

§ 188 Detaljplan Alnö-Nysäter 3:6 (Tranviken) (SBN-2018-01039-233)

Beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar

att anta detaljplanen enligt 5 kap 27§ Plan- och bygglagen
(2010:900)

Ärendet

Detaljplanen syftar till att kunna skapa möjligheten till attraktiva villafastigheter med det Alnöspecifika havsnära läget. Planområdet ligger inom ett utpekat omvandlingsområde i den fördjupade översiktsplanen för Alnö. Detaljplanen nyttjar redan befintlig infrastruktur i form av väganslutningar, VA-system och kollektivtrafik, vilket minimerar kommunala insatser.

Överläggning

Jesper Ljung Holm redogör för ärendet och svarar på ledamöternas frågor.

Lars Holmgren (L) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag

Signe Weiss (M) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag

Ordföranden konstaterar att det finns ett förslag till beslut och det är arbetsutskottets förslag.

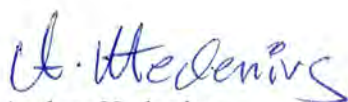
Detta blir också stadsbyggnadsnämndens beslut.

Beslutsunderlag

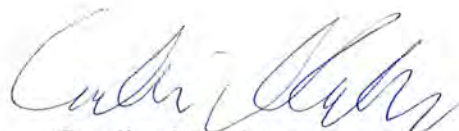
- Protokollsutdrag Stadsbyggnadsnämndens Arbetsutskott – 2021-11-03, §144
- Tjänsteskrivelse - SBN-2018-01039-233 - Detaljplan Alnö-Nysäter 3:6 (Tranviken)
- Bilaga Antagandehandling_Tranviken
- Bilaga Plankarta.Tranviken_A3

Protokollet omfattar §§ 180-198

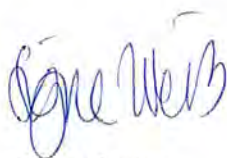
Justeras



Anders Hedenius
Ordförande



Caroline Mossberg
Sekreterare



Signe Weiss
Justerare

Bevis/anslag

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag på Sundsvalls kommuns digitala anslagstavla.

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande

Anslagna protokoll : Stadsbyggnadsnämnden

Organ

Stadsbyggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2021-11-17

Paragrafer

§§ 180-198

Justeringsdatum

2021-11-22

Datum då anslaget sätts upp

2021-11-23

Datum då anslaget tas ned

2021-12-16

Möjlighet att överklaga beslut under perioden

2021-11-23 till och med 2021-12-15

Förvaringsplats för protokollet

Stadsbyggnadskontoret

Kontakt

Stadsbyggnadsnämnden, stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se

Relaterade dokument

[Protokoll stadsbyggnadsnämnden 2021-11-17](#) 

[Hur du överklagar ett beslut](#)

Senast ändrad: tisdag 23 november, 15.06

Aktivera Talande Webb



Detaljplan för

Tranviken

Del av Alnö-Nysäter 3:6 & del av Alnö-Nysäter 5:1
Alnö, Sundsvalls kommun

Upprättad av stadsbyggnadskontoret 2021-10-19

Kontaktperson:

Jesper Ljung Holm telefon 060-19 89 65

e-post: stadsbyggnadsnamnden@sundsvall.se

- ☒ Samråd t o m 18 oktober 2019
- ☒ Granskning t o m 9 februari 2021
- ☒ Granskning 2 t o m 30 september 2021
- ☒ Antagen av Stadsbyggnadsnämnden 17 november 2021
- ☒ Laga kraft 16 december 2021

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

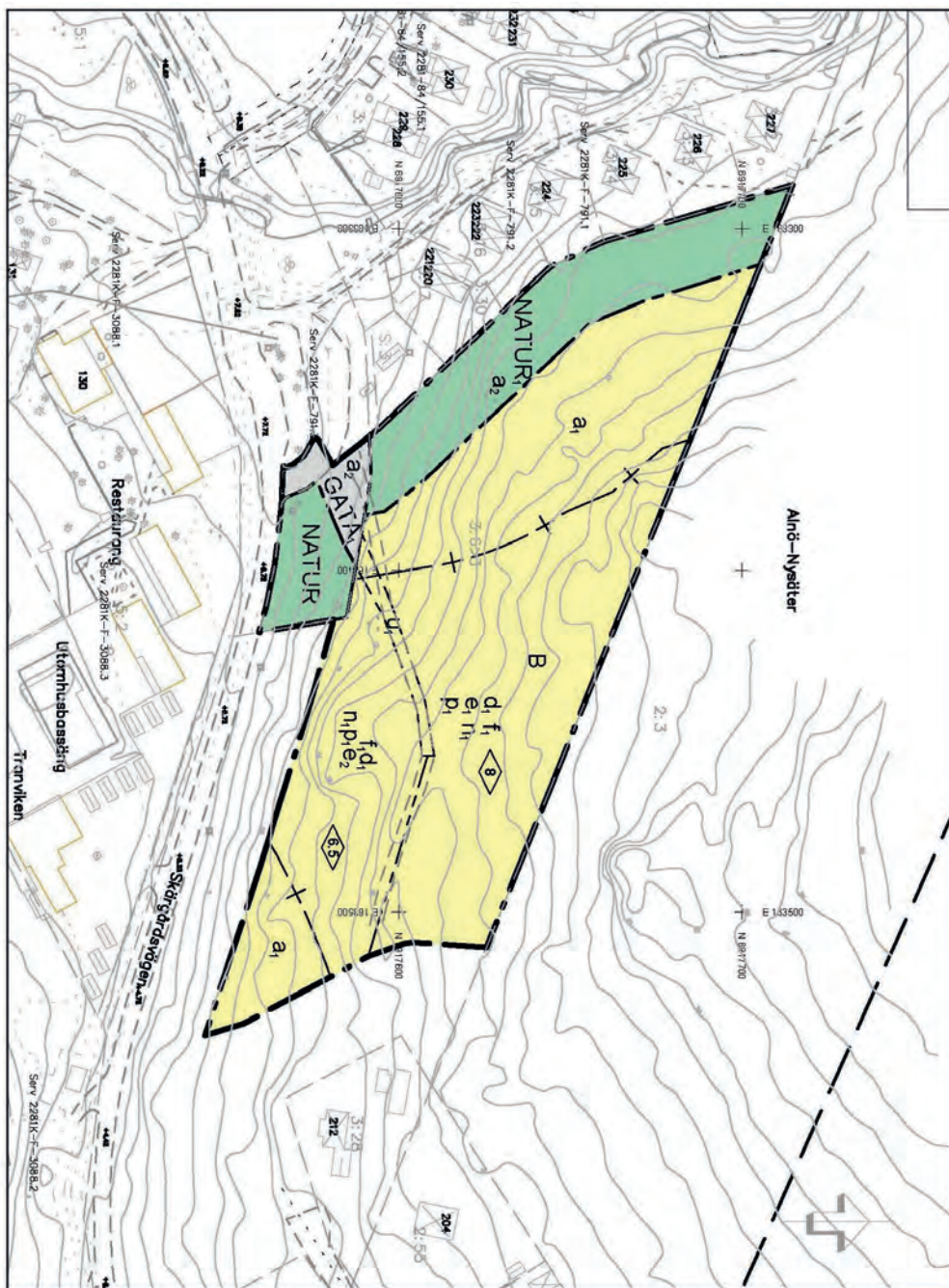
PLANKARTA MED PLANBESTÄMMELSER

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	5
PLANDATA	5
Markägoförhållanden	6
PLANFÖRSLAG	6
PLANBESTÄMMELSER	9
Bebyggelseområden	11
Natur	12
Radon	13
Risker/Störningar	13
Trafiksituationen på Alnö	13
PLANENS FÖRENLIGHET MED 3,4, 5 OCH 7 KAP. MILJÖBALKEN	18
Hushållningsbestämmelser 3, 4 kap MB	18
Miljökvalitetsnormer 5 kap MB	18
Historisk beskrivning & förorenad mark	19
Buller	19
Strandskydd 7 kap MB	20
Behovsbedömning av miljöbedömning	23
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	23
Riksintressen	26
AVVÄGNINGAR OCH KONSEKVENSER	26
Konsekvenser utom planområdet	26
TEKNISK FÖRSÖRJNING	26
Vatten och avlopp	26
El	27
Avfall	27
Tekniska utredningar	27
GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	27
ORGANISATORISKA FRÅGOR	27
Tidplan	27
Genomförandetid	27
Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	27
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	27
EKONOMISKA FRÅGOR	30
Planekonomi	30
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	30

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

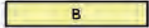
GRANSKNINGSUTLÅTANDE

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2
FASTIGHETSFÖRTECKNING



Antagande
Tranviken
Del av Alnö-Nysäter 3:6 och del av Alnö-Nysäter 5:1
Alnö, Sundsvalls kommun

Planbeskrivning

PLANBESTÄMMELSER	
Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.	
GRÄNSBETECKNINGAR	
	Planområdesgräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns
	Administrativ gräns
ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN	
<i>Allmän plats</i> , 4 kap. 5 § 1 st 2 p.	
	Naturområde
	Lokalgata med enskilt huvudmannaskap
	Naturområde med enskilt huvudmannaskap
<i>Kvartersmark</i>	
	Bostäder, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	
<i>Bebyggandets omfattning</i>	
<i>e₁</i>	Högsta utnyttjandegrad i byggnadsarea per fastighetsarea är 20 %, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
<i>e₂</i>	Största exploatering per fastighet är 250 kvadratmeter byggnadsarea, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
	Högsta byggnadshöjd i meter, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
<i>Fastighetsstorlek</i>	
<i>d</i>	Minsta fastighetsstorlek är 1500 kvadratmeter, 4 kap. 18 § 1 st 6.
<i>Placering</i>	
<i>p₁</i>	Huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns. Bostadskomplement ska placeras minst 2 meter från fastighetsgräns. Huvudbyggnad och bostadskomplement ska placeras minst 8 meter från gata inom kvartersmark, 4 kap. 18 § 1 st 1 p.
<i>Utformning</i>	
<i>f₁</i>	Endast friliggande en- och tvåbostadshus, 4 kap. 18 § 1 st 1 p.
<i>Markens anordnande och vegetation</i>	
<i>n₁</i>	Byggnader ska placeras så att befintlig topografi kan bibehållas i möjligaste mån utefter förutsättningar på tomt, 4 kap. 18 § 1 st 1 p.
ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER	
<i>Huvudmannaskap</i>	
<i>a₁</i>	Huvudmannaskapet är enskilt för den allmänna platsen, 4 kap. 7 §.
<i>Genomförandetid</i>	
Genomförandetiden är 10 år, 4 kap. 21 §.	
<i>Markreservat</i>	
<i>u₁</i>	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
<i>Strandskydd</i>	
<i>a₁</i>	Strandskyddet är upphävt, 4 kap. 17 §.

Detaljplan för

Tranviken

Del av Alnö-Nysäter 3:6 & del av Alnö-Nysäter 5:1

Alnö, Sundsvalls kommun

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bildandet av nya fastigheter med bostadsändamål i attraktivt läge med havsutsikt vid Tranviken, i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Alnö. Utbredningen för kvartersmarken för bostäder har utformats med hänsyn till två gröna kilar som varit viktiga att bevara för att främja möjlighet fortsatt rörelse i området för både djur och människor. Planområdet befinner sig i en sluttande terräng med en tydlig höjdplatå, vilket medför att utblicken från området anses ha ett högt värde. Utblicken har säkerställts genom att planen har olika höjdsättningar beroende på fastighetens placering. För att stävja en för stor negativ påverkan på landskapsbilden innehåller planen en planbestämmelse som anger att ny bebyggelse ska placeras utifrån markens naturliga topografi i största möjliga mån.

PLANDATA

Planområdet är beläget i de södra delarna av Alnö, mitt emot Tranvikens havsbad. Området ligger ca 23 km från Sundsvalls centrum, ca 18 km från handelsområdet Birsta samt ca 13 km från Vi centrum. Planområdets markareal är ca 2 ha. Planprocessen går enligt standardförfarande.



Figur 1 - Planområdets lokalisering

Markägförhållanden

Marken är till största delen privatägd. Delar av sydvästra planområdet ägs av Sundsvalls kommun.

PLANFÖRSLAG

Sundsvalls kommun har tillsammans med Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten skrivit under en avsiktsförklaring om trafiksituationen på Alnö. En av utgångspunkterna med denna överenskommelse är att de berörda parterna ska genomföra åtgärder för att klara trafiksituationen på Alnön, samtidigt som kommunen ska kunna upprätta 3 st. nya detaljplaner med nya bostäder, samt utarbeta tilläggsbestämmelser för utökade byggrätter i ett 30-tal befintliga detaljplaner (700 fastigheter) på södra och östra Alnön. Denna detaljplan är en av de två kvarvarande planerna. Mer om avsiktsförklaringen finns under kapitel Trafiksituationen på Alnö.

Detaljplanen föreslår friliggande en- och tvåbostadshus som en förlängning på den struktur södra och östra Alnö har. Den fördjupade översiktsplanen för Alnö anger att fastighetsstorlekarna bör uppgå till minst 1500kvm. Baserat på kvartersmarkens area och fastighetsstorlekens reglering beräknas ca 4-6 fastigheter bildas som en konsekvens av planförslaget.

De mest sannolika placeringarna av tillkommande hus har legat till grund för de olika höjdbegränsningarna som planen föreslår. Platsens lokalisering medför möjlighet till en vacker utsikt över Tranviken och Bottenhavet, vilket planen föreslår värna genom höjdbegränsningar för tillkommande byggnader som bedöms påverka andra nytillkommande byggnader.

Den fördjupade översiktsplanen för Alnö anger också att ett exploateringstal ska finnas och är satt till 20% av fastighetsstorleken, vilket appliceras på planförslagets norra del av kvartersmark. För den södra delen anges en maximal byggnadsarea på 250 kvm per fastighet oberoende av fastighetsstorleken. Det görs för att den södra kvartersmarken bedöms påverka landskapsbilden mer och bättre bör harmonisera in med omkringliggande bebyggelse. För att ytterligare värna om landskapsbilden har en planbestämmelse gällande terränganpassning applicerats på kvartersmarken.

För att bibehålla den grönstruktur som finns i området planläggs en naturkil i planens västra del. Kvartersmarkens avgränsning i östlig riktning har placerats baserat på skapandet av en grön kil. Det bedöms ge fortsatt möjlighet att nå skogsområdet ovan planområdet för både djur och människor.

Terränganpassning

Planområdet har i stora delar en terräng som kräver olika nivåer av ingrepp i marken för iordningställandet av tomter. För att motverka ett allt för stort ingrepp i landskapsbilden innehåller plankartan en planbestämmelse som anger följande: *N1 – Byggnader ska placeras så att befintlig topografi kan bibehållas i möjligaste mån utefter förutsättningar på tomten.*

Planbestämmelsen kopplar till PBL 8 kap 9§ som anger följande:

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.

Tomten ska ordnas så att

- 1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,*

2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Syftet med planbestämmelsen N1 är att motverka att det vid planering och iordningställande av tomt och tillhörande byggnader schaktas och/eller fylls mer än nödvändigt. Det innebär att placeringen av byggnader ska ske utefter markens naturliga topografi och att eventuella höjdskillnader i första hand ska tas upp av olika byggnadstekniker, exempelvis suterräng. För att undvika stora schakt- och fyllnadsarbeten kan tomter utformas med terrasser. Vid förändringar i markens höjdläge är det viktigt att eventuella slänter ska hållas inom den egna fastigheten. Konsekvenser från markingrepp får inte belasta andra fastigheter, utan tas om hand inom den egna fastigheten. Det är också viktigt att tänka på att dagvatten inte får påföras angränsande fastigheter. Marklov krävs inom detaljplanerat område för schaktning eller fyllning på en fastighet om höjdläget förändras mer än +/- 0,5 meter. Viktigt att hålla sig inom sin egen fastighet och att klara av att hålla markvattnet på den egna tomten.

	Planbestämmelser
Planbestämmelse i detaljplanen	Syftet med planbestämmelsen
Natur & Natur ₁ (allmän platsmark)	Området ska även i fortsättningen vara tillgängligt för djur och människor. Därför planläggs en grön kil på planområdets västra sida, som tillsammans med ytan som lämnas i planens östra del (<i>mellan kvartersmarken och befintliga fastigheter</i>) skapar två gröna kilar. Det bibehåller möjligheten att fortsatt röra sig i området för både djur och människor. Beteckningen Natur syftar till att möjliggöra för framtida anläggande av en gång- och cykelväg längs Skärgårdsvägen.
GATA ₁ (allmänplatsmark)	För att säkra tillgången till kvartersmarken planläggs lokalgata till kvartersmarken. Lokalgatan anges med enskilt huvudmannaskap för att fortsätta på Alnös struktur, där många lokalgator till enskilda fastighetsområden både ägs och/eller sköts privat.
B (kvartersmark)	Planens huvudsyfte är att möjliggöra bostäder inom området. Omfattningen av kvartersmarken har styrts av de gröna kilar som varit vitala för planen.
	Fastigheter som inte stör andra fastigheters utblick tillåts att vara 8 meter i byggnadshöjd.
	De fastigheter som placeras med risk att störa andra fastigheters utblick begränsas till 6,5 meter i byggnadshöjd.

d ₁	Fastighetsstorleken regleras i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Alnö till en minsta storlek på 1500 kvm.
e ₁	Den maximala byggnadsarean begränsas till 250 kvm per fastighet för de fastigheter som ligger närmast Skärgårdsvägen.
e ₂	Den maximala byggnadsarean för de norra fastigheterna begränsas till 20% av fastighetsstorleken.
n ₁	För att så långt som möjligt bevara landskapsbilden och skapa ett område som på ett tydligt sätt harmoniserar med omgivande bebyggelse innehåller plankartan en planbestämmelse som begränsar möjligheten till markförändringar i den mån som bedöms rimlig. Området är placerat på en höjdplatå i relation till omgivningen och risken finns därav att stora förändringar i markens höjd kommer medföra en allt för stor negativ inverkan på hela landskapsbilden.
p ₁	Placeringen av huvudbyggnad och komplementbyggnader bestäms bland annat utifrån rekommenderade avstånd baserat på risk för spridning vid brand, samt att styra avståndet från gata för att möjliggöra parkering på egen tomt. Bestämmelsen syftar också att tillgodose maxnivån för buller vad gäller uteplats. Genom att förskjuta husets placering från gata inom kvartersmarken skapas yta att iordningsställa en uteplats som får skydd av huset från bullerkällan, som i detta fall är Skärgårdsvägen.
f ₁	Upplåtelseformen begränsas till friliggande en- och tvåbostadshus för att förlänga den öst-västliga strukturen som består av friliggande fritidshus och permanentbostäder.

u1	Markreservat för VA-ledningar.
Strandskydd (a1)	Strandskyddet upphävs för de delar av planen som berörs. Motivering finns under rubrik strandskydd.
a2	Den allmänna platsmarken är planlagd med enskilt huvudmannaskap. Planläggandet av enskilt huvudmannaskap syftar till att fortsätta på den struktur som Alnö har med stor andel privatägd mark.

Bebyggelseområden

Bostäder

Fastighetsbeståndet på södra Alnö innehåller mestadels fritidshus, med inslag av permanentbostäder. Ofta uppförda i enplanshus med träpanel. Fastighetsbeståndet på Alnö har fått tillskott av flertalet nyare områden med en annan typ av bebyggelse än vad som traditionellt varit på Alnö tidigare. Numera finns fler permanentbostäder i två våningar där fasadmateriell och utformning har blivit mer varierat.

Offentlig service

Offentlig service för Alnö är i stora delar koncentrerad till Vi centrum.

Kommersiell service

Kommersiell service för Alnö är i stora delar koncentrerad till Vi centrum.

Tillgänglighet

Området har en brant terräng. Det ställer krav på att gatorna inom området anläggas för att klara riktlinjerna för lutning.

Utformning

Området har en tydlig karaktär av friliggande villor/fritidshus.

Friytor

Planen anger en- eller tvåbostadshus där friytor finns på den egna fastigheten. Alla fastigheter har därutöver närhet till både skog och hav.

Park och naturmiljö

Alnös bebyggelse är starkt koncentrerad längs Skärgårdsvägen vilket gör att markområden ovanför bebyggelsen ofta är natur/skogsmark.

Natur

Landskap

Delvis brant terräng, framförallt är planområdets södra delar väldigt branta vilket gör att eventuell påverkan från byggnation behöver göras med omsorg för att motverka att landskapsbilden påverkas negativt. För att området inte skall påverkas negativt av den exploatering som detaljplanen tillåter har planen bestämmelser som ställer krav på att fastigheterna närmast Skärgårdsvägen iordningsställs på ett sätt som inte åsamkar skada på landskapsbilden.

Tillgänglighet

Området har en brant terräng. Terrängen inom planområdet har en kraftig lutning vilket gör att tillgängligheten är viktig. Tillgänglighetskravet på sträckan mellan garage/p-plats och entré på bostadshuset anger att maximala lutningen är 1:12. Tillgänglighetskravet säkerställs i bygglovet. Lokalgatan inom kvartersmarken beräknas ha en lutning på ca 9%.

Geotekniska förhållanden

Övervägande delen av området består av berg i dagen eller berg med ett tunt lager av mossa.

Mark, vegetation och djurliv

Större delen av planområdet utgörs av hyggesmark ståendes på berg i dagen. Enligt utförd geoteknisk utredning av Geohjälp visar området på god stabilitet och liten risk för ras/skred. Utformningen av marken skall ske enligt rekommendationer från den geotekniska utredningen.

Radon

Radonsäkert utförande rekommenderas för att uppnå nu gällande värde för byggnader (200 Bq/m³) enligt Boverkets byggregler. Mätning i varje byggnad bör ske efter inflyttning.

Risker/Störningar

Gator, trafik och parkering

För att Räddningstjänsten ska kunna genomföra snabba och effektiva insatser i området skall lokalgatorna utformas så att det blir god åtkomst för räddningsfordon samt att det måste finnas tillgång till släckvatten. De föreslagna tomterna matas via en befintlig utfart vid områdets västra del. Parkering sker på egen tomt. Planen bedöms medföra låg risk för störning på befintligt vägnät.

Trafiksituationen på Alnö

För Alnö är kapaciteten på bron över till fastlandet en viktig faktor till den möjliga framtida exploateringen. För att undvika en markant ökning av biltrafiken har en rad åtgärder genomförts de senaste åren:

- Förbättrad kapacitet med cirkulation
- Förbättrade busshållplatser och busstation
- En pendlarparkering är byggd
- Cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser
- Förbättrat för gående och cyklister i centrum med bredare trottoarer, gc-bana och säkrare övergångsställen.
- Infört 10-minuters kollektivtrafik mot Sundsvall
- Lågre biljettpris genom att räkna in Alnö i tätortstrafiken
- Riktad marknadsföringskampanj.

Planområdet är lokaliserat ca 4,5km från gång- och cykelvägen vid Ripsandsviken.



Figur 2 - Planområdets lokalisering gentemot busshållplatser

I närheten av planområdet finns två busshållplatser, Tranviken och Lilla tranviken. Eftersom merparten av Alnös samhällsservice finns i Vi redovisas nedan turtätheten för linje 75 som trafikerar hållplats Tranviken. Att ta sig från Tranviken till Sundsvalls busstation med buss tar ca 50min, med byte i Vi centrum. Att resa samma sträcka med bil tar ca 30min. Kommunen har som det framgår i avsiktsförklaringen ett mål om att i framtiden kunna erbjuda badbussar till Tranvikens havsbad. Hållplatserna Tranviken och Lilla tranviken saknar idag koppling med övergångsställen och är utformade som mindre bussfickor. Från den 16 augusti 2021 har utbudet av trafik på Alnön, trafik till/från Alnön minskats utifrån kommunens hemställan om minskade kostnader för kollektivtrafiken.

Turutbudet på linje 1 har ändrats från 10 minuters till 15 minuters trafik. Linje 73 har tagits bort, turutbudet på linje 74 och 75 har förändrats.

Trafiken på linje 75, som trafikerar hållplatsen vid Tranviken, har utökats med en tur i vardera riktning under vardagar från 7 till 9 turer från den 16 augusti. Även lördag och söndag har utökats med en tur i vardera riktningen från 3 till 5 turer respektive dag. Restiden varierar beroende på hur bytet stämmer överens med linjerna till/från Alnön (linje 1 och 172).



Figur 3 - Turtäthet för busslinje 75. Utdrag från augusti 2021.

Planområdet är lokaliserat ca 4,5km från gång- och cykelvägen vid Ripsandsviken. Planförslaget beräknas innebära att ca 5-7 nya bostadsfastigheter är möjliga att skapa. Per hushåll beräknas 1-2 fordon och ca 3,5 fordonsrörelser/dygn.

Avsiktsförklaring

Trafikverket, Sundsvalls kommun och kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län tecknade 2017 en avsiktsförklaring avseende arbetet med trafikåtgärder på Alnö. Syftet med avsiktsförklaringen var att komma överens om ansvar, kostnader och finansiering av framtida genomförda åtgärder. Syftet med framtida genomförda åtgärderna är att det ska leda till en hållbar samhällsutveckling på Alnön.

Följande punkter och dess uppföljning bedöms ha relevans för planområdet:

Rekommenderade åtgärdsförslag	Uppföljning
<i>Kollektivtrafik</i>	
Utreda bättre och utökad turtäthet runt hela Alnön samt badbuss.	Nytt trafikupplägg finns men är för närvarande ofinansierat (av Sundsvalls kommun).
Förbättra och synkronisera bussbytena/avgångar på Alnön. Genomföra linjeöversyn södra ön inkl. hållplatslägen och nivå på hållplatsstandard.	Nytt trafikupplägg finns men är för närvarande ofinansierat (av Sundsvalls kommun).
Utredning av hållplatslägen längs Skärgårdsvägen.	Skär i linjenätsanalysen. Nytt trafikupplägg finns men är för närvarande ofinansierat (av Sundsvalls kommun).

Utreda möjligheterna till direktbuss till/från stan.	Ny dragning föreslås i linjenätsanalysen vilken blir snabbare. RKM hoppas att under 2021 kunna genomföra direktbuss, men oklart i dagsläget.
<i>Gång och cykel</i>	
Identifiera deletapper för gång och cykelväg runt ön kopplat till boendeutvecklingen.	Underlag till i vilken ordning utbyggnaden av gång- cykelväg bäst sker på Alnö är framtaget, men är för närvarande ofinansierat.
Inventera och värna om befintliga gångvägar/stigar vid exploatering av bebyggelse.	Ingår i planprocessen.

Ras/Skred

Genomförd geoteknisk undersökning påvisar att planområdet består till största delen av berg i dagen, vilket gör att risken för ras, skred och sättningar är minimal.

Dagvatten

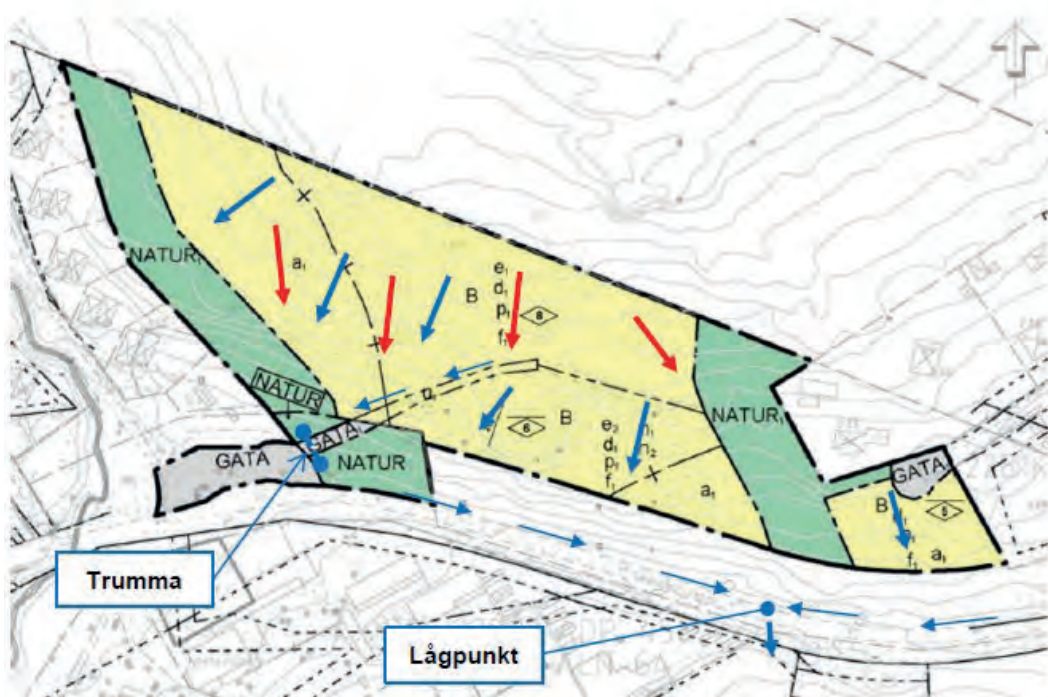
Delar av planområdet ingår i en utpekad zon som innebär hög skyddsnivå för hälsoskydd med avseende på det kommunala friluftsbadet. Här gäller hög skyddsnivå för miljöskydd eftersom det är en grund havsvik med rik bottenflora. Viken kan ha dålig vattenomsättning under sommarhalvåret och risk finns för förändring av artbalansen och därmed artsammansättningen. Vid markberedning och byggnation behöver försiktighet vidtas för att undvika eventuella risker.

Exploateringen bedöms leda till en ökning av 10-årsflödet inom planområdet med ca 37%. Befintliga diken och central vägtrumma har god överkapacitet även efter exploatering av planområdet till villatomter. Delar av planområdet planläggs som naturmark vilket kommer göra att marken kommer kunna ta upp delar av dagvattnet. Varje enskild fastighet rekommenderas att omhänderta dagvatten inom den egna fastigheten i så stor utsträckning som möjligt. Hanteringen kan ske genom rekommenderade åtgärder som att grönytor är 1-2 gånger den hårdgjorda ytan, tillsammans med andra åtgärder som främjar magasineringsförmågan. Genomsläppligheten i marken kan ökas genom att anlägga delar av tomten med material som har god genomsläpplighet och uppfarter kan utgöras av material som

främjar dagvattenhanteringen. Med hänsyn till planområdets markförhållanden bedöms det rimligt att viss del av dagvattnet leds vidare. Planområdet ligger nära vattenförekomsten och risken för skador, ohälsa och översvämningar bedöms som mycket låg.

Tomterna i de norra delarna rekommenderas leda dagvattnet som inte tas om hand inom den egna fastigheten mot den lokalgata som kommer anläggas inom kvartersmarken. Lokalgatan bör anläggas så att den kan leda dagvattnet ner mot den trumma som dagvattenutredningen föreslår (se figur 4), utan att dagvattnet skapar oangelägenheter för fastigheterna söder om lokalgatan. Fastigheterna som inte har en tillräckligt stor andel av fastighetsgränsen mot lokalgatan kan leda viss del av dagvattnet mot den planlagda naturmarken och parkmarken.

Exploateringen av området bedöms inte utgöra en risk för att recipienten inte ska uppnå miljö kvalitetsnormerna. Föreslagna tekniska åtgärder finns att tillgå i dagvattenutredningen. Förslagen hantering av flöden framgår i Figur 4.



Figur 4 - Utdrag från dagvattenutredningen. Blå pilar visar befintliga avrinningsriktningar och röda pilar visar avrinningsriktningar efter trolig tomtindelning.

Snöhantering

Snö som faller inom fastigheten ska hanteras inom fastigheten. Adekvata ytor för upplag bedöms finnas inom kvartersmarken. Förorenade snömassor som flyttas från vägar och parkeringsplatser ska deponeras på särskilt utsedda lagringsplatser för snö. Dagvattenlösningarna bör dimensioneras så att snösmältningen kan hanteras på ett tillfredsställande sätt.

För allmän plats GATA1 bedöms ytor för snöupplag finnas inom och i direkt anslutning till ytan.

Markavvattning

Tillstånd för markavvattning bedöms ej erforderligt. Föroreningar från verksamheten ska omhändertas enligt gällande lagstiftning.

PLANENS FÖRENLIGHET MED 3,4, 5 och 7 KAP. Miljöbalken Hushållningsbestämmelser 3, 4 kap MB

De grundläggande hushållningsbestämmelserna syftar till att mark- och vattenområden ska användas till det de lämpar sig bäst för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Längs med Skärgårdsvägen vid tranviken finns redan idag bostadsbebyggelse av skiftande karaktär. Planens föreslagna tomter mellan den befintliga bebyggelsen bedöms uppfylla de grundläggande hushållningsbestämmelserna. Utifrån områdets läge och syftet med planförslaget bedöms förslaget vara förenligt med 3 kap MB.

Riksdagen har i 4 kap. MB angivit ett antal områden i landet som är av riksintresse i sin helhet med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns där. Särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap MB finns inte för området.

Miljökvalitetsnormer 5 kap MB

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet inom ett geografiskt område. Det finns miljökvalitetsnormer för föroreningar i utomhusluft, vattenförekomster, föroreningar i fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

Vatten

Miljökvalitetsnormen(MKN) för kustvattenförekomsten Sundsvallsbukten är satt till god ekologisk status till 2027 och nuvarande statusklassificering bedöms som måttlig. Det är kvalitetsfaktorerna bottenfauna och särskilda förorenade ämnen som bedömts som måttliga, övriga kvalitetsfaktorer bedöms som god eller hög. Tranvikens badvattenkvalitet är satt till bra kvalitet enligt klassificering utförd 2017.

Vattenförekomsten bedöms ej uppnå god kemisk status. Planförslaget bedöms inte försämra enskilda kvalitetsfaktorer för Sundsvallsbukten eller försvåra möjligheten att nå kvalitetskraven för MKN.

Planområdet kommer att anslutas till kommunalt VA. Planförslaget bedöms inte påverka MKN för vattenförekomster.

Historisk beskrivning & förorenad mark

Området utgörs av skogsmark och har tidigare varit oexploaterat sedan minst 1960-talet, och har inte haft någon verksamhet i sin närhet som bedöms kunna påverka området. Eftersom marken tidigare varit oexploaterad bedöms sannolikheten att marken är förorenad vara mycket låg.

Buller

Enligt utförd bullerutredning klarar kvartersmarken bullerkraven för ekvivalent ljudnivå utan att nå upp till gränsvärdena för maximal ljudnivå. För maximal ljudnivå har området närmast vägen en viss påverkansgrad.



Enligt figur 5 är ca *Figur 5 - Utdrag ur bullerutredning för maximal ljudnivå.*

1/5 av fastigheten inom ett område som angränsar eller överstiger maxvärdet om 70dBA. Om uteplats anordnas i anslutning till bostaden ska tillgång finnas till en uteplats där riktvärdena om högst 50 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå uppfylls. För samtliga tomter beräknas ekvivalenta ljudnivåer under 50 dBA uppfyllas genom att kvartersmarken för bostäder placeras minst 20 meter från Skärgårdsvägen. För att klara riktvärdena för maximal ljudnivå på uteplats läggs en planbestämmelse i plankartan (p1) som styr placeringen av huset. Bestämmelsen anger att huvudbyggnad och komplementbyggnad ska placeras minst sex meter från gata inom kvartersmark. Det skapar yta att iordningställa en bullerskyddad uteplats med huset som bullerskydd.

Planförslaget bedöms förenligt med 5 kap MB och en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap MB är inte nödvändig.

Strandskydd 7 kap MB

Delar av planområdet ligger inom den zon på 100 meter som utgör strandskyddsområde. I nu gällande planer är strandskyddet upphävt i det området, både nedanför och ovanför Skärgårdsvägen.

Enligt PBL 4 kap. 17§ kan kommunen upphäva strandskyddet för ny kvartersmark om intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddet. De lagliga förutsättningarna för att upphäva strandskyddet i detaljplan regleras i miljöbalken, 7 kap. 18 c–d §. Kommunen hänvisar till punkt 2 som särskilt skäl till upphävande av strandskydd i planen:

MB 7 kap 18 c §

2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen.

Bäcken

Upphävandet av strandskyddet för bäcken som rinner strax väster om planområdet baseras på *MB 7 kap 18 c § 2*. För bäcken finns en bostadsbebyggelse i form av täta hus mellan planområdet och bäcken, genom bebyggelsen finns inte något genomsläpp i form av allmän platsmark, vilket medför att planområdet är avskilt från vattendraget.

Havet

Upphävandet av strandskyddet för havet baseras på *MB 7 kap 18 c § 2*. Mellan strandlinjen och planområdet ligger Tranvikens havsbad, ett i huvudsak privatägt område med tillhörande instängsling som tillsammans med Skärgårdsvägen skapar en tydlig avgränsning mot strandområdet (*se figur 6*). Strandskyddet i den befintliga byggnadsplanen 2281K-ALN-64 är upphävt för hela strandområdet och området nedanför Skärgårdsvägen har som syfte att nyttjas av friluftsbadet. Friluftsbadet ska enligt gällande byggnadsplan inhägnas med stängsel, vilket också är gjort för stora delar av området. Friluftsbadet med inhägnad skall enligt gällande byggnadsplan gå ända fram till bebyggelsen på privata fastigheter öster om friluftsbadet, vilket gör att strandområdet är helt avskilt från planområdet. Stängslet har i enligt gällande byggnadsplan som syfte att bidra till ökad

trafiksäkerhet genom att leda besökare till strandområdet genom en strategiskt placerade öppning vid friluftsbadets entré.

Strandområdet består av en badanläggning med både pool och byggnationer. Det finns därmed ingen risk att ett ytterligare upphävande av strandskyddet skulle leda till en ökad privatisering av stranden. Ett genomförande av den aktuella detaljplanen kan inte anses ha en negativ påverkan på den allemansrättsliga tillgången till vattnet.

Skärgårdsvägen är Alnös mest trafikerade väg som sträcker sig runt hela södra Alnö. Vägen är och har varit en tydlig avgränsning, där kommunen främjat bebyggelse ovanför vägen, vilket har varit den normgivande och långsiktiga principen. Vägsträckan vid planområdet har en hastighetsbegränsning på 50km/h. Cirka 2km väster om planområdet mätte trafikverket år 2014 upp en ÅDT på 370± (21%), varav 30± (38%) var lastbilar. Ca 1km öster om planområdet mätte Trafikverket år 2014 upp en ÅDT på 530±(18%). Kommunens mätning utförd 2019 vid Ripsandsviken, ca 4 km från planområdet, visade 624 fordon/vardagsdygn, varav ca 6% tung trafik.

Ett område på ca 10x50m är i gällande detaljplan för strandområdet avsatt för avloppsreningsverk. Området är för närvarande ianspråktaget med ett pumphus/serviceenhet för VA och allmän toalett. Den gällande byggrätten tillåter att kompletterande byggnader kan uppföras. Till pumphuset finns en grusad yta som uppgår till ca 300m² i syfte att tjäna anläggningen för pumphuset vad gäller infart, utfart och parkering.

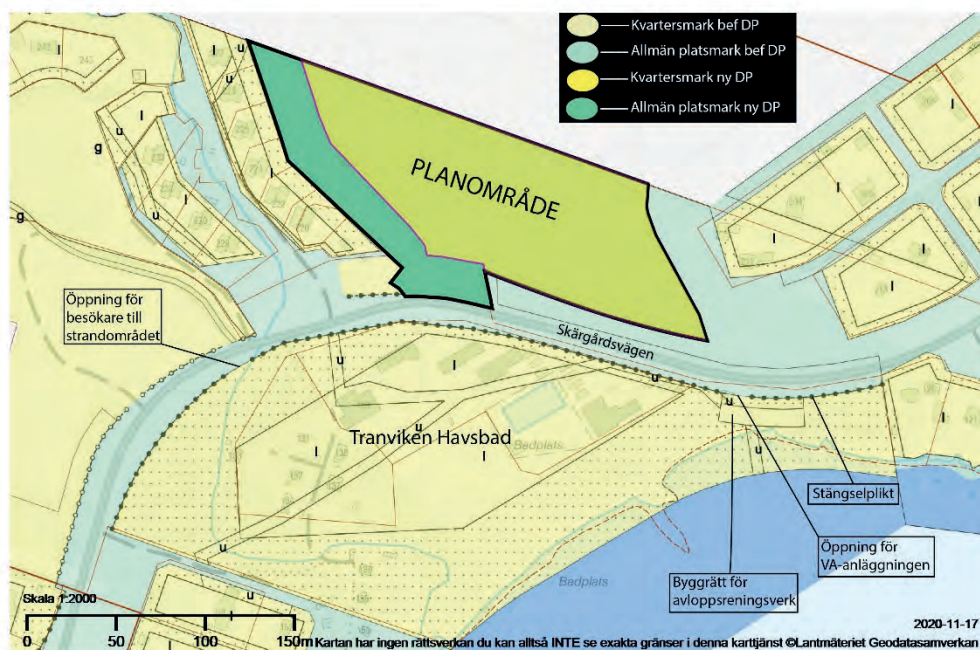
Detaljplaneförslaget har i sin utformning en grön kil i nord-sydlig riktning med en bredd på ca 15 meter. Kilen syftar till att dels trygga människor möjlighet att nå skogsområdet i och ovan planområdet, men också till att skydda djur- och växtlivets förutsättningar att finnas och röra sig genom den nya och den befintliga bebyggelsen. Öster om kvartersmarken anger den gällande detaljplanen parkmark, vilket i kombination med planförslagets grönkil skapar två gröna kilar som möjliggör att naturvärden på platsen bevaras.

Planområdets södra avgränsning har placerats på ett sådant sätt att ett markområde på ca 20m ovanför och längs Skärgårdsvägen säkras och kvarstår som planlagd parkmark i hänsyn till växt- och djurliv i linje med strandskyddets syfte.

Således görs bedömningen att strandskyddets syfte tillgodoses på ett sätt som inte försämrar förutsättningar gällande växt- och djurliv. Området finns inte med i Länsstyrelsens eller kommunens naturvårdsobjekt och kommunens bedömning är att det i strandskyddszonen inom planområdet inte finns sådana biologiska värden som skulle hindra ett upphävande av strandskyddet. Den begränsade del av planområdet som ligger inom strandskyddat område och består av kvartersmark bedöms inte utgöra någon väsentlig del för att säkerställa allmänhetens tillträde till strandområdet.

Kommunen gör därför helhetsbedömningen att planförslagets komplettering av kvartersmark för bostäder inte förändrar eller påverkar strandskyddet till bäcken eller havet på ett oacceptabelt sätt och att allmänhetens tillgång till havet inte försämras.

Intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddets syfte och särskilt skäl för att upphäva strandskyddet föreligger.



Figur 6 - Illustration över detaljplaneförslagets markanvändning i relation till befintlig markanvändning i närområdet.

Behovsbedömning av miljöbedömning

Kommunen bedömer att genomförandet av planen inte kan anses innebära sådan betydande miljöpåverkan som avses i PBL 4:34. Att upprätta en särskild miljökonsekvensbeskrivning är därför inte nödvändigt. Aktuella miljöfrågor behandlas i planförslaget.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Fördjupad översiktsplan Alnö

En fördjupad översiktsplan för Alnö(FÖP) antogs av Kommunfullmäktige 2013-02-25.

I tabellen nedan redovisas de riktlinjer som finns generellt för hela Alnö, och specifikt för kustområdet längs södra och östra Alnö.

Riktlinjer hela Alnö	Riktlinjer Södra Alnö
Ny bebyggelse ska i första hand uppföras i anslutning till eller i närheten av befintlig bebyggelse.	Områden nedanför Skärgårdsvägen som i gällande detaljplan är betecknad som parkmark bör ej bebyggas om de har betydelse för tillgängligheten till stranden.
Ny bebyggelse bör uppföras där den kan ansluta till befintlig eller planerad infrastruktur såsom vatten- och avlopp, gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik.	Komplettering/avstyckning av tomt nedanför Skärgårdsvägen i anslutning till befintlig bebyggelse kan prövas via planläggning om den inte har negativ inverkan på tillgängligheten till stranden.
Uppförande av ny bebyggelse kräver att dagvattenfrågan hanteras på erforderligt sätt.	Ny bebyggelse på parkmark ovanför Skärgårdsvägen kan prövas via planläggning, förutsatt att det fortfarande finns tillräckligt med grönsläpp för människor och djur att fritt röra sig ned till stranden.

Ny bebyggelse ska ta hänsyn till värden för natur, kultur och friluftsliv.	Hänsyn bör tas till karaktärsskapande växtlighet och stora träd. Detta för att tillvarata områdets karaktär och attraktivitet som ett naturnära boende.
Ny bebyggelse ska prövas mot trafikkapacitet och säkerhet.	Siktlinjer och utblickar som påverkar upplevelsen av det intilliggande landskapet ska visas hänsyn.
Vid förtätningar i områden som används för rekreation ska bebyggelsen anpassas så att viktiga stråk och länkar kan bevaras.	Största möjliga byggnadsarea är 20% av den befintliga tomtstorleken. Exakt byggrätt bestäms i respektive detaljplan.
Bebyggelsen ska anpassas efter landskapets topografi så långt det är möjligt	För att behålla karaktären av luftighet i området bör inriktningen vara att tomter inte ska vara mindre än 1500 kvadratmeter.
Tydliga gränser mellan fastigheter och allmän plats samt en bred zon för passage är viktig för att säkra tillgängligheten till strandområdet.	
Tillgänglighet till stranden ska beaktas liksom befintliga bäckar, grunda vikar, grönstråk och mark för närrekreation.	
Natur ska finnas i närhet till bostadsområden och skolor/förskolor.	
Bullerutredningar ska alltid göras när störningskänslig bebyggelse som bostäder, skolor och förskolor utreds nära en väg.	
Kustplanens intentioner ska beaktas.	

Kustområdet på södra Alnö benämns som ett omvandlingsområde, vilket innebär att det i området pågår en omvandling från fritidshus till permanentbostäder. Planområdet innefattas i en större utpekning av potentiell målpunkt för friluftsliv till Tranvikens havsbad.

Planområdet är lokaliserat till befintlig bebyggelse och befintliga infrastruktur. Planen har tagit hänsyn till grönsläpp för människor och djur och platsens nuvarande värden.

Planförslaget beaktar riktlinjen med största möjliga byggnadsarea för delar av området för kvartersmarken, men har även hårdare restriktioner i vissa områden med ett absolut tal snarare än en procentandel. Det för att undvika att fastigheterna i de delarna av planområdet som bedöms påverka landskapsbilden i hög grad ej skall styckas av till en stor fastighet med tillhörande enorm byggrätt, vilket i för stor utsträckning skulle bryta mot den bebyggelse som är signifikativt med södra Alnö.

Planförslaget beaktar även riktlinjen kring fastighetsstorleken och anger det som planbestämmelse för kvartersmarken. Sundsvalls kommuns kustplan är antagen i kommunfullmäktige 2011-02-28. Kustplanen anger för Tranviken klass 3. Det innebär att området har en stor andel bebyggelse eller påverkan från annan markanvändning i sin direkta närhet. Planområdet ingår inte i det utpekade området, men gränsar till det vid en liten del.

Detaljplan

För områdets östra del gäller detaljplan 2281K-ALN-20, som vann laga kraft 1955 och anger parkmark.

För områdets västra del gäller detaljplan 2281K-ALN-64, som vann laga kraft 1969 och anger parkmark och parkeringsändamål.

Planförslaget har genom sin utformning lämnat en yta mellan skärgårdsvägen och kvartersmark som idag enligt ovan nämnda detaljplaner är planlagt som parkmark. Detta görs i syfte att respektera strandskyddet, men även underlätta framtida arbeten med skärgårdsvägen, då främst för att öka genomförandet av en gång- och cykelväg längs södra Alnö. När denna detaljplan vinner laga kraft ingår inte ovan nämnda gång- och cykelväg inom den finansiering som är fastslagen till och med år 2029 i den regionala transportplanen, vilket medför att situationen är oklar och planen vill därav underlätta framtida planläggning i syfte att främja ökat hållbart resande.

Den bestämda distansen är satt dels utifrån dialog med Trafikverket om vad deras troliga markanspråk för en gång- och cykelväg kommer att vara, men också utefter den bullerutredning som utförts, som visar att ett avstånd på 20 meter från skärgårdsvägen behövs för att klara av bullerkraven för bostäderna inom kvartersmarken.

Rikssintressen

Området ligger i närheten av Tranviken, vilket är en vik som har havsvatten från Bottenhavet. Bottenhavet är ett riksintresse ur fiskesynpunkt. Planförslaget bedöms inte påverka Tranviken och dess vattenförekomst.

AVVÄGNINGAR OCH KONSEKVENSER**Konsekvenser utom planområdet**

Under rubriken Trafiksituation Alnö finns en beräkning på hur många fordon som planen kan tänkas bidra med. Sammanfattningsvis beräknas planen bidra med 1-2 nya fordon och ca 3,5 fordonsrörelser per hushåll. Det medför att det begränsade antalet kommer innebära en låg trafikbelastning. För områdets utfart till befintlig vägstruktur används befintliga anslutningar, vilket inte skapar fler utfarter längs Skärgårdsvägen.

I och med att ett större antal bostäder kan komma att finnas i direkt närhet till Tranvikens havsbad utökas kundunderlaget som stödjer verksamhetens förmåga att hållas i drift.

Kommunen gör bedömningen att området är väl avgränsat från strandområdet och att området inte upplevs som en del av tranvikens havsbad och närliggande strandområde. Tillgången till strandområdet är säkrat genom Skärgårdsvägens avskiljande effekt och ger boende och besökare tydlighet kring att strandområden på havssidan av Skärgårdsvägen är allemansrättsliga. Det långsiktiga arbetet går att skönja i den långtgående tydliga strategin att tillåta exploatering på ovansidan Skärgårdsvägen. Det har skapat ett bebyggelsemönster som löper längs hela södra Alnö, där tydliga släpp mot strandområden finns och exploatering är tydligt lokaliserad på ovansidan av Skärgårdsvägen.

Planförslaget föreslår en ändring av del av markanvändningen från Parkeringsändamål till GATA₁ i planens västra del. Förändringen bedöms inte påverka användningen av den kvarstående ytan som är planlagd med parkeringändamål. Stora parkeringsytor finns ca 100m väster om planområdet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING**Vatten och avlopp**

Planområdet ligger utanför Sundsvall Vatten ABs verksamhetsområde. Sundsvall Vatten AB har således ingen skyldighet att ansluta området. Anslutning kan dock ske men görs enligt ett exploateringsavtal. Avtalet innebär grovt att exploatören ansvarar och bekostar exploateringen av VA för planområdet. Sundsvall Vatten AB tar sedan över ledningsnätet och planområdet införlivas i verksamhetsområdet.

El

Området är elektrifierat och byggs ut med lågspänningsledningar till de nya fastigheterna.

Avfall

Avfall ska tas hand om enligt kommunens avfallsplan. Avfallet hämtas vid fastighetsgräns, eller på närmast farbara väg.

Tekniska utredningar

I samband med planläggning har tre utredningar genomförts:

Geoteknisk utredning, daterad 2019-03-18

Bullerutredning, daterad 2019-01-25

Dagvattenutredning, daterad 2020-06-12

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen beräknas vinna laga kraft sista kvartalet 2021.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning för till exempel förlorad byggrätt.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för planlagd allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Allmänt

En detaljplan innebär både möjligheter och inskränkningar för fastighetsägarens nyttjande av sin mark. Planen kan också ge förutsättningar för att enskilt eller gemensamt få nyttja annans mark t.ex. för vägar. I vissa fall kan detta få

genomföras mot markägarens bestridande. Detaljplanen i sig skapar inga sådana rättigheter, utan det krävs ytterligare åtgärder för genomförandet.

Ett första led i genomförandet av en detaljplan är att fastighetsbildning, ägande och rättigheter anpassas till de förutsättningar som planen anger. Den som skall utföra eller underhålla olika tekniska anläggningar måste skaffa sig rådighet över den mark som berörs genom äganderätt eller nyttjanderätt.

Fastighetsbildning

En traditionell fastighet är avgränsad horisontellt på marken. I teorin sträcker sig en fastighet från markytan in till jordens medelpunkt och ut i rymden. Till en fastighet kan höra byggnader, skog, vatten med mera. En fastighetsreglering kan t.ex. innebära att en hel fastighet eller delar av fastighet, mark, överförs till en annan. Avstyckning kan t.ex. innebära att ny fastighet bildas för bostad-, industriändamål m.m. Detaljplanen medför att nedanstående fastighetsbildningsåtgärder behövs för att fastigheterna och deras gränser ska överensstämma med detaljplanen.

Allmän Plats med kommunalt huvudmannaskap

Allmän platsmark utgörs av del av fastigheten Alnö-Nysäter 5:1 för natur (NATUR). Alnö-Nysäter 5:1 ägs redan av Sundsvalls kommun.

Någon fastighetsbildning avseende allmän plats mark bedöms inte behövas.

Allmän Plats med enskilt huvudmannaskap

Allmän platsmark för lokalgata(GATA₁) samt natur(NATUR₁) utgörs av del av fastigheterna Alnö-Nysäter 3:6 och 5:1. För den allmänna platsmarken kan en eller två gemensamhetsanläggningar inrättas för lokalgata och natur. Eventuella ersättningar får lösas i en framtida lantmäteriförrättning.

Kvartersmark

Inom planområdet kan nya fastigheter bildas för bostadsändamål (B), genom avstyckning från Alnö-Nysäter 3:6. Inom kvartersmarken kan en gemensamhetsanläggning inrättas för väg.

Eventuella ersättningar får lösas i en framtida lantmäteriförrättning.

Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter, ofta vägar eller vatten- och avloppsledningar. I

gemensamhetsanläggningen deltar flera fastigheter och de bekostar både anläggandet och driften enligt andelstal som fastställs av lantmäterimyndigheten.

Inom planområdet kommer troligtvis en eller flera gemensamhetsanläggning/-ar att inrättas. Omfattningen kommer att utredas efter ansökan om lantmäteriförrättning.

Eventuella ersättningar för anslutning samt andelstal för drift och underhåll får lösas vid en lantmäteriförrättning.

Servitut och ledningsrätt

Servitut är en rätt för ägaren av en fastighet att på ett visst bestämt sätt använda en annan fastighet. Det kan till exempel röra sig om rätten att ta väg eller nyttja utrymme på annan fastighet. Ett servitut kan också innebära att den andre fastighetens ägare förbinder sig att inte använda sin fastighet på visst vis. Servitut kan därmed vara positiva eller negativa. Det finns två huvudtyper av servitut; avtalsservitut (avtal upprättas) och officialservitut (myndighetsbeslut).

Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet som även kan upplåtas till förmån för en juridisk person eller fastighet. Ledningsrätt är precis som namnet antyder en rätt att använda någon annans mark för ledningsändamål. Ledningsrätt kan upplåtas för ledningar för allmänna ändamål, exempelvis data- och telekommunikationsledning samt vatten- och avloppsledningar. Ledningsrätt kan endast ges av lantmäterimyndighet.

Inverkan på befintliga rättigheter:

Utfartsservitut 2281K-F-791.3 för fastigheterna Alnö-Nysäter 3:12, 3:13 , 3:14, 3:15, 3:16, 3:17 och 3:30 kan upphävas inom område för lokalgata (GATA₁) om det bildas en gemensamhetsanläggning för utfartsväg och då kan fastigheterna ovan delta i en kommande gemensamhetsanläggning, alternativt så kan servitutet upphävas om det är ett onödigt servitut.

Följande ledningsrätter kan inrättas:

Ledningsrätt för underjordiska ledningar för vatten, avlopp, el och fiber kan bildas inom markreservat, u₁, samt inom allmän platsmark (GATA₁ och NATUR₁) som belastar Alnö-Nysäter 3:6 och 5:1. Inom de områden som detaljplanen är reserverade för visst ändamål gäller inte automatiskt någon rättighet till följd av att detaljplanen har vunnit laga kraft. Upplåtelse inom ett sådant markreservat måste ske vid lantmäteriförrättning eller genom skriftlig överenskommelse mellan berörda parter.

Ansökan om lantmäteriförrättning

När detaljplanen har vunnit laga kraft kan fastighetsrättsliga åtgärder ske. Ansökan om avstyckning, marköverföring genom fastighetsreglering samt bildande av gemensamhetsanläggning, ledningsrätt eller servitut inlämnas till lantmäteriet.

Omprövning och inrättande av ledningsrätt söks av berörd ledningshavare.

Fastighetsägarna ansvarar för att ansöka och bekosta fastighetsbildningsåtgärder som krävs för att genomföra detaljplanen.

Fastighetskonsekvensbeskrivning – sammanfattning

1. Mark för bostadsändamål (B), inom Alnö-Nysäter 3:6, kan avstyckas till egna fastigheter.
2. Ledningsrätt för vatten, avlopp, el och fiber kan inrättas inom allmän platsmark på fastigheterna Alnö-Nysäter 3:6 och 5:1 samt inom u1-område på fastigheten Alnö-Nysäter 3:6 för ledningsdragande verk.
3. Gemensamhetsanläggning kan inrättas för väg inom kvartersmarken på Alnö-Nysäter 3:6.
4. Gemensamhetsanläggning kan inrättas inom allmän platsmark för lokalgata(GATA₁) på fastigheterna Alnö-Nysäter 3:6 och 5:1. samt naturområde inom Alnö-Nysäter 3:6.
5. Gemensamhetsanläggning kan inrättas inom allmän platsmark för naturområde (NATUR₁) på fastigheten Alnö-Nysäter 3:6.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Planläggningen bekostas av beställare enligt upprättat planavtal. Kostnader för fastighetsbildning debiteras enligt Lantmäteriet förordning om avgifter vid lantmäteriförrättningar.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Jesper Ljung Holm, Stadsbyggnadskontoret
Christer Nordin, Lantmäteriet

STADSBYGGNADSKONTORET

Susanne Klockar
PlanchefJesper Ljung Holm
Planarkitekt

Detaljplan för

Tranviken

Del av Alnö-Nysäter 3:6 & Del av Alnö-Nysäter 5:1

Alnö, Sundsvalls kommun

Upprättad av stadsbyggnadskontoret 2021-01-18

SAMRÅDSREDOGÖRELSE - Samråd

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för samråd enligt PBL 5:13 under tiden 27 september – 18 oktober 2019.

Svar har inkommit från:

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen anser att planförslaget saknar redovisning av dess påverkan på medborgarnas hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Strandskydd

Som särskilt skäl vid prövningen om upphävande av strandskyddet har kommunen angett 7 kap 18 c § punkt 2, Miljöbalken – att området som upphävandet avser är väl avskilt från området närmast strandlinjen genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering. Länsstyrelsen bedömer att det angivna skälet är tillämpligt med utgångspunkt i att Skärgårdsvägen är så pass trafikerad att den utgör en tydlig barriär mellan strandlinjen och planområdet. Strandområdet består av en badanläggning med både pool och byggnationer. Det finns därmed ingen risk att ett upphävande av strandskyddet skulle leda till en ökad privatisering av stranden. Ett genomförande av den aktuella detaljplanen kan inte anses ha en negativ påverkan på den allemansrättsliga tillgången till vattnet. Punkt 2, 7 kap 18 c §, Miljöbalken åberopas även i prövningen om upphävande av strandskyddet gentemot bäcken i planområdets västra sida. Bäckens är idag avskild från planområdet genom bostadsbebyggelse och länsstyrelsen anser att det särskilda skälet för upphävande av strandskyddet är tillämpligt även för bäcken. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen redovisar säkra hållplatslägen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att planförslaget saknar redovisning av hur boende i området på ett säkert sätt ska kunna ta sig till viktiga målpunkter som exempelvis samhällsservice och offentlig verksamhet. Väg 665 saknar gång- och cykelväg och det är inte beskrivet hur busshållplatserna är utformade. Handlingarna anger att den största delen av servicen är koncentrerad till Vi centrum, det är därmed viktigt att boende på ett tryggt sätt ska kunna ta sig till denna. Barn och unga är i stor grad beroende av kollektiva färdmedel för att

kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Vid planläggning av bostadsområden ska särskild hänsyn tas till att det finns övergångsställen och säkert utformade busshållplatser.

Övriga synpunkter

Dagvatten

Ett genomförande av detaljplanen innebär att tidigare oexploaterad mark omvandlas till hårdgjorda ytor. Planen kan med fördel kompletteras med en uppskattning av hur detta kommer att påverka mängden dagvatten när den naturliga infiltrationen begränsas. Under rubriken "dagvatten" står att det är viktigt att dagvatten från den högre terrängen avleds så att inte lägre områden påverkas. Området mellan Skärgårdsvägen och kvartersmarken är inte planlagd och användningen av marken framgår inte i handlingarna. Kommunen ska vid planläggning ha försäkrat sig om att dagvattenhanteringen går att lösa inom planområdet och det ska redovisas hur detta görs. Planhandlingarna beskriver inte hur hanteringen av dagvatten ska göras och hur påverkan på området mellan planområdet och Skärgårdsvägen ska begränsas. Detta är särskilt viktigt då terrängen är förhållandevis brant och dagvatten riskerar att rinna ner på Skärgårdsvägen och dra med sig föroreningar från vägbanan.

Avsiktsförklaring

En avsiktsförklaring gällande trafikåtgärder på Alnö ingicks gemensamt mellan Sundsvalls kommun, Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten i oktober 2017. Syftet var att nå en överenskommelse avseende ansvar, kostnader och finansiering av framtida åtgärder som ska leda till en hållbar samhällsutveckling på Alnö. Parternas gemensamma avsikt är att verka för att i huvudsak de åtgärder med medel och/eller hög effektbedömning som förslås i åtgärdsvalsstudien ska genomföras. En av utgångspunkterna med överenskommelsen är att klara trafiksituationen på Alnö samt för att kommunen i ett första skede ska kunna planlägga 3 nya detaljplaner för bostäder. Denna detaljplan är enligt uppgift från kommunen en av de detaljplaner som ingår i överenskommelsen. Avsiktsförklaringen ska följas upp årligen. Länsstyrelsen saknar uppgifter gällande den årliga uppföljningen av avsiktsförklaringen och kan därmed inte bedöma om detaljplanen är i enlighet med överenskommelsen.

Trafik

Trafiksituation på Alnö upplevs som problematisk och infrastrukturen är sårbar då den enda anslutningen till Alnö från fastlandet är via Alnöbron. Alnöbron består av ett körfält åt vardera hållet och har en kapacitet på 1500 fordon/timme. Bron är i dagsläget redan väldigt belastad med trafikköer som en konsekvens av detta. Planhandlingarna innehåller varken underlag gällande utförda trafikmätningar eller något resonemang kring en eventuell ökning av trafiken i och med planens genomförande. Länsstyrelsens bedömning är att trafiksituationen är en central fråga kopplat till samhällsutvecklingen på Alnö. Planhandlingarna bör därmed innehålla en aktuell beskrivning av trafiksituationen och en uppskattning av vilken trafikökningen planens genomförande kan ge upphov till.

Räddningstjänstens insatstider påverkas av vägnätet och dess framkomlighet. Då Alnö endast har en anslutning till fastlandet och det ofta uppstår trafikköer riskerar insatstiderna att förlängas. Planförslaget borde därvid innehålla en redovisning av hur tillgängligheten till planområdet ser ut för räddningstjänsten vid händelse av olycka.

Gång- och cykelväg

Planhandlingarna medger att ny bebyggelse på Alnö ska lokaliseras där det finns goda buss-, gång- och cykelförbindelser, vilket också är den generella inriktningen som beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Alnö. Den gång- och cykelväg som finns på södra Alnö sträcker sig dock bara till Ripsandsviken och en förlängning av GC-vägen är inte prioriterad i den regionala transportplanen. Handlingarna beskriver heller inte vad avståndet till den befintliga GC-vägen är vilket gör det svårt att bedöma om planen är i enlighet med inriktningen av var ny bebyggelse ska uppföras. Avståndet till samhällsservice som exempelvis livsmedelsbutiker, förskola och skola är till stor del koncentrerade till Vi centrum. Skärgårdsvägen som är den väg som sträcker sig runt Alnö är förhållandevis smal och saknar till stora delar belysning, vilket gör att det inte på ett säkert sätt går att färdas till fots eller på cykel. Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring hur den planerade bebyggelsen lever upp till Sundsvalls utvecklingsprincip gällande Hållbar utveckling som innefattar begreppet ”social hållbarhet” (Fördjupad översiktsplan för Alnö, 2013). Begreppet innefattar bland annat att människor tryggt ska kunna ta sig till viktiga platser antingen till fots eller med cykel och buss. Även tillgängligheten för barn, äldre och funktionshindrade är inkluderat i begreppet. I planhandlingarna saknas ett tillgänglighetsperspektiv och länsstyrelsens bedömning är att det är otydligt om den planerade bebyggelsen följer utvecklingsstrategierna i den fördjupade översiktsplanen.

Kollektivtrafik

Planhandlingar har en kartbild där de två närmaste busshållplatserna redovisas, men detta bör kompletteras med en beskrivning av hållplatsernas utformning och vilken turtäthet som råder i det aktuella området. Restider in till Sundsvall och Vi borde också framgå för att ge en uppfattning av hur tillgängligt området är att ta sig till och från via kollektivtrafik. Under rubriken ”syfte och huvuddrag” står att planen innehåller ett möjliggörande av en vändplats för att stödja kollektivtrafiken på Alnö. Det är oklart om detta är en åtgärd som skett i samråd med kollektivtrafikmyndigheten och på vilket sätt det stödjer kollektivtrafiken. Är det kopplat till en planerad omdragning av linjeturer längs vägen borde detta förtydligas.

Klimat

Länsstyrelsen ser gärna att klimataspekten i högre grad vägs in i planhandlingarna och på ett tydligare sätt beskriver vilka förutsättningar som finns för att planens genomförande kan anses hållbart. Detta är särskilt kopplat till det faktum att planområdet är beläget relativt långt från samhällsservice och offentlig verksamhet och att boende riskerar att bli bilberoende. Att planera bebyggelse så att människor med lätthet ska kunna välja kollektiva färdmedel

istället för bil är en stor del i att skapa en hållbar samhällsutveckling och minska klimatpåverkan.

Formalia

Planområdets utbredning på bilden i samrådshandlingen stämmer inte överens med plankartan. Det borde förtydligas vad området mellan väg 665 och planområdet ska vara planlagt för och planområdet utbredning bör vara konsekvent i alla kartbilder.

Kommentar:

Planförslaget är uppdaterat med en redogörelse för kollektivtrafiken och hur utformningen av busshållplatserna ser ut i närheten av planområdet.

Planförslaget har samråtts med Räddningstjänsten och inga synpunkter på tillgänglighet har inkommit.

En dagvattenutredning har utförts efter samrådet och har kompletterats planbeskrivningen.

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett kapitel som berör avsiktsförklaringen.

Under kapitel Trafik framgår nu de beräknade mängderna för tillkommande fordon.

Planområdet ligger i direkt anknytning till bussförbindelser. Utredningsarbete kring en förlängning av gång- och cykelvägen från Ripsandsviken har påbörjats. Alnö är en populär ö att bo på och ett stort intresse finns för att bosätta sig på ön. Södra Alnö är strategiskt utpekad som område att förtäta på Alnö. Genom att koncentrera förtätningen till södra Alnö ökar underlaget för att en utbyggnad av kollektivtrafiken och gång- och cykelnätet är genomförbar. Kommunen anser att planförslaget uppfyller de hållbarhetskraven som är rimliga att ställa, sett utifrån Alnös förutsättningar.

Planområdets utbredning är uppdaterad i ny bild.

Möjliggörandet av vändplatsen har i första hand varit en uttryckt vilja från kommunens sida. Vändplatsen kan vid nya linjedragningar även serva kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket

Yttrande

Trafikverket har följande synpunkter på planen; - Planområdets utbredning på bilden i samrådshandlingen stämmer inte överens med det inritade området på plankartan. Det bör framgå vad området mellan väg 665 och planområdet ska vara planlagt för.

- När det gäller kollektivtrafik finns det en busshållplats nedanför planområdet. Det anges i planbeskrivningen att 10-minuteratrafik har införts som en åtgärd för att minska trafiken över Alnöbron. Det bör framgå vilken turtäthet det aktuella planområdet har, samt hur lång tid det tar att åka buss från området till och från Sundsvall.

- Det saknas gång- och cykelväg utmed väg 665 och det finns inte någon sådan åtgärd prioriterad i gällande regional transportplan. Enligt planbeskrivningen ska ”Ny bebyggelse lokaliseras till områden där det finns goda buss-, gång- och cykelförbindelser”. Planen bör beskriva hur man tänker åstadkomma tillgänglighet för gående och cyklister.

Kommentar:

Bilden är uppdaterad med ett förtydligande om utbredning.

Planbeskrivningen är uppdaterad med en redogörelse för turtäthet och restid för bussarna. Planförslaget är nära beläget bussförbindelser. Alnö är en populär ö att bo på och ett stort intresse finns för att bosätta sig på ön. Södra Alnö är strategiskt utpekad som område att förtäta på Alnö. Genom att koncentrera förtätningen till södra Alnö ökar underlaget för att en utbyggnad av kollektivtrafiken och gång- och cykelnätet är genomförbar.

Kommunala myndigheter och bolag:

Lantmäteriet

Utöver mindre redaktionella ändringar har Lantmäteriet inga synpunkter.

Kommunstyrelsekontoret

Bostadsförsörjning

Planen medverkar till att skapa attraktiva villatomter, något som det råder en stor efterfrågan på i kommunen.

Kommunens översiktsplan

Förslaget är inte i strid med gällande översiktsplan. Men det skulle vara bra om planen på ett tydligare sätt visar att det finns generella områdesspecifika riktlinjer i FÖP Alnö som planen tagit hänsyn till. Detta genom att antingen använda en underrubrik under avsnittet ”Planförslag” eller genom att förklara hur riktlinjerna följs under ”Tidigare ställningstaganden”, där FÖP Alnö nämns. Den text som redan står där är bra men flera av riktlinjerna nämns inte, eller har hanterats på annan plats i planhandlingen.

Frågan om dagvatten är inte tillräckligt hanterad. Att skriva som i planhandlingen är inte tillräckligt: ”att avleda dag- och regnvatten från den högre terrängen på ett sätt som inte medför konsekvenser på lägre områden.” För att dagvattenfrågan ska hanteras måste det finnas någon form av bestämmelse även på plankartan. Det måste också finnas någonstans att leda dagvattnet vidare från planområdet och under Skärgårdsvägen. Var finns det möjlighet att göra det? Om det saknas trummor under vägen behöver exploatören bekosta detta.

Avdelningen för samhällsutveckling är positiv till planändringen eftersom det råder brist på attraktiva villatomter.

Kollektivtrafik

Det är positivt att planen medger en yta för ”GATA”. Den är viktig då den gör möjlighet för bussar att vända, i planens västra del.

Folkhälsa

Detaljplanens kan både bidra till positiv utveckling av folkhälsan men det samtidigt ligger området långt samhällsservice. Dock finns det behov av att tillgodose beroende även på platser som i föreslagen plan.

Hållbar tillväxtstrategi

Planen är inte i strid med den hållbara tillväxtstrategin.

Övriga synpunkter

Planen är mycket välskriven, lätt att läsa och väl genomtänkt.

Kommentar:

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett försök att förtydliga riktlinjerna.

Det har efter samrådet utförts en dagvattenutredningen som planbeskrivningen är uppdaterade med. Dagvattenutredningen finns som bilaga till planen.

Kultur&Fritid

Rekommendation:

Ny bebyggelse bör genom sin placering anpassas till planområdets terrängförhållanden så att skogsslätens karaktär och geologiska förhållanden tillvaratas genom att exempelvis nyttja naturliga plåtar. Vid utformning av ny bebyggelse bör det beskrivas hur den förhåller sig till omgivande bebyggelse avseende volym och materialval.

Beskrivning:

Bebyggelsen längs med Alnös sydöstra kust är mycket varierad i sin ålder, utformning och placering, men är relativt genomgående i sin volym. Den utgörs i största del av mindre enbostadshus med en våning. Fasaderna utgörs nästan uteslutande av olika typer av träpanel.

Historik och kulturhistoriskt värde:

Området ligger inte inom utpekad kulturmiljöområde eller riksintresse för kulturmiljövård, men anses ändå ha ett kulturhistoriskt värde som framför allt visas genom badanläggningen och omgivande fritidshus.

Tranviken har varit badplats för Alnöborna under lång tid. 1969 beslöt man bygga en friluftsbadsanläggning med besökarkapacitet för över 1200 "samtidigt badande". Anläggningen skulle byggas och drivas av Stiftelsen Tranvikens fritidsområde som bildats av SCA:s sociala fond och Sundsvalls stad där SCA var huvudsakliga markägare. Strax norr om badanläggningen hade SCA:s socialfond 10 mindre semesterhus som hyrdes ut till anställda. Dessa byggnader står kvar även idag, strax väster om planområdet.

Tranviken kan alltså genom dessa fritidshus tillsammans med badanläggningen, betraktas som en enhetlig 1960-talsmiljö som vittnar om när det blev alltmer vanligt för Sundsvallsbor att ta bilen till olika utflyktsmål.

Planområdet ligger strax norr om Tranvikens badanläggning och utgörs av en stenrik skogsslätt som leder upp till en mindre höjd. Träden och stenarna bidrar till att platsen upplevs som mycket naturnära och berättar om de geologiska förutsättningarna som skapat viken och sandstranden på Tranviken.

Friluftsliv

De naturstråk som föreslagits skapar bra åtkomst för allmänheten till bakomliggande skogsmark.

Kommentar:

Planförslaget innehåller en planbestämmelse som ställer krav på terränganpassning utöver det generella krav Sundsvalls kommun har på marklov vid fyll och schakt +/-0,5 meter.

I och med arbetet med planen har bedömningen gjorts att det inte finns

tillräckligt med stöd för att reglera materialval och en anpassning till omkringliggande fritidshus. Den fördjupade översiktsplanen anger riktlinjen med en minsta fastighetsstorlek om 1500kvm, vilket är ca tre gånger större än befintliga fritidshusfastigheter. Området är som tidigare nämnt inte ett utpekad kulturmiljöområde eller riksintresse, vilket medför en svårmotiverad reglering av materialval.

Barn- och utbildningsförvaltningen

De tomter som föreslås i planen ligger inom nuvarande Ankarsviks skolas upptagningsområde.

Den skolan är med i pågående skolstruktursutredning och alternativ skola F-9 återfinns i Vi centrum. Den närmaste förskolan till området finns också i Ankarsvik och det är ofta högt tryck redan idag på förskoleplatserna.

Vi ser därför hellre att nya tomter för bostäder planeras i närheten av Vii där vi har det bättre med både förskole- och grundskoleplatser.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen anger att förtätning ska ske på södra Alnö. Skolutredningen som utfördes efter att denna detaljplan varit på samråd har fastslagit att Ankarsviks förskola ska kvarstå.

Medelpads Räddningstjänstförbund

Medelpads Räddningstjänstförbund har tagit del av insända handlingar och har inga speciella synpunkter att lämna i ärendet.

Kommentar: Noterat.

Sundsvall – Timrå Airport

Sundsvall-Timrå Airport har inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar: Noterat.

Miljöförvaltningen

Förorenade områden

Miljönämnden känner inte till något förorenat område inom planområdet.

Grönstruktur/natur

Området består idag av naturmark som till huvuddel utgörs av hällmark (impediment). I den norra delen utanför planområdet har avverkning utförts i närtid. I väst och öst avgränsas planområdet av bostads- och fritidshusbebyggelse samt i söder av Skärgårdsvägen.

Markskiktet består i huvudsak av blåbär- och lingonris, ljung, mossor och lavar. Buskskiktet består av mindre lövträd i planområdets ytterkanter och av enbuskar på hällmarken. Trädsiktet domineras av tall med inslag av mindre

gran på hållmarken. I västlig och östlig riktning i planområdets ytterkanter förekommer även lövträd så som säl, asp, björk och rönn. Miljönämnden känner inte till några skyddsvärda naturvärden i området.

Området runt kvartersmarken i väst och öst planläggs som natur för att bibehålla tydliga gröna kilar i området. De gröna stråken föreslås bli ca 20-25 meter breda. I grönstråken förekommer både barr- och lövträd. Miljönämnden tycker det är bra att gröna stråk på vardera sidan om kvartersmarken bevaras för att trygga passage och livsmiljöer för djur- och växtlivet. Miljönämnden förstår dock inte varför det inte planläggs ett grönt stråk längs med hela Skärgårdsvägen när marken ändå ingår i planområdet. Inom den södra delen av planen kan då de två gröna kilarna i området förbindas (se bifogad plankarta). Miljönämnden skulle se positivt på en sådan förändring då det gör att området känns mer öppet även för andra än boende i området och förstärka avskiljningen från Tranviken.

Strandskydd

Som särskilt skäl för att upphäva strandskyddet anges att planområdet är väl avskilt i väster genom befintlig bebyggelse i förhållande till Tranviksbäcken. För havet anges att Skärgårdsvägen är avskiljande. Miljönämnden delar dock inte bedömningen om att topografin kan vara avskiljande och utgöra ett särskilt skäl.

Miljönämnden delar bedömningen att planen inte väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växtlivet inom planområdet. Miljönämnden tycker dock att påverkan på den allemansrättsliga tillgången till strand- och vattenområdet vid havet behöver bedömas och motiveras ytterligare. Att bilda 5-7 nya fastigheter för bostadsändamål direkt (ca 40 meter från havet i planens östliga del) ovanför Tranviken kan vara avhållande. Allemansrättslig tillgång till strandområdet handlar inte bara om att människor ska få röra sig fritt längs stranden utan också om upplevelsen av att få vistas och uppehålla sig vid strand- och vattenområdet. Särskilt då det inte bedrivs någon verksamhet vid anläggningen nedanför Skärgårdsvägen i Tranviken. Det är samtidigt oklart vad som kommer att hända med anläggningen i framtiden.

Vatten, avlopp och dagvatten

Inom en stor del av planområdet förekommer berg i dagen. Planförslaget redovisar inte hur dagvatten kan tas omhand inom planområdet. Miljönämnden anser att dagvatten bör tas omhand lokalt genom infiltration eller perkolation på tomtmark där det är möjligt.

Tranviksbäcken är öringförande och miljökontoret har tidigare tagit bort en damm i bäcken. Miljönämnden anser att planen behöver säkerställa att dagvatten kan omhändertas på ett miljöriktigt sätt så att det inte riskerar att ledas vidare till Tranviksbäcken och sedermera till Tranviken.

Området kommer att anslutas till det allmänna vatten- och spillvattennätet (VA). Om det finns utrymme är det önskvärt att det ordnas lämpliga platser för att ta hand om förorenad snö och smältvatten inom planområdet.

Parkering

För områdets västra del gäller detaljplan 2281K-ALN-64, som vann laga kraft 1969 och anger parkmark och parkeringsändamål. I planen anges att ytan i väst som tidigare var avsatt för parkeringsändamål ändras till område för gata. Området för gata ska kunna nyttjas av kollektivtrafiken och boende i området (tillgång till bostäder).

Nedanför planområdet vid Tranviken finns ett havsbad som är frekvent besökt sommartid. Det är oklart vad som kommer att hända i framtiden med den befintliga anläggningen vid Tranviken som i nuläget är stängd. I ett längre perspektiv så anser miljönämnden att det fortsatt är viktigt att parkeringsmöjligheter tryggas även för allmänheten som vill besöka och vistas i Tranviken. I planen nämns det inget om parkeringsmöjligheter för allmänheten eller om behovet kan tillgodoses utanför planområdet.

Trafik och kommunikationer

Hållplats för kollektivtrafik finns i nära anslutning till lokalgata i planområdets västliga del samt 150 meter från planområdets östliga del. Hållplatserna trafikeras med buss flera gånger per dag.

Service

Samhällsservice och butiker finns i Vi-centrum 13 km norr om planområdet.

Kommentar:

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett förtydligande gällande syftet att utelämma marken närmast Skärgårdsvägen. Den ingår inte i planområdet och är enligt gällande detaljplan planlagd som Parkmark.

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett resonemang gällande allmänhetens tillgång till strandområdet.

Planförslaget har efter samrådet uppdaterats med en dagvattenutredning.

Dagvattenutredningen finns som bilaga.

En komplettering av planförslaget har gjorts för parkeringssituationen. Den nya regleringen omöjliggör inte att parkeringar fortsatt anordnas på platsen.

MittSverige Vatten & Avfall (MSVA)

Med anledning av Er skrivelse till MittSverige Vatten AB med begäran om yttrande i rubricerat ärende meddelas härmed att från VA-teknisk synpunkt kan följande anföras.

Befintliga ledningar

Inom berört område finns inga befintliga VA-ledningar. Befintligt ledningsnät finns placerat väster om planområdet samt söder om väg 665 där eventuell anslutning kan ske.

Vattenförsörjning

Vattenanslutning till planområdet kan beredas genom den befintliga vattenledningen placerad väster om planområdet samt söder om väg 665. Teoretiskt vattentryck vid anslutningspunkt motsvarar cirka +60 m vp (meter vattenpelare).

Spillvattenledning

Spillvattenanslutning till planområdet kan ske till den befintliga spillvattenledningen placerad väster om planområdet samt söder om väg 665. Dränering och takvatten får ej anslutas till spillvattenledningen. Befintligt spillvattennät är av typen självfall och Sundsvall Vatten AB förutsätter att även spillvattnet inom planområdet förläggs med självfall.

Dagvattenavledning

Kommunalt dagvatten saknas i området, planområdes kan således EJ anslutas till kommunalt dagvatten.

Anläggningar, typ avloppspumpstationer mm, lukt eller dylikt.

Områdets placering ligger i närhet till befintlig pumpstation vilket bör beaktas då luktproblem kan uppstå i anslutning till anläggningen.

Övrigt

Planområdet ligger utanför Sundsvall Vatten ABs verksamhetsområde. Sundsvall Vatten AB har således ingen skyldighet att ansluta området. Anslutning kan dock ske men görs enligt ett exploateringsavtal. Avtalet innebär grovt att exploitören ansvarar och bekostar exploateringen av VA för planområdet.

Exploateringen utförs enligt MittSverige Vatten&Avfall ABs kvalitet in i minsta detalj samt enligt upprättat avtal. Sundsvall Vatten AB tar sedan över ledningsnätet och planområdet införlivas i verksamhetsområdet.

Det är viktigt att man vid upprättandet av planen tar hänsyn till blivande fastighetsbildning och att u-områden upprättas så att samtliga fastigheter kan försörjas med VA.

Kommentar: Planbeskrivningen är uppdaterad med ovan text om VA.

Sundsvall Elnät AB, Infrastruktur EI

Sundsvall Elnät AB har tagit del av utskickade handlingar och lämnar följande synpunkter:

Sundsvall Elnät: Det finns ledningar och stolpar i de omringade områdena. Om befintlig infrastruktur är i vägen för byggnation får den som föranleder flytten stå för kostnaden i samband med detta.

Servanet: Det finns befintliga ledningar i de omringade områdena. Om befintlig infrastruktur är i vägen för byggnation får den som föranleder flytten stå för kostnaden i samband med detta.

Kommentar: Noterat.

Sundsvall Energi AB, Servanet

Sundsvall energi har inga synpunkter.

Kommentar: Noterat.

Företag:

E.ON

Ärendet ligger inte inom E.ONs koncessionsområde.

Kommentar: Noterat.

TS Skanova Access AB

Skanoas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Vi har därför inget att invända mot gällande detaljplaneförslag.

Kommentar: Noterat.

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Noterat.

Förvaltningen för Arbetsmarknad, Vuxenutbildning och Integration(NAVI)

NAVI har ingen erinran mot detaljplaneförslaget

Kommentar: Noterat.

Privatpersoner & Föreningar:

Tranviken övre vägens samfällighetsförening

Vårt svar grundar sig huvudsak på REVs anvisningar att vi som förening skall koncentrera vårt svar till vårt ansvar för förvaltning och skötsel av vägen. Vi företräder inte enskilda medlemmar eller grannar i andra frågor, som boende miljö och andra intressen.

Synpunkter från Tranviken Övre vägens samfällighetsförening i granskningsprocessen av ny detaljplan Alnö-Nysäter 3:6 & Alnö-Nysäter 5:1 detaljplanen ansluter till Tranviken övre vägen.

Planförslaget grundar sig på att vägförening godkänner en anslutning till planerad fastighet. Kostnader i samband med denna anslutning tillfaller enligt anvisningar fastighetsägaren.

Om anslutning till den nya fastigheten medför att det ställs mer krav på anläggning av Vändplan förutsätta att denna fråga utreds med hänsyn till de behov som kan uppstå om tunga fordon skall tillåtas.

Den lantmäteriförrättning som blir följden av en ny tillkommande fastighet skall bekostas av fastighetsägaren. Lantmäteriförrättning kommer även enligt vår uppfattning ange riktlinjer för hur anslutning och eventuell vändplan skall utformas.

Det har inkommit skrivelser till vägföreningen om behov av vändplan beroende på kraven om att avfallsfordon skall tillåtas trafikera vägen, enligt anvisningar i föreningens stadgar. Denna fråga kommer utredas av föreningen.

Föreningen förvaltar enligt stadgar anläggningssamfällighet (väg) tillkommen genom anläggningsbeslut 2004-03-19 (Dnr:KLM 02/56)

I förfrågningsunderlaget sakans information om hur det grönområde är inlagt och ansluter till vändplan och väganslutning till fastigheten kommer att utvecklas som ett naturstråk och användbar gångstig, det är av intresse om det tillkommer anslutningskostnader.

Kommentar:

Syftet med grönområdet som ansluter till vändplanen är att möjliggöra fortsatt rörelser förbi den tillkommande fastigheten och därmed undvika att en återvändsgränd byggs i och med bildandet av den nya fastigheten. Eventuella markåtgärder bekostas och initieras av fastighetsägare. Kostnaden för lantmäteriförrättning för tillkommande fastigheter bekostas av den som initierar förrättningen.

Alnö-Nysäter 2:55

Detaljplanen redovisar en kraftig ökning av bebyggelsen för planområdet - från o till 10-talet åretrunt bostäder - vilket är onödigt och gynnar enbart exploatören. Det hade här varit lämpligare att undvika en sådan avvikande förtätning och gynna nuvarande småskalighet. Jag ser framför mig en skärm av jättevillor i rasbranten fram till vägen - fult och helt främmande för omgivningen och naturtypen. En konsekvens av planen är vidare att det knappast ges utrymme för en säker gånggata eller trottoar längs 200 m av Skärgårdsvägen.

Följande bör beaktas:

- * Andelen byggnasmassa skall minskas, var ser man en dylik trängsel i en bergsskärning.
- * För att bättre smälta in i terrängen skallnockhöjden sänkas till max 5 meter generellt.
- * Föreslagna kommunikationsytor inom området skall vara tvingande och utföras i takt med områdets exploatering.
- * Planen omarbetas så att kommunen eller väghållaren får plats med gångbana i väst- östlig riktning.

Kommentar: Södra Alnö är utpekad som förtätningsområde på Alnö. Den föreslagna förtätningen anses inte orimlig, och exploateringen styrs av planbestämmelser som är politiskt antagna för hela Alnö i den Fördjupade översiktsplanen för Alnö. Planförslaget medger inte bebyggelse mot Skärgårdsvägen utan lämnar ett ca 20 meter avstånd mot Skärgårdsvägen. Det för att undvika den värsta delen av bergsskärningen och ge plats åt en framtida gång- och cykelväg längs Skärgårdsvägen.

Att ange en nockhöjd på 5 meter inom ett område där terrängen har kraftigt skiftande lutning och medelmarknivån används som utgångspunkt är inte möjligt.

Kommunen råder över den mark kommunen äger, resterande mark är privatägd och ska följa detaljplanens regleringar.

Planen innehåller redan i samrådsutformningen justeringar för att underlätta en framtida gång och cykelbana i väst-östlig riktning. Planbeskrivningen har uppdaterats med förtydligande kring frågan.

Alnö-Nysäter 3:29

Vi anser att det finns ett antal punkter som omöjliggör att detaljplanen förverkligas med nuvarande utformning.

1. Det finns ett muntligt avtal från säljaren Paul Andersson från vårt köp av Alnö-Nysäter 3:29, om att område B, "parkmark", aldrig skulle få bebyggas. Avtalet är beskrivet på sidan 43 i Appendix från Sven och Carola Nordbäcks (ägare av Alnö-Nysäter 3:28) synpunkter till samrådet. Om detaljplanen trots detta godkänns kommer en civilrättslig process att drivas mot markägaren.

2. Det finns möjligheter att skapa 5-7 fastigheter i planområdet, vilket är planförslagets och markägarens mål, utan att ge dispens från strandskyddet. Kommunen har inte visat att det inte skulle vara möjligt.
3. Planförslagets alternativ till ändrad dragning av nuvarande stig är inte redovisat. I Sven och Carola Nordbäcks noggranna inlägga visas att den kommer att gå igenom så oländig terräng att både djur och människor helt förhindras att använda den.
4. Kommunen bygger sin dispens från strandskyddet på att Skärgårdsvägen är en "väl avskiljande väg". Därmed menar man att allmänheten normalt hindras från att korsa vägen för att ta sig till Tranviken. Alla som har besökt Tranviken vet att så inte är fallet, och inte har varit det de senaste 50-60 åren. Man ignorerar en prejudicerande dom från MÖD dom 2011:40, mål nr M 215-11 där ett liknande fall i detalj beskrivs och skälen till att INTE tillåta strandsskyddsdispens. I det fallet var det en 70- väg målet gällde. För Tranviken gäller 50 km/tim och under juni-aug gäller 30 km/tim förbi badplatsen. Den trafikmängd som kommunen har angett passerar platsen stämmer inte heller, betydligt lägre siffror är verkliga fakta som lätt borde kunnat hämtats från Trafikverket (eller från Sven och Carolas inlägga...).
5. Kommunen redovisar inte skälen till att man måste upphäva strandskyddet.
6. Den föreslagna ytan för vändplan är inte tillräcklig.
7. Kommunen har uteslutit Naturskyddsföreningen trots ett skriftligt löfte om att låta dem delta i samrådet. Även Tranviken Övre Vägens samfällighetsförening och boenden längs vägen samt de personer från Sälundet som frekvent nyttjar stigen över markområde "B" är uteslutna ur samrådet.
8. Vi upplever att endast markägarens intressen har tillvaratagits i planförslaget. Om andra intressen finns bör de tydligt redovisas.
9. De åtgärder som kommunen vidtagit för att trafiksituationen över Alnöbron ska förbättras, är resultaten av dem redovisade och vad har i så fall uppnåtts? Innan fler bostäder byggs bör väl även detta beaktas?

Kommentar:

1. *Avtal mellan parterna och som inte berör kommunen löses mellan parterna. Kommunen är ej bunden av dessa avtal vid detaljplanering.*
2. *Att tillskapa ett visst antal fastigheter är inte detaljplanens syfte. Den möjliggör byggnation av bostäder på kvartersmark där det genom prövning har ansetts lämpligt.*
3. *Detaljplanen möjliggör en ny dragning av en stig.*
4. *Kommunens syn på strandskyddet framgår i planbeskrivningen.*
5. *Se svar på punkt 4.*
6. *Vändplanen har efter dialog med vägföreningen utformats efter det servitut som finns på platsen.*
7. *Naturskyddsföreningen ingår inte i ordinarie samrådskrets och det finns på platsen inte några dokumenterade natur- eller djurvärden som skulle aktualisera en inkludering. Det var en miss att samfällighetsföreningen inte fanns med i samrådskretsen. Det åtgärdades inför granskningen genom ett extra samråd. Övriga nämnda fastigheter bedöms inte ingå i sakägarkretsen.*

8. *Planbeskrivningen innehåller uppdatering kring andra intressen.*
9. *Detaljplanen ingår i en överenskommelse mellan Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheten och Sundsvalls kommun. Planbeskrivning innehåller en uppdatering gällande åtgärdsvalsstudien.*

Nästa samrådsyttrande har på grund av sin utformning och omfattning kopierats in i sin helhet med början på nästa sida. Kommunens kommentarer finns efter yttrandet.

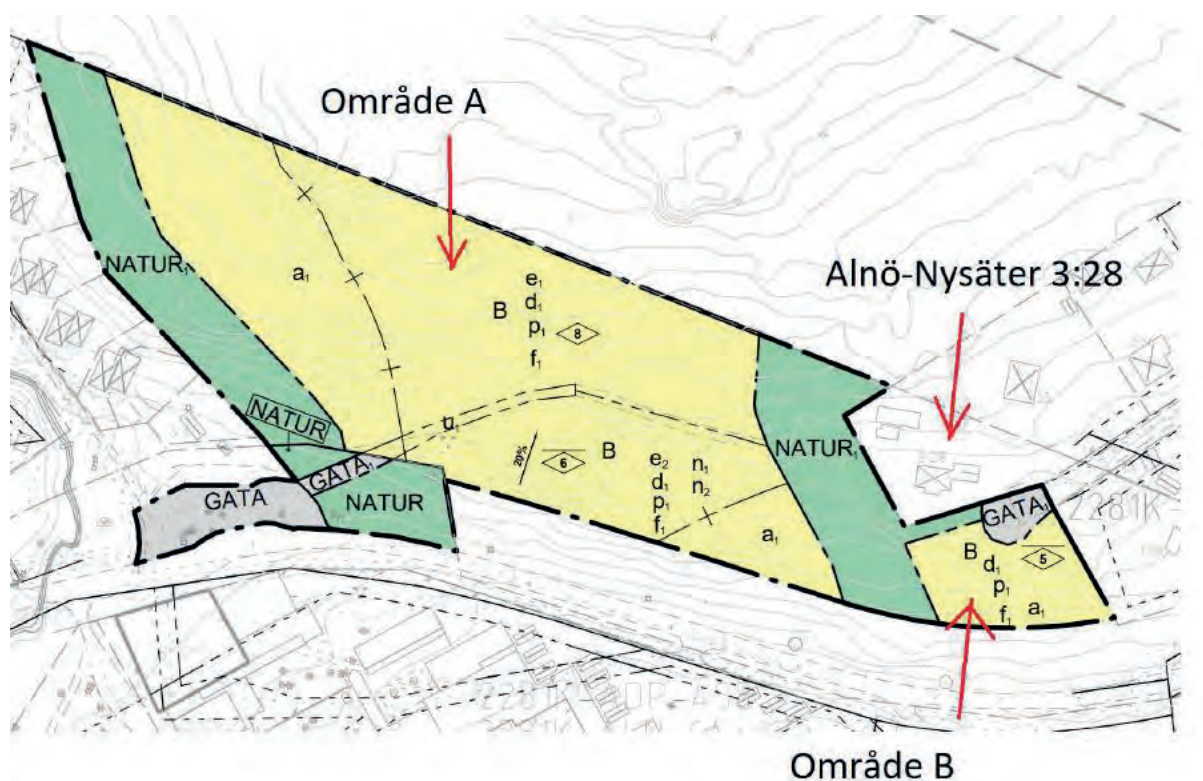
Till Sundsvalls kommun

Synpunkter på planförslaget SBN-2018-01039

Sven Jonsson Nordbäck och Carola Nordbäck

Ägare av Alnö-Nysäter 3:28

17 oktober 2019



Innehållsförteckning

Inledning	2
Del 1 - Avtal och alternativa lösningar	4
1.1 Planförslaget beaktar inte ingångna avtal mellan fastighetsägare	4
1.2 Det finns alternativa utföranden som inte kräver upphävande av strandskydd	4
Del 2: Allmänhetens tillgång till stranden hindras	7
2.1 Terrängens förutsättningar och varför planförslaget hindrar allmänhetens tillgång till stranden	7
2.2 Kommunens dragning av nytt gångstråk passerar över vår hemfridszon	12
2.3 Kommunens grönstråk hindrar djurlivets tillgång till vattenområdet	16
2.4 Kommunens förslag hindrar allmänhetens tillgång till Tranvikens havsbad	19
2.5 Samrådshandlingarna brister i redovisningen av gångstråk vilket omöjliggör deltagande i samråd	21
2.6 Planförslaget uppfyller inte de åtaganden som kommunen har att följa enligt den genomförda åtgärdsvalsstudien	23
Del 3: Vägen är inte väl avskiljande	24
3.1 Kommunen frångår avsiktligt gällande lagstiftning och prejudicerande fall för definitionen av vad som är väl avskiljande	24
3.2 Vägens faktiska egenskaper är inte väl avskiljande enligt prejudicerande rättsfall	26
3.3 Kommunen har inte prövat den aktuella sträckan av Skärgårdsvägen	27
3.4 Kommunen hävdar felaktig och vilseledande information om vägtrafik	28
Del 4: Strandskyddet kan inte upphävas i planområdet	31
4.1 Kommunen kan inte upphäva strandskyddet	31
4.2 Kommunen söker häva strandskyddet trots att planintresset kan tillgodoses utanför strandskyddat område	31
4.3 Kommunen kan inte hävda att tillskapa fler bostäder är ett giltigt motiv till upphävande då det är i direkt motsättning till miljöbalken syften.	32
4.4 Kommunen saknar mandat att häva strandskyddet samt redovisar inte skälen till varför man måste upphäva strandskyddet	33
Del 5: Vändplatsen, servitut och vägföreningen	35
5.1 Kommunens avsatta vändplats är inte funktionsduglig	35
5.2 Kommunens avsatta vändplats respekterar inte servitut	37
5.3 Kommunen har felaktigt uteslutit vägförening från samrådskrets	38
Del 6: Övriga punkter	39
6.1 Den sydöstra kvartersmarken bör klassas n1 likt annan söderliggande mark	39
6.2 Kommunen söker ensidigt tillgodose markägarens intressen	40
6.3 Kommunen uteslöt i sista stund Naturskyddsföreningen från samrådskretsen	40
6.4 Sju frågor som vi inte fått svar på och som är relaterade till strandskyddet	41

Inledning

Vi som ägare av Alnö-Nysäter 3:28 anser att det förslag som Sundsvalls kommuns planavdelning utarbetat gällande ny detaljplan för Tranviken (SBN-2018-01039) har omfattande och allvarliga brister och kan därför inte realiseras. Ett nytt planförslag måste utarbetas och skickas ut i ett förnyat samråd. Vi är dessutom mycket kritiska till att planavdelningens förslag uteslutande har följt markägarens önskemål och därigenom skapat ett förslag som får orimliga konsekvenser för allmänheten, djurlivet och de boende i området. Planavdelningen har presenterat ett förslag till detaljplan som:

- skapar oacceptabla konsekvenser och olägenheter för oss som enskild fastighetsägare (se punkt 2.1 och 2.2),
- negligerar strandskyddets intressen genom att förhindra allmänhetens och djurens tillgång till stranden (se punkt 2.1 och 2.3)
- är i strid med lagstiftning och rättspraxis gällande strandskyddet (se punkt 3.1 - 3.4 samt 4.1 - 4.4).
- är i strid med de ingångna avtal som finns mellan markägaren och ägarna av 3:28 samt 3:29 (se punkt 1.1).

Dessutom finner vi det ytterst anmärkningsvärt att planavdelningen vid Sundsvalls kommun medvetet har undanhållit information (se punkt 4.4), redovisat felaktiga uppgifter (se punkt 3.4 och 5.1) valt att inte redovisa skäl som man är ålagda att redovisa enligt Boverket (se punkt 4.4), valt att "runda" lagstiftningen genom att "flytta funktioner" (se punkt 2.1) och dessutom uteslutit fastighetsägare och föreningar i samrådet (se punkt 2.5, 5.3 och 6.3). Sammantaget är detta mycket oroande ur ett rättssäkerhetsperspektiv. Vi kan inte annat än instämma med Naturskyddsföreningen när de skriver att: "Krafttag måste till för att minska problemen med felaktiga strandskyddsbeslut i kommunerna. Om man – som det står i Januariavtalet – ska öka det lokala inflytandet måste det också ske en massiv satsning på kunskapshöjning och uppskärpning av myndighetsutövningen." (se länken <https://www.naturskyddsforeningen.se/strandskydd>).

I föreliggande samrådscommentar har vi samlat våra synpunkter och identifierat de frågor som ett nytt planförslag måste beakta för att det ska vara utformat i enlighet med gällande lagstiftning, rättspraxis och aktuella regelverk. Vår kommentar består av sex delar samt ett appendix som innehåller det avtal som upprättades mellan oss och dåvarande markägare när vi köpte vår fastighet 2003 samt de överenskommelser som gjordes därefter - i enlighet med avtalet.

- I *del 1* visar vi att det finns alternativa lösningar till kommunens förslag. Vi beskriver även de avtal som finns mellan oss och markägaren men som inte har respekterats i planförslaget.
- I *del 2* redogör vi för terrängens faktiska beskaffenhet och visar att kommunens planförslag hindrar allmänheten och djurlivets tillgång till stranden.
- I *del 3* visar vi att Sundsvalls kommun har gjort en felaktig bedömning när det gäller upphävandet av strandskydd med hänvisning till att Skärgårdsvägen sägs vara "väl avskiljande".
- I *del 4* sammanfattas resultaten av del 2 och del 3 och vi visar att kommunen omöjligen kan upphäva strandskyddet för det aktuella området. Vi formulerar även ytterligare kritik av kommunens förslag att upphäva strandskyddet.
- I *del 5* visar vi på uppenbara brister och felaktigheter i kommunens utformning av den vändplan som ligger på det aktuella området. Vi pekar också på att kommunen valt att inte inkludera vägföreningen i samrådskretsen trots att vändplanen har stor betydelse för föreningen.
- I *del 6* lyfter vi sådana övriga punkter som faller utanför de ovanstående kategorierna. De handlar bland annat om kritik av kommunens sätt att gå markägarens exploateringsintressen på bekostnad av allmänhetens och djurlivets intressen. Vidare behandlas områdets topografi samt planavdelningens beslut att i allra sista stund utesluta Naturskyddsföreningen ur samrådskretsen - trots att löften utfärdats av planhandläggaren att föreningen skulle inkluderas.

Del 1 - Avtal och alternativa lösningar

1.1 Planförslaget beaktar inte ingångna avtal mellan fastighetsägare

- Det finns gällande avtal mellan tidigare markägare och den sökande. Detta avtal är av stor vikt och har legat till grund för vårt köp av fastigheten och vårt nyttjande av den. (Avtalet finns bilagt i *Appendix: Avtal och överenskommelser 2003-2019*)
- Kommunen har trots kännedom om detta avtal och de överenskommelser som gjorts i anslutning till det, valt att inte beakta det i sitt planförslag. Kommunen har istället uteslutande valt att följa nuvarande markägarens vilja.
- Vi hävdar att avtalet bör respekteras i planförslaget.
- Om kommunens förslag fortsätter i denna form avser vi att, tillsammans med ägarna av 3:29, driva en civilrättslig process mot markägaren för avtalsbrott.

1.2 Det finns alternativa utföranden som inte kräver upphävande av strandskydd

Vi menar att det är av yttersta vikt att strandskyddet bibehålls i planområde B. Bevarandet av strandskyddet i detta område är en förutsättning för att allmänhetens och djurlivets möjligheter att röra sig till strandområdet. Bevarandet av möjligheter är enligt miljöbalken överordnat den enskildes intressen av att exploatera. Vi har även på olika sätt försökt att finna lösningar där både den sökandes intresse, ägarna av 3:28 och 3:29 intressen, samt allmänhetens intressen skulle kunna tillgodoses. Detta framgår av *appendix: Avtal och överenskommelser 2003-2019* (under rubriken *Hösten 2019*). Där beskrivs hur planavdelningen och lantmäteriet under hösten 2019 utredde och föreslog tre alternativ till markanvändning av område B, som alla innebar att strandskyddet bibehölls. Detta skedde på initiativ från oss, ägare av 3:28 och ägarna av 3:29. Dessa alternativ överensstämde dessutom med den begäran om förhandsbesked som markägaren själv skickade in 2013. Där står att avstyckningen av område B ”i första hand avser en utökning av fastighet Alnö-Nysäter 3:28, vilket är den fastighet som eventuellt påverkas av siktlinjer/utblickar”.

Planavdelningen ställde sig öppna till dessa alternativ vid prövningen av ny användning av marken i område B (relaterat till det uppdrag de erhållit från SBN). Vi försökte därefter presentera alternativen för den sökande markägaren - men denne ville inte ta del av de olika alternativ som planavdelningen hade utformat.

Två av dessa alternativ tog dessutom hänsyn till att markägarens önskan att få monetär utdelning på marken. De innebär att marken avstyckades och därmed kunde säljas som parkmark respektive naturmark. Det tredje alternativet utgjorde ett ekonomiskt noll-alternativ genom att marken förblev parkmark i stamfastigheten (se samtliga tre förslag nedan).

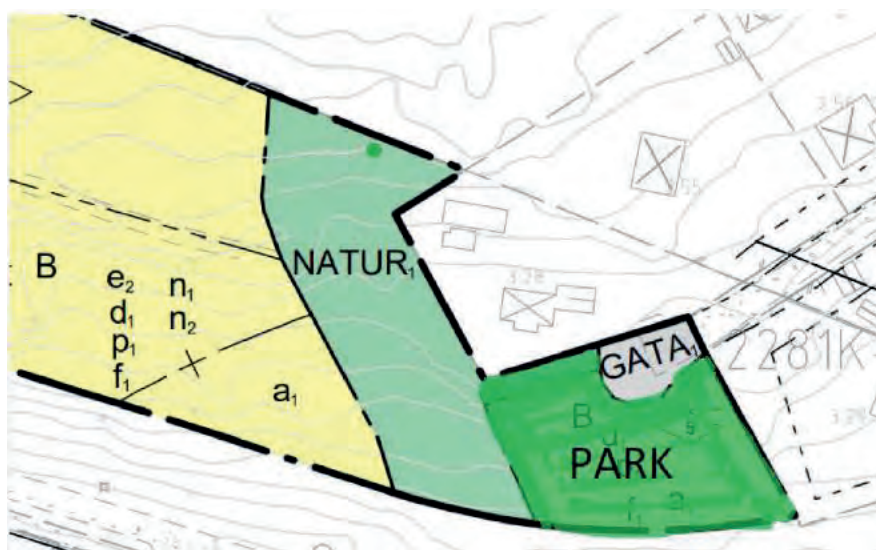


Bild 1: Alternativ 1 enligt bild ovan

Alternativ 1:

Området klassificeras som PARK och avskiljs i plankartan på ett sådant sätt att det är avstyckningsbart. Erforderlig yta för en vändplan tillskapas. Denna avstyckade parkfastighet skulle kunna förvaltas av en samfällighetsförening, vars funktion då skulle vara att 1) bibehålla naturområdet i befintligt skick, 2) rymma en korrekt utformad vändplan istället för den felaktigt utformade i planförslaget samt 3) garantera allmänheten tillgång till stranden längs det befintliga gångstråket 4) garantera djurlivet tillgång till stranden.

Fördelarna med detta alternativ är även att

- markägare erbjuds möjlighet till monetär ersättning för marken,
- strandskyddet kan bevaras,
- allmänhetens befintliga nord-sydliga samt öst-västliga gångstråk kan bibehållas,
- avtalen mellan den sökande och fastighetsägarna till 3:28 och 3:29 bibehålls.

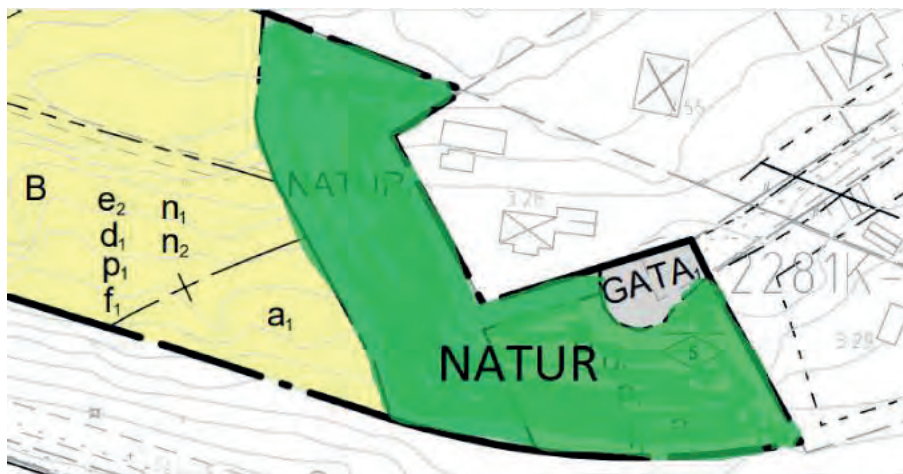


Bild 2: Alternativ 2 enligt bild ovan

Alternativ 2:

Området inom strandskyddet, inklusive det östra grönstråket, klassificeras som NATUR-park. Området styckas av och säljs till ägarna av 3:28. Funktionen skulle även i detta alternativ innebära att 1) bibehålla naturområdet i befintligt skick, 2) rymma en korrekt utformad vändplan samt 3) garantera att allmänheten har tillgång till stranden längs det befintliga gångstråket 4) garantera att djuren har tillgång till stranden. Fördelarna med detta alternativ är samma som alternativ 1, dvs att

- markägare erbjuds möjlighet till monetär ersättning för marken,
- strandskyddet kan bevaras,
- allmänhetens befintliga nord-sydliga samt öst-västliga gångstråk kan bibehållas,
- avtalen mellan den sökande och fastighetsägarna till 3:28 och 3:29 bibehålls.

Alternativ 3:

Detta alternativ innebär att område B inte avstyckas utan bibehålls inom stamfastigheten som parkmark. Allmänhetens tillgång till stranden bibehålls, liksom djurens möjligheter att röra sig till vattenområdet. Nackdelen är (för den sökande) att denne inte ges möjlighet till ersättning för området.

Del 2: Allmänhetens tillgång till stranden hindras

2.1 Terrängens förutsättningar och varför planförslaget hindrar allmänhetens tillgång till stranden

Vi är kritiska till att planförslaget bryter kontakten för allmänheten med stranden. Detta är oacceptabelt. Planavdelningen föreslår att den stig som allmänheten idag använder för att ta sig ned till stranden (och som använts på detta sätt de senaste 40-50 åren) ska ersättas med ett grönstråk placerat utanför den tilltänkta fastigheten. På så sätt hävdar planavdelningen att den etablerade stigens funktion kan bibehållas. Men sanningen är att det gångstråk som är inritat i planförslaget är helt obrukbart för människor. Grönstråket leder över två mycket branta slänter. Det är anmärkningsvärt att planförslaget inte beaktar den aktuella topografin. Dessutom är planavdelningens redovisning av terrängen mycket bristfällig. Detta medför att förslagets orimliga utformning höljs i dunkel. Det är djupt problematiskt eftersom den allmänhet som idag använder det befintliga gångstråket men också Stadsbyggnadsnämnden och tillsynsmyndigheten Länsstyrelsen bör få korrekt information för att kunna ta ställning till förslaget.

För att synliggöra det föreslagna grönstråkets konsekvenser har vi därför sett oss nödgade att göra det arbete som planavdelningen har underlåtit att göra, dvs att redovisa följderna av deras eget förslag. Som underlag för terrängmodellen och profilerna utgår vi från Lantmäteriets LIDAR-tjänst Laserdata Skog. LIDAR-scanningen gjordes i området 2018, och är därför den mest precisa och aktuella källa om den aktuella terrängen som är tillgänglig (och offentlig). Dessutom är lidar-data betydligt mer pålitliga än kommunens angivna fotogrammetriska material. Fotogrammetriska inmätningar är nämligen oanvändbara i områden med hög vegetation (vilket karaktäriserar området runt de aktuella fastigheterna).

Bildmaterialet nedan visar tydligt att det gångstråk som kommunen föreslår att allmänheten ska ta till stranden är fullständigt orealistiskt. Materialet visar även att den rimligaste vägen för djurliv och allmänhet till stranden går längs den befintliga stigen och därmed genom den strandskyddade mark som planavdelningen vill ta i anspråk som kvartersmark.

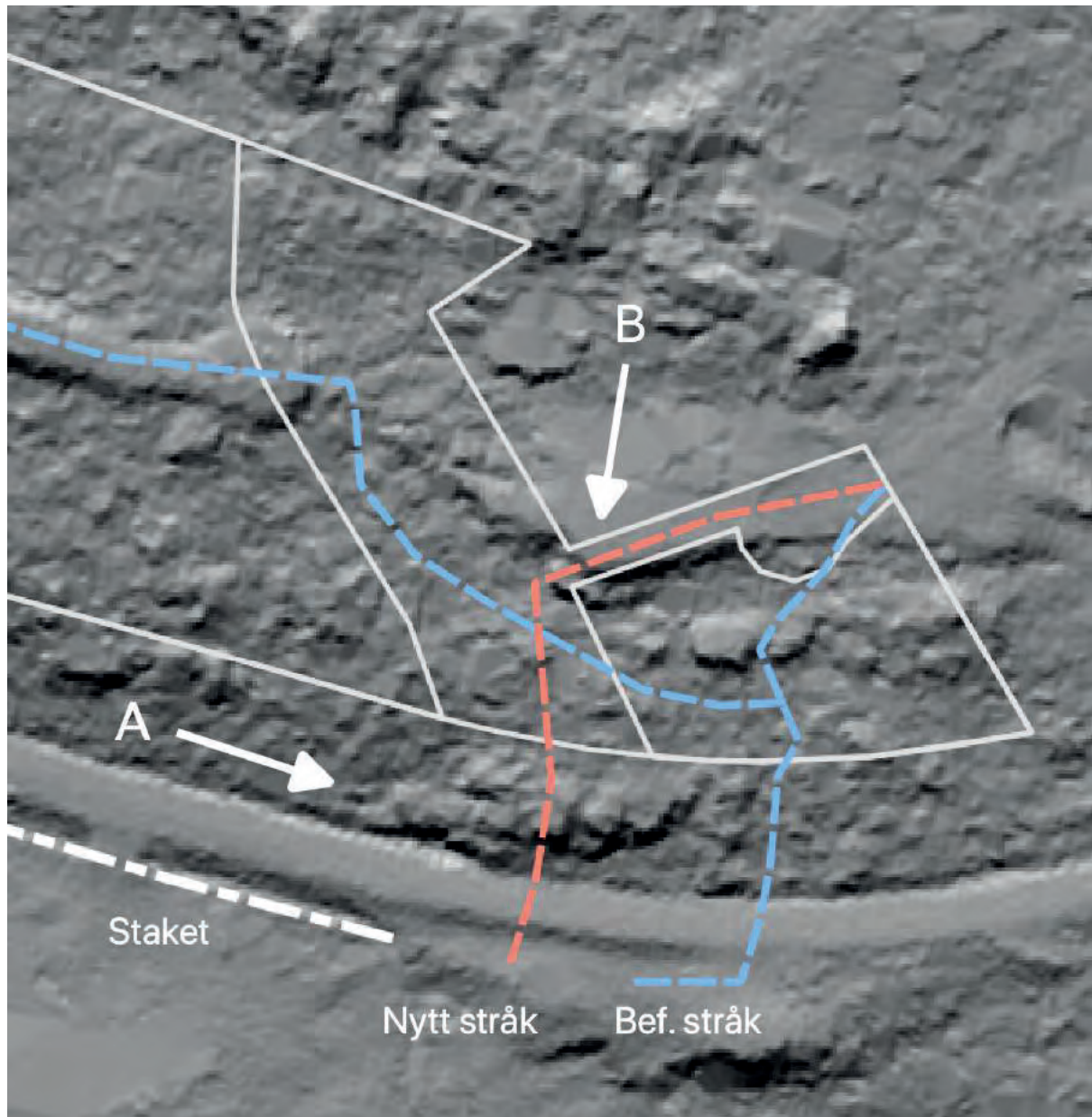


Bild 3: Illustration av befintliga terrängförhållanden och rörelsemönster för allmänhetens tillgång till stranden i nord-sydlig riktning samt allmänhetens tillgång till Tranvikens havsbad i öst-västlig riktning. Underlag är en terrängmodell från Lantmäteriets tjänst Laserdata Skog. A och B visar två branta partier som kommunen, genom sin kvartersmark, tvingar människor att passera.



Bild 4 och 5: Befintlig stig sett uppifrån (inom område B) som allmänheten använder till/från Tranvikens havsbad. Denna stig ska enligt åtgärdsvalsstudien värnas av kommunen men har försvunnit då planavdelningen vill ta marken i anspråk som kvartersmark.



Bild 6: Befintlig stig sedd nerifrån. Till vänster syns den blockiga terräng där planavdelningen föreslagit ett nytt gångstråk.



Bild 7: Den första branta terrängen längs kommunens föreslagna gångstråk. Se område markerat med **B** i bild 3.



Bild 8: Slänt **A** i bild 3 som man måste passera för att ta sig till stranden enligt kommunens förslag. Bilden blickar västerut från Skärgårdsvägen.

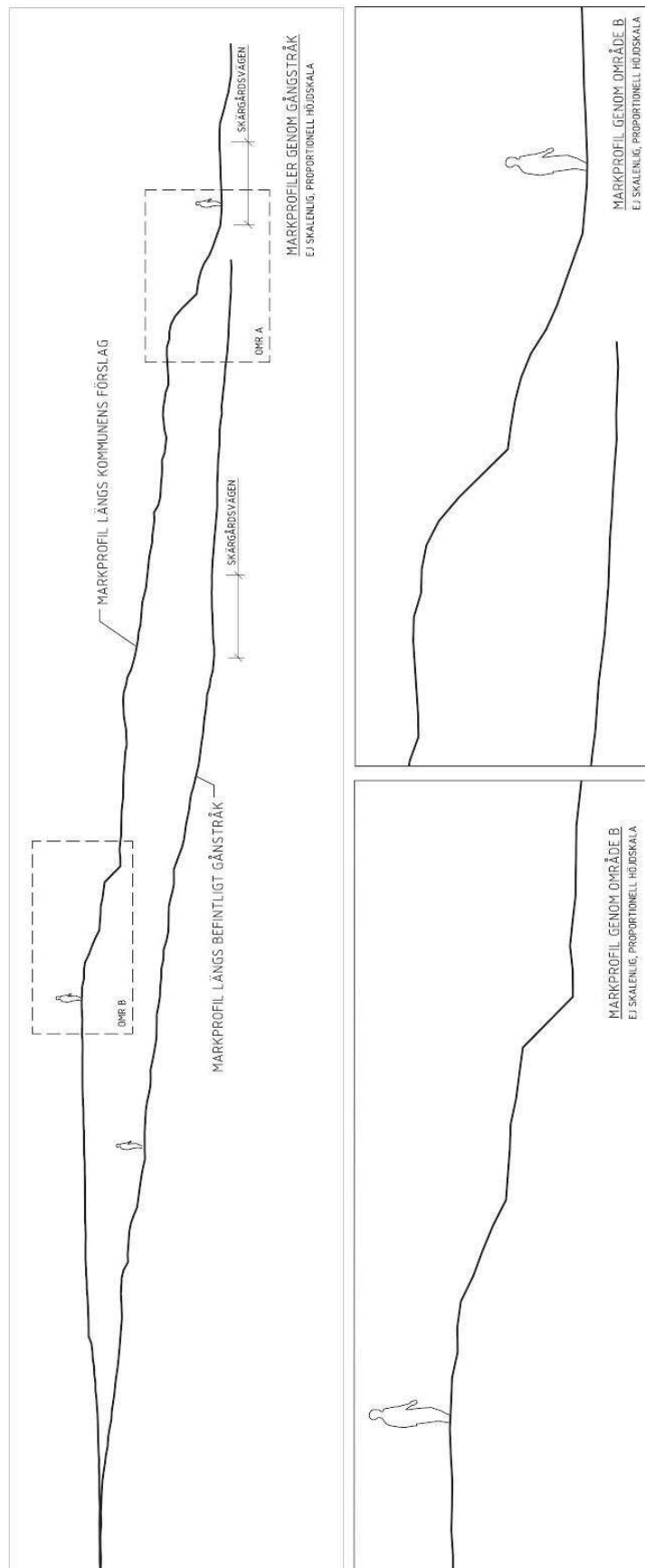


Bild 9: Markprofiler längs gångstråk i nord-sydlig riktning redovisade i **Bild 3**.

2.2 Kommunens dragning av nytt gångstråk passerar över vår hemfridszon

I kommunens planförslag står följande:

“Planen vidhåller en mindre naturdel i planens östra del. Som gör att ingen återvändsgränd är möjlig att bygga, vilket innebär att det även i fortsättningen är möjligt att röra sig i öst-västlig riktning.” (Samrådshandlingen, s. 18). Utformningen av den naturdel som avses i citatet ovan kan ses i nedanstående utdrag ur kommunens plankarta.

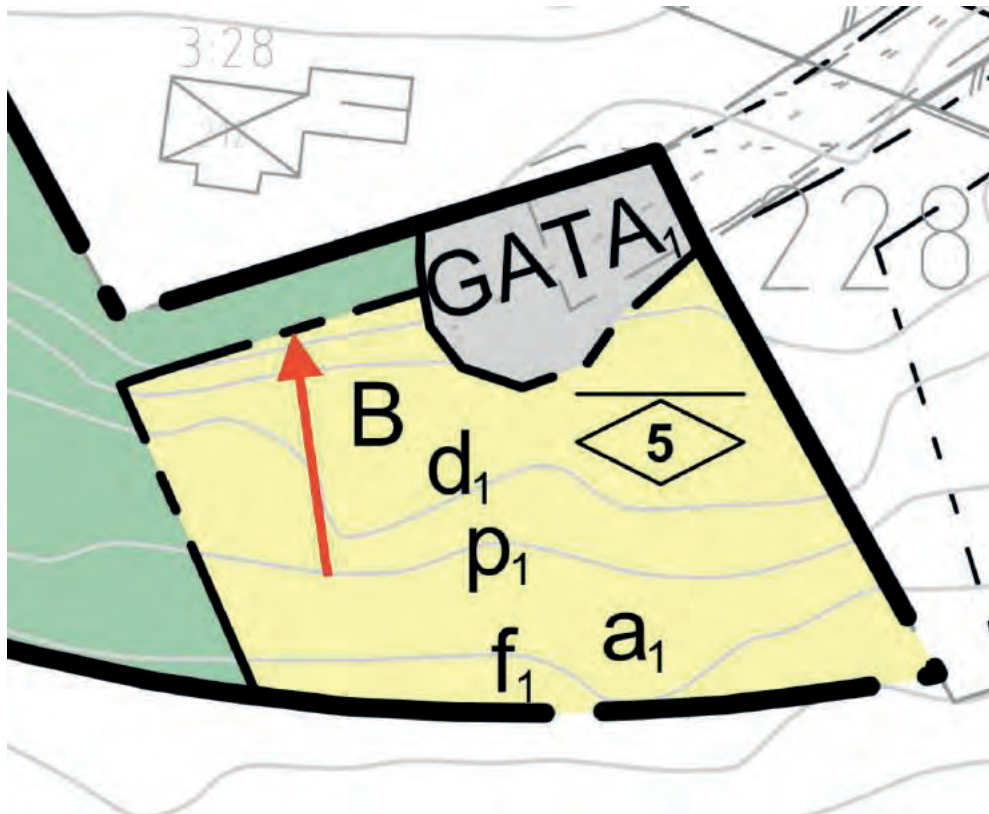


Bild 10. Utdrag ur kommunens plankarta.

Vår kritik:

Det planerade gångstråket går rakt genom vår hemfridszon. (För definition och argumentation av hemfridszon se nedan i detta avsnitt.) Denna placering av ett gångstråk för allmänheten får orimliga konsekvenser för oss. I bilderna nedan tydliggörs hur detta gångstråk ska dras enligt planförslaget.



Bild 11. Ortofoto med gränsdragningar samt skuggning från terrängmodell för att visa var branten går.



Bild 12. Platsfoto med det gångstråk som kommunen föreslår. Vid jämförelse med bild 11 blir det tydligt att placeringen av illustrations gångstråk är i enlighet med ortofotot.

Den utfyllnad av vår tomt och den branta sluttning som är synlig i bilden ovan skapades på initiativ av Paul Andersson, den markägare som sålde fastigheten till oss 2003. Han var far till nuvarande markägare. Avsikten med utfyllnaden var att tillskapa en större vistelseyta. Detta var en av åtta överenskommelser som ingicks med markägaren vid vårt köp 2003 samt under byggnation 2004-2005. För detaljerade redogörelse för avtalets innehåll, se *Appendix: Avtal och överenskommelser 2003-2019*. Nuvarande markägare är medveten om detta avtal.

Följderna av dragningen av det föreslagna gångstråket är flera och motstridiga. Detta visar att förslaget är ogenomtänkt och att det inte skett någon konsekvensanalys.

För det första skulle förslaget inte fungera för de personer som vill gå till stranden eller för oss som är ägare av 3:28. Passerande människor blir mindre benägna att vilja använda gångstråk som ligger alltför nära fastigheter, eftersom de flesta människor har en naturlig respekt för andras hemfridszoner. Skulle det trots detta passera människor längs gångstråket skulle vi som ägare till fastighet 3:28 uppleva det som ett stort intrång och det skulle innebära en orimligt stor olägenhet för oss. Vi skulle då få ett gångstråk precis utanför vårt vardagsrum och vår uteplats. Denna negativa inverkan är oproportionellt stor jämfört med olägenheten för den sökande markägaren att förlägga gångstråket nedanför slänten (där det för övrigt redan finns en stig i nord-sydlig riktning).

För det andra hävdar vi att det område som planavdelningen avser att använda som gångstråk ligger inom vår hemfridszon och därför inte kan användas som gångstråk av allmänheten. Definitionen av begreppet hemfridszon är "... det område som en förbipasserande upplever som privat". Hemfridszonen behöver inte överensstämma med fastighetsgränsen. Vi hänvisar till följande bedömningskriterier från Naturvårdsverket: "Hur långt skyddet når från byggnaderna varierar med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet, särskilt terrängförhållandena. Träd, buskar och bergknallar som hindrar insyn mot bostadshus medför att man kan passera ganska nära huset – sällan dock närmare än 10–15 meter." *Allemansrätten – vad säger lagen?*, s.17.¹ I vårt fall utgör terrängen ett sådant skydd. Det är för oss - men också för förbipasserande - en väsensskild upplevelse av intrång om någon går framför ett par meter från vårt hus eller om de går nedanför slänten. Vi vill uppmana alla som läser detta dokument att studera **bild 12** ovan och bedöma

¹ <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-8161-6.pdf?pid=3915>

huruvida det känns som ett intrång eller inte. Vi vill även aktualisera begreppet *tomtplats* i detta sammanhang. Det är den formella termen för en åskådliggjord hemfridszon.

Naturvårdsverket skriver att: Tomtplatsbestämningen är "inte knuten till den befintliga fastighetsindelningen och den behöver inte heller motsvara fastighetsgränserna." (Se *Strandskydd – en vägledning för planering och prövning*, Naturvårdsverket, s. 140) Senare i samma kapitel står att "Vid tomtplatsbestämningen bör man i första hand utgå från hemfridszonen".

Men faktum är att i detta fall har ingen tomtplatsbestämning skett. I sådana fall gäller, enligt Naturvårdsverket, att: "om någon tomtplatsbestämning inte har skett men allemansrätten inte gäller på grund av etablerad bebyggelse som har kommit till innan strandskyddsprövning krävdes bör en tomtplatsbestämning göras som omfattar både den tidigare bebyggelsen och den tillkommande. Gränsen mellan hemfridszonen och det område som ska vara tillgängligt för allmänheten genom allemansrätten blir då helt tydlig". Detta innebär således att allemansrätten *inte* gäller inom hemfridszonen. Allmänheten kommer därmed inte att kunna använda planavdelningens föreslagna gångstråk - vilket innebär att planförslaget, fullkomligt hindrar allmänhetens tillgång till stranden.

Vi kräver därmed :

1. Att en eventuell förflyttning av gångstråket inte utnyttjar den yta som ligger inom vår hemfridszon.
2. Vi ges möjlighet att göra en tomtplatsbestämning innan planprocessen fortsätter.

2.3 Kommunens grönstråk hindrar djurlivets tillgång till vattenområdet

Kommunens förslag:

“För att bibehålla den grönstruktur som finns i området i planläggs två naturkilar genom området som ger fortsatt möjlighet att nå skogsområdet ovan planområdet för både djur och människor.” (Samrådshandlingen, s. 6)

“Området ska även i fortsättningen vara tillgängligt för djur och människor. Därför planläggs två gröna kilar genom området på respektive sida om kvartersmarken för bostäder. Det bibehåller möjligheten att fortsatt röra sig i området.” (Samrådshandlingen, s. 7)

Området beskrivs vara vitala för planen.

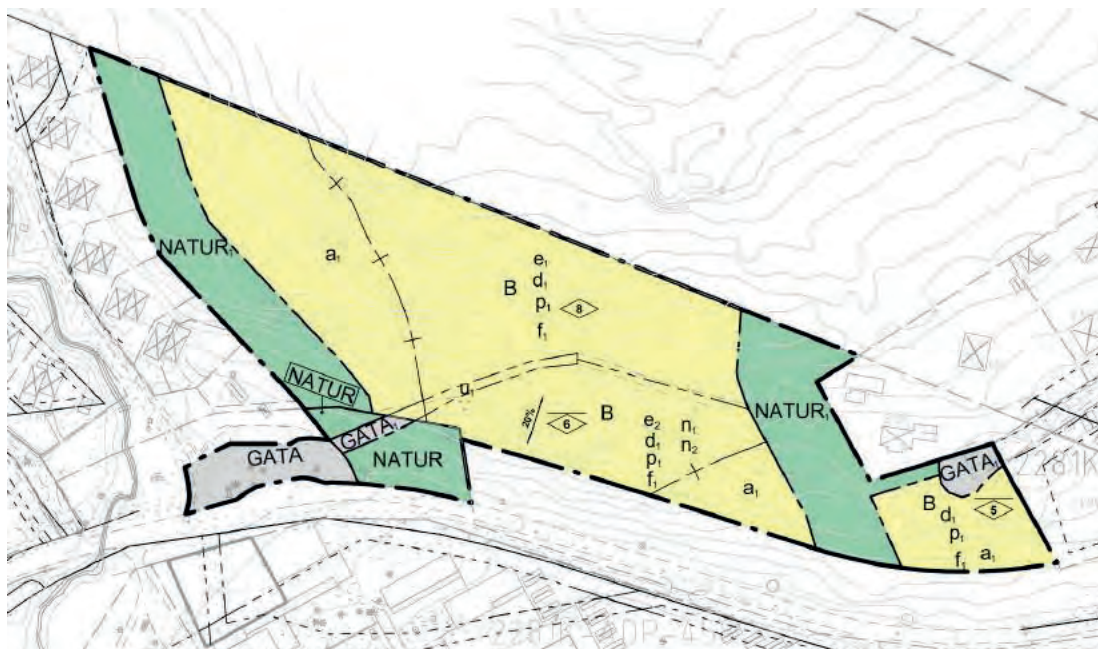


Bild 13. Utdrag ur plankartan. Gröna områden avses utgöra grönstråk för djurlivets och allmänhetens rörelse i området.

Våra argument



Bild 14. Djurens iakttagna rörelsemönster över platsen. Röda linjer visar mänskliga barriärer. Blå linje visar svår terräng. Se mer detaljerat i **bild 8**. Grön linje avser djurens rörelse på platsen. Notera hur djurens rörelse, som följd av terrängen och det staket som ligger direkt norr om Tranvikenbadet, måste gå genom den mark som kommunen nu söker exploatera som kvartersmark.



Bild 15. Inom område B, djurstig som leder ner i riktning mot Lilla Tranviken.

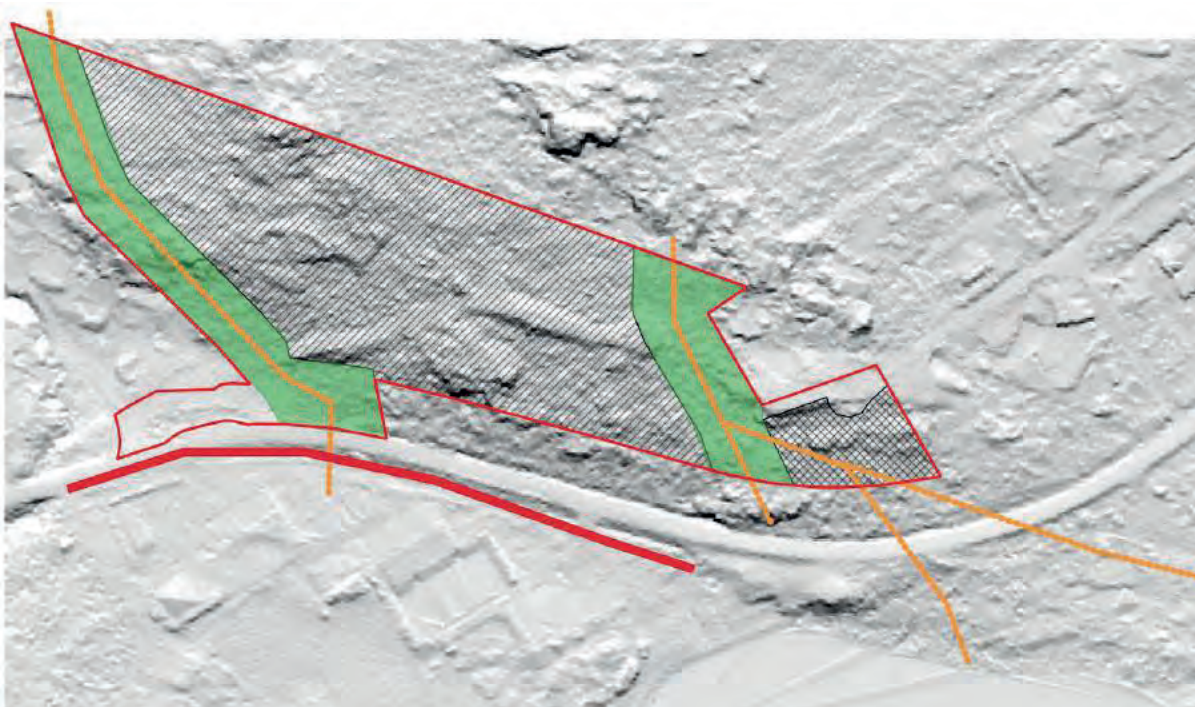


Bild 16. Illustration av kommunens föreslagna grönstråk (grön yta), möjliga rörelsemönster för djur ned till havet (orange) samt hinder (rött). Den högra orangefärgade leden ned visar hur djuren rör sig idag enligt vår förståelse som bott på platsen i 15 år. Underlag är en terrängmodell med skuggning.

Gällande den västra grönkilen måste djur och människor passera genom en passage som är närmare 200 meter lång och 20 meter bred, bara för att fastna på vägen på grund av ett stängsel. Att hävda att denna kil på något sätt möjliggör rörelse till vattnet är uppenbarligen felaktigt.

Gällande den östra grönkilen kommer kommunen att tvinga djuren till den naturliga barriär som påtalats tidigare i punkt "Kommunens dragning av nytt gångstråk/stig hindrar allmänhetens tillgång till stranden". På samma sätt som för människor är detta en barriär som kommunen genom deras förslag tvingar både djur och människor över. Det går idag alldeles utmärkt att ta sig ned till vattnet, men kommunen, genom att häva strandskyddet för en fastighet, täpper på så sätt igen den enda vägen ned.

Slutsats: Kommunens förslag omöjliggör nord-sydlig rörelse både för djur och människor. Framförallt omöjliggör hävandet av strandskyddet att djuren inte längre kan ta sig till vattnet, då man genom kvartersmarken täpper till det sista kvarvarande släppet.

2.4 Kommunens förslag hindrar allmänhetens tillgång till Tranvikens havsbad

Kommunen hävdar att man behåller det öst-västliga gångstråket genom att avsätta en bit naturmark i den östliga delen. Kommunen menar även på att de tillkomna bostäderna ...”kan komma att finnas i direkt närhet till Tranvikens havsbad utökas kundunderlaget som stödjer verksamhetens förmåga att hållas i drift”.

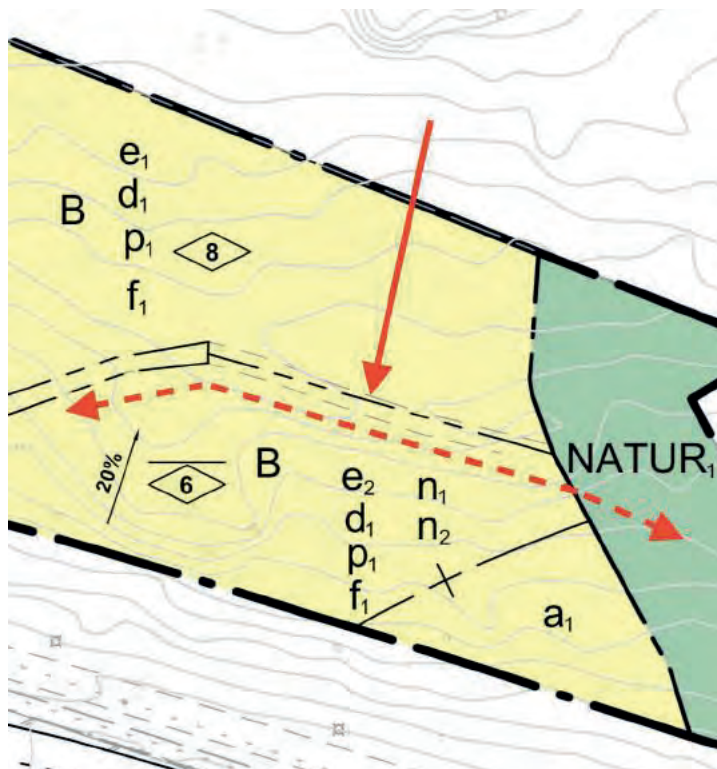


Bild 17: Utdrag ur plankartan. Röda markeringar av oss.

Vi hävdar:

Vi har tidigare kommenterat brister i utformningen av det planerade gångstråket i den östra delen. I nedanstående avsnitt kritiserar vi kommunens hantering av gångstråk i den västra delen.

I plankartan finns, såvitt vi kan tyda, ingenting som garanterar att gångstråket i den nya kvartersmarken bibehålls. I dagsläget vandrar människor i riktning av den röda pilen enligt bilden ovan. För den precisa sträckningen se avsnitt 2.1. Detta gångstråk nyttjas av de cirka 30 fastigheter som ligger längs den övre vägen. Genom att kommunen inte garanterar att

gångstråket behålls ändrar dom allmänhetens färdväg till stranden. Konsekvensen är att kommunen, istället för att öka underlaget med 5-7 fastigheter, så minskar det med 30.

Inledningsvis mot vägen ligger ett område markerat u_1, vilket endast reglerar underjordiska ledningar. Mot öster i området finns endast en egenskapsgräns, som i sig inte ställer något lagligt krav på var gångvägen placeras eller hur den utförs vid avstyckning.

I den sökandes ursprungliga handling, samt de förslag den sökande lämnat exempelvis för bullerutredningen, framgår tydligt att den sökande inte planerar för ett gångstråk.

Detaljplanen är det verktyg som kommunen ska använda för att omhänderta och garantera allmänhetens intressen så som gångstråk till önskvärda funktioner. Kommunen kan inte hävda att detta kommer att uppnås senare i avstyckningen, eftersom avstyckningens utförande styrs av detaljplanen.

Kommunen talar om att skapa ett gångstråk men använder inte de verktyg som kommunen har för att säkerställa det. För att kommunen ska kunna hävda att den garanterar ett öst-västligt gångstråk måste det i plankartan finnas avsatta ytor eller bestämmelser för sådant.

2.5 Samrådshandlingarna brister i redovisningen av gångstråk vilket omöjliggör deltagande i samråd

Kommunen:

Kommunen nämner inte i planförslaget att de känner till det nord-sydliga gångstråket från övre vägen till stranden. Kommunen diskuterar endast ett öst-västligt stråk i planförslaget. Exempelvis beskriver kommunen syftet med naturmarken inom vår hemfridszon vara "att ingen återvändsgränd är möjlig att bygga, vilket innebär att det även i fortsättningen är möjligt att röra sig i öst-västlig riktning." (Samrådshandlingen, s.18) Kommunen redogör inte för hur det nord-sydliga gångstråket förändras som följd av deras åtgärd. Kommunen redogör inte för att det finns en konflikt mellan allmänhetens befintliga gångstråk och markägarens önskan om att exploatera. Kommunen redovisar inte varför man valt att ställa sig på markägarens sida. Kommunen hävdar felaktigt att allmänhetens tillgång till stranden inte förändras som följd av deras åtgärd. I mejlutväxling med planhandläggaren framgår det att ägare till 29 fastigheter som uppenbarligen berörs av planförslaget, inte bjudits in i samrådskretsen. (se bild nedan)

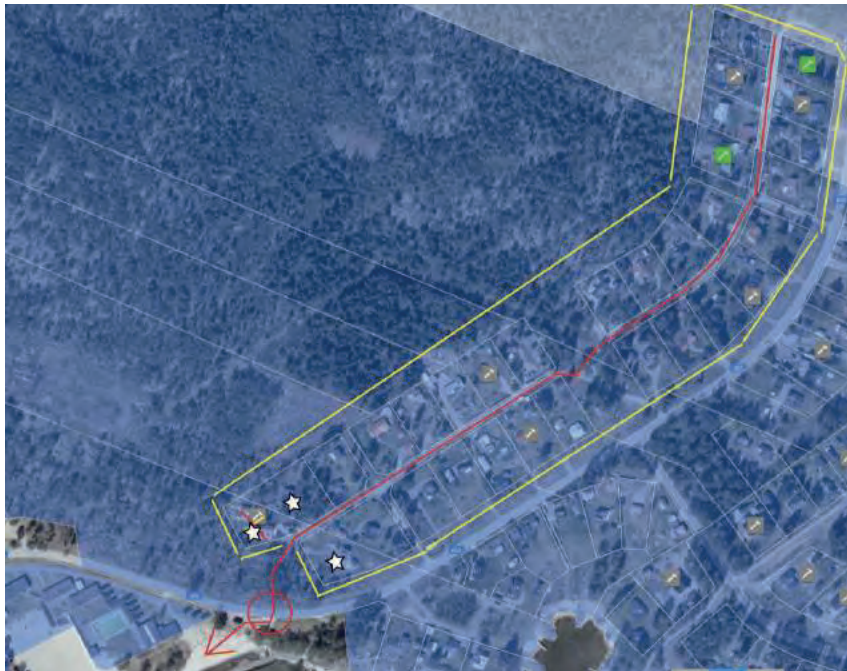


Bild 18. Röd linje: väg till stranden. Gul linje: fastigheter som brukar gångstråket/stigen. Stjärnor: fastigheter i samrådskretsen enligt planhandläggaren.

Vår kritik:

Det åligger kommunen att beskriva planförslaget på ett sådant sätt att det ska vara möjligt att förstå konsekvenserna av vad som föreslås. Om inte planavdelningen tillhandahåller sådan information kan den inte påstå sig att ha erbjudit möjligheten till samråd för de involverade fastighetsägarna. Faktum är att planavdelningens underlag är så svårtolkat och undermåligt att inte ens planhandläggaren själv har förstått konsekvenserna av den nya dragningen. Vi som bor i direkt anslutning till både stigen och branterna besitter kunskap om hur man arbetar med GIS-, terrängmodeller, och såg oss därför var tvungna att hämta extern information från lantmäteriet samt kontakta kommunen för ett klagörande.

Kommunen är fullt medveten om gångstråket eftersom vi har redogjort för dess existens både per mejl och muntligen vid flera tillfällen. När vi kontaktade planavdelningen och frågade hur man tänker sig att allmänheten ska ta sig ned till stranden menade de att människor ska gå längs det markerade området i bild 3. Genom att planavdelningen medgivit att de planerat för gångstråket, och hur dess funktion ska bibehållas, så förefaller det anmärkningsvärt att

- 1) planavdelningen inte väljer att på något sätt belysa denna förändrings existens, konsekvenser eller avvägningar för allmänhetens tillgång till stranden så att allmänheten kan förstå effekterna av kommunens förslag,
- 2) planavdelningen inte visar hur man tillgodoser denna funktion när det är kritiskt för strandskyddsdispensen, och därmed tillsynsmyndighet i strandskyddsfrågor, att få information om hur kommunen avser bibehåller allmänhetens tillgång till stranden.
- 3) kommunen gör det vilseledande och felaktiga påståendet att allmänhetens tillgång till stranden inte förändras, när det är tydligt att allmänheten förlorar tillgången.

Med hänvisning till att planavdelningen inte inkluderat ovanstående sakägare i samrådsskedet samt att man inte redovisat förändringar på ett sådant sätt att de går att förstå för sakägarna, hävdar vi att kommunen måste:

- komplettera samrådshandlingarna med ett underlag som tillgodoser ovanstående punkter samt,
- göra om samrådsskedet med de kompletterande handlingarna så att de berörda sakägarna ges tillfälle till samråd.

2.6 Planförslaget uppfyller inte de åtaganden som kommunen har att följa enligt den genomförda åtgärdsvalsstudien

Enligt åtgärdsvalsstudien för Alnö, version 12 2017-06-27 är kommunen ansvarig aktör för att: "Inventera och värna om befintliga gångvägar/stigar vid exploatering av bebyggelse."

Vi hävdar:

Kommunen kan inte hävda att man värnar befintliga gångvägar och stigar när man drar om gångstråket på ett sådant sätt att allmänheten måste passera inom ett par meter från en husfasad samt ned för två mycket branta slänter. Därmed brister kommunens planförslag i detta åläggande.

Del 3: Vägen är inte väl avskiljande

3.1 Kommunen frångår avsiktligt gällande lagstiftning och prejudicerande fall för definitionen av vad som är väl avskiljande

Kommunen hävdar att Skärgårdsvägen är väl avskiljande. Kommunen hävdar även att deras planförslag bibehåller allmänhetens passage från övre vägen, ned över Skärgårdsvägen, till stranden. Här avviker kommunen från gällande lagstiftning och rättspraxis. I nedanstående stycken citerar vi den uttryckliga tolkning av avskiljande väg som regeringen avsåg. Vi visar även att MÖD använder denna tolkning som utgångspunkt för prejudicerande fall och att Naturvårdsverkets handbok utgår ifrån samma kriterium.

Enligt Proposition 1997/98:45 (del 2 s. 89)

“Dispens kan meddelas om en byggnad eller en anläggning skall uppföras på en plats som är väl avskild från strandområdet och därför saknar betydelse för bad och friluftsliv. Detta kan vara fallet om stranden skärs av genom en större väg eller järnväg eller liknande och det är klart att den del av området som ligger på andra sidan från vattnet räknat saknar betydelse för allmänhetens friluftsliv.”

I MÖD:s dom M 10315-16 står det:

"Av förarbetena till bestämmelserna framgår att vägen måste ha en så avskiljande effekt att den plats som dispensen avser saknar betydelse för allmänhetens friluftsliv (jfr prop. 1997/98:45 del 2 s. 89). Det betyder att vägen, för att betraktas som avskiljande, måste vara sådan att allmänheten typiskt sett avstår från att passera över den."

I Naturvårdsverkets och Boverkets text

I skriften *Strandskydd – en vägledning för planering och prövning* (2009:4) står att "avskiljande exploateringar är sådant som tydligt hindrar allmänheten att röra sig från den aktuella platsen till stranden". Det innebär att en väl avskiljande väg "tydligt hindrar allmänheten från att nå stranden".

Trots att regeringen, den högsta domstolen i strandskyddsfrågor samt den myndighet som ansvarar för strandskyddsfrågor använder en uttrycklig tolkningsstandard har kommunen valt en egen tolkning. Kommunens förslag bygger på att man ska bibehålla funktionen av att kunna ta sig från den övre vägen, över Skärgårdsvägen, ned till stranden. Detta är anledningen till att kommunen utesluter 29 fastigheter från samrådet, samt att bibehållen passerbarhet är en direkt förutsättning för strandskyddsdispens. Kommunen erkänner därmed, samt arbetar utifrån förutsättningen, att vägen är högst passerbar. Samtidigt hävdar kommunen att vägen är avskiljande i sitt anförande om strandskyddsdispens, vilket bevisligen inte är i linje med lagens avsikt, utövande eller handledning. Enligt ovanstående citat är själva definitionen av en avskiljande väg att den **inte** är passerbar för allmänheten. Kommunen är, efter vår mejlutväxling, fullt medveten om ovanstående faktum. Trots detta menar kommunen på att man har tolkningsföreträde. På följande sätt svarar planchefen oss när vi konfronterar kommunen med ovanstående motsättning:

“Vid framtagandet av planer är rättsfall ett underlag vi studerar inför ställningstaganden och förslag till ny planläggning, ibland kan man dra slutsatser direkt från ett rättsfall till en ny plan men ofta skiljer sig förutsättningarna åt”. (I mejl 13 sept 2019).

Observera att planchefen inte besvarar hur det kommer sig att man inte följer gängse tolkning av “väl avskiljande”. De förutsättningar som skiljer sig redovisas aldrig, och hur kommunen menar att man förhåller sig till lagen förblir dolt för allmänheten. Notera att sådana förutsättningar - exempelvis proportionalitetsprincipen - inte är vad som åberopas i kommunens förslag, och därmed inte kan ligga till grund för deras prövning.

Vi hävdar därför följande:

1. Det finns inte utrymme för en annorlunda tolkning av väl avskiljande än vad regeringen, MÖD och Naturvårdsverket skriver.
2. Kommunen har bekräftat att man planerar att bibehålla gångstråket över vägen till stranden och därmed visat att vägen inte är väl avskiljande (!).
3. Kommunens hävdade tolkningsutrymme är ett formellt fel, då kommunen medvetet gör bedömningar som går emot lagstiftningen.
4. Samrådet måste göras om, med en lagenlig prövning av “väl avskiljande” som utgångspunkt för ett planförslag.

3.2 Vägens faktiska egenskaper är inte väl avskiljande enligt prejudicerande rättsfall



Bild 19:

I föregående avsnitt visar vi att kommunen omöjligt kan hävda att vägen är avskiljande *samtidigt* som man planerar för att människor ska passera över den. I nedanstående stycke visar vi att Skärgårdsvägen inte har de egenskaper som MÖD bedömer är avskiljande.

I MÖD:s prejudicerande dom 2011:40, mål nr M 215-11 står: "En förhållandevis smal asfalterad övrig länsväg utan markerad mittlinje där viss vaksamhet krävs vid möte har inte ansetts ha en sådan väl avskiljande verkan som avses i 7 kap. 18 c § första stycket 2 miljöbalken." Målet handlade om en begäran om strandskyddsdispens för byggandet av fastigheter ovanför en länsväg inom strandskyddat område – väg 1157 i Norrtälje kommun. Vi vill med anledning av denna prejudicerande dom peka på att:

1. Väg 1157 är av samma slag som väg 665 (Skärgårdsvägen). Båda vägarna är klassificerade av Trafikverket som "övrig länsväg".
2. Väg 1157 beskrivs i domslutet som en "smal asfalterad väg utan markerad mittlinje där viss vaksamhet krävs vid möte".⁷ Denna beskrivning gäller även Skärgårdsvägen. Här vill vi hänvisa till Trafikverkets "Förstudie väg 615/665 gång- och cykelvägar Alnö

Sundsvalls kommun, Västernorrlands län”. Där står att ”på vissa platser utefter framför allt väg 665 är sikten dålig på grund av att vägen är kurvig och smal”. Denna beskrivning gäller i hög grad för hela sträckan som Skärgårdsvägen har på södra delen av Alnö, men gäller även bitvis andra sträckor på östra sidan.

3. Väg 1157 har för den relevanta vägsträckan en hastighetsbegränsning på 70 km/h. Skärgårdsvägen har för den aktuella vägsträckan en hastighetsbegränsning på 50 km/h.
4. Båda vägarna är enligt Trafikverket placerade i den tredje lägsta klassen avseende trafikflöde. Detta framgår vid en jämförelse mellan Länsstyrelsen i Stockholms bilaga till domen där väg 1157 har årsmedeldygnstrafik (ÅDT) motsvarande 420 fordon och Trafikverkets trafikflödeskarta som visar att väg 665 runt södra Alnö har en beräknad ÅDT motsvarande 370 fordon. På aktuell vägsträcka i planförslaget är ÅDT:en motsvarande ca 290 fordon. Se separat redovisning punkt 3.4.

Med utgångspunkt i denna vägledande dom står det klart att Skärgårdsvägen på aktuell vägsträcka inte är en väl avskiljande väg som kan användas som grund för en strandskyddsdispens då den är mindre avskiljande än vägen i MÖD:s dom.

3.3 Kommunen har inte prövat den aktuella sträckan av Skärgårdsvägen

Kommunen:

De svar som kommunen gett oss på varför vägen är väl avskiljande går att sammanfatta som följer.

I en mejlutväxling frågade vi: “... på vilket sätt anser kommunen har Skärgårdsvägen under de senaste 50-60 åren, varit väl avskiljande för alla oss dryga 30-talet fastighetsägare, familjemedlemmar och besökande, som nyttjat den stig som över delområde B leder ned till Tranvikens havsbad?”

Som svar gav då planhandläggaren att “... det finns fall där både kommunen och Länsstyrelsen gjort bedömningen att Skärgårdsvägen anses vara avskiljande.”

Detta resonemang återkom när vi ställde samma fråga muntligt till handläggaren. Svaret var då att kommunen hade för avsikt att testa om Länsstyrelsen skulle acceptera det föreliggande fallet, då Länsstyrelsen tidigare accepterat andra sträckor längs Skärgårdsvägen som väl avskiljande.

Vi hävdar

Planhandläggaren svar på frågan ställer bortom alla tvivel att kommunen inte har prövat den aktuella sträckan. Deras enda argument är att det gått tidigare. I samrådshandlingen talas endast om Skärgårdsvägen generellt, och inte om den aktuella sträckan specifikt. Kommunen härleder sin så kallade prövning i föreliggande planprocess till att Länsstyrelsen accepterat det tidigare.

Det är häpnadsväckande att kommunen lämpat över ansvaret för prövningen till tillsynsmyndigheten på detta sätt - trots att det åligger kommunen att pröva de faktiska förhållandena och göra en lagenlig bedömning. Av detta skäl hävdar vi att kommunen begår ett formellt fel i handläggandet av ärendet, då de uppenbarligen inte fullföljer de uppgifter som ålagts dem för att kunna häva strandskyddet.

Att prövningen ska göras specifikt redogjordes för av Länsstyrelsen i följande besked från Länsstyrelsen: "bedömningen görs utifrån förhållandena i varje enskilt ärende. Vi lämnar inte något generellt besked om Skärgårdsvägen utgör ett särskilt skäl eller inte."

3.4 Kommunen hävdar felaktig och vilseledande information om vägtrafik

Kommunen skriver:

"Upphävandet av strandskyddet för havet baseras på MB 7 kap 18 c § 2. För havet finns Skärgårdsvägen, Alnös mest trafikerade väg som sträcker sig runt hela södra Alnö, med en hastighetsbegränsning på 50km/h och 624 fordon/vardagsdygn, varav sex procent tung trafik. Utöver vägen utgör topografin en avskiljare."

I ett mejl från planhandläggaren skriver han att : "Siffrorna kommer från vår gatuavdelning. Mätningen gjordes vid Ripsandsviken 210 i år, och presenterar de färskaste siffrorna vi har för Skärgårdsvägen."

Vi hävdar:

Kommunens angivna siffra är därmed direkt felaktig och vilseledande, då den inte gäller den aktuella sträckan i Tranviken utan från Ripsandsviken (se karta nedan). Observera att handläggaren hänvisar till Skärgårdsvägen generellt, och inte till det relevanta området specifikt. Planavdelningen tycks hävda att trafikvolymen är konstant efter hela Skärgårdsvägens sträckning. Detta är ett uppenbart missförstånd. Det är bara att gå in på Trafikverkets sida och se de olika trafikvolymerna som gäller för respektive mätpunkt.

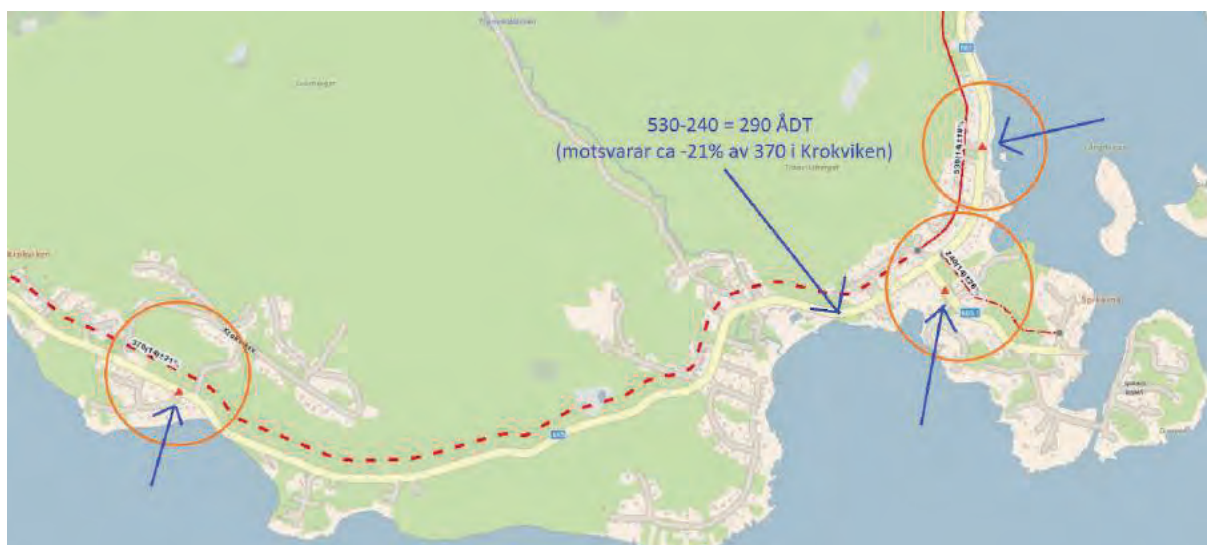


Bild 20. Vi ser att på aktuell vägsträcka är det **ca 290 ÅDT** enligt Trafikverket datas från 2014. Värdet 540 ÅDT avser mätpunkten i Sölsundet, värdet 240 ÅDT mätpunkt på väg ut till Spikarna samt värdet 370 avser mätpunkten i Krokviken. Uppgifterna och bilden är hämtade i denna länk <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>

Mätpunkterna står i proportion till hur många fastigheter som tillkommer efter aktuell sträcka till nästa mätpunkt eller tillkommande vägavsnitt. Utgår man från Tranviken som är den yttersta punkten oavsett om man åker den yttre eller inre vägen så ökas trafikvolymen i motsvarande grad baserat på tillkomna fastigheter i riktning mot Alnöbron. Av den anledningen, så bör Ripsandsvikens mätpunkt, uppvisa trafikvolym som alstras från ca 260 st fler fastigheter som är belägna/ansluter till Skärgårdsvägen när man åker från Tranviken i riktning mot Ripsandsviken. Dessa fastigheters trafik påverkar givetvis inte trafikvolymen i planförslaget.

Vi har ytterligare en synpunkt som baseras på hur många attraktiva målpunkter som återfinns längs vägen till Tranviken. I det aktuella fallet har vi Bänkåsviken samt Tranvikens havsbad (de som åker den västra sträckningen via Raholmen) som är mycket populära utflyktsmål för badgäster. Den trafik de alstrar sommartid visas i trafikvolymen i Ripsandsviken och är ju överhuvudtaget inte relevant för aktuell vägsträckan i planförslaget.

Till Tranviken åker man bara om man har ett ärende dit. Det kan handla om att man har en fastighet i det direkta närområdet eller det är yrkestrafik (ex. bussar, hemtjänst, hantverkare...). Den aktuella sträckan i planförslaget är därmed *den minst trafikerade efter hela Skärgårdsvägens* (väg 665) sträckning. Siffrorna från 2014 på Trafikverkets hemsida är givetvis aktuella och har varit relativt konstanta under lång tid då inga nya stora bostadsområden har tillkommit på södra Alnön. Det är endast ett mindre område i Havstoviken som tillkommit och denna trafik påverkar överhuvudtaget inte trafikvolymen i Tranviken. Vi ser därmed att årsmedeldygnstrafiken på aktuell vägsträcka i planförslaget befinner sig i det lägre intervallet som Trafikverket angett i relation till 370 (ÅDT) då deras mät punkt återfinns i Krokvikens. Det framgår även av bild 20 att aktuell vägsträcka har **ca 290 (ÅDT)**. För att Länsstyrelsens prövning samt allmänhetens synpunkter på ärendet ska vara korrekt måste det delges korrekt information. Om så inte är fallet kan inte samrådet accepteras.

Avslutningsvis vill vi påpeka att trafikmängden *inte* är den avgörande faktorn när man ska avgöra om Skärgårdsvägen har en så avskiljande effekt att det kan föranleda upphävande av strandskyddat område. Allmänheten passerar obehindrat över Skärgårdsvägen även i Ripsandsviken och Bänkåsviken för att ta sig ner till strandområdet trots att trafikmängden i deras fall är högre än vad den är Tranviken.

Del 4: Strandskyddet kan inte upphävas i planområdet

4.1 Kommunen kan inte upphäva strandskyddet

I *Strandskydd – en vägledning för planering och prövning*, publicerad av Naturvårdsverket vilket är den myndighet vars roll det bland annat är att bevaka och utbilda kommuner i strandskyddsfrågor, står följande på sida 38: När kan inte dispens ges? Dispens kan **inte** ges om: 1. det inte finns några särskilda skäl och 2. det finns särskilda skäl, men syftet med strandskyddet motverkas, det vill säga djur- och växtlivet påverkas på ett oacceptabelt sätt eller allmänhetens tillgång till strandområden försämras på kort eller lång sikt.

I del 2 och del 3 visar vi att kommunens förslag inte klarar något av dessa kriterier. Kommunen har inget giltigt "särskild skäl", samt kommunen hindrar allmänhetens tillgång till stranden. Därmed kan inte strandskyddet upphävas för kvartersmarken.

4.2 Kommunen söker häva strandskyddet trots att planintresset kan tillgodoses utanför strandskyddat område

Kommunen anger att man avser tillskapa 5-7 tomter. Detta förstår vi som att planintresset är uppfyllt förutsatt att detta antal tomter är uppnått. Notera att kommunen har angett ett acceptabelt intervall.

Den västra kvartersmarken är 14500 m². Kommunen anger att tomternas storlekar ska åtminstone uppgå till 1500 m². Antag att 750 m² går till väg. Det lämnar en yta 13750 m², vilket ger 7 tomter á 1950 m² styck eller 5 tomter á 2750 m².

Antag ytterligare att 1500 m² går bort i svår terräng och annat. Området för den västra kvartersmarken som ligger inom strandskyddet är cirka 1000 m². Detta lämnar 11250 m² för avstyckning. Kommunens mål att tillskapa 7 tomter á 1600 m² resulterar då i tomter á 1750 m² styck eller 5 tomter á 2250 m² vilket fortfarande är inom kommunens uttalade målsättning.

Kommunen kan inte hävda att man måste använda det strandskyddade området för att tillgodose planintresset eftersom kvartersmarken är tillräcklig stor för att nå målen. Av ovanstående överslagsräkning är tydligt att det måste gå att stycka av 5 fastigheter á 1500 m². Om kommunen hävdar annat måste dom visa hur, och enligt vilka förutsättningar, som gör att dom inte får plats med det uttalade planintresset inom den västra kvartersmarken.

Planintresset går att tillgodose utanför strandskyddat område.

4.3 Kommunen kan inte hävda att tillskapa fler bostäder är ett giltigt motiv till upphävande då det är i direkt motsättning till miljöbalken syften.

I Strandskydd – en vägledning för planering och prövning skriver naturvårdsverket på s. 37 att "Enligt miljöbalkspropositionen är utrymmet mycket litet för dispens från de förbud som strandskyddet innebär. Strandskyddets syften är långsiktiga och områden som för tillfället verkar vara av begränsat intresse, kan bli betydelsefulla i framtiden. Det är viktigt att bevara både mindre återstående obebyggda delar av hårdexploaterade kuster, insjöstränder och stora sammanhängande orörda områden. Enstaka dispenser kan på sikt leda till att stora delar av landets stränder exploateras. I normalfallet bör därför enligt miljöbalkspropositionen, 97/98:45 s321, inte ytterligare strandområden tas i anspråk."

Att använda strandskyddat mark på en redan hårt exploaterad kuststräcka för att tillskapa tomter och på så sätt åstadkomma ett "attraktivt boende vid havet" står följaktligen helt i strid med strandskyddsintresset.

4.4 Kommunen saknar mandat att häva strandskyddet samt redovisar inte skälen till varför man måste upphäva strandskyddet

Kommunen hävdar:

“Det är endast själva förfarandet för upphävandet av strandskyddet som regleras i plan- och bygglagen. PBL 4kap. 17§. De lagliga förutsättningarna för att upphäva strandskyddet i detaljplan regleras i miljöbalken, 7 kap. 18 c–d §.”

Vårt argument:

På följande sätt lyder ovan hänvisade lagparagraf: “I en detaljplan får kommunen upphäva strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken för ett område, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.”

Kommunen har bara rätt att upphäva strandskyddet enligt PBL “1) om det finns särskilda skäl för det och 2) om intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset.” (understrykning och siffror av oss.) Därmed beror de lagliga förutsättningarna i allra högsta grad av plan och bygglagen. Om inte dessa två kriterier är uppfyllda har inte kommunen mandatet att upphäva strandskyddet. I detta avsnitt berörs den andra punkten. I flertalet andra avsnitt kritiserar vi den första punkten.

Kommunens redovisning av planförslaget har ingen beskrivning eller redogörelse för den andra punkten. Kommunen har dessutom, trots upprepade förfrågningar, vägrat delge en sådan beskrivning till oss.

Om inte kommunen redovisar vilket intresse som ska upphäva strandskyddet i föreliggande detaljplan samt hur detta intresset väger tyngre än strandskyddsintresset så har kommunen inte mandat att häva strandskyddet.

Förutom detta skriver Naturvårdsverket gällande frågan om samrådshandlingar att “Kommunen ska i planbeskrivningen redovisa motstående intressen vilket innebär att skälet för upphävande ska framgå.” (i *Strandskydd – en vägledning för planering och prövning*, s.32)

Vi har även i vår kontakt med Boverket erhållit följande skriftliga besked från deras handläggare: "att man i planbeskrivningen ska redovisa skälen till varför man måste upphäva strandskyddet".

Det enda kommunen anger som skäl är att man anser att det finns ett allmänt intresse samt att man anser att vägen är avskiljande. Att kommunen anser något är inte en tillräcklig motivering eller skäl. Därtill redovisar man inte på något sätt att det finns ett motstående intresse mot att häva strandskyddet i faktumet att det i område B ligger allmänhetens väg ner till strandområdet. Planavdelningen har därmed inte fullgjort kravet att kommunen ska redovisa skälen till varför man måste upphäva strandskyddet samt motstående intressen. Som följd av ovanstående brister har det i kommunens samrådshandlingar begåtts ett formellt fel. Kommunen måste därför inleda ett nytt samrådsskedet, som är kompletterat med ovanstående punkter i samrådshandlingarna så att tillsynsmyndigheter och allmänheten ges möjligheten att bedöma kommunens prövningar av upphävande av strandskydd.

Del 5: Vändplatsen, servitut och vägföreningen

5.1 Kommunens avsatta vändplats är inte funktionsduglig

Kommunen hävdar:

I planens östra del planläggs en möjlighet till en vändplats för framförallt servicefordon.

(Samrådshandling, sida 8)

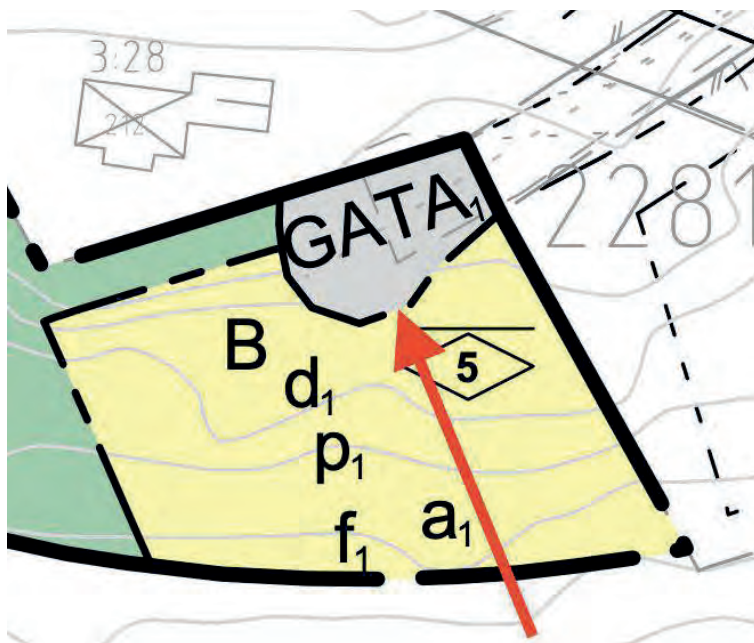


Bild 21. Utdrag ur plankarta. Ej skalenlig. Den röda pilen är ritad av oss.

Vårt argument: Kommunen hävdar att deras förslag tillgodoser behovet av vändande servicefordon i området. Så är inte fallet. Det relevanta servicefordon som åker där i dagsläget - och inom den överskådliga framtiden - är Rekos sopbilar som ansvarar för sophämtning i området, och deras krav är en diameter på 18 m samt ytterligare 1.5 m för uthängande bakparti. Sopbilarna ska kunna angöra och vända utan backningsrörelser och inom ramarna för Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Av nedanstående bild framgår att den yta som kommunen avsatt i planområdet inte är tillräcklig för samtida krav på vändplaner för servicefordon. Vi tvingas därför konstatera att planavdelningen har utformat vändplan på

ett sätt som strider mot Arbetsmiljöverkets föreskrifter (se bild 22).



Bild 22. Ovanstående bild visar dels kommunens föreslagna fastighetsgräns, dels två ringar som visar krävd storlek av en vändplan enligt Rekos rekommendationer.

Vi har i tidigare samtal med planavdelningen diskuterat hur en vändplan bör utformas och det framgick då att planhandläggaren var väl medveten om detta. När vi nu granskat planförslaget och sett att planavdelningen mot bättre vetande har ritat in en felaktig vändplan så har detta gjort oss väldigt förvånade. Den enda förklaring som vi har kunnat hitta bakom detta agerande är att den felaktiga vändplanen har avgörande betydelse för markägaren och för planförslaget. Den föreslagna fastigheten är precis 1500 m². Om man istället hade ritat en funktionsduglig vändplan hade tomten inte uppnått storlekskravet på nya fastigheter - som är 1500 m². Detta innebär att kommunen medvetet bortser från arbetsmiljökraven och standarder för att tillgodose markägarens vilja att exploatera - trots att det finns alternativa lösningar som också tillgodoser vägföreningens behov. Kommunen har heller inte redogjort för att detta är en konflikt, eller inkluderat sakägaren/motparten i konflikten till samrådet, dvs vägföreningen. Detta är ett anmärkningsvärt agerande från planavdelningens sida. Vår slutsats är att en betydligt större andel av den nya

Kommunen:

Alnö-Nysäter ga:3. Kommunen varken respekterar avtalet som gjorts eller tillgodoser i sitt förslag den funktion som servitutet avser uppnå.



5.3 Kommunen har felaktigt uteslutit vägförening från samrådsrets

Vägföreningen *Tranviken Övre Vägens Samfällighetsförening* innehar ett servitut på den fastighet som kommunen förändrar. Kommunen planlägger en vändplan på ett sätt som väsentligt skiljer sig från det servitut vägföreningen innehar på området. Föreningen ska, i egenskap av att ha servitut på tomten samt direkt berörs av utformningen, ha inkluderats i samrådsretsen. Kommunen måste därför:

- 1) Inkludera vägföreningen som deltagare i samrådsretsen.
- 2) Tydligt redovisa hur kommunens förslag skiljer sig från det servitut som vägföreningen innehar.

Del 6: Övriga punkter

6.1 Den sydöstra kvartersmarken bör klassas n1 likt annan söderliggande mark

Kommunen skriver i samrådshandlingen att "den södra kvartersmarken bedöms påverka landskapsbilden ... För att ytterligare värna om landskapsbilden har planbestämmelser gällande terränganpassning, vegetation, samt marklutning lagts på den södra kvartersmarken." (Samrådshandling s.6)

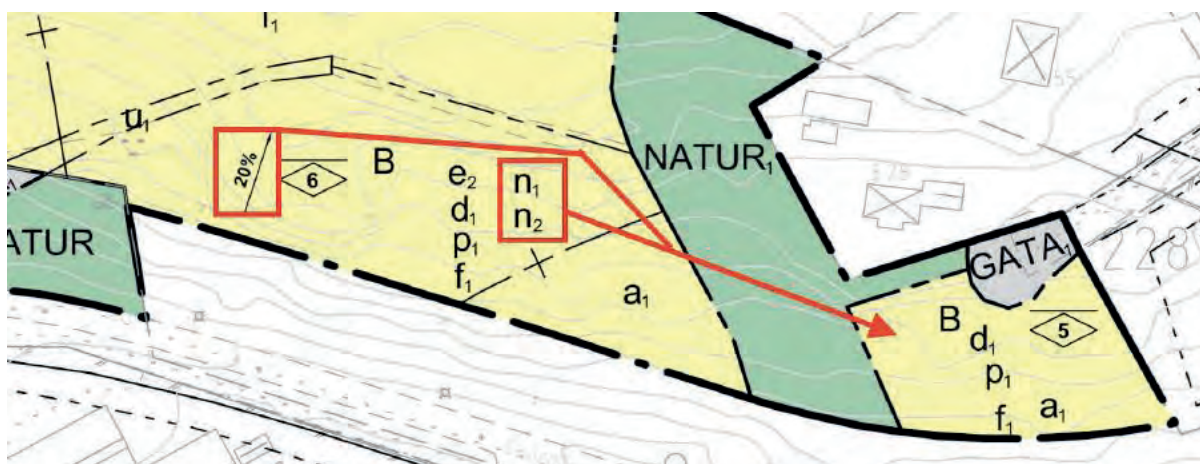


Bild 24: Utdrag ur plankartan. Röda markeringar visar bestämmelser som också bör gälla för den sydöstra kvartersmarken.

Kommunen skriver "södra kvartersmarken", men har inte använt dessa bestämmelser i den mest söderliggande styckningslotten. Vi menar att den mark som kommunen söker tillskapa i den sydöstra delen också ska innehålla dessa bestämmelser, då den är likvärdig i placering och effekt på landskapsbilden som de söderut.

6.2 Kommunen söker ensidigt tillgodose markägarens intressen

På Boverkets hemsida framgår det att: "Enligt regeringsformen ska den som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter i sin verksamhet ta hänsyn till allas likhet inför lagen samt vara saklig och opartisk." Enligt förvaltningslagen proposition 2016/17:180 (s. 8) ska kommunen: "...lämna den enskilde sådan hjälp att han eller hon kan ta till vara sina intressen ...".

Vi anser att det är det endast markägarens intresse som planavdelningen tillvaratagit i detta planförslag. Varken våra, de övriga fastighetsägarnas eller allmänhetens intressen har tillvaratagits. Inte heller djurlivet behov har beaktats.

6.3 Kommunen uteslöt i sista stund Naturskyddsföreningen från samrådskretsen

Från planhandläggaren erhöll vi ett mejl fred 27 sep. 08:05 (samma dag som samrådshandlingen skickades ut). Där stod följande: "När vi nu har gått igenom strandskyddskapitlet för planärendet har vi gjort ett förändrat ställningstagande kring utskicket av samrådet. Vi inkluderar inte naturskyddsföreningen i samrådskretsen. Vår bedömning utgår från Länsstyrelsens beslut om att upphäva det utvidgade strandskyddsområdet på Södra Alnö. Södra Alnö saknar enligt Länsstyrelsen de naturvärden som norra Alnö har och viktiga ekologiska korridorer är utpekade, där Tranviken inte ingår. Samt att skäl för strandskyddsdispens finns. Naturskyddsföreningen äger fortsatt rätt att överklaga eventuellt beslut enligt Miljöbalken."

Vi anser att Naturskyddsföreningen är en intresseorganisation som har som ett av sina uppdrag att bevaka strandskyddet, Vi hänvisar till denna länk:

<https://www.naturskyddsforeningen.se/strandskydd> "Stränderna är till för alla – värna strandskyddet". Vi förstår heller inte hur planhandläggaren kan påstå att "Samt att skäl för strandskyddsdispens finns" då det endast är en bedömning planavdelningen gjort och som ännu inte har prövats av Länsstyrelsen.

Från Planarkitekt erhöll vi även 1 okt. 2019 13:43:

“Naturskyddsföreningen ingår inte som ordinarie remissinstans för våra planärenden. Föreningen har aldrig uttryckt något önskemål om att delges information/samråd i planärenden som berörs av strandskydd. På platsen finns inga djur- och naturvärden dokumenterade, vilket medför att föreningar som bevakar dessa intressen inte kan anses ha väsentligt intresse av planförslaget. Naturskyddsföreningen skriver själva att de ofta får information från lokalföreningarna och inte från deras involvering i samrådsprocesser (se rubrik “Vi är miljöns jurister”).”

Planhandläggaren skriver i detta mejl att “På platsen finns inga djur- och naturvärden dokumenterade” vilket är märkligt då planförslaget utestänger det rika djurlivet som finns i området från strandområdet. Vi vill se det underlag som planhandläggaren hänvisar till.

Planhandläggaren anser sig även vara talesperson för Naturskyddsföreningen. Vi vill av den anledningen att kommunen kontaktar Naturskyddsföreningen för att erhålla en skriftlig bekräftelse från dem, där det framgår att de står bakom planhandläggarens skrivelse i ovan mejl. Detta skall framgå tydligt i samrådsredogörelsen.

6.4 Sju frågor som vi inte fått svar på och som är relaterade till strandskyddet

Vi har vid upprepade tillfällen försökt få planavdelningen att vara tydliga gentemot oss sakägare genom att beskriva de skäl man kommer att hänvisa till när det gäller upphävande av strandskyddet ovanför Skärgårdsvägen i Tranviken. Nedanstående sju frågor har vi ställt till planavdelningen vid upprepade tillfällen under hösten 2019 utan att vi erhållit några svar. Planchefen har istället lovat att besvara dessa i samrådsredogörelsen. Vi kräver därför att planavdelningen ger oss utförliga svar nu.

Fråga 1. På vilket sätt anser planavdelningen att Skärgårdsvägen har en så avskiljande effekt, att för delområde B som ni avser att medge dispens för, saknar betydelse för allmänhetens friluftsliv?

Fråga 2. Hur kan planavdelningen anse att allmänheten typiskt sett avstår från att passera Skärgårdsvägen på aktuell sträcka?

Fråga 3. Vid mötet med er den 24 juli hävdade ni dessutom att ni ritat in en ny dragning av den ovan nämnda stigen. Den skulle då låta allmänheten passera Skärgårdsvägen precis nedanför det område där ni ämnar häva strandskyddet. I och med det erkänner ni, och arbetar utifrån, att Skärgårdsvägen är fullt passerbar. Därigenom kullkastar ni ju er egen bedömning. Jag vill att ni redogör varför ni trots detta driver att vägen är väl avskiljande.

Fråga 4. Hur överensstämmer Skärgårdsvägen på aktuell sträcka inte med den prejudicerande domen MÖD 2011:40, mål nr M 215-11? Planavdelningen måste i detalj tydliggöra, varför ni anser att Skärgårdsvägens egenskaper anses vara mer väl avskiljande, än den väg som beskrivits i MÖD:S dom.

Fråga 5. Anser planavdelningen att Skärgårdsvägen även är en väl avskiljande väg som tydligt hindrar allmänheten att röra sig från Tranvikens stora parkering ner till Tranvikens havsbad? Om så inte är fallet, på vilket sätt skiljer sig de två vägsträckorna då åt? De befinner sig på 200-250 meters avstånd och nyttjas av allmänheten på ett likartat sätt för att tas sig ner/från strandområdet? Se bilaga 1 där detta är åskådliggjort.

Fråga 6. Att tillskapa attraktiva tomter (i detta fall endast en inom delområde B) inom strandskyddat område på en redan nu hårt exploaterad kuststräcka, är helt i strid med strandskyddsintresset enligt miljöbalkspropositionen. Av vilken anledning anser planavdelningen att detta intresse ändå väger tyngre än strandskyddsintresset? Vilka motiv/intressen är det som ligger bakom detta ställningstagande?

Fråga 7. Varför måste en enstaka tomt tillskapas inom det strandskyddade delområdet B, då hela planintresset kan tillgodoses utanför?

Appendix: Avtal och överenskommelser 2003-2019

Avtal ingått mellan ägare av Sundsvall Alnö-Nysäter 3:6 samt Sundsvall Alnö-Nysäter 3:28

Nedanstående dokument är en redogörelse för omfattning och innehåll i det avtal som slöts i samband med vårt köp av Alnö-Nysäter 3:28 år 2003 samt tillkommande överenskommelser som ingicks under byggskedet 2004-2005. Punkterna i avtalet bekräftar med all tydlighet att säljaren Paul Andersson godkände överenskommelserna och att dessa helt uppenbart var avsedda att gälla långsiktigt. Dokumentet redogör även för vad som hänt under perioden fram till och med oktober 2019. Dokumentet innehåller dessutom nio bilder som illustrerar hur avtalet och överenskommelserna har realiserats under åren 2003-2019.

Avtalsparter:

- **Fastighetsägare av Sundsvall Alnö-Nysäter 3:6**
Tidigare ägare: Paul Andersson
Nuvarande ägare: Magnus Andersson (bunden till avtal genom arvskifte)
- **Fastighetsägare av Sundsvall Alnö-Nysäter 3:28**
Nuvarande ägare: Sven Jonsson Nordbäck och Carola Nordbäck (sedan 2003)
- **Fastighetsägare av Sundsvall Alnö-Nysäter 3:29**
Nuvarande ägare: Carl-Gustav Nordling och Berit Nordling (sedan 2003)

Vid köpet 2003 av Alnö-Nysäter 3:28 ingicks följande avtal mellan oss och säljaren Paul Andersson:

1. Området mellan vår fastighet Alnö-Nysäter 3:28 och Skärgårdsvägen "skall vara och förbli parkmark" (området skulle därmed ej kunna bebyggas i framtiden) se bild 25.
Ett motsvarande avtal ingicks mellan Paul och ägarna av fastigheten Alnö-Nysäter 3:29. Vi är därmed fyra personer som kan bekräfta detta. Parkmarken ligger inom strandskyddat område.

Avtalet slöts på följande sätt: Vid visning av fastigheterna lovade säljaren muntligt till blivande köpare av 3:28 och 3:29 att området mellan vår fastighet 3:28 och Skärgårdsvägen skulle vara och förbli oexploaterad parkmark. Detta löfte var en *uttalad förutsättning* vid köpet av fastigheterna.

2. Säljaren avverkar skogen framför vår huvudbyggnad ner till Skärgårdsvägen så att full havsutsikt medges. Detta realiserades av säljaren, se bild 26 hur det såg ut innan samt 27 efter.

3. Säljaren glesar ut övrig skog framför vår fastighet ner till Skärgårdsvägen så att en luftig karaktär medges. Detta realiserades av säljaren se bild 28.

4. Vi som köpare av 3:28 gavs rätten att hålla avtalat område (bild 25) fri från sly. Detta har utförts av oss under de senaste 15 åren. Se exempel på detta i bild 27.

Under byggskedet 2004-2005 ingicks även följande avtal mellan oss och säljaren Paul Andersson:

På grund av de besvärliga grundförhållandena (i huvudsak berg se bild 35) så genomfördes följande praktiska lösningar av oss och dessa godkändes av säljaren. Observera att gällande punkt 6 nedan, så var det säljaren som var initiativtagaren.

5. På grund av ovanstående problematik så förlades ett minireningsverk i en naturlig bergavsats i ytterhörnet av 3:28, se bild 29 och bild 34. Detta för att kunna tillskapa en godkänd VA-lösning av miljökontoret. Med anledning av detta flyttades huvudbyggnaden och gäststugan fram för att tangera den 6 meter prickade icke byggbara ytan. Detta möjliggjorde en kort tilloppsledning till reningsverket som endast kunde förläggas på 2-3 decimeter djup och måste förses med värmekablar. Denna förläggning av minireningsverket innebar samtidigt att den utgående infiltrationsbädden endast var möjlig att förlägga inom parkmarksområdet inom Alnö-Nysäter 3:6. Se bild 30 och bild 34.

6. Paul som besökte bygget flera gånger i veckan, såg att vistelseytan framför byggnaderna därmed blev väldigt liten på grund av denna förskjutning av byggnaderna. Han föreslog då att de överblivna schaktmassorna skulle förläggas framför vår tomt i en kil gentemot vändplanen, se bild 31. Paul menade i samband med hans framtida önskan att exploatera marken i det nu utpekade området A, skulle försöka "finna en lösning" även för denna kil. Vi såg det som mycket positivt och tillmötesgående av säljaren. Denna kil har under de senaste 15 åren varit och är nu en del av vår hemfridszon.

7. Att dagvattnet från dräneringsrören under torpargrunden leds i markisolerade rör under vändplanen ner till parkmarksområdet inom Alnö-Nysäter 3:6. Sprängning av en bergsklack inom vändplanen utfördes av Ebenfelts Maskinhållning AB för att åstadkomma rätt lutning. Denna dagvattenlösning är realiserad. Se bild 32.

8. Att dagvattnet från takavvattningen leds ut till vändplanen. För att vändplanen inte skulle 'bli som en sjö' vid skyfall (när regnvatten från taken samt den ovanliggande kuperade terrängen inträffade) utfördes ett djupt dike av Ebenfelts Maskinhållning AB. Diket fylldes sedan med dräneringsgrus. Utloppet på detta dike leddes ut till parkmarksområdet inom Alnö-Nysäter 3:6 och även denna dagvattenlösning är realiserad. Se bild 32.

Under de följande åren så adresserade vi en önskan till Paul Andersson att få köpa parkmarksområdet (se bild 25) i samband med att han avsåg att söka exploatera marken i det nu utpekade området A.

Denna vilja till att fullfölja det ingående avtalet (bl.a i "finna en lösning" i punkt 6 samt att svara upp på vårt köpintresse) bekräftas även i den ansökan om begäran om planbesked som markägaren skickade in till kommunen avseende Alnö-Nysäter 3:6.

Där det står att avstyckningen av **område B "i första hand avser en utökning av fastighet Alnö-Nysäter 3:28**, vilket är den fastighet som eventuellt påverkas av siktlinjer/utblickar".

Men, trots att vi ingått ovanstående avtal samt att vi aldrig önskat en utökning av vår fastighet gör markägaren denna ansökan utan vår vetskap. Efter att Sundsvall Tidning i en artikel publicerat denna begäran om planbesked, begärde vi ett möte med Paul och Magnus. Vid mötet tog vi upp speciellt punkt 1 i det ingådda avtalet, varvid Paul menade att tiderna förändras. Med detta avsåg Paul det kommande arvskiftet av fastigheten Alnö-Nysäter 3:6 från Paul till Magnus. Avsikten var uttryckligen att Magnus, genom att sälja marken (inom delområde B) till oss som byggbar istället för som parkmark skulle få så stor monetär utdelning som möjligt. Köper inte vi den så "säljer vi den till någon annan" blev vi hotade med.

Vi hade gärna köpt område B som parkmark men att utöka vår tomt skulle inneburit följande:

- varit i strid med punkt 1 i avtalen som gäller både för 3:28 samt 3:29
- inneburit att strandskyddet måste upphävas i strid mot gällande lagstiftning och rättspraxis
- skulle förhindrat möjligheten för ägare till 31 fastigheter (att via befintlig stig över område B) att ta sig ner till strandområdet
- skulle förhindrat djurlivet att rör sig ner till strandområdet i riktning mot Lilla Tranviken. Den enda idag möjliga sträckan som finns för dem att nå strandområdet.

Hösten 2019:

På initiativ från oss (ägare av 3:28 och 3:29) utredde och föreslog istället planhandläggaren tillsammans med lantmäteriet tre alternativ, som skulle tillgodose denna föreslagna utökning av 3:28. Detta utan att upphäva strandskyddet samt vara i strid med de ingångna avtalen.

I alternativet ett kan en **PARK**-tomt tillskapas som förvaltas av en samfällighetsförening. I det andra alternativet tillskapas en större **NATUR**-tomt bestående av område B och grönområdet bredvid (det finns även ett tredje alternativ som vi inte berör här). Vi som är ägare av 3:28 och 3:29 har ställt oss positiva till dessa alternativ.

När planhandläggaren i ett mejl skriver att: "jag önskar att avvakta planförslaget tills ni fört en dialog med markägaren" gällande dessa alternativ, så visade planavdelningen att ni var öppna för dessa alternativ vid prövningen till ny användning av marken i område B, relaterat till det uppdrag ni erhållit från SBN.

Av ovanstående följer att det finns lösningar på planintresset som inte kräver att strandskyddet upphävs i område B. Markägarens önskan om en "utökning" av vår tomt 3:28 går att realisera i det första och andra alternativet och ligger helt i linje med den begäran om förhandsbesked som markägaren själv skickade in.

Detta skulle dessutom vara i enlighet med de ingångna avtalen om markanvändning av planområde B.

Alternativet ett eller två skulle DESSUTOM inneburi följande:

- INTE varit i strid med punkt 1 i avtalen som gäller både för 3:28 samt 3:29
- INTE inneburi att strandskyddet måste upphävas
- skulle INTE förhindrat möjligheten för ägare till 31 fastigheter (att via befintlig stig över område B) att ta sig ner till strandområdet
- skulle INTE förhindrat djurlivet att rör sig ner till strandområdet i riktning mot Lilla Tranviken. Den enda idag möjliga sträckan som finns för dem att nå strandområdet.

Tyvärr har markägaren tackat nej till ett möte för att diskutera dessa alternativ.

Trots att planavdelningen känner till avtalen samt har medverkat till att finna/utarbete alternativa lösningar, så väljer man trots detta enbart följa markägarens vilja att exploatera område B.

Planavdelningen känner även till att vi tillsammans med ägarna av 3:29, avser att driva en civilrättslig process mot markägaren för avtalsbrott om nuvarande planförslag går till antagande.

Bilder



Bild 25. Överenskommet område som skall “vara och förbli parkmark”



Bild 26. Havsutsikt 2003 vid köpet av 3:28



Bild 27. Havsutsikt framför huvudbyggnad i 3:28 efter att säljaren avverkat skogen



Bild 28. Glesad övrig skog nedanför 3:28

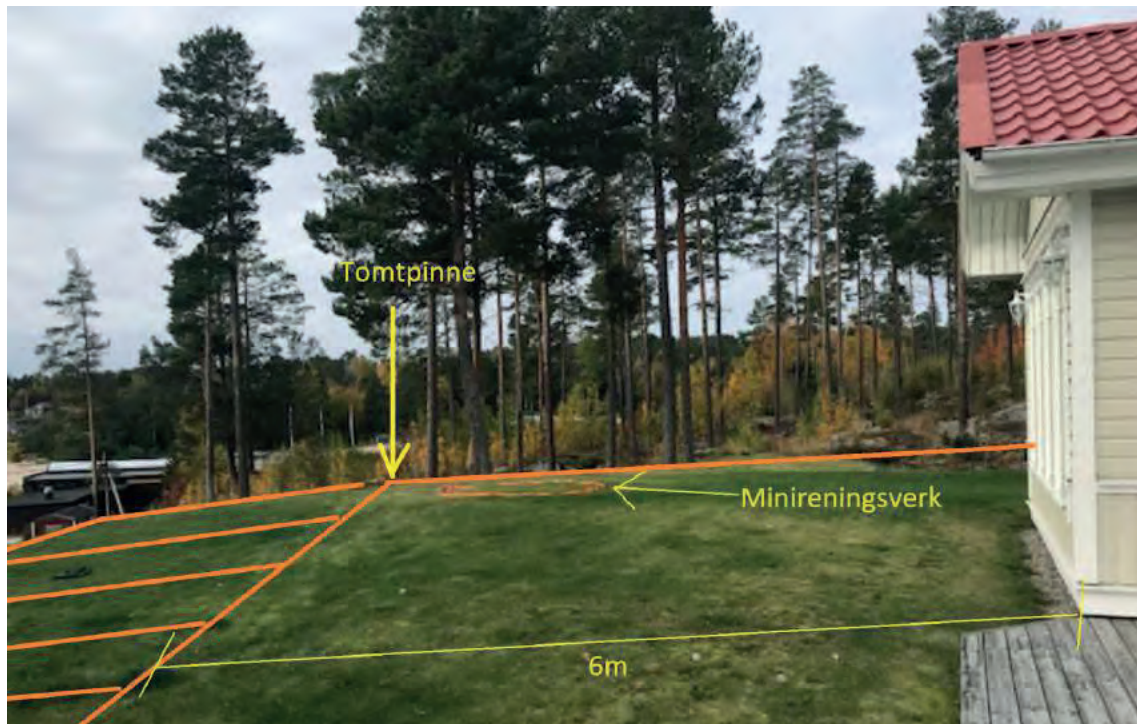


Bild 29. Placering av minireningsverk 2005



Bild 30. Infiltrationsbädd från minireningsverk varav ca 10m inom parkmarksområdet 2005



Bild 31: Kil som under de senaste 15 åren varit och är nu en del av hemfridszon för 3:28.



Bild 32: Bild hur dagvattenhanteringen är löst

Bilder från byggperioden, anläggning av godkänd avloppslösning 2005



Bild 33. Godkänt minireningsverk av miljökontoret



Bild 34. Den utgående infiltrationsbädden var endast möjlig att förlägga inom parkmarksområdet inom Alnö-Nysäter 3:6. Detta godkändes av markägaren.



Bild 35. På grund av de besvärliga grundförhållandena i huvudsak berg så förlades minireningsverket i en naturlig bergavsats i ytterhörnet av 3:28.

Kommentar:

Utgående från de frågeställningar som tas upp i yttrandet.

Avtal

Avtal mellan parterna och som inte berör kommunen löses mellan parterna. Kommunen är ej bunden av dessa avtal vid detaljplanering.

Hemfridszon

Definition enligt naturvårdsverket: *En tomtplats är inte samma sak som en fastighet och den behöver inte sammanfalla med fastighetsgränser. Men en tomtplats kan inte nå bortom den egna fastighetsgränsen.*

Alltså finns det ingen hemfridszon i detta fall annat än inom fastigheten Alnö-Nysäter 3:28. Hemfridszon kan därav inte hävdas utanför den egna fastigheten genom att mark har ianspråktagits från annan markägare.

Gångstråk

Planförslagets östra byggrätt planläggs över vad som idag är en stig som möjliggör för de närmaste fastigheterna att snabbt ta sig ner till Tranvikens strandområde. Stigen är i sin utformning en upptrampad skogsstig med dålig tillgänglighet. Kommunen gör bedömningen att stigen inte är vital för att nå strandområdet och därmed inte kan klassas som en strategiskt långsiktig stig värd att bevara i enlighet med åtgärdsvalsstudiens syfte. Det är främst fem fastigheter som påverkas med direkt koppling till stigen, men där två ligger i direkt anslutning till den lilla väg som ligger ca 100m österut, parallellt med stigen, och förser området med biltrafik. Grusvägen som förser fastigheterna med bilanslutning är flackare och anses vital för att de boende ska kunna ta sig till och från området, både via fordon, till fots och tillgängligheten är god. I och med dessa förutsättningar gör kommunen bedömningen att stigen i sig inte är av sådan betydelse att den uppnår ett bevarandevärde som gör att strandskyddet inte kan upphävas i och med antagandet av den nya detaljplanen. Planen möjliggör lösningar för alla de delar som berörs av strandskyddet och kommunen gör bedömningen att de boende och allmänhetens tillgång till strandområdet inte påverkas negativt. Kommunen gör bedömningen att det avtalet kring åtgärdsvalsstudien som slutits mellan Trafikverket, Sundsvalls kommun och kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län 2017 som avser arbetet med trafikåtgärder på Alnö är hanterat i planärendet.

Skäl för att upphäva strandskyddet**Särskilda skäl**

Följande anges i miljöbalken 7 kapitlet 18 c §:

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser:

2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,

Område väl avskilt från stranden

Om en plats är avskuren från stranden genom en större väg, järnväg, sammanhängande bebyggelse eller motsvarande, och därför saknar betydelse för allmänhetens tillgång till stranden, kan detta utgöra ett särskilt skäl för dispens.

Kommunens bedömning är att planområdet är väl avskilt från stranden dels genom en allmän väg och dels genom det friluftsbad som ligger på södra sidan av den allmänna vägen. Friluftsbadet ska enligt gällande detaljplan inhägnas med stängsel vilket också är gjort för stora delar av området. Friluftsbadet med inhägnad skall enligt gällande detaljplan gå ända fram till bebyggelsen på privata fastigheter öster om friluftsbadet, vilket gör att strandområdet här är helt avskilt från planområdet.

Allmänhetens och djurlivets tillgång till vattenområdet påverkas således inte i det här avsnittet, eftersom vattenområdet redan är avskilt enligt gällande detaljplan och genom det inhägnade friluftsbad som finns här.

Hänsyn till växt- och djurlivet

Planen har i sin utformning två gröna kilar med en bredd på ca 15 respektive 25 meter som syftar till att dels trygga människor möjlighet att nå skogsområdet ovan planområdet, men också till att skydda djur- och växtlivets förutsättningar att röra sig igenom den nya och den befintliga bebyggelsen. Planområdets avgränsning medför att en sträcka längs skärgårdsvägen med ca 20 meter i bredd kvarstår planlagd som parkmark. Således görs bedömningen att strandskyddets syfte gällande växt- och djurliv tillgodoses på ett sätt som inte försämrar dess förutsättningar och kommunens bedömning är att det i strandskyddszonen inom planområdet inte finns sådana biologiska värden som skulle omöjliggöra en strandskyddsdispens. Området finns inte med i Länsstyrelsens och kommunens naturvårdsobjekt.

Vändplatsen

Vändplatsen har i granskningshandlingen utformats i dialog med vägföreningen och följer den lantmåteriförrättning som är daterad till 2004.

Samrådskretsen

Det var en miss att samfällighetsföreningen Alnö-Nysäter ga:3 inte fanns med i samrådskretsen. Detta har åtgärdats inför granskningen genom ett extra samråd med vägföreningen. Föreningen inkluderas i den sakägarkrets som berör granskningshandlingen.

2021-01-18

SBN-2018-01039-96

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar Öhrnell
Planchef

Jesper Ljung Holm
Planarkitekt

Detaljplan för

Tranviken

Del av Alnö-Nysäter 3:6 & del av Alnö-Nysäter 5:1

Alnö, Sundsvalls kommun

Upprättad av stadsbyggnadskontoret 2021-09-07

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 1

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för granskning enligt PBL 5:18 under tiden 19 januari – 9 februari 2021.

Svar har inkommit från

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens beslut

Förslaget till rubricerad detaljplan strider inte mot de intressen länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900).

Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Strandskydd

Som särskilt skäl vid prövningen om upphävande av strandskyddet har kommunen angett 7 kap 18 c § punkt 2, Miljöbalken – att området som upphävandet avser är väl avskilt från området närmast strandlinjen genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering.

Länsstyrelsen bedömer att det angivna skälet är tillämpligt.

Skärgårdsvägen tillsammans med badanläggningen med både pool och byggnationer som finns mellan planområdet och stranden bedöms vara väl avskiljande. Badanläggningen ska enligt gällande detaljplan stängslas av mot vägen, något som delvis är utfört i dagsläget, vilket ytterligare stärker denna bedömning. Ett genomförande av den aktuella detaljplanen kan inte anses ha en negativ påverkan på den allemansrättsliga tillgången till vattnet.

Punkt 2, 7 kap 18 c §, Miljöbalken åberopas även i prövningen om upphävande av strandskyddet gentemot bäcken i planområdets västra sida.

Bäcken är idag avskild från planområdet genom bostadsbebyggelse och länsstyrelsen anser att det särskilda skälet för upphävande av strandskyddet är tillämpligt även för bäcken.

Hälsa och säkerhet

Trafiksituationen på södra Alnön är ansträngd, och det saknas gång- och cykelväg på den aktuella platsen. Sundsvalls kommun, kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket har tillsammans i en avsiktsförklaring pekat ut den aktuella detaljplanen som en av tre som kan tillåtas utifrån dessa förutsättningar. Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna planen inte innebär en sådan fara kopplad till trafiksäkerheten att den inte kan genomföras. Länsstyrelsen håller dock inte med om kommunens resonemang att ökad bebyggelse leder till ökat underlag för att kunna utföra förbättringar för gång- och cykeltrafikanter. Dessa förbättringar bör som utgångspunkt utföras innan det tillkommer ytterligare bebyggelse.

Övriga synpunkter

Kommunen upplyser på plankartan att ändringar av marknivån som överstiger 0,5 meter kräver marklov. Länsstyrelsen ser nyttan med att upplysa om kravet på marklov, men det generella kravet på marklov är inte specificerat till 0,5 meter. Om kommunen avser att ändra marklovsplikten enligt 4 kap. 15 § punkt 3 ska detta vara en planbestämmelse.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bildandet av 5 – 7 stycken fastigheter med bostadsändamål vid Tranviken. Detaljplanen är i enlighet med den fördjupade översiktsplanen som tagits fram för Alnö. Inom planområdet kommer marken runt kvartersmarken att planläggas som naturmark för att bibehålla tydliga gröna kilar. De fastigheter som bedöms kunna påverka intilliggande fastigheters utsikt begränsas höjdmässigt.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt 5 kap. 6 § plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen har fått ärendet för yttrande enligt 5 kap. 22 § PBL.

Kommentar:

Skrivelsen angående om att ökad förtätning leder till ökat underlag för kollektivtrafiken samt utbyggnad av gång- och cykelväg tas bort från Planbeskrivningen.

Upplysningen om marklov är borttagen på Plankartan.

Trafikverket

Yttrande

Utifrån det yttrande som Trafikverket lämnade i samrådsskedet kvarstår synpunkten om gång- och cykel;

- Det saknas gång- och cykelväg utmed väg 665 och det finns inte någon sådan åtgärd prioriterad i gällande regional transportplan.

Trafikverket bedömer att planen inte beskriver hur man tänker åstadkomma tillgänglighet för gående och cyklister. Det blir missvisande att kommunen skriver i samrådsredogörelsen att en koncentration av förtätningen till södra Alnö ökar underlaget för att en utbyggnad av kollektivtrafiken och gång- och cykelnätet är genomförbar. I dagsläget prioriteras inte utökad kollektivtrafik eller byggande av gång- och cykelväg i detta område pga. att det finns andra områden som har högre prioritet. Det är viktigt att detta blir tydligt så att inte framtida boende i området eller andra som tar del av planen får uppfattningen att det kommer att vidtas sådana åtgärder.

Ärende

Trafikverket har fått ovanstående detaljplan från Sundsvalls kommun för synpunkter i granskningsskedet. Det är detaljplan nummer två som ingår i den avsiktsförklaring om trafiksituationen på Alnön, som skrivits under av Sundsvalls kommun, Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten

Kommentar: Kommunen bedriver pågående arbete med utredningar för delsträckor av en gång- och cykelväg på Alnö, vilket framgick i granskningshandlingen. Tillgänglighet för gående och cyklister är begränsad genom att gång och –cykelförbindelser inte prioriteras. Frågan är avhänging finanseringslösning på en övergripande nivå denna detaljplan inte kan påverka.

Skrivelsen angående om att ökad förtätning leder till ökat underlag för kollektivtrafiken samt utbyggnad av gång- och cykelväg tas bort från Planbeskrivningen.

Kommunala myndigheter och bolag:

Barn- och utbildningsförvaltningen

Barn- och utbildningsförvaltningen ser ingen påverkan på vår verksamhet i ovan ärende.

Kommentar: Noterat.

Kommunstyrelsekontoret

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna nedanstående samrådsyttrande över rubricerad detaljplan.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden önskar få kommunstyrelsens synpunkter gällande ny detaljplan för bostadsändamål (villor) vid Tranviken. Detaljplanen är en av de tre detaljplaner som kommunen kan planlägga enligt överenskommelsen mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun.

Avdelning Samhällsutveckling yttrar sig över detaljplaner för kommunstyrelsens räkning inom strategiska utvecklingsfrågor som exempelvis bostadsförsö lning, översiktsplanering, kollektivtrafik och folkhälsa.

Överväganden

Kommunstyrelsen har beslutat att chef för avdelning Samhällsutveckling ansvarar för att besvara remisser om detaljplaner som upprättas inom Sundsvalls kommun. Vi har tidigare lämnat synpunkter på samrådshandlingen för rubricerad detaljplan.

Våra synpunkter om riktlinjer som hör till FÖP Alnö har behandlats på ett bra sätt.

Avd för samhällsutveckling har också lämnat synpunkter kring dagvattenhantering. Det har gjorts en dagvattenutredning efter samrådet som visar hur, och att, dagvattenfrågan kan lösas.

Kommentar: Noterat.

Individ- och Arbetsmarknadsförvaltningen

IAN har ingen erinran mot detaljplaneförslaget.

Kommentar: Noterat.

Kultur&Fritid

Kulturmiljö

Sundsvalls museum svar på kommentar i remissens granskningshandling nedan för Tranviken:
"I och med arbetet med planen har bedömningen gjorts att det inte finns tillräckligt med stöd för att reglera materialval och en anpassning till omkringliggande fritidshus. Den fördjupade översiktsplanen anger riktlinjen med en minsta fastighetsstorlek om 1500kvm, vilket är ca tre gånger större än befintliga fritidshusfastigheter. Området är som tidigare nämnt inte ett utpekad kulturmiljöområde eller riksintresse, vilket medför en svårmotiverad reglering av materialval."

Sundsvalls museum rekommenderar att man genom plan- och bygglagen 2 kap 6 § kan motivera en anpassning till befintlig bebyggelses karaktärsdrag som nämnts i tidigare yttrande.

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till 1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Lag (2014:477) .

Kommentar: *Platsen karaktäriseras av omgivande bebyggelse i många blandade byggnadsformer, som relativt nybyggda större hus, äldre fritidshus och badanläggningens diverse byggnader, vilket medför att ingen tydlig karaktär finns i området. Att i detaljplan styra karaktären av nybyggda permanentbostäder till att efterlikna karaktärer från fritidshus och en badanläggning bedöms inte vara en rimlig grund för att detaljreglera bebyggelsens karaktär. Ovanstående hänvisning gäller även i bygglovsskedet, vilket innebär att varje enskilt bygglov kommer hantera frågan när bygglovsprövningen genomförs.*

Miljöförvaltningen

Bakgrund

Sundsvalls kommun har tillsammans med Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten skrivit under en avsiktsförklaring om trafiksituationen på Alnö. En av utgångspunkterna med denna överenskommelse är att de berörda parterna ska genomföra åtgärder för att klara trafiksituationen på Alnön, samtidigt som kommunen ska kunna upprätta 3 st. nya detaljplaner med nya bostäder, samt utarbeta tilläggsbestämmelser för utökade byggrätter i ett 30-tal befintliga detaljplaner (700 fastigheter) på södra och östra Alnön. Denna detaljplan är en av de två kvarvarande planerna.

Planområdet är beläget i de södra delarna av Alnö, mitt emot Tranvikens havsbad. Den fördjupade översiktsplanen för Alnö (beslutad i kommunfullmäktige 2013-02-25) pekar ut området som ett omvandlingsområde (område för möjlig kompletteringsbebyggelse).

Miljönämnden har i samrådet lämnat bland annat synpunkter på att dagvatten bör tas omhand lokalt genom infiltration eller perkolation på tomtmark där det är möjligt, och att planförslaget

inte visade hur detta kunde ske inom planområdet. I mån av utrymme önskades att platser för hantering av snö och smältvatten inom planområdet skulle ordas. Gällande strandskyddet lämnade Miljönämnden synpunkter på att villor direkt ovanför Tranviken kan upplevas avhållande. Allemansrättslig tillgång till strandområdet handlar inte bara om att människor ska få röra sig fritt längs stranden utan också om upplevelsen av att få vistas och uppehålla sig vid strand- och vattenområdet. Särskilt då det inte bedrivs någon verksamhet vid anläggningen nedanför Skärgårdsvägen i Tranviken. Det är samtidigt oklart vad som kommer att hända med anläggningen i framtiden.

Miljönämndens synpunkter

Strandskydd

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att ett genomförande av den aktuella detaljplanen inte kan anses ha en negativ påverkan på den allemansrättsliga tillgången till vattnet. Det främsta skälet som läggs fram är att friluftsbadet med inhägnad enligt gällande byggnadsplan går ända fram till bebyggelsen på privata fastigheter öster om friluftsbadet, vilket gör att strandområdet är helt avskilt från planområdet. Strandområdet består av en badanläggning med både pool och byggnationer och stadsbyggnadskontoret bedömer att det därmed inte finns någon risk att ett ytterligare upphävande av strandskyddet skulle leda till en ökad privatisering av stranden. Miljönämnden anser som i tidigare yttrande att villabebyggelsen ovanför stranden ökar upplevelsen av privatisering av närområdet som kan upplevas avhållande för allmänheten att uppehålla sig i områden vid stranden. Detta speciellt om en omvandling av friluftsbadet sker så att det görs mer tillgängligt än vad det är idag.

Dagvatten

I dagvattenutredningen beskrivs att mängden dagvatten beräknas öka men att betongtrumman som leder vatten från området idag till stranden från diket vid Skärgårdsvägen har kapacitet att ta emot ökade vattenmängder.

Det framgår att övervägande delen av området som ska bebyggas består av berg i dagen eller berg med ett tunt lager mossa och för att kunna etablera tomter med gräsmatta kommer marken närmast husen med största sannolikhet att fyllas ut. I dagvattenutredningen står det att vid sådana utfyllnader är det viktigt att ytavrinningen från den egna tomten inte belastar granntomterna och därför måste markytorna läggas i lutning så att dagvatten i form av regn- och smältvatten avleds till diken i möjligaste mån. Exempel på hur dagvatten skulle kunna tas omhand på tomterna beskrivs samtidigt som det framgår att vattnet bör ledas mot diken och naturmark.

Enligt kommunens dagvattenplan ska dagvatten i nya bebyggelseområden och vid förtätning eller omvandling i första hand omhändertas lokalt inom området. I andra hand ska det fördröjas så att dagvattenbelastningen från området inte ökar till följd av exploateringen. I dagvattenplanens riktlinjer för rening anges att då recipienten är ett grundområde i sjö eller hav ska enklare rening plus efterföljande infiltration/översilning ske. Det redovisas inte tydligt i planbeskrivningen eller i dagvattenutredningen hur hanteringen av den ökade mängden dagvatten från det exploaterade området uppfyller riktlinjer i kommunens dagvattenplan. Miljökontoret ifrågasätter lämpligheten i att leda ökade mängder dagvatten till stranden. En lösning bör istället finnas för att omhänderta den ökande dagvattenmängden inom planområdet. Om yta inom området behöver användas för att omhänderta dagvatten för att uppfylla riktlinjer i dagvattenplanen bör ytan markeras i plankartan.

Snö

Miljökontoret saknar information i planbeskrivningen om var snö kan hanteras och läggas upp vintertid.

Kommentar: Planbeskrivningen är uppdaterad med en tydligare text om dagvattenhanteringen och att den första rekommendationen är att varje enskild fastighetsägare tar hand om dagvattnet inom respektive fastighet, och att enbart dagvatten som inte kan tas om hand lokalt är det vattnet som ska ledas vidare. I övrigt är dagvattenhanteringen väl tillgodosedd. Både planbeskrivningen och dagvattenutredningen påvisar både hur och att dagvattenfrågan är möjlig att lösa på ett godtagbart sätt.

Möjlighet till snöupplag finns inom den allmänna platsmarken och snöupplag inom kvartersmarken ska i första hand hanteras inom kvartersmarken. Planbeskrivningen är uppdaterad med en skrivelse som tydliggör det.

MittSverige Vatten AB

Sundsvall Vatten AB hänvisar till tidigare remissvar daterat 2019-10-11, men vill åter påtala vikten att man i planen tillgodoser möjlighet för exploatören att dra fram VA till samtliga planerade fastigheter.

Kommentar: Planen möjliggör för dragningen av allmännyttiga ledningar inom ett U-område i kvartersmarken för bostäder, samt inom planens omkringliggande allmänna platsmark.

Sundsvalls energi.

Inget att erinera.

Kommentar: Noterat.

Medelpads Räddningstjänstförbund

Inga synpunkter.

Kommentar: Noterat.

Företag:

TeliaSonera

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

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

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020 - 50 50 00

Kommentar: Noterat.

Intresseföreningar:

Tranviken Övre vägens samfällighetsförening

Tillägg till svar på förfrågan om detaljplan Alnö - Nysäter 3:6 och Alnö- Nysäter 5:1
Alnö Sundsvalls Kommun Dnr:SBN-2018-010394

I vårt tidigare svar daterat den 27-7-2020 har vi framfört att det saknas information om hur det grönområde som är in lagt i planförslaget kommer att utvecklas som naturstråk och användbar gångstig.

Från vändplanen i slutet av föreningens väg går idag en gångstig i vägens förlängning och som är använd i ett stort antal år av boende längs vägen som en väg ner till badplatsen vid Tranviken och uppfattas som ett alternativ till den stora vägen till Tranviken som sommartid är hårt trafikerad.

Om planförslaget utvecklas vidare är det av stort intresse att kommunen planerar ett alternativ i det grönområde som redovisats och anlägger en framkomlig gångstig samt en acceptabel anslutning till stora vägen för de som är på väg till eller från badet eller vill utnyttja grönområdet på väg till eller från skogsområdet .

Alnö 2020-08-12

Tranviken Övre Vägens Samfällighet

Kommentar: Planområdet som synpunkten berör exkluderas ur planen och således kommer nuvarande markanvändning och funktion fortsätta gälla.

Privatpersoner:

Alnö-Nysäter 2:58

Hej,

Den befintliga stigen över område B i planförslaget har jag använt sedan jag varit liten på 60-talet för att gå till och från Tranviken. Stigen har försvunnit i planförslaget och kommunen har istället föreslagit att en tomt skapas just där.

Jag förstår inte hur jag skall kunna göra det i framtiden då planförslaget inte redovisar hur det är tänkt att fungera.

Alnö 2021-02-08

Kommentar: Planområdet som synpunkten berör exkluderas ur planen och således kommer nuvarande markanvändning och funktion fortsätta gälla.

Båräng 1:15

Gällande kommunens syn på gångväg till och från Tranvikens havsbad ... (SBN-2018-01039)
Jag bor på Tranvikens Övre Vägs Samfällighetsförening.

Min syn på att ta bort gångvägen till Tranviken som vi använder är inte riktigt genomtänkt.

Jag och mina barn och barnbarn använder den ofta för att slippa gå på den väldigt trafikerade Skärgårdsvägen , sommartid. Nu när vi går den vägen så behöver vi bara korsa skärgårdsvägen sedan är vi nere vid pumpstationen och kan gå ner den vägen till Tranviken.

***Kommentar:** Planområdet som synpunkten berör exkluderas ur planen och således kommer nuvarande markanvändning och funktion fortsätta gälla.*

Nästa granskningsyttrande har på grund av sin utformning och omfattning kopierats in i sin helhet med början på nästa sida. Kommunens kommentarer finns efter yttrandet.

Dnr: SBN-2018-01039

Synpunkter på ny detaljplan för Tranviken i granskningsskedet från ägare av Alnö-Nysäter 3:29, Berit och Carl-Gustav Nordling.

Sammanfattningsvis:

Obs! Med planområde "B" i vår text och i våra kommentarer avser vi endast den östra delen av området där vändplanen är planerad att anläggas.

- Planen visar på många motsägelser och följer inte uppgjorda riktlinjer och rekommendationer.
- Man ändrar syftet med planen.
- Synpunkter som har delgetts kommunen i samrådsskedet och vid senare samtal upplevs som ignorerade eller har kommenterats i långa och svårbegripliga textmassor i den nya versionen, och man ignorerar även inkomna skrivelser
- Man kommer med vilseledande information och påstår uppgifter som inte är verifierade.
- Man vägrar att beskriva det lag- och riktlinjestöd som för planområde B erfordras för att ge dispens från strandskyddet.

1. Planen innehåller många motsägelser och följer inte uppgjorda riktlinjer och rekommendationer – vilket kommer att redovisas i texten nedan.
2. I den förra versionen av detaljplanen som skickades ut för samråd angavs att syftet med planen var att tillskapa 5-7 nya fastigheter. Nu har detta ändrats till skrivningen "att möjliggöra bildandet av nya fastigheter med bostadsändamål". Vid telefonförfrågan med kommunens handläggare om varför detta ändrats framfördes att planens syfte aldrig har varit att tillskapa en viss mängd fastigheter. Denna förändring av syftet har inte noterats i det nya planförslaget under "Ändringar efter Samråd" sid 37.
Utan att vara alltför konspiratoriskt lagd skulle man kunna misstänka att ändringen av syftet har kommit till stånd för att undanröja ett av hindren från att ge strandskyddsdispens för område B, nämligen att "om planintresset kan tillgodoses utanför strandskyddat område så ska inte strandskyddsdispens beviljas".
3. Ignorerar inkomna skrivelser – man har valt att i samrådet inte ta hänsyn till Tranviken Övre Vägens tilläggsskrivelse av skälet att den inkom efter att sista datum för samråd passerats. Det stämmer visserligen, men att datumet passerats kan förklaras av att vägföreningen inväntade vissa klargöranden från REV (riksförbundet enskilda vägar) innan man skickade detta. Skrivelsen har dock bevisligen anlänt till kommunen och behöver i alla fall nu tas med i granskningen.
För säkerhets skull bifogas en kopia av denna som jag har tillgång till som sekreterare i vägföreningen - bilaga 1.
Oturligt nog tycks kommunen återigen ha missat att inkludera vägföreningen i granskningskretsen, vilket är minst sagt anmärkningsvärt!
4. Kommer med vilseledande information/påstår saker som inte är verifierade – Man påstår att vägföreningen beslutat att sopbil inte får trafikera vägen och att vändplanen SKA utformas enligt den ursprungliga lantmäteriförrättningen. Detta är helt felaktigt, sopbilen trafikerar i nuläget vägen under sommarperioden och kommer så att göra tills annat beslutas. Vändplanens storlek, utformning och kostnader ska beslutas under år 2021. Inget av dessa två beslut som kommunen anger har tagits i föreningen vilket också kan verifieras av föreningens ordförande.
Bifogas en kopia från styrelsens senaste möte - bilaga 2.

Man påstår att Skärgårdsvägen är Alnös mest trafikerade väg – och det stämmer om man mäter i närheten av Vi centrum. Men nu gäller detta ärende inte Vi centrum. Vi vill hävda att Skärgårdsvägen, sträckan strax öster om Tranvikens badplats och nedanför detaljplaneområdet är den MINST trafikerade delen av Skärgårdsvägen. Man hänvisar till trafikmätningar som utförts, troligen vid Ripsandsviken och Krokvikens, båda dessa är irrelevanta för strandskyddsfrågan om man inte räknar bort den trafik som avviker fram till Tranviken. Detta har ägarna av Alnö-Nysäter 3:28 påvisat i sitt samrådsyttrande och därtill beräknat och presenterat en mer relevant siffra än kommunen. Om kommunen vore intresserad av en exakt siffra för den aktuella delen av vägen bör väl en mätning i området initieras?

Man negligerar/undertrycker betydelsen av den befintliga stigen ner till havet över planområde B och menar att det bara är maximalt fem fastigheter som använder den. I själva verket används den av de 30-talet fastigheter som finns längs Tranviken Övre vägen och de som bor i förlängningen av stigen till boenden vid grusvägen i Sälsundet. Varifrån kommer informationen/påståendet om att den bara används av fem fastigheter?

Man säger också att stigen är så brant och otillgänglig att den är praktiskt taget oanvändbar.

Vi vill påpeka att den går i det flackaste delen av planområdet och att stigen används i mycket stor omfattning, särskilt under sommarhalvåret. Och även nu under vintern är stigen upptrampad och verkar användas flitigt, vi gick där själva för några dagar sen. Kommunens tjänstemän är varmt välkomna att göra en folkräkning av nyttjandegraden under några soliga dagar på sommarhalvåret. Vi tillhandahåller gärna utsiktsplats och vilstol....

5. Man vägrar att beskriva det lag- och riktlinjestöd som krävs för att dispens från strandskyddet ska medges. Vid diskussioner med handläggaren där vi påpekade att lagstöd saknas hävdades, om vi uppfattade det korrekt, ”att om kommunen inte skulle ha bedömt strandskyddsfrågan korrekt, så kommer Länsstyrelsen att reagera och påpeka felaktigheter eller överklaga beslutet”.

Som vi förstått det så är det kommunen själva som ska ha tillräckliga kunskaper för att kunna bedöma strandskyddsfrågorna, och ska inte förlita sig på att Länsstyrelsen skickar ut en räddningsplanka ifall felbedömning görs?

Ifall Länsstyrelsen resonerar på samma sätt, vem blir det då som ansvarar för att korrekta beslut tas?

Nedan bemöts de påståenden och beskrivningar i detaljplaneförslaget som vi bedömt behöva bemötas, med våra kommentarer gulmarkerade.

Sidan 8 Planbestämmelsen kopplar till PBL 8 kap 9§ som anger följande:

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.

Tomten ska ordnas så att

2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer

Här bryter man mot PBL genom att faktiskt framkalla betydande olägenheter för omgivningen, för gång- och motortrafik och för djurlivet.

Detta genom att hävda att gångtrafik inte ska tillåtas fortsätta gå längs den befintliga stigen som har använts de senaste 50–60 åren ner till Skärgårdsvägen, som är ca. 5 meter bred där stigen ansluter, och där korsar vägen för att komma till stranden. I stället anser tydligen kommunen att man ska använda grusvägen ner till Skärgårdsvägen och därefter följa Skärgårdsvägen fram till stora ingången vid

Tranviksbadet och där korsar vägen. Frågan är då hur man förväntas ta sig de 410 meterna från grusvägskorsningen-Skärgårdsvägen och till entrén Tranvikenbadet? Ska man åka bil den sträckan? Eller ska man gå 410 meter och utsätta sig själv, andra gående och bilister för riskerna på vägen, särskilt under de soliga sommardagarna med mycket trafik?

Sidan 9 Planbestämmelser

Området ska även i fortsättningen vara tillgängligt för djur och människor. Därför planläggs två gröna kilar genom området på respektive sida om kvarteretsmarken för bostäder. Det bibehåller möjligheten att fortsatt röra sig i området. En mindre grön kil planläggs i syfte att bevara möjligheten för en gångstig samt för att undvika att en återvändsgränd byggs. Det medför fortsatt möjlighet att röra sig området i olika väderstreck.

Svårt att förstå hur man menar att tillgängligheten kan bevaras genom den östra gröna kilen. De väderstreck som den skulle tillåta att man rör sig torde vara i öst-västlig eller nordlig riktning för människor.

För djur blir det ju en återvändsgränd eftersom de kommer norrifrån (eller möjligen i något enstaka fall söderifrån längs med Skärgårdsvägen), och terrängen stupar alltför brant ner mot Skärgårdsvägen för att vara passerbar vid den gröna kilen. I öst och väst hindrar den nya bebyggelsen passage. Människor kan möjligen klättra ner över branten mot Skärgårdsvägen i sydlig riktning (varför man nu skulle vilja göra det...). Att bevara planområde B som parkmark skulle däremot ge fortsatt tillgänglighet för både djur och människor eftersom det är den flackaste delen av hela planområdet.

Sid 16-17 Avsiktsförklaring

Trafikverket, Sundsvalls kommun och kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län tecknade 2017 en avsiktsförklaring avseende arbetet med trafikåtgärder på Alnö.

Rekommenderade åtgärdsförslag	Uppföljning
<i>Gång och cykel</i>	
Identifiera deletapper för gång och cykelväg runt ön kopplat till boendeutvecklingen.	Utredning pågår för att identifiera möjliga deletapper för utbyggnad av gång- och cykelväg runt hela Alnö. Vad är status just nu? Vilka deletapper är identifierade?
Inventera och värna om befintliga gångvägar/stigar vid exploatering av bebyggelse. Den befintliga gångstigen ner till havet ingår alltså inte i värnandet?	Ingår i planprocessen. På vilket sätt ingår det i planprocessen och hur följs det upp?

Sid 16

Planförslaget beräknas innebära att ca 5-8 nya bostadsfastigheter är möjliga att skapa. Per hushåll beräknas 1-2 fordon och ca 3,5 fordonsrörelser/dygn.
Här ändrar man sig igen och anger att det borde bli 5-8 fastigheter.

Sid 20-23 Strandskydd 7 kap MB

7 kap. 18 c–d §. Kommunen hänvisar till punkt 2 som särskilt skäl till upphävande av strandskydd i planen:

MB 7 kap 18 c §

2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen.

Havet

Friluftsbadet ska enligt gällande byggnadsplan inhägnas med stängsel, vilket också är gjort för stora delar av området. Friluftsbadet med inhägnad skall enligt gällande byggnadsplan gå ända fram till bebyggelsen på privata fastigheter öster om friluftsbadet, vilket gör att strandområdet är helt avskilt från planområdet.

Stängslet har i gällande byggnadsplan ett tydligt syfte att bidra till ökad trafiksäkerhet genom att tydligt leda besökare till strandområdet genom en strategiskt placerade öppning vid friluftsbadets entré.

Strandområdet består av en badanläggning med både pool och byggnationer. Det finns därmed ingen risk att ett ytterligare upphävande av strandskyddet skulle leda till en ökad privatisering av stranden. Ett genomförande av den aktuella detaljplanen kan inte anses ha en negativ påverkan på den allemansrättsliga tillgången till vattnet.

Skärgårdsvägen är Alnös mest trafikerade väg som sträcker sig runt hela södra Alnö. Vägen är och har varit en tydlig avgränsning, där kommunen främjat bebyggelse ovanför vägen, vilket har varit den normgivande och långsiktiga principen. Vägsträckan vid planområdet har en hastighetsbegränsning på 50km/h.

Den nuvarande instängslingen vid pumphuset/toaletten gjordes på markexploatörens initiativ under sommaren 2020. Dessförinnan fanns inget stängsel från ca. 2013 och framåt.

Det är också svårt att förstå vilken ökad trafiksäkerhet man menar att stängslet tillför? Om inte öppningarna vid pumphuset finns/funnits, och man stängslar in ända fram till de privata tomterna på östra sidan så skulle man tvinga alla som i nuläget går längs vägen att gå ytterligare ca. 250 meter till entrén vid badet. Är det mera trafiksäkert? Det torde även vara omöjligt att tvinga alla kringboende att gå den omvägen eller att använda bil till parkeringen om man bor bara 500–600 meter bort?!

Man får av kommunens text intrycket av att detta är en mycket stor och hårt trafikerad väg, vilket som nämnts i inledningen inte alls stämmer. Vägen är ca 5 meter bred, och är den minst trafikerade delen av Skärgårdsvägen. Vid möte mellan fotgängare och två bilar samtidigt måste den ena bilen stanna för att släppa fram den andra.

Vägen är även delvis hastighetsbegränsad till 30 km/tim under sommarmånaderna, vilket Vägföreningen bidragit till att åstadkomma av trafiksäkerhetsskäl. Den längre sträcka som vägföreningen önskade få hastighetsbegränsad under sommaren ville Trafikverket tyvärr inte tillåta.

Cirka 2km från planområdet mätte trafikverket år 2014 upp en ÅDT på 370± (21%), varav 30± (38%) var lastbilar. Kommunens mätning utförd 2019 vid Ripsandsviken, ca 4 km från planområdet, visade 624 fordon/vardagsdygn, varav ca 6% tung trafik.

Som nämdes i inledningen är dessa siffror missvisande och irrelevanta.

Detaljplaneförslaget har i sin utformning två gröna kilar i nord-sydlig riktning med en bredd på ca 15 respektive 25m. Kilarna syftar till att dels trygga människor möjlighet att nå skogsområdet i och ovan planområdet, men också till att skydda djur- och växtlivets förutsättningar att finnas och röra sig genom den nya och den befintliga bebyggelsen. De gröna kilarna möjliggör att naturvärden på platsen bevaras. Planförslagets östra byggrätt planläggs över vad som idag är en liten stig. Stigen är i sin utformning en upptrampad skogsstig med kraftig lutning och dålig tillgänglighet. Kommunen gör bedömningen att stigen inte är vital för att nå strandområdet och därmed inte kan klassas som en strategiskt långsiktig stig värd att bevara. Tillgängligheten för de berörda fastigheterna säkras genom den flacka grusväg som ligger ca 100meter parallellt öster om stigen och erbjuder både fotgängare och bilister god tillgänglighet.

På vilka grunder gör kommunen bedömningen att stigen inte är vital? I handlingarna framgår att gång/cykelväg i området inte finns i Trafikverkets planering fram till år 2029. Vad finns det som talar för att det kommer att planeras i något tidigare skede? Kommer de 5-8 nya fastigheterna att bidra till att planering sker för byggande av g/c-väg före 2029? Är det inte troligare att man får lägga till ytterligare ett antal år efter 2029?

Denna stig ligger i den flackaste delen av planområdet och har inte hindrat människor och djur att komma ner till stranden tidigare. Här går och ibland cyklar människor under hela sommarhalvåret, och även nu under vintern används stigen. Under sommarhalvåret lämnas barnvagnar vid stigen början. Dock medges att rullstolar skulle få svårigheter att ta sig ner och upp längs stigen. Det skulle dock troligen inte vara alltför omöjligt att anpassa stigen även för rullstol!

I stället menar man att gångtrafikanter inte ska tillåtas fortsätta att vandra längs den befintliga stigen som har använts de senaste 50–60 åren ner till Skärgårdsvägen, som är ca. 5 meter bred där stigen ansluter, och där korsar vägen för att komma till stranden och havet. Man anser att grusvägen ska användas ner till Skärgårdsvägen och sen följa Skärgårdsvägen fram till stora ingången vid Tranviksbadet och där korsar vägen. Frågan är då hur kommunen tänker sig att man ska ta sig de 410 meterna från grusvägskorsningen-Skärgårdsvägen och till entrén Tranvikenbadet? Ska man åka bil den sträckan? Eller gå 410 meter extra och utsätta sig själv, andra gående och bilister för riskerna på vägen under soliga sommardagar med tät trafik?

Den begränsade del av planområdet som ligger inom strandskyddat område och består av kvartersmark bedöms inte utgöra någon väsentlig del för att säkerställa allmänhetens tillträde tillstrandområdet.

Kommunen gör därför helhetsbedömningen att planförslagets komplettering av kvartersmark för bostäder inte förändrar eller påverkar strandskyddet till bäcken eller havet på ett oacceptabelt sätt och att allmänhetens tillgång till havet inte försämras.

Intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddets syfte och särskilt skäl för att upphäva strandskyddet föreligger.

Här anser vi alltså att kommunen gör en felaktig ”helhetsbedömning” gällande tillgången till havet och förstår inte orsakerna till denna bedömning! Vi förstår att intressen står emot varandra här, men kommunen bedömer alltså att markägarens intresse väger tyngre än allmänhetens när det gäller planområde B?

Fördjupad översiktsplan Alnö

Riktlinjer hela Alnö	Riktlinjer Södra Alnö
Ny bebyggelse ska prövas mot trafikkapacitet och säkerhet. Här bryter man mot riktlinjen!	Ny bebyggelse på parkmark ovanför Skärgårdsvägen kan prövas via planläggning, förutsatt att det fortfarande finns tillräckligt med grönsläpp för människor och djur att fritt röra sig ned till stranden. Som vi har beskrivit tidigare så finns det inte tillräckligt grönsläpp i östra delen för människor och djur att fritt röra sig ner till stranden. Riktlinjen följs inte.
Siktlinjer och utblickar som påverkar upplevelsen av det intilliggande landskapet ska visas hänsyn. Här visas ingen hänsyn!	För att behålla karaktären av luftighet i området bör inriktningen vara att tomter inte ska vara mindre än 1500 kvadratmeter. För att få igenom beslutet om att kunna bebygga planområde B är man alltså beredd att sänka gränsen till 1400 kvadratmeter.
Vid förtätningar i områden som används för rekreation ska bebyggelsen anpassas så att viktiga stråk och länkar kan bevaras. Återigen tar man ingen hänsyn till riktlinjen.	
Tydliga gränser mellan fastigheter och allmän plats samt en bred zon för passage är viktig för att säkra tillgängligheten till strandområdet. Ej uppfyllt heller.	
Tillgänglighet till stranden ska beaktas liksom befintliga bäckar, grunda vikar, grönstråk och mark för närrekreation. Här beaktas inte tillgängligheten till stranden.	

Planen har tagit hänsyn till grönsläpp för människor och djur och platsens nuvarande värden.

Vi vill påstå att man inte alls tar hänsyn genom funktionen av det grönsläpp som finns i östra delen för människor och djur och inte för platsens nuvarande värden.

Planförslaget har genom sin utformning lämnat en yta mellan skärgårdsvägen och kvartersmark som idag enligt ovan nämnda detaljplaner är planlagt som parkmark. Detta görs i syfte att respektera strandskyddet, men även underlätta framtida arbeten med skärgårdsvägen, då främst för att öka genomförandet av en gång- och cykelväg längs södra Alnö. När denna detaljplan vinner laga kraft ingår inte ovan nämnda gång- och cykelväg inom den finansiering som är fastslagen till och med år 2029 i den regionala transportplanen, vilket medför att situationen är oklar och planen vill därav underlätta framtida planläggning i syfte att främja ökat hållbart resande.

Man medger här att en framtida en gång- och cykelväg i nuläget ligger i planering tidigast 2029. Oklart om den kommer att planeras 2029. Om den ändå skulle planeras då, så återstår ändå en avsevärd tid för färdigställande.

Sid 27 AVVÄGNINGAR OCH KONSEKVENSER

Konsekvenser utom planområdet

Planförslagets östra byggrätt planläggs över vad som idag är en stig som möjliggör för de närmaste fastigheterna att snabbt ta sig ner till Tranvikens strandområde. Kommunen gör bedömningen att stigen inte är vital för att nå strandområdet och att den i dagens utformning är otillgänglig genom kuperad terräng och därmed inte kan klassas som en långsiktigt strategisk stig värd att bevara. Det är främst fem fastigheter som påverkas med direkt koppling till stigen, men där två ligger i direkt anslutning till den lilla väg som ligger ca 100m parallellt med stigen som förser hela området med biltrafik. Kommunen gör därav bedömningen och avvägningen att stigen i sig inte anses ha ett sådant högt bevarandevärde att en framtida exploatering enligt det stadsbyggnadsmönster som utvecklats på norra sidan om Skärgårdsvägen ej kan fortgå på platsen.

I och med ianspråktagandet av markområden inom strandskyddat område kan frågor om upplevelse att få vistas och uppehålla sig vid strand- och vattenområdet lyftas i och med att området omfattas av strandskyddet inom 100 meter från strandlinjen. Kommunen gör bedömningen att området är väl avgränsat från strandområdet och att området inte upplevs som en del av tranvikens havsbad och närliggande strandområde. Tillgången till strandområdet är säkrat genom Skärgårdsvägens avskiljande effekt och ger boende och besökare tydlighet kring att strandområdena på havssidan av Skärgårdsvägen är allemansrättsliga. Det långsiktiga arbetet går att skönja i den långtgående tydliga strategin att tillåta exploatering på ovansidan Skärgårdsvägen. Det har skapat ett bebyggelsemönster som löper längs hela södra Alnö, där tydliga släpp mot strandområden finns och exploatering är tydligt lokaliserad på ovansidan av Skärgårdsvägen.

Planen vidhåller en mindre naturdel i planens östra del. Som gör att ingen återvändsgränd är möjlig att bygga, vilket innebär att det även i fortsättningen är möjligt att röra sig i öst-västlig riktning.

Här gör kommunen ånyo ett försök att minimera betydelsen av stigen till badet för de kringboende. Det är oklart vilka argument som skulle kunna ändra kommunens nuvarande ställningstagande till den. Som vi tidigare redogjort för håller inte kommunens resonemang, oavsett hur många ord som används för motiveringen gällande område B.

Och motiven/lagstödet/riktlinjeuppfyllandet för upphävande av strandskyddet för område B är fortfarande lika oklara.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE - Samråd

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för samråd enligt PBL 5:13 under tiden 27 september – 18 oktober 2019.

Svar har inkommit från:

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen

Strandskydd

Som särskilt skäl vid prövningen om upphävande av strandskyddet har kommunen angett 7 kap 18 c § punkt 2, Miljöbalken – att området som upphävandet avser är väl avskilt från området närmast strandlinjen genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering. Länsstyrelsen bedömer att det angivna skälet är tillämpligt med utgångspunkt i att Skärgårdsvägen är så pass trafikerad att den utgör en tydlig barriär mellan strandlinjen och planområdet.

Här menar vi att även Länsstyrelsen gör en felbedömning. Har man verkligen satt sig in i ärendet? Förlitar man sig på kommunens uppgifter om trafikvolym? Varför bedömer man bara (den missvisande siffran för) trafikvolymen som skäl? Varför bedömer man inte tillgången till stranden och havet och den tillgång kringboende har haft under alla år? Förlitar man sig på att kommunen är experter på strandskyddsfrågor, och därigenom inte själva behöver lägga ner tid och resurser på granskning?

Sid 4-5 Trafikverket

Yttrande

- Det saknas gång- och cykelväg utmed väg 665 och det finns inte någon sådan åtgärd prioriterad i gällande regional transportplan. Enligt planbeskrivningen ska "Ny bebyggelse lokaliseras till områden där det finns goda buss-, gång- och cykelförbindelser". Planen bör beskriva hur man tänker åstadkomma tillgänglighet för gående och cyklister.

Kommentar:

Genom attkoncentrera förtätningen till södra Alnö ökar underlaget för att en utbyggnad av kollektivtrafiken och gång- och cykelnätet är genomförbar.

Frågan som Trafikverket ställer besvaras inte av kommunen.

Sid 9 Kommunala myndigheter och bolag

Miljöförvaltningen

Strandskydd

Som särskilt skäl för att upphäva strandskyddet anges att planområdet är väl avskilt i väster genom befintlig bebyggelse i förhållande till Tranviksbäcken. För havet anges att Skärgårdsvägen är avskiljande. Miljönämnden delar dock inte bedömningen om att topografin kan vara avskiljande och utgöra ett särskilt skäl.

Miljönämnden delar bedömningen att planen inte väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växtlivet inom planområdet. Miljönämnden tycker dock att påverkan på den allemansrättsliga tillgången till strand- och vattenområdet vid havet behöver bedömas och motiveras ytterligare. Att bilda 5-7 nya fastigheter för bostadsändamål direkt (ca 40 meter från havet i planens östliga del) ovanför Tranviken kan vara avhållande. Allemansrättslig tillgång till strandområdet handlar inte bara om att människor ska få röra sig fritt längs

stranden utan också om upplevelsen av att få vistas och uppehålla sig vid strand- och vattenområdet. Särskilt då det inte bedrivs någon verksamhet vid anläggningen nedanför Skärgårdsvägen i Tranviken. Det är samtidigt oklart vad som kommer att hända med anläggningen i framtiden.

Sid 10 *Kommentar:*

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett resonemang gällande allmänhetens tillgång till strandområdet.

Vi noterar att Miljöförvaltningen inte verkar vilja ta ställning i strandskyddsfrågan om tillgången till stranden och havet.

Sid 13 Privatpersoner & Föreningar:

Tranviken övre vägens samfällighetsförening

I förfrågningsunderlaget saknas information om hur det grönområde är inlagt och ansluter till vändplan och väganslutning till fastigheten kommer att utvecklas som ett naturstråk och användbar gångstig, det är av intresse om det tillkommer anslutningskostnader.

Kommentar:

Syftet med grönområdet som ansluter till vändplanen är att möjliggöra fortsatt rörelser förbi den tillkommande fastigheten och därmed undvika att en återvändsgränd byggs i och med bildandet av den nya fastigheten. Eventuella markåtgärder bekostas och initieras av fastighetsägare.

Här tolkar vi det som att vägföreningen önskar svar på hur gångstigen till stranden/havet kan/ska realiseras i stället för den befintliga gångstigen över planområde B. Frågan besvaras alltså inte.

Sid 14–16 Alnö-Nysäter 3:29

Svar från kommunen:

Kommentar:

1. Avtal mellan parterna och som inte berör kommunen löses mellan parterna.

Kommunen är ej bunden av dessa avtal vid detaljplanering.

Vi har förstått svaret och förbereder oss på överklagande och därefter på en eventuell juridisk process.

2. Att tillskapa ett visst antal fastigheter är inte detaljplanens syfte. Den möjliggör byggnation av bostäder på kvartersmark där det genom prövning har ansetts lämpligt.

Vi har kommenterat detta i inledningen av vår granskning.

3. Detaljplanen möjliggör en ny dragning av en stig.

Svaret är alltså nu felaktigt, ingen ny dragning till stranden/havet kommer att ske.

4. Kommunens syn på strandskyddet framgår i planbeskrivningen.

Vi har kommenterat resonemanget/synen på strandskyddet som kommunen anför. Vi hittar inget lagstöd eller riktlinjestöd. Man anger endast att vägen är väl avskiljande, vilket den inte är och aldrig har varit.

5. Se svar på punkt 4.

Se kommentar under punkt 4

6. Vändplanen har efter dialog med vägföreningen utformats efter det servitut som finns på platsen.

Som vi redovisat tidigare är detta ett felaktigt svar. Se bifogat protokoll från vägföreningen.

7. Naturskyddsföreningen ingår inte i ordinarie samråds-krets och det finns på platsen inte några dokumenterade natur- eller djurvården som skulle aktualisera en inkludering. Det var en miss att samfällighetsföreningen inte fanns med i samråds-kretsen. Det åtgärdades inför granskningen genom ett extra samråd. Övriga nämnda fastigheter bedöms inte ingå i sakägarkretsen.

Vi anser att Naturskyddsföreningen borde fått delta för att kunna bedöma värdet av de två gröna kilar som planeras. Som vi anför tidigare kommer den östra kilen inte att bidra till att djur kan röra sig i området.

Noterar också att kommunen ändrat sig igen, nu ingår tydligen boenden längs vägen i granskningen medan vägföreningen är utesluten?

8. *Planbeskrivningen innehåller uppdatering kring andra intressen.*

Vart i planbeskrivningen finns uppdateringen?

9. *Detaljplanen ingår i en överenskommelse mellan Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheten och Sundsvalls kommun. Planbeskrivning innehåller en uppdatering gällande åtgärdsvalsstudien.*

Kommentar:

Vad som benämns som planområde "B" har exkluderats i planen. Synpunkter som inte berör område "B" besvaras nedan:

Syftesfrågan har sakägaren själv svarat på.

Vägföreningens yttrande redovisas i granskningsutlåtandet. Vägföreningen och de fastigheter som berörs av vägföreningen har varit en del av granskningskretsen.

Skärgårdsvägen är Alnös mest trafikerade väg.

Kommunen anser att strandskyddsskrivelsen uppfyller de krav som krävs för att kunna upphäva strandskyddet för berörda delar av planen.

Information om deletappsutredningen är uppdaterad i planbeskrivningen.

Trafikberäkningen är utförd med ett sannolikt maxantal för att kunna ta höjd för ett maximalt antal fastigheter, inte vad som bedöms bli konsekvenserna av planen.

Gällande markanvändning anger att stängslets syfte är ökad trafiksäkerhet och bör följas om inte byggnadsnämnden beslutar om annat.

Kommunen delar inte bedömningen att trafiksiffrorna är missvisande och irrelevanta.

Synpunkter på Länsstyrelsens och Trafikverkets synpunkter tas med respektive myndighet.

Kommunen åberopar Miljöbalken 7 kap 18 c § 2 som skäl för strandskyddsupphävandet, motivering framgår i planbeskrivningen.

Vägföreningen och de fastigheter som berörs av vägföreningen har varit en del av granskningskretsen.

Naturskyddsföreningen är välkommen att lämna synpunkter på planen om föreningen anser sig berörd.

Nästa granskningsyttrande har på grund av sin omfattning kopierats in i sin helhet med början på nästa sida. Kommunens kommentarer finns efter yttrandet.

Till Sundsvalls kommun

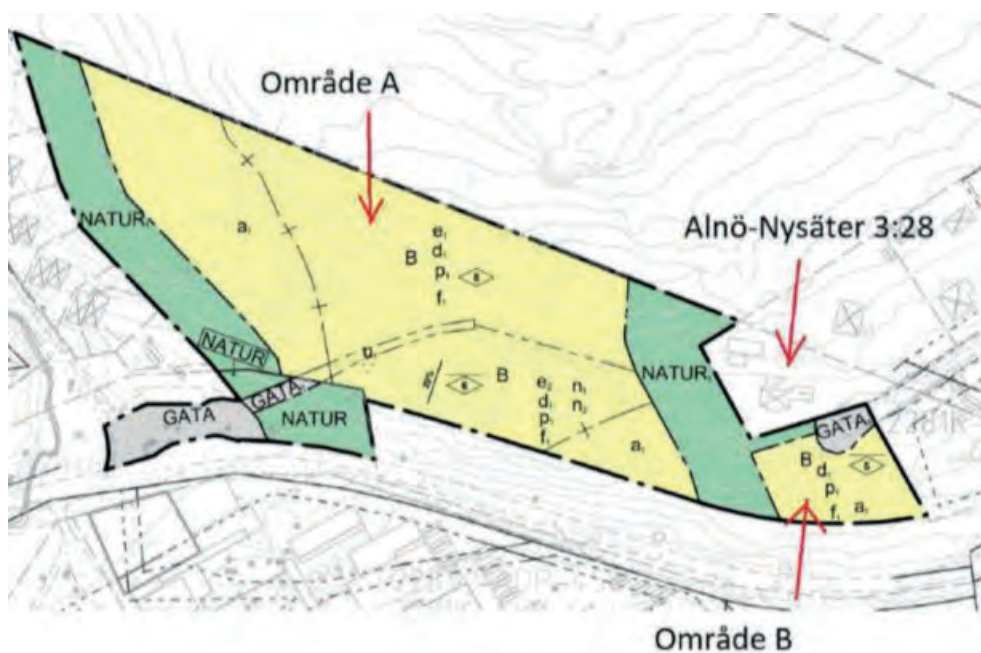
Granskningsyttrande gällande förslag till detaljplan

Tranviken SBN-2018-01039

Sven Jonsson Nordbäck och Carola Nordbäck

Ägare av Alnö-Nysäter 3:28

8 februari 2021



Inledning **2**

Del 1. Generella kommentarer **3**

- 1.1 Kommunen har inte besvarat frågor och synpunkter i vårt samrådsyttrande i samrådsredogörelsen 3
- 1.2 Kommunen har inte beaktat flera våra samrådssynpunkter 4
- 1.3 Vändplanen är inte tillräcklig med hänsyn till avfallshantering 4
- 1.4 Kommunen respekterar inte ingångna avtal 5

Del 2. Öst-västliga gångstråket **5**

- 2.1 Det öst-västliga gångstråket inkräktar på vår hemfridszon 5
- 2.2 Det öst-västliga gångstråket orsakar betydande olägenhet för oss 6
- 2.3 Kommunens avvägning 7
- 2.4 Kommunens förläggning av det öst-västliga stråket gör oss till sakägare i dispensfrågan 8
- 2.5 Kommunen redovisar inte att deras föreslagna dragning av stråket utgör en intressekonflikt 8

Del 3. Kommunen uppger vilseledande och felaktiga uppgifter **9**

- 3.1 Allmänhetens rörelsemönster 10
- 3.2 Kommunen redogör inte för att de avser hänvisa alla besökare till strandområdet till den stora entrén istället för befintlig östlig entré. 16
- 3.3 Kommunen ger vilseledande information om stängslets funktion 19
- 3.4 Kommunen vilseleder om staketets avskiljande verkan 19
- 3.5 Kommunen vilseleder om staketet med felaktiga figurer 21
- 3.6 Kommunen vilseleder om de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna av att ta bort stigen 22
- 3.7 Kommunen vilseleder om kilarnas effekt 22
- 3.8 Kommunen hävdar återigen felaktig trafikinformation 23
- 3.9 Kommunen anger felaktiga tal om stigens nyttjande 23
- 3.10 Kommunen konstruerar nya kriterier för att kunna hävda att stigen inte har ett bevarandevärde 24
- 3.11 Om människors möjligheter att röra sig 25
- 3.11 Fel i granskningshandlingarna gör planprocessen rättsosäker 26

Del 4. Kommunen bryter mot strandskyddslagstiftning och strandskyddets syften **26**

- 4.1 Kommunen har inte gjort erforderliga bedömningar 26
- 4.2 Planförslaget strider mot strandskyddets syften 26
- 4.3 Kommunen kan inte redovisa för varför området B behöver tas i anspråk. 27
- 4.4 Kommunen bortser från relevanta rättsfall och riktlinjer 28
- 4.4 Kommunen kan inte förklara varför vägen är väl avskiljande 29
- 4.5 Kommunen kan inte hävda att anläggning har en avskiljande verkan för område B 29
- 4.6 Kommunen vilseleder om privatisering av strandområdet 30
- 4.7 Kommunen begår fel genom att inte pröva dispensfrågan korrekt 30

Del 5. Avsteg från översiktsplan och åtagande i åtgärdsvalsstudie **31**

- 5.1 Kommunen släpper på översiktsplanens krav på minsta tomtstorlek 31
- 5.2 Kommunen bryter mot FÖP genom att inte lämna ett grönsläpp 31

Del 6. Ett alternativt planförslag

Inledning

Vi inkom i samrådsskedet med omfattande kritik gentemot kommunens planförslag. Tyvärr har inte något av våra klagöranden eller kritiska synpunkter införlivats i kommunens granskningshandling. Istället har situationen förvärrats, och framställandet av förutsättningarna, kommunens bedömningar och planhandlingens konsekvenser blivit ännu mer bristfälliga. Merparten av våra kommentarer i föregående skede gäller därför även i denna del av planprocessen. Föreliggande dokument ska följaktligen ses som ett komplement till tidigare samrådsyttrande. Vi vill därför bilägga vår förra samrådscommentar till detta dokument och på så sätt visa att de synpunkter som vi då kom med även är aktuella i detta skede (se bilaga 1).

I den **första** delen av föreliggande kommentarer berör vi en rad generella ämnen. Vi tar upp att kommunen inte besvarar våra samrådssynpunkter och frågor, trots löften om att så ska ske. Den vändplan som kommunen har ritat in har fortfarande otillräckliga dimensioner med hänseende till ändamålet.

I kommentarernas **andra** del visar vi på de problem som kommunens dragning av det öst-västliga gångstråket orsakar oss. Stråket passerar genom det område vi menar är privat. Ett sådant flöde av människor så pass nära vårt hem orsakar både en betydande olägenhet och ekonomisk skada. Slutligen hävdar vi att denna olägenhet och skada som orsakas genom strandskyddsdispensen i område B, gör att vi är sakägare i dispensfrågan.

I den **tredje** delen redogör vi för hur kommunen med uppsåt beskriver planförhållanden på ett felaktigt, ofullständigt och vilseledande sätt för att framställa de delar som de önskar upphäva strandskyddet för som väl avskilt. Exempelvis framställer kommunen felaktiga figurer med vilseledande litterering. Kommunen använder felaktiga siffror trots inkomna samrådssynpunkter från Vägföreningen som motbevisar dem. Kommunen redogör inte för detaljplanens faktiska innebörd. Framför allt har kommunen helt utelämnat de konsekvenser för allmänhetens tillgång till strandområdet som deras förslag medför.

I den **fjärde** delen redogör vi för hur kommunens bedömningar och handläggning av strandskyddsdispens i område B brister i alla avseenden. Kommunen kan inte påvisa varför marken

behöver tas i anspråk, bortser från prejudicerande domar och riktlinjer, och backar från sina egna bedömningar när dessa kommer i konflikt med dispensfrågan.

I det **femte** kapitlet redogör vi för hur kommunen gör avsteg både från den fördjupade översiktsplanen och sina överenskommelser med Trafikverket för att tillskapa fastigheten i område B. Exempelvis bryter kommunen åtagandet att behålla erforderliga grönsläpp för att tillåta passage. Kommunen förlägger kvartersmark över en viktig stig som används för att ta sig till strandområdet trots att man i åtgärdsvalsstudien är ansvarig aktör att: "Inventera och värna om befintliga gångvägar/stigar vid exploatering av bebyggelse."

Slutligen, i den **sjätte** och sista delen, visar vi hur en befintlig parallel grusväg till Skärgårdsvägen används idag för att ta sig till anläggningens huvudbyggnad/entren om behovet finns. Vi föreslår även sommartid trafiksäkerhetshöjande åtgärder på den aktuella vägsträckan, i väntan på en gång- och cykelväg.

Del 1. Generella kommentarer

1.1 Kommunen har inte besvarat frågor och synpunkter i vårt samrådsyttrande i samrådsredogörelsen

Endast en bråkdel av våra samrådskommentarer har besvarats. I ett vi mejlsvar 2019-10-08 från planchef Susanne Klockar skriver hon följande: "Alla synpunkter kommer att bemötas skriftligt i samrådsredogörelsen. Dina frågor/synpunkter är av sådan karaktär att de ska hanteras i planprocessen."

Vi hävdar att kommunen **måste** besvara **alla** våra frågor/synpunkter uttryckligen senast i granskningsredogörelsen. Syftet med att samla frågor och svar i samråds- och granskningshandlingar är enligt planchefen, att "...processen ska vara transparent så att alla synpunkter och kommunens bemötande ska vara tillgängliga för alla inblandade i processen." enligt ett mejl till oss 2021-01-27. Planchefen följer således inte sina egna råd och har, trots löften om svar, helt bortsett från att svara på kritiska frågor om deras prövning.

Särskilt allvarligt menar vi att det är när kommunen väljer att inte redogöra för frågor som rör strandskyddsdispensfrågan i område B. Tillsynsmyndighet ska kunna tillgodogöra sig sådan information, men när privatpersoner efterfrågar informationen i den transparenta kanal kommunen hänvisar till ovan, så ges inga svar. Den transparens planchefen argumenterar för är **exakt** vad vi

efterlyst i detta ärende så att Länsstyrelsen får korrekt och sanningsenlig information från kommunen. Detta är helt avgörande för en pålitlig och rättssäker handläggning i ärendet.

1.2 Kommunen har inte beaktat flera våra samrådssynpunkter

Genom att omvandla område B till kvartersmark utestängs djurlivets nu helt från stranden.

Detta har vi påvisat i vår samrådsyttrande under: "2.3 Kommunens grönstråk hindrar djurlivets tillgång till vattenområdet".

Detta står helt i strid med den fördjupade översiktsplanen för Alnö (FÖP) där det specifikt för kustområdet längs södra och östra Alnö står: "Ny bebyggelse på parkmark ovanför Skärgårdsvägen kan prövas via planläggning, förutsatt att det fortfarande finns tillräckligt med grönsläpp för människor och djur att fritt röra sig ned till stranden." sida 24, granskningshandling.

Vi vet att djurlivet (och speciellt rådjur) är omfattande på Alnön då många viltolyckor sker varje år. Alnön är den näst mest drabbade i Västernorrland län, och där speciellt Skärgårdsvägen under många år varit/och är speciellt drabbad. Upphävandet av strandskyddet i område B som medför att djurlivet utestängs från strandområdet, är därmed i strid med lagstiftningen.

1.3 Vändplanen är inte tillräcklig med hänsyn till avfallshantering

Vi hänvisar till nedan punkt i vårt samrådsyttrande: "5.1 Kommunens avsatta vändplats är inte funktionsduglig".

Kommunen har, trots Vägföreningens och våra samrådssynpunkter, inte upprättat en vändplan med erforderlig storlek för den rådande avfallshanteringen. Granskningshandlingens utförande är enligt servitut, men då detta servitut upprättades tidigare speglar det inte den aktuella hanteringen.

Bakgrunden är att Reko för några år sedan valde att sluta med de stora gemensamma grå tunnorna för sommartömning av sopor. I vårt fall var de placerade vid infarten till Spikarna. Istället övergick Reko till att erbjuda respektive fastighetsägare individuella gröna tunnor. Dessa har i den nya lösningen under sommarperioden hämtats vid fastighetsgränserna efter vår väg. Både det äldre alternativet samt det nya, har garanterat att våra sopor har hanterats med den frekvens Reko valt att frakta bort soporna. Detta oavsett om vi bor eller inte i fritidsstugan när hämtning sker.

I ett mejlsvar kommunen erhållit 2021-02-03 skriver Jonas Strandberg - Reko:

“Ett tydliggörande vad gäller avfallshämtning. För att vi ska köra in på en väg så behöver vi ha vändmöjligheter så om vi ska köra in på beskriven väg behöver vändplatsen uppfylla kraven som hänvisas till i mitt mejl som är bifogat tidigare i konversationen. Om vändplatsen inte anpassas enligt de kraven så har vi inte möjlighet att använda oss av den vägen och då kommer tömningen av kärnen att ske vid närmaste farbara väg där vi kan vända. Vi har inga kommentarer eller synpunkter i övrigt vad gäller ärendet utan skickar med detta som information enbart.”

Vi vill därför betona att kommunen måste korrigera vändplanen till erforderlig storlek för ändamålet.

1.4 Kommunen respekterar inte ingångna avtal

Kommunen beaktar inte på något sätt det avtal vi samt fastighetsägare till Alnö-Nysäter 3:29 har med markägaren som söker att exploatera. Vi hänvisar i vårt samrådyttrande punkten: “1.1 Planförslaget beaktar inte ingångna avtal mellan fastighetsägare” samt “Appendix: Avtal och överenskommelser 2003-2019”.

En nyttillkommen kommentar är att kommunen i granskningshandlingen menar att “den/de tomter som placeras på den norra delen, efter vägens avslut, måste avleda sitt dagvatten mot naturområdet i öster.”. Detta är vår befintliga (och motsvarande ovanstående) lösning, som kommunen i strid mot vårt avtal omöjliggör. Därmed orsakar kommunens detaljplan oss skada.

Del 2. Öst-västliga gångstråket

2.1 Det öst-västliga gångstråket inkräktar på vår hemfridszon

Kommunen menar att vi inte kan hävda en hemfridszon utanför vår fastighetsgräns. Enligt Bengtsson utgörs hemfridszonen av “... området närmast runt ett bostads- och fritidshus där den boende har rätt till ett privat område och att få vara ostörd.” Eftersom att vi har ett avtal om nyttjandet av marken framför oss, och detta avtal legat till grund för bland annat placeringen av vår byggnad, hävdar vi att vi har rätten att vara fredade i detta område. Vi hävdar därför fortsatt samma argument som i vårt samrådsyttrande.

2.2 Det öst-västliga gångstråket orsakar betydande olägenhet för oss

Vi hänvisar här i vårt samrådsyttrande till punkt: 2.2 Kommunens dragning av nytt gångstråk passerar över vår hemfridszon.

Eftersom kommunen nu hänvisar alla gående besökare till Tranviken som kommer från Övre Tranvikenvägen att gå in via den stora entrén måste de som vill ta sig till strandområdet, utan att gå längs med den smala Skärgårdsvägen, att gå längs det öst-västliga stråket.

Den föreslagna dragningen av stråket innebär att vi skulle ha ett gångstråk några meter framför vårt hus och vår uteplats. Denna plats har, ända sedan huset byggdes, varit vår privata sfär. Där äter vi, solar, och umgås med vänner och familj. Vi skulle, med den föreslagna dragningen av gångstråket, helt förlora den trygghet som vi upplever på vår uteplats. Främmande människor skulle när som helst kunna dyka upp ett par meter från oss. De förbipasserande skulle dessutom få en total insyn insyn och vi skulle inte kunna värja oss för detta. Detta, menar vi, skulle orsaka ett intrång och en **betydande olägenhet** för oss. Dessutom skulle det också orsaka osäkerhet hos de förbipasserande eftersom en sådan dragning av ett gångstråk rakt in på en fastighet är ytterst ovanligt. Se bild nedan.



Enligt PBL 2 kap 9 § **förbjuds** kommuner att åsamka fastighetsägare betydande olägenheter i samband med nya detaljplaner. Men om kommunen väljer att fortsätta med planen som redovisas i granskningshandlingen åsamkas vi just en sådan betydande olägenhet. När vi har påtalat för kommunen att den föreslagningen dragningen av gångstråket skulle innebära ett intrång i vår privata sfär menar planchefen att att de problem som placeringen av stigen vållar oss är något som vi bör kunna tåla. Vi ställer oss dock ytterst frågande till planchefens bedömning. Vi hävdar istället att den olägenhet som vi skulle vållas är helt oacceptabel. Dessutom skulle vi lida betydande ekonomisk skada genom en sådan dragning av ett gångstråk. Marknadsvärdet på vår fastighet skulle minska eftersom en privat sfär runt en fastighet är något som de flesta husköpare förväntar sig.

Dessutom redovisar kommunen inte varför man väljer att göra detta. Vi har bett kommunen att beskriva den avvägning av olika intressen de ska ha gjort när de valde denna placering istället för att placera gångstråket nedanför slänten såsom vi föreslagit. Det går nämligen bra redan nu att passera vårt hus nedanför slänten. Där går en befintlig stig som ansluter till den väg där fastighetsägarens övriga föreslagna tomter inom område A ska avstyckas. Kommunen har tyvärr valt att inte svara inte på våra samrådskommentarer angående detta och inte heller redogjort för de avvägningar som skett. Vi beklagar att kommunen agerar på detta sätt trots att det finns en skyldighet att redogöra för avvägningar av detta slag. Det står dock klart att kommunen här uteslutande väljer att ställa sig bakom markägarens önskan att tillskapa en så stor fastighet som möjligt nedanför oss, utan att ta hänsyn till de olägenheter i form av insyn, intrång i vår privata sfär och även ekonomisk skada, som detta orsakar oss. Därför vill vi, än en gång föreslå att kommunen förlägger gångstråket nedanför den slänt som ligger framför vårt hus. Då skulle förbipasserande kunna gå förbi och det skulle varken orsaka någon olägenhet för oss eller för dem.

Sammanfattningsvis kan man därmed säga att kommunens förslag orsakar oss mycket stor skada. Vi har även påtalat att det finns alternativa lösningar, där fastighetsägaren kan ersättas monetärt. Skadan för oss är oproportionellt mycket större. Vi hänvisar till vårt samrådsyttrande punkten: "1.2 Det finns alternativa utföranden som inte kräver upphävande av strandskydd".

2.3 Kommunens avvägning

När vi frågar kommunen varför de inte kan förlägga gångstråket nedan oss, svarar planchefen att ytan tillgänglig för den nya kvartersmarken i område B inte blir tillräckligt stor.

När kommunen häver strandskyddet och förlägger kvartersmark över ett befintligt gångstråk i öst-västlig riktning så måste stigen flyttas. Kommunen väljer att flytta gångstråket några meter

framför vår huvudbyggnad, vilket skadar oss och orsakar betydande olägenhet. Denna skada som då orsakas, har inte överhuvudtaget beaktats i diskussionen med oss eller i handlingarna. Kommunen redovisar inte ens att det är en intressekonflikt. Istället går kommunen uteslutande på markägarens önskemål.

Om kommunen inte kan tillskapa kvartersmarken förlorar markägaren en viss ekonomisk ersättning. Vi har påvisat och sökt alternativa lösningar där denne kan kompenseras. Den ekonomiska skada vi utsätts för genom kommunens plan är betydligt större.

Kommunen har inte gjort erforderlig avvägning mellan intressen och vem som orsakas störst skada.

2.4 Kommunens förläggning av det öst-västliga stråket gör oss till sakägare i dispensfrågan

När regeringen i Miljöbalksproposition 1997/98:45, kap 4.26 redogör för den avsedda tolkningen av sakägarbegreppet i miljöbalken används följande resonemang om sakägarbegreppet:

“Sammanfattningsvis anses som sakägare enligt miljöskyddslagen den vara som kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den miljöfarliga verksamheten.” Lite senare i propositionen skriver regeringen följande om den avsedda tolkningen av sakägarbegreppet inom ramen för miljöbalken: “Gällande sakägarbegrepp enligt miljöskyddslagen bör utgöra utgångspunkt. En generös tillämpning är således avsedd.” Detta innebär följaktligen att regeringen avser att den som tar skada eller utsätts för annan olägenhet har talerätt.

Genom att häva strandskyddet och då förändra det öst-västliga gångstråkets dragning, orsakar kommunen oss stor olägenhet och ekonomisk skada vilket vi påvisar i våra samrådskommentar punkt 2.2 ovan. Enligt regeringens avsedda tolkning av sakägarbegreppet har vi då talerätt i dispensfrågan i område B.

2.5 Kommunen redovisar inte att deras föreslagna dragning av stråket utgör en intressekonflikt

Enligt PBL 4 kap 33 § ska de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser redovisas. Vi påtalade den intressekonflikt som uppstår när kommunen flyttar gångstråket redan innan samrådet. Kommunen redovisar inte för varken intressekonfliktens existens eller deras avvägning i denna, trots att de är ålagda enligt PBL att göra så. Därmed begås ett fel.

Del 3. Kommunen uppger vilseledande och felaktiga uppgifter

I denna del kompletterar vi inledningsvis våra kommentar i vårt samrådsyttrande gällande platsens faktiska förutsättningar. Kompletteringarna omfattar tillkommande faktorer sedan samrådet, samt söker klargöra en rad punkter där kommunen framfört felaktiga uppgifter.

Sedan samrådet har en kortare sträcka av strandområdet inhägnats med stängsel. Kommunen försöker i granskningshandlingen framställa att stängslet utgör en avskiljande faktor, men vi visar tydligt att så inte är fallet. Kommunen försöker också hävda att den östliga entré som framställs i detaljplanen inte är till för att tillgå strandområdet, utan att alla istället hänvisas att använda den stora entrén.

3.1 Allmänhetens rörelsemönster

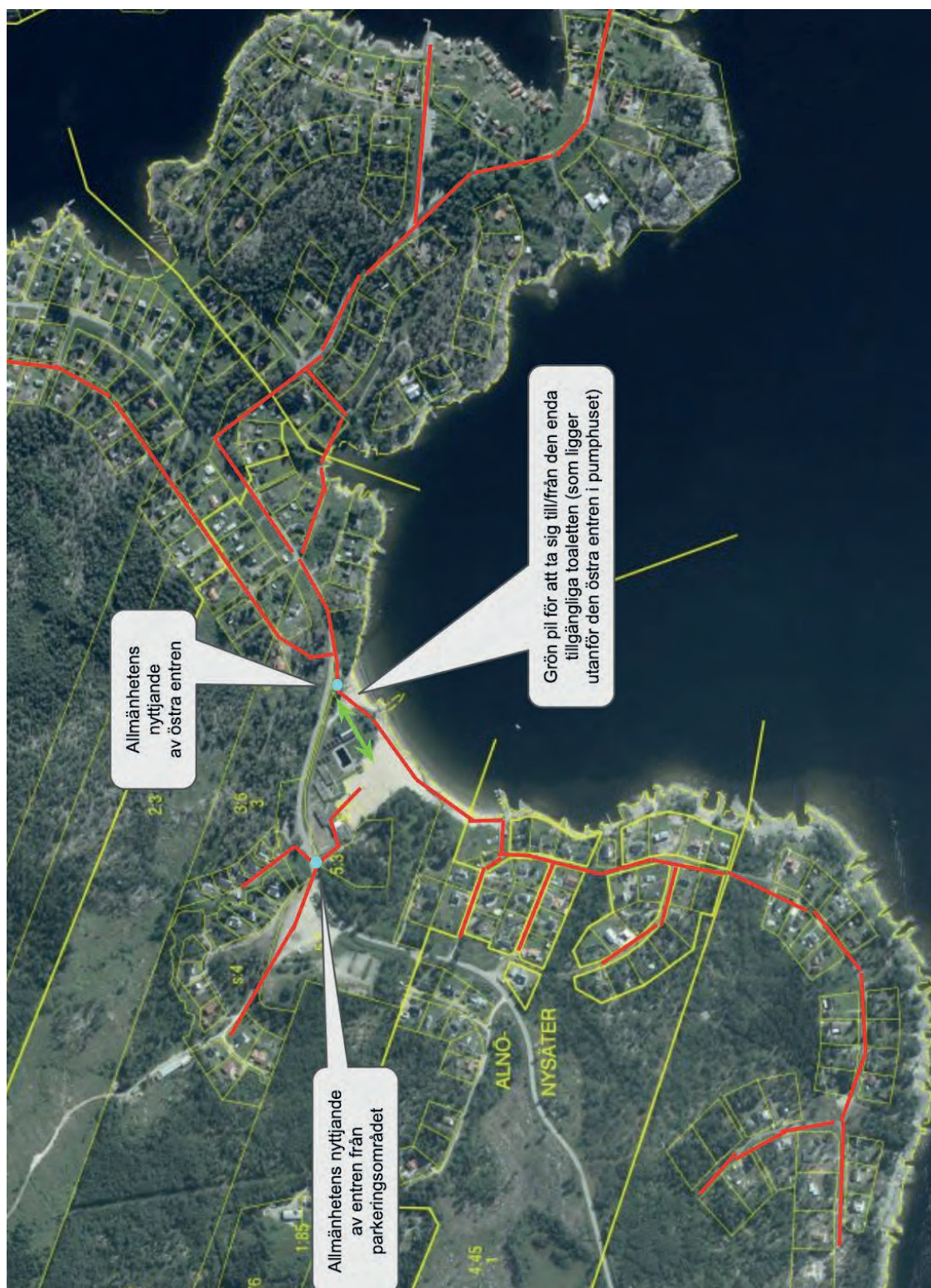


Bild 1. Bilden ovan visar allmänhetens tillträdesvägar till Tranvikens strandområde. Observera att alla som kommer från östra sidan nyttjar den östra entrén till havsbadet. Även alla som vill gå mellan Näsudden och Spikarna använder stranden och den östra entren för att ta sig mellan dessa områden. Vi vill här också peka

på att det ständigt, året runt, vandra människor läng med stranden och ut genom den östra entrén. Entren vid parkeringen har då ingen funktion. Den är för dem som vandrar läng stranden bara en omväg samt medför ökad trafikfara på Skärgårdsvägen i de fall som människor istället skulle välja att gå den vägen. Notera att alla som besöker havsbadet även blir hänvisade till den enda tillgängliga toaletten som just är belägen **utanför** den östra entren (se **bild 2** nedan).



Bild 2. För att ta sig till strandområdet från övre vägen nyttjas stigen och de två östra öppningarna. För att sedan ta sig till anläggningens huvudbyggnad/entre, så nyttjas därefter den **befintliga grusvägen** som ligger

parallellt med Skärgårdsvägen och som **helt saknar trafik**, alternativt att man går runt längs strand/pool-området.

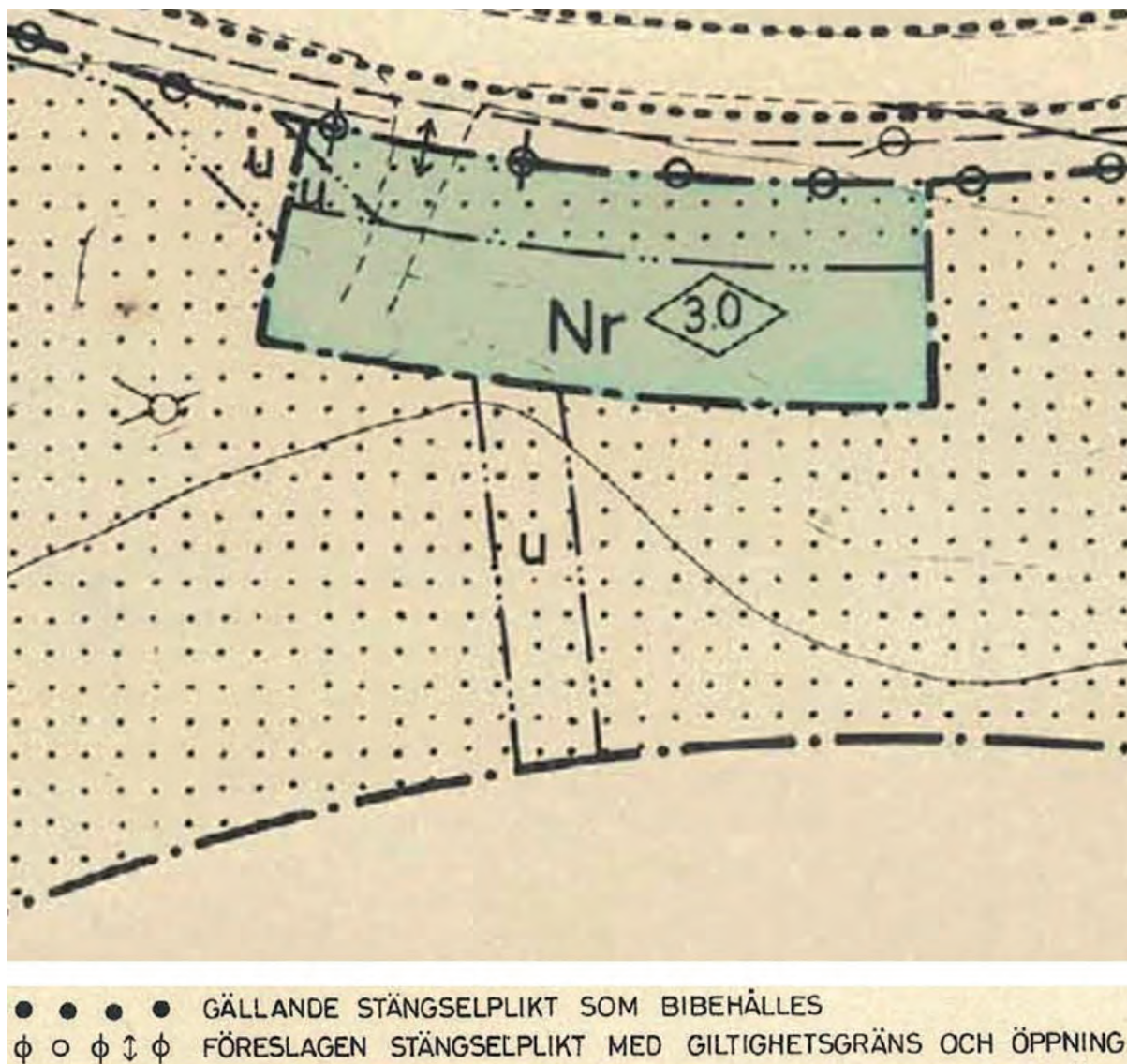


Bild 3. På bilden ovan ses ett utdrag från gällande detaljplan för ALN-64. Området som avbildas är den östra entrén. Observera den inritade öppningen, samt utdrag från planhandlingen, där stängslets motiv och utförande beskrivs. "I områdesgräns som betecknats med ofyllda eller fyllda ringar skall uppföras stängsel utan annan öppning, som medger utfart mot gatan, än som byggnadsnämnden med hänsyn till trafiksäkerheten finner lämpligt. "

Observera att detaljplanen endast reglerar de öppningar som medger utfart mot gatan. Ingen reglering görs av öppningar som medför flöde av människor. Observera även att det är upp till byggnadsnämnden att bedöma vilka sträckor som är relevanta. I båda fallen när stängslet har satts upp har man bedömt att man inte behöver stängsla hela sträckan.

Efter att stängslet återuppsattes 2020 (se **bild 4** nedan och sträckorna 20m + 34m), efterfrågade vi motiven till detta. Det svar som gavs ses i det citerade mejlet nedan. Då detta mejl är av stor relevans återges det i sin helhet. Det skickades av Gunnar Westerlund fredagen 24 april 2020. Vi har markerat de viktigaste delarna med fetstil.

Hej Sven

Vi har under pågående planprocess uppmärksammat att det gamla befintliga stängsel som är föreskrivet, av trafiksäkerhetsskäl, enligt den gamla detaljplanen för Tranvikenbadet (2281K-ÄDP-458), inte ännu har återställts efter Mittsverige Vattens utförande av ledningar och pumpstation i området.

Stadsbyggnadskontoret har då i egenskap av fastighetsägare påtalat detta till Mittsverige Vatten och meddelat att vi vill ha vårt stängsel återställt till motsvarande ursprungligt skick.

*Det återställda stängslet kommer att i princip följa samma linje som det ursprungliga. Alltså från pumpstationen snett ner mot strandkanten i ganska brant vinkel. **En gångpassage kommer att göras vid den befintliga stigen mot stranden.***

Den östligaste delen av kommunens fastighet (minst cirka 60 m, troligen mer) kommer fortfarande att vara öppen, som den alltid varit.

Det stängsel som kommunen utförde på 70-talet drogs inte helt i enlighet med DP:s föreskrivna sträckning.

Man gjorde en praktisk och ekonomisk anpassning som gav ett kortare stängsel men ändå ansågs uppfylla trafiksäkerhetssyftet. Den valda dragningen gjorde dessutom att östligaste delen av fastigheten förblev öppen och tillgänglig, vilket den inte varit om stängslet utförts helt enligt DP. (DP illustrerade stängsel mot vägen längs hela fastigheten, men lämnade till byggnadsnämnden att utforma detaljlösningen)

Vi gör idag samma bedömning som man gjorde på 70-talet och återställer därför stängslet till ursprungligt skick.

Enligt vår bedömning kommer inte återuppsättningen av stängslet att påverka pågående prövning av strandskyddet.

Med vänlig hälsning

Gunnar Westerlund

Avdelningschef

Mark och exploateringsavdelningen

Susanne Klockar Öhrnell

Avdelningschef

Planavdelningen

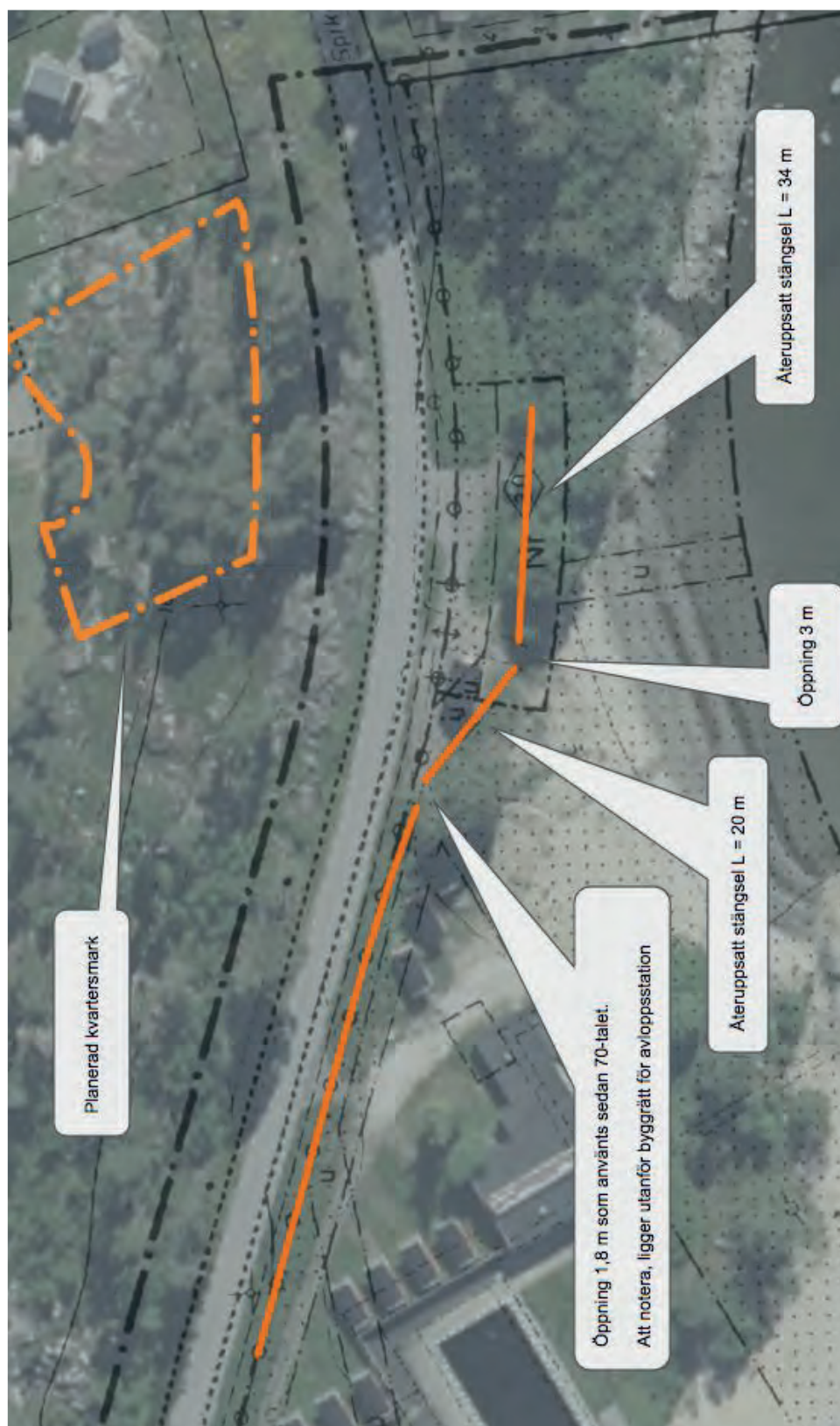


Bild 4. Bilden ovan visar det stängsel som hänvisas till i Gunnar Westerlunds mejl. Det sattes upp enligt den heldragna linjerna 20m samt 34m (mått av oss tagna 2021-02-05). Under syns plankarta från detaljplan ALN-64 georeffad och överlagrad över ortofoto.



Bild 5. Vy mot strandområdet genom den östra öppningen som funnits sedan 1970-talet. Fotograferat 2021-02-05. Observera att öppningen **INTE** är en del området som är avsatt som "Byggrätt för avloppsreningverk" (grönmärkt)



Bild 6 ovan. Vy mot Skärgårdsvägen genom samma öppningen (den östra) som funnits sedan 1970-talet.



Bild 7. Bilden ovan visar vyn mot strandområdet genom den **andra** östra öppningen. Byggnaden i bilderna är pumpstationen. Foton tagna 2021-02-05.

3.2 Kommunen redogör inte för att de avser hänvisa alla besökare till strandområdet till den stora entrén istället för befintlig östligt entré.

Kommunen hävdar att den östliga entrén inte nyttjas för allmänhetens tillgång till strandområdet. När vi efterfrågade mer information svarade planhandläggaren följande:

“Kommunen anser inte att någon av de alternativ du nämner ska användas som alternativ till att ta sig till och från Tranvikenbadet. Den nya detaljplanen kompletterar befintlig markanvändning och besökande till friluftsbadet och strandområdet hänvisas att använda den entré som finns vid de stora parkeringsområdena.” (utdrag från mejl av handläggaren 2021-01-21)

För att tydliggöra detta har vi på **bild 8** nedan illustrerat hur kommunen nu har valt att hänvisa de gående som kommer från den östra delen. På **bild 2** syns det befintliga gångstråk som används idag. Som vi påvisar i **bild 1** och **bild 2** är således den befintliga markanvändningen att en entré på den östra sidan nyttjats sedan 70-talet. På **bild 4** visar vi att detaljplanen tydligt redogör för en entré på östra sidan. Planchefen och mark- och exploateringschef bekräftar dessutom för oss, att denna entré

till havsbadet skall bestå enligt det citerade mejlet från Gunnar Westerlund och Susanne Klockar ovan.

Det är därmed anmärkningsvärt att handläggaren, således helt felaktigt, hävdar att den vandring längs med Skärgårdsvägen som kommunen nu valt att hänvisa alla gående, följer befintlig markanvändning. Trots ovanstående faktum hävdar handläggaren att kommunen hänvisar alla som ska till strandområdet att gå längs med Skärgårdsvägen till den stora entrén. Enbart sträckan längs med Skärgårdsvägen uppgår till totalt 650 meter. Denna markanta förändring av den befintliga markanvändningen nämns ingenstans i planhandlingarna, men medför omfattande trafiksäkerhetsrisker. Kommunen nämner dock inte detta faktum i granskningshandlingarna och bryter därigenom mot PBL 4 kap 33 §.



Bild 8. Bilden ovan illustrerar kommunens (planhandläggarens) hänvisade väg för att gå till och från strandområdet.

3.3 Kommunen ger vilseledande information om stängslets funktion

Kommunen skriver i granskningshandlingen:

“Stängslet har i gällande byggnadsplan ett tydligt syfte att bidra till ökad trafiksäkerhet genom att tydligt leda besökare till strandområdet genom en strategiskt placerade öppning vid friluftsbadets entré.”

Kommunens påstående är felaktigt och vilseledande. Befintlig detaljplan visar tydligt att det finns en entré till det östra området. Därtill har planchefen samt mark- och exploateringchef per mejl ovan, bekräftat för oss att den östliga entrén är bevarandevärd och skall så fortsätta nyttjas på detta sätt. Det är anmärkningsvärt att sådan felaktig information sprids på ett avsiktligt sätt.

Den befintliga östra entre:n som har funnits sedan 1970-talet (se **bild 5** och **bild 6**), är dessutom INTE en del området som är avsatt som “Byggrätt för avloppsreningverk”.

Vi ifrågasätter också kommunens påstående att det är trafiksäkerhetsmässigt fördelaktigt att tvinga människor att gå totalt 650 extra meter längs en väg som kommunen menar är starkt trafikerad för att ta sig till stranden. Vi vill dessutom påpeka att det ju finns en parallell längsgående **grusväg** precis söder om Skärgårdsvägen (se **bild 9** nedan), som de gående lätt får tillgång till genom att passera genom någon av de östra entréerna.



Bild 9 ovan: ortofoto. Röd pil avser **grusväg** söder om Skärgårdsvägen som används för att ta sig till anläggningsområdet för besökare österifrån.

3.4 Kommunen vilseleder om staketets avskiljande verkan

Kommunen skriver i granskningshandlingen:

“Friluftsbadet ska enligt gällande detaljplan inhägnas med stängsel vilket också är gjort för stora delar av området. Friluftsbadet med inhägnad skall enligt gällande detaljplan gå ända fram till

bebyggelsen på privata fastigheter öster om friluftsbadet, vilket gör att strandområdet här är helt avskilt från planområdet.”

Kommunen framställer verkligheten helt annorlunda än tidigare, när planchef och mark- och exploateringschef i mejl ovan skriver att “Den östligaste delen av kommunens fastighet (minst cirka 60 m, troligen mer) kommer fortfarande att vara öppen, som den alltid varit.” Denna öppenhet framgår tydligt i **bild 4**, där den sträcka av strandområdet som är stängslad endast är en mindre andel av den sträcka som ligger nedan fastigheten. Där framgår även att strandområdet östliga entré ligger precis nedan fastigheten.

Kommunen vilseleder även när de inte i klartext skriver att själva anläggningen med byggnader slutar en bra bit innan område B, och kan därför inte hävdas ha någon relevans för prövningen. Se **bild 4**.

Slutligen har planchef samt mark- och exploateringschef per mejl (se ovan) bekräftat för oss att staketet inte är väl avgränsande som handläggaren här påstår, när de skriver: “Enligt vår bedömning kommer inte återuppsättningen av stängslet att påverka pågående prövning av strandskyddet.”

Den planhandläggare som framfört de felaktiga och vilseledande uppgifterna är dock väl medveten om de befintliga öppningarna i staketet och deras funktion. Detta eftersom planchefen beslutat om den öppna dragningen som nu gäller. Den enda slutsats vi kan dra av detta är att kommunen medvetet vilseleder samrådskretsen med avsikt att driva igenom strandskyddsdispens i område B.

3.5 Kommunen vilseleder om staketet med felaktiga figurer

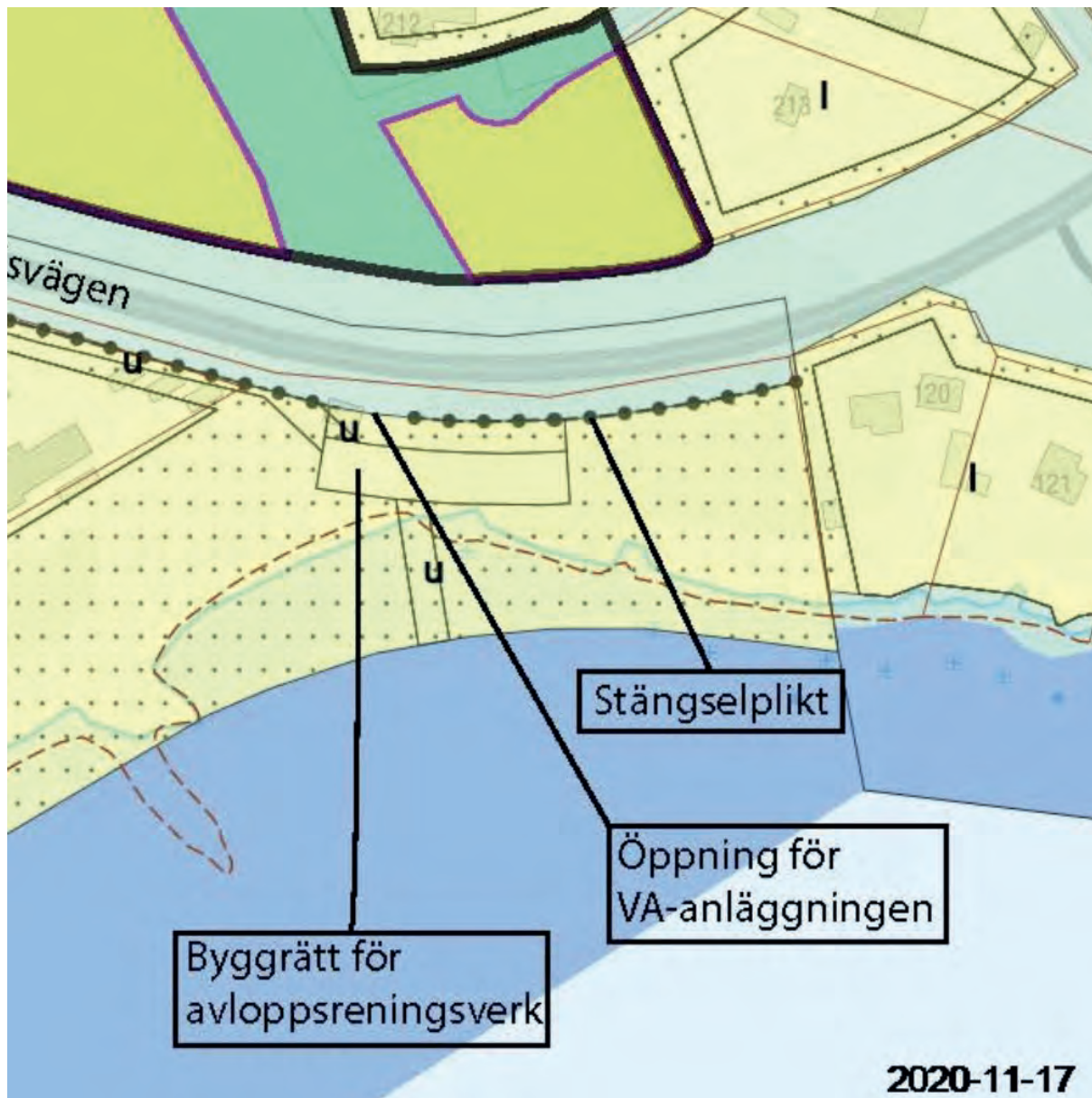


Bild 10. Bilden ovan visar kommunens figur 6, s.23 i granskningshandlingen, som används för att hävda staketets avskiljande verkan.

Som framgår av bilden ovan hävdar kommunen i sin granskningshandling att denna entré är en "öppning för VA-anläggningen". Denna bild avviker från den gällande detaljplanens utformning i **bild 4** där det tydligt framgår att en öppning är inritad, och att denna öppning ska ligga längs den gångpassage som leder ned till strandområdet. Kommunens bild ovan redovisar ordet stängselplikt och en heldragen linje längs gränsen istället för att redovisa den faktiska dragningen av stängslet, se **bild 4**.

Vi vill därför betona att kommunen genom detta vilseleder samrådskretsen.

Öppningen är inte ämnad för VA-anläggningen som kommunen låter påskina i bilden ovan utan den är istället till för att allmänheten ska få tillgång till strandområdet. Vid återuppsättning av staketet utfördes dessutom denna öppning med detta motiv enligt planchef samt mark- exploateringschef (se mejl ovan). Kommunens påståenden och illustrationer är därför uppenbart felaktiga och vilseledande för prövningen av huruvida tomten är väl avskild.

3.6 Kommunen vilseleder om de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna av att ta bort stigen

Kommunen skriver i granskningshandlingen:

“Planförslagets östra byggrätt planläggs över vad som idag är en liten stig. Stigen är i sin utformning en upptrampad skogsstig med kraftig lutning och dålig tillgänglighet. Kommunen gör bedömningen att stigen inte är vital för att nå strandområdet och därmed inte kan klassas som en strategiskt långsiktig stig värd att bevara. Tillgängligheten för de berörda fastigheterna säkras genom den flacka grusväg som ligger ca 100 meter parallellt öster om stigen och erbjuder både fotgängare och bilister god tillgänglighet.” sida 23, granskningshandling.

När kommunen hävdar att den parallella vägen öster om området (sträcka B, se **bild 8**) skall användas för tillgången till strandområdet redovisas inte konsekvensen att man då också måste gå en betydande sträcka längs med Skärgårdsvägen (sträcka C + sträcka D), vilket inte var fallet tidigare.

Kommunen trycker precis innan på hur trafikerad de menar att vägen är. Därmed föreligger en större trafiksäkerhetsrisk som följd av kommunens bedömning, men denna risk omnämns aldrig. Att kommunen hävdar att god tillgänglighet bibehålls är därmed felaktigt och vilseledande.

3.7 Kommunen vilseleder om kilarnas effekt

Kommunen skriver i granskningshandlingen:

“Kilarna syftar till att dels trygga människor möjlighet att nå skogsområdet i och ovan planområdet, men också till att skydda djur- och växtlivets förutsättningar att finnas och röra sig genom den nya och den befintliga bebyggelsen”.

Vi påvisar i vårt samrådsyttrande att det inte går att röra sig nord-sydligt längs grönstråket som följd av den branta bergknallen precis ovan Skärgårdsvägen. Man måste passera genom kvartersmarken

som nu kommunen avser exploatera för att ta sig upp på grönstråket. Kommunen har varken besvarat eller beaktat detta faktum. Istället fortsätter kommunen hävda denna felaktighet.

3.8 Kommunen hävdar återigen felaktig trafikinformation

Kommunen skriver i granskningshandlingen:

“Cirka 2 km från planområdet mätte trafikverket år 2014 upp en ÅDT på 370± (21%), varav 30± (38%) var lastbilar. Kommunens mätning utförd 2019 vid Ripsandsviken, ca 4 km från planområdet, visade 624 fordon/vardagsdygn, varav ca 6% tung trafik”.

Vi har påvisat i vårt samrådsyttrande att aktuell sträcka har ca 290 ÅDT se nedan:

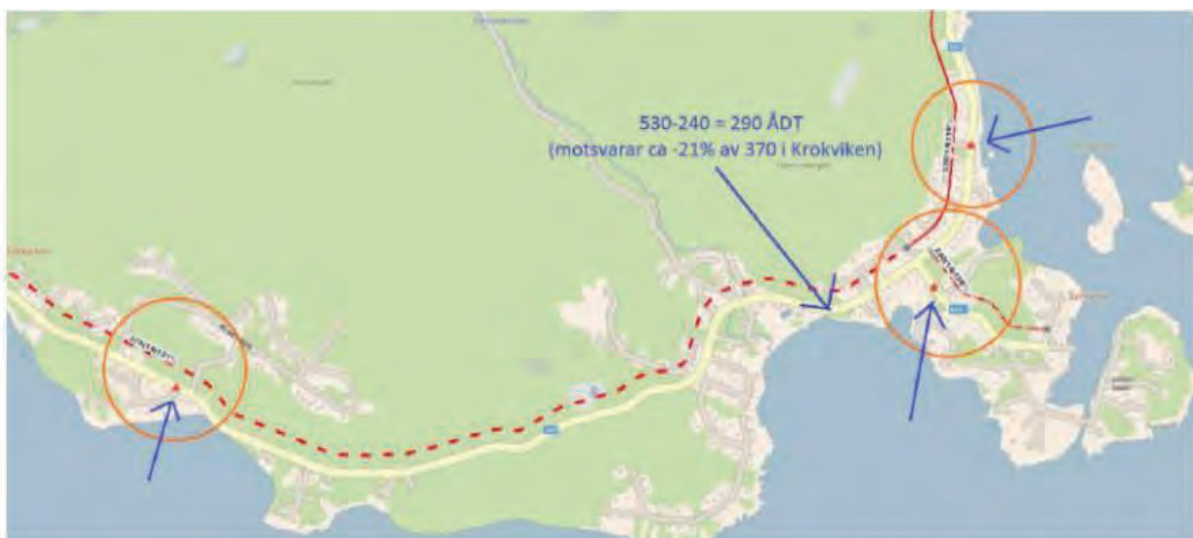


Bild 20. Vi ser att på aktuell vägsträcka är det **ca 290 ÅDT** enligt Trafikverket datas från 2014. Värdet 540 ÅDT avser mätpunkten i Salsundet, värdet 240 ÅDT mät punkt på väg ut till Spikarna samt värdet 370 avser mätpunkten i Krokvikens. Uppgifterna och bilden är hämtade i denna länk

<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>

Kommunens mätning i Ripsandsviken, som är betydligt mer trafikerad, är helt missvisande då den inte berör aktuell sträcka i Tranviken.

3.9 Kommunen anger felaktiga tal om stigens nyttjande

Kommunen skriver i granskningshandlingen:

“Det är främst fem fastigheter som påverkas med direkt koppling till stigen, men där två ligger i direkt anslutning till den lilla väg som ligger ca 100 meter parallellt med stigen som förser hela området med biltrafik. ”

Kommunen väljer således här att bortse från Vägföreningens inkomna samrådssynpunkter, citerade nedan, där det tydligt framgår att sträckningen som avses i **bild 2** (befintliga väg till stranden) där stigen ses som en allmännyttig väg ned till strandområdet. I vägföreningens samrådsyttrande står: "Från vändplanen i slutet av föreningens väg går idag en gångstig i vägens förlängning och som är använd i ett stort antal år av boende längs vägen som en väg ner till badplatsen vid Tranviken och uppfattas som ett alternativ till den stora vägen till Tranviken som sommartid är hårt trafikerad."

Kommunen väljer även att bortse från våra redovisade kartor i vårt samrådsyttrande, där det tydligt framgår att alla som bor längs övre vägen och inte vill gå längs med Skärgårdsvägen, använder sig av stigen. Kommunen redovisar ingen källa eller resonemang bakom deras påstående att det är fem fastigheter som nyttjar stigen. Kommunen förklarar aldrig varför de väljer att ignorera Vägföreningens inkomna samrådssynpunkter. Denna felaktiga beskrivning av vilka fastigheter som nyttjar stigen används av kommunen för att nedvärdera stigens betydelse.

3.10 Kommunen konstruerar nya kriterier för att kunna hävda att stigen inte har ett bevarandevärde

Kommunen skriver i granskningshandlingen:

"Planförslagets östra byggrätt planläggs över vad som idag är en stig som möjliggör för de närmaste fastigheterna att snabbt ta sig ner till Tranvikens strandområde. Kommunen gör bedömningen att stigen inte är vital för att nå strandområdet och att den i dagens utformning är otillgänglig genom kuperad terräng och därmed inte kan klassas som en långsiktigt strategisk stig värd att bevara."

Vi vill betona att kommunens påstående ovan är djupt problematiskt. Att stigen är viktig för de boendes möjligheter att gå till strandområdet vittnar vägföreningens samrådsyttrande om. Räcker inte detta? På vilket sätt gör det att stigen inte är "vital"? Tidigare, i en mejlutväxling, skrev dock planhandläggaren själv att gångstigen beaktats och ansetts vara bevarandevärd, då man i samrådshandlingen menade att man "... bevarar den gångstig genom att förskjuta den".

Kommunen erkänner att stigen nyttjas av människor för att ta sig till strandområdet. Kommunen erkände även att deras önskan om exploatering står i konflikt med denna stig. Trots att kommunen tidigare har bedömt stigen som bevarandevärd backar man således nu när denna stig visat sig utgöra ett problem för planerna att ge strandskyddsdispens - och menar att det bevarandevärdet inte längre föreligger genom att hitta på nya orimliga kravställningar.

Ytterligare ett exempel på nya kriterier är kommunens krav på tillgänglighet som formuleras i citatet ovan. En naturstig har per definition inte optimal tillgänglighet. Enligt den definition som kommunen använder sig av i denna granskningshandling kan inte någon stig anses bevarandevärd.

Planchefen utvecklar under granskningstiden resonemanget via mejl till oss:

“Kommunen delar inte bedömningen att gångstigen kan anses som en trafiksäker färdväg. Det är därmed inte möjligt att hävda trafiksäkerhet som en bevarandegrund. Ska kommunen ta ställning till att stigen är den huvudsakliga färdväg som hävdas, bör den också uppfylla tillgänglighetskriterier för människor med rörelseförhinder. Stigen uppfyller varken trafiksäkerhet eller tillgänglighet för människor med olika förutsättningar, och anses därmed inte vara av bevarandevärde ur ett långsiktigt perspektiv. I det långsiktiga arbetet med utvecklingen av vägnätet på Alnö har behov av gång- och cykelvägar längs Skärgårdsvägen lyfts och delvis utretts. **Att, som oskyddad trafikant, ta sig till Tranvikens havsbad eller andra havsbad på Alnö innebär blandtrafik i dagsläget**, men det är inte en målsättning. Kommunen verkar för, i all planering, att det ska finnas markresurs tillgänglig för ev framtida gc-väg”.

Kommunens förslag är därmed att den stig som människor idag använder för att ta sig till stranden ska försvinna och istället vill man tvinga de gående att vandra 650 meter extra längs en smal och väl trafikerad väg. Kommunen är givetvis medveten om den bristande trafiksituationen längs Skärgårdsvägen. Kommunen är också medveten om att det finns alternativa vägar som gående kan ta för att undvika den blandtrafik planchefen hänvisar till. Vi vill därför peka på de självmotsägelser och den bristande logik som präglar kommunens argumentation i denna fråga. Det är omöjligt att hävda att det alternativ kommunen presenterar inte försämrar allmänhetens tillgång till strandområdet.

3.11 Om människors möjligheter att röra sig

I miljöundersökningen i kommunens granskningshandling står att:

“Området har i stora delar en brant terräng, men det är av stor vikt att bibehålla gröna kilar genom området för att bevara möjligheten för djur och människor att röra sig.” Dessutom står det i granskningshandlingen (sidan 9) att: “En mindre grön kil planläggs i syfte att bevara möjligheten för en gångstig samt för att undvika att en återvändsgränd byggs. Det medför fortsatt möjlighet att röra sig i området i olika väderstreck.”

Vi har dock påvisat i vårt samrådsyttrande att detta inte är möjligt under punkten: “2.1 Terrängens förutsättningar och varför planförslaget hindrar allmänhetens tillgång till stranden”.

Kommunen anser dessutom nu (enligt deras egen hänvisning) att allmänheten skall ändra gångväg till och från havsbadet enligt den illustration som finns på **bild 8**.

3.11 Fel i granskningshandlingarna gör planprocessen rättsosäker

I denna del har vi redogjort för en rad felaktigheter, vilseledande påståenden och utelämnanden. Vi menar att kommunen framställer både planförutsättningarna och planens konsekvenser på ett felaktigt och vilseledande sätt. Vi måste tyvärr konstatera att det verkar vara en medveten strategi från kommunens sida. Eftersom vi visar att kommunens planförutsättningar varit vilseledande på viktiga punkter ges inte samrådskretsen möjlighet att yttra sig om de faktiska förhållandena.

Konsekvensen blir då att varken granskningsyttranden från tillsynsmyndigheters eller från sakägare berör de faktiska sakförhållandena, vilket innebär att planprocessen inte är rättssäker.

Del 4. Kommunen bryter mot strandskyddslagstiftning och strandskyddets syften

4.1 Kommunen har inte gjort erforderliga bedömningar

Kommunen har, trots löften, inte besvarat våra frågor och synpunkter kopplade till deras prövning av strandskyddet i område B. Se punkt 1.1 i detta granskningsyttrande. När kommunen inte vill redogöra för dessa prövningar trots löften och över ett år sedan samrådsskedet kan vi inte dra någon annan slutsats än att bedömningarna inte har gjorts.

4.2 Planförslaget strider mot strandskyddets syften

Kommunen motiverar den förelagda detaljplanen med att "Längs de norra delarna av skärgårdsvägen finns idag redan bebyggelse och planförslagets förtätning innebär att man skapar en mer sammanhållen bebyggelse." Miljö-undersökning, sidan 4. I planmissivet beskrivs syftet med planen som att "möjliggöra uppförandet av fastigheter med bostadsändamål i attraktivt läge med havsutsikt vid Tranviken, i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Alnö."

Kommunen motiverar dispens från strandskyddet med att man önskar tillskapa en mer sammanhållen bebyggelse samt att fastigheterna just på denna plats erbjuder ett attraktivt läge. Dessa syften är diametralt motsatta strandskyddets syften. Snarare är kommunens motiv precis vad strandskyddet söker skydda från.

Vi citerar här Naturvårdsverkets, som i sin tur redogör för tolkningsutrymmet givet av miljöbalkspropositionen: "Enligt miljöbalkspropositionen är utrymmet mycket litet för dispens från de förbud som strandskyddet innebär. Strandskyddets syften är långsiktiga och områden som för tillfället verkar vara av begränsat intresse, kan bli betydelsefulla i framtiden. **Det är viktigt att bevara både mindre återstående obebyggda delar av hårdexploaterade kuster, insjöstränder och stora sammanhängande orörda områden. Enstaka dispenser kan på sikt leda till att stora delar av landets stränder exploateras.** I normalfallet bör därför enligt miljöbalkspropositionen, 97/98:45 s. 321, inte ytterligare strandområden tas i anspråk."

4.3 Kommunen kan inte redovisa för varför området B behöver tas i anspråk.

Vi har påvisat att i vårt samrådsyttrande att planintresset går att tillgodose utan att det strandskyddade område B behöver tas i anspråk. Den kvartersmark som tillskapas utanför område B uppgår till ca 14500 m². Område B är något under 1500 m². Kommunen kan omöjligen hävda att dessa 9.4% av den totala kvartersmarken är avgörande för att tillgodose det allmänna intresset som FÖP:n fastställer - särskilt när man drastiskt försämrar allmänhetens tillgång till strandområdet (3.2). Kommunen kan heller inte mena att det ligger i allmänhetens intresse att exploatera den redan hårt exploaterade kuststräckan så hårt som möjligt genom att täppa till varje överbliven bit. Ha då i åtanke att enligt propositionen ska dispens tilldelas restriktivt, och i normalfallet inte alls.

Kommunen har bara rätt att upphäva strandskyddet enligt PBL "1) om det finns särskilda skäl för det och 2) om intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset." Om inte dessa två kriterier är uppfyllda har inte kommunen mandatet att upphäva strandskyddet.

Naturvårdsverket skriver att "Kommunen ska i planbeskrivningen redovisa motstående intressen vilket innebär att skälet för upphävande ska framgå." (i Strandskydd – en vägledning för planering och prövning, s.32). Boverket har även lämnat följande skriftliga besked: "att man i planbeskrivningen ska redovisa skälen till varför man måste upphäva strandskyddet".

För att visa på att intresset av att ta området i anspråk överstiger strandskyddets intressen måste kommunen kunna motivera varför denna sista 10% av kvartersmarken är avgörande för att det allmänna intresset tillgodoses. Planförslaget har ingen beskrivning eller redogörelse för detta. Kommunen har dessutom, trots upprepade förfrågningar och löften om svar (1.1), vägrat delge en sådan bedömning till oss.

4.4 Kommunen bortser från relevanta rättsfall och riktlinjer

Vi menar att kommunen väljer att bortse från relevanta rättsfall och gällande riktlinjer. Detta är anmärkningsvärt och underminerar förtroendet för kommunens sätt att behandla detta planärende. Det är dock en medveten strategi från kommunens sida. Planchefen skriver exempelvis följande i ett mejl till oss (daterat 2021-01-27):

“Planavdelningen känner till att det finns domar kring strandskydd som mycket väl kan anses vara applicerbara i det här ärendet. Vår bedömning i det här ärendet grundar sig ändå på att;

- *(1) varje plats är unik och planförutsättningarna är inte identiska som de domar som finns att hänvisa till,*
- *(2) föreslagen bebyggelse avskiljs av en allmän väg,*
- *(3) vi har processat en liknande detaljplan på Alnö, längs Skärgårdsvägen, där strandskyddet upphävdes i samband med att detaljplanen antogs och vi anser att även det här planförslaget är möjligt att pröva utifrån liknande förutsättningar,*
- *(4) vi anser att tomternas placering ger en ändamålsenlig struktur intill befintlig bebyggelse,*
- *(5) överprövande myndighet, länsstyrelsen, har inte påtalat i samrådsyttrandet att vi bör omlokalisera tomterna.*

Jag räknar med att det här förslaget till detaljplan kommer att överklagas och då kommer rättsläget att tydliggöras.”

Varje plats unik. Per definition kan då inte förutsättningarna vara identiska med de domar som finns att hänvisa till, eftersom att varje dom då rör en unik plats. Den relevanta frågan bör istället vara huruvida de egenskaper och bedömningar som prövas i domarna och riktlinjerna även kan prövas här. Som framgår av vår kommentar “Kommunen kan inte förklara varför vägen är väl avskiljande” har kommunen konsekvent vägrat visa på en faktisk prövning enligt dessa egenskaper. När sedan planchefen i punkt 3 ovan argumenterar för det specifika och särskiljande i platsen hänvisas till att man lyckats driva igenom en detaljplan tidigare längs samma väg. Men som kommunen själv säger är varje plats unik, och till skillnad från prejudicerande rättsfall får inte en annan detaljplan nyttjas som prejudikat för en ny sådan.

Vi vill också peka på att kommunens önskan (i punkt 4) om att täppa till varje kvarvarande bit ovan Skärgårdsvägen, som är en redan hårt exploaterade kuststräcka längs södra Alnö, strider mot den avsedda tolkningen av strandskyddslagstiftningen, vilket vi redovisat i kommentar 4.2.

4.4 Kommunen kan inte förklara varför vägen är väl avskiljande

Låt oss ännu en gång citera Naturvårdsverket: "avskiljande exploateringar är sådant som tydligt hindrar allmänheten att röra sig från den aktuella platsen till stranden" samt vad MÖD anger i dom M 10315-16 : "Det betyder att vägen, för att betraktas som avskiljande, måste vara sådan att allmänheten typiskt sett avstår från att passera över den."

Vid en tillämpningen av denna princip på Skärgårdsvägen och på aktuell vägsträcka, blir det uppenbart att vägen **inte** är väl avskiljande. Det har framgått av såväl detta som av tidigare yttranden att den stig som går över det föreslagna området B har använts för att gå ned till Skärgårdsvägen och sedan passera över vägen för att gå till stranden genom Tranvikenbadets östra entré ända sedan 70-talet.

I granskningshandlingen beskriver kommunen vägen kortfattat, och gör inga påståenden om att allmänheten typiskt sett avstår från att passera. De visar ingen prövning av egenskaper enligt rättsfallet. Planavdelning väljer heller inte att svara på de frågor och synpunkter vi ställer i vårt samrådsyttrande gällande en sådan prövning.

4.5 Kommunen kan inte hävda att anläggning har en avskiljande verkan för område B

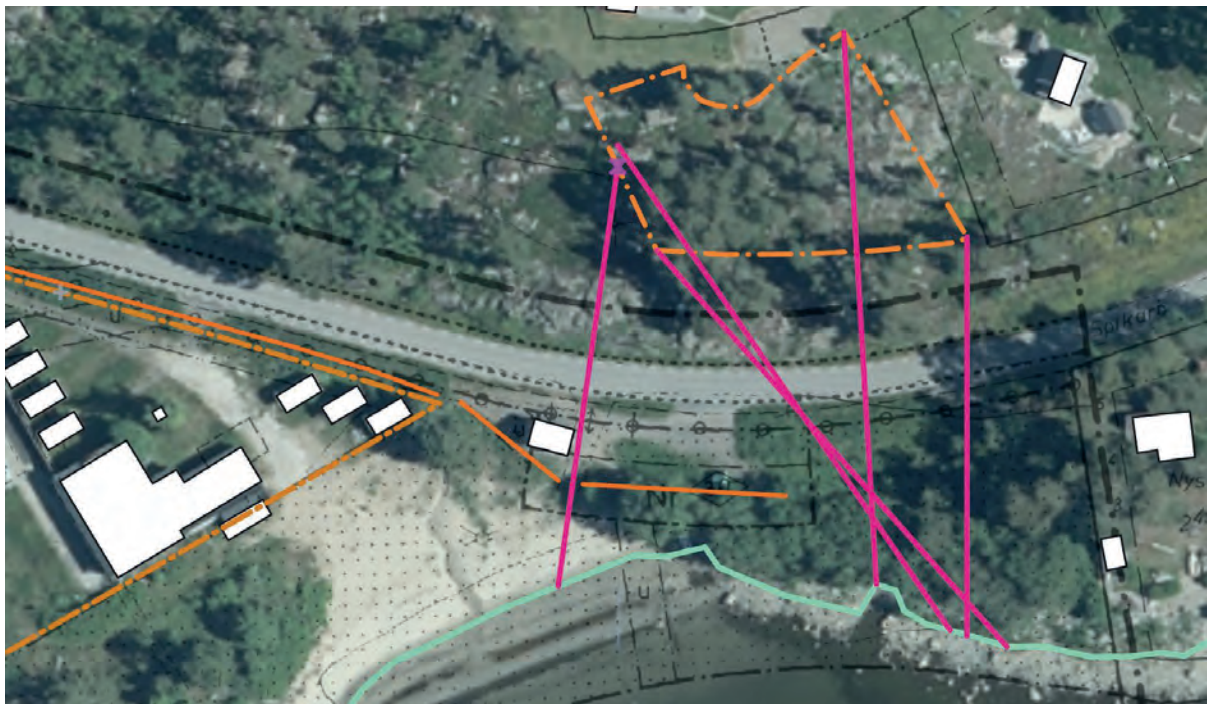


Bild 11 ovan: De lila linjerna är alla under 100 meter långa. Den gröna linjen avser den nationella strandskyddslinjen, hämtad från Fastighetskartans ML-lager, objekttyp STRAND. Orange streck-prickade linjer avser kvartersmark samt gräns för prickmark i anläggningens fall. Orange heldragna linjer visar befintlig dragning av staket. Under ligger plankartan ALN-64, georeffad av oss.

Kommunen hänvisar diffust till att anläggningen har någon form av avskiljande verkan, och nyttjar det för den sammantagna bedömningen. I ovanstående **bild 11** visar vi att hela den byggbara delen av kvartersmarken i område B ligger inom 100 meter av den sträcka som inte berörs av varken Tranviken-anläggningen eller byggrätten som avsatts för pumpstationen. Den östra strandlinjen inom ALN-64 ligger nedanför den sträckning av stängselplikt som enligt planchefen och mark- och exploateringschef "kommer fortfarande att vara öppen, som den alltid varit." (se mejl ovan), räcker så som vi påvisar i ovan figur, för att omfatta det aktuella området. Kommunen kan därmed inte hävda att varken Tranviken-anläggningen eller byggrätten för pumpstationen kan nyttjas i den sammantagna bedömningen.

4.6 Kommunen vilseleder om privatisering av strandområdet

Kommunen skriver gällande strandskyddet i granskningshandling sida 21:

"Strandområdet består av en badanläggning med både pool och byggnationer. Det finns därmed ingen risk att ett ytterligare upphävande av strandskyddet skulle leda till en ökad privatisering av stranden"

Ovanstående citat är felaktigt och vilseledande. Strandområdet består av betydligt mer än en badanläggning, och den bebyggelse handläggaren hänvisar till slutar en bra bit innan område B. Faktum är att den relevanta sträckan som ska provas utgörs av prickmark, så som vi påvisar i **bild 11**. Denna yta är per definition utan anläggningar. Därmed föreligger risk för en ökad privatisering av strandområdet.

4.7 Kommunen begår fel genom att inte pröva dispensfrågan korrekt

Avslutningsvis yrkar vi i denna del på att kommunen begått fel i sin handläggning av strandskyddsdispensfrågan i område B. Kommunen har kännedom om applicerbara rättsfall och riktlinjer. Kommunen väljer att inte beakta dem utan att kunna påvisa varför. Kommunen vilseleder samrådskretsen om staketets avskiljande verkan för till sist göra en "sammantagen bedömning".

Kommunen lägger därefter över prövningen på tillsynsmyndighet. Detta kan inte vara ett korrekt förfarande eller är rättssäkert.

Del 5. Avsteg från översiktsplan och åtagande i åtgärdsvalsstudie

5.1 Kommunen släpper på översiktsplanens krav på minsta tomtstorlek

Vi vill peka på att kommunen valt att frångå översiktsplanens krav på minsta tomtstorlek för att kunna rita in en tomt i planområde B. I granskningshandlingen står att: "Den fördjupade översiktsplanen för Alnö anger att fastighetsstorlekarna bör uppgå till minst 1500kvm, vilket detaljplanen föreslår förutom för den ensamliggande östliga byggrätten. Där har istället detaljplanen fastslagit det servitut som finns på platsen som berör möjligheten till en vändplan." Motivet bakom detta anges vara "möjliggöra iordningställandet av en vändplats för servicefordon". Detta innebär följaktligen att när det väl visar sig i planprocessen att den kvartersmark som ska tillskapas inte är förenligt med översiktsplanens riktlinjer så väljer man att frångå kommunens egna riktlinjer.

Dessutom försöker kommunen försvara detta avsteg genom följande formulering: "Den mindre byggrätten i planens östra del har omkringliggande faktorer som gör att riktlinjen inte är fullt tillämplar. Det för att ge utrymme till bättre planering och lösningar för närområdets olika funktioner". Sådana argument om omkringliggande faktorer kan hävdas i alla situationer. Faktumet är att den tillskapade tomten blir för liten enligt den upprättade översiktsplanen, och att kommunen ser mellan fingrarna.

5.2 Kommunen bryter mot FÖP genom att inte lämna ett grönsläpp

I den fördjupade översiktsplanen skriver kommunen att: "Ny bebyggelse på parkmark ovanför Skärgårdsvägen kan provas via planläggning, förutsatt att det fortfarande finns tillräckligt med grönsläpp för människor och djur att fritt röra sig ned till stranden." sida 25, granskningshandling.

Kommunen bryter dock mot denna förutsättning då man planlägger en fastighet direkt över det grönsläpp som nyttjas för tillgång till strandområdet. Vi applåderar kommunen för det grönsläpp som dom nu planerar, men det tillgodoser inte ovanstående kravställning. Kommunen menar

tidigare att stigen ska förflyttas en bit i sidled till grönsläppet enligt från handläggaren mejl 2019-10-01. Då hade kravet tillgodosetts. I vår samrådshandling punkt "2.1 Terrängens förutsättningar och varför planförslaget hindrar allmänhetens tillgång till stranden". Våra markprofiler och fotografier från platsen visar vi att terrängens beskaffenhet är sådan att grönsläppets mynning slutar mot en hög bergskant, och att man måste nyttja den planerade kvartersmarken för att passera. Kommunen har i granskningsplanen beaktat problemet med terrängen, och menar nu att man ska nyttja vägen 100 m bort istället. Genom denna ändring erkänner kommunen att de beaktar problemen med terrängen och deras plan inte lämnar erforderligt "grönsläpp för människor och djur att fritt röra sig ned till stranden".

Kommunen har ingenstans redogjort för detta avsteg i enlighet med kraven. Istället hänvisas alla nyttja en betydligt längre väg (se **bild 8**). Då kommunen inte redogör för att detta är avsteg från översiktsplanen begår man ett fel, då alla sådana avsteg ska dokumenteras på ett reglerat vis. Vi hänvisar här till MÖD i följande dom P 8800-13:

www.domstol.se/mark--och-miljooverdomstolen/mark--och-miljooverdomstolens-avgoranden/2014/72975/

5.3 Kommunen bryter mot avsiktsförklaringen med Trafikverket

Trafikverket påtalade i sina synpunkter på inkommen ansökan om planbesked 2014, att kommunen bör: "Planera för en gångväg direkt ner till badet, som även kan nyttjas av befintliga fastigheter på norra sidan av vägen". Trafikverket har därmed sett behovet, men visste då inte om stigen.

Kommunen är enligt åtgärdsvalsstudien ålagd att: "Inventera och värna om befintliga gångvägar/stigar vid exploatering av bebyggelse." (sida 17, granskningshandling.) Kommunen gör dock bedömningen att: "... stigen inte är vital för att nå strandområdet och därmed inte kan klassas som en strategiskt långsiktig stig värd att bevara i enlighet med åtgärdsvalsstudiens syfte".

I åtgärdsvalsstudien nämns dock inget om att stigen skall vara vital eller strategiskt långsiktig för att den skall omfattas av åtgärdsvalsstudiens överenskommelse. Därutöver vittnar Trafikverkets synpunkter på att behovet av en gångväg ned är betydande.

Del 6. Ett alternativt planförslag

Kommunen säger att det är oklart när, och ens om, det blir en gång- och cykelbana i Tranviken.

Med anledning av detta visar vi hur allmänheten från den övre vägen (ca 32 fastigheter), tar sig till och från stranden/poolområdet samt anläggningens huvudbyggnad/entre. Vi föreslår även en hastighetssänkning sommartid som redovisas längre ner.

Det framgår av **bild 12** nedan, att det redan finns en **grusväg** som går parallellt med Skärgårdsvägen på vilken man går skyddad från trafik. Den leder till anläggningens huvudbyggnad/entre om man har detta behov. Den östra entrén som har funnits sedan 70-talet, möjliggör denna gångväg. Som vi visat tidigare så är den östra entrén, även vital för alla som besöker havsbadet, att ta sig till/från den enda tillgängliga toaletten i pumphuset.

Vägföreningen har tidigare gentemot Trafikverket, drivit frågan att en sänkning till 30 km sommartid, är befogad förbi den stora parkeringen på vägsträckan fram till infarten till Spikarna (då barn och vuxna måste gå på vägbanan för att ta sig till havsbadet).

Tyvärr gick Trafikverket vägföreningen till mötes endast på en kortare sträcka vid den stora parkeringen. Däremot så tillstyrkte polismyndigheten förslaget gällande hela den föreslagna sträckan. Vi föreslår nu, i väntan på den kommande gång- och cykelbanan, att att 30 km-sträckan förlängs sommartid av Trafikverket enligt nedan förslag i **bild 12**.

Detta alternativ förbättrar tillgången till strandområdet, avhjälpes att man behöver gå långa sträckor längs Skärgårdsvägen, undviker dispens, håller på överenskommelse med Trafikverket och bestämmelser i FÖP, samt kan ändå leda till ekonomisk ersättning för markägaren.

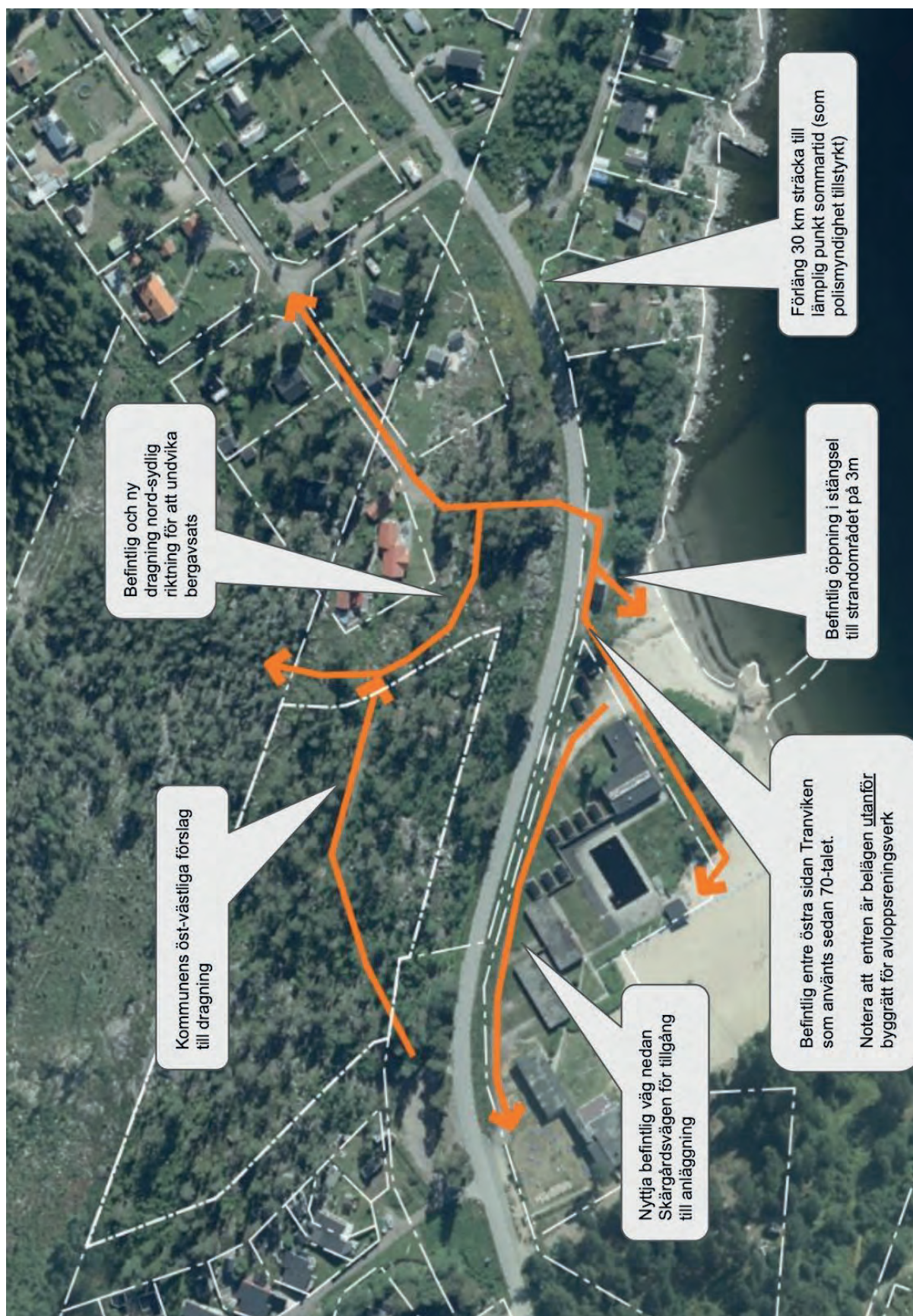


Bild 12 ovan

Kommentar:

1.2 Ytan som anges som viktigt för djurlivet kommer exkluderas från planområdet och nuvarande markvändning kommer kvarstå.

1.3 Området som innefattar vändplanen exkluderas från planområdet, således kommer befintlig lantmäteriförrättning fortsatt gälla.

1.4 Ytan för det nämnda avtalet exkluderas från planområdet och kommer således inte påverkas.

2.1 Ytan för gångstråket exkluderas från planområdet, således kommer ingen förändring ske.

2.2 Se svar på 2.1

2.3 Se svar på 2.1

2.4 Se svar 2.1

2.5 Se svar på 2.1

3.1 Stängselfrågan är ett separat ärende som inte hanteras i detaljplanen.

3.2 Se svar på 3.1

3.3 Se svar på 3.1

3.4 Bedömningen av stängslets avskiljande effekt görs utifrån aktuella juridiska dokument. Stängslets utformning har under de senaste åren genomgått flertalet förändringar, vilket påvisar att platsens förutsättningar förändras snabbt. Bedömningen görs utifrån det som finns fastslaget och gäller på platsen, tills andra beslut fattas.

3.5 I gällande detaljplan finns inget annat angivet än yta för en avloppsreningsanläggning. Således tolkas plankartans konsekvenser att öppningen och den passage som hänvisas till kan byggas igen och blockeras om bygggrätten nyttjas maximalt. Öppningens enda funktion blir då att tjäna tillgången till avloppsreningsanläggningen.

3.6 Markområdet som innefattar stigen exkluderas från planområdet, således kvarstår stigen i nuvarande utformning.

3.7 Markområdet som hävdas vara avgörande för nord-sydlig rörlighet exkluderas från planområdet och kvarstår i sin nuvarande utformning.

3.8 Kommunen presenterar trafiksiffrorna i sitt ursprungliga format. Kommunen avser inte att bearbeta siffrorna. Mätsiffrorna som berör väg 665 vid Sälsundet har inkluderats i planbeskrivningen.

3.9 Markområdet för stigen exkluderas och kommer således kvarstå i sin befintliga utformning.

3.10 Se svar på 3.9

3.11 Kommunen delar inte denna bedömning, utan anser att planhandlingarna uppfyller de krav som ställs.

4-4.7 Kommunens syn på strandskyddet framgår i Planbeskrivningen. Området som detaljplanen avser att upphäva strandskyddet för har markant minskats, och kommunen gör fortsatt bedömningen att upphävandet av strandskyddet är möjligt med grunderna som anges i Planbeskrivningen.

5.1 Ytan som berörs exkluderas från planområdet.

5.2 Se svar på 5.1

5.3 Se svar på 5.1

5.4 Reglering av hastighetsbegränsningar för vägar som ej ligger i kommunens ägo har inget med detaljplanen att göra. Hänvisning sker till väghållaren Trafikverket.

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar
Planchef

Jesper Ljung Holm
Planarkitekt

Komplettering

Efterfrågade kompletteringssvar önskade från Alnö-Nysäter 3:28 i samrådsskedet(Se samrådsyttrandet från Alnö-Nysäter 3:28)

1.1 – 1.2 Kommunen berörs ej av avtal mellan två privatpersoner. Markområdet för vad som benämns som område B exkluderas ur planområdet.

2.1 – 2.3 Markområdet som berörs i frågorna exkluderas ur planområdet och kommer således kvarstå i befintlig utformning.

2.4 Den yta som planförslaget ianspråkar för kvartersmark för bostäder anses inte ha en vital roll i hur allmänheten rör sig i området, därav görs bedömningen att en privatisering av marken inte kommer påverka allmänhetens tillgång till viktiga målpunkter.

2.5 Markområdet som berörs i synpunkterna exkluderas ur planområdet. Således kommer nuvarande funktion och utformning kvarstå. Samrådskretsen för granskningsförslaget innefattade cirka 15 fastighetsägare med koppling till vägföreningen, av dessa inkom fyra med synpunkter på planförslagets förändring av gångstråken.

2.6 Markområdet exkluderas ur planområdet.

3.1 – 3.3 Kommunens syn på strandskyddet framgår i Planbeskrivningen. Området som detaljplanen avser att upphäva strandskyddet för har markant minskats, och kommunen gör fortsatt bedömningen att upphävandet av strandskyddet är möjligt med grunderna som anges i Planbeskrivningen.

3.4 Kommunen presenterar trafiksiffrorna i sitt ursprungliga format. Kommunen avser inte att bearbeta siffrorna.

4.1 – 4.4 Se svar på 3.1 – 3.3.

5.1 – 5.2 Markområdet för synpunkten exkluderas ur planområdet och kommer således kvarstå i dess nuvarande funktion och utformning.

5.3 Det var en miss att vägföreningen inte ingick i samrådskretsen. Vägföreningen inkluderades i extra samråd efter ordinarie samrådstid.

6.1 Markområdet för synpunkten exkluderas ur planområdet.

6.2 Kommunen delar inte denna bedömning. Meningsskiljaktigheter förekommer.

6.3 Kommunens bedömning kvarstår att naturskyddsföreningen ej bör ingå i en samrådsrets där inga specifika natur- och djurvärden finns dokumenterade och där skäl för upphävande av strandskyddet föreligger.

6.4 Se svar på 3.1 – 3.3

Detaljplan för

Tranviken

Del av Alnö-Nysäter 3:6 & del av Alnö-Nysäter 5:1

Alnö, Sundsvalls kommun

Upprättad av stadsbyggnadskontoret 2021-10-19

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2

Rubricerat detaljplaneförslag har varit föremål för granskning 2 enligt under tiden 9 september – 30 september 2021.

Svar har inkommit från

Statliga myndigheter:

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens beslut

Förslaget till rubricerad detaljplan strider inte mot de intressen länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900).

Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Strandskydd

I enlighet med tidigare yttranden bedömer länsstyrelsen att strandskyddet upphävs i enlighet med strandskyddsreglerna i 7 kap. miljöbalken.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser inte att trafiken eller något annat förhållande innebär att detaljplanen medför någon betydande fara för hälsa och säkerhet.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bildandet av fastigheter med bostadsändamål vid Tranviken.

Detaljplanen är i enlighet med den fördjupade översiktsplanen som tagits fram för Alnö.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt 5 kap. 6 § plan- och bygglagen. Länsstyrelsen har fått ärendet för yttrande enligt 5 kap. 22 § PBL. Detaljplanen är utställd för granskning för andra gånger efter att delar av planområdet har tagits bort.

Kommentar: Noterat.

Trafikverket

Trafikverket har inga ytterligare synpunkter än de som lämnades i samrådsskedet.

Kommentar: Noterat.

Kommunala myndigheter och bolag:

Kommunstyrelsekontoret

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar

Granskningsutlåtande 2

Tranviken

Del av Alnö-Nysäter 3:6 och del av Alnö-Nysäter 5:1

Alnö, Sundsvalls kommun

att lämna nedanstående samrådsyttrande över rubricerad detaljplan.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden önskar få kommunstyrelsens synpunkter gällande ny detaljplan för bostadsändamål (villor) vid Tranviken. Detaljplanen är en av de tre detaljplaner som kommunen kan planlägga enligt överenskommelsen mellan Trafikverket och Sundsvalls kommun. Efter granskningen har planen genomgått flera förändringar vilket innebär att en granskning **till** måste hållas.

Avdelning Samhällsutveckling yttrar sig över detaljplaner för kommunstyrelsens räkning inom strategiska utvecklingsfrågor som exempelvis bostadsförsörjning, översiktsplanering, kollektivtrafik och folkhälsa.

Överväganden

Kommunstyrelsen har beslutat att chef för avdelning Samhällsutveckling ansvarar för att besvara remisser om detaljplaner som upprättas inom Sundsvalls kommun. Vi har tidigare lämnat synpunkter på samrådshandlingen för rubricerad detaljplan.

Avd för samhällsutveckling har tidigare yttrat sig men hade inga synpunkter i första granskningsskedet. Vi har inga synpunkter i detta granskningsskede heller.

***Kommentar:** Noterat.*

Individ- och Arbetsmarknadsförvaltningen

IAN har ingen erinran mot detaljplaneförslaget.

***Kommentar:** Noterat.*

Kultur&Fritid

Synpunkter

Kultur- och fritidsförvaltningen har tagit del av remissen och nedan följer förvaltningens synpunkter på förslaget.

Kulturmiljö

Vidhåller samma svar som gavs i den tidigare granskningshandlingen. Vid planläggning av ett nytt bostadsområde som potentiellt kommer avvika från befintlig bebyggelsekaraktär, föreslår Sundsvalls museum en reglering av material och/eller volym. Om exempel ny bebyggelse potentiellt kommer ha större volym än omgivande bebyggelse, kan en god helhetsverkan ändå uppnås genom att förorda samma typ av fasadmaterial som omgivande bebyggelse. I detta fall träpanel.

Sundsvalls museum rekommenderar att man genom plan- och bygglagen 2 kap 6 § kan motivera en anpassning till befintlig bebyggelses karaktärsdrag som nämnts i tidigare yttrande.

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till 1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Lag (2014:477) .

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret lämnar samma svar som vid granskning 1:

Platsen karaktäriseras av omgivande bebyggelse i många blandade byggnadsformer, som relativt nybyggda större hus, äldre fritidshus och badanläggningens diverse byggnader, vilket medför att ingen tydlig karaktär finns i området. Att i detaljplan styra karaktären av nybyggda permanentbostäder till att efterlikna karaktärer från fritidshus och en badanläggning bedöms inte vara en rimlig grund för att detaljreglera bebyggelsens karaktär. Ovanstående hänvisning gäller även i bygglovsskedet, vilket innebär att varje enskilt bygglov kommer hantera frågan när bygglovsprövningen genomförs.

Miljöförvaltningen

Ärendet

Miljökontoret har fått ärendet på en andra granskningsremiss från stadsbyggnadskontorets planavdelning. Syftet med planen är att möjliggöra bildandet av fastigheter för villabebyggelse ovanför Tranvikens havsbad. Yttrandet önskas senast den 30 september.

Miljönämndens synpunkter

Strandskydd

Det är positivt att en del av planområdet nu har tagits bort, vilket minskar påverkan på tillgängligheten till strandområdet från de boende och ökar tillgängligheten till naturområdet.

Dagvatten

Kommunens dagvattenplan anger att dagvatten i första hand ska omhändertas lokalt och i andra hand fördröjas så att belastningen från området inte ökar till följd av exploatering. I det aktuella planförslaget kommer en ökad mängd dagvatten att ledas ut och bort från området. Miljökontoret efterlyser därför ett förtydligande om varför det avsteget från dagvattenplanen bedöms vara lämpligt. Detta bör läggas till i planbeskrivningen.

Kommentar:

Planområdets markförhållanden gör att det inte är rimligt att fördröja allt dagvattnet inom området. Det bedöms utifrån förutsättningarna rimligt att att leda viss del av vattnet vidare. Planområdet är lokaliserat nära vattenförekomsten. Risken för översvämningar och annan skada till följd av dagvattnet är väldigt låg. Därav bedöms frångång från riktlinjen motiverat. Planbeskrivningen har uppdaterats med ett kortfattat förtydligande.

MittSverige Vatten&Avfall AB

Befintliga ledningar

Inom berört område finns inga befintliga VA - ledningar . Befintligt ledningsnät finns placerat väster om planområdet samt söder om väg 665 där eventuell anslutning kan ske.

Vattenförsörjning

Vattenanslutning till planområdet kan beredas genom den befintliga vattenledningen placerad väster om planområdet samt söder om väg 665 . Teoretiskt vattentryck vid anslutningspunkt motsvarar cirka + 60 m vp (meter vattenpelare) .

Spillvattenledning

Spillvattenanslutning till planområdet kan ske till den befintliga spillvattenledningen placerad väster om planområdet samt söder om väg 665 . Dränering och takvatten får ej anslutas till spillvattenledningen. Befintligt spillvattennät är av typen självfall och Sundsvall Vatten AB förutsätter att även spillvattnet inom planområdet förläggs med självfall.

Dagvattenavledning

Kommunalt dagvatten saknas i området, planområdes kan således EJ anslutas till kommunalt dagvatten.

Anläggningar, typ avloppspumpstationer mm, lukt eller dylikt.

Områdets placering ligger i närhet till befintlig pumpstation vilket bör beaktas då luktproblem kan uppstå i anslutning till anläggningen.

Övrigt

Planområdet ligger utanför Sundsvall Vatten ABs verksamhetsområde. Sundsvall Vatten AB har således ingen skyldighet att ansluta området. Anslutning kan dock ske men görs enligt ett exploateringsavtal. Avtalet innebär grovt att exploatören ansvarar och bekostar exploateringen av VA för planområdet. Exploateringen utförs enligt MittSverige Vatten&Avfall ABs kvalitet in i minsta detalj samt enligt upprättat avtal. Sundsvall Vatten AB tar sedan över ledningsnätet och planområdet införlivas i verksamhetsområdet. Det är viktigt att man vid upprättandet av planen tar hänsyn till blivande fastighetsbildning och att u - områden upprättas så att samtliga fastigheter kan försörjas med VA. Bifogar områdesskiss där befintliga ledningar och anläggningar finns redovisade . Möjliga anslutningspunkter finns markerad med pil.

***Kommentar:** Noterat.*

Sundsvalls energi.

Inget att erinera.

***Kommentar:** Noterat.*

Medelpads Räddningstjänstförbund

Medelpads Räddningstjänstförbund har tagit del av granskningshandling 2 i ärendet och har inga nya synpunkter att lämna utöver det som redan står under stycken Risker/Störningar, det vill säga att gatorna ska utformas för god åtkomst för räddningsfordon samt att det ska finnas tillgång till släckvatten.

***Kommentar:** Noterat.*

Din Tur

Trafiksituationen på Alnö sidan 13

Från den 16 augusti 2021 har utbudet av trafik på Alnön, trafik till/från Alnön minskats utifrån kommunens hemställan om minskade kostnader för kollektivtrafiken.

Turutbudet på linje 1 har ändrats från 10 minuters till 15 minuters trafik. Linje 73 har tagits bort, turutbudet på linje 74 och 75 har förändrats.

Trafiken på linje 75, som trafikerar hållplatsen vid Tranviken, har utökats med en tur i vardera riktning under vardagar från 7 till 9 turer från den 16 augusti. Även lördag och söndag har utökats med en tur i vardera riktning från 3 till 5 turer respektive dag. Restiden varierar beroende på hur bytet stämmer överens med linjerna till/från Alnön (linje 1 och 172).

***Kommentar:** Planbeskrivningen uppdateras med delar av ovanstående information under rubriken Trafiksituation.*

Intresseorganisationer:

Lantbrukarnas riksförbund

Kommungruppens synpunkter i aktuellt ärende

LRFs kommungrupp i Sundsvall har tagit del av remissunderlaget och har ingen erinran gällande detaljplanen.

Kommungruppen vill tacka för möjligheten att komma med inspel och vill gärna vara en konstruktiv samtalspart för kommunen även framgent.

Kommentar: Noterat.

Privatpersoner:

Alnö-Nysäter 3:29

Våra kommentarer med fet text, kommunens kommentarer/svar på vår granskning 1 med kursiv stil.

Det nya planförslaget medför glädjande nog att den befintliga stigen genom det tidigare området B ner mot Skärgårdsvägen och stranden bibehålls och att både människor och djur därigenom fortsatt kan röra sig i nord-sydlig riktning.

Kommentarer:

Skärgårdsvägen är Alnös mest trafikerade väg.

Det är anmärkningsvärt att planavdelningen fortsätter att hävda att Skärgårdsvägen är Alnös mest trafikerade väg utan att redovisa trafikvolymen vid Tranviken, som rimligen är det ställe som är relevant. Eftersom reella mätningar inte verkar vara realiserbara så kan man utifrån siffrorna som redovisats av ägarna av Alnö-Nysäter 3:28 i granskning 1, ganska lätt beräkna volymen vid Tranviken utifrån de trafikmätningar som gjorts på båda sidor, men flera km ifrån Tranviken. Vi påminner återigen också om att det sommartid råder hastighetsbegränsning vid badet till 30 km/tim.

Kommunen anser att strandskyddsskrivelsen uppfyller de krav som krävs för att kunna upphäva strandskyddet för berörda delar av planen.

Ja, för det nuvarande planförslaget där det tidigare planområdet B ej längre ingår i granskningsunderlaget, kan vi hålla med om att badanläggningen för tillfället uppfyller kraven för att kunna ge dispens från strandskyddet. Dock vidhåller vi att öster om Tranvikens badanläggning kan beslutet om upphävande av strandskyddet inte fortsatt återopas.

- **Man vidhåller att ett stängsel från badet österut, genom/förbi VA-anläggningen fram till närmaste grannbebyggelse ska sättas upp. Detta behov har tydligen uppstått av akuta skäl år 2020, det har aldrig funnits något heltäckande stängsel längs sträckan tidigare.**
- **Detta skulle förhindra allmänhetens passage till/från badet genom de befintliga östliga öppningarna i stängslet, anledningen till den nya dragningen ska vara "av trafiksäkerhetsskäl" som akut alltså uppstod under 2020.**

Det har inte presenterats någon beskrivning av hur trafiksäkerheten på Skärgårdsvägen förbättras av detta.

All gångtrafik till/från badet via den befintliga östliga öppningen skulle då tvingas promenera ytterligare ca. 250 meter, enkel väg, längs Skärgårdsvägen till "huvudingången". Se bild nedan över hur kringboende går till/från badet.

- **Om trafiksäkerhet skulle vara ett tungt vägande skäl för instängslingen så anser vi att det tvärtom bidrar till betydligt ökade risker på grund av den längre**

sträcka som gångtrafikanter skulle tvingas exponeras för motortrafik på Skärgårdsvägen till/från "huvudingången".

I stället för instängsling borde ett övergångsställe kunna realiseras vid den östra ingången, så att vägpassagen på ett säkrare sätt skulle kunna ske till/från badet.

- Heltäckande instängsling skulle också medföra tillträdesproblem till strandens enda fungerande toalett och VA-anläggning för badgäster, besökande och underhållspersonal.

5. I kommunstyrelsens pågående arbete rörande Tranvikens framtid, SBN-2121-00646, pekar man ut två pågående utredningsuppdrag. Dels en eventuell expropriation av badanläggningen, dels en förbättrad tillgänglighet till stranden. Det kan knappast ligga i detta uppdrags intresse, och heller inte i allmänhetens intresse, att försämra tillgängligheten genom instängsling.

Bild över hur närboende gångtrafikanter rör sig till/från Tranvikens havsbad. Blå punkter är huvudingång respektive östra ingång till badet.

Bild lånad från ägare av Alnö-Nysäter 3:28



Kommentar: Planförslaget hanterar beslut som finns gällande mark- och vattenanvändningen för berört område. Planförslaget tar inte i beaktande vad eventuella pågående utredningar resulterar i så länge det inte finns något annat beslut än det som finns fastslaget för platsen. Planförslaget har påvisat att markanvändningen och verkställandet av befintliga detaljplaner i området inte överensstämmer med verkligheten. Detaljplaneförslaget förslår ingen förändring för ytor utanför planområdet.

Nästa granskningsyttrande har på grund av sin utformning och omfattning kopierats in i sin helhet med början på nästa sida. Kommunens kommentarer finns efter yttrandet.

Till Sundsvalls kommun

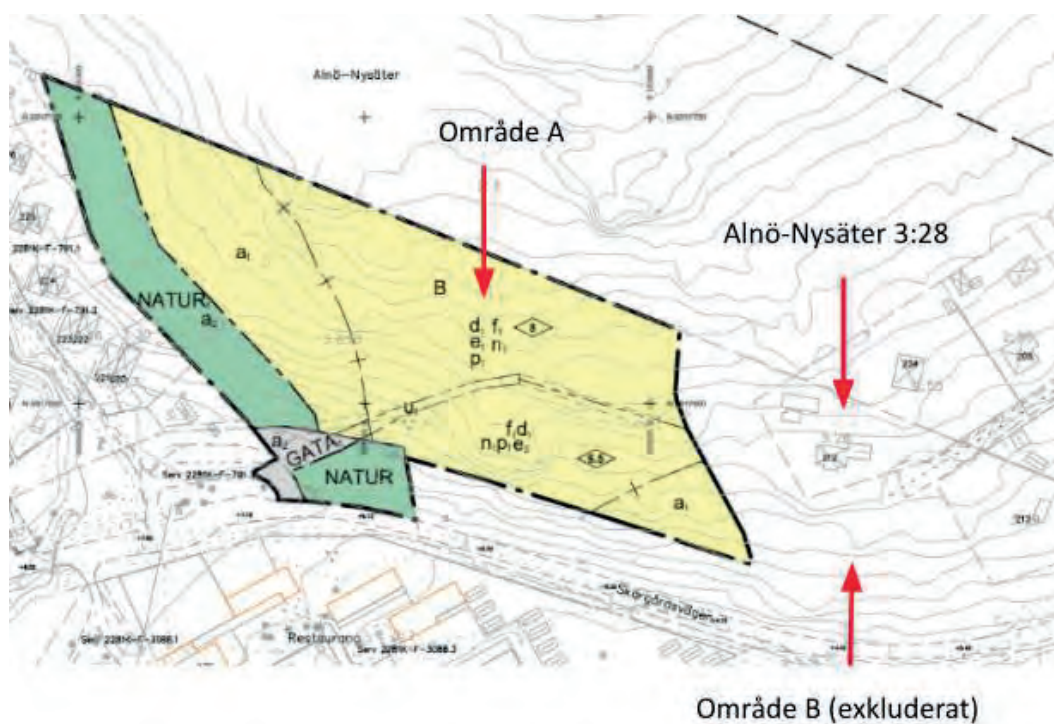
Granskningsyttrande 2 gällande förslag till detaljplan

Tranviken SBN-2018-01039

Sven Jonsson Nordbäck och Carola Nordbäck

Ägare av Alnö-Nysäter 3:28

29 september 2021



Inledning	1
Del 1. Kommentarer till upphävande av strandskyddet	2
1.1 Skärgårdsvägen	2
1.2 Område avsatt för avloppsreningsverk	3
1.3 Om stängslet nedan område B	3
1.4 Badanläggning med både pool och byggnationer	8
1.5 Sammanfattning gällande strandskydd	9
Del 2. Bilagor	10
2.1 Mejl från kommunen 2020-04-24	10
2.2 Allmänhetens rörelsemönster	11
2.3 Exempelbilder hur allmänheten nyttjar den östra entren	12

Inledning

Vi har genom denna planprocess motsatt oss strandskyddsdispens för det så kallade område B. Område B har nu uteslutits ur planområdet, vilket vi ser som positivt. Kommunen söker fortfarande dispens för ett mindre område i planområdets östra del. Vi accepterar att området kan anses vara väl avskilt som följd av badanläggningen, och önskar se planen gå till antagande utan ytterligare fördröjning.

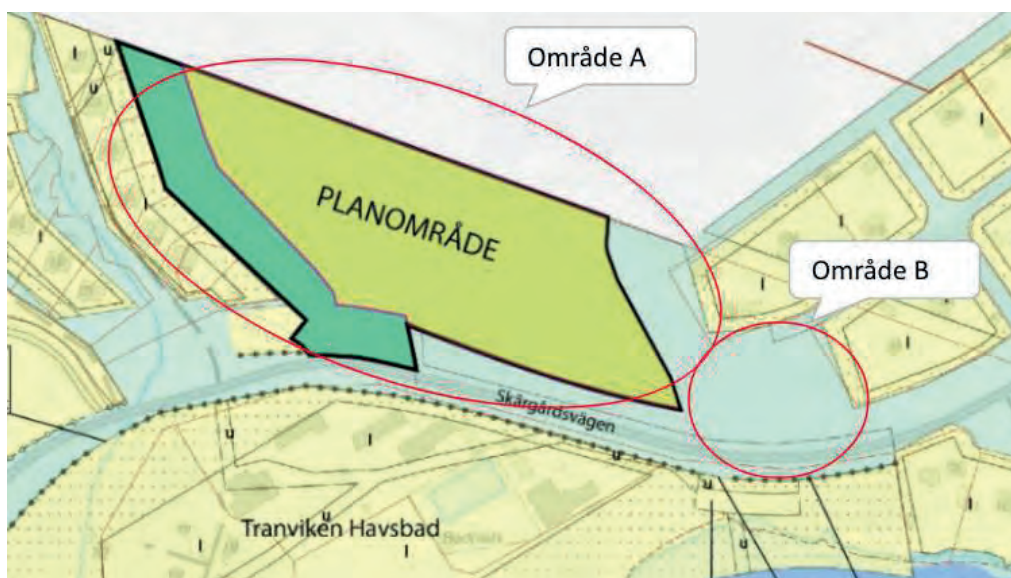
Vi ser dock ett problem med granskningshandlingen. Det är att kommunen har fortsatt att driva att allmänheten inte längre ska kunna nyttja den östra entrén till strandområdet. När Länsstyrelsen konstaterade att Skärgårdsvägen inte ansågs väl avskiljande sökte kommunen efter nya motiv för dispens. Handläggaren gjorde en egen tolkning av detaljplanen där hela området måste stängslas in samt att besökare, istället för att nyttja den östra entrén, ska hänvisas till "... en strategiskt placerade öppning vid friluftsbadets entré". Konsekvensen av detta nya synsätt på tillgången strandområdet är att besökare som idag använder den östra entrén, ska tvingas gå ytterligare 250 meter enkel väg, längs den smala Skärgårdsvägen för att kunna nå strandområdet.

Denna nytolkning av förutsättningarna nedan planområdet 1) avviker från detaljplanen för strandområdet, 2) ignorerar allmänhetens nyttjande av östra entrén de senaste 50 åren, 3) går emot utgångspunkterna i kommunstyrelsekontorets initierade ärende "Förutsättningslös utredning om Tranvikens framtid" SBN-2021-00646 och slutligen 4) skapar oacceptabla konsekvenser för allmänhetens och djurlivets tillgång till strandområdet.

Även om inte stängslet och den östra entrén uttryckligen ingår i planområdet, har det redan på handläggarens initiativ, påverkats av planprocessen och kommunens iver att ge dispens i strandskyddsfrågan. Vi vill genom dessa granskningskommentarer, synliggöra planhandläggarens egen tolkning av stängslets utformning och visa på de stora negativa konsekvenser som en sådan nytolkning skulle få - om den skulle sättas i verket. För att vi skall kunna acceptera planen så måste därför, det textstycke samt den illustration som berör stängslet och entrén i öster, strykas ur granskningshandlingen (se detaljer i punkt 1.5 s. 9).

I punkterna 1.1-1.5 nedan ger vi vår syn på kommunens angivna motiv för att upphäva strandskyddet i området som vetter mot havet.

Del 1. Kommentarer till upphävande av strandskyddet



I föregående granskningshandling föreslogs dispens för både område A och område B. För områdena råder olika förutsättningar nedan vägen. Nedanför område A ligger hela badanläggningen och ett stängsel som funnits där sedan 70-talet. Nedanför område B ligger den östra entrén och en öppen sträcka mot havet.

Trots att kommunen nu i denna granskningshandling lyft bort område B har man inte ändrat argumentationen för strandskyddsdispens. Vi motsätter oss de argument som anförs i relation till stängslet och de entréer som rör sträckan nedanför område B.

1.1 Skärgårdsvägen

1.1.1 Kommunen skriver:

“Skärgårdsvägen är Alnös mest trafikerade väg som sträcker sig runt hela södra Alnö. Vägen är och har varit en tydlig avgränsning, där kommunen främjat bebyggelse ovanför vägen, vilket har varit den normgivande och långsiktiga principen. Vägsträckan vid planområdet har en hastighetsbegränsning på 50km/h. Cirka 2km väster om planområdet mätte trafikverket år 2014 upp en ÅDT på 370±(21%), varav 30± (38%) var lastbilar. Ca 1km öster om planområdet mätte Trafikverket år 2014 upp en ÅDT på 530±(18%). Kommunens mätning utförd 2019 vid Ripsandsviken, ca 4 km från planområdet, visade 624 fordon/vardagsdygn, varav ca 6% tung trafik.”

Vår kommentar:

Vägen kan inte åberopas som väl avskiljande. (För att ta del av vår fullständiga argumentation, se vårt samrådsyttrande punkterna 3.1 t.o.m. 3.4 s. 24 till 30 samt vårt första granskningsyttrande punkten 4.4 s. 28 och 29.)

Detta faktum har även påpekats av enhetschef Stina Pettersson på Länsstyrelsen som i mejl till oss 2021-02-19 konstaterat "att vägen i sig inte kan anses vara avskiljande enligt miljöbalkens mening".

1.2 Område avsatt för avloppsreningsverk

1.2.1 Kommunen skriver:

"Ett område på ca 10x50m är i gällande detaljplan för strandområdet avsatt för avloppsreningsverk. Området är för närvarande ianspråktaget med ett pumphus/serviceenhet för VA och allmän toalett. Den gällande byggrätten tillåter att kompletterande byggnader kan uppföras."

Vår kommentar:

Vi menar att kommunens sätt att antyda att nya byggnader kan komma att uppföras - och utgöra ett hinder för tillgången till strandområdet - inom de kommande årtionden är vilseledande. Vi har varit i kontakt med MSVA och i ett mejlsvar som vi erhållit skriver de att "... anläggningarna bör klara sig åtminstone 50 år", samt att "det anslöts cirka 1500 fastigheter på Alnö men dimensionerades för cirka 3000 fastigheter".

Dessutom nyttjas området ifråga för passage till strandområdets enda tillgängliga allmänna toalett. Området kan därmed inte anses ha en väl avskiljande effekt.

1.2.2 Kommunen skriver:

"Till pumphuset finns en grusad yta som uppgår till ca 300m² i syfte att tjäna anläggningen för pumphuset vad gäller infart, utfart och parkering."

Vår kommentar:

Vi menar att den grusade ytan inte kan åberopas i dispensfrågan. Detta framgår i Naturvårdsverket och Boverkets skrift "Strandskydd – en vägledning för planering och prövning. Handbok 2009:4". Där står att "Med avskiljande exploatering avses **inte** mindre trafikerade vägar eller järnvägar, gång- och cykelvägar, **parkeringsplatser**, bryggor, pirar, fotbollsplaner eller golfbanor." (s. 53)

1.3 Om stängslet nedan område B

1.3.1 Kommunen skriver:

"Friluftsbadet med inhägnad skall enligt gällande byggnadsplan gå ända fram till bebyggelsen på privata fastigheter öster om friluftsbadet, vilket gör att strandområdet är helt avskilt från planområdet."

Vår kommentar:

Vi anser att kommunens påstående är vilseledande. Precis nedanför planområdet ligger den östra entrén till havsbadet. Den östra entréns funktion är enligt mark- och exploateringschef samt planchef, en "gångpassage" till strandområdet. Se citat från mejl s. 10 i föreliggande skrivelse.

Vi vill peka på att den syn på stängslet som framgår i granskningshandlingen även går stick i stäv med kommunstyrelsekontorets syn på allmänhetens tillgång till stranden. Detta framgår av kontorets initierade ärende till markavdelningen "Förutsättningslös utredning om Tranvikens framtid" (SBN-2021-00646). Där står att "Det framgår att stranden är tillgänglig på den östra sidan om anläggningen" samt att "Kommunen äger marken runt de två fastigheterna och det finns idag en garanterad tillgång till stranden främst från den östra sidan". Denna **garanterade** tillgång till stranden är en direkt konsekvens av den östra entrén.

Vi vill här peka på att det aldrig suttit något stängsel längs med vägen i öster (se bild 2 punkt 5 s. 5). Dessutom har en lång sträcka längs den västra delen varit öppen (se bild 2 punkt 3 s. 5). Motivet var enligt avdelningscheferna, vid den ursprungliga uppsättningen att "man gjorde en praktisk och ekonomisk anpassning som gav ett kortare stängsel men ändå ansågs uppfylla trafiksäkerhetssyftet".

Vi visar i bild 1 nedan den ursprungliga utformningen av stängslet i ett grundkarteutdrag från 2013. Kommunens mark- och exploateringschef samt planchef gjorde 2020 bedömningen att en utvidgad instängsling i den östra delen inte är motiverad av trafiksäkerhetsskäl. Mejlets bifogas i sin helhet på s. 10.

Stängslets utformning från 70-talet (till 2013) framgår av bild 1 nedan.

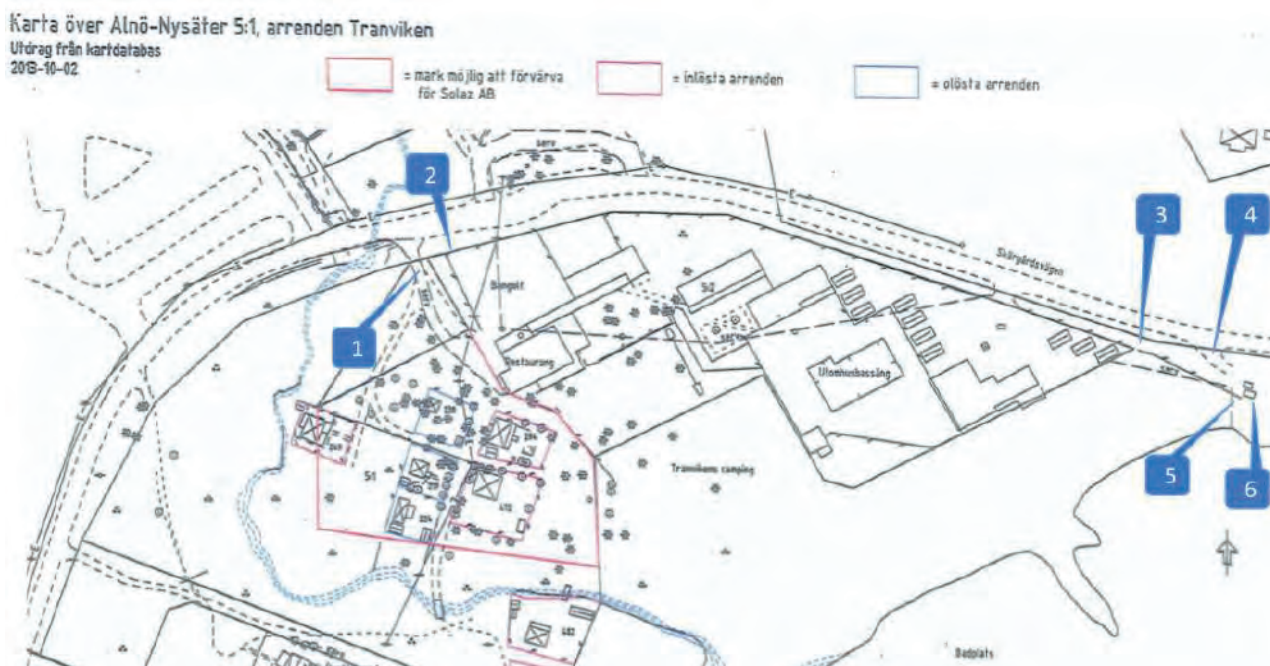


Bild 1. Primärkartan innan VA-projektets genomförande (hämtad från SBN-2013-01126). Stängsel markerad som linje med 'flaggor'.

1. Stängslets början i väster.
2. Öppning från parkering.
3. Öppning från östra sidan.
4. Utfart från äldre pumphus.
5. Stängslets slut i öster.
6. Äldre pumphus.

Notera stängslets dragning i förhållande till det äldre pumphusets utfart till Skärgårdsvägen.

De mindre ändringar som har gjort efter 2013 gällande stängslets dragning, framgår i bild 3 s. 7 punkterna 2 och 4.

Bild 2 nedan är hämtad från illustrationen på s.17 i granskningshandling 2 där vi tillfört våra noteringar.

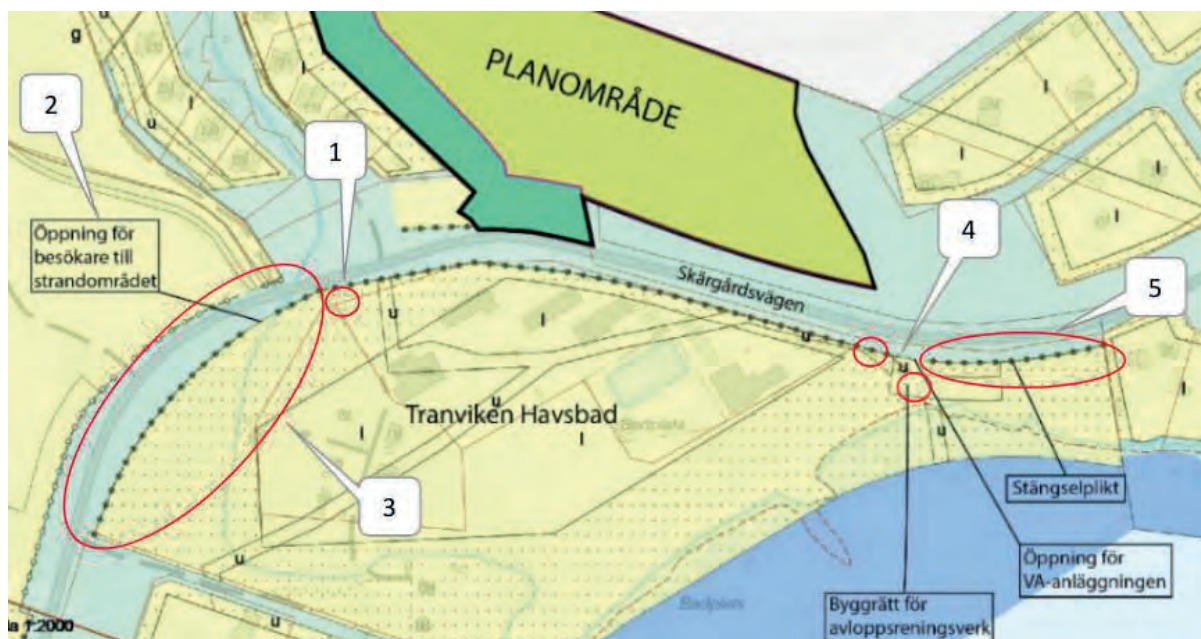


Bild 2.

1. Öppning som över privat område leder till strandområdet.
2. Öppning som aldrig, såvitt vi vet, har använts.
3. Stängsel i väster som aldrig, såvitt vi vet, har varit uppsatt.
4. Öppningar i öster som ger garanterad tillgång till stranden (se kommunstyrelsekontorets initierade ärende SBN-2021-00646 "Förutsättningslös utredning om Tranvikens framtid" till markavdelningen.
5. Stängsel i öster som aldrig har varit uppsatt.

1.3.2 Kommunen skriver:

“Stängslet har i gällande byggnadsplan ett tydligt syfte att bidra till ökad trafiksäkerhet genom att tydligt leda besökare till strandområdet genom en strategiskt placerade öppning vid friluftsbadets entré.”

Vår kommentar:

I citatet ovan spekulerar handläggaren utan belägg i relevanta handlingar. Det finns överhuvudtaget inga belägg för att stängslets funktion varit att leda människor till den (idag privata) entré som är belägen vid parkeringen. Det enda som omnämns i detaljplanen är utfart mot vägen medelst fordon.

Vi konstaterar att den östra entrén möjliggör för besökare att nå strandområdet. Därmed behöver de inte utsätta sig för fara i trafiken på en sträcka av 500 m (fram och tillbaka) längs Skärgårdsvägen. Vi hänvisar i detta sammanhang även till Trafikverkets utredning där denna problematik är väl beskriven från 2012 “Förstudie Väg 615/665 GÅNG- OCH CYKELVÄGAR ALNÖ”. Se även allmänhetens rörelsemönster i området på s. 11.

1.3.3 Kommunen skriver:

Entrén beskrivs i illustrationen på s. 17 i granskning 2 vara en “Öppning för VA-anläggning”.

Vår kommentar:

Handläggaren har inga belägg för att öppningen i stängslet inte är en entré till strandområdet. Detta är en tolkning som handläggaren själv har gjort. Cheferna vid både planavdelning samt mark- och exploateringsavdelning gör motsatt bedömning när de menar att “En gångpassage kommer att göras vid den befintliga stigen mot stranden”. För citatets kontext, se bifogat mejl s. 10.

Denna bedömning delas dessutom av kommunstyrelsekontoret, (vilket framgår av det initierade ärendet SBN-2021-00646). Där står att det östra området är viktigt för att **garanterat** allmänhetens tillgång till strandområdet.

I bild 3 nedan visar vi vägen ned till stranden, förbi pumphuset, genom öppningen tydligt i planhandlingen.

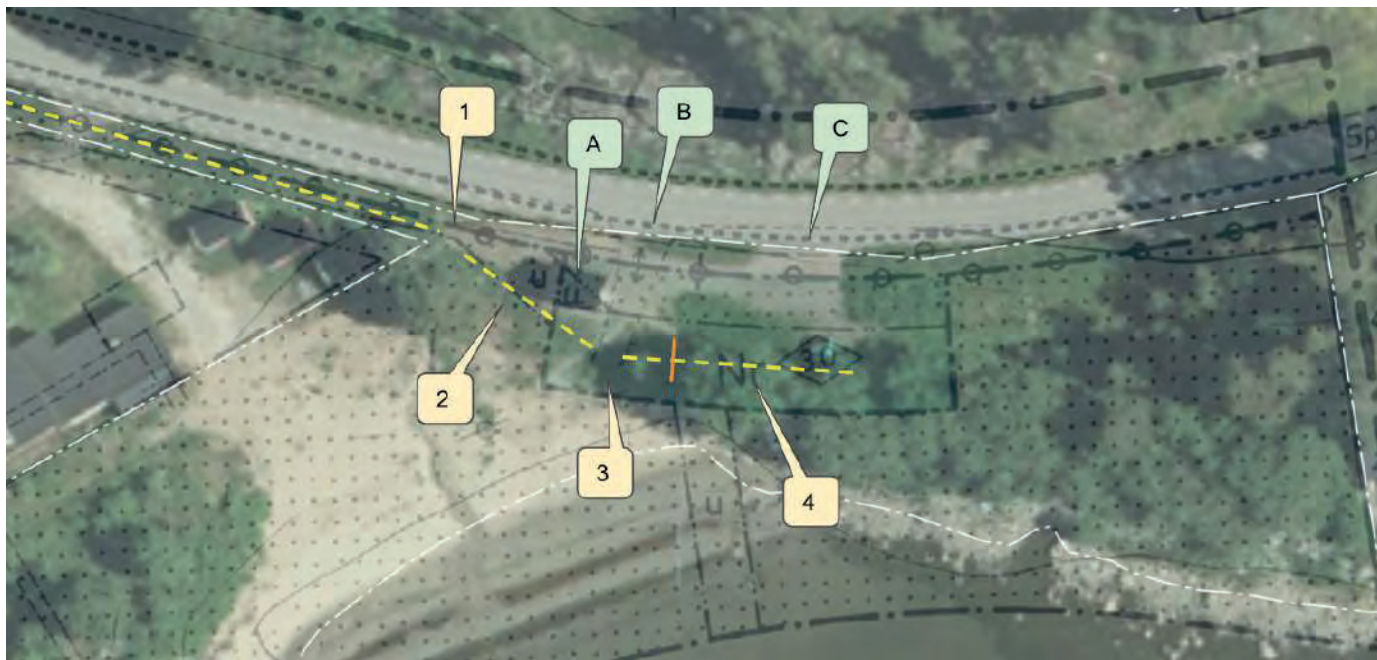


Bild 3.

- A. Nytt pumphus från 2013.
 - B: Inritad öppning i befintlig detaljplan (se dubbelpil).
 - C. Utfart från nytt pumphus
-
1. Öppning 1,8 m för allmänhetens tillgång till strandområdet (som funnits sedan 70-talet).
 2. Återuppsatt stängsel 2020 efter VA-projektet genomförande.
 3. Öppning 3 m för allmänhetens tillgång till strandområdet som överensstämmer med detaljplanens inritade öppning B.
 4. Återuppsatt stängsel 2020 efter VA-projektet genomförande. Skulle ha slutat vid den orangea linjen om den faktiskt beslutade ursprungliga dragningen utförts. Resterande sträckning stängsel (ca 20 m) har förlängts, med det uttryckliga syftet att utgöra ett avskiljande hinder.

Notera även här stängslets dragning i förhållande till det nyare pumphusets utfart till Skärgårdsvägen.

Våra observationer av hur allmänheten nyttjar den östra entren framgår även i bilagt bildmaterial. Bilderna är från några dagar i mars 2021 och som väl exemplifierar detta nyttjande, se s. 12 till 15. Vi redogör även för allmänhetens rörelsemönster i stort på s. 11.

1.4 Badanläggning med både pool och byggnationer

1.4.1 Kommunen skriver:

“Strandområdet består av en badanläggning med både pool och byggnationer.”

Vår kommentar:

Det är med stor sannolikhet att badanläggning med både pool och byggnationer kommer att rivas om kommunen får möjlighet att köpa tillbaka fastigheterna alternativt exproprieras dem.

Detta bekräftas i kommunstyrelsekontorets initierade ärende SBN-2021-00646 “Förutsättningslös utredning om Tranvikens framtid” på s. 4, se urklipp nedan:

Kommunstyrelsekontorets bedömning är att kommunen med nuvarande ekonomiska förutsättningar vid ett förvärv inte skulle ha några andra förutsättningar än att investera så lite som möjligt i anläggningen vilket kan sammanfattas i dessa punkter:

- Rivning av bassänger och teknisk utrustning (dessa antas vara föråldrade och uppfyller inte gällande krav)
- Rivning av byggnader
- Om möjligt behålla restaurangbyggnaden för att ge möjlighet till enklare servering
- Eventuell sanering
- Tillskapa enklare omklädningsrum och utöka WC-tillgången

Trots den ovisshet som råder kring badanläggningens framtid, så anser vi att **nuvarande** badanläggning bör kunna åberopas som motiv för att häva strandskyddet (enligt skäl 2) i det nya detaljplaneförslaget.

1.5 Sammanfattning gällande strandskydd

Vi har i punkterna 1.1 till 1.4 bemött kommunens argumentation för att upphäva strandskyddet i området som vetter mot havet.

Vi har visat att kommunen arbetat för att tillskapa ett avskiljande hinder för att kunna åberopa strandskyddsdispens. I samband med detta har man gjort en ogrundad tolkning, att den östra entrén inte längre är avsedd för allmänhetens tillgång till strandområdet.

I våra kommentarer ovan har vi påvisat att granskningshandlingens skrivelse gällande stängslets östra del samt den östra entrén:

- 1) är onödig då det aktuella området inte omfattas av stängslets östra dragning,
- 2) innehåller felaktigheter och vilseledande information,
- 3) riskerar leda till att en viktig entré till Tranvikens havsbad förloras.

Vi anser därför att nedan rödmarkerade skrivelser måste strykas för att vi skall acceptera planförslaget.

Havet

Upphävandet av strandskyddet för havet baseras på MB 7 kap 18 c § 2. Mellan strandlinjen och planområdet ligger Tranvikens havsbad, ett i huvudsak privatägt område med tillhörande instängsling som tillsammans med Skärgårdsvägen skapar en tydlig avgränsning mot strandområdet (se figur 6). Strandskyddet i den befintliga byggnadsplanen 2281K-ALN-64 är upphävt för hela strandområdet och området nedanför Skärgårdsvägen har som syfte att nyttjas av friluftsbadet. ~~Friluftsbadet ska enligt gällande byggnadsplan inhägnas med stängsel, vilket också är gjort för stora delar av området. Friluftsbadet med inhägnad skall enligt gällande byggnadsplan gå ända fram till bebyggelsen på privata fastigheter öster om friluftsbadet, vilket gör att strandområdet är helt avskilt från planområdet. Stängslet har i gällande byggnadsplan ett tydligt syfte att bidra till ökad trafiksäkerhet genom att tydligt leda besökare till strandområdet genom en strategiskt placerade öppning vid friluftsbadets entré.~~



Del 2. Bilagor

2.1 Mejl från kommunen 2020-04-24

“Hej Sven

Vi har under pågående planprocess uppmärksammat att det gamla befintliga stängsel som är föreskrivet, av trafiksäkerhetsskäl, enligt den gamla detaljplanen för Tranvikenbadet (2281K-ÄDP-458), inte ännu har återställts efter Mittsverige Vattens utförande av ledningar och pumpstation i området.

Stadsbyggnadskontoret har då i egenskap av fastighetsägare påtalat detta till Mittsverige Vatten och meddelat att vi vill ha vårt stängsel återställt till motsvarande ursprungligt skick. Det återställda stängslet kommer att i princip följa samma linje som det ursprungliga. Alltså från pumpstationen snett ner mot strandkanten i ganska brant vinkel. En gångpassage kommer att göras vid den befintliga stigen mot stranden.

Den östligaste delen av kommunens fastighet (minst cirka 60 m, troligen mer) kommer fortfarande att vara öppen, som den alltid varit. Det stängsel som kommunen utförde på 70-talet drogs inte helt i enlighet med DP:s föreskrivna sträckning.

Man gjorde en praktisk och ekonomisk anpassning som gav ett kortare stängsel men ändå ansågs uppfylla trafiksäkerhetssyftet. Den valda dragningen gjorde dessutom att östligaste delen av fastigheten förblev öppen och tillgänglig, vilket den inte varit om stängslet utförts helt enligt DP. (DP illustrerade stängsel mot vägen längs hela fastigheten, men lämnade till byggnadsnämnden att utforma detaljlösningen)

Vi gör idag samma bedömning som man gjorde på 70-talet och återställer därför stängslet till ursprungligt skick.

Enligt vår bedömning kommer inte återuppsättningen av stängslet att påverka pågående provning av strandskyddet.

Med vänlig hälsning

Gunnar Westerlund

Avdelningschef

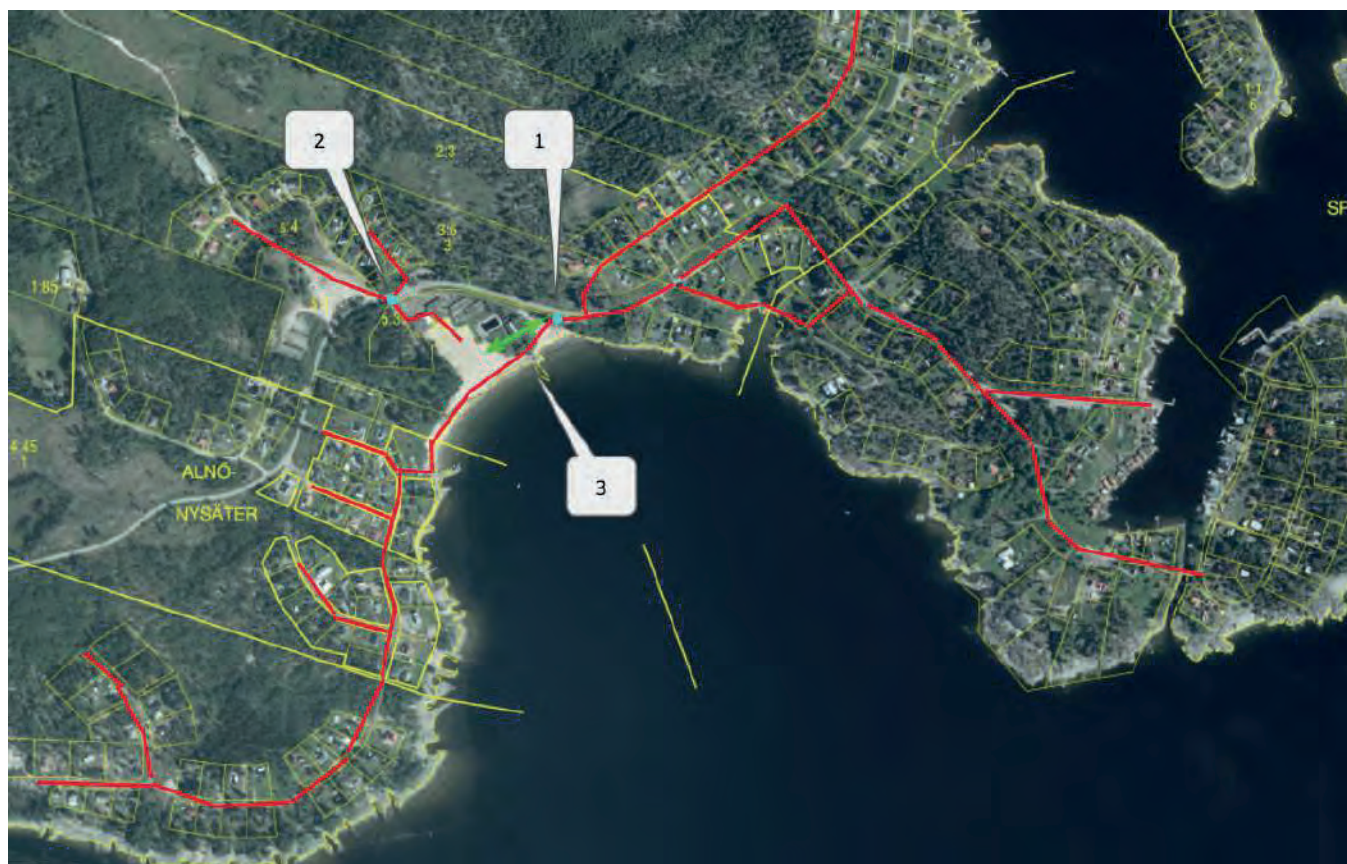
Mark och exploateringsavdelningen

Susanne Klockar Öhrnell

Avdelningschef

Planavdelningen”

2.2 Allmänhetens rörelsemönster



1. Allmänhetens nyttjande av östra entren
2. Allmänhetens nyttjande av entren från parkeringsområdet
3. Grön pil för att ta sig till/från den enda tillgängliga toaletten (som ligger utanför den östra entren i pumphuset)

Exempelvis, allmänheten använder den östra entren för att via strandområdet gå mellan Näsudden och Spikarna och tillbaka.

2.3 Exempelbilder hur allmänheten nyttjar den östra entren

Bilder tagna mellan 20-26 mars 2021



Bild tagen 2021-03-23



Bild tagen 2021-03-25



Bild tagen 2021-03-25



Bild tagen 2021-03-20

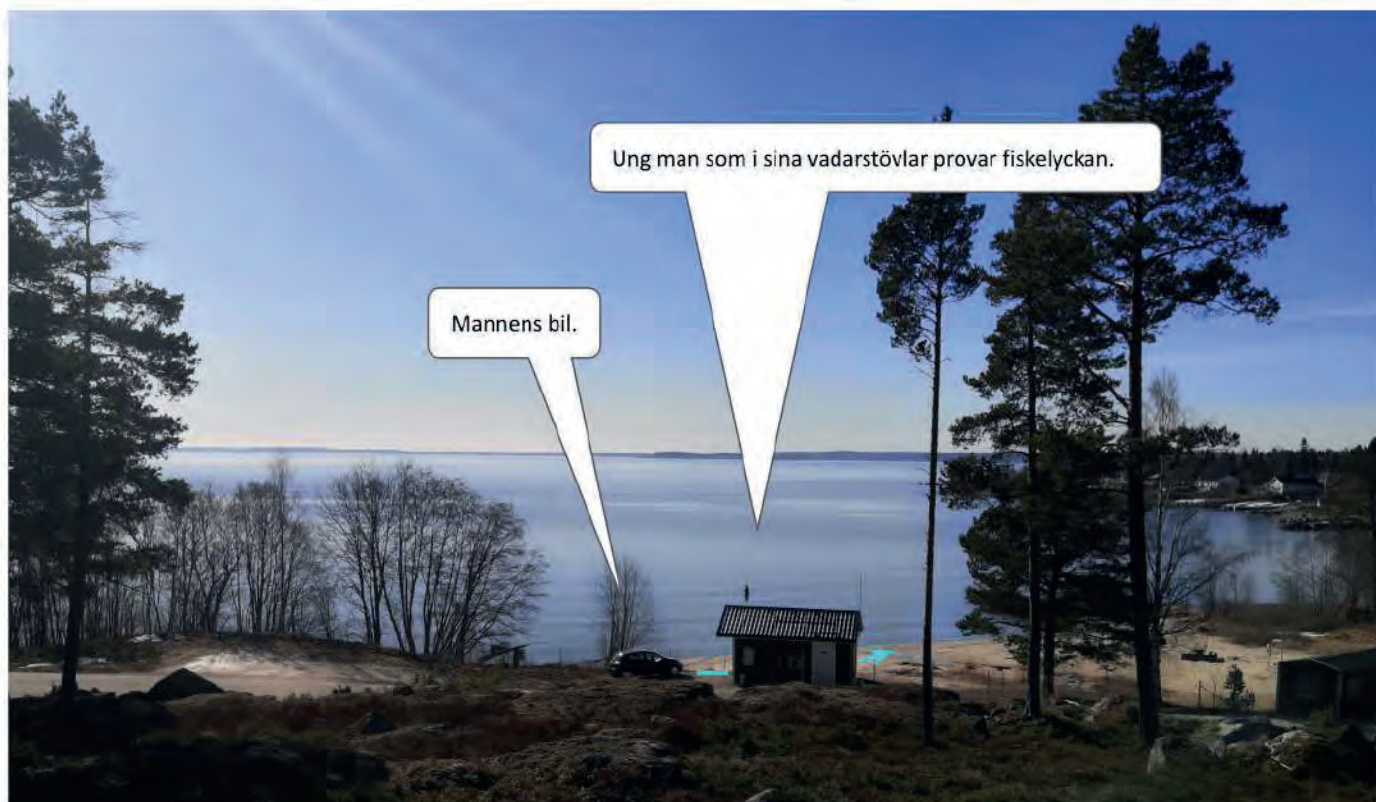


Bild tagen 2021-03-26



Bild tagen 2021-03-24



På strandområdet i Tranviken iordningställd grillplats tillgänglig för allmänheten.



Bilder tagna 2021-03-25

Kommentar:

- 1.1 Länsstyrelsen eller Trafikverket har inte inkommit med synpunkter gällande bedömning och beskrivning av Skärgårdsvägen.
- 1.2 Nya byggnader kan uppföras enligt gällande detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret bedömer och förklarar läget utifrån den gällande mark- och vattenanvändningen. Kommunen åberopar inte parkeringsytan som skäl för dispens.
- 1.3 Detaljplaneförslaget diskuterar inte vad som alltid varit, utan poängterar att det ska enligt gällande detaljplan finnas ett stängsel på platsen, om stadsbyggnadsnämnden inte beslutat om annat. Andra lösningar är i strid mot gällande mark- och vattenanvändning. Text ur Planhandlingen för byggnadsplan 2281K-ALN-64: "Ur trafiksäkerhetssynpunkt föreslås skyldighet att uppföra stängsel mot vägen.". Således finns stängselplikten i trafiksäkerhetssyfte. Öppningen i stängslet har placerats precis vid byggrätten för VA-anläggningen. Hade öppningen varit ett syfte för allmänhetens tillgång hade inte byggrätten placerats på sådant sätt att den möjliggjort en igenbyggnad av befintlig stig.
- 1.5 Detaljplaneförslaget beskriver enbart gällande mark- och vattenanvändning och föreslår ingen förändring för områden utanför planområdet mer än att gällande mark- och vattenanvändning bör följas. Ett förtydligande av hänvisning till ovan nämnda byggnadsplan har gjorts under strandskyddskapitlet gällande trafiksäkerhetsfrågan.

STADSBYGGNADSKONTORET



Susanne Klockar
Planchef

Jesper Ljung Holm
Planarkitekt

