

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Detaljplan för Dragskär 1:5 med flera fastigheter

Upprättad av Samhällsbyggnadskontoret juli 2024

Dnr SBN 2024/000196

Uppdragsbeslut	2024-04-16
Samrådsbeslut	2024-05-14
Granskningsbeslut	2024-09-17
Antagande	
Laga kraft	

### Inledning

I samrådsredogörelsen sammanställs inkomna synpunkter från samrådstiden tillsammans med kommunens svar på hur synpunkterna beaktas i den fortsatta hanteringen av planärendet. Här redovisas även de ändringar av planhandlingarna som har gjorts inför granskningskedet och vilka synpunkter som inte har tillgodosetts.

### Samrådsskedet

Detaljplanen upprättas med utökad förfarande, vilket betyder att planförslaget varit ute på samråd och nu ska ställas ut för granskning innan antagandeprövning sker. Samrådet pågick 27 maj till 18 juni 2024 och berörda sakägare, myndigheter och kommunala förvaltningar hade då tillfälle att lämna synpunkter gällande detaljplanen. Samrådet kungjordes på kommunens digitala anslagstavla, på kommunens webbplats ([www.oskarshamn.se/detaljplaner](http://www.oskarshamn.se/detaljplaner)), genom annons i kommuntäckande dagstidning den 25 maj 2024 och genom direktutskick till berörda sakägare. Under samrådstiden fanns handlingarna tillgängliga på hemsidan och i entrén i Stadshuset

## Sammanfattning av ändringar

Nedan sammanfattas de ändringar som har gjorts i planhandlingarna efter samrådet.

- Endast förtydliganden och redaktionella ändringar har gjorts.

## Inkomna synpunkter

Under samrådet inkom 17 skriftliga yttranden. Yttrandena finns tillgängliga på samhällsbyggnadskontorets planavdelning.

<b>Yttrande från</b>	<b>Ankomstdatum</b>
1. Länsstyrelsen	2024-06-19
2. Lantmäteriet	2024-06-11
3. Skanova	2024-05-27
4. Kretslopp Sydost	2024-05-27
5. E.ON	2024-05-28
6. Räddningstjänsten Sydost	2024-05-30
7. Privatperson 1 (1:40)	2024-06-17
8. Bildningsnämnden	2024-06-17
9. Privatperson 2 (1:21)	2024-06-17
10. Privatperson 3 (1:22)	2024-06-18
11. Privatperson 4 (1:2)	2024-06-18
12. Privatpersoner 5 (34 st gemensamt)	2024-06-18
13. Privatperson 6 (1:26)	2024-06-18
14. Privatperson 7 (1:45)	2024-06-18
15. Kommunstyrelsen	2024-06-19
16. Oskarshamnbygdens Fågelklubb	2024-06-26
17. Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening	2024-06-26

På följande sidor redovisa de inkomna synpunkterna följt av kommunens svar på hur synpunkterna beaktas i den fortsatta hanteringen av planärendet.

## 1. Länsstyrelsen

### Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

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

### 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 kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsens synpunkter under ”Rådgivande” behöver beaktas.

### Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

#### Formalia

I planbeskrivningen anges att ”*Planområdet är inte ianspråktaget utan utgörs av oexploaterad mark*”. Detta stämmer inte. Stora delar av planområdet består av ianspråktagen mark. Länsstyrelsen bedömer att denna formulering behöver skrivas om eller förtydligas för att minska risk för missförstånd.

#### Kulturmiljövärden

Kommunen har i planbeskrivningen gjort ett tydliggörande av kulturhistoriska värden vilket är positivt för förståelsen.

Bra att de lämningar som finns i området skyddas som naturmark. Viktigt att dessa inte blir del av dagvattenhantering.

Kommunen skriver att, ”*planområdet är anpassat med hänsyn tagen till bland annat kulturvärden och den befintliga bebyggelsen. Genomförandet av detaljplanen bedöms kunna ske utan att påverka eller skapa de kulturvärden som förekommer inom området*”.

Den bedömning av påverkan beskriver kommunen i skrivningen att, ”*bebyggelsen är mestadels orienterad i samlade tomtgrupper med förhållandevis korta avstånd mellan byggnaderna, vilket bidrar till avläsbarheten av hela området. Planförslaget innebär att även ny framtida bebyggelse kommer placeras inom mindre samlade tomtgrupper, med nya lägen in mot land. Kännetecknen för området kommer därmed även fortsättningsvis att vara småskalighet och boende med närhet till naturen*”.

Kommunen behöver förtydliga om kulturhistoriska värden på något annat sätt tas hänsyn till i planförslaget.

#### Naturmiljövärden

Extra hänsyn behöver tas till naturvärden inom planområdet om kommunen skapar anläggningar för dagvattenhantering i naturområdena.

#### Trafikföring

I planbeskrivningen anges det på sidan 39 att ”*Fastighet Dragskär 1:2 är delad av den väg som trafikmatar planområdet och är idag cirka 3.6 meter bred... Det är möjligt med stöd av gällande detaljplan DA 29 (upprättad 1965) att bredda vägen med en gångpassage på grund av att marken på vardera sida om vägen är planlagd som allmän platsmark – park. Samråd ska ske mellan GA:3 samt berörd fastighetsägare vid ev. aktualisering*”.

I trafikutredningen, daterad 2022-04-21, lyfts att en god trafiksäkerhet och framkomlighet kan säkerställas om vägen vid fastigheten Dragskär 1:2 breddas. Länsstyrelsen vill påpeka vikten av att, om samrådet/dialogen mellan kommunen, GA:3 och berörd fastighetsägare är en förutsättning för att genomföra planen behöver det hanteras i ett tidigt skede i planprocessen. Kommunen behöver också beskriva konsekvenser och eventuella åtgärder om överenskommelse inte träffas med berörd fastighetsägare till dragskär 1:2 för markåtkomst/markupplåtelse för gångpassage på deras fastighet.

## Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplaneförslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

**Kommunens svar:** Angående formalia är det ny kvartersmark som avses, detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Angående kulturmiljö sparas de lämningar som återfinns inom planområdet orörda. Föreslagen detaljplan går i linje med gällande detaljplan vad gäller exploateringsgrad och höjder. Den gällande detaljplanen innehar inga utformningsbestämmelser och då området består av varierad bebyggelse idag införs inga utformningsbestämmelser gällande gestaltning i föreslagen detaljplan.

Inga anläggningar avses skapas för dagvattenhantering då avrinning sker till befintliga lågpunkter där dagvattnet naturligt tas omhand. Därav ingen påverkan på naturområdena.

Föreslagen breddning för gångpassage vid fastigheten Dragskär 1:2 är en möjlig åtgärd med stöd av gällande detaljplan. Dock ej en förutsättning för exploatering av föreslagen detaljplan. Kommunen har ej rådighet i frågan och då åtgärden inte bedöms nödvändig ligger frågan hos vägsamfälligheten och berörd fastighetsägare om de anser att behovet finns. Vald åtgärd för planens genomförande är anläggande av mötesplatser före och efter fastighet Dragskär 1:2. Med dessa åtgärder är trafiksäkerheten och framkomligheten godkänd enligt trafikutredningen. Överenskommelse har tecknats för markupplåtelse mellan exploatör och markägare där mötesplatserna ska placeras. Mötesplatserna ska anläggas av exploatör i samband med exploatering av de nya tomterna. Trafiksituation är därmed löst.

## 2. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

### **PLANBESTÄMMELSE GÅR INTE ATT UTLÄSA**

I det sydligaste hörnet av Dragskär 1:68 finns ett markreservat för underjordiska ledningar (u-område). Planbestämmelsens beteckning har försvunnit in under användningsgränsen vilket gör att det inte går att se om markreservatet har beteckningen u2 eller u3. Då den praktiska skillnaden mellan dessa bestämmelser är avsevärd i aktuell detaljplan behöver detta korrigeras så att siffran syns.

### **PLANBESTÄMMELSE OM GEMENSAMHETSANLÄGGNING FÖR NATUR SAKNAS**

I detaljplanen läggs naturmark ut med enskilt huvudmannaskap. När huvudmannaskapet i en detaljplan är enskilt ska allmän plats hanteras genom gemensamhetsanläggningar. Plankartan innehåller ingen planbestämmelse om att gemensamhetsanläggning för naturmarken ska ordnas vilket kan skapa en stor osäkerhet i hur denna mark ska skötas.

### Delar av planen som bör förbättras

#### **OLÄMPLIGT ATT BEGRÄNSA EGENSKAPSBESTÄMMELSER MED ANVÄNDNINGSGRÄNS**

Lantmäteriet konstaterar att det finns ett flertal egenskapsbestämmelser som ska ”begränsas av användningsgräns”. Detta strider mot gränshierarkin enligt Boverkets allmänna råd BFS 2020:6 av följande skäl. Det är i de flesta fall olämpligt att inte följa regelsystemet i planbestämmelsehierarkin. Boverkets allmänna råd är visserligen inte tvingande, men genom att använda sig av en ”hemmasnickrad lösning” blir plankartan mycket mer svårläst för den som är van vid att läsa plankartor. Lantmäteriet rekommenderar därför starkt att kommunen utformar planen på ett sätt som följer Boverkets allmänna råd.

Tips: Ifall kommunens syfte är att hålla nere antalet beteckningar inom kvartersmarken när en egenskapsbestämmelse ska täcka ett helt kvarter, kan kommunen i stället ange att den aktuella planbestämmelsen ska begränsas med sekundär egenskapsgräns i stället för egenskapsgräns. Om kommunen inte ritar ut någon sekundär egenskapsgräns i ett kvarter innebär det i så fall att det endast är användningsgränser eller i förekommande fall planområdesgränser som avgränsar planbestämmelsen.

#### **PLANBESTÄMMELSE FINNS MEN BETECKNING SAKNAS I PLANKARTAN**

Bland planbestämmelserna finns bestämmelser om sekundär egenskapsgräns och kombinerad egenskapsgräns. Lantmäteriet har dock inte kunnat hitta beteckningar för dessa i plankartan. Om bestämmelsen inte ska användas inom planområdet bör bestämmelserna tas bort ur listan med planbestämmelser.

#### **PLANBESTÄMMELSE TYCKS HÄNVISA TILL FEL SORTS GRÄNS**

I plankartans beskrivning av bestämmelsen u3 står att bestämmelsen begränsas av sekundär egenskapsgräns. Den gräns som används mot planbestämmelsen i plankartan verkar dock genomgående vara egenskapsgränser. Antingen bör denna gräns bytas ut i plankartan eller så bör beskrivningen av gränsen skrivas om.

#### **INFORMATION OM EVENTUELLT EXPLOATERINGSAVTAL SAKNAS**

Detaljplanen möjliggör nybyggnationer och i planbeskrivningen används ordet ”exploatören” på olika ställen. Om avsikten är att genomföra markanvisningar och/eller teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 meningen PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

#### **INFORMATION OM GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR SAKNAS I PLANBESKRIVNINGEN**

Planbeskrivningen anger inte att gemensamhetsanläggning för Natur behöver bildas. Information om vem som ansöker om bildandet av denna gemensamhetsanläggning bör finnas med samt vem hur förrättningskostnaden för denna åtgärd ska betalas. Information bör även finnas om vilka fastigheter som kommer att vara med i gemensamhetsanläggning för naturmarken. Detta blir särskilt relevant eftersom detaljplanen innehåller flera områden av naturmark separerade från varandra – ska samtliga fastigheter i detaljplanen sköta all naturmark tillsammans och hur bedömer kommunen väsentlighetsvillkoret i sådana fall, eller ska flera gemensamhetsanläggningar upprättas för skötsel av olika delar av naturmarken och vilka fastigheter förväntas då bli berörda av respektive gemensamhetsanläggning?

Planbeskrivningen lyfter att gemensamhetsanläggningen Dragskär ga:3 kan behöva omprövas.

Planbeskrivningen bör innehålla information om vem som ska ansöka om omprövningen av gemensamhetsanläggningen samt hur förrättningskostnaden för denna åtgärd ska betalas.

Planbeskrivningen lyfter att en gemensamhetsanläggning för brygga med gångväg ska bildas.

Planbeskrivningen bör innehålla samma information som lyftes i punkten ovan avseende Dragskär ga:3 samt information om vilka fastigheter som ska anslutas till gemensamhetsanläggningen, då det ytterst sällan är av väsentlig betydelse för fastigheter på fastland att ha tillgång till gemensamhetsanläggning för brygga.

#### **ANSVAR FÖR ANSÖKAN OM OCH KOSTNADER FÖR AVSTYCKNING**

Under rubriken Förändrad fastighetsindelning står att fastighetsregleringar ska initieras och bekostas av fastighetsägarna när detaljplanen vunnit laga kraft. Det står dock inte vem som ska ansöka om de avstyckningar som är planerade och vem som ska betala förrättningskostnaden för dem.

#### **REDOVISNING AV BEFINTLIGA SERVITUT SAMT HUR DESSA PÅVERKAS**

Inom planområdet finns en del registrerade officialrättigheter, nämligen:

- akt nr 0882-1248.1 avseende väg till förmån för Dragskär 1:74
- akt nr 0882-2019/52.1 avseende ledningsrätt för vattenledning till förmån för Oskarshamns kommun
- akt nr 08-DÖD-2324.1 avseende väg till förmån för Dragskär 1:69.

Rättigheterna finns med i fastighetsförteckningen och i planbeskrivningen konstateras även att det finns befintliga rättigheter som inom planområdet. Det finns dock ingen beskrivning av hur dessa rättigheter påverkas vid genomförandet av detaljplanen. Exempelvis talar förekomsten av planbestämmelsen u<sub>3</sub> för att planen kan medföra en påverkan på befintliga rättigheter, då den ger rätt att flytta eller ta bort befintliga ledningar.

#### **ÄLDRE LANTMÄTERISERVITUT SAKNAS**

Det finns en del oregistrerade äldre lantmäteriservitut inom planområdet. Lantmäteriservitut som bildades tidigare än slutet av 1960-talet skrevs inte "automatiskt" in i fastighetsregistret. Dessa registreras i fastighetsregistret allt eftersom tillfälle ges och behov uppstår. En snabb genomgång av fastigheterna i planområdet visar att åtminstone Dragskär 1:12, 1:26 och 1:31 har oregistrerade officialservitut för väg. Dessa rättigheter bör också finnas med i beskrivningen av hur befintliga rättigheter påverkas (se rubriken ovan).

#### **OSÄKERHET AVSEENDE TIDSBEGRÄNSAD PLANBESTÄMMELSE**

I plankartan finns planbestämmelsen u<sub>3</sub> som ger rätt till markreservat för underjordiska ledningar men som också möjliggör byggnation inom markreservatet varefter ledningarna ska flyttas/tas bort och markreservatet utgå. Lantmäteriet ställer sig osäker till bildandet av denna i praktiken tidsbegränsade planbestämmelse och hur detta ska skötas i praktiken, exempelvis hur markreservatet ska tas bort och hur det ska framgå för utomstående att ett markreservat har tagits bort. Kommunen bör förtydliga i planbeskrivningen hur denna planbestämmelse är tänkt att nyttjas i praktiken samt vem som betalar för erforderliga åtgärder kopplade till den.

#### Delar av planen som skulle kunna förbättras

##### **ANSLUTNINGSAVGIFT FÖR KOMMUNALT VA?**

Planbeskrivningen anger att planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp, att de blivande fastigheterna ska anslutas till VA-nätet och att det befintliga nätet ska byggas ut. Det framgår dock inte huruvida anslutningsavgifter kommer tas ut.

##### **BEFINTLIG GEMENSAMHETSANLÄGGNING SKULLE KUNNA OMNÄMNAS MED DESS KORREKTA BETECKNING**

I planbeskrivningen används GA:3 genomgående för att beteckna den befintliga gemensamhetsanläggningen Dragskär ga:3. För ökad tydlighet skulle gemensamhetsanläggningens hela namn kunna skrivas ut.

##### **RISK FÖR MISSFÖRSTÅND AVSEENDE FORMULERINGAR OM GÅNGVÄGAR I PLANOMRÅDET**

Under rubriken Gemensamhetsanläggningar och samfälligheter omnämns olika gångvägar som ska ordnas inom planområdet, men Lantmäteriet upplever att det inte är tydligt att det är två olika gångvägar som avses. I texten omnämns först en gångpassage (benämnd gångstig i illustrationen) och i nästkommande stycke beskrivs ett gångstråk. Eftersom detta stycke använder formuleringen "gångstråket" är det lätt att tro att gångstråket som avses är en annan benämning av gångpassagen som

beskrevs tidigare, vilket skapar risk för missuppfattning. Aktuellt gångstråk finns utritat i en illustration på sida 41 men fram till dess är det något oklart var detta gångstråk är avsett att anläggas. Ökad tydlighet kan t.ex. uppnås genom en tydligare hänvisning till rubriken Trafik eller genom att illustrationen flyttas upp. Tydlighet i detta avseende bedöms vara av betydelse för förståelsen av planen, för att redogöra vem som betalar vad samt inför bildandet/ombildandet av behövliga gemensamhetsanläggningar.

**TEXT UNDER FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING SKULLE KUNNA FORMULERAS OM**

Under Förändrad fastighetsindelning står att avstyckning och fastighetsreglering kan genomföras i planområdet. Det står sedan att ”när dessa fastigheter utökas krävs en omprövning av befintliga fastigheter”. Lantmäteriet är osäker på exakt vad som avses med ordet omprövning i detta fall – om det hänvisar till att Lantmäteriet behöver göra en villkorsprövning för att se om fastighetsbildningen går att genomföra, eller om det snarare är ordet ombildning som avses. För att göra saken tydligare för berörda fastighetsägare skulle denna mening kunna skrivas om.

**RUBRIK AVSEENDE ALLMÄN PLATS I PLANKARTAN SKULLE KUNNA SKRIVAS OM**

I plankartan finns en rubrik som heter ”Egenskapsbestämmelser för allmän”. Lantmäteriet misstänker att ett ord fallit bort här och att rubriken är tänkt att vara ”Egenskapsbestämmelser för allmän plats”. Detta skulle kunna korrigeras.

**PLANBESTÄMMELSE BEDÖMS VARA VAG**

Plankartan innehåller bestämmelsen n<sub>1</sub> som möjliggör justering av marknivåer inom allmän platsmark. Lantmäteriet bedömer att denna planbestämmelse är tämligen vag, det kan vara fördelaktigt att förtydliga den i planbeskrivningen, bland annat med information om bestämmelsens syfte och hur mycket/på vilket sätt markområdet tillåts att justeras. Lantmäteriet är också osäker på vad som menas med ”tillåts att justeras för att möjliggöra en anpassning (...) till framtida fastighetsgräns”, denna mening bör förtydligas för att göras mer förståelig.

**Kommunens svar:** Planhandlingarna har reviderats enligt yttrandet.

### 3. Skanova

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

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

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

**Kommunens svar:** Yttrandet är noterat.

### 4. Kretslopp Sydost

Vid fortsatt planering för ombyggnation och förändring av området förutsättes att planering sker för framtida avfallshantering i enlighet med gällande renhållningsförordning.

Önskvärt är att vi får ta del av Ritningar innan bygglov sökes. Så vi kan se att man tagit hänsyn till Renhållningsordningen och Avfall Sveriges handbok.

**Kommunens svar:** Yttrandet är noterat.



## 5. E.ON

E.ON Energidistribution AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och konstaterar att området inte berör vårt koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

## 6. Räddningstjänsten Sydost

### Åtkomlighet för räddningstjänsten:

1.) För att underlätta släckangrepp och minimera insatstiden bör räddningsfordon komma så nära byggnadernas entréer att man inte behöver dra slang och transportera materiel mer än 50 m. Dessutom bör gångavståndet vara högst 50 m om nödutrymning avses ske med bärbara stegar.

2.) Räddningsväg ska anordnas om det befintliga gatunätet inte ger tillräcklig åtkomlighet för räddningsinsats eller för utrymning med räddningstjänstens stegutrustning.

En räddningsväg:

a. ska ha en fri höjd på minst 4 meter.

b. ska ha bärlighet motsvarande angränsande vägnät eller tåla ett axeltryck av 100 kN.

c. bör vara försedd med ett hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande.

Hårdgjorda gräsmattor rekommenderas inte.

d. ska ha en körbandbredd på minst 3 meter på raksträckor

e. ska ha en längslutning på max 8 %, tvärfall 2 % och vertikalradien (konkav eller konvex) minst 50 meter.

f. ska ha en inre radie i kurvor på minst 7 meter och det bör finnas sådan breddökning och hinderfritt sidoområde före, genom och efter kurvan så att stegfordon kan framföras.

g. ska markeras med standardiserad skylt.

h. ska underhållas och snöröjas. Exempel på underhåll är skötsel av träd som kan hindra stegresning.

i. bör ha angoringen i anslutning till byggnadens adress.

3.) För de utrymmen där alternativ utrymningsväg utgörs av fönster med hjälp av räddningstjänsten och där avståndet mellan mark och fönsterkarm överstiger 11 m krävs maskinstege. I dessa fall ska uppställningsplats för stegfordon anordnas enligt nedan:

En uppställningsplats för stegfordon:

a. ska inte luta mer än 8,5 % i någon riktning.

b. ska vara förlagd utanför ytterkant av balkonger som ska kunna nås med maskinstege, dock högst 9 meter från husväggen.

c. ska vara minst 5 meter bred och 12 meter lång.

d. ska underhållas och snöröjas på samma sätt som räddningsvägen.

e. Ska ha samma bärlighet som räddningsvägen.

4.) Utrymning med hjälp av maskinstege bör inte genomföras om avståndet mellan mark och karmunderstycke överstiger 23 meter. Detta bör beaktas i bygglovsskedet för att säkerställa säker utrymning.

### Brandposter:

5.) Brandpostnätet ska uppfylla gällande normer.

**Kommunens svar:** Planhandlingarna har reviderats efter yttrandet.



## 7. Privatperson 1

### 1. Bakgrund

Den höga exploateringen kommer att förändra Dragskärs unika miljö för all framtid, vilket är mycket beklagligt.

Vi hoppas av hela vårt hjärta att Oskarshamns kommun och Länsstyrelsen tar till sig vilken katastrof det skulle vara att ytterligare exploatera Dragskär. Låt denna fantastiska idyll få vara orörd och att vi som har valt att investera i befintliga stugor/hus får behålla det paradiset som det i nuläget är.

### 2. Dragskär 1:40

Vår Fastighet ligger på en låg marknivå gentemot närliggande fastigheter och exploateringsområde vilket blir en stor påverkan under våren vid snösmältning och stor nederbörd. På västra sidan av vår fastighet blir det sumpmark där vatten samlas. Ibland blir det väldigt mycket ansamling av vatten, som då rinner direkt ut i havet.

Vid en exploatering av fastigheter kommer det innebära ännu mer sprängning, mycket fyllningsmassor och trädfällning vilket kommer det påverka vår fastighet ännu mer när det gäller dagvatten samt naturen/miljön.

Vår fastighet har fortfarande problem med våtmark sedan VA-projektet utfördes av Oskarshamn kommun. Man har enbart grävt ett dike på Dragskär 1:5 vilket inte är tillräckligt då det blir våtmark på norrsida av vår fastighet. Här bör kommunens VA-projekt utföra ett dräneringsrör i ledningsgrav runt fastigheten.

Oskarshamn kommun skriver i Granskningsutlåtande 1 att det är både ledningsägare och markägare som ansvarar för framtida underhåll. Om det är båda parter ansvar vem kontakter vi i första hand?

### 4. Synpunkter på Exploatering av Dragskär 1:5, område 3

Exploateringsområdet ovan vår fastighet, visar Granskningshandling nr 2 att avrinningen för tomten/fastigheten längst till öster har en dagvattenhantering som inte avrinner någonstans. Övriga tomter/fastigheter visar att dagvatten kan rinna ut mot havet, men inte denna tomt. Hur ska dagvattnet nå diket norrut och ut mot havet?

Nu har man flyttat tomterna/fastigheterna ovanför oss norrut vilket blivit bättre, men en tomt/fastighets placering har fortfarande mycket höjdskillnader. Den som köper och skall bygga ett hus kommer att behöva spränga och/eller använda sig av mycket fyllnadsmassor för att kunna bebygga. Det är stora skillnader på höjder från 2 - 4 meter. Denna tomt kommer behöva spränga mycket och bör tas bort.

### 5. Synpunkter på Detaljplanens handlingar

#### •Trafikutredning

Vägens asfalterande bredd inom detaljplan är väldigt smal och på sina ställen ca 3,3 m, vilket blir svårt vid mötande trafik. På denna väg går och cyklar både vuxna och barn samt att olika fordon ska få plats. Vi anser att det är periodvis under året en trafikfara redan nu och ska det då bli markant fler fotgängare, cyklister och bilförare, så ökar risken för allvarliga olyckshändelser markant. Den asfalterande vägens bredd väldigt smal på hela ön. När det gäller Oskarshamn kommuns egna vägar ska deras asfalterande väg vara minst 5,5 m bred vilket är stor skillnad. Hur kan Oskarshamn kommun tillåta denna detaljplans trafikfara?

Sedan bör det även Plankartan kompletteras med gång och cykelväg från den kommunala badplatsen både västlig och östlig riktning.

• *Plankarta med bestämmelser och Planbeskrivning*

Det är märkligt att inte Plankartan visar mer gestaltningskrav. Detaljplanen kommer tillåta en 8,5 m Nockhöjd vilket kommer innebära att flera av byggnaderna kommer bli högsta punkten på ön och då ses tydligt från sjösidan. Den gamla Detaljplanen tillåter 7 m. Är det meningen att den exploaterade bebyggelsen ska synas, speciellt där berg i dagen ligger på hög nivå? De flesta av befintliga bebyggelse är enplanshus.

Varför ska man tillåta tvåplanshus? Att bygga en huvudbyggnad på totalt 200 kvm är väldigt stort för att vara Dragskär och generellt i Oskarshamn.

När det gäller placering av den gemensamma bryggan bör den flyttas till närheten av det kommunala badet där det redan finns en parkering och mycket människor i rörelse. Den föreslagna placeringen innebär ytterligare ett område förstörs som både förorenar naturen och skrämmer bort djurlivet, mm.

• *Naturvärdesinventering för Dragskär 1:5*

VI blev oerhört förvånade att man passade på att utföra en stor gallring av skogen precis innan nästa inventering av naturen skulle utföras pga detaljplanen sommaren 2021. Första inventeringen/ Fältbesöken kommer efter Oskarshamn kommuns VA- projekt, april - maj 2020. Optimalt hade varit att en sådan här Fältundersökning utfördes före VA-projektets påbörjan eller några år efter VA-projektet. Det finns inte en möjlighet att natur och djurliv har kunnat återhämta sig efter ett sådant VA-projekt och dess påverkan på miljön. Det skulle innebära att denna inventering inte stämmer, utan behöver göras om när Natur och Djurliv hunnit återhämta sig.

• *Dagvattenutredning*

Den kompletterande utredningen visar att man tar delvis hänsyn till dagvatten som är inom Detaljplanområdet där man skapat fördröjningsmagasin. Vad händer när all Exploatering är utförd? Vem ansvarar i framtiden för helheten och allt blivit utfört fackmannamässigt? Vem har underhållsansvaret?

**6. Avslutningsvis tycker vi att**

Oskarshamn kommun ska leva upp till deras egen vision "Vi bevarar och gör våra kulturmiljöer och natur tillgänglig för ALLA invånare och besökare. Landsbygd och stad stärker varandra och vi satsar på upplevelser och turism i hela kommunen" genom att avslå denna Detaljplan och all den exploatering av nya fastigheter vilket kommer förstöra ännu mer natur och djurliv än vad VA-projektet ha gjort. Ska alla människor få tillgång till allemansrätten och kunna uppleva natur och fantastiska vyer så ska man inte exploatera Dragskär. Borde det inte räcka med den stora byggnation man gör i Saltvik / Kvarnviken, Ovädersleden och Stångehamn mm?

**Kommunens svar:** Angående VA-projekt och dräneringsrör är frågan överlämnad till tekniska kontoret. Nya fastigheters dagvatten beräknas inte påverka befintliga fastigheter på Dragskär om föreslagen dagvattenhantering sker. Dagvattenfrågan för detaljplanens genomförande bedöms vara löst. Samtliga nya tomter kommer ha en avrinning till befintliga lågpunkter för naturligt omhändertagande. Det dagvatten som inte tas omhand i lågpunkterna kommer vegetation och befintliga diken ta omhand innan det som inte tas upp på vägen rinner ut i våtmark eller recipient. Tomternas lutning och avrinning kommer säkerställas i samband med bygglov och startbesked. Vid behov av fördröjningsmagasin på den enskilda fastigheten ansvarar fastighetsägaren själv för skötsel och underhåll. Kommunen säkerställer att dessa utfärdas på ett korrekt sätt. Läs mer på sidan 26 och framåt i planbeskrivningen.

Kommunen tar stöd i framtagna trafikutredning och med föreslagna åtgärder bedöms trafiksituationen klara föreslagen exploatering. Angående kommunala vägar där det i yttrandet står att de ska vara 5,5 meter finns det ingen regel för. Det är beroende på dimensionerande hastighet. Kommunen följer rekommenderade vägbredder enligt VGU (Vägar och gators utformning).

Vägbredden i föreslagen detaljplan varierar mellan 8-9,5 meter. Denna bredd är fri att disponera för det som behövs för vägens funktion som exempelvis trottoarer. Exploatörerna kommer anlägga gångväg från planområdets norra del ner till badplatsen, se illustration på sidan 43 i planbeskrivningen.

Föreslagen detaljplan går i linje med gällande detaljplan vad gäller exploateringsgrad och höjder. Den gällande detaljplanen innehåller inga utformningsbestämmelser och då området består av varierad bebyggelse idag införs inga utformningsbestämmelser gällande gestaltning i föreslagen detaljplan. I gällande detaljplan tillåts fastigheterna bebyggas med 20 %. De befintliga fastighetsareorna varierar, men vanligast är en storlek på ca 1600-2200 m<sup>2</sup>. Detta innebär att det idag är möjligt att bebygga befintliga fastigheter med en byggnadsarea på ca 320-380 m<sup>2</sup>/fastighet. Gällande detaljplan reglerar även byggnadshöjden för delar av området till 7 meter, denna höjd är exklusivt tak. Planförslagets nockhöjd är 8.5 meter och där är takets utformning inkluderat. De nya bostäderna ligger inte intill strandlinjen och de föreslagna planbestämmelserna ligger i linje med övrig ny bostadsexploatering i Oskarshamn kommun, vilket ligger till grund för kommunens bedömning.

Kommunen har inventerat området vid Skuthamn och håller med om att närheten till badets parkering är en stor fördel men gjort bedömningen att platsen inte är lämplig då den föreslagna bryggan skulle ligga nära den kommunala badplatsen, mindre än 40 meter från den kommunala bryggan dit kommunen hänvisar badgäster.

Samhällsbyggnadskontoret har beställt naturinventering i samband med att planarbetet påbörjades. Efter dialog med berörd konsult bedöms naturinventeringarna fortsatt aktuella. Kommunen har vid VA- projektet sökt om tillstånd hos länsstyrelsen och fick där begränsningar av bygget sett till bland annat när bygget fick ske och hänsyn har tagits till djurlivet. I ledningsrätten ligger rätt att ta ner träd inom ledningsgatan för underhåll och skötsel av ledningarna. Av kommunal erfarenhet tar det ca 5-10 år för återhämtning av djur och växtliv vid ett sådant projekt.

## 8. Bildningsnämnden

### Bildningsnämndens beslut

Bildningsnämnden godkänner förvaltningens förslag till yttrande och överlämnar detta till samhällsbyggnadskontoret som nämndens yttrande gällande samråd gällande detaljplan för Dragskär 1.5 med flera fastigheter, Oskarshamns Kommun.

### Förvaltningens förslag till yttrande

Bildningsnämnden har studerat detaljplaneförslaget utifrån bildningsnämndens verksamheter. Den enda förändringen sedan tidigare är en ny väg och den berör inte bildningsnämndens verksamheter.

## 9. Privatperson 2

### Bryggor.

De föreslagna placeringen kan innebära att bryggan i längdriktningen hamnar utanför angivet vattenområde.

De befintliga bryggorna och bottens beskaffenhet innebär att förtöjningsanordningar vid den föreslagna bryggan inte kan anordnas närmare land än ett tiotal meter oaktat val av förtöjningssätt.

Brygganläggningen kommer med sin storlek att dominera omgivningen bestående av små bryggor och orörd kustremsa där flera arter av sjöfågel häckar.

Nyttjandet av den tilltänkta stigen och sjötrafiken kommer inkräkta på hemfridszonen för de berörda fastigheterna.

Enligt ovan och vad som i övrigt anförts av berörda angående brygganläggningen med tillhörande stig och med vetskap om att det finns ett betydligt bättre alternativ för placering av brygganläggningen så får vi be samhällsbyggnadsnämndens ledamöter att förorda det bättre alternativet, skuthamn.

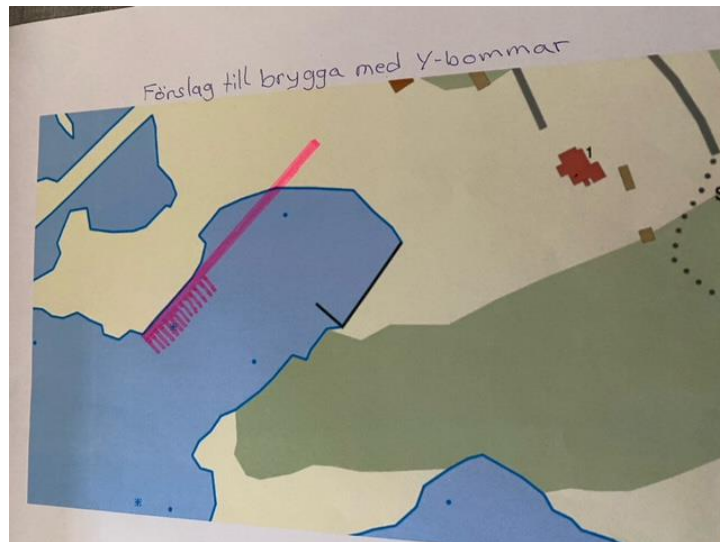
Vi kräver att samhällsbyggnadsnämnden i Oskarshamn avslår begäran om ny detaljplan för Dragskär 1:5 m.fl.

**Kommunens svar:** Det åligger den nya gemensamhetsanläggningen för bryggan att ansöka om erforderligt bygglov för uppförande av brygga i vattenområdet. I samband med bygglovsprövningen kommer ansökt anläggning att prövas mot detaljplanen och på så sätt säkerställs att det blir en brygga förenligt med detaljplanen som anläggs på anvisad plats i vattenområdet. Platsen för den föreslagna bryggan har idag två bryggor inom området, vilket innebär att området redan är ianspråktaget med föreslaget ändamål. Kommunen gör bedömningen att det ur natursynpunkt samt utifrån strandskyddsskäl är bättre att kunna erbjuda en samlad plats för bryggor än att flertalet mindre båtbyggor placeras utspridda längs strandlinjen. Den föreslagna bryggan ligger ca 45 meter från närmaste fastighetsgräns och på en nivåskillnad på mer än 4 meter, samt att området avgränsas av allmän platsmark, natur. Flera möjliga bryggplatser har inventerats för att kunna erbjuda bryggplats inom fastighet Dragskär 1:5. Kommunen bedömer området vid Skuthamn som olämpligt på grund av närheten till den allmänna kommunala badbryggan.

### 10. Privatperson 3

Vi ställer oss starkt emot exploateringen av nya fastigheter på Dragskär av flera skäl. Är det verkligen så viktigt att förstöra ännu ett fritidsområde som Oskarshamnare i flera generationer bakåt i tiden besöker och upplever området som lugnt och fridfullt? Vi som är bosatta på ön välkomnar verkligen besökare men vid en exploatering finns inte detta lugna och fridfulla kvar att besöka. Istället möts man av husfasader längs vägen och en starkt ökad trafik. Trafiksituationen på ön blir oacceptabel på grund av ökat antal fordon då vägen är smal. Det är på sina ställen redan nu svårt vid möten. Fler och fler cyklar gärna till Dragskär nu när den fina möjligheten finns över Saltvik. Olycksrisken ökar.

Gällande den tänkta småbåtshamnen är det totalt fel plats att lägga den vid. Svåråtkomlig, ingen plats för i- och upptagning av båtar/kanoter. Stor risk för parkering kring befintliga fastigheter vilket kan innebära att eventuella uttryckningar av räddningstjänsten blir svårframkomlig. En betydligt bättre plats är vid Skuthamn där det finns parkering. Mycket mer lättåtkomlig och enklare att handikappanpassas och göra barnvänlig. Ligger dessutom mer centralt för fastigheterna. Bifogar en bild som förslag till brygga med Y-bommar.



**Kommunens svar:** Kommunen hänvisar till framtagna trafikutredning som visar att vägen har kapacitet för den trafiksituation som detaljplaneförslaget medför med föreslagna åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Kommunens bedömning är att bryggan vid Skuthamn är olämplig på grund av närheten till den iordningställda kommunala badplatsen dit kommunen hänvisar badgäster.

## 11. Privatperson 4

Redan i december 2020, i samband med samråd för det första förslaget angående ny detaljplan för Dragskär 1:5 m fl, påtalade vi tydligt de olägenheter som den kraftigt ökade trafikmängden skulle innebära för oss boende på fastigheten Dragskär 1:2. Dessvärre har det hittills inte tagits någon som helst hänsyn till vår situation och våra synpunkter av vare sig Samhällsbyggnadskontoret eller Samhällsbyggnadsnämnden. Det är enbart framkomligheten för den trafik som ska passera på den 3,6 meter breda vägen över vår tomt som har beaktats. Därför upprepar vi åter frågan: Hur ska fortsatt tillgänglighet och åtkomst till hela tomten på fastigheten Dragskär 1:2 säkerställas och tillgodoses i framtiden? En frågeställning som är ytterst relevant då den planerade byggnationen på Dragskär 1:5 m fl kommer att generera i cirka 120 ytterligare fordonspassager på vägen som delar Dragskär 1:2. Dagligen! Lägg därtill all tung byggetrafik som med största sannolikhet kommer att pågå under lång tid.

Fastigheten Dragskär 1:2 har sedan drygt 100 år tillbaka delats av befintlig väg med bostadshus på ena sidan och garage- och förrådsbyggnad, parkering, vedupplag med mera på den andra. Inledningsvis en smalare grusväg för de fåtalet boende och verksamma längre söderut på den lilla skärgårdsön. När familjen Nordenskjöld, som ligger bakom nuvarande förslag till exploatering, fick tillstånd att exploatera Fittjö för cirka 25 tomter på 1950-talet ifrågasattes vägens sträckning över Dragskär 1:2. Det framlades bland annat förslag på att dra om vägen utanför fastigheten Dragskär 1:2, på exploatörens mark. Exploatören ansåg detta inte vara möjligt eftersom de skulle anlägga fruktodlingar där. Vilket inte har hänt på 70 år! En ny detaljplan för Dragskär 1:5 m fl som ger tillstånd för 14 ytterligare hus på Fittjö, och den trafikökning som det kommer att generera, skulle i väldigt hög grad påverka och minska



tillgängligheten och åtkomsten till hela tomten på fastigheten Dragskär 1:2. Den trafikutredningen, som har gjorts av ett externt konsultföretag, betonar trafiksituationen vid Dragskär 1:2 som ett problemområde och föreslår väjningsreglering och mötesplatser som lämpliga åtgärder. Det skulle enbart främja och vara till gagn för trafikens framkomst. Detsamma gäller det hot om breddning av vägen som finns i planförslaget: *”Fastighet Dragskär 1:2 är delad av den väg som trafikmatar planområdet och är idag ca 3.6 meter bred. Det är möjligt med stöd av gällande detaljplan DA 29, (upprättad 1965) att bredda vägen med en gångpassage på grund av att marken på vardera sida om vägen är planlagd som allmän platsmark- park, se bild nedan. (Samråd ska ske mellan GA:3 samt berörd fastighetsägare vid ev. aktualisering.) En breddning genererar en säkrare trafiksituation för gång- och cykeltrafikanter som rör sig förbi fastigheten när möte med bil sker.”*

Det är dock oklart om denna breddning överhuvudtaget är möjlig. Enligt Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan - 4 kap. 7 § är vägar för fordonstrafik generellt inte tillåtet inom Park om de inte reglerats med egenskapsbestämmelse eller finns tydligt beskrivet i planens syfte. Det innebär i sin tur att en eventuell gång- och cykelväg vid sidan av den 3,6 meter breda vägen i så fall måste separeras med cirka en meter bred skyddsremsa samt kantsten och räcke mot biltrafiken.

Dessutom anser Länsstyrelsen att samråd mellan vägsamfälligheten GA:3 och berörd fastighetsägare, det vill säga vi boende på Dragskär 1:2, bör vara klart innan beslut om ny detaljplan för Dragskär 1:5 m fl tas. En sådan överenskommelse motsätter vi oss starkt till då den skulle inskränka väsentligt på tillgängligheten till hela vår tomt och avsevärt försämra vår boendesituation.

För övrigt visar en anläggningsförättning av Fastighetsbildningsmyndigheten från 1982, att motsvarande yta längs hela vägen mellan E22 och Dragskär är upplåten för vägsamfälligheten att bland annat röja buskar och sly. Dock inte på tomtmark, som i fallet för Dragskär 1:2. Denna förättning borde därför upphäva vad den äldre detaljplanen anger eftersom det handlar om samma yta på vår tomt.

Avståndet mellan garage och nuvarande vägbana är cirka 6,5 meter. En breddning av vägen skulle minska detta avstånd väsentligt och medföra att vi varken kan parkera på fastighetens enda asfalterade yta eller nyttja garage och förråd på det sätt som det är avsett för. I förslaget till ny detaljplan för Dragskär 1:5 m fl anges dessutom minst 6 meter som minsta avstånd mellan byggnader och gata. Det är också det avstånd som oftast krävs vid nybyggnation. Huruvida ytterligare fordon, cyklister och gående kan ta sig fram på vägen som delar vår tomt är helt ovidkommande. För oss på fastigheten Dragskär 1:2, som bor här 365 dagar om året, är det enda viktiga hur vi ska kunna röra oss tryggt, säkert och obehindrat över hela vår tomt utan att riskera liv och lem. Jag är övertygad om att detta är något som alla fastighetsägare kan instämma i till fullo.

Det har lagts oerhört mycket kommunal tid och resurser på arbetet med ny detaljplan för Dragskär 1:5 m fl under de senaste fyra åren – utan att ta hänsyn till vår situation en enda gång. Att Oskarshamns kommun dessutom gör detta på uppdrag av en privat exploatör som har till syfte att tjäna pengar på försäljning av tomtmark, samtidigt som våra intressen och behov helt åsidosätts och ignoreras gör hela processen ännu mera komprometterande. Är alla kommuninvånare inte lika mycket värda?

Därför förväntar vi oss nu ett mycket tydligt och konkret svar med åtgärder på hur tillgängligheten till hela tomten ska säkerställas för oss boende på fastigheten Dragskär 1:2. Finns det inte ett godtagbart svar kring detta kräver vi att Samhällsbyggnadsnämnden i Oskarshamn omedelbart avslår begäran om ny Detaljplan för Dragskär 1:5 m fl.



**Kommunens svar:** Precis som det beskrivs i yttrandet är fastighet Dragskär 1:2 delad idag och har varit det i ca 100 år. Åtkomst för respektive del förblir oförändrad. Föreslagen breddning för gångpassage med stöd av gällande detaljplan från 1965 för fastigheten Dragskär 1:2 är en möjlig åtgärd. Gällande detaljplan från 1965 är juridiskt bindande trots att anläggningsföretning finns. Gällande detaljplan möjliggör en breddning då gångpassage är möjligt att anordna inom markanvändningen PARK.

Breddning kan vara en åtgärd enligt trafikutredningen men denna breddning kan utebli om mötesplatser anläggs. Breddningen är därför inte en förutsättning för exploatering av föreslagen detaljplan då mötesplatser ska anläggas i samband med föreslagen detaljplans genomförande. Kommunen har ej heller rådighet i frågan om breddning och då åtgärden inte bedöms nödvändig ligger frågan hos vägsamfälligheten och berörd fastighetsägare om de anser att behovet finns.

Vald åtgärd för planens genomförande är anläggande av mötesplatser före och efter fastighet Dragskär 1:2. För dessa åtgärder tar kommunen stöd i framtagna trafikutredning, se nedan. Med dessa åtgärder är trafiksäkerheten och framkomligheten godkänd enligt trafikutredningen. Överenskommelse har tecknats för markupplåtelse mellan exploatör och markägare där mötesplatserna ska placeras. Mötesplatserna ska anläggas av exploatör i samband med exploatering av de nya tomterna. Trafiksituation bedöms därmed löst.

Kommunen tar stöd i framtagna trafikutredning och hänvisar till texten nedan:

#### **4.5.2 DRAGSKÄR 1:2**

*Fastigheten Dragskär 1:2 är delad med vägen/området mellan bostadsfastigheten och garageplatsen. Vägen som delar fastigheten är cirka 3,60 m bred. Siktförhållandena från utfarten bedöms som god åt båda hållen så länge den omliggande vegetationen hålls tillräckligt låg. Varken vid nuvarande eller för förväntat ökad trafik bedöms fastigheten utgöra en trafiksäkerhetsrisk. En risk för framkomlighetsproblem i anslutning till fastigheten skulle kunna uppkomma vid höga trafikflöden om inga åtgärder görs.*

#### **5.3 MÖTESPLATSER**

*Vid bron och vid fastighet Dragskär 1:2 föreslås mötesplatser anläggas och förses med vägmärke E18 före och efter dessa punkter. Detta kommer att öka framkomligheten och möjliggöra framkomligheten för ett ökat trafikflöde. Enligt VGU ska*

*enfältsvägar med dubbelriktad trafik som är smalare än 5,0 m ha mötesplatser...*

*Ett alternativ för att istället tillgodose gällande detaljplan och dess markanvändning hade varit att bygga ut vägen i höjd med Dragskär 1:2 med gångväg.*

### **6 SLUTSATS**

*Exploatering och ny detaljplan vid Dragskär kommer att leda till en ökad mängd trafik. En god trafiksäkerhet och framkomlighet kan dock säkerställas trots denna trafikökning om följande åtgärder implementeras längs vägen.*

*Åtgärder som måste genomföras för att säkerställa en acceptabel trafiksituation:*

- Anläggande av gångbana längs planområdet.*
- Mötesplatser vid bron och Dragskär 1:2.*

*... Trafikmängden bedöms därför inte vara ett hinder för planerad exploatering.*

## **12. Privatpersoner 5**

Vi har nu mottagit ännu ett förslag till ny Detaljplan för Dragskär 1:5 m.fl.

Den föreslagna exploateringen av 14 tomter kan inte accepteras.

Vår inställning till planförslaget är fortfarande negativt. Vi grundar det på följande:

Samhällsbyggnadskontoret skriver i inledningen av Planbeskrivningen att kommunens intention är att naturvärden och tillgängligheten för allmänheten till såväl vatten som skog ska bevaras inom planområdet. Vi menar att det inte går att förena en exploatering av de sista små skogsområdena på lilla Dragskär med dessa intentioner. Det rörliga friluftslivet kommer att begränsas starkt. Besöksantalet har ökat kraftigt sedan cykelleden mellan Oskarshamn och Dragskär anlades. Även satsningar på lekplats och grillplatser har ökat antalet Oskarshamnare på utflykt i området. Vi ser även ett stort antal cykel- och husbilsturister som övernattar vid badet.

Detaljplanen omfattas av riksintressena för rörligt friluftsliv (MB 4:2) och för kust och skärgård (MB 4:4). Det innebär att ingrepp i miljön inte påtagligt får skada områdets natur- och kulturvärden. Vid bedömning av ingrepp i miljön ska intressena turism och friluftsliv särskilt beaktas.

Ny bebyggelse får endast komplettera befintlig bebyggelse. Men om det finns särskilda skäl får nya bebyggelseområden skapas. Om den föreslagna markanvändningen behövs för utveckling av tätorter eller det lokala näringslivet, gäller dock inte de nämnda kraven.

Vi menar att den föreslagna Detaljplanen står i strid med riksintressena och att det inte förekommer några särskilda skäl som stödjer de nya bebyggelseområdena!

Planförslaget innebär höga husfasader längs vägen som kommer att förändra områdets karaktär för all framtid.

I Samhällsbyggnadskontorets förslag hävdas att den tilltänkta detaljplanen inte förändrar karaktären på området, att den inte föranleder någon betydande påverkan av landskapsbilden. Vi hävdar motsatsen. Tre villakvarter på den begränsade ytan som ön utgör medför en klart

förändrad landskapsbild, hus med en nockhöjd på 8,5 m och en total byggnadsarea på 280 kvm. Idag finns inga bostadshus av den storleken i området. Nuvarande bebyggelse inom planområdet ligger till stor del inbäddad i grönska och är knappt synlig från vägen. Samhällsbyggnadskontoret hävdar att ytterligare 14 tomter inte spelar någon roll eftersom området ändå är under omvandling. Detta stämmer inte. För 20 år sedan fanns det 18 fastigheter permanent bebodda på Dragskär. Idag 2024 är det 17 fastigheter. En korrekt beskrivning av utvecklingen är att några fastigheter har byggts om till permanenta boenden och en del fastigheter har vid generationsväxling blivit fritidsboende. Dessutom finns i Dragskärs absoluta närhet två fritidsområden med väl fungerande samfällighet med småbåtshamn och gemensamhetslokal. Det rör sig om 36 fastigheter varav 5 fortfarande är obebyggda efter 45 år. Endast 5 av fastigheterna är permanent bebodda. Det finns dessutom redan ett antal detaljplanlagda sjönära områden i kommunen som tillgodoser den typen av utveckling.

I planbeskrivningen står också att läsa: ”Oskarshamns kommun bedömer att det är ett allmänt intresse att kunna förtäta bebyggelsestruktur ur ett kommunalekonomiskt perspektiv.” Vi undrar vad Samhällsbyggnadskontoret menar med detta? Ska kommunen gå in och ha intressen när privata markägare ska exploatera?

Dragskär finns beskrivet i en femsidig publikation, Fittjö, utgiven av Kalmar läns museum 2003 i det s.k. Skärgårdsprojektet.

Under den inledande rubriken Natur i ovan nämnda publikation står att läsa: ”Den högst lokala lilla arkipelag som sträcker sig från Figeholmsfjärden ner längs Virbolandet domineras av Fittjö, Ekö och Kättilsö. Detta är den absolut sydligaste utlöparen av Misterhults-skärgården, av urbergsskärgården, som ju helt dominerar övärlden norr över.”

Under rubriken Dagsläget i samma publikation kan man vidare läsa: ”Fittjö är idag en lugn avkrok. För flertalet i trakten helt säkert förknippad med sommar och bad, eftersom den stora bukten längst i söder är en utmärkt badstrand med vit sand och flata, släta badhällar inom simavsånd. På fastlandssidan har ett stort fritidshusområde vuxit upp. Bortsett från bebyggelsen vid Draget, är såväl nya som gamla hus än idag av småstugekaraktär, placerade en bit upp på stranden och omgivna av stora tomter.”

Dagvattenfrågan kan fortfarande ifrågasättas. Man riskerar läckage till det känsliga kustvattnet.

Samhällsbyggnadskontoret har räknat upp en rad åtgärder för dagvattenhanteringen. Främst ska vattnet omhändertas på egen tomtmark och om det inte räcker till föreslås stuprör med utkastare eller stenkistor med breddning mot naturen, underjordiska dagvattenkassetter, rörmagasin osv. Idag är lutningen på en del av de föreslagna fastigheterna naturlig till de områden som förväntas vara mottagare av dagvattnet. Ett troligt scenario är att fastigheterna kommer att fyllas ut eller sprängas före byggnation vilket innebär att den naturliga lutningen försvinner. Dagvattnets väg kan då bli en annan. I planen står att dagvattnet ska ledas till depåerna vilket vi ställer oss undrande om det verkligen blir så.

Vi har tidigare ställt frågan om vem som har ansvar för att dessa åtgärder vidtas och har fått till svar att det vilar på exploitören MEN att det inte finns något tillsynsansvar för att åtgärderna utförs. Här känner vi stark oro.

Vi är fortfarande starkt oroade över den ökande volym av fordonstrafik som exploateringen skulle medföra. Vägens beskaffenhet medger inte en ökad trafik. Om ytterligare 14 nya fastigheter bildas får det stora konsekvenser för trafikintensitet och trafiksäkerhet mellan E22 och planområdet. Vi tycker fortfarande att trafikutredningens föreslagna åtgärder är irrelevanta både vad det gäller korsningen vid E22 samt vägen mellan E22 och bron vid

Draget. Den föreslagna hastighetsbegränsning på 40 km/h längs hela den enskilda vägen är en fråga där kommunen inte har beslutsrätt.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår även åtgärder utanför detaljplaneområdet, t.ex. en mötesplats öster om bron i Draget. Den är tänkt att ligga på en gästgård (garnhänge), en mycket speciell kulturmark typisk för det kustnära fisket längs ostkusten. Platsen används också sedan 60-talet vid midsommarfirande i Dragskär. Alltså en otänkbar placering av mötesplats.

Denna fråga måste behandlas i samråd med professionella experter och inte bara några allmänna tyckare.

Skärgården kring Dragskär och viken in mot Draget i synnerhet är redan hårt belastad av båt och skotertrafik. Miljön med sitt rika fågelliv är mycket känslig. En ny småbåtshamn med ytterligare båtar i området innebär ännu större belastning på området. Dessutom är den föreslagna bryggans placering inte rimlig i ett praktiskt perspektiv. Risken är stor att människor skadar sig längs vägen. Även här har frågan tidigare ställts om vem som ansvarar för att stigen över berget ner till brygganläggningen blir säker, inte minst ur ett barnsäkerhetsperspektiv. Det är heller inte rimligt att tro som Samhällsbyggnadskontoret påstår att fastighetsägare promenerar med båtmotorer, bensindunkar och packning från sina hus. Vi riskerar ett stort kaos med bilar kring vändplan och brevlådor. Utred åter förslaget att placera ev. brygga vid Skuthamn där det finns en parkering.

Den föreslagna brygganläggningen och stigen dit innebär också kränkande av hemfridzonen för fastighetsägarna ovanför.

Att som Samhällsbyggnadskontoret framför i planförslaget att friluftslivet i området skulle främjas av bryggans tillkomst då man påstår att det blir fler platser för kanoter och kajaker att lägga till är struntprat. Dessutom är markens beskaffenhet sådan att det inte finns möjlighet för någon upptagning av sådana farkoster.

Vid brygganläggningen finns inte heller möjlighet för i- och upptagning av båtar. Det hänvisas till annan plats i kontakt med andra fastighetsägare! Det är orimligt att andra fastighetsägare ska lösa detta åt exploatörerna med det ökade tryck på deras mark som påståendet innebär.

Här känns som att Samhällsbyggnadskontoret bara har gått exploatörerna till mötes med en brygganläggning för att göra de nya fastigheterna mer attraktiva. Det finns inget förnuft i valet av plats med tanke på de dåliga förutsättningarna! Vi ber samhällsbyggnadsnämndens ledamöter att verkligen sätta sig in i problematiken.

Området berörs av riksintresse för naturvård. Detta är viktigt att notera och beakta!

Inom området har naturinventeringar gjorts 2020 och 2021. Man fann då en rad rödlistade och nära hotade arter av; fåglar, insekter, svamparter, fladdermöss och skyddsvärda träd. Som exempel kan vi nämna de starkt hotade arterna skräntärna, gråtrut, stare, grönfink och berguv. En del av dem häckar i planområdet andra är födosökande.

Samtliga djurarter bedöms få ett minskat livsutrymme vid en exploatering men bedöms kunna finnas kvar ändå. Vi ser det som ett vågspel och en utmaning för framtiden.

Gällande fladdermöss har två arter identifierats, nordfladdermus och dvärgpipistrell.

Det är dock inte uteslutet att det senare under sommaren dyker upp andra arter varför en fladdermusexpert bör göra ytterligare inventering under sommarens senare hälft.

Ett antal tallar som utgör yngelträd för vedlevande insekter i norra delområdet (A) med status som ekologiskt funktionella träd pekas ut. Här behöver göras ytterligare en inventering för att se vilka insektsarter dessa träd hyser. Flera av dessa träd ligger inom det område som föreslås bli tomtmark och kommer inte att sparas fullt ut vid en exploatering.

Längs det mellersta området B förslås en breddning av vägområdet. Detta område är av inventeraren utpekad som viktig yta för några av de rödlistade insekterna t.ex flenörtskapuschongflyet (sårbar).

Myrlejonsländan bedöms kunna leva kvar på Dragskär förutsatt att sandiga områden får förekomma. Ekoxens framtid hänger också på en särskild förvaltning. Blompraktbagge,

Agrilus sp, art av praktbagge är också arter som kräver särskilda förutsättningar och hänsyn. Hur kommer Samhällsbyggnadsnämnden att säkerställa att dessa åtgärder vidtas?

Inventeraren poängterar i sin utredning att ”En allmän aspekt på exploatering av skärgården genom bebyggelse är att arter utsätts för ett allt högre tryck i sina naturliga miljöer. Detta gäller såväl på land som i vatten. För att minimera den negativa effekten av exploateringar är det därför viktigt att i så hög utsträckning som möjligt ta hänsyn till kända natur- och miljövärden.”

Vi menar att exploatering av området inte tar tillräcklig hänsyn till natur- och miljövärden och att allt för många påståenden som ” förutsatt att ”... finns i planförslaget.

Mycket av livsbetingelserna för växter och djur har förändrats i planområdet sedan inventeringarna gjordes. Vi kräver därför att en ny grundlig naturvärdesinventering görs och att den görs mars-augusti för att täcka så många arter som möjligt inklusive sena fladdermöss. Närheten till Virbo med Ekö naturreservat samt Natura 2000-område markerar också områdets status och känslighet.

1953 antog Döderhults kommun en byggnadsplan för Dragskär 1:5 med anledning av att markägaren, familjen Nordenskjöld, ville avstycka tomter till försäljning. Planen medgav en avstyckning av 25 tomter, vilket innebar en bantning av markägarens önskemål. I nämnda plan under rubriken Beskrivning kan man bl.a läsa:

”Planområdet kan karakteriseras som vacker skärgårdsnatur. Det består av en till största delen skogbevuxen halvö samt en del holmar utanför denna.”

Under rubriken Allmän disposition står att läsa:

Planområdet är avsett att huvudsakligen disponeras för fritids- och rekreationsändamål och det lämpar sig väl för detta. Av landarealen fritages c:a 85% från bebyggelse.

Då för nästan 70 år sedan ansågs området som mycket skyddsvärt ur natur- och friluftssynpunkt. Vår förhoppning är att beslutsfattande politiker idag resonerar lika klokt som beslutsfattarna i Döderhult gjorde och avslår begäran om ny detaljplan.

Dragskär är den sista stadsnära skärgårdsidyllen med en speciell och inbjudande miljö. En exploatering innebär en oåterkallelig skada på området för all framtid!

Vi vädjar till Samhällsbyggnadsnämndens ledamöter att på allvar tänka igenom konsekvenserna av en exploatering i Dragskär.

Vi kräver att Samhällsbyggnadsnämnden i Oskarshamn avslår begäran om ny Detaljplan för Dragskär 1:5 m.fl!



**Kommunens svar:**

Fastigheten Dragskär 1:5 har en landareal på ca 547 800 kvm och den mark som inom planområdet planläggs för bostäder innehar en area på ca 48 200 kvm, vilket innebär att planförslaget tar ca 9 % av landarealen i anspråk. I dessa 9 % är även befintliga privatägda fastigheter inräknade som berörs av föreslagen detaljplan. Kommunen delar därmed inte bedömningen att föreslagen detaljplan kraftigt begränsar riksintressena, friluftslivet eller att naturvärden och tillgängligheten begränsas. Stora skogsområden kvarstår då ny kvartersmark ligger i anslutning till befintlig väg och befintliga fastigheter. Kommunen gör bedömningen att föreslagen detaljplan är en stadsnära utveckling där det går att nyttja befintlig infrastruktur och samtidigt erbjuda invånarna attraktiva tomter. Kommunen vill kunna erbjuda invånarna varierande plaster att bo och leva, varav kommunen är positiv till de privata exploatörernas vilja att detaljplanera sin fastighet. Det är detta kommunen åsyftar i planbeskrivningen när det skrivs: ” *Oskarshamn kommun bedömer att det är ett allmänt intresse att kunna förtäta bebyggelsestruktur ur ett kommunalekonomiskt perspektiv*”. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Föreslagen detaljplan går i linje med gällande detaljplan vad gäller exploateringsgrad och höjder. Den gällande detaljplanen innehar inga utformningsbestämmelser och då området består av varierad bebyggelse idag införs inga utformningsbestämmelser gällande gestaltning i föreslagen detaljplan. I gällande detaljplan tillåts fastigheterna bebyggas med 20 %. De befintliga fastighetsareorna varierar, men vanligast är en storlek på ca 1600-2200 m<sup>2</sup>. Detta innebär att det idag är möjligt att bebygga befintliga fastigheter med en byggnadsarea på ca 320-380 m<sup>2</sup>/fastighet. Gällande detaljplan reglerar även byggnadshöjden för delar av området till 7 meter, denna höjd är exklusive tak. Planförslagets nockhöjd är 8.5 meter och där är takets utformning inkluderat. De nya bostäderna ligger inte intill strandlinjen och de föreslagna planbestämmelserna ligger i linje med övrig ny bostadsexploatering i Oskarshamn kommun, vilket ligger till grund för kommunens bedömning.

Längs vägen genom Dragskär förekommer redan idag bebyggelse som ligger inom sammanhållna tomgrupper och ofta nära intill vägen. Delar av dessa ligger också placerade längs med vägens båda sidor.

Den struktur och placering av bebyggelsen som möjliggörs genom planförslaget, innebär mindre tomgrupper som placeras relativt samlat, med närhet till och ibland längs med båda sidorna av vägen genom Dragskär.

Avseende hänsyn till områdets karaktär, landskapsbild och den redan befintliga bebyggelsestrukturen, bedöms planförslaget inte innebära någon betydande negativ påverkan på dessa.

Kalmar läns museum har inte yttrat sig i planprocessen och kommunen bedömer inte att detaljplaneförslaget har någon påtaglig påverkan på det som omnämns om Dragskär i Skärgårdprojektet från 2003.

Dagvattenfrågan bedöms löst. Planbestämmelser återfinns på plankartan som säkerställer hanteringen av dagvattnet. Angående trafiksituationen tar kommunen stöd i trafikutredningen och konstaterar att *trafikökningen inte bedöms vara ett hinder för planerad exploatering med föreslagna åtgärder, (mötesplatser vid bron och Dragskär 1:2 och gångpassage inom planområdet)*. Trafikutredningen inkluderar vägen från E22 till planområdets södra del.

Enligt Vägars och gators utformning (VGU) ska vägbanebredden vid mötesplatser vara  $\geq 6,0$  meter. Detta innebär att mötesplatsen kommer bredda vägen med ca 2 meter där terrängen är förhållandevis jämn, se bild nedan. Kommunen bedömer inte att mötesplatsplatsen omfattande kommer påverka området där midsommarfirandet äger rum.



Kommunen har inventerat området vid Skuthamn och håller med om att närheten till badets parkering är en stor fördel men gjort bedömningen att platsen inte är lämplig då den föreslagna bryggan skulle ligga mindre än 40 meter från den kommunala bryggan dit kommunen hänvisar badgäster.



Kommunen tar stöd i naturinventeringarna och har undantagit de områden som inventeringen pekat ut som bör lämnas orörda. Efter dialog med berörd konsult görs bedömningen att inventeringarna fortsatt är aktuella. Fladdermöss är inkluderade i inventeringen och de ägde rum under april och juni. De yngelträd som omnämns klassas inte som skyddsvärda träd och området är inventerat varav fridlysta och rödlistade arter är inventerade även i område A. Området är inte utpekad som ett område som behöver lämnas utanför exploatering. Breddningen av vägen i område B sker på den östra sidan och berör inte område med naturklassning. Endast gångstigen till bryggan sker i detta område. Dock ska stigen anläggas genom resning av sly och bedöms inte påverka naturvärdena.

Kommunen är medveten om att det alltid blir en påverkan när exploatering sker på oexploaterad mark. Planförslaget har anpassats efter de förutsättningar som finns i planområdet och gör bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte innebär någon otillåten påverkan på djur- och växtliv.

### 13. Privatperson 6

Jag anser fortfarande att dom planerade 14 tomterna, kommer att förstöra alltför mycket av öns speciella karaktär, som mycket omtyckt fritids och rekreationsområde inte bara för dom året runt boende, och sommarstugeägarna, utan för många av kommun invånarna, och även turister, både svenska och utländska. Mycket av öns natur, som tidigare under alla år har ansetts som skyddsvärd skulle gå förlorad. Dom tre planerade villakvarteren skulle stycka upp ön på ett mycket olyckligt sätt. Vi har tidigare föreslagit att ett mindre antal tomter skulle kunna vara rimligt, huvudsakligen placerade vid brevlådorna, möjligen några fler än som redan planerats där

Platsen för den planerade båtbyggnaden är från början helt feltänkt. Den strandremsan är inte lämplig för annat än ett mindre antal enskilda bryggor, som redan finns där. Att försöka göra denna plats till en gemensamhets anläggning är helt olämpligt. Där finns ingen möjlighet att sjösätta och dra upp båtar. Dom fastighetsägare som har båtar där, har fått ordna detta på andra ställen, bland annat en plats som inte är tillgänglig längre, och även inne i stan. Dessutom skulle det göras någon slags gångstig på en relativt otillgänglig plats. Där det inte går att transportera tyngre utrustning. Dessutom skulle detta helt förstöra boendemiljön för dom flesta fastighetsägarna kring viken.

Flera av oss har istället föreslagit att en eventuell brygga, om nu en sådan är nödvändig skulle kunna placeras utanför den s.k Dragskärsstugan vid Skuthamn. Denna plats är på alla sätt mycket lämpligare. Där finns parkeringsplatser, möjlighet till att sjösätta, och dra upp båtar, kanske också uppläggning av ett mindre antal båtar. Utan att det skulle påverka kommunens verksamheter vid Dragskärsstugan annat än marginellt. Dessa förekommer ju endast sommartid.

Dessutom har trafiksituationen nonchalerats, särskilt sträckan mellan bron och Dragskärsbadet. Där finns ingen godtagbar lösning.

Vi anser att det detaljplanen i detta utförande skulle förstöra för mycket av ön både för natur och djurliv. Detaljplanen bör därför avslås

Med förhoppning om att Samhällsbyggnadsnämnden tar större hänsyn till våra invändningar än tidigare.

**Kommunens svar:** Föreslagna tomter har anpassats efter de förutsättningar som finns i området, bland annat strandskydd och naturvärden.

De fastighetsägare som erbjuds båtplats behöver likt de andra i bryggområdet sjösätta båten på annan plats. Stigen kan förbrederas så att en skrindevagn eller liknande kan dras fram.

Kommunens bedömning är att området vid Skuthamn inte lämpar sig för båtar då kommunen hänvisar sina badgäster till den viken samt att den nya bryggan skulle ligga mindre än 40 meter från den kommunala badbryggan.

Angående trafiksituationen tar kommunen stöd i trafikutredningen och konstaterar att *trafikökningen inte bedöms vara ett hinder för planerad exploatering med föreslagna åtgärder, (mötesplatser vid bron och Dragskär 1:2 och gångpassage inom planområdet)*. Trafikutredningen inkluderar vägen från E22 till planområdets södra del.

Kommunen tar stöd i framtagna utredningar och inventeringar och gör bedömningen att planförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

## 14. Privatperson 7

Hej

Sitter här och försöker skriva vad tänker om ert beslut att dra igång det här igen. Det är en sådan sorg, besvikelse och förtvivlan som jag känner, kunde inte i min vildaste fantasi tro att ni skulle driva detta igen. Men jag antar att det inte något annat än pengar och prestige som talar här. Ska dock försöka hålla mig i sak.

Jag måste tycka att det är mycket märkligt att kommunen måste fortsätta med att exploatera området Dragskär 1:5. Det talas om att det är ett vackert och fridfullt rekreationsområde. Jag håller med till 200% att det idag är en underbart rekreationsområde som är bevarat med sina naturområden och fina djurliv. Passagen över den gamla fiskebyn med sina Gistgårdar och små hus och byggnader som hör en förluten till men med så mycket historia om kustfisket, den vill ni förtöra genom att göra mötesplatser och gångstråk. Jag kan inte säga att jag är stolt över hur denna kommun agerar för att bevara den sista fiske byn i denna kommun. Hur tänker ni när ni ska skapa kvarter med bostäder? Är det vanligt att gå ut i ett bostadskvarter för att

lyssna på tytnaden med skogens ljud? Jag känner iaf inte till någon som brukar sätta sig bland husen i ett villakvarter för att rekreera sig.

Varför ska det absolut fortsätta att försöka exploateras här ute? Ni har ju ett nytt bostadsområde på väg i Gunnarsö ni har planer på att bygga, i Rödsle ca 20 tomter, det finns nya tomter i Pvik, Tomterna i Saltvik är inte sålda, det finns tomter till salu för byggen i Gunnarsö inte samma som jag nämnde tidigsre, dessutom finns visserligen inte beslutade men planerde bostadsområden mellan sjukhuset och hemvärnsgården. Tomterna i ett område här ute är inte sålda trots att de stått i ca 40 år. Är det inte bättre att satsa på dessa centralt belägna nya områden som ju faktiskt har närhet till skola, föreningsliv, butiker, vårdcentaler etc . Jag förstå inte hur ni tänker. Sjukhusets framtid känns ju verkligen oäker det samt att vår fabriker inte verkar gå lysande så undrar jag hur ni tänker när ni planerar allt detta. Har inte kommunen tillräckligt med utgifter?

Jag har läst i ert gedigna material ang undersökningar och annat och jag är väl inte beredd att hålla med om allt ni skrivit och alla påståenden som finns.

Planbeskrivning;

Långsiktigt hushållning med miljö-hur då med 14 fastigheter x2 bilar arbete skolor aktiviteter vilket kan resultera i ca 6 passager på vägen/dag x14 fastigheter. jag har svårt att se någon miljövinst där. Vilket kommer att öka förbipassagen vid mitt hus med damm och ökat buller och avgaser. Samt en värdeinsknning som jag inte vet hur stor den blir.

Det är åxå svårt att se hur det upphävda strandskyddet kommer att gynna promenader längs vattnet eftersom marken är sank.

Saknar tomternas inritning i kvartersmarken. Tycker fortfarande att fastigheterna är alldeles för stora för att passa in. Dock positivt att det frmgår att det enbart gäller enfamiljshus.

Är det inte åxå så att en brygga med 10 eller fler båtplatser anses som en hamnanläggning och ska därmed förses med tillhörande fasciliteter?

Kommunen kommer inte att vara huvudman över att sköta marken vid de allmänna platsrena utan fasighetsägarna själva. Vem har ansvaret för att avrinning etc inte sker på felaktigt sätt är det nuvarande ägarna av dragskär 1:5 eller är det de nya fastighetsägarna ? Vem utbildar dem i hur de allmänna plaserna ska skötas ?

Riksintresset för kustområdets friluftsliv kommer att påverkas negativt. dessutom råder det fiske förbud större delen av året.

En mötesplats som byggs i en gistgård som dessutom är en festplats i byn sedan 60-70 år är vansinnigt. Vägenrenen lutar kraftigt där mötesplatsen är tänkt varför man måste höja upp den delan av vägen, det finns en naturlig plats att mötas på öster om bron där betydligt mindre skada skulle göras på kulturmiljön dock blir det en klar förfulning av området. Vi här i byn har strikta restriktioner på våra byggnader etc men ni kan skövla kulturmark för att bygga mötesplats?! Gistgården är dessutom klassad som båtupplagsplats och det ska den fortsätta att vara. Passagen genom byn är mestadels kantad av gammal bebyggelsemed viss renovering av fastigheterna här andas tystnad och fågelsång.

Jag tycker åxå att det vore trevligt om denna kommun kan utvecklas och locka hit fler innevånare men jag tror att man behöver satsa mer på bostader centralt för att locka yngre inte dessa mångmiljonprojekt.

**Kommunens svar:** Kommunen arbetar med planberedskap och vill kunna erbjuda en variation av boendemiljöer att bo och leva på, på landet, nära havet, i staden. Sett ur ett samhällsplaneringsperspektiv kan kommunen erbjuda naturnära tomter i Dragskär där inga höga naturvärden tas i anspråk, med en resurseffektiv planering där man kan nyttja befintlig infrastruktur, samtidigt som kommunen erbjuder bostäder i mer centrala delar för de som önskar denna typ av livsmiljö. Tomternas placering och en illustration på utformning återfinns på sidan 47 i planbeskrivningen. Om det avstyckas och blir 14 nya fastigheter kommer dessa ha en mindre fastighetsareal eller liknande areal än redan befintliga fastigheter ute på Dragskär. De befintliga fastighetsareorna varierar, men vanligast är en storlek på ca 1600-2200 kvm. De nya fastigheterna ligger på mellan ca 1300-1900 kvm.

Planområdet allmänna platsmark kommer även efter planens genomförande skötas med enskilt huvudmannaskap likt idag. Kommunen säkerställer i samband med bygglov och startbesked de nya fastigheternas lutning för avrinning av dagvatten. Detta säkerställs även med planbestämmelser på plankartan.

Enligt vägledning för tillsyn och handläggning enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fritidsbåtar (TSFS 2023:12) ställs det krav på att mottagningsanordningar ska finnas vid samtliga hamnar som har utrymme för fler än 25 fritidsbåtar. Planförslaget understiger det antalet.

Det åligger den nya gemensamhetsanläggningen för bryggan att ansöka om erforderligt bygglov för uppförande av brygga i vattenområdet. I samband med bygglovsprövningen kommer ansökt anläggning att prövas mot detaljplanen och på så sätt säkerställs att det blir en brygga förenligt med detaljplanen.

Angående anläggande av mötesplatsen på det som i yttrandet omnämns gistgård/festplats innebär det en utökning av vägbanebredden med ca 2 meter. Marken i området har en förhållandevis jämn terräng, se bild i kommunens svar på yttrande på sidan 22. Öster om bron ligger en privat fastighet som delvis begränsar ytan samt att avstängningskranar för vatten och avlopp samt en nedstigningsbrunn för fiberkablar begränsar ytan, varav ny föreslagen placering togs fram.

## 15. Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har inget att erinra gällande planförslaget.

## 16. Oskarshamnsbygdens Fågelklubb

Oskarshamnsbygdens Fågelklubb har tagit del av samrådshandlingen och vill anföra följande synpunkter.

Detaljplanen omfattas av riksintressena för rörligt friluftsliv (MB 4:2) och för kust och skärgård (MB 4:4). Det innebär att ingrepp i miljön inte påtagligt får skada områdets natur- och kulturvärden.

Vid bedömning av ingrepp i miljön ska intressena turism och friluftsliv särskilt beaktas. Området bedöms vara representativt för vår kuststräcka. Det påpekas dock särskilt i inventeringen att skogen är olikåldrig och flerskiktad med inslag av stående och liggande död ved vilket utgör grunden för höga naturvärden (naturskog). Det är väsentligt att sådana skogar bevaras eftersom de inte kan återskapas. Områdena klassas i naturvärdeshänseende huvudsakligen i grupperna 3 och 4, där de trots avsaknad av riktigt stora värden räknas som väsentliga, sett till den biologiska mångfaldens större perspektiv. Ett alltmer uppsplittrat naturligt landskap motverkar hela tanken på en fungerande biologisk helhet.

Det är också viktigt att ta hänsyn till det kustnära lägets störningskänslighet. Skärgården kring Dragskär och viken in mot Draget i synnerhet är redan hårt belastad av båt och skotertrafik. Miljön med sitt rika fågelliv är mycket känslig. En ny småbåtshamn med ytterligare båtar i området innebär ännu större belastning på området.

Området berörs av riksintresse för naturvård. Detta är viktigt att notera och beakta! Inom området har naturinventeringar gjorts 2020 och 2021. Man fann då en rad rödlistade och nära hotade arter av; fåglar, insekter, svamparter, fladdermöss och skyddsvärda träd. Som exempel kan vi nämna de starkt hotade arterna skrântärna, gråtrut, stare, grönfink och berguv. En del av dem häckar i planområdet andra är födosökande. Samtliga djurarter bedöms få ett minskat livsutrymme vid en exploatering men bedöms kunna finnas kvar ändå. Vi ser det som ett vågspel och en utmaning för framtiden.

Angående noteringen att endast ett fåtal häckningar av Talltita har konstaterats, anför följande: för Talltitan gäller Artskyddsförordningen (NT § 4). Skyddet kan inte förbigås grundat på upptäckt av antal bon. Talltitan är en mycket stationär art med ett stort revir på 12 - 20 ha. Spillkråka (NT § 4), häckar inom området. Observera att utan dispens från Länsstyrelsen är det ett lagbrott att på något sätt skada de fridlysta arternas livsmiljöer och växtplatser (§§ 4, 8, 14 och 15 artskyddsförordningen).

Gällande fladdermöss har två arter identifierats, nordfladdermus och dvärgpipistrell. Det är dock inte uteslutet att det senare under sommaren dyker upp andra arter varför en fladdermusexpert bör göra ytterligare inventering under sommarens senare hälft. Det är också känt att i kustområden migrerar oftast fladdermöss från andra östersjöländer.

Ett antal tallar som utgör yngelträd för vedlevande insekter i norra delområdet (A) med status som ekologiskt funktionella träd pekas ut. Här behöver göras ytterligare en inventering för att se vilka insektsarter dessa träd hyser. Flera av dessa träd ligger inom det område som föreslås bli tomtmark och kommer inte att sparas fullt ut vid en exploatering.

Längs det mellersta området B förslås en breddning av vägområdet. Detta område är av inventeraren utpekade som viktig yta för några av de rödlistade insekterna t.ex flenörtskapuschongflyet (sårbar).

Mycket av livsbetingelserna för växter och djur har förändrats i planområdet sedan inventeringarna gjordes pga. avverkning.

- Vi kräver därför att en ny grundlig naturvärdesinventering görs och att den görs mars-augusti för att täcka så många arter som möjligt inklusive sena fladdermöss.
- Närheten till Virbo med Ekö naturreservat samt Natura 2000-område markerar också områdets status och känslighet.
- Riksintressen för det rörliga friluftslivet föreligger och att detta inte främjas av utökade ytor för byggnation och boende.
- Oskarshamns kommun har inte tagit del av hänsyn av Länsstyrelsens rapport om det häckande fågellivet i skärgården.
- Riksintressen för naturvård föreligger med krav på hänsyn även i större perspektiv. Att bit för bit splittra upp sammanhängande naturmiljöer motverkar arbetet för biodiversitet.
- Strandskyddet måste få ett starkare skydd för framtiden.

I enlighet med av oss tidigare inlämnade synpunkter anser vi att området på grund av störningskänslighet i sin helhet bör lämnas orört. I andra hand hänvisar vi till kompletterande naturinventering och pekar dels på sammanfattningen som säger att områden med rödlistade arter bör undantas samt att det mellersta området är mest intressant att bevara genom att man hittat den största naturliga variationen där.

**Kommunens svar:** Naturinventeringen med fåglar inkluderat har bedömt att föreslagen exploatering kan ske sett ur naturvärdessynpunkt. Inventeringen visar att talltita häckade på delar av området som lämnats utanför detaljplanen. Fladdermöss har även identifierats i naturinventeringarna och planförslaget har anpassats och undantagit de områden som utpekats som känsliga ur natursynpunkt. Efter dialog med berörd konsult bedöms naturinventeringarna fortsatt aktuella. Inventeringarna är gjorda under april och juni månad.

Kommunen gör bedömningen att det är, sett ur strandskydds- och natursynpunkt, bättre att erbjuda en samlad plats för båtar än att riskera flera mindre bryggor utspridda längs kustremsan. Flera platser är inventerade och föreslagen plats bedöms som lämpligast. Då området redan består av två mindre befintliga bryggor bedöms området redan ianspråktaget för ändamålet.

De yngelträd som omnämns klassas inte som skyddsvärda träd. Området är inventerat, varav bland annat fridlysta och rödlistade insekter är inventerade även i område A. Området är inte utpekad som ett område som behöver lämnas utanför exploatering. Breddningen av vägen i område B sker på den östra sidan och berör inte område med naturklassning. Endast gångstigen till bryggan sker i detta område. Dock ska stigen anläggas genom resning av sly och bedöms inte påverka naturvärdena.

Kommunen är medveten om att det alltid blir en påverkan när exploatering sker på oexploaterad mark. Planförslaget har anpassats efter de förutsättningar som finns i planområdet och gör bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte innebär någon otillåten påverkan på djur- och växtliv.

Riksintresserana och strandskyddet bedöms inte påverkas av planförslaget på ett otillåtet sätt. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Ny föreslagen bebyggelse placeras intill befintlig väg och i närhet till befintlig bebyggelse, stora delar naturmark lämnas orört.

## 17. Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening

Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening förvaltar den enskilda vägen från E22:an till Dragskär. Föreningen har 160 fastigheter anslutna till vägsträckan. Trafikverket beskriver vägens delar:

Benämning	Väg.Kat	Trafikklass	Längd	Bredd
E22-Virbo-Draget	A	4	5940m	4,5m
Draget-Fittjö	A	3	1210m	4,5m
Summa			7150 m	



Vi vill med vårt yttrande beskriva både vägsituationen i detaljområdet och för hela vägsträckan E22-Fittjö, samt lämna våra synpunkter på de föreslagna åtgärderna som skall och bör genomföras för att möjliggöra ett antagande av detaljplanen. Yttrandet skrivs efter samråd och syn med Trafikverket.

### **Vägen i detaljområdet**

I detaljområdet är vägsituationen mycket ansträngd som en följd av att bilister, cyklister och gående skall samsas på en väg med maxbredd 4 m. Dragskärsbadets besökarantal är ständigt ökande, speciellt antalet husbilar har ökat mycket. Fritidsfiskarnas andel har också markant ökat till området. De kommer både från Oskarshamn, men det är också många inresta från hela Sverige och utlandet. På sociala medier omnämns Dragskär mycket vilket har gjort området populärt för besökare. Dragskärsstugan används mycket av kommunens föreningar såsom FUB m.fl. Sommartid förekommer ofta tyvärr parkeringar längs vägen i terrängen. Räddningstjänsten har påpekat att framkomligheten begränsas. Det har därför införts ett P-förbud längs vägen inom detaljområdet. Kommunen anlade 2018 en cykelväg till Dragskär. Denna satsning har tagits väl emot av oskarshamnarna. Det har blivit en stor ökning av cyklister till Dragskär, både som familjeutflykter och av träningscyklister. Andelen gående är stort i detaljområdet. Vägen används i motionssyfte för promenader. Motionärerna är boende i området och från Spjutvägen/ Benkroksvägen. Till detta kommer många besökare med bil som parkerar vid badet eller vid Dragskärsbron för att promenera längs vägen. Fotgängarna är både barnfamiljer med barnvagn, hundägare och pensionärer.

### **Gångbana i planområdet.**

I detaljplanen för Dragskär 1:5 anges åtgärder som måste genomföras för att säkerställa en acceptabel trafiksituation.

Anläggande av en gångbana längs planområdet se sid 40-41.

Gångbanan skall vara 1,5 m bred och ligga direkt i anslutning till vägen enligt förslaget.

Vägsamfälligheten motsätter sig denna placering av gångbanan eftersom 2 m på vardera sidan om vägen är vägområde där vägsamfälligheten har vägrätten. Vägområdet underhålls av vägsamfälligheten med stödkanter och klipping av vegetation, vintertid läggs snömassor där vid plogningar. En gångbana måste placeras utanför vägområdet. Gångbanan inkräktar därmed ej på vägområdet och blir avskild från vägen.

Vid syn i planområdet med Trafikverket menar de att en gångbana ej skall förläggas i direkt anslutning till en väg. Risken med gångbana i direkt anslutning till en väg är att den kan komma att användas som vägbanat.ex vid möten. Vatten från gångbanan skall ej heller kunna rinna ut på vägbanan.

Skötsel och underhåll av gångbanan är ej klarställt i detaljplanen, sid 14. Detaljplanen menar att ansvar för skötsel och underhåll av gångbanan kan ingå i befintlig gemensamhetsanläggning (GA:3) vid en omprövning eller att det eventuellt bildas en ny gemensamhetsanläggning för de nya åtgärderna (gångbana och mötesplatser). Vägforeningens uppfattning är att gångbanan ska ingå i en ny gemensamhetsanläggning.

Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening motsätter sig ett skötsel- och underhållsansvar för en gångbana i planområdet eftersom den inte ingår i vägen. Vi kan ej motivera våra medlemmar att bekosta skötsel och underhåll av en gångbana som är en följd av en exploatering av en enskild fastighetsägare.

### **Mötesplatser vid bron och Dragskär 1:2.**

Mötesplatsen väster om bron är bra. Brons bredd är 4 m. Bron har blivit en av kommunens populäraste fiskeplatser vilket innebär många oskyddade trafikanter i området.

Området väster om bron tjänar idag som vattentag åt Räddningstjänsten. Mötesplatsen måste därför utformas i samråd med dem.

Området öster om bron:

Den föreslagna mötesplatsen skall placeras 75 m från bron vid arbetslokalen. Vi förstår ej syftet med en placering så långt från bron. Fordon kommer ej att stanna där för att släppa fram trafiken från Åsen och bron. Det föreslagna området är dessutom sedan flera hundra år ett kulturområde för rensning av nät och används för hela Dragskärsområdet för ett gemensamt midsommarfirande.

Mötesplatser vid Dragskär 1:2:

Den västra mötesplatsens placering vid brevlådorna förstår vi och Trafikverket ej syftet med. Hur kommer den att göra trafiken säkrare över fastigheten Dragskär 1:2?

För att en mötesplats ska kunna fungera måste trafikanterna kunna se varandra. Detta är inte möjligt vid Dragskär 1:2 pga att vägen kröker.

Mötesplatsen öster om Dragskär 1:2 fungerar inte heller pga av den skymda sikten över fastigheten för fordon som färdas åt väster.

Detta betyder att endast en av de fyra föreslagna mötesplatserna kommer att kunna säkerställa en acceptabel trafiksituation. Mötesplatserna är enligt trafikutredningen ett krav som måste uppfyllas för detaljplanens införande. Det är viktigt att de fyller sin funktion om de ska anläggas, annars blir det bara en åtgärd för att möjliggöra detaljplanens antagande.

Skötsel och underhåll av mötesplatserna är ej klarställt i detaljplanen, sid 14. Detaljplanen menar att ansvar för skötsel och underhåll av mötesplatserna kan ingå i befintlig gemensamhetsanläggning (GA:3) vid en omprövning eller i en eventuellt nybildad gemensamhetsanläggning för de nya åtgärderna mötesplatser).

Detaljplanen blandar ihop begreppen allmän plats och väg sid 40.

*”Marken där de föreslagna mötesplatserna är tänkta är i stort sett redan markberedda då marken är hårdgjord och ianspråktagen som vägren. Ytorna ligger som allmän plats inom gällande detaljplaner. Exploatören säkerställer att ytorna anläggs i samband med exploateringen.”*

Vi och Trafikverket menar att en yta ej samtidigt både kan vara väg och allmän plats.

Är ytan väg är den en del av vägrätten där samfälligheten ansvarar. Är ytan allmän plats är det markägaren som ansvarar.

### **Trafiken genom fastigheten Dragskär 1:2**

Detaljplanen skriver på sid 39 att det med stöd av gällande detaljplan DA29 är möjligt att bredda vägen med en gångpassage på grund av att marken på vardera sida om vägen är planlagd som allmän platsmark /park. *”(Samråd skall ske mellan GA:3 samt berörd fastighetsägare vid ev. aktualisering).”* Här är det viktigt att hålla isär begreppen! En väg är en väg och en gångpassage är för fotgängare och har inget med breddning av vägen att göra!

Vi menar att området i anslutning till vägen ej kan betraktas som allmän platsmark då 2 m vid vardera sidan om vägen är vägområde. Gångpassage kan ej förläggas i direkt anslutning till väg enligt Trafikverket.

Trafikverket är tydlig med att framkomligheten vid Dragskär 1:2 måste vara löst innan en ny detaljplan kan läggas fram för antagande.

### **Hastighetsöversyn med en maxhastighet på 40 km / h.**

Trafikutredning skriver att för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter och vid utfarterna längs vägen bör en hastighetssänkning genomföras från 70 km/h till 40 km/h längs hela vägen från E22 och österut.

Förslaget syftar till att möta en ökad trafikmängd på en enskild väg med låg standard beroende på att den är smal, kurvig och med backkrön med en hastighetssänkning från 70 km/h till 40 km/h.

Vägsamfälligheten har vid ett flertal tillfällen försökt få till stånd en hastighetssänkning på vägen. Vi har inte lyckats med detta varken hos Länsstyrelsen eller hos Trafikverket.

Förslaget är inte lätt att förverkliga eftersom kommunen ej råder över väghållningen. För den enskilda vägen gäller Trafikverkets regelverk som anger 70 km/h.

Det blir därför ett felaktigt förslag/argument för att motivera att vägen ej är ett hinder för flera bostäder i Dragskär.

### **Skyltning med varning för oskyddade trafikanter samt väjningsregler vid Dragskär 1:2**

Vi vill här upplysa om att Vägsamfälligheten i samråd med Trafikverket år 2013 satte upp viltvarningsskyltar för hjortar på vägen 100 m in från E22:an. Skyltarnas placering är valda för att varna för vilt längs hela vägen. Hjortarnas antal har sedan år 2013 mångdubblats. Vi förstår ej på vilket sätt flera viltvarningsskyltar kommer att förbättra trafiksäkerheten. Vi instämmer däremot i trafikutredningens analys att:

*"Viltproblematik i området ger minskad trafiksäkerhet vilket blir mer påtaglig vid ett ökat trafikflöde".* Skyltning för oskyddade trafikanter har sedan 1970-talet funnits på Åsen innan bron. Skyltens placering är vald utifrån det stora antalet oskyddade trafikanter som finns vid bron, i byn Draget och längs vägen till Dragskärsbadet.

På vilket sätt ökar trafiksäkerheten med flera skyltar oskyddade trafikanter? Var skall de placeras? Väjningsregler vid Dragskär 1:2, föreslås för att förbättra framkomligheten över fastigheten.

Det faktiska trafikförhållandet, att trafiken passerar mellan boningshuset och garaget bedöms inte för fastigheten utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Trafiksäkerheten för de boende vid en ökad trafik bedöms ej. Trafikutredningen har ett märkligt förhållningssätt att framkomligheten för fordon över fastigheten anses vara viktigare än trafiksäkerheten för de boende. Åtgärden skyltar med väjningsplikt fungerar inte eftersom vägen kröker över fastigheten Dragskär 1:2.

Vi anser inte att ett ökat trafikflöde genom fastigheten Dragskär 1:2 är förenligt med trafiksäkerhet för de boende och för oskyddade trafikanter som passerar där.

#### **Sammanfattning:**

Vår samlade bedömning av förslaget till detaljplan för Dragskär 1:5 är att de föreslagna åtgärderna ej säkerhetsställer en god trafiksäkerhet och framkomlighet när trafiken kommer att öka vilket blir följden om detaljplanen för Dragskär 1:5 godkänns.

Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening ställer sig avvisande till förslaget på en ny detaljplan för Dragskär 1:5.

**Kommunens svar:** Angående gångbanan i planområdet:

Vägområdet är 8-9.5 meter brett inom planområdet och ytan är fri att disponera enligt det som ändamålet tillåter. Där gångpassagen i planområdet är planerad är vägbredden ca 9.5 meter. Illustrationen har justerats i planbeskrivningen på sidan 43 och visar att på att gångpassage och väg för fordon kan separeras från varandra och att 2 meter för underhåll kan säkerställas. Lantmäteriet gör bedömningen om ny gemensamhetsanläggning ska bildas för gångpassage och mötesplatser eller om dessa åtgärder ska ingå i befintlig gemensamhetsanläggning.

Angående mötesplatserna vid bron:

Placeringen av den östra mötesplatsen vid bron har valts utifrån att det närmare bron återfinns en privat fastighet som begränsar placeringen samt att det återfinns avstängningskranar för vatten och avlopp samt en nedstigningsbrunn för fiberkablar på ytan, varav ny föreslagen placering togs fram. Det bedöms vara god sikt från den föreslagna mötesplatsen varav mötesplatsen placering fortsatt fyller sin funktion. Angående anläggande av mötesplatsen på det som i yttrandet omnämns kulturområde med midsommarfirande innebär anläggandet en utökning av vägbanebredden med ca 2 meter. Marken i området har en förhållandevis jämn terräng och kommunens bedömning är att mötesplatsen inte påverkar området och att firandet kan fortgå på platsen, se bild nedan.



Angående Dragskär 1:2:

Placering av mötesplatserna vid Dragskär 1:2 är utpekade av trafikutredningen vilket kommunen tar stöd av i dessa frågor. Väg, park och natur är exempel på sådana användningar som enligt Boverkets föreskrifter är allmän plats. Med allmän plats menas ett



område som är avsett för ett gemensamt behov. Områdena för mötesplatserna är planlagda som park samt annan allmän plats och är i viss mån ianspråktagna som väggren idag. Berörd markägare har givit tillåtelse att uppföra mötesplatser och som beskrivs i planbeskrivningen kommer dessa anläggas av exploatör och sedan skötas av gemensamhetsanläggning. Mötesplatserna är en åtgärd som förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten för alla som nyttjar vägen.

Föreslagen breddning för gångpassage vid fastigheten Dragskär 1:2 är en möjlig åtgärd med stöd av gällande detaljplan. Dock ej en förutsättning för exploatering av föreslagen detaljplan. Kommunen har ej rådighet i frågan och då åtgärden inte bedöms nödvändig ligger frågan hos vägsamfälligheten och berörd fastighetsägare om de anser att behovet finns. Vald åtgärd för planens genomförande är anläggande av mötesplatser före och efter fastighet Dragskär 1:2. Med dessa åtgärder är trafiksäkerheten och framkomligheten godkänd enligt trafikutredningen. Siktförhållandena från utfarten bedöms som god, enligt trafikutredningen, åt båda hållen så länge den omliggande vegetationen hålls tillräckligt låg. Varken vid nuvarande eller för förväntat ökad trafik bedöms fastigheten utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

Angående att vägen kröker och det råder hög vegetation inom fastigheten som bidrar till skydd sikt så hänvisar kommunen till 8 kap. 15 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL som säger att "En tomt ska hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer". Bestämmelsen ger byggnadsnämnden möjlighet att, med stöd av regler i 11 kap. PBL, tillsyn, "ingripa om växtlighet i oacceptabel grad kommit att skugga en granntomt eller medför skydd sikt för trafiken". Dessa lagar ska följas oberoende av planens genomförande.



#### Angående hastighetsöversynen:

För att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna och vid utfarterna längs vägen föreslås en hastighetssänkning från 70 km/h till 40 km/h från E22 fram till där hastigheten i dagsläget är reglerad till 30 km/h. Åtgärden bedöms enligt trafikutredningen som en åtgärd som bör genomföras, dock ej en nödvändig åtgärd.

#### Angående skyltning:

Trafikskyltar, vägmärken och andra anordningar är viktiga för att trafiken ska fungera på ett säkert och smidigt sätt, att sätta upp fler skyltar blir en påminnelse för att uppmärksamma föraren om rådande förhållanden. Detta gäller för så väl vilt samt oskyddade trafikanter.

Sammanfattningsvis tar kommunen stöd i framtagna trafikutredningar som visar att om föreslagna åtgärder genomförs bedöms inte trafikmängden vara ett hinder för planerad exploatering utifrån vare sig trafiksäkerhets- eller framkomlighetssynpunkt.

Angående hänvisning till trafikverkets synpunkter är vägen inte statlig. Det ingår i Länsstyrelsens ansvar att beakta statens och allmänna intressen samt att trafikverket alltid får del av pågående detaljplaner där de är berörda. Kommunen beaktar alltid deras synpunkter, vilket gjorts i tidigare planprocess (omgång 1) och då ingen förändring skett angående trafiksituationen vid anslutningen till statlig väg eller i utredningen i dessa frågor denna omgång har kommunen tagit hänsyn till trafikverkets inkomna synpunkter i ärendet.

## **Ej tillgodosedda synpunkter**

Följande har inte helt fått sina synpunkter tillgodosedda efter samrådet:

Privatperson 1 (1:40)

Privatperson 2 (1:21)

Privatperson 3 (1:22)

Privatperson 4 (1:2)

Privatpersoner 5 (34 st gemensamt)

Privatperson 6 (1:26)

Privatperson 7 (1:45)

Oskarshamnsbygdens Fågelklubb

Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening

Samhällsbyggnadskontoret

Planfunktionen