naturliga dagvattenanläggningar där växtlighet tillåts, fastnar oljeföreningar på blattor och bryts ner av solljuset. Kommunen bedömer inte att en oljeavskiljare är lämplig eller nödvändig.

Dagvattensystemet är anpassat för att minimera att effekten av en förändrad ytavrinning i området når Lofta mosse.

Planhandlingarna uppdateras med information om torrlägningsföretaget. Eftersom dagvattenhanteringen inom aktuellt planområde är anpassad för att jämna ut flödet till Lofta mosse för att efterlikna nuvarande vattenregim och eftersom aktuellt planområde enbart berör en bråkdel av torrlägningsföretagets båtadsområdes yttersta västra del gör kommunen bedömningen att exploateringen inte kan antas medföra förändringar i flödet på ett sådant sätt att underhållsbehovet ökar.

Kommunen har gjort en förfrågan om fornlämning för aktuellt planområde och i beslut från 5 april 2024 anger länsstyrelsen att det



utredning behöver göras i god tid innan markarbeten. Kommunen skickar in förfrågan om fornlämning så beställer länsstyrelsen en arkeologisk utredning. Storleken på markingrepp som detaljplanen medger gör att exploatör/kommunen är kostnadsansvariga för sådan arkeologisk utredning.

Kommunens kommentar:

inte finns anledning till att ställa krav på att ärendet ska prövas enligt 2 kap Kulturmiljölagen.

2. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Kommunalt huvudmannaskap

Eftersom någon bestämmelse i plankartan inte finns om att huvudmannaskapet ska vara enskilt blir det automatiskt kommunalt huvudmannaskap. Detta är ok men stämmer inte med planbeskrivningen. Det saknas också en motivering hur kommunen ska få åtkomst till planområdet då omkringliggande områden har enskilt huvudmannaskap och området inte angränsar allmän eller kommunal väg.

I Boverkets föreskrifter om detaljplan BFS 2020:5 som gäller för digitala detaljplaner är det ett tydligt krav att enskilt huvudmannaskap alltid ska regleras genom en särskild planbestämmelse. För övriga planer har Boverket i sina allmänna råd ända sedan 1987 rekommenderat att enskilt huvudmannaskap ska regleras genom att det införs en särskild (administrativ) planbestämmelse.

Sekundära egenskapsgränser

I detaljplanen används sekundära egenskapsgränser, men det anges inte vilken eller vilka planbestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna. Detta gör att planen inte är tillräckligt tydlig i sin reglering.

Detta ska anges i plankartan som är den enda juridiskt bindande handlingen vilka bestämmelser som avgränsas med sekundära egenskapsgränser och om det inte anges blir samtliga bestämmelser avgränsade med primära egenskapsbestämmelser, vilket genererar en otal mängd fel i plankartan.

Boverket anger följande i PBL Kunskapsbanken på sidan om gränshierarki:

”Varken egenskapsgräns eller den sekundära egenskapsgränsen är på förhand knuten till någon eller några egenskapsbestämmelser utan kan användas för den egenskapsbestämmelse det behövs för i den enskilda

Kommunens kommentar:

Plankartan kompletteras med bestämmelse om huvudmannaskap.

Kommunen avser att reglera enskilt huvudmannaskap med motiveringen att det inom Lofta/Djupviksområdet finns en lång tradition av att samfällighetsföreningar förvaltar gator och naturområden. Kommunen bedömer att det är motiverat att föreslå fortsatt enskild förvaltning.

Sekundära egenskapsgränser utgår.

detaljplanen. Om den sekundära egenskapsgränsen används är det viktigt att det tydligt framgår vilken bestämmelse den avgränsar. Detta kan framgå av listan med planbestämmelser.”

Ett exempel där detta lösts på ett fungerande sätt är i en plankarta från Dorotea kommun – Detaljplan för del av Bergvattnet 12:1 där kommunen skrivit texten

”(begränsas av sekundär egenskapsgräns)” efter bestämmelseformuleringen (texten) i den egenskapsbestämmelse som ska avgränsas av sekundära egenskapsgränser.

Strandskydd

Som korrekt nämns i planbeskrivningen berörs området av strandskydd. Detta är dock inte korrekt reglerat i detaljplanen.

Inom den norra enskilt belägna tomten har kommunen missat att upphäva strandskyddet vilket gör denna tomt obyggbar.

Väster om prickmarken väster om gatan, kan också upphävandet av strandskyddet vara missat beroende på om strandskyddet avgränsas av primär eller sekundär egenskapsgräns. Grundlig översyn gällande detta inom hela detaljplanen erfordras.

Övriga fel i plankartan

Det finns i plankartan egenskapsgräns inom GATA1, denna kan inte reglera något annat än a1, strandskydd, men denna bestämmelse behöver gälla på båda sidor om gränsen. Gränsen ska därför tas bort.

Egenskapsbestämmelser för genomsläpplighet och fastighetsstorlek är endast angivet inom mark med byggrätt och ej inom prickmark trots att dessa bestämmelser är relevanta för hela de blivande fastigheterna och inte bara för den byggbara ytan. Detta genererar konsekvensen att dessa bestämmelser inte gäller inom området för prickmark, vilket inte bedöms som avsikten.

Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska

Kommunens kommentar:

Aktuell detaljplan berörs inte av strandskydd, se kommentar till länsstyrelsens yttrande. Planhandlingarna revideras och bestämmelsen om att upphäva strandskyddet utgår.

Kommunen har tagit bort bestämmelsen om att upphäva strandskydd.

Egenskapsbestämmelsen är kopplad till användningsytan och gäller därmed för kvartersmark. I en inte helt digital planprocess är detta svårt att förmedla, men eftersom bestämmelsen är knuten till fastigheten och inte till den byggbara ytan av fastigheten bedömer kommunen att bestämmelsen går att tolka enligt kommunens intentioner.

Konsekvensbeskrivningen för hur berörda fastigheter påverkas har förtydligats.

konsekvenser, även på fastighetsnivå. Detta borde göras genom att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning. I fastighetskonsekvensbeskrivningen ska förutom påverkan på berörda fastigheter, även samtliga berörda gemensamhetsanläggningar, ledningsrätter, servitut mm framgå, med vilken påverkan som sker för dessa.

Markåtkomst för vatten och avlopp

Borgholm Energi AB har idag ledningsrätt för vatten- och avlopp i området, 0885-4265.2. Genom att området utökas beskrivs det att dessa delar ska ansluta till befintligt system för kommunalt vatten- och avlopp. Eftersom den allmänna platsmarken är privatägd behövs rättigheter för kommunen för att utöka VA-nätet.

Hur detta ska lösas fastighetsrättsligt är ej beskrivet. Denna fråga måste tas upp, prövas och beskrivas i planbeskrivningen.

Delar av planen som bör förbättras:

Grundkarta

Aktualitetsdatum för grundkartan är något föråldrad. Det är viktigt att grundkartan är aktuell i varje steg av planprocessen för att det ska vara lätt att överblicka de förutsättningar som finns för planläggningen. Uppdatera detta innan antagande.

Gatunamn för Lofta mossgata saknas i grundkartan.

Fastighetskonsekvensbeskrivning saknas

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten/gemensamhetsanläggningen/ledningsrätten. ”Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och

Kommunens kommentar:

Kommunen beaktar synpunkten och beskriver i planbeskrivningen hur dragningen av vatten- och spillvattennätet genom privat fastighet ska lösas fastighetsrättsligt.

Kommunen uppdaterar grundkartan innan antagande och lägger till Lofta mossgata som gatunamn.

Kommunen har utvecklat avsnittet om vilka konsekvenser planförslaget får för berörda fastigheter.

deltagande i gemensamhetsanläggningar. (Utdrag ur proposition 2009/10:170 s. 435)”
I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten. Detta är extra viktigt när det handlar om ett större område som i detta fall.

Beskrivningen av åtgärderna kan till exempel illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av eventuella gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund.

Kommunens kommentar:

Remissinstanser

3. Trafikverket

Sedan Trafikverket lämnade samrådsyttrande för förslag till detaljplan Lofta 2:2 har Åtgärdsvalsstudie korsningarna Djupvik, Södvik/Sandvik, Källa och Sandbybaden (TRV 2021/107287) färdigställts. Kommunen inkom i arbetet med prioritering av korsning mot Djupvik, Trafikverkets synpunkter kan därmed anses tillgodosedda.

Trafikverket har ingen erinran mot att föreslagna detaljplan antas.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten.

4. BEAB avfall

Borgholm Energi, avdelningen Återvinning och avfall, vill härmed lämna följande synpunkt på detaljplanen Lofta 2:2 m.fl.:

Biltrafik, sid. 36

Här beskrivs Mossgärdet som en smal väg och hänvisningar görs till Trafikverkets handbok angående enskilda vägar.

Med tanke på att sopbilar trafikerar vägen skulle vi önska att en hänvisning även görs till kommunens riktlinjer för farbar väg, samt att hänsyn tas till dessa riktlinjer.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten och kompletterar planbeskrivningen med information om kommunens riktlinjer för farbar väg för avfallshantering.

6. E.ON

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat och har följande synpunkter.

E.ON noterar att planområde i den norra delen på fastigheten Lofta 1:2 har utökats mot vår transformatorstation (N132584 DJUPVIK N). Därav vill vi upplysa om följande;

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

Under förutsättning att man tar hänsyn till ovan samt tidigare yttrande under genomförandet av detaljplanen så har vi inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Kommunens kommentar:

Plangränsen ligger 5 meter från befintlig transformatorstation.

Berörda

7. Lofta 1:120

Under samrådstiden reserverade sig flera fastighetsägare rörande genomfartstrafik via Lofta mossgata. Detta skall finnas diariefört hos er.

En sådan genomfartstrafik via Lofta mossgata innebär även negativ påverkan för de som bor på Alexanders väg. Tot. skulle detta beröra ca. 15-20 fastighetsägare negativt. I många av dessa fastigheter finns småbarn.

Ett annat argument är att delmålet av Alexanders väg är väldigt begränsat och att ett ökat underhåll skulle vara nödvändigt.

I de kontakter som fastighetsägare haft med byggnadsnämnden kunde man förstå att detta inte skulle behövas, förberedelse för uttryckningsfordon är dock inget problem.

Bestrider härmed ert förslag till detaljplan.

8. Lofta 2:27

Jag har inget emot den planerade exploateringen men inser samtidigt att vägtrafiken på förbindelsevägen till Djupviks kustväg kommer att bli mycket hårt belastad. Därför är det av vikt att den vägen får en dammfri beläggning, typ asfalt eller liknande.

Min synpunkt är viktig med tanke på hälsorisker för intelligande boenden att slippa exponering för damm med åtföljande lung- och andningsproblem.

Kommunens kommentar:

Enligt trafikutredningen beräknas varje bostad generera 4,9 fordonrörelser per dygn. Två föreslagna fastigheter ligger utmed Lofta Mossgata vilket innebär att trafiken beräknas öka med 10 fordonrörelser per dygn. De 12 föreslagna fastigheterna för bostadsändamål utmed den föreslagna lokalgatan beräknas generera 60 fordonrörelser på ett dygn. Trafikökningen är förhållandevis stor, men antalet fordonrörelser är få även efter ett genomförande av planförslaget.

Kommunen har uppdaterat undersökningen om betydande miljöpåverkan och lagt till en del om prövning av barnets bästa. Enligt studier sker de flesta olyckor i trafiken där barn är inblandade i samband med backrörelser av fordon. En genomfartsväg är därmed även bättre ur ett barnperspektiv förutom att det kan skapa ett mer robust vägnät. Det gör det även möjligt att mer jämnt fördela trafiken i hela området. Både nyinflyttade barn och barn som för nuvarande bor eller vistas i området förväntas använda både nya och befintliga gator och det är därmed viktigt att se området som en helhet när det gäller trafiksäkerhet. En vidare barnkonsekvensanalys bedöms inte nödvändig.

Kommunens bedömning är att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik.

Enligt rekommendationer hämtade från Trafikverkets handbok för projektering och anläggande av enskilda vägar (Trafikverket, 2020) kan dagens trafikmängder motivera ett bundet slitlager så som till exempel enkel ytbehandling av grus. Trafikökningen till följd av planförslaget är inte så pass stor att annat slitlager rekommenderas. Kommunen är inte huvudman för vägarna i området. Det är den vägförening som sköter vägen som fattar beslut om vägbeläggning.

9. Lofta 1:117

Till vår stora förvåning ser vi att Borgholms kommun frångått tidigare förslag som varit på samråd och föreslår en förbindelse mellan Lofta Mossgata och Mossgärdet, genom det nya området del av fastigheten Borgholm Lofta 2:2.

Vår bedömning är att detta skulle öka genomfartstrafiken avsevärt i hela området, både från norr och söder, med ökad belastning både ur miljöhänsen och trafiksäkerhetssynpunkt.

I området finns också många barn och inte minst skulle en ökad trafik påverka deras närmiljö negativt. Vi anser inte att ni tagit hänsyn till eller gjort en barnkonsekvensanalys på hur den ökade trafiken på Lofta Mossgata påverkar barnen som bor eller vistas på denna gata. Vi kan inte se att någon sådan analys är gjord.

Vi kräver att en barnkonsekvensanalys görs innan detaljplanen presenteras i Borgholms kommunfullmäktige.

Vid mailkontakt med planarkitekt Thomas Nilausen Borgholms kommun 2021-07-05 fick vi besked att det inte var något bra alternativ att leda trafiken över Alexandersgata och Lofta Mossgata till Lofta 2:2. Det beskedet verkar ni inte ta hänsyn till i den nya detaljplanen.

Enligt checklista samt undersökning av betydande påverkan står det i del 2 – Planens påverkan/effekter inom och utanför planom-

Kommunens kommentar:

Enligt trafikutredningen beräknas varje bostad generera 4,9 fordonsrörelser per dygn. Två föreslagna fastigheter ligger utmed Lofta Mossgata vilket innebär att trafiken beräknas öka med 10 fordonsrörelser per dygn. De 12 föreslagna fastigheterna för bostadsändamål utmed den föreslagna lokalgatan beräknas generera 60 fordonsrörelser på ett dygn. Trafikökningen är förhållandevis stor, men antalet fordonsrörelser är få även efter ett genomförande av planförslaget.

Kommunens bedömning är att föreslagen vägsträckning på grund av sin utformning inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik.

Kommunen har uppdaterat undersökningen om betydande miljöpåverkan och lagt till en del om prövning av barnets bästa. Enligt studier sker de flesta olyckor i trafiken där barn är inblandade i samband med backrörelser av fordon. En genomfartsväg är därmed även bättre ur ett barnperspektiv förutom att det kan skapa ett mer robust vägnät. Det gör det även möjligt att mer jämnt fördela trafiken i hela området. Både nyinflyttade barn och barn som för nuvarande bor eller vistas i området förväntas använda både nya och befintliga gator och det är därmed viktigt att se området som en helhet när det gäller trafiksäkerhet. En vidare barnkonsekvensanalys bedöms inte nödvändig.

rådet: Risk för ras och skred samt erosion anses vara liten.

Med hänsyn till detta påpekande anser vi att det finns ingen anledning för närvarande att leda trafiken från Borgholm Lofta 2:2 via Lofta Mossgata till Alexandersgata.

Vi anser att förslaget till detaljplan för fastigheten Borgholm Lofta 2:2 ska ändras enligt samrådsförslaget, vad gäller förbindelsen till Lofta Mossgata:

- att en öppningsbar bom sätts upp mellan befintliga Lofta Mossgata och den nya avslutande gatan. Denna typ av bom används i många bostadsområden idag och kan lätt öppnas vid särskilda förhållanden.

På detta sätt minskas onödig genomfarts trafik både i nya området, Lofta Mossgata, Mossgärdet och Alexanders gata. Belastningen på miljön minskas (färre fastigheter berörs av ökad trafik) samtidigt som trafiksäkerheten ökar. Dessutom tas hänsyn till barnen enligt beslutad barnkonvention.

Detta mail ska diarieföras.

Kopia på mail kommer även att sändas till Djupviks samfällighet för information.

Kommunens kommentar:

Det är inte möjligt att reglera i detaljplanen om det ska uppföras en vägbom. Kommunen har möjlighet att i exploateringsavtal ålägga exploitören att uppföra en vägbom om åtgärden bedöms som rimlig i förhållande till nyttan. Kommunens bedömning är dock att föreslagen utformning av lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik och kan därför inte motivera att exploateringsavtalet reglerar uppförande av vägbom.

Det finns möjligheter för föreningen att styra trafiken i området med t.ex hastighetsdämpade åtgärder och mötesfickor.

10. Lofta 1:111

Vi framför härmed våra invändningar mot detaljplanens förslag om en taklutning på 22 grader, vilket vi anser strider mot de riktlinjer som anges i Planbeskrivning Lofta 2:2. Vi lyfter fram tre punkter från planbeskrivningen som stöd för våra argument:

- På sidan 31 anges det att ”Nockhöjden anger takets högsta höjd och medger huvudbyggnad i en våning med möjlighet att inreda vind.” Detta indikerar klart en avsikt för byggnader med endast en våning.

- På samma sida betonas att ”Bestämmelsen syftar till att säkerställa att tillkommande byggnadsvolymer anpassas till befintliga byggnader”, vilket vi tolkar som en strävan efter att bevara områdets nuvarande enplanskaraktär.

- På sidan 33 nämns ”Byggnaderna föreslås uppföras i en våning men möjligheten till brant takvinkel tillåter möjligheten att skapa ytterligare boyta som inredd vind”, vilket indikerar en preferens för branta tak för att möjliggöra ytterligare utrymme, inte ytterligare våningar.

Genom att fastställa en takvinkel på 22 grader kombinerat med en taknockshöjd på 6,5 meter, skapas ett tolkningsutrymme som kan tillåta tvåvåningsbyggnader, vilket står i direkt motsättning till planens intentioner om enplansbyggnader med vind.

En ökad takvinkel till minst 35 grader skulle bättre överensstämma med detaljplanens syfte, vilket är att främja byggnader i en våning med möjlighet till inredd vind, som det klart uttrycks i planbeskrivningen.

Dessutom skulle en högre takvinkel säkerställa att nya byggnader harmoniserar med den befintliga bebyggelsen och uppfyller planens avsikter.

Med de rådande bestämmelserna riskerar vi att se en betydande förändring i områdets karaktär, där 16 fastigheter kan komma att starkt avvika från den befintliga miljön. Sär-

Kommunens kommentar:

Planens intention är att tillåta byggrätter i en storlek som medger att det är möjligt att bosätta sig permanent. Planbeskrivningen justeras så att de stämmer överens med vad plankartan reglerar.

Begreppet våning omfattar en lång rad mätregler som gör att våningsantalet är beroende av byggnadsdjup och takutformning. Mätreglerna är också formulerade så att en och samma byggnad kan vara i en eller två våningar beroende på vilken fasad som vänds mot gata. Kommunen har bedömt att med samma bestämmelse om nockhöjd på 6,5 meter som används i gällande detaljplan norr om aktuellt planområde tillsammans med en bestämmelse om lägsta takvinkel reglerar planförslaget tillräckligt för att säkerställa ett bra helhetinstryck i området.

skilt för Lofta 2:2 innebär detta en potentiell utveckling mot en tät bebyggelse av tvåvåningshus på små tomter, vilket skulle skapa en miljö mer lik en villaförort än den nuvarande bebyggelsen, och områdets karaktär skulle starkt förändras.

Vidare motsätter vi oss planförslaget som möjliggör en ny gata mellan Mossgärdet och Lofta Mossgata, motiverat av ett behov att hantera erosionrisk och skapa ett robustare vägnät som säkrar anslutning till statlig väg. Denna åtgärd framstår som helt onödig, med tanke på att Alexanders gata redan förbinder Mossgärdet med statlig väg. Att öppna för ytterligare genomfart riskerar att negativt påverka trafiksäkerheten och livsmiljön, särskilt med tanke på barnfamiljer i området. Att bevara områdets trafiksäkerhet bör prioriteras.

Kommunens kommentar:

Det är svårt att förutsäga hur erosionsrisken påverkar kuststräckan. Konsekvensen av att möjliggöra ytterligare alternativa vägsträckningar gör vägnätet och framkomligheten mer robust. Kommunens bedömning, vilket även framkommer i den barnrättsliga prövningen, är att trafiksäkerheten kan öka inom området.

Kommunens bedömning är att föreslagen utformning på lokalgata inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik.

11. Lofta 2:17

Fastighetsägarna för Lofta 2:17 godkänner inte att det tas upp ett nytt hål i muren till det nya området. De vill inte heller att de två nedersta tomterna i detaljplanen bebyggs.

Det ligger också dräneringsbrunnar längs med muren.

12. Lofta 2:6

Den synpunkt vi har, som sannolikt redan kommunicerats, är vikten av att det inte blir någon bilväg utan en gång/cykelväg i anslutning till Lofta Mossgata över gårdet söder ifrån.

Vägen är inte dimensionerad för genomfart och kan leda till ökat buller.

Tack.

13. Lofta 2:19

Ägande av fastigheter

Vi tillhör en samfällighet där vi är delägare i Lofta 2:5 och Lofta 2:15. I övrigt äger vi fastighetsägare enskilt var och en av fastigheterna Lofta 2:16-2:24.

Vi äger med andra ord den väg (Mossgårdet) och delar av den stenmur som ingår i den planerade detaljplanen. Vi bestrider utnyttjandet av vägen, dvs vår tomt. Vi bestrider öppnandet av stenmuren, som är den del av vår tomt. Öppningarna som förstör muren

Kommunens kommentar:

Förslaget anpassas så att föreslagen lokalgata förläggs i befintligt murbrott och bestämmelsen n₂ utgår.

Plankartan revideras.

Kommunen har gjort bedömningen att en anslutning av lokalgata söderut för biltrafik är lämplig, och det skapar även bättre förutsättningar för cykeltrafik.

Enligt trafikutredningen beräknas varje bostad generera 4,9 fordonrörelser per dygn. Två föreslagna fastigheter ligger utmed Lofta Mossgata vilket innebär att trafiken beräknas öka med 10 fordonrörelser per dygn. De 12 föreslagna fastigheterna för bostadsändamål utmed den föreslagna lokalgatan beräknas generera 60 fordonrörelser på ett dygn. Trafikökningen är förhållandevis stor, men antalet fordonrörelser är få och bullerpåverkan är liten, även efter ett genomförande av planförslaget.

Kommunens bedömning är att föreslagen vägsträckning på grund av sin utformning inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik.

Förslaget anpassas så att föreslagen lokalgata förläggs i befintligt murbrott och bestämmelsen n₂ utgår.

Plankartan revideras.

och leder in trafiken på vår tomt/väg. Vi bestrider användandet av vår väg som genomfartsväg.

Vägen Mossgården

Vi äger den smala grusvägen ner till Mossgården från Djupviks kustväg. Vår grusväg är smal och den är inte tillräckligt bred för att kunna mötas av två bilar. Vägen går heller inte att bredda för precis intill vägen ligger en stenmur, vilket gör det i princip omöjligt att bredda så pass mycket att det skulle kunna bli dubbla körfält. På andra sidan grusvägen är det befintliga villatomter (Lofta 2:16-2:24), planerade tomter (Lofta 2:5) och det skulle innebära klar värdesänkning av dessa tomter om vägen breddas. Att göra en breddning skulle heller inte vara en lösning som stämmer med hur vägnätet i övrigt ser ut i Djupvik.

Idag är det ägare till nio hus som använder vägen, och om planen går igenom kommer det innebära en jättestor ökning procentuellt sett när det gäller mängden trafik på denna lilla väg. Det innebär en mycket större belastning och ett större slitage på vägen jämfört med tidigare. Dessutom kommer den ökade mängden trafik försämra säkerheten för de människor som rör sig på vägen. Det är många som går och cyklar på vår väg, inte bara boende till våra hus utan också många andra motionerande människor i Djupvik.

Dessutom är det många barn som tar sig med cykel till havet för att bada eller till sina kompisar på andra delar inom Djupvik. Eftersom vägen är smal är säkerheten redan idag tveksam när det möts bilar, cyklar och gående samtidigt.

Kommunens kommentar:

Enligt den trafikutredning som har tagits fram i samband med detaljplanarbetet kommer befintliga vägar att klara den något ökade belastning som förväntas i området. Vägen anses inte behöva breddas och inga mötesfickor anses nödvändiga eftersom avståndet mellan korsningen med föreslagen lokalgata och Lofta Kustväg är kortare än 200 meter.

Det stämmer att den procentuella ökningen av trafik beräknas bli stor. Enligt den beräkningsmodell som presenteras i trafikutredningen genererar de befintliga fastigheterna utmed Mossgården ca 45 fordonsrörelser per dygn. Föreslagen ny bebyggelse beräknas generera ca 60 fordonsrörelser per dygn. Antalet fordonsrörelser är dock få även efter ett genomförande av planförslaget.

Aktuell del av Mossgården sköts idag av vägföreningen som förvaltar Djupvik GA:7. Tillkommande fastigheter föreslås anslutas till gemensamhetsanläggningen Djupvik GA:7. Med fler delägande fastigheter ökar slitaget på vägarna men också antalet medlemmar som kan bekosta underhållet.

Den begränsade trafikmängden gör att blandtrafik är rimlig att föreslå på Mossgården. På vägar med blandtrafik ställs dock höga krav på alla trafikanter att visa extra hänsyn och att anpassa hastigheten efter vägens förhållanden.

Enligt Lantmäteriets app ser det ut som att vår tomtgräns går mitt i stenvuren vilket innebär att vi äger grusvägen och halva stenvuren.

Under eventuell byggnation kommer vår grusväg att förstöras då tunga lastbilar kommer köras där. Ni räknar också med att spränga sten, vilket i sin tur innebär tung last.

Vi tycker det känns otroligt konstigt att inte använda infartsvägen norr om de planerade tomterna, när det är samma ägare som säljer dessa tomter och som också äger vägen på området som ligger norr om det planerade området, dvs Lofta Mossgata. Här finns inte heller någon stenvur som måste rivas och vägen är bredare.

Stenvuren längs med Mossgården

Enligt detaljplanen kommer den fina stenvuren som går längs med hela den pittoreska grusväg ner till vårt område Mossgården delvis att rivas på ett eller flera ställen. Det är viktigt att bevara muren i sin helhet och Länsstyrelsen borde se till biotopskyddet och därmed bevara muren hel. Stenvuren är av stor vikt för etablerade växter och djur i området och för att bevara den biologiska mångfalden, det är just därför stenvurar är skyddade i hela landet. Det är en värdefull livsmiljö för många arter helt enkelt. I det reviderade förslaget har ni lagt in om två öppningar i muren, 6 meter längst ner öster ut samt öppningen av vägen. Helt otroligt när det finns en öppning vid Lofta Mossgata.

Vi bestrider att riva stenvuren, det känns fel på alla sätt och förstärks när man läser på Naturverkets sida om detta. Länk till Naturvårdsverkets sida om Stenvurar i biotopskyddsområden.

Citat från er:

Stenvurar förekommer inom hela planområdet. Det för den Öländska landskapsbilden karaktäristiska inslaget, är ett element att

Kommunens kommentar:

Halva stenvuren och vägen Mossgården tillhör en fastighet som ägs av samfällighetsföreningen.

I exploateringsavtalet framgår det att skador som uppstår på väg under byggnationen ska bekostas av exploatören.

Förslaget anpassas så att föreslagen lokalgata förläggs i befintligt murbrott och bestämmelsen n₂ utgår.

Plankartan revideras.

förhålla sig till i planutformning. Förutom av definiera gränser, skiljer det inte sällan av olika vegetationstyper. Stenmurar är biotopskyddade enl MB.

Citat från er:

Värdefulla stenmurar skyddas.

2 östliga tomter

De två östligaste tomterna som föreslås få egna infarter från Mossgårdet genom stenvuren bör tas bort helt i planbeskrivningen, se inlägg om stenvur ovan. Ytterligare argument för att de två östliga tomterna ska tas bort ur planbeskrivningen är att naturvärdesinventeringen redovisar att de allra östligaste delarna av de två sista tomterna i sydost delvis omfattas av ett VMI-område (våtmarksinventering som redovisar mycket värdefull natur,

Er önskan om en förtätning uppfylls även om det blir 14 tomter, istället för 16 tomter. Vi ser inget problem att man drar en väg på andra sidan stenvuren, det beror förmodligen mer på ekonomin att man inte vill göra det.

Exploateringsavtal

Det måste upprättas ett exploateringsavtal innan detaljplanen antas. Även om det står beskrivet i genomförandebeskrivningen (planbeskrivningen) hur ni har tänkt er lösningen för själva genomförandet, så spelar det ingen roll eftersom det bara är plankartan som är juridiskt bindande. Därmed måste ett exploateringsavtal tas fram eftersom det är enskilt huvudmannaskap, annars påverkas vi markägare på ett negativt sätt om detaljplanen antas.

Vi markägare måste få vara med som avtalspart eftersom vi blir belastade av mer trafik och därför måste vi få ett avtal med en part som lovar att bekosta och utföra allt så att vi hålls skadelösa. Detta avtal måste vi vara överens om och underteckna innan detalj-

Kommunens kommentar:

Föreslagen kvartersmark i öster utgår. Plankartan revideras.

Kommunen har upprättat ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploitören. Avtalet ska vara godkänt och underskrivet innan detaljplanen antas.

I avtalet regleras eventuella skador som uppstår på väg.

planen antas.

Vatten och avlopp

Vid tidigare utbyggnad av vatten och avlopp i området har det påverkat vår fastighet (Lofta 2:15), Lofta mosse. Ett stort antal björkar har dött och även andra träd på vår fastighet.

14. 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.

Kommunens kommentar:

Kommunen noterar synpunkten och planbeskrivningen uppdateras med information om att anläggningen av vatten- och spillvattenledningar ska ske på ett sätt som minimerar risken för påverkan på omgivningen.

Det är inte möjligt att reglera i detaljplanen om det ska uppföras en vägbom. Kommunen har möjlighet att i exploateringsavtal ålägga exploatören att uppföra en vägbom om åtgärden bedöms som rimlig i förhållande till nyttan. Kommunens bedömning är dock att föreslagen vägsträckning på grund av sin utformning inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik och kan därför inte motivera att exploateringsavtalet reglerar uppförande av vägbom.

Det finns möjligheter för föreningen att styra trafiken i området med t.ex hastighetsdämpade åtgärder och mötesfickor.

15. Lofta 1:91

Vi som bor på Alexanders gata i Lofta alldeles intill det aktuella område som avses att bebyggas med 16 nya tomter på Mossgården har stora farhågor för trafiksituationen på Alexanders gata och ut mot kustvägen. Genom den omfattande nybebyggelse som gjordes ”bakom” Alexanders gata under de senaste åren har trafiken sommartid på Alexanders gata ökat dramatiskt och den höga tillåtna hastigheten på Alexanders gata är direkt farlig för små barn och husdjur som bor utmed gatan. Alexanders gata har på senaste åren blivit en snabb transportsträcka för boende ut mot kustvägen där respekt för säkerheten totalt saknas i många fall. Med ytterligare expansion av bebyggelsen på Lofta Mossgårde med 16 nya tomter riskerar trafiksituationen att bli än värre.

Vi har egentligen ingenting emot själva ianspråktagandet av Lofta Mossgårde för ytterligare bebyggelse men är oroliga för den redan besvärliga trafiksituationen på Alexanders gata.

Förslag har tidigare dessutom lagts att man borde asfaltera Alexanders gata vilket skulle inbjuda till ännu högre hastigheter ut mot kustvägen, något vi absolut motsätter oss å det bestämdaste !

Vi förstår att det kan vara olika huvudmän som har ansvar för Detaljplanearbetet och vägnätet men vi skulle vilja försäkra oss om att ett godkännande av själva Detaljplanen, som i sig själv kommer att öka trafiken förstås, villkoras av en hastighetsbegränsning till 30 km/tim på Alexanders gata och utfarterna till kustvägen. Att bara godkänna Detaljplanen utan att samtidigt begränsa skadeverkningarna av den ökande trafiken

Kommunens kommentar:

Enligt trafikutredningen beräknas varje bostad generera 4,9 fordonsrörelser per dygn. Två föreslagna fastigheter ligger utmed Lofta Mossgata vilket innebär att trafiken beräknas öka med 10 fordonsrörelser per dygn. De 12 föreslagna fastigheterna för bostadsändamål utmed den föreslagna lokalgatan beräknas generera 60 fordonsrörelser på ett dygn. Trafikökningen är förhållandevis stor, men antalet fordonsrörelser är få även efter ett genomförande av planförslaget.

Kommunens bedömning är att föreslagen vägsträckning på grund av sin utformning inte uppmuntrar till genomfartstrafik. Eftersom den genaste vägen till kustvägen är över Mossgården bedöms risken för att ett genomförande av planförslaget leder till ökad trafik på Alexanders gata som mycket liten.

Enligt rekommendationer hämtade från Trafikverkets handbok för projektering och anläggande av enskilda vägar (Trafikverket, 2020) kan dagens trafikmängder motivera ett bundet slitlager så som till exempel enkel ytbehandling av grus. Trafikökningen till följd av planförslaget är inte så pass stor att annat slitlager rekommenderas. Kommunen är inte huvudman för vägarna i området. Det är den vägförening som sköter vägen som fattar beslut om vägbeläggning.

Kommunen är engagerad i frågan och stödjer förslaget på en hastighetsbegränsning till 30 km/h. Kommunen har dock inget mandat eftersom det är länsstyrelsen som fattar beslut om hastighetsbegränsningar i området.

vore oansvarigt oavsett om det är olika huvudmän bakom de olika områdena. Vi tillstyrker godkännande av Detaljplanen med tillägget att Borgholms Kommun aktivt verkar för en hastighetsbegränsning i området där väghinder också sätts ut för att verkligen sänka hastigheten och minska risken för lekande barn och husdjur i området.

16. Lofta 1:121

Förvånande nog kan vi konstatera att Borgholms kommun frångått tidigare förslag som varit på samråd och nu föreslår en förbindelse mellan Lofta Mossgata och Mossgärdet, genom det nya området fastigheten Borgholm Lofta 2:2.

Vår bedömning är att detta skulle öka genomfartstrafiken avsevärt i hela området, både från norr och söder.

Konsekvensen blir en ökad belastning både ur miljöhänseende och trafiksäkerhetssynpunkt. I området finns många barn och inte minst skulle en ökad trafik förbi ett stort antal fastigheter på Alexanders gata, Lofta Mossgata och nya området påverka deras närmiljö negativt. Vi kan inte se att en barnkonsekvensanalys är gjord och redovisad.

Enligt checklista samt undersökning av betydande påverkan står det i del 2 - Planens påverkan/effekter inom och utom planområdet: Risk för ras och skred samt erosion anses liten. Med anledning av detta finns för närvarande ingen anledning att tillåta genomfartstrafik enligt förslaget.

Kommunens kommentar:

Kommunens bedömning är att föreslagen vägsträckning på grund av sin utformning inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik.

Kommunen har uppdaterat undersökningen om betydande miljöpåverkan och lagt till en del om prövning av barnets bästa. Enligt studier sker de flesta olyckor i trafiken där barn är inblandade i samband med backrörelser av fordon. Det stämmer att den procentuella ökningen av trafik beräknas bli stor. Det gör det även möjligt att mer jämnt fördela trafiken i hela området. Både nyinflyttade barn och barn som för nuvarande bor eller vistas i området förväntas använda både nya och befintliga gator och det är därmed viktigt att se området som en helhet när det gäller trafiksäkerhet. En vidare barnkonsekvensanalys bedöms inte nödvändig.

Det är svårt att förutsäga hur erosionsrisken påverkar kuststräckan. Konsekvensen av att möjliggöra ytterligare alternativa vägsträckningar gör vägnätet och framkomligheten mer robust. Kommunens bedömning, vilket även framkommer i den barnrättsliga prövningen, är att trafiksäkerheten kan öka inom området.

Det är inte möjligt att reglera i detaljplanen

Vi anser att förslaget till detaljplan för fastigheten Borgholm Lofta 2:2 ska ändras enligt samrådsförslaget vad gäller förbindelsen till Lofta Mossgata, alternativt att en öppningsbar bom sätts upp mellan befintliga Lofta Mossgata och den nya anslutande gatan. (Denna typ av bom finns idag i många bostadsområden och kan lätt öppnas vid särskilda förhållanden). På Lofta Mossgata finns redan en vändplan, en liknande bör anläggas inom nya området.

Detta skulle minska onödig genomfartstrafik både i det nya området, Lofta Mossgata, Alexanders gata och de 150 m som berörs av Mossgården. Belastningen på miljön minskas

- färre fastigheter berörs av ökad trafik
- samtidigt som trafiksäkerheten ökas.

17. Lofta 1:90

Härmed vill jag ge synpunkter på den nu utsända detaljplanen. Det gäller framförallt trafiksituationen.

Successivt har allt fler tomter avstyckats i Lofta. Nu planeras utökning med ytterligare 16 fastigheter. De nya fastigheterna kommer vara beroende av och nyttja Lofta Mossgata och Alexanders gata som genomfart norrut. Ett möte mellan bilar är svårt, ibland omöjligt.

Alexanders gata har under senaste åren ytterligare trafikbelastats genom fyra helt nya utfarter till denna trånga väg. Två nya fastigheter har tillkommit genom avstyckning med förlagd utfart hit snarare än till Kustvägen. Två fastigheter har på senaste tiden ändrat respektive utfart från Kustvägen till Alexanders gata.

De berörda två vägarna är inte från början planerade för den allt mer ökande fordons trafik under 2000-talet. Ibland körs på Alexanders gata med mycket hög hastighet som

Kommunens kommentar:

om det ska uppföras en vägbom. Kommunen har möjlighet att i exploateringsavtal ålägga exploatören att uppföra en vägbom om åtgärden bedöms som rimlig i förhållande till nyttan. Kommunens bedömning är dock att föreslagen vägsträckning på grund av sin utformning inte uppmuntrar till allmän genomfartstrafik och kan därför inte motivera att exploateringsavtalet reglerar uppförande av vägbom.

Det finns möjligheter för föreningen att styra trafiken i området med t.ex hastighetsdämpade åtgärder och mötesfickor.

Trafikflödena på samtliga vägar i området är fortsatt mycket lågt även efter föreslagen exploatering enligt trafikutredningen.

Enligt trafikutredningen beräknas varje bostad generera 4,9 fordonsrörelser per dygn. Två föreslagna fastigheter ligger utmed Lofta Mossgata vilket innebär att trafiken beräknas öka med 10 fordonsrörelser per dygn. De 12 föreslagna fastigheterna för bostadsändamål utmed den föreslagna lokalgatan beräknas generera 60 fordonsrörelser på ett dygn. Trafikökningen är förhållandevis stor, men antalet fordonsrörelser är få även efter ett genomförande av planförslaget.

Kommunen är medveten om att trafikmängden ökar markant under sommarmånaderna, framförallt på kustvägen. En förutsättning för vägar med blandade trafikslag är att samtliga trafikanter visar respekt för varandra. Vägarna är inte enbart till för motorfordon.

transportsträcka söder- eller norrut istället för att använda Kustvägen. Gående och cyklister måste – framförallt under helger och sommarmånader - väja för och anpassa sig till hotfulla och även farliga situationer. Givetvis påverkar det trivselen för boende, gående och cyklister i området. Själv är jag alltid rädd när jag kör ut från min fastighet under sommartid.

Ytterligare jordbruksmark tas i anspråk i planen. I 3 kap. 4 par. i miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse bara om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. EU avser att framöver stödja framförallt de mindre jordbruken. Nationell självförsörjning vid kris och krig har aktualiserats i hög grad. Vilken policy och värdegrund har kommunen i dessa hänseenden när jordbruksmarker i Borgholms kommun tas i anspråk för bebyggelse?

18. Lofta 2:21

Vi är ej motståndare till ny bebyggelse tänkt norr om Stenmuren. Det förutsätter dock att man ordnar trafiken på egen mark.

Åtgärden är väldigt enkel då väganslutning redan finns i det området – Den förbereddes redan när tomterna norr om befintlig åkermark bebyggdes.

Så det är väldigt enkelt – Förläng befintlig väg inom området (rakt fram) och gör sedan en böj ner mot det två tänkta nedre tomterna.

Placera sedan in de tänkta tomterna.

Det känns verkligen tveksamt att en markägare ritat in tomter på egen mark, där det sedan krävs att man öppnar upp grannens Biotopskyddade stenmur, vill inrätta året runt trafik på grannens enskilda väg (med maxhastighet 20 km/h) anpassad enbart för transport till och från respektive sommarstuga.

Kommunens kommentar:

I samband med detaljplaneläggning av området har en lokaliseringsutredning tagits fram av kommunen där det framgår att intresset för att bygga bostäder på aktuell jordbruksmark väger tyngre än möjligheten att bruka det för jordbruk. Kommunen värnar om bevarandet av jordbruksmark och har därmed i den fördjupade översiktsplanen uteslutit sammanhängande jordbruksmark för bostadsutveckling.

Förslaget anpassas så att föreslagen lokalgranta förläggs i befintligt murbrott och bestämmelsen n₂ utgår.

Plankartan revideras.

Vägen till sommarstugorna handlar om en mindre smal väg långt ifrån anpassad för permanent året runt trafik.

Dessutom är vägen sedan många år tillbaka en del av ett mycket omtyckt gångstråk.

Nuvarande förslag verkar vara helt inriktat på att uppnå minimala kostnader för projektet. Bedömningen är nog att tomtförsäljningen bör ge god täckning för en ca 150-200 meter lång väg inom området.

Frågan är sedan om de två nedre tomterna är lämpliga att bygga på? Dessutom bör kostnaden för VA anslutningen öka betydligt med dessa två tomter inkluderade.

Vid ett kommunalt behov/önskemål om fler nya tomter i närområdet finns kanske bättre lösningar, men då förhoppningsvis på bättre anpassad mark utan ett behov av håltagning

19. Lofta 2:23

Generellt så har vi inga problem med att området byggs ut och vi är positiva till förändringar norr om stengärdet. Trafik bör kunna ledas om via Lofta Mossgata då den är bättre dimensionerad för detta.

Vi motsätter oss däremot åverkan på det stenröse som går parallellt med Mossgårdet. Det omfattas av det generella biotopskyddet eftersom det ligger i anslutning till jordbruksmark.

Vi vill också utnyttja vår rätt att tacka nej till annan trafik förutom ägare och gäster till GA:3.

Vi ser problem med att utöka Oxelbyns sällfällighetsförening med nya medlemmar då föreningen äger tomter och skogsmark vilket blir svårt att värdera. Däremot kan vi tänka oss en framtida diskussion om försäljning av tomterna om det skulle finnas intresse av att köpa dessa för att bygga ut Djupvik ytterligare.

Kommunens kommentar:

Trafikflödet på samtliga vägar i området är fortsatt mycket lågt även efter föreslagen exploatering. Enligt trafikutredningen krävs inga åtgärder på Mossgårdet för att klara ökade trafikmängder.

Föreslagen kvartersmark i öster utgår. Plankartan revideras.

Konsekvensen av att möjliggöra ytterligare alternativa vägsträckningar gör vägnätet och framkomligheten mer robust. Kommunens bedömning, vilket även framkommer i den barnrättsliga prövningen, är att trafiksäkerheten kan öka inom området. Enligt trafikutredningen är de tillkommande trafikmängder är så pass små att båda vägarna lämpar sig för angöring utan att åtgärder på vägarna krävs.

Förslaget anpassas så att föreslagen lokalgata förläggs i befintligt murbrott och bestämmelsen n₂ utgår.

Plankartan revideras.

Aktuell del av Mossgårdet sköts idag av vägföreningen som förvaltar Djupvik GA:7. Tillkommande fastigheter föreslås anslutas till gemensamhetsanläggningen Djupvik GA:7.

20. Lofta 2:18

Som delägare i Oxelbyns samfällighet så är det vi som äger mark, väg och grönområde på Lofta 2:5 och 2:15.

Någon användning av vår väg och grönområden från våra hus till Djupviks kustväg tillåts ej,

Då vi som markägare bestämmer om motorfordon får köra där.

All trafik bör ske inom planområdet Lofta 2:2.

Kommunen bedömer att Mossgårdets gata ej behöver breddas, anser de.

Stenmuren efter Mossgårdets gata är biotopskyddad så några hål i stenmuren får ej ske utan markägarens godkännande.

Erosionsrisk från vår fastighet Lofta 2:18 m. fl. behöver ej den tilltänkta genomfarten som planarkitekten anser, vi har redan sådana utfarter.

Vi är rädda om det fina naturvärdet som våra marker har, med stenmurar, fågelliv m.m. har.

Betr. det svar kommunen skrivit om vårt höga naturvärde Lofta mosse med skyddsområde har, Vill vi att ni beaktar den handling FÖP Djupviksområdet som fick laga kraft 2018-09-20. Sid 38 och sid 76.

I övrigt anser vi att en del av svaren på våra synpunkter 2022-06-20 är dåliga och bör utredas mer.

Kommunens kommentar:

Förslaget anpassas så att föreslagen lokalgata förläggs i befintligt murbrott och bestämmelsen n₂ utgår.

Plankartan revideras.

Den fördjupade översiktsplanen för Djupviksområdet är vägledande och de utredningar som är gjorda i samband med denna är översiktliga. På grund av att kommunen har beaktat de riktlinjer och ställningstagande som gjorts i den fördjupade översiktsplanen har flertalet mer detaljerade utredningar genomförts angående naturvärden och skyddade och rödlistade arter. Dessa utredningar ligger till grund för ställningstagandet att området kan tas i anspråk utan att medföra en betydande miljöpåverkan.

21. Oxelbyns samfällighetsförening

Oxelbyns Samfälligheten äger mark grön-områden och Vägar inom Lofta 2:5 och Lofta 2:15

Som markägare är det vi som bestämmer vem som tillåts använda vägen (kommunens kommentar det står fritt vägföreningarna att förbjuda genomfartstrafik)

Plankarta Lofta 2:2 dat 20231208 är norr om stenvuren och avser ej Lofta 2:5 2:15 som ligger utanför

All trafik får ske inom området och ej belastas vår väg

Brott i stenvuren bild 22 behöver ej ske då vägen kan ändras till befintlig väg som lantbrukarna kört i minst 100 år med sina hästar och traktorer

Den nya tilltänkta lokalgatan kan ändras så den mynnar ut i redan befintligt hål i stenvuren samt anslutas till Lofta Mossgata för genomfartstrafik

Något servitut till Samfälligheten Oxelbyn GA:3 kommer ej att tillåtas

Den nya lokalgatan kan då anslutas till samfällighet Djupvik GA:7 som sköts av dom

Någon breddning av gata Mossgärdet behöver ej se kommunens kommentar

Enligt Länsstyrelsens beslut får ej hål i stenvuren göras utan markägarens tillstånd som vi sagt nej till från första början ändå lyssnar kommunens tjänstemän på oss

Beslutet är överklagat och har gått till Tingsrätten

Det generella biotopskyddet se bild 17

Det röda sträcket oavsett kulör omfattas av biotopskyddet. Det betyder att stenvuren efter Mossgärdet är biotopskyddat

Beträffande erosionsrisk för fastigheterna på Mossgärdet så finns redan en reda klar så någon lokalgata behövs EJ för vår del se FÖP Djupviksområdet sid 111

Kommunens kommentar:

Förslaget anpassas så att föreslagen lokalgata förläggs i befintligt murbrott och bestämmelsen n₂ utgår.
Plankartan revideras.

Aktuell del av Mossgärdet sköts idag av vägföreningen som förvaltar Djupvik GA:7. Tillkommande fastigheter föreslås anslutas till gemensamhetsanläggningen Djupvik GA:7.

Stenvuren norr om Mossgärdet omfattas av biotopskydd.

Väg till dom tilltänkta 2 tomterna i sydöstra delen av området får då ske inom området 2:2

De tilltänkta fastigheterna på Lofta 2:2 sid 35 kommer ej att ingå i vår förening som planarkitekten tänkt sig vi säger ifrån klart o tydligt

Då vi är ägare till vägen Mossgården från våra hus till Djupviks kustväg så har vi bestämmanderätt till vem som får använda vägen

Tänk på den hydrologiska utredningen om Lofta mosse med skyddsområden inte blir utdikat som tidigare avlopps dragningarna gjort

Då jag ej fått något svar hur avloppsfrågan är löst från Lofta 2:2 vill jag ha svar innan godkännande om det berör vår fastighet

De nedre tomterna åt öster inskränker på skyddsområdet till mossen vilket bör beaktas det har ett högt naturvärde enligt inventering se FÖP Djupviksområdet sid 38 o 76

I sydöstra delen är ett vattensjukt område och någon bebyggelse är att överväga

Fågel inventeringen av mossen m.m. är inte tillförlitlig enl mej 2 mornar mellan gryning och 06.30 den 15 och 25 maj.

Ängshök sågs 2023

Kommunens kommentar:

Föreslagen kvartersmark i öster utgår.

Kommunen har sedan tidigare arbetat med vatten- och spillvattenutbyggnad i området. För att minimera risken för sprickbildning har åtgärder såsom lerpluggar och anpassning till flödesförhållanden nyttjas för att minimera påverkan. Kommunen förtydligar att utbyggnaden av VA-ledningar behöver ske med stor försiktighet. På grund av områdets flacka karaktär och tunna jordmån kommer VA-ledningar till föreslagna fastigheter behöva projekteras innan det går att besvara frågan om hur de nya fastigheterna ska anslutas till framförallt det kommunala spillvattennätet. Kommunen utgår från och beskriver det alternativ som innebär störst påverkan på fastigheten Lofta 2:15. En ledningsdragning till den pumpstation som ligger på fastigheten innebär att Lofta 2:15 kommer att delvis påverkas i anläggnings-skedet. Det innebär även att ledningsrätten utökas för att också omfatta spillvattenledningen och förlängas fram till befintlig pumpstation.

Föreslagen kvartersmark i öster utgår. Plankartan revideras.

De konsulter som utfört fågelutredningen har följt metodiken för revirkartering som följs av bland annat Svensk fågeltaxering. Denna metodik rekommenderas när syftet med inventeringen är att detaljstudera ett

Kommunens kommentar:

visst område och få absoluta mått på individantal av olika arter. Det har bedömts lämpligt i detta fall då respektive inventeringsområde är relativt litet. I metodiken för standarddruttsinventering som Svensk fågeltaxering tagit fram anges standardtid för inventering i Götaland mellan 15 maj – 10 juni.

Enligt artdatabanken utgör tillgången på lämplig häckbiotop en starkt begränsade faktor för ängshöken. Ingen av dessa biotoper eller natumiljöer förekommer inom detaljplanens två delområden.

Information om häckande fåglar kan med fördel dokumenteras och rapporteras med bild och beskrivning till artportalen.