

ORIENTERINGSKARTA

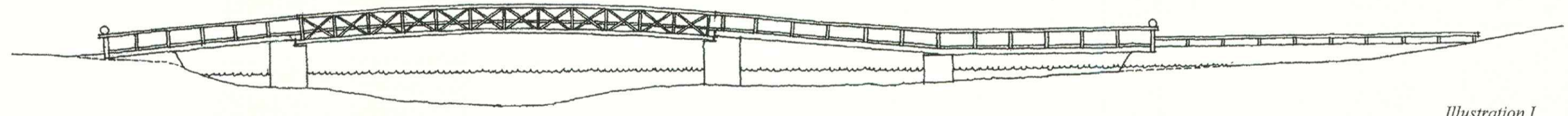


Illustration I.

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2005-11-02  
 Reviderad  
*Kerstin Hegner*  
 Kerstin Hegner för Geografisk information  
 Mätning: MH, AKR  
 Kartkonstruktion: MH  
 Kartstandard enligt HMK  
 Innehållsstandard: 1 (1-2)  
 Lägesnoggrannhet: 5 (1-5)  
 Aktualitetsstandard: 1 (1-3)  
 Koordinatssystem i plan och höjd: Umeås lokala system resp RH 00  
 Höjdinformation: Hödkurvor med 2 meters ekvidistans  
 Karttecken enligt Umeås system 1985  
 Ursprung: Digital primärkarta  
 Flygfotografier år: 1980 från 4600 meters höjd  
 Kartan kompletterad beträffande fastighetsindelning, byggnader och vägar  
 Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan  
 Plangränser, -bestämmelser redovisas ej på grundkartan  
 Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning  
 Upphovsrätt: Umeå kommun

PLANBESTÄMMLER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- - - Användningsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- LOKALGATA Lokaltrafik
- NATUR Naturområde

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- P Parkering

ANVÄNDNING AV VATTENOMRÅDEN

- W<sub>1</sub> Vattenområde där gång- och cykelbro får anläggas med en segelfri höjd av minst 2 meter inom en farledsbredd av 20 meter.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Invändig fri bredd för bro skall vara mindre än 2 meter
- Bro ska utföras i enlighet med illustration I
- Ytbehandlingar av bro ska utföras med tjära eller järnvitriol

ADMINISTRATIVA BESTÄMMLER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft
- Kommunen är inte huvudman för allmän plats

ANTAGANDEHANDLING

- Till planen hör:
- plankarta med bestämmelser och illustration
  - planbeskrivning
  - genomförandebeskrivning
  - miljökonsekvensbeskrivning

BESLUT

Antagen KF 2007-10-29  
 Godkänd BN 2007-06-20  
 Laga kraft 2009-04-08  
 Vidimeras *Sj*  
*Länstyrelysens beslut*  
 2009-04-08

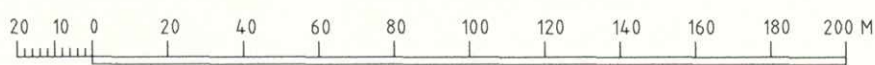
Detaljplan för delar av fastigheten HOLMSUND S:35 samt del av KLYVSLÅDAN:s vattenområde (gång- och cykelbro till Storklyvan) inom Holmsund, i Umeå kommun, Västerbottens län

Samhällsbyggnadskontoret i mars 2007  
 Reviderad i juni 2007

*Olle Forsgren*  
 Olle Forsgren  
 Stadsarkitekt

*Staffan Holmgren*  
 Staffan Holmgren  
 Planingenjör  
 BH

2480K-P09/22





## LAGAKRAFTBEVIS

2009-04-24

Vårt diarienummer  
PLA 05-34

Detaljplan för delar av fastigheten **Holmsund S:35** samt del av **Klyvslådan:s** vattenområde inom Holmsund i Umeå kommun

---

Planen är antagen av Kommunfullmäktige 2007-10-29 , § 170

Beslutet är överklagat hos Länsstyrelsen. Länsstyrelsen beslutade avslå överklagandena 2008-02-21.

Beslutet är överklagat hos Regeringen. Regeringen beslutade avslå överklagandena 2009-04-08.

Antagandebeslutet har vunnit laga kraft, d v s giltigt från och med **2009-04-08**.

Samhällsbyggnadskontoret

Ingrid Lindfors

*Kopia till:*  
Länsstyrelsen, samhällsplanering  
Stadsledningskontoret  
Sökanden

*Samhällsbyggnadskontoret:*  
Geografisk information  
Bygglov  
Fastighetsbildning

090423155253738

2480K-P09/22

Postadress  
Samhällsbyggnadskontoret  
Detaljplanering  
901 84 UMEÅ

Besöksadress  
Stadshuset  
Skolgatan 31 A

Telefon  
090-16 13 61  
Kundtjänst

Telefax  
090-16 13 68

e-post  
samhallsbyggnadskontoret@umea.se



REGERINGEN

Miljödepartementet

Regeringsbeslut

2009-04-08

Umeå kommun  
901 84 UMEÅ

Umeå Kommun Byggnadsnämnden	
2009 -04- 23	
6	05.34
Dnr	M2008/1292/F/P

STADSLEDNINGSKONTORET KANSLET UMEÅ KOMMUN	
2009 -04- 15	
Dnr:	Dpl:
Aktbil:	Bil:

**Överklagande i fråga om detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvslädans vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund, Umeå kommun**

1 bilaga

#### Regeringens beslut

Regeringen avslår överklagandena.

#### Ärendet

Kommunfullmäktige i Umeå kommun beslutade den 29 oktober 2007 att anta detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvslädans vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund i kommunen.

Sedan beslutet överklagats fattade Länsstyrelsen i Västerbottens län den 21 februari 2008 det beslut som framgår av *bilagan*.

Marie Dahlgren, Magnus Sandström, Eva Karlsson, Göran Andersson, Lars Zakrisson, Inga-Britt Zakrisson, Robert Andersson, Linda Karlsson och Anders Edling har överklagat länsstyrelsens beslut.

Marie Dahlgren och Magnus Sandström har bl.a. anfört följande. Den fasta förbindelsen till Storklyvan kommer att orsaka lika stor miljöpåverkan som uppförandet av en bilbro. Flera instanser har under årens lopp avstyrkt en fast förbindelse med argumenten att man känner en principiell tvekan till att sammanbinda skärgårdsöar med fastlandet då den unika miljö dessa erbjuder därmed väsentligt förändras. Det innebär en väsentlig förändring av aktuell unika miljö om denna princip frångås. Brons utformning kommer att stänga farleden eftersom den låga höjden på bron medverkar till att båttrafiken inte kommer igenom. De har hänvisat till regeringens beslut den 26 oktober 1989, Överklagande i fråga om medgivande till gemensamhetsanläggning avseende ön Storklyvan i Umeå kommun, Pl 436-89.

Postadress  
103 33 Stockholm

Telefonväxel  
08-405 10 00

E-post: [registrator@environment.ministry.se](mailto:registrator@environment.ministry.se)

Besöksadress  
Tegelbacken 2

Telefax  
08-24 16 29

Telex  
154 99 MINEN S

Eva Karlsson, Göran Andersson, Lars Zakrisson och Inga-Britt Zakrisson har bl.a. anfört följande. Frågan om en fast förbindelse till ön Storklyvan har behandlats tidigare utan att en bro har medgivits. Motivering vid avslagen har varit att man ska slå vakt om den ö-karaktär som Storklyvan har som en del av Holmsunds begränsade skärgård och att båtleden genom Klyvslädan inte ska begränsas. De kan inte se att förutsättningarna på något sätt har förändrats. Enligt kommunstyrelsens planeringsutskott är en fast förbindelse negativ ur flera aspekter, den lilla skärgård som finns förstörs och tillvaratagandet av allmänhetens intresse vad gäller landskapsbild, rörligt friluftsliv och bejakandet av naturvårds- och båtintressen kommer att förstöras. Nackdelarna med den fasta förbindelsen överstiger fördelarna. Utskottet tryckte också på riskerna med ett framtida icke acceptabelt nyttjande av den föreslagna bron med motorfordon och ansåg att endast en riktigt smal bro kunde accepteras. Den föreslagna bron med en bredd på maximalt två meter kan inte sägas vara en sådan. I genomförandebeskrivningen anges att förutsättningen för genomförandet är att en överenskommelse träffas mellan Klyvans vägförening, Lövo bys samfällighetsförening och Raggavikens vägförening. En sådan överenskommelse kan inte komma till stånd eftersom Klyvans vägförening vid ett medlemsmöte har ställt sig emot förslaget om en fast förbindelse till Storklyvan. Om föreslagen ändring av detaljplanen godkänns kan i förlängningen ytterligare önskemål om att sammanbinda öarna i Holmsunds skärgård med broar komma att framföras.

Robert Andersson, Linda Karlsson och Anders Edling har hänvisat till vad de tidigare har framfört och bl.a. anfört följande. Frågan om en fast förbindelse mellan fastlandet och ön Storklyvan har prövats tidigare utan att någon annan bedömning har kunnat göras än att miljön och bevarandet av den ytterst begränsade skärgården går före kommunens och ett fåtal stugägares behov att kunna ta sig till sina stugor via en fast förbindelse. Flera instanser har tidigare avstyrkt en fast förbindelse med argumenten att man känner principiell tvekan till att sammanbinda skärgårdsöar med fastlandet, då den unika miljö dessa erbjuder därmed väsentligt förändras. Om man frångår denna rådande princip innebär det en väsentlig förändring av den unika miljön. Det skulle även innebära att det rörliga friluftslivet och fria båtlivet skulle få stryka på foten. Det har inte framkommit några som helst nya skäl som innebära att tidigare bedömningar inte ska gälla. Den lilla skärgård som finns måste bevaras. Det föreligger risk för att det kommer att framföras fordon på tänkt bro trots att kommunen har sagt sig inte acceptera någon fordonstrafik. Med en inre bredd om t.ex. 1,5 meter skulle framförande av fordon på bron omöjliggöras. Miljökonsekvensbeskrivningen är undermålig. Det har framförts teorier om att området i fråga inom en snar framtid kommer att torrläggas till följd av landhöjning och igenslamning. Dessa påståenden är ogrundade. Enligt SMHI har det skett en successiv vattennivåhöjning i Bottenviken de senaste åren. Detta och den avstannade landhöjningen innebär att ett argument som detta inte har någon

2009-04-23

05.34

relevans i sammanhanget. Resonemanget skapar dock frågor som från vilken nivå den fria segelhöjden kommer att beräknas. En felaktig analys kan innebära mycket stora inskränkningar i det fria båtlivet. Den gångna sommaren har vattenståndet varit mellan 20 och 50 cm över normal vattennivå. De frågar sig hur man ska säkerställa att en uppslamning inte uppkommer i anslutning till bron. Ett tidigare pirbygge i sundet i fråga innebär en mycket snabb uppgrundning för fastighetsägare utanför sundet. Länsstyrelsen har nog inte insett vidden av att man öppnar upp för fasta förbindelser mellan öar och fastlandet. Det finns redan planer för öarna utanför Storklyvan. De har även framfört kritik mot kommunens handläggning av ärendet.

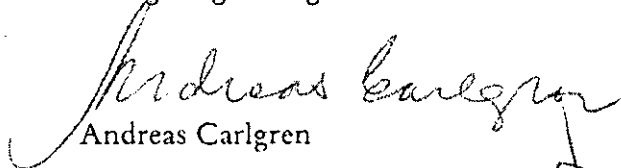
#### Skälen för regeringens beslut

Regeringen har i ärendet endast att pröva kommunens beslut att anta aktuell detaljplan. Vid denna prövning har regeringen enligt 13 kap. 8 § första stycket plan- och bygglagen (1987:10) att antingen fastställa eller upphäva kommunens antagandebeslut i dess helhet. Regeringen kan inte ge detaljplanen en annan avgränsning eller planutformning än den som kommunen antagit.

Regeringen finner att det underlag som utarbetats under planarbetet är tillräckligt för den prövning och bedömning av konsekvenserna för omgivningen som ska ske i ett planärende. Regeringen finner inte heller att det framkommit att planhandlingarna eller handläggningen i kommunen har sådana brister eller att det i övrigt föreligger sådana omständigheter som innebär att kommunens planbeslut inte tillkommit i laga ordning.

Vid ärendets prövning i övrigt finner regeringen att de olägenheter i form av bl.a. påverkad närmiljö som detaljplanen kan medföra för klagandena inte kan vara så betydande att planen av det skälet inte kan godtas. Vad klagandena har framfört i övrigt utgör inte heller skäl att ändra länsstyrelsens beslut. Överklagandena bör därför avslås.

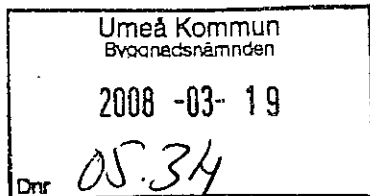
På regeringens vägnar

  
Andreas Carlgren

  
Lina Oskarsson



Länstyrelsen  
Västerbotten

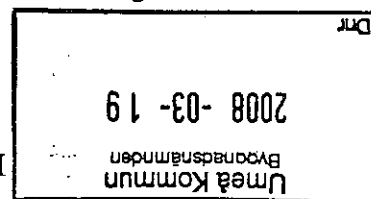


11

Datum  
2007-12-03  
2008-03-17

Ärendebeteckning  
403-3807-2008  
m.fl.enligt nedan

Regeringen  
Miljödepartementet  
103 33 STOCKHOLM



## Överklagande

Överklagat beslut: Länstyrelsens beslut 2008-02-21, dnr 403-17019-2008 m.fl.såvitt avser att avslå överklaganden av Kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 29 oktober 2007, § 170, att anta detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 m.m.

Överklagandena har inkommit inom föreskriven tid.

Klagoskrifterna, överklagat beslut och prövade handlingar översänds för handläggning.

Tomas Johansson

## Kopia till

Marie Dahlgren och Magnus Sandström, Violvägen 17, 918 31 Sävar  
Eva Karlsson och Göran Andersson, Himlastigen 38, 906 41 Umeå  
Lars och Inga Britt Zakrisson, Zakrisvägen 1, 913 35 Holmsund  
Robert Andersson och Linda Karlsson, Norrvägen 30, 903 46 Umeå  
Anders Edling, Kulgränd 5, 913 34 Holmsund

Samhällsbyggnadskontoret, Detaljplanering, 901 84 Umeå  
Klyvans vägförening, att: Leif Hägglund, Götgatan 6 B, 903 27 Umeå

Diarienummer: 403-3807-2008, 403-3808-2008, 403-3849-2008



Länsstyrelsen  
Västerbotten

13 001A

**Beslut**

Datum  
2008-02-21

Ärendebeteckning  
403-17019-2007

1(6)

m.fl. enligt nedan

Rek + mb

Enligt sändlista

Umeå Kommun Byggnadsnämnden
2008 -02- 22
Dnr 0534

**Överklagande av beslut att anta detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvsländans vattenområde (1 bilaga)**

**Beslut**

Länsstyrelsen beslutar att dels avvisa Hossein Baradarans överklagande och dels avslå övriga överklaganden av Kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 29 oktober 2007, § 170, att anta detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvsländans vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund.

**Länsstyrelsens motivering**

Som huvudregel får bara den som senast under utställningstiden skriftligen framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda överklaga ett beslut att anta en detaljplan. Klagomål som gäller att beslutet inte tillkommit i laga ordning eller som avser ändring som gjorts efter utställningstiden och är till nackdel för någon, ska dock prövas även om klaganden inte framfört skriftliga synpunkter under utställningstiden. Hossein Baradaran förvärvade fastigheten Holmsund 6:104 efter utställningstidens utgång genom köp den 23 augusti 2007. De föregående ägarna hade inte framfört några erinringar mot planförslaget. Någon klagorätt enligt huvudregeln i den nedan nämnda 13 kap. 5 § PBL har därför inte uppkommit för Baradaran som ny ägare. Med hänsyn till dessa omständigheter och eftersom Baradarans klagomål inte avser beslutsförandet eller ändringar efter utställningstiden, kan hans överklagande inte tas upp till prövning.

För området gäller områdesbestämmelser antagna den 9 mars 1992, reviderade den 22 januari 2001. Områdesbestämmelserna medger viss ytterligare förtätning av fritidsbebyggelsen på Storklyvan i förhållande till vad som angetts i en äldre dispositionsplan. I översiktsplanen är området redovisat för samlad fritidsbebyggelse samt av vikt för det rörliga friluftslivet. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en gång- och cykelbro till ön Storklyvan och att anlägga en parkeringsplats på fastlandssidan. Utformningen medger en bro med en invändig bredd mindre än två meter och med ett bågformat spann som möjliggör en segelfri höjd av minst två meter inom en farledsbredd av 20 meter. Enligt vad som uppgetts planeras bron att utföras av prefabricerade enheter i trä uppförda på 2-2,5 meter breda fundament, med en total längd av ca 70 meter.

Det bör i sammanhanget noteras att planläggning är en kommunal angelägenhet vilket innebär att kommunen själv inom vissa gränser har att avgöra hur marken ska användas. De lämplighetsavvägningar som kommunen gör bör därför tillmätas stor

vikt vid avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen. Länsstyrelsens prövning inriktas väsentligen på om planärendet handlagts på ett formellt riktigt sätt och om de avvägningar som kommunen gjort mellan enskilda intressen och motstående allmänna eller enskilda intressen kan anses skäliga.

Länsstyrelsen anser att varken den formella hanteringen av detaljplaneförslaget hos kommunen eller Samhällsbyggnadskontorets sätt att bemöta inkomna erinringar och synpunkter utgör skäl att ifrågasätta beslutet att anta detaljplanen. Den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen kan med hänsyn till planens innehåll godtas.

Frågan om en broförbindelse till Storklyvan har som de flesta av klagandena påpekat prövats tidigare. Byggnadsnämnden vägrade 1988 i ett ärende med tillämpning av anläggningslagen medgivande till föreslagna gemensamhetsanläggningar, bl. a. nyanläggning av vägbank och bro till Storklyvan samt bilvägar på ön om ca 1,8 km. Motivet var stor principiell tvekan att sammanbinda skärgårdsöar med fastlandet eftersom den unika miljö dessa erbjuder därmed väsentligt förändras. Föreslagen vägbank skulle enligt nämnden erbjuda ett drastiskt inslag i en tämligen låglänt natur och störa en vacker landskapsbild. Trafikstörningar för fritidshusen utefter Hästögern kunde inte heller negligeras. Länsstyrelsen gjorde i sin överprövning av nämndens beslut ingen annan bedömning i brofrågan. Regeringen avlog i beslut den 26 oktober 1989 ett överklagande av Länsstyrelsens beslut.

Till skillnad från tidigare är det nu inte fråga om en bro för biltrafik utan en smalare gång- och cykelbro, som inte medverkar till sådana störningar i Raggavuddens södra del eller på Storklyvan som biltrafik skulle orsaka. Eftersom regeringens tidigare prövning avsåg en annan typ av anläggning utgör det ovan nämnda beslutet i sig inte hinder mot det nu aktuella projektet. I det på grund av den pågående landhöjningen uppgrundade sundet mellan fastlandet och ön har muddrats en ränna till ett djup av ca två meter för att tillåta trafik med mindre båtar. Brons utformning över farleden hindrar inte att sådan båttrafik kan ske även fortsättningsvis. Som visats av en genomförd beräkning av strömningsförhållanden vid den planerade bron (Tyréns rapport den 13 oktober 2006) bör den inte heller bidra till någon märkbart försämrad vattengenomströmning i sundet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har bedömt att bron har måttlig påverkan på naturmiljön under byggtid och liten påverkan under drifttid. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Bron kommer otvivelaktigt att påverka landskapsbilden i det låglänta kustlandskapet. Länsstyrelsen anser dock att denna påverkan inte är större än att den kan godtas i detta område, till betydande del präglat av samlad fritidsbebyggelse och därmed förknippade aktiviteter.

Utformning av parkeringsplatsen på fastlandssidan har ändrats under planeringsprocessens gång bl. a. genom att den bestämmelse som skulle möjliggöra uppförandet av garage tagits bort och att parkeringsytan minskats. Parkeringsplatsen gränsar inte direkt mot den närmaste bostadsbebyggelsen på grund av att omgivande mark avsatts som naturmark. Lokalisering och utformning av parkeringsplatsen kan inte anses åsidosätta enskilda eller allmänna intressen på sådant sätt att planen bör upphävas av detta skäl.

Länsstyrelsens prövning är begränsad till det nu överklagade beslutet att anta denna detaljplan. Farhågorna att nu aktuell gång- och cykelbro skulle öppna upp för ytterligare fasta förbindelser mellan öar och fastlandet kan inte bedömas inom ramen för nu föreliggande prövning.

Länsstyrelsen anser sammantaget att den antagna planen inte kan anses stå i strid mot bestämmelserna i 1, 2 och 3 kap. PBL, att skälig hänsyn enligt bestämmelserna i 5 kap. 2 § PBL tagits till befintliga bebyggelse- och fastighetsförhållanden vid utformningen av detaljplanen och att effekterna av planen på klagandenas enskilda intressen inte är större än att de får tålas. Överklagandena ska därför avslås.

### **Överklagandena**

Raggavavikens vägförening, Arne och Ingrid Hedlund, Marie Dahlgren och Magnus Sandström, Eva Karlsson, Göran Andersson, Lars och Inga-Britt Zakrisson samt Robert Andersson, Linda Karlsson, Hossein Baradaran och Margaretha och Anders Edling har överklagat fullmäktiges beslut och yrkat att Länsstyrelsen ska upphäva det samma. Som skäl har i huvudsak anförts följande.

#### Raggavavikens vägförening

Föreningen har under den drygt 20- åriga broprocessen hävdad den ståndpunkt som legat till grund för tidigare avslag i kommunen, i länsstyrelsen och i regeringen rörande broförbindelse till Storklyvan. Det tongivande skälet i samtliga dessa myndigheters beslut har varit att "man känner stor principiell tvekan till att sammanbinda skärgårdsöar med fastlandet, då den unika miljö dessa erbjuder därmed förändras." Några nya motiv till att nu göra avsteg från det nämnda vägande skälet har inte redovisats. Kommunens planeringsutskott är av samma uppfattning, men menar dock att enbart en gång- och cykelförbindelse kan få begränsade effekter på öns karaktär och landskapsbild. Byggnadsnämnden har valt att inte beakta planeringsutskottets synpunkt om att ange en högsta brobredd som omöjliggör biltrafik genom att planbestämmelsen ändrats till lydelsen att invändig fri bredd för bro ska vara mindre än 2 meter. Nämndens ställningstagande kan därför inte tolkas på annat sätt än att man tillgodoser brointressenternas önskemål om att bron även får användas för biltrafik. Vidare anser föreningen att samhällsbyggnadskontorets utlåtande över inkomna yttranden i vissa delar inte är objektivt redovisade. Samtliga synpunkter borde ha givits välmotiverade sakliga kommentarer. Nackdelarna med broprojektet är övervägande och påtagliga för fritidshusägare vid såväl Klyvslådan som på Storklyvan. Effekterna på landskapsbildningen liksom påverkan på Holmsunds begränsade skärgård talar mot broprojektet.

#### Arne och Ingrid Hedlund

De har hänvisat till vad de tidigare framfört där de ställt sig helt eniga med Raggavavikens vägförening att planerna på en gång- och cykelbro inte bör genomföras. De har svårt att förstå att allemansintresset av att komma ut till ön med en cykelbro skulle överväga de negativa effekterna för båttrafiken, landskapsbildningen och miljön. Efter-

som det inte är en majoritet på ön som vill ha en gc- bro så kan det inte vara rätt att låta alla få betala till projektet genom att bilda en gemensamhetsanläggning enligt genomförandebeskrivningen. I ett tidigare skede av kommunens handläggning har de även motsatts sig anläggandet av föreslagen parkeringsplats på fastlandssidan.

#### Marie Dahlgren och Magnus Sandström

De har åberopat ett regeringsbeslut från 1989 där fast förbindelse till Storklyvan av- slogs. Andemeningen i beslutet är att de få öar som finns runt Umeå-Holmsund inte bör landförbindas med hänsyn till den dramatiska förändring som kommer att ske på flora, fauna, havsmiljö, rekreation och båtliv. Även en cykelbro är en fast förbindel- se. Det nämnda regeringsbeslutet måste undanröjas innan man överhuvudtaget börjar utreda frågan ånyo.

#### Eva Karlsson, Göran Andersson, Lars Zakrisson och Inga-Britt Zakrisson

Klagandena påpekar att frågan om fast förbindelse till Storklyvan har varit uppe till behandling ett antal gånger tidigare utan att en bro har medgivits. De kan inte se att förutsättningarna på något sätt har förändrats. Skärgården har inte blivit större, Klyvslådan har inte blivit bredare och Storklyvan är fortfarande en ö. De negativa konsekvenserna av en broförbindelse, och som påtalats även av övriga klaganden, överstiger fördelarna av en fast förbindelse vars egentliga enda argument skulle kunna vara att allemansrätten skulle kunna utnyttjas av icke båtburna personer. En sådan överenskommelse som förutsatts i genomförandebeskrivningen kan inte komma till stånd då Klyvans vägförening motsatt sig broförbindelsen. Ett godkännande av denna broförbindelse kan i förlängningen medföra ytterligare önskemål att sammanbinda andra öar i Holmsunds öar med broar, som det blir svårt att säga nej till. Till slut finns inga fria båtleder kvar.

#### Robert Andersson, Linda Karlsson, Hossein Baradaran, Margaretha och Anders Ed- ling

De hänvisar också till att frågan om en broförbindelse tidigare har prövats och att olika instanser då kommit fram till skärgårdsöar inte bör sammanbindas med fastlan- det och att det nu inte framkommit några som helst nya skäl. Enligt deras mening är det enda motivet att det nu aktuella förslaget är kommunens eget och att man vill få denna fråga ur världen. Unika miljö- och fritidsvärden går till spillo för att några få kommunmedborgare på bekostnad av flertalet och det allmänna ska få sina lystmäten tillgodosedda. De tycker att samhällsbyggnadskontorets hantering av yttranden är osakliga. Farhågor finns att bron kommer att användas för fordonstrafik eftersom bredden inte minskats tillräckligt. De anser att miljökonsekvensbeskrivningen är en undermålig produkt. Enligt SMHI har det skett en successiv höjning av vattennivån i Bottenviken under de senaste åren. Detta och den avstannande landhöjningen väcker farhågor om inte det fria båtlivet kommer att inskränkas. De frågar sig också hur det ska säkerställas att inte uppslamning uppkommer i anslutning till bron. Efter ägarby- ten på ön den senaste tiden är sannolikt ännu fler än tidigare motståndare till broför- bindelsen. Även på fastlandet är de flesta klart emot förbindelsen. De menar vidare

att kommunen nog inte insett att man med denna bro öppnar upp för fler fasta förbindelser mellan öar och fastlandet.

### **Aktuella bestämmelser**

Av 1 kap. 1, 2 och 5 §§ plan- och bygglagen, PBL, (1987:10), framgår bl. a. att bestämmelserna i PBL syftar till att främja en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten och att både allmänna och enskilda intressen ska beaktas vid planläggning.

I 2 kap 1 och 2 §§ PBL anges att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företråde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning Vid planläggning ska 3 och 4 kap. miljöbalken tillämpas och, med beaktande av natur- och kulturvärden, ska en ändamålsenlig struktur av bebyggelse och andra anläggningar främjas.

Enligt 3 kap. 1, 2 och 14 §§ PBL ska byggnader och andra anläggningar placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen och så att de eller deras avsedda användning inte medför betydande olägenhet för omgivningen.

Vid utformningen av en detaljplan ska enligt 5 kap 2 § PBL skälig hänsyn tas till befintliga bebyggelse-, äganderätts och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Beslut att anta en detaljplan får enligt 13 kap 5 § PBL överklagas endast av den som senast under utställningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte blivit tillgodosedda. Om ett planförslag efter utställningen ändras till nackdel för någon, får han ändå överklaga beslutet. Bestämmelserna utgör inte heller hinder mot att överklagas beslutet på den grunden att det på formella grunder inte tillkommit i laga ordning.

Av 13 kap. 18 § PBL följer att den myndighet som har att pröva överklaganden av beslut att anta detaljplaner enligt huvudregeln antingen har att fastställa eller upphäva beslutet i dess helhet.

**Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.**

Maria Törnblom

Tomas Johansson

**Bilaga**

Hur man överklagar till regeringen, Miljödepartementet

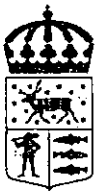
Sändlista

Raggavavikens vägförening, att: Hans Allergren, Ö. Strandgatan 42 C, 903 33 Umeå  
Arne och Ingrid Hedlund, Raggavauden 30, 913 35 Holmsund  
Marie Dahlgren och Magnus Sandström, Violvägen 17, 918 31 Sävar  
Eva Karlsson och Göran Andersson, Himlastigen 38, 906 41 Umeå  
Lars och Inga Britt Zakrisson, Zakrisvägen 1, 913 35 Holmsund  
Robert Andersson och Linda Karlsson, Norrvägen 30, 903 46 Umeå  
Hossein Baradaran, Smultronstigen 3, 913 33 Holmsund  
Margaretha och Anders Edling, Kulgränd 5, 913 34 Holmsund

Kopia till

Byggnadsnämnden i Umeå kommun, 901 84 Umeå  
Samhällsbyggnadskontoret, Detaljplanering, 901 84 Umeå  
Samhällsplanering  
TJ

Diarienummer: 403-17019-2007, 403-17021-2007, 403-17022-2007. 403-17023-2007, 403-17024-2007



Länsstyrelsen  
Västerbotten

Umeå Kommun Byggnadsnämnden  2007-12-03 Dnr	Umeå Kommun Byggnadsnämnden  2007-12-03 Dnr 05 34
---	---

## Beslut

Datum  
2007-11-29

Ärendebeteckning  
511-16231-2007

1(2)

Arkivbeteckning

Delgivningskvitto

Umeå kommun  
Kommunfullmäktige

901 84 UMEÅ

## Beslut om förordnande enligt 7 kap 15 § miljöbalken (1 bilaga)

### Beslut

Länsstyrelsen förordnar enligt 7 kap 15 § miljöbalken (1998:808) att kvartersmarken med beteckningen P samt användning av allmän plats med beteckningen Lokalgata i detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvslådan:s vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län, inte längre skall omfattas av strandskydd. Beslutet träder ikraft den dag planen vinner laga kraft.

Att strandskyddet återinträder om planen upphävs eller ändras framgår av 7 kap 15 § miljöbalken.

### Motivering

Kommunfullmäktige har den 29 oktober 2007, antagit ovan nämnda detaljplan.

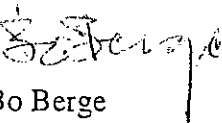
Planförslaget ligger inom "Områdesbestämmelser för Storklyvan mm inom Holmsund". I beslut den 20 november 1992 hävdades strandskyddet för tomtplatserna inom denna plan.

Den nu antagna detaljplanen förutsätter att strandskyddet upphävs för kvartersmarken med beteckningen P samt användning av allmän plats med beteckningen lokalgata. Länsstyrelsen får förordna om detta om det finns *särskilda skäl*.

Detaljplanen förstärker och säkerställer det allemansrättsliga nyttjandet av strandskyddsområdet genom att gång- och cykelbron underlättar möjligheten att besöka ön. Den föreslagna lokalgatan och parkeringen i detaljplanen inskränker inte på något väsentligt sätt det allemansrättsliga nyttjandet av strandskyddsområdet och livsvillkoren för djur- och växtlivet försämras inte väsentligt.

*Särskilda skäl* för upphävande av strandskyddet föreligger inom kvartersmark med beteckningen P samt för användning av allmän plats med beteckningen Lokalgata.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga

  
Bo Berge

  
Stefan Löfgren

### Bilaga

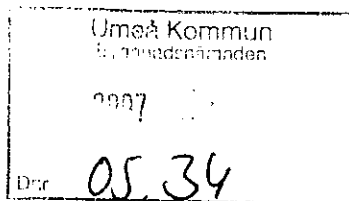
Hur man överklagar till Regeringen, Miljödepartementet

### Kopia till

Naturvårdsverket + kartkopior + delgivningskvitto  
Lantmäterimyndigheten i Umeå kommun  
Umeå kommun, Detaljplanering  
Planarkivet



Länstyrelsen  
Västerbotten



## Beslut

Datum  
2007-11-28

Ärendebeteckning  
402-15612-2007  
Arkivbeteckning

1(1)

Umeå kommun  
Samhällsbyggnadskontoret  
Detaljplanering  
Ingrid Lindforss  
901 84 UMEÅ

**Detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvsländans vattenområde (gång- och cykelbro till Storklyvan) inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län. Upprättad i mars 2007, reviderad i juni 2007.**

### Beslut

Länstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § PBL att inte pröva kommunens beslut.

### Redogörelse för ärendet

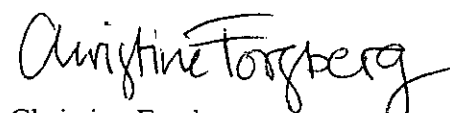
Byggnadsnämnden har den 29 oktober 2007, § 170, antagit rubricerad detaljplan.

### Överklagning

Enligt 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

dag som ovan

  
Stefan Löfgren

  
Christine Forsberg

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1(61)

Kommunfullmäktige

2007-10-29

Plats och tid

Kommunfullmäktiges sessionssal  
klockan 09.00-12.00, klockan 13.00-16.40Beslutande  
ErsättareSe separat lista  
Se separat lista

Övriga deltagande

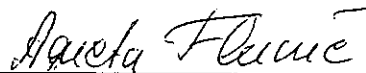
Ingalill Bengtsson, nämndsadministratör  
Jan Björinge, stadsdirektör  
Jörgen Boman, pressinformatör  
Carina Lidgren, kommunjurist  
Olof Burström, ekonomidirektörJusteringens  
tid och plats

Sekreterarens tjänsterum, stadshuset, 2007-11-01, klockan 15.00

Utses att justera

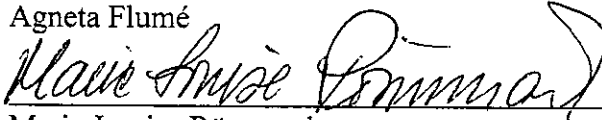
Hans Lindberg (s)

Anders Ågren (m)

Underskrifter  
SekreterareParagrafer  
159-191

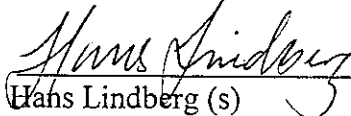
Agneta Flumé

Ordförande

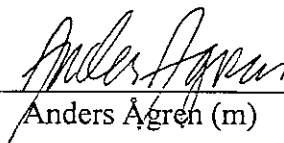


Marie-Louise Rönmark

Justerande



Hans Lindberg (s)



Anders Ågren (m)

**BEVIS**

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum

2007-10-29

Datum för anslags  
uppsättande

2007-11-08

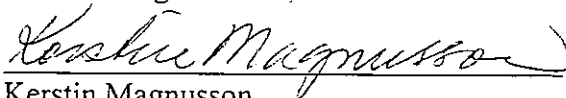
Datum för anslags

nedtagande 2007-11-30

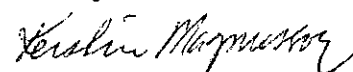
Förvaringsplats  
för protokollet

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift



Kerstin Magnusson

Fotokopians översensstämmelse  
med originalet intygas:

Kommunfullmäktige

2007-10-29

NP § 179

KS § 98

KF § 170

2006.329

214

Detaljplan för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvsländans vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund – antagande

Byggnadsnämnden beslutade 2007-06-20 § 154

att revidera detaljplanen

att godkänna den reviderade detaljplanen och

att vidarebefordra den till kommunfullmäktige för antagande.

Antagandehandlingar bifogas protokollet.

BILAGOR

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2007-09-25 följande:

#### **Bakgrund/utlåtande**

Planförslaget möjliggör en gång- och cykelbro till ön Storklyvan samt anläggande av parkeringsplats på fastlandet.

Frågan om broförbindelse till Storklyvan har tidigare varit föremål för ett flertal prövningar, utan att bro medgivits. En huvudfråga är om en broförbindelse är förenlig med att behålla den ökaraktär som Storklyvan har som en del av Holmsunds skärgård och att inte försvåra båtleden genom Klyvslädan. Uppfattningarna går också isär bland berörda fastighetsägare, både på ön och på fastlandet där bron ansluter till vägnätet.

Planförslagets slutliga utformning medger en gång- och cykelbro som inte är avsedd att kunna trafikeras med biltrafik och som har en minsta segelfri höjd på minst 2 m för att medge småbåtstrafik i Klyvslädan. Detta kan ses som en kompromiss mellan olika ståndpunkter och intressen.

Ur övergripande planeringssynpunkt är det viktigt att slå vakt om den svaga skärgårdskaraktär som finns på bara några få ställen längs Umeås kust. Enbart en gc-förbindelse kan dock få begränsade effekter på öns karaktär och landskapsbild, under förutsätt-

Kommunfullmäktige

2007-10-29

ning att bron utförs så att den över huvud taget inte kan trafikeras med bil.

Från samråd och utställning finns flera kvarstående synpunkter och invändningar som inte tillgodosetts. Kvarstående synpunkter bedöms dock inte vara sådana att ett antagande inte bör prövas.

NP

**Näringslivs och planeringsutskottets förslag:**

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvsländans vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund.

**Protokollsanteckningar*****Från Pernilla Djärv (c):***

Ärendet får i och med godkännande av detaljplan planmässiga förutsättningar för byggnationer av en gång- och cykelbro. Med en broförbindelse ökar tryggheten på ön genom att viktiga samhällsfunktioner kan få snabbare tillträde även om det är av vikt att Umeå behåller sina värdefulla kulturmiljöer för att skapa spänning och attraktionskraft. Även om en gång- och cykelbro är ett mindre ingrepp i befintlig skärgårdsmiljö kommer den att göra avtryck och därmed vill vi på detta sätt markera och säkerställa att bron verkligen kommer att användas för avsedd trafik.

***Från Alireza Mosahafi (mp):***

Vi miljöpartiet de gröna i Umeå vill lämna följande synpunkt: Att man bör beakta den fria höjden på bron 2-2,5 meter då det finns stor risk för översvämningar upp till 50 cm, detta innebär en begränsning av båttrafiken och det rörliga friluftslivet avsevärt.

Planens genomförande förutsätter att överenskommelser träffas mellan klyvans vägförening, Lövä bys samfällighetsförening och Raggavavikens vägförening.

Kommunfullmäktige

2007-10-29

---

KS

**Kommunstyrelsens förslag:**

Enligt näringslivs- och planeringsutskottet.

---

**Protokollsanteckning**

Alireza Moshafi – samma som i näringslivs- och planeringsutskottet.

---

**Kommunfullmäktiges behandling av ärendet.**

*Följande yttrar sig:*

Åsa Ögren, Örjan Mikaelsson, Cecilia Bergström, Lennart Holmlund.

**Yrkanden**

Åsa Ögren (s), Cecilia Bergström (c) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Örjan Mikaelsson (v) – Följande tillägg: "Att bygga en bom eller annat hinder som effektivt hindrar fyrhjuliga fordon som saknar tillstånd att ta sig över till Storklyvan".

**Propositionsordning som godkänns:**

Avslag mot bifall till Örjan Mikaelssons tilläggsyrkande. Kommunfullmäktige avslår tilläggsyrkandet.

Kommunfullmäktige bifaller i övrigt kommunstyrelsens förslag.

---

KF

**Kommunfullmäktige beslutar**

att anta detaljplanen för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvsländans vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund.

---

Plats och tid Byggnadsnämndens sommarresa, kl 08.15-11.30  
Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 13.00-15.00

Beslutande Åsa Ögren (s), ordförande  
Anders Sellström (kd)  
Patrick Nygren (s)  
Karin Svedlert (s)  
Ingemar Jangvad (s)  
Maria Vängbo (s)  
Ulrik Berg (m)  
Cecilia Bergström (c)  
Peder Westerberg (fp), från kl 13.00  
Örjan Mikaelsson (v)  
Maria Lindberg (v)

Ersättare Ann-Marie Andersson (s)  
Kurt Bergström (s)  
Emma Nilsson (s)  
Andreas Sjögren (s)  
Rabih Ballout (kd)  
Lennart Persson (c)  
Lennart Sandström (fp)  
Mattias Sehlstedt (v)

Övriga deltagande Olle Forsgren, stadsarkitekt  
Maria Blomqvist, bitr stadsarkitekt bygglov  
Jonas Andersson, 1:e byggnadsinspektör  
2 praktikanter från Fastighetsbildning  
2 praktikanter från Detaljplan

Utses att justera Anders Sellström

Justeringens plats och tid Samhällsbyggnadskontoret 2007-06-27

Underskrifter Sekretärare *Ann-Kristin Lundström*  
Ann-Kristin Lundström

Paragrafer 152-175

Ordförande *Åsa Ögren*  
Åsa Ögren

Justerare *Anders Sellström*  
Anders Sellström

**BEVIS**

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum 2007-06-20

Datum för anslags uppsättande 2007-06-28

Datum för anslags nedtagande 2007-07-19

Förvaringsplats för protokollet Samhällsbyggnadskontoret

Underskrift *Ann-Kristin Lundström*  
Ann-Kristin Lundström



**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Beslutsdatum  
2007-06-20 § 154

Dnr PLA 2005-34

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning: Delar av fastigheten **HOLMSUND S:35** samt del av **KLYVSLÄDANS** vattenområde (gc-bro till Storklyvan)

Sökande: **KLYVANS** vägförening gm Leif Hägglund  
Götgatan 6B, 903 27 Umeå

Ärendet avser: Detaljplan, godkännande efter utställning

**TJÄNSTEUTLÅTANDE:** Handläggare: Staffan Holmgren Sign: /

*Planens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för byggande av en gång- och cykelbro, med en invändig bredd mindre än 2 meter, mellan fastlandet och ön Storklyvan samt tillhörande parkeringsplatser på fastlandet för de sommarboende på ön.*

Detaljplanen har upprättats av Samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering i mars 2007.

Planen har handlagts med normalt planförfarande.

Samråd har ägt rum under tiden 25 april – 12 maj 2006.

Utställning har ägt rum under tiden 5 april – 3 maj 2007.

Kungörelse om utställning infördes i Västerbottens Kuriren och Västerbottens Folkblad den 29 mars 2007.

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har per brev givits möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Av de synpunkter som har inkommit under utställningstiden har ett särskilt utlåtande upprättats av Samhällsbyggnadskontoret. Av utlåtandet framgår det att plankartan ändras och revideras så att naturområdet öster om fastigheten Holmsund 6:97 utgår och att planbeskrivning ändras och revideras angående antalet fastighetsägare på Storklyvan som nu förbundit sig att delta i broprojektet och finansieringen av detta samt att under rubr. **ADMINISTRATIVA FRÅGOR** har hänvisningen till naturvårdslagen justerats till miljöbalken.

Samhällsbyggnadskontoret gör bedömningen att revideringen av planhandlingarna inte fordrar fortsatt handläggning.

**BESLUT:** Byggnadsnämnden beslutar

- att** revidera detaljplanen
- att** godkänna den reviderade detaljplanen och
- att** vidarebefordra den till kommunfullmäktige för antagande.



## UTLÅTANDE

Dnr PLA 2005-34

**Detaljplan för delar av fastigheten HOLMSUND S:35 samt del av KLYVSLÄDAN:s vattenområde (gång- och cykelbro till Storklyvan) inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län**

*Planens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för byggande av en gång- och cykelbro, med en invändig bredd mindre än 2 meter, mellan fastlandet och ön Storklyvan samt tillhörande parkeringsplatser på fastlandet för de sommarboende på ön.*

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande.

Under utställningstiden har följande yttrande inkommit:

### 1. Länsstyrelsen

”Länsstyrelsen har yttrat sig i samrådsskedet 2006-05-12.

Planen har kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planen endast kommer att ha måttlig till liten påverkan på miljön.

För planförslaget gäller strandskydd enligt 13 och 14 § § miljöbalken. För att Länsstyrelsen, efter byggnadsnämndens/fullmäktiges begäran, ska vara beredd att häva strandskyddet för parkeringen och lokalgatan bör de särskilda skälen förtydligas.

För gång- och cykelbron kommer att krävas anmälan eller tillstånd enligt 11 kap miljöbalken. Bestämmelserna förändras efter den 15 maj i år.”

**Kommentar:** Strandskydd råder enligt miljöbalken 7 kap 13 och 14 § § vid havet och vid insjöar och vattendrag omfattande land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen. Inom strandskyddsområdet får inte anläggningar eller åtgärder vidtas som försvårar för det rörliga friluftslivet eller som väsentligt skadar växt- och djurlivet. Dispens från strandskyddet kan ges om det finns särskilda skäl.

Detaljplanen förstärker och säkerställer det allemansrättsliga genom att gång- och cykelbron underlättar möjligheten att besöka ön. Då de områden som berörs av den planerade bronns brofästen redan idag används bör livsvillkoren för djur- eller växtarter inte väsentligen försämrats. Därför synes särskilda skäl för strandskyddsdispens enligt 7 kap 16 § miljöbalken föreligga.

### 2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

”Miljö- och hälsoskydd har framfört synpunkter i tidigare skeden av detaljplaneprocessen och har inget ytterligare att tillföra.

Planförslaget tillstyrks från miljö- och hälsoskyddssynpunkt.”

### 3. Holmsund-Obbola kommunalnämnd

”Kommunalnämnden har inget att erinra mot föreliggande planförslag för delar av fastigheten Holmsund S:35 samt del av Klyvslädan:s vattenområde (bro till Storklyvan) inom Holmsund i Umeå kommun.”

#### 4. UMEÅ ENERGI

"Det finns ingen erinran mot rubr. detaljplaneförslag."

#### 5. Lövä bys samfällighetsförening

"Lövä by har fått förfrågan om att avstå mark från fastigheten Holmsund S:35 till fastigheten Holmsund 6:97.

I föreliggande planförslag är aktuell mark planlagd som naturmark. Lövä by motsätter sig därför att marken intill nämnda fastighet planläggs som naturmark.

Vidare förutsätter Lövä by att kostnader för framtida drift och underhåll för anläggningarna bekostas av exploitören, Klyvans vägförening."

**Kommentar:** För att möjliggöra en framtida utvidgning av fastigheten Holmsund 6:97 revideras plankartan så att planområdet minskas och nämnda naturområde utgår.

#### 6. Raggavavikens vägförening

"Raggavavikens vägförening lämnar följande synpunkter på förslag till gång- och cykelbro till Storklyvan. Underlag för yttrandet utgörs bl.a. av de synpunkter som framförts vid ett välbesökt medlemsmöte i vägföreningen 2007-04-19 där fritidshusägare från både Raggavaviken och Storklyvan var närvarande. Vägföreningen har därefter behandlat ärendet.

Raggavavikens vägförening anser nu med bestämdhet att detaljplanen med en gång- och cykelbro till Storklyvan och en parkeringsplats på Raggavauden inte bör genomföras. Vägföreningen framförde dock under samrådsremissen att en smal gång- och cykelbro kunde ses som en framkomlig kompromiss i den segdragna broprocessen som varat i drygt 20 år.

Raggavavikens vägförening har under hela den långa broprocessen hävdat den ståndpunkt som legat till grund för tidigare avslag i såväl kommunen, länsstyrelsen som regeringen rörande en fast förbindelse till Storklyvan. Det tongivande skälet i dessa beslut har varit att "*man känner stor principiell tvekan till att sammanbinda skärgårdsöar med fastlandet, då den unika miljö dessa erbjuder därmed förändras.*" Kommunstyrelsens planeringsutskott har också i sitt yttrande under samrådsremissen betonat att samma grundinställning fortfarande bör gälla och att en fast förbindelse fortfarande är negativ.

Framförda synpunkter i olika yttranden under samrådsremissen förändrar nu vägföreningens syn på anläggande av en gång- och cykelbro till Storklyvan;

- De sökande på Storklyvan önskar bredda bron till 2,5 meter för att medge viss fordonstrafik.
- Bron har inte gjorts smalare än 2,0 meter trots att kommunstyrelsens planeringsutskott framfört detta i syfte att förhindra biltrafik över bron.
- Detaljplanen är också oprecis i flera avseenden när det gäller genomförandefrågor.
- Genomförandebeskrivningen anger bl.a. att fastigheterna på Storklyvan ska medverka i broprojektet trots att endast 10 av öns 32 fastigheter är beredda att genomföra projektet. De sökande har dessutom framfört att deras avsikt har varit att inte tvinga fastighetsägare som inte önskar ingå i broprojektet att medverka.

## UTLÅTANDE

- Genomförandebeskrivningen anger också att detaljplanens genomförande kräver ett avtal mellan Klyvans och Raggavavikens vägföreningar. Hur ett sådant avtal ska kunna träffas är svårt att förstå, med hänsyn till det stora flertal som är emot en broförbindelse.

Sammanfattningsvis är nackdelarna med broprojektet övervägande och mycket påtagliga för de flesta fritidshusägare i såväl Raggavaviken som på Storklyvan medan nyttoeffekterna i huvudsak endast tillfaller ett fåtal fritidshusägare på Storklyvan. Miljöskäl, ökad trafikbelastning på Raggavaviksvägen och försämrade framkomlighet med båt i Klyvslådan är några av de mest påtagliga konsekvenserna.”

### 7. Harrieth och Hans Allergren, Holmsund 6:99

”Vi är ägare av fastigheten Holmsund 6:99 och lämnar följande synpunkter på förslaget till en gång- och cykelbro till Storklyvan.

Ett välbesökt medlemsmöte 2007-04-19 i Raggavavikens vägförening, med fritidshusägare från både Storklyvan och Raggavaviken, har med bestämdhet uttalat att en gång- och cykelbro till Storklyvan inte bör genomföras.

Vi såg under samrådsprocessen förslaget med en smal gång- och cykelbro som en framkomlig kompromiss i den segdragna broprocessen. De samlade synpunkterna från samrådsremissen, de oprecisa genomförandefrågorna samt synpunkterna från nämnda medlemsmöte har dock medfört en allt lägre tilltro till den nu aktuella broprojektet. Under hela den drygt 20-åriga processen med en bilbro har det tongivande skälet i alla nej-beslut varit att *”man känner stor principiell tvekan till att sammanbinda skärgårdsöar med fastlandet, då den unika miljön dessa erbjuder därmed förändras”*. Samma grundinställning bör fortfarande gälla även beträffande en gång- och cykelbro.

Sammanfattningsvis anser vi att detaljplanen med den planerade gång- och cykelbron inte bör tillstyrkas.”

### 8. Tutta och Thorbjörn Hedman, Holmsund 6:105

”Vi anser att den här brofrågan är för länge sedan avgjord av högre instans och behöver ej blötas och stötas fler gånger. Den kommer att medföra en massa obehag för de som bor efter vägen samt en bro försämrar för de som vill åka båt genom slådan under senaste åren har båttrafiken ökat det är väl bra för det rörliga friluftslivet.

Vi är emot en broförbindelse.”

### 9. Ingrid och Arne Hedlund, Holmsund 6:97

”Vi ställer oss helt eniga med Raggavavikens vägförening att planerna på en gång- och cykel- bro inte ska genomföras. Det var ett enhälligt ställningstagande vid ett välbesökt medlemsmöte 2007-04-19.

Genomförande planen förutsätter vidare en ”överenskommelse” mellan de olika vägföreningarna (Klyvans vägförening, Lövöbys samfällighetsförening och Raggavavikens vägförening). Detta kan inte komma till stånd då Raggavavikens vägförening säger nej till förslaget.

Vi har svårt att att förstå att allmänintresset av att komma ut på ön med en cykelbro överväger de negativa effekter hela projektet kommer att ha på både båttrafik och landskapsbilden samt miljön. Vi tycker inte att det är "särskilda skäl" som ger dispens att häva strandskyddet.

Vad är det för "egna efterforskningar" som Miljö- och hälsoskydd refererar till när dom gör sin bedömning att bron får "måttlig och liten" påverkan på naturmiljön?

Mot bakgrund av att bibehålla den begränsade skärgård vi har är även planeringsutskottet negativ till en fast broförbindelse. De uttrycker också en oro att nyttjandet av en gång- och cykelbro i framtiden ändras till biltrafik. Därför bör bron vara betydligt smalare än 2,0 m.

Eftersom det inte heller är en majoritet på ön som vill ha gc-bro så kan det inte vara rätt att låta alla få betala till projektet genom att bilda en gemensamhetsanläggning, enl. genomförande beskrivningen."

#### **10. Marie Dahlgren och Magnus Sandström, Holmsund 6:107**

#### **Linda Karlsson och Robert Andersson, Holmsund 6:108**

#### **Margaretha och Anders Edling, Holmsund 6:109**

"Frågan om en fast förbindelse mellan ön Storklyvan och fastlandet har varit uppe för prövning ett antal gånger och även fått avslag av regeringen. Det som man då tog fasta på var att man ville bevara den unika och ringa skärgårdsmiljö som finns runt Umeå och inte tillåta fast förbindelse mellan fastlandet och öar. Denna hållning har även kommunens planeringsutskott ställt sig bakom. Vi kan inte på något sätt se att dessa förutsättningar förändrats. Vi vill mena på att det inte kan vara rimligt att endast ett fåtal personer (8-10 stycken) skall styra och genomdriva ett projekt som så kraftigt försämrar förutsättningar både för det allmänna båtlivet och för många enskilda sakägare och som även majoriteten av öborna (Storklyvan) och de i området fastlandsboende inte vill veta av.

#### **Vi kommer under inga omständigheter att acceptera någon form av fast förbindelse mellan Storklyvan och fastlandet.**

Det förslag på fastförbindelse som nu ligger hos kommunen talar om en segelhöjd på ca 2-2,5 meter vid normalvattenstånd och en maxbredd på mindre än 2 meter. För det första så skulle en fri segelhöjd på ca 2-2,5 meter vid normalvattenstånd kraftigt begränsa inte bara vår möjlighet till att utnyttja skärgården med båt det skulle även medföra stora begränsningar för det allmänna båtlivet. Vi ser stora problem redan vid havsvattenstånd på + 50 cm och över, vilket råder mycket ofta under sommaren. Det skulle innebära problem och begränsa framkomligheten även för små båtar. Att man i planbeskrivningen satt en gräns på den invändiga fria bredden på mindre än 2 meter och inte som i planeringsutskottets yttrande där man klart och tydligt tydliggör de farhågor som många med oss känner att man med en bro som är mindre än 2 meter ändå möjliggör biltrafik. Varför säkerställer man inte dessa farhågor genom att endast tillåta en bro som är max 1,5 - 1,6 meter?

Området som frågan gäller är ett mycket omtyckt och vackert skärgårdslandskap, som erbjuder en mycket vind och våg skyddad färd inomskärs. Det är ett för Umeå unikt område och detta borde kommunen å det kraftigaste försöka bevara både ur miljöhänsende och det allmänna båt och friluftslivets intressen. Det framkom i en undersökning att Umeå var en av de lägst rankade båtkom

munerna i landet, att man från kommunen sida inte tar detta på allvar och istället öppnar upp skärgården istället för att genom fasta förbindelser stänger skärgården.

Kommunen skriver även i genomförandebeskrivningen att "Planens genomförande förutsätter att en överenskommelse träffas mellan Klyvans vägförening, Lövä bys samfällighetsförening och Raggavavikens vägförening". **Den 19 april 2007 beslutade majoriteten av medlemmarna i Raggavavikens vägförening på ett medlemsmöte att man inte vill ha någon fast förbindelse.** Efter att ha rådfrågat sakkunniga på kommunen om vad ett NEJ från Raggavavikens vägförening innebär så torde det, enligt deras mening, innebära att hela projektet förkastas och ärendet avslutas.

Att en kompromiss som en gång och cykelbro har kommit till stånd kan vi tänka oss är för att kommunen en gång för alla vill få slut på denna "surdeg". Det kommunen inte beaktar när man öppnar upp för fasta förbindelser mellan öar är att det skulle kunna bli prejudicerande och i förlängningen innebära otaliga nya fasta förbindelser av skärgården.

Miljökonsekvensbeskrivningen är så bristfällig att den egentligen inte bör kommenteras. Det vi ändå saknar från kommunens sida är att man redan i ett tidigt skede tvingade sökande att anlita sig av en godtagbar miljökonsult. Frågan om en fast förbindelse har pågått under så lång tid och är så infekterad att ett sådant förfarande skulle kunna säkerställa både kvaliteten och opartiskheten. Nu har MKB:n inget annat värde än som en ren partsinlaga.

I MKB:n skriver man att området där den tänkta bron skall anläggas är så exploaterad att en bro inte skulle medföra ytterliggare negativ påverkan av området. Alla som varit i området vet att det endast är ett fåtal båtar, tre eller fyra stycken roddbåtar, som använder sig av den tänkta platsen för av och påstigning. Denna ringa påverkan som dessa roddbåtar medför kan omöjligt vara ett skäl till att häva strandskyddet och tillåta en fast förbindelse. Med tanke på att det är en Ö så måste båt ändå vara det primära färdmedlet.

Det saknas även seriösa alternativ till en fast förbindelse i utredningen.

Avslutningsvis måste man undra hur länge man kan tillåta att ett fåtal kommuninnevärdare tar stora kommunala resurser i anspråk gång på gång för att genomdriva kostnadskrävande utredningar för projekt utan allmänt samhällsintresse. Denna fråga måste ha prövats och utretts tillräckligt i alla instanser och i och med regeringens NEJ, borde detta ärende förkastas och läggas till handlingarna."

**11. Eva Karlsson och Göran Andersson, Holmsund 6:240**

**Gunda och Gunnar Johansson, Holmsund 6:124**

**Lars Zakrisson, Holmsund 6:113**

**Thomas Zackrisson, Holmsund 6:114**

**Gun och Melker Kriström, Holmsund 6:120**

"Undertecknade fastighetsägare vill lämna följande synpunkter till ovanstående ändring av detaljplan för nämnda område.

**Vi är fullständigt emot någon typ av fast förbindelse mellan Storklyvan och fastlandet.**

Vi ställer oss eniga med planeringsutskottets synpunkter beträffande att en fast förbindelse är negativ ur flera aspekter.

Den lilla skärgård som finns förstörs, tillvaratagandet av allmänhetens intresse vad gäller landskapsbild, rörligt friluftsliv, och bejakandet av naturvårds- och båtintressen kommer att förstöras. Detta måste ur negativ synpunkt vida överstiga fördelarna med en fast förbindelse vars enda argument skulle kunna vara att allemansrätten skulle kunna utnyttjas av icke båtburna personer på ön. Planeringsutskottet trycker också på **riskerna** med ett framtida ej acceptabelt nyttjande av den föreslagna bron med motorfordon och anser att enbart en riktigt smal bro kan accepteras.

I samband med prövningen som gick upp till regeringsnivå avslogs förslaget med en fast förbindelse till Storklyvan med skälet att man måste slå vakt om den ö-karaktär som Storklyvan har som en del av Holmsunds begränsade skärgård och att inte begränsa båtleden genom Klyvslädan.

**Vi kan inte på något sätt se att dessa förutsättningar har ändrats så varför skall man då ändra regeringens prövning.**

Vi anser också att det förslag på bro som finns med en fri höjd på 2 m vid normalvattenstånd är alldeles för litet. Detta kommer att begränsa många båtar som bl.a. har topplanter som kommer att ta i om vattenståndet har stigit 20-30 cm vilket är mycket vanligt under sommaren.

Vad vi förstår så är merparten av fastighetsägarna på Storklyvan emot en gång- och cykelbro mellan fastlandet och ön. Att tvinga in dessa i en gemensamhetsanläggning som är förutsättningen för genomförandet enligt genomförandebeskrivningen måste vara helt fel i ett demokratiskt samhälle. Varför ska vi betala och bli utsatt för något som ingen av majoriteten på ön vill ha?

Vi är också medlemmar i Raggavavikens vägförening som 19/4 2007 gemensamt ställde sig emot förslaget vilket torde betyda att en av de absoluta förutsättningarna för genomförandet enligt genomförandebeskrivningen att en "överenskommelse mellan Klyvans vägförening, Lövä bys samfällighetsförening samt Raggavavikens vägförening måste till" alltså inte kan komma till stånd.

Att ett antal av Klyvans vägförenings medlemmar skulle bli medlemmar i Raggavavikens vägförening verkar svårt då dessa inte har anslutande tomt eller naturlig tillträde till ön via denna väg utan har sin båtplats samt bilplats vid Karlsborgs båthamn. En naturlig anknytning vägen via tomt, båtplats eller bilparkering har varit en av förutsättningarna för att vara medlem i Raggavavikens vägförening.

Ett annat argument för att inte tillstyrka detaljplanen är: Vad är det som säger att det inte i ett senare skede kommer en framställan från Grysskär och Lillklyvans fastighetsägare om att även dom ca 20 fastigheterna skall få möjlighet att bygga en fast förbindelse till sina öar från Storklyvan. Detta skulle då givetvis begränsa båttrafiken ytterligare. Kan kommunen då i detta läge neka dessa denna framställan?

**Snart är alla öar förbundna med varandra och ingen skärgård finns kvar."**

## 12. Linda Karlsson, Holmsund 6:108

"Jag är fullständigt emot och kommer aldrig att acceptera en fast förbindelse mellan ön och fastlandet.

Jag tycker att ärendet borde läggas ner en gång för alla.

**Gemensam kommentar till inkomna yttranden från motståndare till gång- och cykelbro till Storklyvan:**

6. Raggavavikens vägförening
7. Harrieth och Hans Allergren, Holmsund 6:99
8. Tutta och Thorbjörn Hedman, Holmsund 6:105
9. Ingrid och Arne Hedlund, Holmsund 6:97
10. Marie Dahlgren och Magnus Sandström, Holmsund 6:107  
Linda Karlsson och Robert Andersson, Holmsund 6:108  
Margaretha och Anders Edling, Holmsund 6:109
11. Eva Karlsson och Göran Andersson, Holmsund 6:240  
Gunda och Gunnar Johansson, Holmsund 6:124  
Lars Zakrisson, Holmsund 6:113  
Thomas Zackrisson, Holmsund 6:114  
Gun och Melker Kriström, Holmsund 6:120
12. Linda Karlsson, Holmsund 6:108:

Samhällsbyggnadskontoret delar inte dessa åsikter och finner dessutom att det förekommer direkta sakfel i olika yttranden som inkom under utställningstiden.

Sökande har accepterat den nu föreslagna brobredden för gång- och cykelbron, mindre än 2 meter. Önskemål om att bredda bron till 2,5 meter är helt uteslutet och har **inte** framförts.

Enligt kopior av underskrivna avtal är ägarna till de av öns 32 st fastigheter som ska medverka i broprojektet och har förbundit sig att medverka i finansieringen av broprojektet **19 st, inte 10 st**, + ytterliggare 6-st som inte sagt nej till projektet. Återstår **9 st av 32 st**, som är emot.

Klyvans vägförening hävdar att ingen skall tvingas in i broprojektet och svarar för alla planläggnings- och exploateringskostnader.

Om planen antas och frivilliga överenskommelser inte träffas mellan parterna kan förutsättningarna att genomföra planen avgöras genom anläggningsför rättning enligt anläggningslagen.

**13. Bengt Andersson, Holmsund 6:125**

"Jag tycker inte det framgår hur biltrafik ska förhindras på bron. Mitt förslag är att det sätts järnrör vid broräckets slut, på sidan av bron mot Storklyvan (sådana zick-zackrör som står vid järnvägsövergångar) på så sätt kan dom skotta bron från fastlandssidan och backa tillbaka med snön dit."

**Kommentar:** Det är en gång- och cykelbro.

**14. Linda West och Jimmy Berggren, Holmsund 6:112**

"Undertecknade inköpte sommaren 2006 fastigheten Holmsund 6:112 (Storklyvan 36). Vi blev tidigt varse den mycket speciella stämning som råder kring brofrågan. Nu när detaljplan i ärendet framlagts vill vi framföra våra synpunkter.

Vår fastighet är den som är närmast belägen broprojektet, tomtgränsen tangerar i princip brofästet på Storklyvan. Vi är tillika de stugägare som i högsta grad påverkas vad gäller utsikt från stugan/tomten, dvs. den estetiska förändring av trivselsvärdet som byggandet av bron kommer att medföra. Vi känner för

vår del att detta till trots så överväger fördelarna med bron så stort de nackdelar som anförs av bromotståndarna, och som ofta bygger på emotionella och fiktiva argument utan verklighetsförankring. Vi ställer oss därför positiva till brobygget som kommer att medföra:

- ökad tillgänglighet till fastigheterna på ön vilket ökar utnyttjandegraden
- förbättrade säkerhetsaspekter (möjlighet till sjuktransport i dåligt väder, vid tunn is m.m.)
- underlättande av permanentboende vilket ett antal fastighetsägare (inklusive undertecknad) eftersträvar

Bromotståndarna, vilka vi ser som något av bakåtsträvare grundar många av sina argument på emotionella utspel, dvs. händelser man anser *kommer att inträffa*. Som närmast boende broprojektet känns det angeläget att slå hål på några av dessa vanföreställningar vilka helt saknar faktaunderlag.

1. Man anför att större båtar och segelbåtar inte kan ta sig genom sundet efter brobygget vilket skulle innebära stora problem för dessa.  
*Efter att ha dagligen under sommaren studerat båttrafiken som passerat rakt nedanför våra klippor kan enkelt konstatera att under sommaren består båttrafiken enbart av småbåtar (motor och rodd). INTE-EN ENDA större båt eller segelbåt har ens försökt passera sundet vilket helt enkelt är omöjligt p.g. av det ringa vattendjupet. En bro skulle här inte utgöra någon förändring vad gäller båttrafiken.*
2. Man hävdar att biltrafiken över till Storklyvan skulle bli intensiv vilket skulle förstöra trivsel och miljö.  
*Någon som helst biltrafik till ön är inte aktuell då bron byggs i en bredd som omöjliggör biltrafik. Man argumenterar då att "alla" kommer att skaffa fyrhjulig MC för att kunna köra över bron, vilket känns helt befängt med tanke på att dessa fordon inte är speciellt populära överhuvudtaget – och knappast då heller bland Storklyvans innevånare. Utan biltrafik faller också argumentet gällande bilbuller på ön. Konstigt nog har ingen opponerat sig mot den höga ljudnivå många av småbåtarna som trafikerar ön har hållit.*
3. Man befarar ökad inbrottsfrekvens samt busliv på ön.  
*Ön är sommartid full av människor varpå inbrott inte sker. Vintertid är ön hursomhelst tillgänglig per snöskoter med vilken stöldgods lätt kan fraktas bort. En bro gör här ingen skillnad. Inbrott sker den tid på året då sommarfastigheter är övergivna dvs. främst sen höst och vinter.*

Kort efter vårt fastighetsinköp på ön Storklyvan blev vi varse den mycket infekterade stämning som råder kring brofrågan. Det stod tidigt klart att motståndssidans argument är dåligt underbyggda och ofta grundar sig på rena vanföreställningar. Upprörda känslor har gjort att samförstånd är svårt att nå. Sammanfattningsvis vill vi som närmast berörda fastighetsägare uttala vårt stöd för broprojektet som i slutändan kommer att öka kvaliteten för samtliga öns innevånare genom möjliggörandet att utnyttja fastigheterna året om, samt borga för att transporter över sundet fungerar i alla krislägen (sjukdomsfall, olyckor etc.).

**Kommentar:** Samhällsbyggnadskontoret delar dessa åsikter.

**Övrigt**

I handlingens rubriker har (bro till Storklyvan) kompletteras till (gång- och cykelbro till Storklyvan).

**Övriga sakägare, statliga och kommunala instanser, har ingen erinran.**

**ÄNDRINGAR OCH KOMPLETTERING****Plankartan:**

ändras och revideras så att naturområdet öster om fastigheten Holmsund 6:97 utgår.

**Planbeskrivning:**

ändras och revideras angående antalet fastighetsägare på Storklyvan som nu förbundit sig att delta i broprojektet och finansiering av detta.

ändras under rubriken **ADMINISTRATIVA FRÅGOR** där hänvisningen till naturvårdslagen justeras till hänvisning till miljöbalken.

**KVARSTÅENDE SYNPUNKTER**

*Kvarstående synpunkter som inte har kunnat tillgodoses har framförts av följande sakägare: m.fl.*

Under samråd:

**Holmsund 6:115;** Mona och Åke Vänman, Lilltuvan 7, 913 42 Obbola,  
**Holmsund 6:118 o 6:121;** Margot Bäckström, Trädgårdsgatan 21, 913 31  
Holmsund, **Holmsund 6:119;** Carl – Eric Sandström, Furuvägen 13, 913 35  
Holmsund, **Holmsund 6:127;** Asta Marklund, Olof Palmes gata 9, 903 23  
Umeå, **Holmsund 6:128;** Per – Olof Granström, Fortvägen 109, 187 68 Täby,  
**Holmsund 6:244;** Carin Brändström, Storklyvan 50, 913 35 Holmsund.

Under samråd och utställning:

**Raggavavikens vägförening,** Hans Allergren, Ö. Strandgatan 42C, 903 33  
Umeå, **Holmsund 6:99;** Harrieth och Hans Allergren, Ö. Strandgatan 42C, 903  
33 Umeå, **Holmsund 6:105;** Tutta och Thorbjörn Hedman, Jakobsgränd 4 A,  
904 20 Umeå, **Holmsund 6:97;** Ingrid och Arne Hedlund, Raggavauden 30,  
913 35 Umeå, **Holmsund 6:107;** Marie Dahlgren och Magnus Sandström, Vi-  
olvägen 17, 91 831 Umeå, **Holmsund 6:108;** Linda Karlsson och Robert An-  
dersson, Norrvägen 30 903 46 Umeå, **Holmsund 6:109;** Margaretha och An-  
ders Edling, Kulgränd 5, 913 34 Holmsund, **Holmsund 6:240;** Eva Karlsson  
och Göran Andersson, Himlastigen 38, 906 41 Umeå, **Holmsund 6:124;** Gun-  
da och Gunnar Johansson, Bryggargatan 1, 913 34 Holmsund, **Holmsund**  
**6:113;** Lars Zakrisson, Zackrisvägen 1, 913 35 Holmsund, **Holmsund 6:114;**  
Thomas Zakrisson, Orkestergränd 30, 913 34 Holmsund, **Holmsund 6:120;**  
Gun och Melker Kriström, Vintervägen 12, 913 35 Holmsund.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 2007

Detaljplanering

  
Olle Forsgren  
Stadsarkitekt

  
Staffan Holmgren  
Planingenjör



# ANTAGANDEHANDLING

1 (3)

## PLANBESKRIVNING

Dnr PLA 05-34

**Detaljplan för delar av fastigheten HOLMSUND S:35 samt del av KLYVSLÄDAN:s vattenområde (gång- och cykelbro till Storklyvan) inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län**

### HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser och illustration I
- Planbeskrivning med illustration II
- Genomförandebeskrivning

### PLANENS SYFTE

Planens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för byggande av en gång- och cykelbro, med en invändig bredd mindre än 2 meter, mellan fastlandet och ön Storklyvan samt tillhörande parkeringsplatser på fastlandet för de sommarboende på ön.

### PLANDATA

Planområdena är belägna på Raggavauden respektive inom Klyvslädans vattenområde ca 1,5 km öster om Holmsunds golfbana.

### TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Områdesplan 2480-P93/2 lagakraftvunnen 1992-10-29 samt ändringsplan 2480K-P01/57 lagakraftvunnen 2001-10-21.

### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Frågan om en fast vägförbindelse, bank- och broförbindelse för biltrafik, har tidigare varit föremål för prövning. Ett sådant ärende avgjordes i oktober 1989 då regeringen avlog sökandes framställan. I samrådshandlingarna för ovanstående områdesplan (2480-P93/2) ingick två alternativa förslag till fast vägförbindelse. Inför utställningen beslutade byggnadsnämnden 1991-12-09 § 406, i enlighet med kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 1991-10-08 § 101, att ställa ut förslaget till områdesbestämmelser utan någon redovisning av vägförbindelse mellan fastlandet och Storklyvan.

#### Planförslag

##### *Gång- och cykelbro*

I det nu aktuella förslaget föreslås en broförbindelse, enbart för gång- och cykeltrafik, över sundet mellan Raggavauden (Hästögen) och ön Storklyvan. Gång- och cykelbron ska utföras i enlighet med illustration I och med en invändig fri bredd mindre än 2 meter.

Bron planeras att utföras av prefabricerade enheter i trä, ca 15 meter långa respektive ca 25 meter för det bågformade spannet och upplagda på 2-2,5 meter breda fundament. Detta för att vattnet skall ges möjlighet till genomspolning av sundet.

*Illustration II*

Det bågformade spannet över den muddrade rännan får en fri höjd på 2-2,5 meter (se illustration I), vilket tillåter den underfart av mindre båtar som erfordras för det rörliga friluftslivet.

Vattenområdet kring brofästet mot Storklyvan är kraftigt uppgrundat. Här föreslås att en mindre bank för gång- och cykelvägen utföres (se illustration I och II).

#### *Parkering, trafik*

Idag behöver man båt för att ta sig till ön. Fastighetsägare inom den norra respektive den mellersta delen av ön har sin parkering ca 400 meter respektive 100 meter norr om Raggavauddens sydspets. I övrigt parkerar öns fastighetsägare vid Karlsborgs småbåtshamn där de har sin båtplats.

Eftersom den planerade broförbindelsen endast avses för gång- och cykeltrafik erfordras ett område där Storklyvans fritidshusägare kan lämna, parkera sina fordon i närheten av gc-bron. Ett sådant parkeringsområde föreslås placeras inom fastigheten Holmsund S35 mellan fastigheterna Holmsund 6:19-6:97 och 6:98. Genom att befintlig väg flyttas något öster om nuvarande läge erhålles möjlighet till en eventuell framtida utvidgning av parkeringen mot väster (se illustration II).

Av öns 32 fastigheter har nu ägarna till 19 st av dessa förbundit sig att medverka i broprojektet och finansieringen av detta.

#### **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

Detaljplanen anger de planmässiga förutsättningarna för en brobyggnad. För genomförandet av den planerade vägsträckningen, parkeringen samt gång- och cykelbron erfordras anläggningsförrättning och vattendom.

Inom området gäller förordnanden enligt miljöbalken 7 kap 13 § (strandskydd respektive skydd för landskapsbilden).

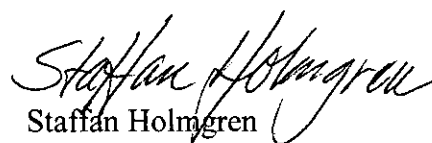
Övriga frågor av administrativ karaktär behandlas i genomförandebeskrivningen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå mars 2007

Reviderad i juni 2007



Olle Forsgren  
Stadsarkitekt



Staffan Holmgren  
Planingenjör



## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 05-34

Detaljplan för delar av fastigheten **HOLMSUND S:35** samt del av **KLYVSLÄDANS** vattenområde (gång- och cykelbro till Storklyvan) inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län

---

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

*Genomförandetid*

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå årsskiftet närmast efter minimitiden fem år.

*Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning*

Fastighetsägaren svarar för åtgärder inom kvartersmark.

Planförslaget avser en detaljplan med enskilt huvudmannaskap vilket innebär att fastighetsägarna inom planområdet själva svarar för åtgärder inom allmän plats (lokalgata samt naturområde).

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för byggande av en gång- och cykelbro, med invändig bredd mindre än 2 meter, mellan fastlandet och ön Storklyvan samt tillhörande parkeringsplatser på fastlandet för de sommarboende på ön.

Detaljplanen omfattar två områden varav ett landområde och ett vattenområde av samfälligheten Holmsund S:35 vars ändamål är Västra Kvarnen. Landområdet omfattar del av Raggavauden som ursprungligen var en del av vattenområdet, men som succesivt har uppgrundats.

Holmsund S:35 förvaltas av Lövä bys samfällighetsförening.

Planens genomförande förutsätter att överenskommelser träffas mellan Klyvans vägförening, Lövä bys samfällighetsförening och Raggavavikens vägförening. Om planen antas och frivilliga överenskommelser inte träffas mellan parterna kan förutsättningarna att genomföra planen avgöras genom anläggningsförrättning enligt anläggningslagen.

För de tillkommande anläggningarna, gång- och cykelbro samt parkering, bör gemensamhetsanläggning bildas för fastigheterna på Storklyvan.

Strandskydd gäller för planområdet.

---

## TEKNISKA FRÅGOR

### *Miljöprövning*

För brobyggnaden erfordras tillstånd enligt Miljöbalken vilket skall prövas i samband med genomförandet. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats 2006-11-01 av Jimmi Ulriksson, Stockholm.

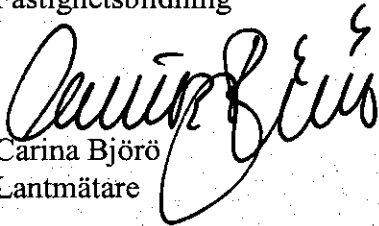
### *Trafik och parkering*

För de sommarboende på Storklyvan anordnas en parkering på fastlandssidan, Raggavauden. Genom att flytta Raggavaviksvägen österut skapas utrymme för att i framtiden kunna utöka parkeringsytan västerut om behovet av p-platser ökar.

## PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Klyvans vägförening svarar för alla planläggnings- och exploateringskostnader. Planavtal har tecknats med Klyvans vägförening.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå mars 2007  
Fastighetsbildning rev juni 2007

  
Carina Björö  
Lantmätare

Detaljplan för delar av fastigheten **HOLMSUND S:35** samt del av **KLYVSLÄDAN:s vattenområde** (bro till Storklyvan) inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län

Samråd har hållits under tiden 25 april – 12 maj 2006 med Länsstyrelsen, SLK, Utvecklingsavdelningen, UMEVA, Umeå Energi, Umeå fritid, Telia Sonera och sakägare.

#### 1. Länsstyrelsen:

”För detaljplaner ska kommunen alltid ta ställning i det enskilda fallet och bedöma om planens genomförande kan antas leda till betydande miljöpåverkan eller ej. Kommunens ställningstagande ska motiveras och göras tillgängligt för allmänheten. För mer information hänvisas till Boverkets skrift Miljöbedömningar av planer enligt plan- och bygglagen – en vägledning, mars 2006. Planhandlingarna bör kompletteras i detta avseende.

För planförslaget gäller strandskydd enligt 7 kap 13 och 14 § § miljöbalken. Planförslaget ligger inom ”Områdesbestämmelser för Storklyvan mm inom Holmsund”. I beslut den 20 november 1992 hävdades strandskyddet för tomtplatserna inom denna plan. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Avvägningen mellan allmänintresset att ha tillgång till naturmark i strandnära miljöer i en relativt exploaterad miljö och planförslagets begränsningar av denna tillgänglighet bör tydliggöras. För att Länsstyrelsen ska vara beredd att häva strandskyddet för parkeringen och lokalgatan inom planområdet måste särskilda skäl anges samt visa att planförslaget är förenligt med goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

För att anlägga en bro som kräver ingrepp i vattenmiljön fordras tillstånd enligt 11 kap miljöbalken. Beroende på miljöbalksprövningens utfall kan andra lägen än det i planförslaget angivna bli aktuella. Hur detta ska hanteras bör klarläggas i det fortsatta arbetet.”

**Kommentar:** Efter samrådet har planhandlingarna kompletterats med en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Trots brister i miljökonsekvensbeskrivningens utformning gör Miljö- och hälsoskydd, efter egna efterforskningar, bedömningen att bron har måttlig påverkan på naturmiljön under byggtid och liten påverkan under drifttid.

Strandskydd råder enligt miljöbalken 7 kap 13 och 14 § § vid havet och vid insjöar och vattendrag omfattande land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen. Inom strandskyddsområdet får inte anläggningar eller åtgärder vidtas som försvårar för det rörliga friluftslivet eller som väsentligt skadar växt- och djurlivet. Dispens från strandskyddet kan ges om det finns särskilda skäl.

Detaljplanen förstärker och säkerställer det allemansrättsliga genom att gång- och cykelbron underlättar möjligheten att besöka ön. Då de områden som berörs av den planerade bronns brofästen redan idag används bör livsvillkoren för djur- eller växtarter inte väsentligen försämrats. Därför synes särskilda skäl för strandskyddsdispens enligt 7 kap 16 § miljöbalken föreligga.

**2. Kommunstyrelsens planeringsutskott:**

”Frågan om en fast förbindelse till Storklyvan har tidigare varit föremål för upprepat antal prövningar, vid ett tillfälle prövat ända till regeringen. Samtliga dessa prövningar har resulterat i att en fast förbindelse inte medgivits. Huvudskälen har varit att slå vakt om den ö-karaktär som Storklyvan har som en del av Holmsunds begränsade skärgård och att inte försvåra båtleden genom Klyvslådan. Även effekterna på landskapsbilden talar emot en fast förbindelse.

När förslaget nu åter förs fram görs det som en bro för gång- och cykeltrafik samt anläggande av en parkeringsplats på Raggavauden, på fastlandssidan.

Ur övergripande planeringssynpunkt kvarstår uppfattningen att det är viktigt att så långt möjligt bibehålla den lilla skärgårdskaraktär som finns på några få ställen längs Umeås kust varav detta är ett. Tidigare grundinställning att tillvarata allmänhetens intressen vad gäller landskapsbild, rörligt friluftsliv och bejaka naturvårds- och båtintressen bör fortfarande gälla.

Mot den bakgrunden är en fast förbindelse fortfarande negativt. Enbart en gång- och cykelförbindelse leder dock till mindre effekter på öns karaktär och under förutsättning att den utförs utan bankar ger den mindre effekt på landskapsbild och sannolikt även på naturvärden. Den föreslagna bron föreslås dock hålla en inre bredd på 2 meter vilket ändå kan medge biltrafik. För att undvika en framtida successiv förändring med biltrafik ut på ön bör enbart en smalare bro medges, som över huvud taget inte kan trafikeras med bil.

Utformning av GC-bron är i detta fall av stor betydelse. Det bör därför i planbestämmelserna tydligare säkerställas att bron utförs på det sätt som nu avses, dvs. utan vägbankar och med en smal och smäcker konstruktion samt med tillräcklig fri bredd och höjd som medger båttrafik att passera under bron i den båtled som finns genom Klyvslådan.

Planförslaget saknar miljökonsekvensbedömning. Effekterna på naturvärdena såväl på land som i vattenområdet är därför inte möjliga att bedöma. Ett planerande av detta slag borde ha varit försett med miljökonsekvensbeskrivning.”

**Kommentar:** Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

Bestämmelse ändras till: *Invändig fri bredd för bro skall vara mindre än 2 meter.*

**3. UMEÅ ENERGI:**

Ingen erinran finns mot rubr. detaljplaneförslag.

**4. UMEVA:**

**”Vatten och avlopp**

Inga synpunkter

**Avfall och återvinning**

Ökat antal besökande i området ställer höga krav på väghållaren. Vändplats och vägar får inte blockeras för sopbilar (skyltning rekommenderas).”

**Kommentar:** Ovanstående hänför sig till genomförandet och berör inte detaljplanen.

**5. Ingrid och Arne Hedlund, Holmsund 6:97:**

"Vi tycker att ni ska avstyrka byggandet av en bro. Vi säger NEJ. Det kommer att medföra många negativa konsekvenser ur vårt perspektiv, både vad gäller boendemiljö och natur.

Det förekommer direkt felaktiga uppgifter i detaljplanen vad gäller namn på samfällighetsföreningar då Raggavauddens inte ens finns nämnd. Hur är underlaget till planen undersökt? Detta tillsammans med oriktigheter om en enkätundersökning som talar för en bro kräver mer tid för att undersöka och rätta till. Därför yrkar vi på en förlängd samrådstitid med 2 veckor.

Vi reserverar oss bestämt mot Raggavavikens vägförenings samtycke till bron.

Ökande trafik kommer att medföra störande buller och nerdamning.

Vårt nybyggda hus är planerat efter sjöutsikten från två håll, vilket nu kommer att ersättas av en JÄTTE parkering. Detta medför att både värdet och läget markant försämras med parkeringen några tiotal meter bort från huset.

Vår skärgård är inte så stor och består av få öar. Det är därför viktigt att de vattenvägar som finns runt om bevaras framkomliga med båt. Med en bro som är 2-2,5 m hög kommer detta starkt begränsas i Klyvslädan.

Den avsatta ytan för parkeringen har redan idag gles växtlighet. Marken består av fyllnadsmassa från muddring och lågt land som var framkomligt med båt för 30 år sedan. En exploatering av den här marken söder om oss kommer att innebära stor utsatthet för blåst på tomten.

Vi tycker att ett bättre alternativ vore att utnyttja redan befintliga parkeringar. Sydspetsen har en stor outnyttjad yta längst ut som skulle rymma åtskilliga parkeringsplatser. Dessutom finns en stor skogsdunge, mellan de yttersta husen, som kunde utnyttjas för att utöka redan befintliga platser. (bil. 1) Varför är inte detta undersökt? Det verkliga behovet av platser (nyttjare) vet ni först när oriktigheterna i planlösningen (se ovan) är undersökta. Detta läge av parkeringar skapar också en naturlig närhet i direkt anslutning till gång- och cykelbron för i- och urlastning till annat fordon än bil. Finns behovet av ytterliggare parkeringar föreslår vi att den redan befintliga Klyvparkeringen byggs ut. (bil.1) Med det här förslaget behöver man inte exploatera det stora naturområdet för parkering som är förslaget. Vägen och den befintliga vattenledningen behöver inte heller dras om.

**Kommentar:** Kontoret har i beskrivningen misstolkat enkätundersökningen. Enkätförfrågan angående trafikbelastning har gjorts i Klyvans vägförening och inte bland Storklyvans 32 fastigheter.

Området för parkering minskas och bestämmelsen att få uppföra garage inom parkeringen utgår. Kontoret delar inte uppfattningen att det är ett bättre alternativ att placera parkeringen på sydspetsen.

*Plankarta och planbeskrivning ändras och kompletteras.*

**6. Harrieth och Hans Allergren, Holmsund 6:99:**

"Vi, ägare av fastigheten Holmsund 6:99, lämnar följande synpunkter på förslaget om en gång och cykelbro till ön Storklyvan.

Vi ser förslaget med en smal gång- och cykelbro som en framkomlig kompromiss i den segdragna broprocessen som pågått i drygt 20 år. Frihöjden över

vattenytan anser vi dock bör regleras med en bestämmelse så att framkomligheten med båt i Klyvslådan säkerställs.

Vi anser med bestämdhet att garage inte bör tillåtas inom det föreslagna parkeringsområdet som främst är avsett att nyttjas under sommarhalvåret. Markområdet ligger i ett öppet läge vid Klyvslådan vilket absolut bör hållas obebyggt.

Även om vi ser förslaget med en smal gång- och cykelväg som en framkomlig kompromiss, så har vi några tankar och reflexioner som inte får en lösning i detaljplanen. De kan dock komma att skapa framtida problem och irritationer kring broutnyttjandet och måste därför lösas.

Hur kan, trots det föreslagna parkeringsområdet, parkering av bilar och transportvagnar m.m. undvikas på vändplanen vid brofästet på Raggavauden? Hur kan man, trots bestämmelsen om en smal gångbro, undvika framställningar om att tillåta en bredare bro möjlig för biltrafik? Sådana diskussioner pågår redan bland brointressenter på Storklyvan. Hur ska kommunen agera vid framställning om fortsatt byggande av gång- och cykelbroar till öarna belägna längre ut? Ska de fritidsboende på dessa öar i så fall medges plats på parkeringsområdet och trafikera grusvägen som Raggavavikens vägförening förvaltar? Hur mycket biltrafik kommer fritidshusägarna längs den 2 km långa vägen att tåla? Någonstans går en gräns där ökad trafik åsidosätter både trafiksäkerheten och trevnaden i fritidsområdet.”

**Kommentar:** Bestämmelsen för W<sub>1</sub> ändras till: *Vattenområde där gång och cykelbro får anläggas med en segelfri höjd på minst 2 meter inom en farledsbredd av 20 meter.*

Området för parkering minskas och bestämmelsen att få uppföra garage inom parkeringen utgår

#### 7. Lövä bys samfällighetsförening gm sekr. Staffan Sjöström:

”Såväl den föreslagna parkeringen som bron är i huvudsak belägen på mark som tillhör samfälligheten. Observera att även kommunens fastighet Holmsund 6:19 berörs av förslaget. Den väg som angör parkeringen förvaltas av Raggavavikens vägförening, inte Karlsborgsvägens samfällighetsförening.

Lövä bys samfällighetsförening har inga invändningar mot grundprincipen i planförslaget. För att säkerställa möjligheten för mindre båtar att passera under bron bör en planbestämmelse om minsta frihöjd anges. En bestämmelse om minsta bredd för mittspannet bör övervägas. Möjligheten att uppföra garage eller uthus avstyrks. En flyttning av vägen kan medföra extra kostnader även för att flytta befintlig vattenledning. Alternativt kan vägen ligga kvar och parkeringsyta iordningställas öster om vägen.

Samtliga kostnader för mark, utförande och förrättning ska bekostas av de fastighetsägare som avser att genomföra bygget.”

**Kommentar:** Genomförandebeskrivningen ändras avseende namn på förvaltare för väg som angör parkeringen. Raggavavikens vägförening istället för Karlsborgsvägens samfällighetsförening.

Bestämmelsen för W<sub>1</sub> ändras till: *Vattenområde där gång och cykelbro får anläggas med en segelfri höjd på minst 2 meter inom en farledsbredd av 20 meter.*

Bestämmelse om minsta bredd för mittspannet finns.

Området för parkering minskas och bestämmelsen att få uppföra garage inom parkeringen utgår

**8. Raggavavikens vägförening gm ordf. Lennart Fällgren och sekr. Hans Allergren:**

”Raggavavikens vägförening lämnar följande synpunkter på förslaget om en gång- och cykelbro till ön Storklyvan.

Vi konstaterar inledningsvis att varken vår vägförening eller Karlsborgsvägens samfällighetsförening eller Källans vattenförening finns med på utsändningslistan för samrådsförslaget. När planförslaget senare ställs ut för granskning utgår vi från att detta rättas till så att föreningarna får planhandlingarna på remiss. Raggavavikens vägförening finns för övrigt inte redovisad som berörd vägförening i genomförandebeskrivningen. Där har felaktigt angivits Karlsborgsvägens gemensamhetsanläggning, Holmsund ga: 14.

Raggavavikens vägförening har ända sedan hösten 1985 varit berörd av återkommande framställningar om tillstånd att anlägga en bilbro mellan Raggavauden och Storklyvan. Framställningarna har gång efter annan avslagits av kommunen och länsstyrelsen samt två gånger av regeringen, 1989 och 1992. De motiv som låg till grund för avslagen har hela tiden varit miljöskälen: att attraktiva skärgårdsöar inte ska sammanbindas med fastlandet via bilvägar. Vår vägförening har genom åren stött den tanken och gör så fortfarande.

Raggavavikens vägförening ser dock nuvarande förslag med en smal gång- och cykelbro som en framkomlig kompromiss i den segdragna broprocessen som pågått i drygt 20 år. Här är det dock av vikt att bron får den längd och utformning som redovisas i förslaget till detaljplan. Härigenom förändras inte vattengenomströmningen i Klyvslådan. Den frihöjd över vattenytan, 2,0-2.5 meter, som anges i beskrivningen, anser vi bör anges som bestämmelse under W1.

Det föreslagna parkeringsområdet och den nya vägsträckningen anser vi bör omstuderas. I den föreslagna vägsträckningen ligger längs del av sträckan en ledning för åretruntvatten fram till Raggavauddens sydspets, varifrån en sommarvattenledning svarar för vattenförsörjningen till utanför liggande öar. Vattenledningen måste, med den föreslagna vägsträckningen, flyttas eller markisolerars. Vi föreslår därför att nuvarande väg förstärks i det berörda avsnittet och även fortsättningsvis nyttjas. Vi hävdar vidare med bestämdhet att garage inte bör tillåtas inom det föreslagna parkeringsområdet som utgörs av ett öppet markområde. Området ligger öppet vid Klyvslådan och bör absolut hållas obebyggt. Det finns avskräckande exempel på fula och skräpiga parkeringsområden i känsliga lägen med diverse garage av typen ”masoniteskjul”. Vi anser att det inte finns behov av garage under sommarhalvåret. Här bör nämnas att det stora parkeringsområdet vid Karlsborgs båthamn, med ett 80-tal bilplatser, är helt utan garage.

De fastighetsägare på Storklyvan som avser nyttja en gång- och cykelbro liksom de föreslagna parkeringarna måste anslutas till Raggavavikens vägförening och betala den anslutningsavgift som anges i vägföreningens stadgar.

Raggavavikens vägförening har behandlat detta yttrande i föreningens styrelse 2006-05-06.”

**Kommentar:** Fastighetsförteckning, genomförandebeskrivning och sändlista justeras och kompletteras angående Raggavavikens vägförening, Karlsborgsvägens samfällighetsförening och Källans vattenförening.

Bestämmelsen för W<sub>1</sub> ändras till: *Vattenområde där gång och cykelbro får anläggas med en segelfri höjd på minst 2 meter inom en farledsbredd av 20 meter.*

Området för parkering minskas och bestämmelsen att få uppföra garage inom parkeringen utgår.

Fastighetsägares eventuella anslutning och erläggande av avgifter till Raggavavikens vägförening hänförs sig till genomförandet och berör inte detaljplanen.

#### 9. Robert Andersson, Holmsund 6:108:

"Efter att jag börjat gräva i brofrågan har en del frågetecken uppenbarast sig som bör rätas ut för att de olika parternas agerande inte skall ifrågasättas.

Kommunens detaljplanering tycks agera partiskt genom att välvilligt delge broanhängarna vad som skall åberopas för att smidigast klara sig genom både de politiska och de tekniska kvarnarna. När vi som är emot broförbindelsen vänder oss till samma tjänstemän, som i tidigare skede varit välvilliga med information, möter en i det närmaste total tystnad och ovilja att på samma sätt vara behjälpliga med råd om vad som bör beaktas som man tidigare varit mot broanhängarna. Ett sådant beteende kanske inte skulle vara så kontroversiellt om det inte gällde en så pass infekterad fråga som bron vara eller icke vara över till Storklyvan. Denna fråga har varit föremål för både kommunen och hela vägen upp till regeringsrätten och resultatet har varit detsamma varje gång. Detta agerande blir lite märkligt när kommunen har ett krav på sig att enligt kommunallagen behandla sina innevånare lika.

Man bör också titta på om det ligger någon sanning i att vissa sakägare fått möjlighet att agera i egen sak genom att förvärva mark av kommunen och på det sättet säkerställa att man inte behöver få en tilltänkt parkering i anslutning till sin fastighet. En parkering som kommunens tjänstemän och Klyvans vägförening och nu även styrelsen för Raggavavikens vägförening, förespråkar skall ligga ca 300 meter från den tänkta bron. Detta resonemang faller sig ganska naturligt om tittar på vem som skulle drabbas av denna placering. Jag kräver att om det, Gud förbjude, blir en bro och tillhörande parkering skall parkeringen placeras i direkt anslutning till bron och inte ytterliggare försämra läget för vi som inte vill ha detta tragiska ingrepp i vår närhet.

Man får också en känsla av att detta är uppgjort redan från början. Dvs. att detta skulle vara en politisk kompromiss som även faller stadsarkitekten i smaken och att man i fortsättningen skulle slippa denna segslitna långbänk. Priset för denna tvivelaktiga såpa är att man släpper principen om att inte sammanbinda öar med fastlandet. Man släpper kravet på att värna om de få unika och fortfarande orörda öarna.

Jag tänkte även kommentera själva bron, vilket jag förutsätter att det aldrig blir. Om man nu har tänkt sig en cykel och gångbro, så undrar man givetvis varför den skall vara ca 2 meter bred? Här kan den som inte är allt för konspiratoriskt lagd genast förstå att det finns en baktanke med detta. Man dimensionerar bron så att den skulle kunna klara ett axeltryck av en bil. Man gör den så pass bred att det går att köra med bil över. Detta är också vad den rycktessprid-

ning som oundvikligen uppstår säger. Detta kräver jag att kommunen omöjliggör genom att dimensionera bron till vad den skall användas till, nämligen en cykel och gångbro.

*Kommentar:* Brons bredd blir mindre än två meter. Övriga synpunkter hänför sig inte till detaljplanen.

10. **Mona o Åke Vänman, Holmsund 6:115**  
**Margit Bäckström, Holmsund 6:118 o 6:121**  
**Carl-Eric Sandström, Holmsund 6:119**  
**Asta Marklund, Holmsund 6:127**  
**Per-Olof Granström, Holmsund 6:128**  
**Carin Brändström, Holmsund 6:244**

”Vi är några äldre personer som har haft våra fritidshus på Storklyvan i många år. Vi är fortfarande så aktiva att vi vill fortsätta att utnyttja, och njuta av, våra fritidshus så mycket som möjligt.

När nu en gång- och cykelbro planeras mellan fastlandet och Storklyvan är vi angelägna om att bredden på broförbindelsen blir så stor att ett räddningsfordon eller motsvarande kan ta sig till och från ön om ett olycksfall eller plötsligt påkommen sjukdom skulle inträffa. Det skulle inge en stor trygghet och vi skulle kunna fortsätta att nyttja våra fritidshus i vetskap om att man snabbt och enkelt kan komma under vård. En sjuktransport där båtförbindelse måste nyttjas innebär alltid komplikationer.

Begränsningen av brobredden tyder på att kommunen i planförslaget inte tagit hänsyn till våra här anförda förhållanden. Vi har ingen förståelse för att man tänker så kortsiktigt, när det gäller en investering som är avsedd kunna utnyttjas under många år av oss fritidshusägare.”

*Kommentar:* Brobredden kan inte bli bredare än 2 meter. Kommunstyrelsens planeringsutskott skriver i sitt yttrande: ”Den föreslagna bron föreslås dock hålla en inre bredd på 2 meter vilket ändå kan medge biltrafik. För att undvika en framtida successiv förändring med biltrafik ut på ön bör enbart en smalare bro medges, som över huvud taget inte kan trafikeras med bil.”

11. **Ulf Karlsson, Holmsund 6:111 och Lars-Erik Sandberg, Holmsund 6:112**  
 ”Undertecknade fastighetsägare till fastigheterna Holmsund 6:111 samt 6:112 önskar i egenskap av närmast berörda fastigheter på Klyvan lämna synpunkter på rubricerat

På grund av tidigare uppslamning samt fortskridande landhöjning bildas ett markområde som vid lågvatten (< 15) består av ett ytlager med ca 20 cm uppslamad lera (se bifogat foto tagit vid brofäste på Klyvan). Om 10-15 år torde detta vara en normal vy vid normalvattenstånd med den skillnaden att strandlinjen totalt buskat igen med lövträ likt strandlinjen i övrigt runt ön.

Undertecknade tycker inte detta är värt att bevara, när vi i gengäld får en osymmetrisk GC-bro, som i redovisat utförande får en väsentligt större förändring på landskapsbilden.

Vi anser att bron skall utföras symmetrisk med 2 st lika stora påkörningsramper upplagda på samma nivå och anslutande till den 25m välvda bron (se bifogad förslagskiss 6:111 o 6:112).

Träkonstruktionen samt föreslagna räcken skulle på detta sätt väsentligt minimeras. Med breddade vägrenar vid anslutningen på Klyvan samt svagt slutande slänter skulle en naturlig anpassning av landfastet bli möjligt. Dagvattenavrinning samt bevarande av den på ön gamla "vintervägen" till Lill-Klyvan skulle också möjliggöras med bifogat förslag.

För att kompensera eventuellt försämrade genomspolning av sundet, (det avkortade området är oftast torrlagt) samt för att säkerställa vattenspegeln i minst 10-15 år skulle en försiktig "muddring" enligt redovisning på skissutföras.

I övrigt sympatiserar vi med de synpunkter som inlämnas i form av skrivligt yttrande från Klyvans vägförening och som vi tagit del av".

**Kommentar:** Kontoret anser att utfyllnad av vattenområde eller uppfyllnad av vägbank i möjligaste mån bör undvikas.

**12. Ingrid o Arne Hedlund - Holmsund 6:97, Thorbjörn Hedman, Holmsund 6:105, Marie Dahlgren - Holmsund 6:107, Linda Karlsson o Robert Andersson - Holmsund 6:108, Anders Edling - Holmsund 6:109, Lars Zakrisson - Holmsund 6:113, Thomas Zackrisson - Holmsund 6:114, Gunda o Gunnar Johansson - Holmsund 6:124, Eva Karlsson o Göran Andersson - Holmsund 6:240:**

"Den unika skärgårdsmiljön med endast ett fåtal öar som är koncentrerade runt Holmsund, är en idyll och ett andningshål för många Holmsund- och Umeåbor med omnejd. Efter genomförd muddring i Klyvslådan har fågellivet blommat upp med svanar, gäss och änder mm. Muddringen har även medfört en bättre tillgänglighet för det allt mer ökande båt- och friluftslivet. Vi har valt att ha fritidshus på en ö av den anledningen att vi slipper trafik, buller och avgaser. Flera av oss har haft fritidshus under många år på Storklyvan, de som önskar fast broförbindelse har nyligen inköpt fritidshus på Storklyvan **trots vetskapen om att de köpt sitt fritidsboende på en ö.**

Nyligen gjordes en enkätundersökning bland Storklyvans 32 fastighetsägare om intresset för att genomföra den planerade gång- och cykelbron och det därvid ökade behovet av parkeringsplatser. Tio fastighetsägare från den södra delen av ön anmälde sitt intresse för att ansluta sig till Raggavavikens vägförening. **Någon sådan undersökning har ej genomförts. Vi kräver att resultatet av den påstådda undersökningen skall redovisas till samtliga sakägare.** Den tidigare enkätundersökningen som gjordes 04 01 29, byggde på en fast vägförbindelse för biltrafik, detta resultat anser vi inte kan ligga till grund för det nu lagda förslaget. Vi anser att en ny enkät som avser de nya förutsättningarna skall ställas till samtliga berörda stugägare inklusive Raggavavikens vägförening. En ev. ny enkätundersökning skall även innehålla förfrågan om ev. behov av parkering och garage på fastlandet.

**Vi anser det mycket märkligt** att en sådan här fråga på nytt kan bli aktuell när den två gånger avgjorts i högsta instans dvs regeringsrätten. Vi anser vidare att en brofråga är av så viktig art och skulle medföra STORA negativa konsekvenser för Umeå och dess högst begränsade skärgård. Ett avkall på tidigare ställningstagande att inte sammanbinda öar med fastland skulle medföra fritt fram att förbinda öar med fastland. Här vill vi hänvisa till kommunens skrivelse: Vattenplan 1995 och Översiktlig naturinventering 1991. I dessa skrifter påpekar kommunen just vikten av att låta dessa områden vara orörda främst med tanke på dess unika ställning, i avseende på natur och djurliv.

Den tänkta parkeringen/garagets placering och syfte är orimlig med tanke på den ytterst lilla nyttan av den, eftersom det redan finns en etablerad parkering vid Karlsborgs småbåtshamn. Orimligheten med parkering/garage är avståndet för dem som önskar fast broförbindelse och parkering/garage när man idag kan åka båt direkt till sin egen brygga. Att man istället skall gå ett hundratal meter med packning till sitt fritidsboende, ter sig rätt osannolikt! – Eller har man tänkt sig att använda motorfordon?

De sökande som vill ha parkering/garage gång- och cykelförbindelse berörs inte av de föreslagna, eftersom deras fritidshus är placerade på den södra delen av ön. De föreslagna ingreppen är så placerade att våran utsikt och närmiljö kommer att förstöras.

**Vem vill idag sätta och titta in i garagelängor och en parkeringsplats? Vi anser att detta är en totalförstörelse av vår närmiljö och sänkning av våra fastigheters värde.**

Vi ställer oss mycket frågande till brons fria höjd på 2-2,5 meter. Eftersom det innebär att den begränsar båttrafiken och det rörliga friluftslivet avsevärt.

Tanken med att bygga en vägbank i anslutning till cykelbron innebär med all säkerhet en snabb uppgrundning utanför berörda stugägare. Detta har tidigare uppmärksammats då en stugägare byggde en pir var på det omgående grundades upp väster om den. Piren fick grävas bort.

Vi ställer oss frågande till: **Vad är syftet med bron? Jämfört med de stora ingrepp som sker i naturen?**

Vi motsätter oss all eventuell exploatering och ingrepp av denna unika och vackra skärgårdsmiljö”.

**Kommentar:** Kontoret har i beskrivningen misstolkat enkätundersökningen. Enkätförfrågan angående trafikbelastning har gjorts i Klyvans Vägförening och inte Bland Storklyvans 32 fastigheter.

De förslag som tidigare avgjorts i regeringsrätten omfattade fast vägförbindelse för biltrafik och kan inte jämföras med detta förslag av en gång- och cykelbro.

För att utreda miljöpåverkan har en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats 2006-11-01. Om denna yttrar sig Miljö- och hälsoskyddsnämnden bland annat:

*”Trots brister i miljökonsekvensbeskrivningens utformning gör Miljö- och hälsoskydd, efter egna efterforsningar, bedömningen att bron har måttlig påverkan på naturmiljön under byggtid och liten påverkan under drifttid.”*

Se vidare under punkt 15.

Området för parkering minskas och bestämmelsen att få uppföra garage inom parkeringen utgår.

### 13. Styrelsen för Källan ek förening, ordf. Marie Dahlgren:

”Källan ekonomisk förening är **ej tillfrågad i sakfrågan.**

**Påpekar att:** Den befintliga året runt vattenledningen ligger ej på de djup som krävs för att klara påfrestningar av en väg samt parkering/garage. Om väg och parkering placeras på befintlig vattenledning föreligger stor risk för att vattnet fryser i ledningen.

**Med anledning av ovan godkänner vi ej förslaget.**

Bifogar skiss över befintligt vattennät

**Kommentar:** Kontoret beklagar att Källan ekonomiska förening inte tillfrågats under samrådet.

Området för parkering minskas och bestämmelsen att få uppföra garage inom parkeringen utgår.

*Sakägarförteckning kompletteras.*

#### 14. Klyvans Vägförening gm ordf. Leif Hägglund:

Klyvans vägförening med 17 st fastigheter tillika medlemmar i föreningen vill lämna nedanstående synpunkter

1. **I vår ansökan** bifogades underlag helt baserat på det förslag som vi fick av stadsarkitekten i samband med diskussioner efter vårt erhållna avslag på en fast vägförbindelse med Dnr 04-43. I vår ansökan framgår att vi ansökt om detaljplaneändring för att möjliggöra byggandet av en gång- och cykelbro (senare i texten nämnt gc bro) med en längd av 25 m samt en inv. bredd på minst 2.50 m. Det är i nuläget väldigt anmärkningsvärt när vi som fastighetsägare erhåller samrådshandlingar som innebär en gc bro med invändigt mått av max 2 m. Trots ett antal samtal, samt träffar med berörda handläggare på Umeå Kommun har denna bredd aldrig framkommit eller diskuterats varken i förslag eller skisser som vi erhållit.
2. **Efter kontakt** med bl.a. Svenska Träbroar (en av de större träbroleverantörerna i Sverige) samt andra sakkunniga har vi erfarit att man inte rekommenderar varken gc broar eller andra broar med invändiga mått understigande 2.50 m. Detta grundar man på den stora kollisionsrisken (mopeder och cyklar) och att det är omöjligt att maskinellt sköta underhåll såsom snöröjning och sandning. Sandning inte minst viktig eftersom frysrisk och där med halka på broar torde vara allom känt.
3. **Klyvans Vägförening** blir ytterst ansvarig för anläggningen och känner en oerhört stark oro att ta ansvar för en bro med så uppenbara olycksrisker. Umeå kommun har initialt redan klassat detta som ett normalt planförfarande vilket innebär ett planärende av stort allmänt intresse. Vi kan naturligtvis inte utesluta att andra "utomstående" beträder bron. Detta ingår ju i det rörliga friluftslivet. Vi kan därför inte acceptera en detaljplan innehållande en gc bro med inv. mått understigande 2.50 m.
4. **Mot beaktande** att föreningens medlemmar med egna pengar och insatser kommer att investera ca 1 Milj kr i denna bro med tillhörande av/påfarter, p-platser samt upprustning av den grovbrutna 900 m långa vägen på Storklyvan (för att kunna användas som gång o cykelväg) förstår vi inte hur man inom Umeå Kommun resonerat i planförslaget på denna punkt. Skulle förslaget vinna laga kraft fråntar man medlemmarna möjligheten att underhålla och snöröja med maskin. Bro och väg är ju faktiskt avsedda att användas även vintertid. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för gc bro. Ser man då till den stora privata investeringen som detta innebär förefaller det som en väldigt kortsiktig plan. En träbro har en förväntad livslängd på minst 40 år och då anser vi inte att det är ekonomiskt försvarbart med en bro understigande 2.50 m inv. bredd.

5. **Med beaktande** av allt som ovan nämnts anser Klyvans Vägförening att planförslaget måste ändras beträffande den invändiga bredden på bron till minimum 2.50 m samt tillhörande fundament breddas till motsvarande bredden på bron. Vad vi kunnat utröna har ingen så smal gc bro byggts av Umeå Kommun och vi som privatpersoner bör väl inte behandlas annorlunda.
6. **Synpunkter** på att man i detaljplan reglerar huruvida vi måste genomföra anläggningsförrättning med bildande av Samfällighetsförening undrar vi om detta är i lag reglerat eller om detta är krav från Umeå Kommun. Med detta krav tvingar vi in andra / utomstående fastigheter i projektet och detta har aldrig varit vår avsikt att med tvång tvinga någon till medlemskap i Klyvans Vägförening. I sak har ingenting förändrats sedan vår första ansökan om fast vägförbindelse Dnr 04-43 inlämnades och som finns hos Umeå kommun. Det är 17 st fastigheter i nuläget som är att finansiera och bygga denna bro med p-platser o vägförbättringar.
7. **Felaktigheter** som vi uppfattar i samrådsunderlaget. Se Planbeskrivningen sidan 3 (3) i underlaget. Se sista stycket under rubriken *Parker- ing, trafik*. Här har en feltolkning gjorts av vår skrivelse ang. trafikbelastning vid utförande av gång/cykelbro till Storklyvan. Enkätförfrågan ang. trafikbelastning har gjorts i Klyvans Vägförening och inte bland Storklyvans 32 fastigheter. I Klyvans Vägförening är inte samtliga fastigheter på Storklyvan medlemmar. Syftet var att påtala att från Klyvans Vägförening skulle trafiken på Raggavavikens väg öka med trafik till/från 10 fastigheter.
8. **Synpunkter** på att i plankarta illustration I saknas namn på de olika områdena vilket gör kartan svårförståelig för en som inte känner till området. Bör framgå på kartan.
9. **Klyvans Vägförening** anhåller om att vi tillställs underlag för förändringar som utförs i planförslaget innan detta går till utställning.

**Kommentar:** Klyvans vägförening har numera accepterat att bron får ett smalare utförande.

Planbeskrivning justeras: *Enkätförfrågan angående trafikbelastning har gjorts i Klyvans vägförening och inte bland Storklyvans 32 fastigheter.*

*Fastighetsförteckning, genomförandebeskrivning och sändlista justeras och kompletteras angående Raggavavikens vägförening, Karlsborgsvägens samfällighetsförening och Källans vattenförening.*

#### **Miljö- och Hälsoskydd, Mats Nebaeus**

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör upprättas dels inför fortsatt detaljplaneprocess dels inför tillståndsprövning hos miljödomstolen. En gemensam MKB kan med fördel upprättas för de två processerna. Först efter det att miljödomstolen prövat ärendet bör detaljplaneringsprocessen slutföras.

**Kommentar:** Inför den fortsatta detaljplaneprocessen har 2006-11-01 en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats.

Mats Nebaeus, Miljö- och Hälsoskydd har därefter beretts möjlighet att yttra sig över denna:

#### **För MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN**

” I den fortsatta samrådsprocessen har det framkommit brister i MKB-utformningen och underlagsmaterial. Vissa moment har behövts förtydligas.

Sedan ca 10 år tillbaka har kransalgernas förekomst i Sverige uppmärksamats och en successiv kunskapsuppbyggnad skett. Fastsittande, bottenlevande kransalger förekommer i grunda områden utmed Norrlandskusten. Vissa arter är mycket ovanliga och är upptagna på artdatabankens lista över hotade arter. Miljö- och Hälsoskydd har under åren successivt noterat kransalgförekomster utmed Umeå kommuns kust. Med anledning av diskussioner om eventuell förekomst av kransalger i området vid Storklyvan har en avstämning med nuvarande kunskap genomförts när det gäller kransalger.

Efter att ha tagit del av inventeringsresultat som inkommit 2007-02-26, med Lars Dahlberg som inventerare, görs bedömningen att området runt den föreslagna brosträckningen inte hyser skyddsvärda arter av kransalger.

Miljö- och hälsoskydd har också varit i kontakt med flera ornitologer med god lokal kännedom om den aktuella kuststräckan. Resultatet efter det samrådet visar att det inte i dag förekommer några särskilt utpekade värden ur ornitologisk synvinkel i sundet vid Storklyvan.

Sundet vid Storklyvan har en långsiktig potential att bli ett intressant naturområde.

Trots brister i miljökonsekvensbeskrivningens utformning gör Miljö- och hälsoskydd, efter egna efterforsningar, bedömningen att bron har måttlig påverkan på naturmiljön under byggtid och liten påverkan under drifttid.”

## **ÄNDRINGAR OCH KOMPLETTERINGAR**

### **Sammanfattning**

#### **Plankarta:**

*Område för parkering minskas. Garage utgår.*

#### **Bestämmelser:**

*Bestämmelsen att få uppföra garage inom parkeringen utgår.*

Bestämmelse ändras till: *Invändig fri bredd för bro skall vara mindre än 2 meter.*

Bestämmelsen för W<sub>1</sub> ändras till: *Vattenområde där gång och cykelbro får anläggas med en segelfri höjd på minst 2 meter inom en farledsbredd av 20 meter.*

#### **Planbeskrivning:**

*Enkätförfrågan angående trafikbelastning har gjorts i Klyvans vägförening och inte bland Storklyvans 32 fastigheter.*

#### **Fastighetsförteckning, genomförandebeskrivning och sändlista:**

*Justeras och kompletteras angående Raggavavikens vägförening, Karlsborgsvägens samfällighetsförening och Källans vattenförening.*

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**13 (13)  
Dnr PLA 05.34**Genomförandebeskrivning**

Genomförandebeskrivningen ändras avseende namn på förvaltare för väg som angör parkeringen. Raggavavikens vägförening istället för Karlsborgsvägens samfällighetsförening

**Miljökonsekvensbeskrivning:**

Miljökonsekvensbeskrivning kompletteras avseende namngivelser för vägar, vägföreningar, mm.

**SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET** i Umeå mars 2007

Detaljplanering

Olle Forsgren  
StadsarkitektStaffan Holmgren  
Planingenjör

---

Handläggare:

Anna Helmersson

Regdatum: 2009-06-04

---

Registrering av åtgärder:

Detaljplan för HOLMSUND S:35

---

Information:

Berörda fastigheter:

HOLMSUND S:35

HOLMSUND 6:19

---

HÄNDELSE I ÄRENDET

2009-05-14	TR	Tidigaste registreringsdatum
2009-04-08	BD	Beslutsdatum
2009-04-08	LK	Laga kraft
2014-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2009-06-04	PB	Inlagd i ACM