

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Dragskär 1:5 med flera fastigheter

Upprättad av Samhällsbyggnadskontoret november 2024

Dnr SBN 2024/000196

| | |
|-------------------|------------|
| Uppdragsbeslut | 2024-04-16 |
| Samrådsbeslut | 2024-05-14 |
| Granskningsbeslut | 2024-09-17 |
| Godkännande SBN | 2024-12-18 |
| Antagande KF | 2025-02-10 |
| Laga kraft | |

Inledning

I granskningsutlåtandet sammanställs inkomna synpunkter från granskningstiden 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 antagandeskedet och vilka synpunkter som inte har tillgodosetts.

Granskningskedet

Detaljplanen upprättas med utökat förfarande, vilket betyder att planförslaget först varit ute på samråd och därefter ställts ut för granskning. Granskningen pågick 27 september till 25 oktober 2024 och berörda sakägare, myndigheter och kommunala förvaltningar hade då tillfälle att lämna synpunkter gällande detaljplanen. Underrättelsen om granskning anslogs på kommunens anslagstavla och på kommunens webbplats (www.oskarshamn.se/detaljplaner), samt genom direktutskick till berörda sakägare och kungörelse i lokaltidning den 28 september 2024. Under granskningstiden fanns handlingarna tillgängliga på hemsidan och i entrén i Stadshuset.

Sammanfattning av ändringar

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

Plankarta

- b₃ har lagt till för samtliga fastigheter

Planbeskrivning

- Rubriken Beredskap har uppdaterats

Utöver det har endast redaktionella ändringar och förtydliganden av planhandlingarna gjorts efter granskningskedet.

Inkomna synpunkter

Under granskningstiden inkom 18 skriftliga yttranden. Yttrandena finns tillgängliga på samhällsbyggnadskontorets planavdelning.

| Yttrande från | Ankomstdatum |
|---|------------------------------------|
| 1. Länsstyrelsen | 2024-10-15 |
| 2. Lantmäteriet | 2024-10-25 |
| 3. Kretslopp Sydost | 2024-10-01 |
| 4. Räddningstjänsten Sydost | 2024-10-02 (uppdaterat 2024-10-28) |
| 5. Privatperson 1 (1:20) | 2024-10-07 |
| 6. Trafikverket | 2024-10-10 |
| 7. Bildningsnämnden | 2024-10-15 |
| 8. Privatperson 2 (Skafterna 6) | 2024-10-21 |
| 9. Privatperson 3 (Draget 4) | 2024-10-22 |
| 10. Socialnämnden | 2024-10-24 |
| 11. Kommunstyrelsen | 2024-10-24 |
| 12. Privatperson 4 (1:22) | 2024-10-24 |
| 13. Privatpersoner (31 st) | 2024-10-25 |
| 14. Privatperson 5 (1:2) | 2024-10-25 |
| 15. Privatperson 6 (1:40) | 2024-10-25 |
| 16. Skydda skogen | 2024-10-25 |
| 17. Privatperson 7 (1:26) | 2024-10-25 |
| 18. Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening | 2024-10-25 |

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

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

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

Länsstyrelsen framförde även vissa rådgivande synpunkter med anledning av dess påverkan på genomförandet av planen. De kommentarer och kompletteringar som kommunen gjort av planhandlingarna innebär att dessa i huvudsak är tillgodosedda.

2. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen behöver förbättras PLANKARTA OCH PLANBESTÄMMELSER

Avgränsningen i detaljplanen mellan exempelvis NATUR och B är inte konsekvent. I vissa delar har planförfattaren valt att ta med ytterligare mark för exempelvis B – Bostäder, än vad som angavs i byggnadsplanen. Marken utanför Dragskär 1:68 och 1:69 är exempel på det. Avgränsningen med NATUR runt 1:20 uppvisar något annat. Här ”väcks” vissa delar av NATUR med en ny genomförandetid, medan annan mark inte ”väcks” på samma sätt. Finns det någon strategiskt eller rangordnad anledning till det? Har kommunen tänkt på att ”först-tillkvart” kommer att råda framför exempelvis Dragskär 1:77, 1:15, 1:26, 1:31, 1:41, 1:42, 1:69 och 1:68 mot vägen. Det gör att det kan komma att begärs att viss mark läggs till B – bostadsfastigheter med samma ändamål som detaljplanen säger. Detta har kommunen valt att inte styra, vilket är möjligt med fastighetsindelingsbestämmelser. En ansökan hos Lantmäteriet om fastighetsreglering kan inte utesluta att ”oönskade fastighetsformer” kan bli något som ej går att säga nej till om det inte visar sig att det är olämpligt. När kommunen ändrar markanvändningen från NATUR till B är det den konsekvens det kan få i ett efterföljande genomförande.

Om nu kommunen väljer att ändra markanvändningen och i vissa fall utöka B- Bostäder är nedan ett exempel där avgränsningen förslagsvis borde fångat in vägen som förblir blir planstridig inom NATUR, se den inringade ytan i bild 1 nedan.

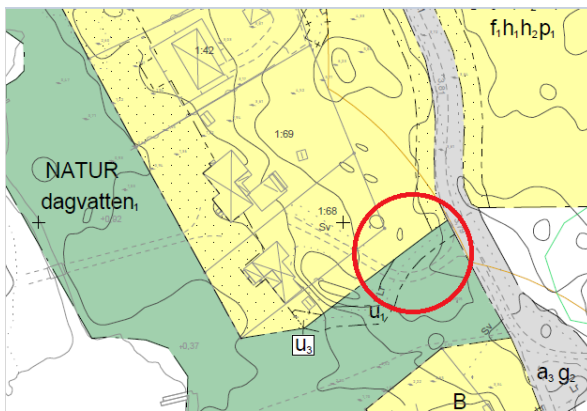


Bild 1

En annan fråga kring ny genomförandetid går att ställa sig avseende allmän plats GATA, där vissa delar fått tydlig avgränsning mot annan användning i plan eller planlös mark. Den tidigare byggnadsplanen redovisar vägar och vägsystem som skiljer sig. Här kan det bli

frågan om olika omprövningar av befintliga ga i området. Har kommunen stämt av bredder och utbredning och behov innan planen lades ut som den nu är utformad?

Delar av planen som bör förbättras

PLANBESKRIVNING

I planbeskrivningen finns beskrivet att det kan komma att bli aktuellt av omprövningar av gemensamhetsanläggning. Frågan Lantmäteriet ställer sig är om någon dialog förts med de befintliga samfällighetsföreningarna i området och att kostnaderna för omprövningen kan hamna på samfällighetens medlemmar trots att få av dem inte kan dra någon nytta av de byggrätter som tillskapas. Ett dialog med ny exploatör och samfällighetsföreningen borde kommunen initierat för att på ett demokratiskt sätt omfördelat vinster som ”slår till” när detaljplanen vunnit laga kraft.

Kommunens svar: För fastighet 1:20 så inkluderas den inte i föreslagen detaljplan. Kommunen möjliggör i föreslagen detaljplan för befintliga fastigheter att köpa till mark för att möjliggöra tillfart till fastigheten på egen kvartersmark. Den befintliga tillfartsvägen till 1:68 ligger inom strandskyddad mark och anses inte lämplig att planlägga för kvartersmark. Dock möjliggör föreslagen detaljplan att ny tillfart kan skapas inom kvartersmark norr om fastigheten.

Kommunen gör bedömningen att framtida fastighetsregleringar inte bör regleras på plankartan men ett förtydligande har lagts till i planbeskrivningen på sidan 13.

I den trafikutredning som kommunen beställt anges ett vägområde på 8 meter inom planområdet. Planlagt vägområde följer befintlig väg.

Ny genomförandetid gäller för hela föreslagen detaljplan, kommunen ser inga hinder i att det kommer finnas olika genomförandetid på Dragskär 1:5.

Under planprocessen har det tydligt framgått att samfällighetsföreningarna inte vill ta några kostnader för nya omprövningar, varav det i planbeskrivningen beskrivs att den som initierar kommande fastighetsbildningar, omprövningar och ombildningar ska även bekosta de. Förrättningskostnader som innefattar de nya 14 fastigheterna ska därför inte hamna på samfällighetens medlemmar utan tillfalla initiativtagaren till ny fastighet eller exploatör.

3. 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.

4. Räddningstjänsten Sydost

Räddningstjänsten Sydost lämnar nedanstående yttrande.

Åtkomlighet för räddningstjänsten

1. För att underlätta släckangrepp och minimera insattiden 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 körbanebredd 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 angöringen 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 meter 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 balkongen 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.

Ur räddningstjänstens nuvarande styrdokument för brandvattenförsörjning:

”5 Alternativt system

Där konventionellt system inte är möjligt kan alternativsystemet vara en möjlighet under

vissa förutsättningar, dock inte vid områden med radhus. Kommunens organisation för räddningstjänst har i dagsläget dåliga erfarenheter från bränder i radhus och avråder därför från alternativ vattenförsörjning i dessa områden.

Det alternativa systemet bygger på att kommunens organisation för räddningstjänst eller annan samverkande kommun ska ha tillgång till två tankbilar med minst 9m³ inom 20 minuter. Det initiala behovet av släckvatten täcks av den mängd som kommunens organisation för räddningstjänst medför i den eller de bilar som först anländer. Fortsatt brandvattenförsörjning består i att transportera vatten till brandplatsen med tankbilar. Vattnet hämtas i första hand från förutvalda brandposter men det kan också, i särskilda vissa fall hämtas från öppna vattentäkter.

Öppna vattentäkter som ska ingå i den ordinarie brandvattenförsörjningen ska också underhållas så att framkomlighet och tillgänglighet upprätthålls året runt.

Bestämning av i vilka områden alternativsystem är tillämpligt avgörs i samråd mellan systemansvarige och kommunens organisation för räddningstjänst.”

Räddningstjänstens bedömning är att vi klarar av att uppfylla förutsättningarna under stycket ”5 Alternativt system” i räddningstjänstens styrdokument för brandvattenförsörjning.

Kommunens svar: Planbeskrivningen har justerat efter uppdaterat yttrande. Kommunen delar räddningstjänstens bedömning om att planförslaget uppfyller förutsättningarna enligt yttrandet.

5. Privatperson 1

Vi mottog underlaget den 1 oktober 2024, men noterar att ni angivit att synpunkter ska inkomma senast den 25 september 2024. Vi förstår att detta är en felskrivning, men det är av största vikt att detta rättas omgående.

Alla mottagare behöver informeras om att det fortfarande finns möjlighet att lämna synpunkter inom korrekt tidsram. Dessutom saknar dokumentet datering, vilket ytterligare bidrar till osäkerhet och kan göra processen juridiskt tveksam. Vi ber därför om en snar rättelse och klargörande kring både tidsangivelser och datering av dokumentet.

Tack på förhand för ert bemötande i denna viktiga fråga.

Härmed ifrågasätts den fakta som har åsidosatts i detaljplanen för gemensamhetsanläggningen och bryggan i vattenområdet vid fastigheten Dragskär 1:5, samt den ofullständiga redogörelse som kommunen har lämnat i denna fråga.

Kommunens bedömning av kundunderlaget för de planerade bostäderna i Dragskär ger upphov till betydande frågetecken, särskilt med hänsyn till att det inom kommunen redan existerar obbyggda tomter med etablerad infrastruktur. Att inleda en resurskrävande och omfattande byggprocess i ett område som saknar befintlig infrastruktur anpassad för småbarnsfamiljer eller familjer med tonåringar, vilka rimligen utgör den huvudsakliga målgruppen för bostäderna med hänsyn till husens storlek. Detta har dessutom kraftigt påverkat många kommuninvånare negativt i flera år. Det kan bara bli katastrof eller succé, det senare kräver många välbeställda köpare med barn som dagligen behöver skjutas överallt och föräldrar som inte drar sig för att ha 15 km till närmaste butik med mjölk, som vill bo i skugga med myggor och broms på en ö utan sjöutsikt med en eventuell båtplats utan möjligt att lasta i och ur annat än packning för en

badtur. Därtill är markområdet vid Dragskär, där användning av skrinkor är tänkt att ske, präglad av ojämn terräng och en brant vid strandlinjen.

Det är oklart hur kommunen avser att hantera dessa topografiska utmaningar. Kommer vattenbrynet att behöva sprängas, asfalteras, eller på annat sätt förstärkas för att möjliggöra tunga transporter såsom båtmotorer och annan nödvändig utrustning? Dessa frågor fordrar ett tydligt och sakligt svar från kommunen för att säkerställa att detaljplanen är både praktiskt och juridiskt hållbar.

1. Exploatering och kommersialisering av vattenområdet

Att tillåta ytterligare exploatering av detta redan påverkade vattenområde, där två bryggor redan är belägna, väcker oro. Den föreslagna bryggan riskerar att medföra en kommersialisering av området, vilket kan påverka dess naturliga och rekreativa värden negativt. Även om kommunen uttrycker att det ur natursynpunkt är fördelaktigt med en samlad brygganläggning, riskerar detta beslut att leda till ökad exploatering som strider mot intentionerna i strandskyddet. Varför föreslå en nyetablering när det idag redan finns en småbåtshamn med bilväg (Spjutvägen). Det finns också andra områden som redan har bryggor med bilväg.

2. Marknadsföring och fastighetsvärdering

Det är tydligt att den föreslagna bryggan delvis är motiverad av kommersiella intressen, med syfte att öka attraktiviteten och värdet på tomterna. Detta antyder att kommunen verkar förstå att husen i området inte kommer att sälja sig självt utan denna exploatering. Detta bör beaktas i en övergripande bedömning, då en detaljplan för gemensamhetsanläggningar inte bör användas som ett marknadsföringsverktyg för att gynna specifika tomtägare, exploatörer eller blivande fastighetsägare.

3. Alternativa bryggplatser och den tilltänkta bryggans placering

Kommunen påstår på sida 13 att: "Platsen för den föreslagna bryggan har idag två bryggor inom området, vilket innebär att området redan är ianspråktaget med föreslaget ändamål." Vidare påstås: "Bedömningen är att det är bättre att kunna erbjuda en samlad plats för bryggor än att ha flertalet mindre båtbyggor spridda i området." Detta resonemang är dock felaktigt, eftersom de befintliga bryggorna är badbyggor, inte båtbyggor, vilket medför en betydande skillnad i både funktion och påverkan på miljön. Badbyggor används huvudsakligen för rekreation och har en begränsad inverkan på strandskyddet. Båtbyggor å sin sida syftar till att angöra och förvara båtar, vilket kräver mer infrastruktur och kan negativt påverka vattenmiljön. Den ökade aktiviteten kring båtbyggor kan dessutom störa djurlivet och inskränka allmänhetens tillgång till stranden. Att jämföra badbyggor med båtbyggor i denna kontext är därför både juridiskt och faktamässigt oriktigt.

Det är också viktigt att notera att den tilltänkta båtbyggan planeras endast 10 meter från en badbygga och inte båtbygga. Det är förvånande att kommunen inte tagit upp detta problem i sin bedömning, särskilt med tanke på att närheten till en kommunal badbygga på 40 meter angavs som en av anledningarna till att området Skuthamn bedömdes som olämpligt för bryggor. Hur resonerar kommunen kring denna motsägelsefulla bedömning? Bryggan vid Skuthamn är dessutom nästan obrukbar pga undervattensvegetation som dessutom bidrar till tidig algblomning som också hindrar bad från bryggan. Det är sannolikt en bättre plan att flytta badbyggan i Skuthamn till badplatsen för alla värden i denna utredning.

4. Behov av en oberoende utredning

Mot bakgrund av ovanstående yrkas det på att kommunen omprövar detaljplanen och initierar en oberoende utredning. Det är avgörande att en oberoende transparent och rättvis utredning genomförs för att på ett objektiva och grundligt sätt bedöma kommunens rätt att undanta strandskyddet i detaljplanen. Det är väsentligt att kommunen inte enbart förlitar sig på interna aktörer och bedömningar utan låter en fristående aktör, utan intressen i ärendet, genomföra en grundlig analys av såväl affärsmässiga, miljömässiga som sociala och juridiska aspekter.

Enligt Lagen ska "strandskyddsdispens sällan eller aldrig ta hänsyn till ekonomiska intressen." Det väcker frågan varför kommunen nu överväger att bevilja strandskyddsdispens för tomtägaren, exploatörer och nya fastighetsägare när liknande dispens med största sannolikhet inte skulle ges till befintliga fastighetsägare.

Vidare är det svårt att bortse möjligheten för jäv/korruption när förslag som detta uppenbart gynnar kommersiella aktörer. I sådana fall måste vi allvarligt överväga om kommunens agerande verkligen sker i allmänhetens intresse eller om andra krafter styr besluten. För att säkerställa transparens och förtroende i processen krävs en oberoende utredning. Kommunen kan inte agera i denna fråga utan att klargöra alla omständigheter och säkerställa att detaljplanen utformas utifrån gällande lagar och regler, fria från påverkan av kommersiella intressen.

5. Frågor

1. Hur har kundunderlaget för dessa bostäder bedömts, med tanke på att det redan finns obyggda tomter med bättre infrastruktur i kommunen?
2. Hur kommer kostnadsfördelningen för anslutning till VA-systemet att se ut? Vem betalar vad? En utbyggnad av VA, vad kommer den kosta kommunen i kronor och kommuninvånarna i skatt?
3. Hur planerar kommunen att lösa problemet med den ojämna och branta marken vid strandlinjen för att möjliggöra tunga transporter till bryggan?
4. Hur kan kommunen hävda att området redan är ianspråktaget för båtbygggar när de befintliga bryggorna är badbygggar, vilket innebär en väsentlig skillnad i funktion och påverkan på strandskyddet?
5. Hur resonerar kommunen kring att den föreslagna bryggan endast ligger 10 meter från en badbygga, när liknande närhet var en av anledningarna till att området Skuthamn med 40 meter till badbygga bedömdes som olämpligt?
6. Varför har alternativa byggplatser inte fått en mer omfattande och demokratisk utredning?
7. Varför lägger kommunen tid och resurser på att lättvindigt föreslå brott mot lagen om strandskydd (Miljöbalken kap.7) där skälet för båtbyggans placering uppenbart har kommersiella intressen?

Bryggan med tilltänkt väg över strandskyddet måste bort från detaljplanen, annars krävs en rättslig prövning av lagen.

Kommunens svar: Granskningsutskicket kompletterades med ett nytt utskick till samtliga på fastighetsförteckningen angående granskningstiden på grund av felskrivning. Förtydligandet skickades ut den 2 oktober 2024. Kommunens webbplats och kungörelsen i lokaltidningen angav korrekta datum.

Kommunen arbetar med planberedskap och vill kunna erbjuda invånarna varierat boende. På Dragskär finns befintlig infrastruktur så som gata och kommunala vatten- och

avloppsledningar. Det kommunala VA-nätet är redan utbyggt i Dragskär och har även kapacitet till de föreslagna 14 nya tomterna. Nya anslutna debiteras enligt kommunens VA-taxa.

Föreslagen brygga ska nås via stig där marken kan beredas så att exempelvis vagn kan dras fram. Det framgår av planbeskrivningen att iläggning av båtar ska ske på annan plats, dit även tunga transporter till båten kan ske.

Föreslagen detaljplan gör även befintliga bryggor i planområdet planenliga. Inom reglerat vattenområde får bryggor endast uppföras med en bygggrätt på maximalt 150 kvm. Befintliga bryggor upptar idag ca 50 kvm. Strandskydd upphävs i detaljplanen för 150 kvm brygga. Bryggplatserna ska nyttjas av närboende, men vilka närboende som kan nyttja vattenområdets bryggor regleras inte i detaljplanen. En gemensamhetsanläggning avses bildas som ansvarar för utformning och utförande av brygga och stig i enighet med föreslagen detaljplan. Kommunen har beskrivit de två befintliga bryggorna i planområdet, dock ej omnämnt dem som varken badbrygga eller båtbrygga. Dessa bryggor nyttjas idag inte av allmänheten och kommunen hänvisar inte badgäster dit vilket kommunen gör till området vid Skuthamn. Flera möjliga bryggplatser har inventerats i planprocessen för att kunna erbjuda bryggor inom fastighet Dragskär 1:5. Föreslagen plats har valts bland annat på grund av dess vattendjup och på grund av minsta möjliga påverkan på omgivningen dit gångstig kan anordnas utan att negativt påverka naturvärden. Länsstyrelsen är den myndighet som granskar skälen för upphävande av strandskydd och har inte haft någon erinran mot planläggningen av bryggan och bryggområdet i föreslagen detaljplan.

Enligt 1 kap. 2 § PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Kommunen har därför att själv, inom vida ramar, avgöra hur marken ska disponeras samt hur miljön ska utformas i den egna kommunen. Kommunens bedömning är att föreslagen detaljplan inte påtagligt skadar varken allmänna eller enskilda intressen. Vid inventeringar och utredningar inför planarbeten gör kommunen alltid oberoende avrop enligt ramavtal för plankonsulter.

6. Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för ärendet. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostäder.

Trafikverket har, 2021-12-03 (TRV 2021/137707), och 2022-06-23 (TRV 2022/78013) yttrat sig i ärendet.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har inget att erinra mot planförslaget utan hänvisar till tidigare yttranden för allmänna synpunkter.

7. Bildningsnämnden

Bildningsnämnden har studerat detaljplaneförslaget utifrån bildningsnämndens ansvarsområde. Då det inte har tillkommit några betydande ändringar som påverkar bildningsnämndens tidigare bedömning har nämnden inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

8. Privatperson 2

Lämnar följande krav på förändringar:

Anslutningsavgifter av VA kommer att debiteras lika tidigare anslutning 2020 / 21

Tak / Nockhöjder om 8,5 m accepteras inte

Max 7 m lika tidigare

Angiven tomtstorlek Max 1400 kvm

Kommunens svar: Anslutningsavgift kommer att debiteras efter kommunens VA-taxa vid tid för anslutning. För delar av befintlig bebyggelse ute i Dragskär regleras byggnadshöjden idag till 7 meter vilket exkluderar taket. Nockhöjden är 8.5 meter i planförslaget vilket innebär att taket är inkluderat. Kommunens bedömning är att föreslagen nockhöjd är jämförbar med gällande detaljplans reglering angående byggnadshöjd. Planförslaget reglerar minsta tomtstorlek. Genom att reglera minsta tomtstorlek begränsas antalet nya fastigheter inom planförslaget.

9. Privatperson 3

Hej

Jag kan inte anse att jag fått något riktigt svar på mina frågor och undringar från tidigare yttranden.

Ni hänvisar till att det "ur ett samhällsplaneringsperspektiv kan kommunen erbjuda naturnära tomter i Dragskär där inga höga naturvärden tas i anspråk." Vad jag vet så är det ett Natura 2000 område. Dessutom måste jag ställa frågan är det nu plötsligt kommunen som ska tillhandahålla dessa tomter????? Tidigare har det ju varit ägarna till Dragskär 1:5 som ville sälja tomter. Vilken infrastruktur är det som finns här ute?

Hur kan ni i svaret på senaste Informationen för yttrande hänvisa ett svar på en fråga till en bilaga som ni INTE har delgivit mig???? Är det inte er skyldighet att se till detta när svaret på frågan hänvisas till denna bilaga.

Jag är inte helt säker på att kommunen kommer att klara av att säkerställa avrinning på ett korrekt sätt, finns för många felräkningar i denna kommun.

Vad gäller en mötesplats intill gästgården, så vill jag bara säga att den bebyggelse som finns i närområdet av denna styrs helt av att det är en båtupplagsplats vad jag vet är denna karta inte ändrad. Detta är en festplats för bla midsommarfirande sedan ca 60 år och jag kan väl anse att det allmänna intresset för att behålla denna är större än de enskilda personer som vill bygga den. Dessutom förstår jag inte syftet med en mötesplats där.

Har heller inte fått något svar på vem som täcker för värdeminskningen på min fastighet i samband med byggnation, ställde den frågan för flera år sedan i det första yttrandet.

Jag var ute i Saltvik och nere mot Kvarnviken i helgen och jag måste säga att det var fruktansvärt förstört med stora enorma byggen som absolut har förstört det pittoreska i ett gammalt fiskeläge. Samma sak är det vid Ovädersleden, stora vissa förfulande byggnader som ni har godkänt. Det är förfärligt!!!!

Jag kan bara be er tänka om och behålla den enda stadsnära gamla fridfulla natur med närhet till havet. Så snälla, snälla ni avslå detta vansinne. Skadorna och såren som detta kommer att orsaka ger obotliga skador för alltid.

Kommunens svar: Planområdet ligger inte inom område för Natura 2000. Kommunen ställer sig positiv till att markägarna för Dragskär 1:5 vill erbjuda tomter på Dragskär. Med befintlig

infrastruktur avser kommunen redan utbyggda vatten- och avloppsledningar samt att befintlig väg finns till planområdet. Samtliga bilagor finns tillgängliga på kommunens hemsida och vid förfrågan har de även skickats både via e-post och hem på papper.

Kommunens bedömning är att dagvattenfrågan är löst och detta säkerställs även i samband med bygglov. 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. Kommunen bedömer inte att mötesplatsplatsen omfattande kommer påverka området där midsommarfirandet äger rum.

De föreslagna nya fastigheterna har placerats med hänsyn till miljön och befintlig bebyggelse och infrastruktur. Kommunen bedömer att föreslagen exploatering är av begränsad omfattning och anses inte innebära en betydande olägenhet för befintliga fastigheter på Dragskär.

10. Socialnämnden

Socialnämnden har tidigare inkommit med yttrande under samrådet och skrivelsen är daterad 2024-06-12. Utöver tidigare inlämnade synpunkter har socialnämnden inget att tillägga.

Kommunens svar: Samrådsyttrande har lagts till i samrådsredogörelsen.

11. Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har inga synpunkter på planförslaget.

12. Privatperson 4

Det är fortfarande ett mycket starkt NEJ från oss gällande exploateringen av lilla charmiga Dragskär.

Varför förstöra de små skogsområden som finns och som omger befintliga fastigheter? Ett stort och beklagligt ingrepp som ALDRIG går att återskapa. Det är så många stadsbor som ser Dragskär som en given plats för rekreation och avkoppling vilket kommer att försvinna helt och förvandlas till ett bostadsområde med ständigt ljud och rörelse. Att besökare ökar under sommarmånaderna är fullt acceptabelt och trevligt. Likaså vid grillplatserna vackra vinterdagar. Det uppskattas att kommunen har anordnat dessa platser.

Ett stort problem är också vägen som vi anser inte är anpassad för den ökade trafiken som kommer att bli. Vägen förbi badet och ut mot Skafterna går det inte mötas ens i dag. Och hur blir det med den privata vägen ända ut till Skafterna som är betydligt smalare? Den lär ju behöva nyttjas till ett av de nya områdena.

Det skrivs om gångbana genom byn och mötesplatser. Det är fullständigt omöjligt att få till på ett sätt som fyller sitt rätta syfte. Skynd sikt och dåligt med utrymme på sidan av vägen. Och det är i så fall inte bara där det behövs. Det cyklas och promeneras både före och efter byn. Det är många träningscyklister som använder vägen sedan cykelvägen från Saltvik kom till och det är inte helt riskfritt med den hastigheten de kommer upp i. Inget negativt om

cykelvägen, den är jättebra, men vill bara trycka på att det har ökat med cyklister och gångare och kommer att öka än mer med fler bostäder.

Återigen är vi starkt kritiska till placeringen av bryggan. Hur ska vägen till den göras barn- och handkappsvänlig nedför berget? Inte ens för fullt friska ben är den säker och än mindre med full packning i båda händerna. Och påstå att båtägarna ska GÅ från sina fastigheter med all utrustning som ska med i båtarna kommer inte att ske. Det blir, som vi tidigare har yttrat, ”vildparkering” vid brevlådorna och på berget vid fastigheterna 1:20, 1:21 och 1:22. Stor risk för husfridsstörning på båda sidor av fastigheterna, främst för 1:20 och 1:21. Inte okej! Var ska båtarna läggas i och tas upp?

Vi vidhåller att placering av båtbyggnad vid Skuthamn är så mycket bättre och lättare att komma till på alla sätt än föreslagen placering i viken. Den kommer inte att vara i vägen för eventuella badgäster vid Skuthamn. Dessutom badas och leks det betydligt mindre vid Skuthamn än i den föreslagna viken. Båtägare är också ute på fritt vatten mycket smidigare från Skuthamn.

Vill även kommentera ett svar angående platsen vid Skuthamn som Kommunen ger i samrådsredogörelsen från juli 2024. Kommunens svar är: ”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 ligger mindre än 40 meter från den kommunala badbryggan.”

1) Det är inte denna vik badgästerna är vid, ytterst sällan i så fall.

2) Den kommunala badbryggan är ingen brygga, det är en handkappsramp som leder ner i vattnet.

3) Mindre än 40 meter. Vad är problemet när nya badbryggan i Havslätt har en avgränsning för båttrafik på runt 15 meter, och vid den bryggan badas och simmas det dagligen vid bra väder. Dessutom betydligt mer båttrafik än vad som kan komma att bli vid Skuthamn.

Blir mycket fundersam om rätt beslutspersoner har varit och besökt Dragskär i verkligheten?

Uppmanar till att tänka om – göra rätt – avslå!

Kommunens svar: Detaljplanen möjliggör för en breddning av vägen från badet till skafterna. Denna breddning åligger dock inte exploatörerna utan samfälligheten om behov finns. Planförslaget innebär 5 nya fastigheter i den delen vilket enligt trafikutredningen inte genererar ett behov av någon åtgärd i planförslaget, så som det gör fram till badet. Angående trafikåtgärderna hänvisar kommunen till framtagna trafikutredningar som finns bifogad planhandlingarna.

Föreslagen brygga ska nås via stig där marken kan beredas så att exempelvis vagn kan dras fram. Det framgår av planbeskrivningen att iläggning av båtar ska ske på annan plats, dit även tunga transporter till båten kan ske.

Kommunen förstår farhågorna i ”vildparkering” vid fastigheterna 1:20-1:21, men felparkeringar regleras inte i detaljplanen och bedöms inte vara av den omfattningen att detaljplanen strider mot plan- och bygglagen. Om det skulle visa sig bli problem med felparkeringar är det möjligt att med skyltning förbjuda parkering.

Kommunen kvarstår vid sin bedömning om föreslagen bryggas placering och dess lämplighet i förhållande till Skuthamn.

13. Privatpersoner

Då vi anser att Samhällsbyggnadskontoret inte beaktat våra synpunkter i förslaget till ny Detaljplan för Dragskär 1:5 m.fl. vill vi än en gång framföra dem.

Den föreslagna exploateringen av 14 tomter kan inte accepteras och måste avslås.

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

Friluftsliv och tillgänglighet för allmänheten

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. Samhällsbyggnadskontoret skriver att det efter en exploatering kommer att finnas stora ytor kvar för friluftsliv. Detta är till viss del sant, men de områden som omfattas av en föreslagen exploatering är de som idag nyttjas för friluftsliv. Ytorna mellan de tillänkta fastigheterna och strandlinje/våtmarker är smala och icke inbjudande för promenader m.m. 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 simavstånd. 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.*”

Områdets karaktär, bebyggelse och gestaltning

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. Detta innebär en helt ny gestaltning av området!

I Samhällsbyggnadskontorets förslag hävdas att den tillänkta 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 planlagda sjönära områden i kommunen som tillgodoser den typen av utveckling.

Efter samtal med några politiker i Oskarshamns kommun framgår att många av dessa inte är nöjda med hur byggnationen på Ovädersleden i Saltvik blev. Vi ser med fasa att misstaget kommer att upprepas! Hur många år ska detta förfulade område stå och skämma? Det är få som vågar satsa och bygga. Vi har även Gunnarsö där det inte heller är något sug efter tomter. Hur kan man tro att det ska finnas avsättning för *ännu fler* tomter i kommunen? Ta en titt på husmarknaden i kommunen. Det ligger närmare 180 bostäder till salu varav ett 50-tal friliggande villor. Dessutom har kommunen ett 60-tal tomter till försäljning. Många av tomterna och bostäderna har legat ute till försäljning i mer än ett år, flera med ”attraktiva” lägen. Marknaden är mycket trög.

I planbeskrivningen står också att läsa: *”Oskarshamns kommun bedömer att det är ett allmänt intresse att kunna förtäta bebyggelsestruktur ur ett kommunalekonomiskt perspektiv.”* Vidare skriver man att detta skulle vara en del av stadsnära utveckling där det går att nyttja befintlig infrastruktur. Vi undrar vad Samhällsbyggnadskontoret menar med detta? Ska kommunen gå in och ha intressen när privata markägare ska exploatera?

Beredskap

Räddningstjänsten påpekar följande i sitt yttrande över förslaget till ny detaljplan: *”För att säkerställa möjligheten till effektiv brandsläckning samt VAV P83 Allmänna vattenledningsnät anordnas med erforderligt antal brandposter och med vattenflöden och tryck i enlighet med dessa”. ... ”Brandpostnätet ska uppfylla gällande normer”.* Samhällsbyggnadskontoret skriver i planförslaget att *”Det kommunala vattenledningsnätet i Dragskär är inte dimensionerat för brandsläckning. Närheten till vattnet (havet) finns inom hela planområdet.”*

Enligt samtal med Räddningstjänsten accepterar de **inte** havsvatten i sina tankar, vilket innebär att en utbyggnad av brandposter enligt gällande normer krävs.

Trafiken

Vi är fortfarande starkt oroade över de olägenheter som ökande volym av fordonstrafik som en exploateringen skulle medföra i form av buller och osäker trafiksituation främst genom byn vid Draget.. 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.

Mötesplatserna är ett måste för en acceptabel trafiksituation. Av de fyra förslagna mötesplatserna är det endast mötesplatsen väster om bron som fyller sitt syfte. Mötesplatsen öster om bron ligger 75 meter från bron och fyller inte sitt syfte. Mötesplatsen är tänkt att ligga på en gistgård (garnhänge), en mycket speciell kulturmark typisk för det kustnära fisket längs ostkusten. Samhällsbyggnadskontoret skriver att endast 2 meter ska tas i anspråk men den inkräktar ändå på ytan som sedan 60-talet används vid midsommar-firande i Dragskär. Alltså en otänkbar placering av mötesplats. En mötesplats förfular dessutom och passar inte in i miljön.

Mötesplatserna öster och väster om Dragskär 1:2 kommer inte heller att fylla sitt syfte eftersom vägen kröker och mötande trafik ej kan observeras.

Gångbanan som är ett måste för detaljplanens genomförande planeras bara att anläggas på en mindre sträcka inom planområdet. Varför ska inte hela planområdet få en gångbana?

Vi ifrågasätter också starkt trafikutredningens legitimitet. Hur kan det vara så att ett privat företags yttrande i en fråga där uppdragsgivaren har starka intressen blir till ”sanning”?

Skärgård och båtbyggga

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 olämplig i ett praktiskt perspektiv. Risken är stor att människor skadar sig längs gångstigen över hala berg. 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. Även ur tillgänglighetssynpunkt är projektet förkastligt för personer med funktionsnedsättningar såsom gångsvårigheter eller synnedsättningar. Det är heller inte rimligt att tro som Samhällsbyggnadskontoret påstår att fastighetsägare promenerar med båtmotorer, bensindunkar och packning från sina hus. Den föreslagna brygganläggningen och stigen dit innebär också kränkande av hemfridzonen för fastighetsägarna ovanför. Vi riskerar ett stort kaos med bilar kring vändplan och brevlådor. I förslaget till ny detaljplan är samhällsbyggnadskontoret diffus i formuleringen angående antalet båtplatser och skriver ca 10 platser. I en plan ska antalet vara precist!

Utred åter förslaget att placera ev. bryggan vid Skuthamn där det finns en parkering även om Samhällsbyggnadskontoret är emot en placering i Skuthamn. Vi vet att exploatörerna har intressen i fastigheten i Skuthamn och därför inte vill ha båtbyggga utanför egen dörr.

Samhällsbyggnadskontoret nya åsikt att bryggan skulle komma för nära badet vid Dragskärsstugan är hittepå för att tillgodose exploatörernas intressen.

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 isättning 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.

Natur

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. Nordfladdermusen som finns i området har inte gynnsam bevarandestatus.

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.

Vi menar att exploatering av området inte tar tillräcklig hänsyn till natur- och miljövärden och att allt för många diffusa påståenden som ”*förutsatt att*” och formuleringen ”*bedöms*” finns i planförslaget. Detta är inte godtagbart!

Mycket av livsbetingelserna för växter och djur har förändrats i planområdet sedan inventeringarna gjordes. Här bör tilläggas att det ett par år innan den första naturvärdesinventeringen gjordes stora avverkningar och markarbeten i samband med framdragningsnytt vatten och avlopp. Det innebar stora förändringar av livsbetingelserna för många växter och insekter. Det tar ca 10 år för naturen att repa sig efter så stora ingrepp. Detta innebär att inventeringarna som gjordes i planområdet 2020 inte var relevanta ur naturvärdessynpunkt. 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.

Intill planområdet ligger tre våtmarksområden som enligt planen ska komplettera dagvattenhanteringen som fördröjnings/översvämningssytor. Det saknas utredning kring hur detta kan komma att påverka naturmiljön och den biologiska mångfalden samt vattenkvalitén i dessa våtmarker. Det saknas dessutom riktad groddjursinventering i dessa våtmarker. Det saknas därmed utredning för att kunna avgöra vilka groddjur som finns i området och som kan komma att störas på ett otillåtet sätt enligt artskyddsförordningen eller vars livsmiljöer störs enligt samma förordning. En utredning möjliggör en bedömning av om det är möjligt att vidta åtgärder så att exploatering till följd av detta inte kräver artskyddsdispens.

Tidigare förhållningssätt hos kommunens politiker

1953 antog Döderhults kommun en byggnadsplan för Dragskär 1:5 med anledning av att markägaren 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.

Vad är det för nytt i området som gör att man finner det lämpligt att exploatera nu? Som svar vill vi inte höra något om kommunekonomiska eller allmänna intressen utan på vilket sätt området nu blivit lämpligt.

Avslå förslaget

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: Kommunens står fast vid sin bedömning om att planförslagets genomförande inte skadar berörda riksintressen eller kulturmiljön och strider inte mot bestämmelserna i plan- och bygglagen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

I gällande detaljplan är en byggnadsarea på 20 % tillåten och det finns inga begräsningar på fastighetsarean. De befintliga fastighetsareorna varierar, men vanligast är en storlek på ca 1600-2200 m². Detta innebär att det idag med stöd av gällande detaljplan är möjligt att bebygga befintliga fastigheter med en byggnadsarea på ca 320-380 m²/fastighet. För delar av befintlig bebyggelse ute i Dragskär regleras byggnadshöjden idag till 7 meter vilket exkluderar taket. Nockhöjden är 8.5 meter i planförslaget vilket innebär att taket är inkluderat. Kommunens bedömning är att föreslagen nockhöjd är jämförbar med gällande detaljplans reglering angående byggnadshöjd.

Oskarshamns kommun arbetar med planberedskap för att det vid efterfrågan ska finnas plats att bygga och utvecklas i enighet med kommunens ambitioner att växa. Då en detaljplan kan ta väldigt lång tid är det viktigt att arbetet med framtagandet av nya detaljplaner fortgår. Kommunen vill kunna erbjuda olika typer av boendemiljöer; på landet, nära havet, i skogen, stadsnära med behörigt avstånd till service. Då Dragskär har ett naturvackert område med utbyggd infrastruktur (gata och VA-nät) ställer kommunen sig positiv till att markägaren vill erbjuda tomter på Dragskär, varför kommunen valt att arbeta fram denna detaljplan.

Efter dialog mellan kommunen och räddningstjänsten har stycket om beredskap i planbeskrivningen justerats. Planförslaget uppfyller de förutsättningar som räddningstjänsten kräver.

Kommunen är medveten om att frågan angående hastighetsbegränsningen på vägen från E22 ut till Dragskär inte är något kommunen kan besluta om. Åtgärden föreslås i trafikutredningen för att öka. Åtgärden bedöms enligt trafikutredningen som en åtgärd som bör genomföras, dock ej en nödvändig åtgärd. Kommunen tar stöd i trafikutredningen gällande föreslagna åtgärder.

Vid inventeringar och utredningar inför planarbeten gör kommunen alltid oberoende avrop enligt ramavtal för plankonsulter.

En gemensamhetsanläggning avses bildas som ansvarar för utformning och utförande av brygga och stig i enighet med föreslagen detaljplan. Det framgår av planbeskrivningen att iläggning av båtar ska ske på annan plats, dit även tunga transporter till båten kan ske. Planförslaget möjliggör för bryggor inom området med en area om maximalt 150 kvm. Detta är det som detaljplanen reglerar precis. Antalet båtplatser beror på utformning och om

befintliga bryggor finns kvar. Kommunen kvarstår vid sin bedömning om föreslagen bryggas placering och dess lämplighet i förhållande till Skuthamn.

Kommunen bedömer framtagna utredningar som tillräckliga och har gjort bedömningen att några konkreta uppgifter avseende arter eller påverkan på vattenkvalitet inte har framförts som medför att planen strider mot någon rättsregel. Kommunens bedömning är att planförslaget har utformats med hänsyn till de fynd som identifierats i framtagna naturinventeringar. Efter dialog med berörd konsult bedöms naturinventeringarna fortsatt aktuella. Den slutliga bedömningen av behovet av och förutsättningarna för dispens prövas även under planens genomförande.

Kommunen hänvisar även till svaret i samrådsredogörelsen daterad juli 2024.

14. Privatperson 5

Vi kan återigen konstatera att våra intressen helt åsidosätts och att vi inte får något som helst gehör för våra synpunkter samtidigt som Samhällsbyggnadskontoret gör en ny detaljplan på uppdrag av en privat exploatör som har till syfte att tjäna pengar på försäljning av tomtmark.

Det börjar bli väldigt genant att Samhällsbyggnadskontoret är så enögda när det gäller arbetet med detaljplanen för Dragskär 1:5 m fl samt den trafiksituation som den kommer att medföra. Det är hittills endast trafikens framkomlighet som det har tagits hänsyn till.

Ända sedan arbetet med detaljplanen inleddes för snart fyra år sedan har vi hela tiden påtalat de olägenheter för vår boendesituation som den kraftigt ökade trafiken skulle medföra över vår fastighet, Dragskär 1:2, till det eventuellt nya bostadsområdet.

Dessvärre har det hittills inte tagits någon som helst notis om detta.

Samhällsbyggnadskontoret ignorerar även detta helt i den samrådsredogörelse som vi nu ska ta ställning till inför granskningsbeslut. De skriver i sitt svar: "*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.*"

Huruvida trafiksituationen och framkomligheten för trafiken bedöms vara löst är av föga intresse för oss. Det absolut viktigaste för vår del är hur vi ska ha en fortsatt säker och trygg åtkomst till hela vår tomt med ytterligare 120 fordonspassager per dygn utöver den trafiksituation som redan råder. Denna fråga fortsätter dock Samhällsbyggnadskontoret att helt ignorera.

Man hänvisar hela tiden till den trafikutredning som har gjorts på uppdrag av ett privat konsultföretag - inte någon opartisk myndighet. Vilken relevans har egentligen en sådan utredning? Eftersom det är kommunen/exploatören som har beställt och även betalat för utredningen kan ju de flesta räkna ut att den ska ge det resultat som beställaren vill ha. De var

som utredningen har gett är ju också ytterst tvivelaktiga. Titta bara på placeringen av mötesplatserna på samma sida av vägen före och efter vår tomt! Eller förslaget om ljusreglering för att kunna passera över vår tomt!

Om vi hade anlitat ett privat konsultföretag som skulle utreda trafiksituationen med utgångspunkt från vår situation är vi övertygade om att resultatet skulle ha blivit ett helt annat och att den enda lösningen för att kunna exploatera ett helt bostadsområde med 14 tomter skulle vara en ny dragning av vägen till området utanför fastigheten Dragskär 1:2.

Vi tycker också att det är ytterst konstigt att Samhällsbyggnadskontoret väljer att till 100 procent grunda sina antaganden på en utredning som har gjorts av ett privat konsultföretag som har besökt den aktuella platsen under ett fåtal timmar. Samtidigt som de helt ignorerar åsikter och synpunkter från alla oss som bor och lever längs vägen till och från samt genom Dragskär 24 timmar om dygnet, året runt. Vi - som vid flera tillfällen har bogserat upp bilar från diket efter avakning vid väjning av mötande trafik i vinterväglag, som i stort sett dagligen får bromsa och parera för att inte krocka med vilt och mötande trafik på den smala vägen, som har fått brevlådorna nedmejade av fortkörare, som dagligen riskerar liv och lem för att utföra dagliga sysslor på och intill våra tomter... Våra åsikter tycks inte vara värda någonting i kommunens arbete med att helt tillgodose en privat exploitörs intressen och ekonomiska vinning.

När Samhällsbyggnadskontoret framhåller att vägen kan breddas - med hjälp av en gång- och cykelväg - för att underlätta trafikens framkomlighet, och underförstått även transporter av större byggkomponenter, över Dragskär 1:2, upplever vi som faktiskt bor och lever här det totalt motsatta. Vi har under sommaren och hösten, av naturliga skäl eftersom det är vår tomt, vistats en hel del intill vägen på både bostadshus- och garagesidan. Och det känns redan idag, med nuvarande trafiksituation, som att det bara är en tidsfråga innan det händer en allvarlig olycka. En breddning av vägen, vad man än väljer att kalla den eller hur den utformas, skulle bara förvärra situationen ännu mer.

Hastigheten är generellt väldigt hög bland såväl bilister som cyklister utan någon som helst tanke på att det bor och rör sig människor och djur över hela fastigheten Dragskär 1:2. Samtidigt som turister och andra tillfälliga besökare inte verkar ta någon större notis om vår situation är det tack och lov många boende i Dragskär som sänker hastigheten och visar hänsyn. Sedan finns det dessvärre även de som tycks sakna all form av sunt förnuft och i stället gasar extra när de passar på vägen över vår tomt. Troligen för att understryka att det är de som dikterar villkoren på ön, med kommunens goda minne, och inte bryr sig det minsta om vilka konsekvenser deras framfart kan få. Ingen nämnd - ingen glömd!

Vi betonar återigen att 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 Samhällsbyggnadskontoret dessutom gör detta på uppdrag av en privat exploitör 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 fortsätter vi att förvänta oss 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: Kommunen hänvisar till tidigare svar i samrådsredogörelsen, daterad juli 2024, där kommunen tar stöd i framtagna trafikutredningar. Kommunen gör bedömningen att synpunkterna inte blivit ignorerade utan att tydliga svar givits under planprocessen.

Vid inventeringar och utredningar inför planarbeten gör kommunen alltid oberoende avrop enligt gällande ramavtal för plankonsulter.

15. Privatperson 6

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.

Här kommer våra synpunkter på Planbeskrivning som är reviderad augusti 2024

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. Hur säkerställer kommunen att nya tomtägare inte spränger eller anlägger fyllningsmassor så att dagvatten ändrar riktningen mot vår fastighet som ligger på lägsta nivån av alla fastigheter?

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. Ni har svarat oss att det är fastighetsägaren för Dragskär 1:5 som ska underhålla diket. Men problemet uppstod vid anläggningen av VA, så varför blir det inte Oskarshamn kommuns ansvar? Vem avgör om diket behöver underhållas? Hur ska vi som fastighetsägare kunna felanmäla?

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

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

Exploateringsområdet ovan vår fastighet, visar Planbeskrivningen på sidan 29 att avrinningen för tomter/fastigheter nr 1+2 längst till öster har en dagvattenhantering norrut. Ni har svarat att det är fastighetsägaren för Dragskär 1:5 som ska underhålla diket och dräneringsrör under vägen. Vem avgör om diket eller dräneringsröret behöver underhållas? Hur går felanmälan till?

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. Hur säkerhetsställer kommunen att nya tomtägare inte spränger eller anlägger fyllnadsmassor så att dagvatten ändrar riktningen mot vår fastighet som ligger på lägsta nivån av alla fastigheter?

Vår fastighet har fått en angoringsmöjlighet via område C. Nu funderar vi på hur den ska anläggas? Vad det blir för lutning och typ av vägbyggnadsmaterial? Är det någon särskild norm som man utgår ifrån? Kommer Räddningstjänsten få åtkomlighet till vår fastighet? Vem är det som ska underhålla vägen? Vem avgör om vägen behöver underhållas? Hur ska vi som fastighetsägare kunna felanmäla?

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. 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?

Varför har inte Planbeskrivningen kompletteras med gång och cykelväg från den kommunala badplatsen till och med Område 3? Det blir en trafikfara om inte gång och cykelväg anläggs. Det innebär också sämre tillgänglighet inom hela planområdet för ex. barn och funktionshindrade, hur löser man detta?

– 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 befintlig 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. Nu har det gått några år till vilket innebär vilket innebär att visst hopp

av återhämtning och inventeringen bör göras om? Ni skriver själva att det tar ca 5 – 10 år för natur att återhämta sig.

– **Dagvattenutredning**

Den kompletterande utredningen visar att man tar delvis hänsyn till dagvatten som är inom Detaljplanområdet där man skapat fördröjningsmagasin på fastigheten Dragskär 1:5. Vad händer när all Exploatering är utförd? Vem ansvarar i framtiden för helheten och allt blivit utfört fackmannamässigt? Vem har underhållsansvaret? Vem avgör om dagvattenhanteringen behöver underhållas? Hur ska vi som fastighetsägare kunna felanmäla?

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: Nya fastigheters dagvatten beräknas inte påverka befintliga fastigheter på Dragskär om föreslagen dagvattenhantering sker. Dagvattenfrågan för detaljplanens genomförande bedöms vara löst. Inga fördröjningsmagasin kommer anläggas. Dagvattenhantering är naturlig och sker i befintliga lågvattenpunkter och kräver inget anläggande eller skötsel. Samtliga nya tomter kommer ha en avrinning till befintliga naturliga 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 i samband med bygglov. Inget ansvar tillfaller fastighetsägaren för Dragskär 1:5. Ledningsägaren ansvarar för underhåll av VA-ledningarna.

Anläggande och underhåll av tillfartsväg tillfaller den gemensamhetsanläggning som gäller för berörd del av vägen.

Detaljplanen möjliggör för en breddning av vägen i hela planområdet och angående trafikåtgärderna hänvisar kommunen till framtagna trafikutredning som finns bifogad planhandlingarna.

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. För delar av befintlig bebyggelse ute i Dragskär regleras byggnadshöjden idag till 7 meter vilket exkluderar taket. Med stöd gällande detaljplan kan 1.5 våningshus uppföras. Nockhöjden är 8.5 meter i planförslaget vilket innebär att taket är

inkluderat. Kommunens bedömning är att föreslagen nockhöjd är jämförbar med gällande detaljplans reglering angående byggnadshöjd.

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.

16. Skydda skogen

Skydda Skogen har tagit del av samrådsredogörelsen gällande detaljplan för Dragskär 1:5 mfl fastigheter och inkommer här med ett granskningsyttrande. Skydda Skogen delar Oskarshamnsbygdens Fågelklubbs uppfattning att ny bebyggelse enligt planförslaget utgör ett hot mot det betydande antal skyddade arter som har denna kustnära miljö som sin hemvist. Skydda Skogen anser inte att Oskarshamns kommun tagit hänsyn till vare sig Oskarshamnsbygdens Fågelklubbs yttrande eller andra yttranden där planförslaget kritiserats på grund av risk för påverkan på naturmiljön i Dragskär.

Detaljplanen innebär en fragmentering av landskapet där borttagande av växtlighet, ny bebyggelse, dränering ljusföroreningar och trafik kommer att utarma den biologiska mångfalden. Vi anser att resultatet från de naturinventeringar och utredningar om miljöpåverkan kommunen låtit göra tydligt visar att området inte bör exploateras. Skydda Skogen anser inte att detaljplanen är förenlig vare sig med Miljöbalken eller Artskyddsförordningen. Förslaget till detaljplanen har också blivit otidsenligt efter det att EU under 2024 fattat beslut om att anta en förordning om att restaurera natur. Att Oskarshamns kommun i ett läge där behovet av att restaurera skadade ekosystem fastställts i ny lagstiftning föreslår exploatering av fungerande kustnära ekosystem med en rik biologisk mångfald anser vi vara mycket olyckligt. Föreningen motsätter sig av dessa skäl antagande av detaljplanen i sin helhet.

Skydda Skogen yttrande sig 2021 om förslaget till ny detaljplan för Oskarshamn och uttryckte då bland annat följande om exploatering av kustnära områden norr om Oskarshamn:
”Den fortgående exploateringen av kustnära områden norr om Oskarshamn innebär en påverkan på det djur och växtliv som finns där och som motiverat bildandet av flera naturreservat. Inte minst rovfåglar, exempelvis havsörn riskerar att påverkas negativt av ökad mänsklig aktivitet i området. För de människor som idag bor utmed kusten innebär också exploateringen en påtaglig förändring. I skogsmarkerna mellan E22 och kusten bedrivs också ännu småskaligt jordbruk där kulturlandskapet har betydelse för den biologiska mångfalden och friluftslivet.”

Skydda Skogen anser att Oskarshamns kommun i samråd med Länsstyrelsen i Kalmar län samt Havs- och vattenmyndigheten bör upprätta till en långsiktig plan för det kustnära landskapet mellan Oskarshamn och Figeholm. Att etappvis exploatera kusten är inte hållbart. Om utvecklingen fortsätter som den gjort kan tätorterna Oskarshamns och Figeholm inom ett halvsekel ha växt samman.”

Skydda Skogens förslag om upprättande av en långsiktig plan för det kustnära området mellan Oskarshamn och Figeholm kvarstår i sin helhet.

Kommunens svar: Naturinventeringen, med fåglar inkluderat, har bedömt att föreslagen exploatering kan ske sett ur naturvårdessynpunkt. De ytor som inventeringen påvisat bör undantas från exploatering lämnas orörda. Planförslaget har tagit hänsyn till de identifierade fynd som finns i planområdet. Kommunens bedömning utifrån framtagna inventeringar är att planförslaget inte medför någon otillåten påverkan eller påtaglig skada som strider mot någon rättsregel. Den slutliga bedömningen av behovet av och förutsättningarna för dispens provas även under planens genomförande.

Upprättande av en långsiktig plan för det kustnära området ligger inte inom detta uppdrag.

17. Privatperson 7

Vi 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 kommuninvånarna, och även turister, både svenska och utländska.

Mycket av öns natur, som tidigare under alla år har ansetts som skyddsvärd skulle gå förlorad. När man till och med planerar att anlägga en gångbana på en liten skärgårdsö måste detta stoppas. Vill SBK att hela ön skall likna ett villakvarter?

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 mitt emot brevlådorna då blir det en naturlig förlängning av nuvarande bebyggelse. Platsen för den planerade båtbyggnaden är från början helt feltänkt. Den strandremsan är inte lämplig får annat än ett mindre antal enskilda bryggor, dom som redan finns där. Att försöka göra denna plats till en gemensamhetsanläggning är helt olämpligt.

Där finns ingen möjlighet att sjösätta och dra upp båtar eller parkering. Dessutom skulle det göras någon slags gångstig på en relativt otillgänglig plats. Det kommer att bli mycket svårt och direkt omöjligt för handikappade och äldre personer att ta sig till bryggan.

Det går dessutom inte att transportera tyngre utrustning.

Dessutom skulle detta helt förstöra boendemiljön för dom flesta fastighetsägarna kring viken samt öka en redan stor båttrafik.

Vi vill att SBK utreder på nytt en eventuell brygga, om nu en sådan är nödvändig skulle den 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.

Vi ställer oss frågande till SBK synpunkt att Skuthamn är olämplig för att det är mindre än 40m från den kommunala bryggan.

Finns det något regelverk eller praxis som SBK följer och i så fall vilket?

Den verkliga orsaken till SBK ovilja att anlägga bryggan i Skuthamn är att man går exploatörerna till mötes då de inte vill att bryggan placeras framför en av deras tomter.

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 SBK tar större hänsyn till våra invändningar än tidigare.

Kommunens svar: Angående trafiksituationen tar kommunen stöd i trafikutredningen och gör bedömningen att trafiksituationen är löst med föreslagna åtgärder, (mötesplatser vid bron och Dragskär 1:2 och gångpassage inom planområdet). Anläggandet av en gångbana är en trafiksäker åtgärd för oskyddade trafikanter som rör sig i området.

Angående bryggområdet i detaljplanen så är det främst till för närboende i området. Enligt Plan- och bygglagen samt Boverkets byggregler (BBR) kan det finnas krav på offentliga bryggor, eller bryggor som är en del av allmänna anläggningar. Att de ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Detta kan till exempel innebära att bryggan måste ha ramper, ledstänger eller andra anpassningar som gör att personer med rullstol eller andra hjälpmedel ska kunna använda den. Om en brygga är privat eller endast avsedd för specifika ändamål, gäller inte samma krav. Det är gemensamhetsanläggningen för bryggområdet som står för utformningen och de bestämmer vilka specifika behov som ska tillgodoses.

Flera möjliga bryggplatser har inventerats i planprocessen för att kunna erbjuda bryggor inom fastighet Dragskär 1:5. Föreslagen plats har valts bland annat på grund av dess vattendjup och på grund av minsta möjliga påverkan på omgivningen dit gångstig kan anordnas utan att negativt påverka naturvärden. Kommunen kvarstår vid sin bedömning om föreslagen bryggas placering och dess lämplighet i förhållande till Skuthamn.

18. Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening

I förslaget till detaljplan konstateras att om den genomförs innebär det en ökad mängd trafik på den befintliga vägen mellan E22 och Dragskär. Då det ej är möjligt att genomföra några större förändringar av vägen föreslås följande åtgärder som måste genomföras.

Anläggandet av en gångbana längs planområdet.

Det måste vara klarställt att denna gångbana anläggs utanför vägområdet så att gångbanan ej är i direkt anslutning till vägen.

Illustrationen på sid 43 är bra, men texten "Illustration över hur vägen kan disponeras i planområdet" måste ändras till, "Illustration över hur vägen skall disponeras i planområdet".

Vi finner det märkligt att en gångbana endast anläggs i halva planområdet (500 m fram till badplatsens parkering) av den totala sträckan på 1100 m. De nya tomterna efter badet (område C) hänvisas att gå på vägen där den är som smalast 3,6 m och där det ej är möjligt att kliva ut i vägrenen vid möte med biltrafik. Speciellt anmärkningsvärt är detta eftersom de nya tomtägarna förväntas gå mellan sin tomt och den planerade bryggan (sid 41 planbeskrivningen)

En gångbana måste anläggas längs hela planområdet för att säkerställa en acceptabel trafiksituation. 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). Vägsamfällighetens 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 .

Totalt föreslås 4 mötesplatser, av dessa är det endast mötesplatsen väster om bron som fyller sitt syfte och funktion "att säkerställa en acceptabel trafiksituation".

Mötesplatsen öster om bron är placerad 75 m från bron. Vi förstår ej syftet och funktionen med en placering så långt från bron. Fordon kommer ej att stanna där för att släppa fram trafiken från Åsen och bron eftersom det är svårt att uppfatta mötande trafik från denna mötesplats.

Mötesplatser vid Dragskär 1:2

Syftet med mötesplatserna är att öka framkomligheten på vägen som passerar mellan bostaden och garaget. Trafikutredningen utgår från om fastigheten är en trafiksäkerhetsrisk vid ökad trafik. Trafiksäkerheten för fastighetsägaren eller gående som passerar bedöms ej.

Båda mötesplatserna skall anläggas på norra sidan av vägen.

Den västra mötesplatsens placering vid brevlådorna förstår vi och Trafikverket ej syftet med. Hur kommer den att göra trafiken mer framkomlig 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. Trafik från väster kommer ej att stanna på vägen så att mötande trafik kan svänga in på denna mötesplats

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

Sammanfattningsvis är det endast en av de förslagna fyra mötesplatserna som kommer att säkerställa en acceptabel trafiksituation. Mötesplatserna är ett måste för detaljplanens införande. Det är viktigt att om de anläggs fyller sin funktion, annars blir det bara en konstlad 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 eventuellt bildande av en ny gemensamhetsanläggning för de nya åtgärderna mötesplatser.

Trafiken genom fastigheten Dragskär 1:2

Detaljplanen blandar ihop begreppen allmän plats och väg sid 43.

"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 kan vara väg som den är allmän plats.

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

Detaljplanen anger på sid 41 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. 2 m vid vardera sidan om vägen är vägområde. Författaren till denna skrivning har ej förstått att en gångbana ej är en del av vägen utan måste vara avskild med ett markområde. Området PARK är ej tillräckligt brett för att både rymma ett avskiljande markområde och en gångbana. En gångbana 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.

Skytning med varning för oskyddade trafikanter samt väjningsregler vid Dragskär 1:2

Vägsamfälligheten har i nuläget satt upp skyltar för Varning för Annan fara med tilläggsskylt Utfart vid Virbo skola, före infarter till Benkroksvägen och Spjutvägen.

Skytning 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? 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".

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 en ökat trafikflöde genom fastigheten Dragskär 1:2 är förenligt med trafiksäkerhet för de boende och för oskyddade trafikanter som passerar där.

Den ökande trafiken

Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening förvaltar en väg där trafiken är ständigt ökande främst beroende på att Dragskär används alltmer för fritidsaktiviteter och utflykter. Trafiken är väldigt blandat, många cyklister som en följd av den nya cykelvägen från Oskarshamn., stort antal fisketurister varav det varje dygn det sker många transporter med båtsläp, sommarhalvåret husbilar eftersom parkeringen är gratis vid Dragskärsbadet, fler besökare året runt till Dragskärsbadet efter att nya toaletter anlagts.

Andelen permanentboende har dock inte ökat. Det samma antal som år 2004. Den stora ökningen av besökande till området leder till ett ökat vägunderhåll och krav på förbättringar av vägen.

Oskarshamn kommuns årliga driftbidrag till vägens skötsel har de senaste 10 åren minskat 1% varje år. Från att ha varit 40 % av trafikverkets driftbidrag ger kommunen nu ett driftbidrag på endast 27 %. Det speglar inte den ökande trafiken och slitaget på vägen.

Vid större beläggningsarbeten som kostar miljonbelopp, nu senast okt-24 vill kommunen inte bidra. Om ytterligare 14 tomter beviljas för permanentboende leder det till att nyttotrafiken också ökar. Vår erfarenhet är att kommunens skolskjutsar och hemtjänst ställer betydligt högre krav på vägens skick och beskaffenhet speciellt vintertid än de boende i området. Det är berättigade krav kommunens anställda ställer om en säker arbetsmiljö vid transporter, men innebär mera arbete och kostnader för vägsamfälligheten.

Förslaget till detaljplanen för Dragskär 1:5 berör inte vägens beskaffenhet till området.

Virkvarn Dragskärs Samfällighetsförening menar att vid anläggande av ett nytt bostadsområde är transportfrågan i högsta grad av betydelse. Detta eftersom det kommer att öka biltrafiken väsentligt på en väg som redan är tungt belastad och har en ständigt ökande trafik.

Kommer byggandet av 14 bostäder att verkställas, räknar vi med ett vägslitage av tyngre fordon motsvarande slitaget när VA-installationerna till Dragskär utfördes. Vid dessa anläggningsarbeten träffades en överenskommelse med kommunen att vägens skick skulle återställas efter det att arbetet avslutats. Återställningen bekostades av kommunen.

Vi avser att ställa motsvarande krav till exploatören på att vägen skall återställas om skador uppstår. Byggandet av nya bostadsområden får ej belasta ekonomin för vägsamfälligheten.

Sammanfattning:

Utifrån ovan beskrivna trafiksituation och vägens beskaffenhet ställer sig Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening avvisande till förslaget på ny detaljplan för Dragskär 1:5.

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 följderna om detaljplanen för Dragskär 1:5 godkänns.

Kommunens svar: Föreslagen gångbana tar stöd i den trafikutredning som är framtagen för detaljplanen. Vägområdet i hela planområdet möjliggör för en breddning, dock åligger det inte markägarna till Dragskär 1:5 att anlägga gångbana från badet till område c. Det framgår av planbeskrivningen att lantmäteriet gör bedömningen om ny gemensamhetsanläggning ska bildas för gångpassage och mötesplatser eller om dessa åtgärder ska ingå i befintlig gemensamhetsanläggning. Ansvar och underhåll för åtgärderna ligger hos berörd gemensamhetsanläggning. Angående mötesplatsernas funktion och placering tar kommunen återigen stöd i framtagen trafikutredning.

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. Med breddning åsyftar kommunen att mark kan iordningställas så att oskyddade trafikanter kan ta sig fram vid fastighet Dragskär 1:2 utan att passera körfältet på 3.6 meter där bilar kör. En gångbana kan vara integrerad i vägbanan med markering av någon form.

Trafikverket har inget att erinra emot detaljplanen i deras granskningsyttrande, se nummer 6 i granskningsutlåtandet.

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 för planens genomförande. Med utbyggnad av cykelbanor och fler besökare och boende i området är det förändrade förutsättningar varav en ny dialog bör tas med länsstyrelsen i frågan om hastighetssänkning. Som tidigare nämnt har kommunen ingen rådighet i denna fråga.

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.

Kommunen hänvisar även till svaret i samrådsredogörelsen daterad juli 2024.

Ej tillgodosedda synpunkter

Följande har inte fått sina synpunkter tillgodosedda efter granskningen:

- Privatperson 1 (1:20)
- Privatperson 2 (Skafterna 6)
- Privatperson 3 (Draget 4)
- Privatperson 4 (1:22)
- Privatpersoner (gemensamt 31 st)
- Privatperson 5 (1:2)
- Privatperson 6 (1:40)
- Privatperson 7 (1:26)
- Skydda skogen
- Virkvarn-Dragskärs Samfällighetsförening