

Samrådsredogörelse

Utkast till förslag till fördjupad översiktsplan för Dekarsön

De fyra arbetsgrupperna med boende på Dekarsön, som har bildats i samband med planarbetet och representanter från kommunens förvaltningar och bolag har våren 2010 haft möjlighet att lämna synpunkter kring ett utkast till förslag till fördjupad översiktsplan för Dekarsön. Totalt inkom 13 yttranden till plan- och miljökontoret. Nedan ges en sammanfattning av inkomna synpunkter med kommentarer till.

Kommunal internremiss

Kommunledningskontoret, trafikenheten. Ett stort problem är Dekarsövägens standard (dålig standard, smal med mötesplatser och vintertid är det inte ovanligt med dikeskörningar av bussen i samband med möten) och brist på trafiksäkra vändplatser och hållplatser för bussarna. Vid en fortsatt utbyggnad på ön är det viktigt att beakta behovet av trafiksäkra bussvändplatser och hållplatser med säkra gångstråk från bostadsområdena. Det är också viktigt om man ska skapa förutsättningar för fler turer. Det är även problem att hämta barn som bor längre in på ön med bussen, det blir kostnader med taxi för att lösa dessa transporter.

Kommentarer: I planförslaget har förslag till åtgärder och riktlinjer gällande kollektivtrafik lagts in. Bl.a. föreslås att möjliga platser för trafiksäkra busshållplatser bör utredas och att tillgång till trafiksäkra busshållplatser och trafiksäkra gångstråk till hållplatserna från bostadsområden bör beaktas vid exploatering på ön.

Omsorgsförvaltningen har inga synpunkter.

Plan- och miljökontoret, verksamhetsområde miljö. Planförslaget förordas då det innebär att Dekarsöns identitet värnas och att man vid framtida utveckling utgår från öns värden och en långsiktig hållbar utveckling. Om det påbörjade arbetet med strandskyddet och LIS-områden ska resultera i en egen översiktsplan eller ingå i översiktsplanen för kommunen bör förtydligas. En tydligare formulering efterfrågas när det gäller att LIS kan vara ett skäl för dispens men att det kräver en prövning. Det bör förtydligas vad som menas med att bebyggelse i första hand prövas i områden mellan skogen och det öppna landskapet. Utpekade bebyggelseområden som ligger längst söderut tar i bruk en stor del av det öppna landskapet som är avsett att bevaras. Det bör förtydligas att dispens på öns östra sida för bryggor avser samordning av bryggor.

Kommentarer: Synpunkterna har beaktats i planförslaget, exempelvis har texterna om strandskydd och gemensamma bryggor förtydligats. Det kommer att bli ett tillägg om strandskydd till den kommunövergripande översiktsplanen.

Att bebyggelse i första hand prövas i områden mellan skogen och det öppna landskapet har ändrats till att nya bebyggelseområden föreslås i första hand i zonen mellan befintlig bebyggelse och den del av skogen som bedöms vara viktig för friluftslivet. Konsekvenserna av exploateringsalternativets bebyggelseområden på öns södra del beskrivs i konsekvensanalysen.

Tekniska kontoret, mark och exploatering.

- Det bör framgå vem som äger bron och att Dekarsövägen är så smal att den har mötesplatser. Att ordna gång- och cykelväg och bredda vägen innebär stort markintrång och om det är omöjligt att genomföra bör orsakerna framgå.
- Det bör även nämnas att vägens bredd utgör en begränsning för att utöka kollektivtrafiken.
- Finansieringen av åtgärder av Dekarsövägen och i vilket skede åtgärder ska krävas bör beskrivas.

- På vilket sätt avlastar en ny väg Dekarsövägen? Av de föreslagna framtida bebyggelseområdena är det bara östra sidan som behöver den nya vägen. Kommer de andra områdena att tillåtas utan?
- En finansiering av den nya vägen genom kommande exploateringar förutsätter att exploateringarna sker med början norrifrån. Om inte så är fallet, kommer kommunala insatser att krävas?
- Konsekvenserna av en utökning av Solbackens verksamhet på andra sidan Dekarsövägen bör beskrivas. Den branta terrängen indikerar att parkeringsplatser, och även kiosk och toaletter, också fortsättningsvis kommer att finnas på översidan av vägen. Det är viktigt att passagen blir säker för gående och framförallt barn och ungdomar.
- Vid de rast- och grillplatser som utreds bör även parkering och övrig tillgänglighet beaktas.
- Hur finansieras de investeringar i friluftsliv och turism som föreslås?
- Förhållandet mellan de tre alternativen och varför man väljer ett av dem bör tydligt framgå.
- Exploateringsalternativets bebyggelseområden 8 och 9 bedöms påverka kulturlandskapet så pass negativt att attraktiviteten på Dekarsön äventyras. Det har stor betydelse att åkerlandskapet även fortsättningsvis hålls öppet.

Kommentarer: Fler uppgifter om trafik har lagts in, exempelvis att vägförening äger bron, att det finns mötesplatser längs med Dekarsövägen och orsakerna till varför det är svårt att bredda vägen. Utifrån trafikens yttrande, se ovan, beskrivs i planförslaget problemen med kollektivtrafiken, bl.a. Dekarsövägens standard, och förslag till åtgärder och riktlinjer.

Vilka åtgärder som kan behövas på Dekarsövägen, när åtgärder kan behövas och vad de kan komma att kosta har inte utretts i detta skede. Behovet av åtgärder kommer bl.a. att bero på i vilken takt utbyggnaden på ön sker och

när den nya vägen är fullt utbyggd. Att åtgärder kommer att behövas i och med ökad trafikmängd och att det innebär kommunala kostnader beskrivs i planförslaget och konsekvensanalysen.

Endast område 2 föreslås kunna medges utan den nya vägen. Område 1 innebär inte en ökad belastning av Dekarsövägen, vid exploatering av området krävs ny dragning av Nabbenvägen (som är tänkt att utgöra början av den nya vägen över ön). Område 4, d.v.s. området norr om Fläderbacken (område 3 enligt planförslaget, samrådshandlingen) nås via Nabbenvägen och förutsätter att del av vägen dragits om. För område 5 bör det krävas att den nya vägen är fullt utbyggd. Vägen bör börja byggas norrifrån, en successiv utbyggnad bör kunna vara möjlig, och kommunala insatser gällande utbyggnaden av vägen är inte planerade.

Gällande området vid vattnet som föreslås för Solbackens verksamhet ska trafiksäkerheten beaktas vid planeringen av områdets funktion. Att tillgängligheten till rast- och grillplatser bör beaktas har lagts in i planförslaget. De förslag på satsningar på friluftslivet som anges utgår från att exempelvis privatpersoner, föreningar eller liknande bekostar och sköter anläggningarna, vilket framgår av planförslaget. I konsekvensanalysen beskrivs och jämförs alternativens konsekvenser, bl.a. alternativens påverkan på åkermarken.

Tekniska kontoret, Mark och trafik. Tekniska kontoret ska återkomma med uppgifter om bron skick utifrån den senaste besiktningen gjord 2004. Fortsatt utbyggnad på ön kan resultera i krav på framkomlighets- och säkerhetsåtgärder och mötesplatser kan behöva ses över, men sannolikt behöver inte utfarter ses över som det står i texten. Hastighetsbegränsningarna kanske bör ses över men det är svårt att vidta åtgärder.

Även när det gäller åtgärder av Dekarsövägen bör det stå t.ex. att medel för att rusta Dekarsövägen bör tillskjutas och att smärre åtgärder är planerade att utföras. När det gäller gc-väg till Dekarsön så finns inte ett sådant förslag med i trafiknätsanalysen och Trafikverket ska ges möjlighet att tycka till om ett sådant förslag eftersom det är deras väg. Det bör framgå att boende på ön har uttryckt en önskan om gc-väg till Dekarsön. Istället för en gc-väg till ön via en separat bro, som beskrivs i exploateringsalternativet, borde det vid en större exploatering på ön bli en ny bro med gc-väg.

Kommentarer: Justeringar har gjorts i planförslaget utifrån synpunkterna. Att utfarter längs Dekarsövägen kan behöva ses över har tagits bort i texten. Vid en kontroll av uppgifterna om bron utifrån den senaste besiktningen, gjord 2004, framgick det att bron är i gott skick. En ny besiktning är planerad under 2010.

Att åtgärder bör vidtas för att minska hastigheterna har ändrats till att fler hastighetskontroller bör göras för att se att befintliga hastighetsbegränsningar följs, alternativt att hastighetsbegränsningar för Dekarsövägen och bron ses över. När det gäller åtgärder av Dekarsövägen har synpunkterna beaktats. Trafikverket ges möjlighet att yttra sig kring gc-vägen längs Bonäsvägen vid samrådet. Ny bro med gc-väg bör föreslås i exploateringsalternativet.

Boende på Dekarsön

Boende på Dekarsön som deltagit i bostadsgruppen äger en av de sju stamfastigheterna på ön och är emot att man föreslår allmänna rast- och grillplatser på samfälld mark som ägs av stamfastigheterna. Man vill kunna ha möjlighet att ha båtar och fiskeredskap på dessa platser. Naturgruppen föreslog inte en allmän rast- och grillplats vid Fläderbackens samfällighet som annars varit uppenbar enligt den boende.

Kommentarer: I planförslaget anges områden på samfälld mark där möjligheten att ordna rast- och grillplatser bör kunna utredas. Att det ska bli rast- och grillplatser på föreslagna platser kräver markägarnas tillstånd och att det är dem eller andra privatpersoner, föreningar eller liknande som vill ordna och sköta rast- och grillplatserna.

Boende på Dekarsön och ordförande i Fläderbackens samfällighetsförening, som även deltagit i trafikgruppen, skriver att det vid ett styrelsemöte har diskuterats några frågor, bl.a. anläggning av allmänna båtbyggor vid Fläderbacken. Man går inte med på en ny brygga på Fläderbackens samfälliga mark på grund av är brist på plats för en brygga och att man är ovillig att vara ordningsman åt fler brygganvändare. Det saknas även plats för uppställning av båtar. Ytan är begränsad och alldeles för insynskänslig, det blir skräpigt för de boende intill. Brygganläggningar ska ligga enskilt.

De boende på Fläderbacken vill inte se en utbyggnad av fler bostäder kring Fläderbackens väg, område 5 i exploateringsalternativet (område 6 enligt exploateringsalternativet i samrådshandlingen), p.g.a. att grusvägen snabbt blir sönderkörd. De hänvisar till arbetsgruppernas inställning kring restriktioner för byggande och placering av eventuellt nya områden. De vill helst bara att det ska ske en förtätning för att inte gå miste om skogspromenader och andra naturupplevelser.

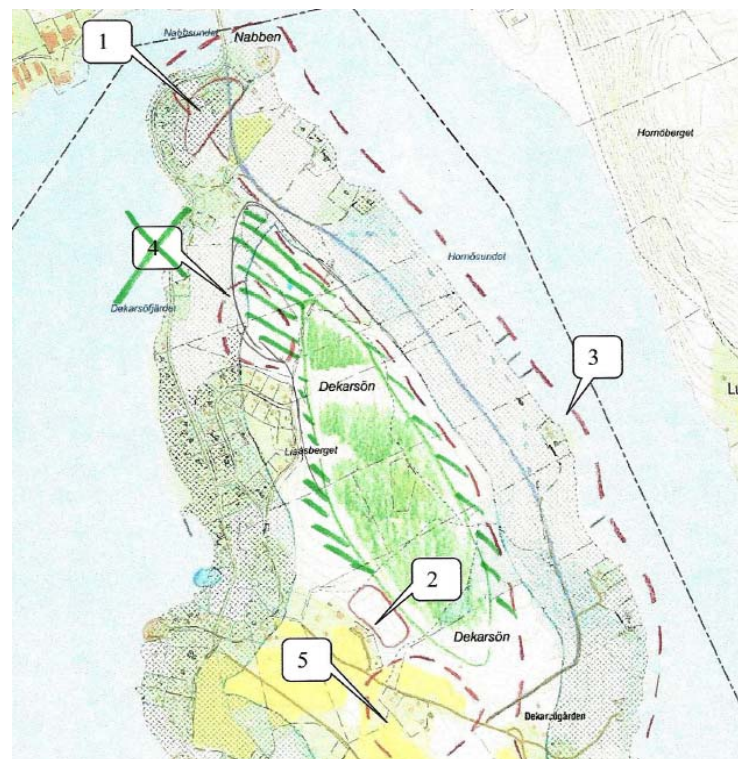
Tillägg till synpunkterna ovan, från samma person: Efter att ha läst igenom dokumenten har man fått en klar bild av vad kommunen menar med bl.a. bryggor och är i det stora hela nöjd med kommunens jobb. Att ha med Fläderbackens befintliga brygga i planen går bra så länge den inte uppfattas som en allmän brygga. Man hyr ut platser i dag men bryggan börjar bli för liten och det går inte att anlägga en ny brygga i annan riktning p.g.a. av ett grund utanför badplatsen. Fler platser för allmänna bryggor på avskilda ställen borde markeras om det är möjligt.

Angående bostadsområden står det i exploateringsalternativet att stora bostadsområden inte bör byggas och ändå föreslås en utvidgning av Fläderbacken. Lisaberget ligger endast 10-15 meter från vägen och det finns en 5-8 meter brant bergvägg i det föreslagna området, var ska de nya husen ligga?

Den boende anser, i egenskap av privatperson som värnar om skogen, att tomterna på öns östra sida ligger för högt upp på ön. För mycket skog skulle försvinna. Vägen bör dras närmare vattnet och de övre tomtragränserna anpassas så att befintliga skogsområden och stigar behåller sin gräns av träd mot den eventuellt kommande bebyggelsen.

Kommentarer: Synpunkterna angående Fläderbackens brygga och strandområde har beaktats, befintlig brygga nämns men förslag på en gemensam brygga i området har tagits bort. Angående område 5 i exploateringsalternativet (område 6 enligt exploateringsalternativet i samrådshandlingen) har områdets yta har minskat något men gränserna ska inte ses som exakta. I ett exploateringsalternativ bedöms det vara rimligt att föreslå att ett mindre antal tomter i området. Den nya vägen på östra sidan föreslås inte gå närmare vattnet av olika anledningar vilka beskrivs i planförslaget. Det är dock lämpligt att det hålls ett avstånd mellan den nya bebyggelsen och stigarna. Även för den östra sidan är områdets gränser endast ungefärliga och bl.a. tomternas placering och vägens exakta dragning behöver utredas i senare skede.

Boende på ön som deltagit i trafikgruppen anser att det viktiga rekreationsområdet bör utökas, se karta nedan, och område 4 (området norr om Fläderbacken, är område 3 i samrådshandlingens planförslag), bör strykas som bebyggelseområde. Enda vägen till området är från den övre vägen från Fläderbacken, den gamla byvägen, och den bör bevaras främst för att den är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Via stigen kommer man direkt in i skogen.



Karta från utkastet som boende bifogat i sitt yttrande, se ovan (några av områden har andra nummer i samrådshandlingarna)

Kommentarer: Området har utökats med mark norrut men gränserna för skogen som viktigt rekreationsområde är mycket ungefärliga och ska inte ses som exakta. Området norr om Fläderbacken (område 3 enligt planförslaget i samrådshandlingen), föreslås vara kvar men det bör vara ett avstånd mellan bebyggelsen och stigen. Del av den gamla byvägen föreslås bli en del av gång- och cykelväg mellan Nabbenvägen och Fläderbacken. Tillfartsvägen till bostadsområdet föreslås gå via Nabbenvägen men den del av Nabbenvägen som är för brant behöver dras om.

Boende på ön som deltagit i naturgruppen anser att eftersom det i planen står att skogen och havet är viktiga naturvärden och att ön är kuperad är området som markerats som viktigt rekreationsområde för litet. Stora delar som har markerats har väldigt stora höjdskillnader som gör den delen otillgänglig. Ytan som är markerat som viktigt rekreationsområde utgör endast 10 procent av öns totala yta. Vägen bör planeras så nära stranden som möjligt och stranden skulle då bli tillgänglig för allmänhet och nya brygganläggningar. Skogen skulle då även kunna utökas österut vilket är en förutsättning för att uppfylla planens målsättning vad gäller naturvärden, rekreation och tillgänglighet.

Kommentarer: Se bl.a. kommentarer ovan. Den del av skogen som anges som viktigt för rekreation har utvidgats norrut men vägen har inte flyttats närmare vattnet på östra sidan. Strandområdet ska vara tillgängligt för boende och allmänheten och det bör vara ett avstånd mellan ny bebyggelse och viktiga stigar på östra sidan. Planens målsättningar för bl.a. natur och rekreation bedöms kunna uppfyllas.

Boende på ön som deltagit i bostadsgruppen tycker att det är en bra sammanfattad text. Det står att det inte finns några kulturobjekt på ön enligt kommunens kulturmiljöinventering men samtidigt anges kulturvärden på ön. När det gäller sommarnöjet på Dekarsön 2:3 är det korrekta namnet Johannesberg. Angående finansieringen av vägen står det att den förslagsvis bekostas av exploaterare. Detta gäller om det uppförs större områden som kan belastas. Om det istället blir en förtätning med 3 hus per år under 15 år blir det en lika stor belastning men bara på den gamla vägen. Står kommunen för vägunderhållet även om den gamla vägen ”radikalt” måste förbättras? Den boende undrar även vem som tar ansvaret för att sätta upp skyltar för stigar, anslagstavla m.m.

Kommentarer: Texten om kulturvärden har justerats, bl.a. benämns Kråkslottet som Johannesberg. En ny väg förslås i planförslaget och är en förutsättning för genomförandet av

planförslaget och för en långsiktigt hållbar utveckling av ön. Om ingenting annat beslutas ansvarar kommunen för drift och underhåll av Dekarsövägen och därmed framtida åtgärder. Föreslagna satsningar på friluftsliv utgår från att det är privatpersoner, föreningar eller liknande bekostar och sköter anläggningarna.

Styrelsen för Dekarsövägens vägförening. Man tackar för en bra och öppen process kring Dekarsöns utveckling. Utkast till fördjupad översiktsplan, maj 2010, fångar på ett bra sätt diskussionerna som varit anser vägföreningens styrelse. Om den östra sidan inte exploateras och det då inte blir en ny väg kommer utbyggnaden på ön att fortsätta (eventuellt ca 45 nya bostäder på 15 år). Extra stöd och underhållsåtgärder kommer att behövas för Dekarsövägen i detta fall. Vägföreningens styrelse vill tydliggöra att man förutsätter att Örnsköldsviks kommun tar ansvar för säkerhet och vägens bärighet samt kostnaderna eftersom kommunen har detta ansvar i dag.

Vägföreningen välkomnar en generell hastighetsänkning på vissa sträckor genom att t.ex. anslå en hastighetsbegränsning till 40 km/h. En gc-väg till ön längs Bonäsvägen upplevs mycket positivt och om även en gång- och cykelbro intill befintlig bro skulle uppföras skulle en betydlig förbättring i trafiksäkerheten uppnås. Skolbussen har en alldeles för hög hastighet på ön, vändplatsen vid Fläderbacken är undermålig med flera dikeskörningar som resultat. Antingen måste en ändamålsenlig vändplan tillskapas eller så vänder skolbussen vid Dekarsögårdens vändplan. Fördelen med Dekarsögården är att fler barn som bor längre ut på ön kan åka närmare sin bostad.

Kommentarer: Se kommentarer ovan om bl.a. kommunens ansvar för Dekarsövägen och förslag till åtgärder och riktlinjer för bl.a. kollektivtrafik. I planförslaget föreslås att fler hastighetskontroller bör göras för att se att befintliga hastighetsbegränsningar följs, alternativt att hastighetsbegränsningar för Dekarsövägen och bron ses över. Det är dock

upp till väghållaren att ansöka om ändrade hastighetsbegränsningar.

Två boende på ön, varav en har deltagit i vatten- och avloppsgruppen, anser att det bör framgå att jord- och skogsbruksmarken, som utgör ca 90 % av öns yta, inte enbart är till för rekreation. Markägarna bedriver näringsverksamhet när det gäller dessa områden. Strandskyddet bör ändras till 100 meter. Gränsen bör inte utgöra något hinder i den hållbara utvecklingen eller något hinder för allmänhetens tillgång vattnet och behöver inte heller kopplas till bevarandealternativet. Man anser att 200 meters gränsen för strandskyddet är omotiverat och att gränsen snarare lägger hinder i vägen för öns utveckling och attraktionskraft.

Kommentarer: Uppgifter om jord- och skogsbruk har lagts in i texten, t.ex. redovisas jordbruksmarkens ytor på ön. Strandskyddet föreslås fortsätta vara utvidgat till 200 meter, det bedöms vara motiverat och viktigt för Dekarsöns utveckling. Bl.a. skapas möjlighet att styra ny bebyggelse till områden som bedöms vara lämpliga att exploatera och exploatering nedanför Dekarsövägen, som skulle hota Dekarsöns värden och identitet, begränsas. Villkoren för växt- och djurlivet och allmänhetens tillgång till strandområdena värnas genom utökat strandskydd.

Örnsköldsviks kommun
Plan- och miljökontoret

Charlotte Hedlund
Fysisk planerare