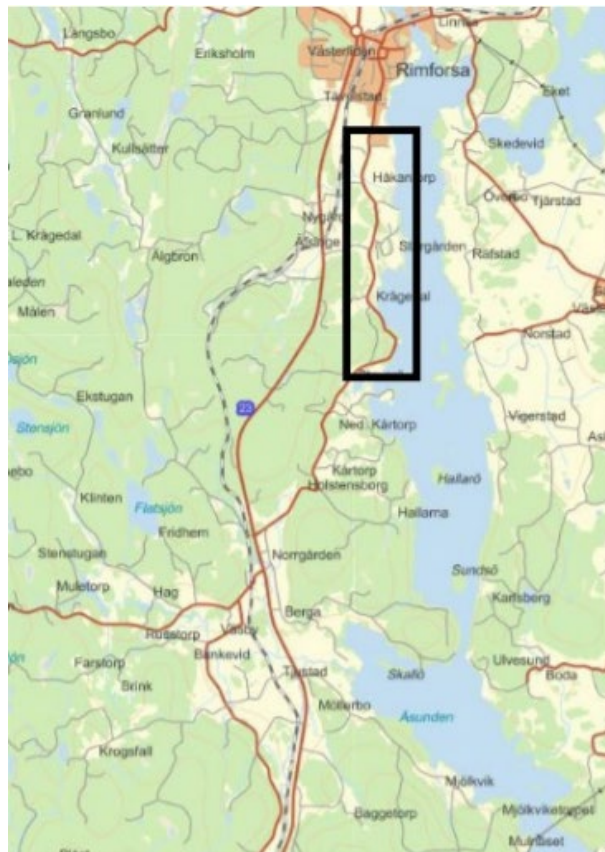




Samrådsredogörelse

Tillhörande planprogram i Rimforsa

Planprogram för gång- och cykelväg mellan Rimforsa och Krågedal



Programhandling
Upprättad: 2022-05-20

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
2	Inkomna yttranden	4
3	Redogörelse av inkomna yttranden med kommentarer	5
3.1	Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran	5
3.2	Myndigheter och företag	5
3.2.1	Länsstyrelsen	5
3.2.2	Lantmäteriet	11
3.2.3	Itsam kommunalförbund	12
3.2.4	Trafikverket	12
3.2.5	E.ON Energidistribution AB	12
3.2.6	Skanova AB	13
3.3	Sakägare	13
3.3.1	Synpunktsförfattare 01	13
3.3.2	Synpunktsförfattare 02	15
3.3.3	Synpunktsförfattare 03	15
3.3.4	Synpunktsförfattare 04	15
3.3.5	Synpunktsförfattare 05	15
3.3.6	Synpunktsförfattare 06	15
3.3.7	Synpunktsförfattare 07	16
3.3.8	Synpunktsförfattare 08	16
3.3.9	Synpunktsförfattare 09	16
3.3.10	Synpunktsförfattare 10	17
3.3.11	Synpunktsförfattare 11	17
3.3.12	Synpunktsförfattare 12	20
3.3.13	Synpunktsförfattare 13	20
3.3.14	Synpunktsförfattare 14	21
3.3.15	Synpunktsförfattare 15	23
3.3.16	Synpunktsförfattare 16	23
3.3.17	Synpunktsförfattare 17	24
3.3.18	Synpunktsförfattare 18	24
3.3.19	Synpunktsförfattare 19	25
3.3.20	Synpunktsförfattare 20	25
3.3.21	Synpunktsförfattare 21	26
3.3.22	Synpunktsförfattare 22	26
3.3.23	Synpunktsförfattare 23	27

4	Gemensam kommentar på inkomna synpunkter från sakägare	28
5	Medverkande tjänstemän	29

1 Inledning

Ett planprogram har tagits fram för en gång- och cykelväg från Rimforsa till Krågedal. Planprogrammet har varit ute på samråd under tiden 7 februari till 20 mars 2022. Den 7 februari annonserades samrådet på kommunens anslagstavla samt i Kinda-posten och Östgöta Correspondenten. Kommunen har även informerat om samrådet på kommunens hemsida.

Planprogrammet med tillhörande utredning har under hela samrådstiden funnits tillgängliga på kommunens hemsida och receptionen i kommunhuset.

2 Inkomna yttranden

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden:

Länsstyrelsen 2022-03-16

Lantmäteriet 2022-02-28

Kommunala instanser

Itsam kommunalförbund 202-02-17

Berörda statliga verk

Trafikverket 2022-03-16

Företag och intresseorganisationer

E.ON Energidistribution AB 2022-03-02

Skanova AB 2022-02-14

Sakägare - fastighetsägare och rättighetsinnehavare

Numrering av synpunktsförfattare följer ett fristående dokument för att underlätta vid nätpublicering med hänsyn till GDPR.

Synpunktsförfattare 01 2022-02-09

Synpunktsförfattare 02 2022-02-09

Synpunktsförfattare 03 2022-02-11

Synpunktsförfattare 04 2022-03-03

Synpunktsförfattare 05 2022-03-13

Synpunktsförfattare 06 2022-03-14

Synpunktsförfattare 07 2022-03-14

Synpunktsförfattare 08 2022-03-15

Synpunktförfattare 09	2022-03-16/2022-03-20
Synpunktförfattare 10	2022-03-16
Synpunktförfattare 11	2022-03-17
Synpunktförfattare 12	2022-03-18
Synpunktförfattare 13	2022-03-17
Synpunktförfattare 14	2022-03-18
Synpunktförfattare 15	2022-03-20
Synpunktförfattare 16	2022-03-20
Synpunktförfattare 17	2022-03-20
Synpunktförfattare 18	2022-03-20
Synpunktförfattare 19	2022-03-20
Synpunktförfattare 20	2022-03-20
Synpunktförfattare 21	2022-03-20
Synpunktförfattare 22	2022-03-20
Synpunktförfattare 23	2022-03-20

3 Redogörelse av inkomna yttranden med kommentarer

I detta avsnitt presenteras de inkomna yttrandena i sin helhet. Kinda kommuns kommentar redovisas direkt efter yttrandet för myndigheter och företag. För sakägare finns det en gemensam kommentar som presenteras i slutet av rapporten.

3.1 Yttranden av upplysningskaraktär och utan erinran

Trafikverket meddelar att generellt är det viktigt att hålla antalet korsningspunkter med länsvägen så få som möjligt och det är även skillnad på vilka åtgärder som är lämpliga vid en korsningspunkt, till exempel går det inte att jämföra åtgärder i tätortsmiljö med åtgärder lämpliga på landsbygd. Vid åtgärder inom Trafikverkets vägområde krävs det alltid tillstånd enligt 43§ Väglagen. **Itsam kommunalförbund** har lämnat information samt bifogat karta om deras kablar och fiber i området.

3.2 Myndigheter och företag

3.2.1 Länsstyrelsen

Rubricerat förslag har insänts till Länsstyrelsen för samråd enligt PBL:11. Inkomna handlingar utgörs av planprogram, undersökning om betydande miljöpåverkan samt översiktlig sammanställning av naturvärden.

Planprogrammets syfte är att värdera olika alternativ till sträckning av en gång- och cykelväg mellan Rimforsa och Krågedal i ett översiktligt perspektiv. Planområdet ligger längs med Kalmarvägen (väg 603) och består av de tre bebyggelseområdena Rimforsa-Håkantorp, Storgården och Krågedal som i programmet utgör tre olika sektioner. Området består till stor del av åker- och betesmark, skogbeklädda höjder och viss bostadsbebyggelse. Området är ungefär 4 kilometer långt och 1 kilometer brett och avgränsas i öster av sjön Åsunden och i väster mot Stångådalsbanan samt riksväg 23/34.

I översiktsplanen för Kinda kommun (2004) finns ett långsiktigt mål att vid ny exploatering skapa säkra gång- och cykelvägar samt planera för alternativ till bilen i tätorterna. Gällande fördjupad översiktsplan för Rimforsa (2019) pekar ut sträckan som utvecklingsstråk. FÖP:en uttrycker en viljeinriktning att gång- och cykelnätet inom Rimforsa ska byggas ut för sträckan mellan Rimforsa och Krågedal och att detta är en viktig länk som saknar ett trafiksäkert och sammanhängande gång- och cykelnät.

Kommunen bedömer att förslaget följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Rimforsa och att det inte innebär betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen sammanfattade bedömning

Länsstyrelsen ser mycket positivt på kommunens initiativ till att planera för ökade möjligheter för cykling på den här sträckan. Infrastrukturen är angelägen att få till med tanke på trafiksäkerheten och tillgängligheten för bostadsområden längs stråket. Länsstyrelsen rekommenderar att i kommande detaljplaner tydliggöra vad det prioriterade behovet är. Om det är ett så gott pendlingsstråk som möjligt anser Länsstyrelsen att det vore en god idé att samförlägga cykelvägen med Kalmarvägen. Synpunkterna innehåller rekommendationer och råd inför den fortsatta detaljplaneläggningen.

Bedömning enligt kap 11 PBL

Riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken

Riksintresse för friluftsliv

Delar av planområdet ligger inom riksintresse för friluftsliv – FE 03 Stångåns vattensystem (2016) som är ett populärt besöksmål med särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer och vattenknutna friluftaktiviteter. Åtgärder som behövs för att bevara områdets värden för friluftslivet innefattar bland annat att områdets karaktär bibehålls, vattenkvaliteten bevaras, fågelskyddsområdena respekteras och att det omgivande landskapet sköts och bevaras. Åtgärder som riskerar att skada riksintresset kan vara försvårande av allmänhetens tillträde, ändrad markanvändning som kraftigt försämrar upplevelsen av området eller verksamheter som försämrar vattenkvaliteten.

Länsstyrelsen bedömning är att riksintresset har potential att stärkas av den föreslagna gång och cykelvägen då det ökar tillgängligheten för allmänheten. Detta

gärna kan beaktas och lyftas fram i kommande detaljplaner med hänvisning till planeringsunderlaget som finns i Naturvårdverkets karta Skyddad Natur.

Riksintresse för totalförsvaret

Planområdet ligger inom Malmens utpekade stoppområde för höga objekt. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att riksintresset inte påverkas negativt av förslaget.

Miljö kvalitetsnormer

I detaljplanerna vill Länsstyrelsen se ett eget avsnitt där det framgår hur kommunen bedömer att cykelvägens dagvatten påverkar miljö kvalitetsnormerna för Åsunden samt att vattenförekomstens ID finns med.

Strandskydd

En del av planområdet omfattas av strandskydd. Kommunen gör bedömningen att en gång- och cykelväg inte medför negativa konsekvenser för strandskyddets syften. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och ser att det särskilda skälet 5, tillgodose ett angeläget allmänt intresse, kan åberopas enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken. En förutsättning är dock att det går att visa att behovet inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet.

Allmänt och rådgivande

Från markhushållningssynpunkt är det önskvärt att samförlägga infrastrukturstråk tätt inpå varandra, förutsatt separering av körbanorna. Länsstyrelsen delar kommunens syn att det skulle skapa ett sammanhängande gaturum och vara positivt ur flera aspekter. Det innebär god hushållning mark, ger en snabb väg för vardagspendlare och kan underlätta för att förvaltningen blir högt prioriterad. Anses det mer angeläget att fånga upp vissa målpunkter och använda stråket för rekreation kan andra alternativ tjäna syftet bättre.

Planformalia

Länsstyrelsen bedömer att förslaget överensstämmer med gällande översiktsplan och Länsstyrelsens granskningsyttrande.

Plantekniska råd

Handlingarna är väl utformade i sitt innehåll och håller en lämplig nivå. Att sätta förslaget i förhållande till olika mål är ett arbetssätt som kommunen uppmuntras att fortsätta med. Planprogrammet har ett genomtänkt resonemang kring motstridiga intressen och vad som talar för och emot respektive alternativ. I kommande plankartor behöver den biotopskyddade allén längs sträckan A1 mot Rimforsa strand och naturminnet askträd längs väg 603 få skyddsbestämmelser. Låt gärna planprogrammet finnas med som ett inslag i pågående och kommande detaljplaner i området.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen vill berömma den sammanvägda effektbedömningen och jämförelse av alternativa sträckningar då det utgör ett angreppssätt som liknar miljökonsekvensbeskrivning. Stycket om *alternativ lokalisering* skulle därför kunna ändras i miljöundersökningen.

Gällande miljöundersökningen delar Länsstyrelsen i stort kommunens bedömningar om konsekvenser. För kategorierna påverkan på riksintresse för friluftsliv och påverkan på människors hälsa eller miljön kan det övervägas om förslaget ger betydande positiva effekter. Det finns rapporter i Artdatabanken om invasiva främmande arter på flera platser längs de föreslagna sträckorna, vilket därför kan justeras i miljöundersökningens krysslista.

Länsstyrelsens ser att kommande planbeskrivningar gärna kan få med sig miljöundersökningens sammanvägda bedömningar med resonemang kring påverkan på riksintresse för friluftsliv, klimatförändringar, social hållbarhet, dagvattenavrinningens påverkan på ytvatten och konsekvenser som framgår mer detaljerat efter genomförd naturvärdesinventering.

Gestaltning

Länsstyrelsen ser fram emot kommande detaljplaner där gestaltningen av dessa offentliga ytor kan skildras ytterligare. Det kan i sammanhanget uppmärksammas att en gång och cykelväg på Gotland nyligen blivit nominerad till Trafikverkets arkitekturpris.

Naturvård

Om något av alternativen A2, A3, A4, A5 väljs krävs en naturvärdesinventering med efterföljande anpassningar för att tillse att påverkan på träd- och floravärden minimeras. Fokus bör bara att inte skada värdekärnor av ek/ädelönskog eller fragmentisera ängs- och betesmark med äldre träd som även utgör potentiella framtidsområden för ek.

För sektion B Storgården ser Länsstyrelsen inga hinder för alternativ B1, B2, B3 och B4 ur naturvårdssynpunkt under förutsättning att vägen kan anläggas utan påverkan på naturvärdesträd.

För alternativ C1 är det bra att Murgröneberget Skogsstyrelsens biotopskyddsområde SK 778-2002 undviks så att vägen anläggs på östra sidan om befintlig väg. Kommunen behöver annars samråda med Skogsstyrelsen. Sträckorna C2, C3 och C4 vid Krågedal bör få en begränsad påverkan på naturmiljön.

Den invasiva arten parkslide har observerats vid infarten från Kalmarvägen in mot Rimforsa strand. Det finns även rikligt med bland annat blomsterlupin och kanadensiskt gullris. Ett medskick är att identifiera var de förekommer och säkerställa att arterna inte sprids vid anläggandet och hanteringen av massor.

Flera fridlysta arter finns inom planområdet såsom skalbaggar, kärlväxter och groddjur. Kommunen behöver i kommande detaljplaner redovisa eventuell påverkan på fridlysta arter. Kring Krågedal och Staverö finns ett flertal observationer av ekoxe som är fridlyst enligt 6 § artskyddsförordningen. En utredning behöver göras för att säkerställa att inga aktiva livsmiljöer, såsom

trädbevuxna betesmarker för ekoxe påverkas negativt av åtgärden. Om så är fallet, behöver anpassningar och försiktighetsåtgärder genomföras för att motverka negativ påverkan.

Ta gärna kontakt med naturvårdssakkunnig på Länsstyrelsen inför eventuella inventeringar.

Jord- och skogsbruk

Planprogrammet uppvisar en exemplarisk och utförlig pedagogisk studie av olika alternativa sträckningar där jordbrukets perspektiv tas i beaktande. Länsstyrelsen anser att gång och cykelvägen är att betrakta som ett väsentligt samhällsintresse och infrastruktursatsningen har stöd i översiktsplan. Vägen ser ut att kunna utformas utan särskilt stor påverkan på jordbruksnäringen. Det är dock viktigt att beakta förutsättningarna för jordbrukets transporter på väg 603 så att de inte försämras. Tillfarter till fält och hagar ska helst inte försvåras. Sidorna 7 – 10 i broschyren Bonde på väg (Lantbrukarnas riksförbund) kan vara värdefulla.

Vatten

Det är positivt att kommunen avser lämna utrymme med öppna diken och naturlig infiltration i grönområden. I kommande planbeskrivningar vill Länsstyrelsen se mer detaljer kring dagvattenhanteringen och att ytor avsätts i plankartan. Ingångsvärden för skyfallsberäkningar baseras på hundraårsregn med klimatfaktor och intill Kalmarvägen behöver dagvattenlösningar samrådask med Trafikverket.

Kinda kommun är tillsynsmyndighet för vattenskyddsområdet Rimforsa (2043862) och kommunen avser att ta hänsyn till föreskrifterna. Länsstyrelsen ser inte anläggningen som en stor risk för vattenskyddsområdet men det bör framgå om anläggandet sker i primär eller sekundär zon.

Påverkan på markavvattningsföretag bör klarläggas så att det framgår om det befintliga markavvattningsföretaget behöver omprövas. Vid ändring av profilen i det förrättade diket kan det innefatta kulvertering av vattendraget.

Trafiksäkerhet

Trafikverket önskar att antalet korsningspunkter med länsvägen blir så få som möjligt. När kommunen valt alternativ behöver samråd ske med Trafikverket. Se Trafikverkets yttrande 2022-03-09 bifogat.

Sociala frågor

Kommunen för ett bra resonemang om sociala frågor där det framgår vad förslaget innebär utifrån flera perspektiv som kan bli bärande vid val av utformningar såsom skiljeremisor, korsningen över väg 603, belysning, gestaltning och universell utformning. Ta gärna stöd i planarbetet av eventuella närliggande skolor, äldreboenden eller tillgänglighetsråd och ha i beaktande snabbare eldrivna transportmedel, breda cykelvägar och effektiv förvaltning.

Upplysning om tillstånd och dispenser med mera som kan komma att krävas

Arkeologi

När kommunen valt sträckning krävs en arkeologisk utredning. Ansökan görs till

ostergotland@lansstyrelsen.se, skriv gärna med en koppling till planprogrammets diarienummer 402-1902-22. För mer information se vår hemsida <https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/samhalle/kulturmiljo/fornlamningar-och-fornfynd.html>

Generella biotopskyddet och naturminne

Flera naturvärden med generellt biotopskydd berörs men antas inte medföra en betydande påverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning men påminner om att det kan komma att krävas dispens ifall det blir aktuellt med ingrepp i någon av dessa miljöer. Dispens krävs även för åtgärder som kan ha en negativ påverkan på askträden som är naturminne. Hur ansökningarna går till finner ni mer information om här: <https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/natur-och-landsbygd/aktiviteter-och-ingrepp-i-naturen/dispenser-och-tillstand-for-skyddad-natur.html>

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen påminner om att vid arbete i vatten kan minst en anmälan om vattenverksamhet behövas. Mer information finns här: <https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/miljo-och-vatten/atgarder-och-verksamheter-i-vatten/vattenverksamhet/anmalan-om-vattenverksamhet.html>

Tillstånd enligt väglagen

Trafikverket är väghållare för länsväg 603. Vid åtgärder inom Trafikverkets vägområde krävs det alltid tillstånd enligt 43§ Väglagen.

Kinda kommuns kommentar

Riksintresse för friluftsliv

Kinda kommun noterar detta.

Riksintresse för totalförsvaret

Kinda kommun noterar detta.

Miljö kvalitetsnormer

I kommande detaljplanarbete kommer det framgå vilken påverkan gång- och cykelvägens dagvatten kan påverka miljö kvalitetsnormerna för Åsunden samt att vattenförekomstens ID kommer att finnas med. Det kommer även undersökas hur dagvattnet från gång- och cykelvägen ska hanteras.

Strandskyddet

Kinda kommun noterar detta.

Trafiksäkerhet

Kolla svar till Trafikverket.

Allmänt och rådgivande

Kinda kommun noterar detta.

Plantekniska råd

Kinda kommun kommer i det fortsatta arbetet med detaljplanen infoga skyddsbestämmelser på den biotopsskyddade allén och naturminnet askträd

längs med väg 603. Planprogrammet kommer att användas som ett inslag under fortsatt detaljplanearbete.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

I den kommande planbeskrivningen kommer miljöundersökningens sammanvägda bedömningar med resonemang kring påverkan på riksintresse för friluftsliv, klimatförändringar, social hållbarhet, dagvattenavrinningens påverkan på ytvatten och konsekvenserna av kommande naturvärdesinventering beskrivas.

Naturvård

Kinda kommun kommer att ta kontakt med Länsstyrelsen om kommande inventeringar för naturvård.

Jord- och skogsbruk

Kinda kommun noterar detta.

Vatten

Kinda kommun noterar Länsstyrelsen yttrande om att i kommande planbeskrivning ge mer detaljer kring dagvattenhanteringen och att ytor ska avsättas i plankartan. Även att skyfallsberäkningar på hundraårsregn ska genomföras samt att dialog med Trafikverket måste ske.

Påverkan på markavvattningsföretag kommer att redovisas och om befintligt markavvattningsföretag kommer att behövas omprövas.

Trafiksäkerhet

Kinda kommun noterar detta och kommer att ha fortsatt dialog med Trafikverket.

Sociala frågor

Kinda kommun noterar detta.

Arkeologi

Kinda kommun noterar detta.

Generella biotopskyddet och naturminne

Kinda kommun noterar detta.

Vattenverksamhet

Kinda kommun noterar detta.

Tillstånd enligt väglagen

Kinda kommun noterar detta och kommer att ha fortsatt dialog med Trafikverket.

3.2.2 Lantmäteriet

För kännedom har Lantmäteriet ingen skyldighet att delta i detta skeda av planprocessen men ni får gärna återkomma om det är något särskilt ni efterfrågar

som ni vill att Lantmäteriet tittar på. Om inte annat kommer Lantmäteriet att lämna ett yttrande först i samrådsskedet.

Kinda kommuns kommentar

Kinda kommun noterar detta.

3.2.3 Itsam kommunalförbund

Här kommer Itsams yttrande gällande samrådet för Gång och Cykelvägar mellan Nygård och Krågedal. Detta sker i forma av bif kartor på befintliga Kanalisation med Fiber.

I dessa kanalisationer finns:

- Stamfiber mellan Kisa och Rimforsa med förbindelser som berör kommunala anslutningar och drift för Kinda och samtliga Itsams medlemskommuner, samt uthyrda så kallade svarfiber. Flertalet av dessa är av samhällskritisk karaktär.
- Kundfiber för boende mellan Rimforsa och Kisa

Vid eventuellt arbete och planering vid och nära dessa ledningar krävs kontakt med Itsam för att säkerställa att dessa förbindelser hanteras på korrekt vis.

Kinda kommuns kommentar

Kinda kommun noterar detta. Kommunen kommer att bjuda in Itsam kommunalförbund för tidig dialog vid fortsatt arbete med detaljplanen för vald sträcka.

3.2.4 Trafikverket

Planprogrammet syftar till att, i ett första översiktligt perspektiv, värdera olika alternativ till sträckning av en gång- och cykelväg mellan Rimforsa och Krågedal. Trafikverket är vägghållare för länsväg 603 och anser att det är viktigt att när kommunen valt alternativ så behöver samråd ske med Trafikverket.

Rent generellt är det viktigt att hålla antalet korsningspunkter med länsvägen så få som möjligt och det är även skillnad på vilka åtgärder som är lämpliga vid en korsningspunkt, till exempel går det inte att jämföra åtgärder i tätortsmiljö med åtgärder lämpliga på landsbygd.

Vid åtgärder inom Trafikverkets vägområde krävs det alltid tillstånd enligt 43§ Väglagen.

Kinda kommuns kommentar

Kinda kommun noterar detta. Kommunen kommer att bjuda in Trafikverket för tidig dialog vid fortsatt arbete med detaljplanen för vald sträcka.

3.2.5 E.ON Energidistribution AB

E.on Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Vi har många ledningar i området. Förutom en massa korsningar med markkabel och luftledningar så har vi flera sträckor där vi har längsgående kabel i vägkant.

Vi vill bli kallade till ledningssamråd när sträckorna är bestämda. Vi är tacksamma om vi kan få komma med i ett tidigt skede. Vill ni redan nu ha mer detaljerad information om var våra markförlagda ledningar finns så ber vi er återkomma så tar vi fram under och kan visa er.

Kinda kommuns kommentar

Kinda kommun noterar detta. Kommunen kommer att bjuda in E.ON för tidig dialog vid fortsatt arbete med detaljplanen för vald sträcka.

3.2.6 Skanova AB

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet. Det vill säga när detaljplanarbetet påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas när undvikas för få en smidigare och snabbare planprocess.

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

Kinda kommuns kommentar

Kinda kommun noterar detta. Kommunen kommer att bjuda in Skanova för tidig dialog vid fortsatt arbete med detaljplanen för vald sträcka.

3.3 Sakägare

3.3.1 Synpunktsförfattare 01

För att kunna ta ställning till ert fina underlag för en framtida G/C väg mellan Rimforsa och Krågedal gick jag sträckan Rimforsa-Storgården. Det jag undrar över är hur det förhåller sig med strandskyddet. Efter att ha vandrat sträcka A2 och A3 utan några större problem kom jag in på sträcka A3. På den tänkta sträckan kom jag ca. hundra meter innan det blev stopp pga. nybyggda staket (utan grindar) med en mindre golfbana innanför. Man fick uppfattningen att man kom in på en villatomt! Min fråga är därför om denna fastighetsägare har dispens för strandskyddet? Om så är fallet kanske vi inte ska se sträckan A3 som ett alternativ längre?

Område A

A1 är väl den sträcka som dom flesta berörda fastighetsägarna föredrar och som vi andra tidigare trodde var det enda alternativet. Ser man till vägens beskaffenhet med många kurvor och backar där bilisterna sällan håller hastighetsbegränsningen på 70 km/tim känns detta som en nödlösning. För vem vill gå eller cykla ett par meter från trafiken om man kan göra det helt utan trafik på stora delar av sträckan. Det här skulle bara bli en tråkig transportsträcka som inte särskilt många skulle se som ett alternativ till bilen.

A2/A3 är det självklara valet om man vill göra något som sätter Rimforsa "på kartan." Det skulle kunna jämföras med Stångåstråket i Linköping eller Göra kanals g/c vägar. Jag tror inte Rimforsaborna har insett vilken potential denna sträcka skulle innebära. Ser vi detta på lite längre sikt kommer denna sträckning tillföra oerhört mycket både för det rörliga friluftslivet men även för turismen. Här kan vi även planera för attraktiva framtida bostadsområden som kan komma i direkt anslutning till g/c vägen.

A4/A5 känns som vi lämnar det finaste vi har dvs. vattnet och ger oss ut mot järnvägen. Sträckan kommer bort från planerad bebyggelse och väldigt få kommer att använda den.

A6 måste ses som en nödlösning om man inte lyckas koppla ihop A2 med A3. Men min uppfattning är att vi bör göra det och hålla oss till vattnet så länge det går för att inte bygga bort den unika möjlighet som finns idag.

Område B

B1 är det naturliga alternativet om man snöar in på en fortsättning av A1. Vägalternativet är som tidigare nämnts ett förslag som inte skulle nyttjas av många.

B2 verkar tilltrasslat med befintlig och kommande bebyggelse. Man skulle möjligtvis kunna nyttja anslutningen mellan B1 och B3 för att sedan komma upp på väg 603.

B3 tror jag fungerar bäst med tanke på närheten till bebyggelsen utan att inkräkta. Här behöver man komplettera med en kortare sträcka ner mot A3.

A3 första delen fram till den lilla vägen tror jag på, resten blir nog svår att genomföra då vi hamnar på väldigt dåliga markförhållanden.

A4 känns som en nödlösning.

Område C

C1 nu är vi tagit oss förbi väg 603 och C2, denna sträcka att föredra även om det blir tufft uppför C1.

C2 är att föredra framför C3 då vi slipper en bit av väg 603.

C4 tror jag inte är genomförbar med hänsyn till sjön på ena sidan och berget på den andra.

Dessutom har vi den befintliga bebyggelsen.

En sammanfattning skulle bli att vi försöker bygga så mycket som möjligt av g/c vägen mellan Rimforsa strand och Storgården utefter sjön.

Jag ser inte detta som ett kostsammare förslag än dom andra, med tanke på markinlösen till fastighetsinnehavare eller rent byggteknisk då man i byggskedet inte har någon trafik att ta hänsyn till.

Vad som även bör beaktas är hur vi löser en ny utfartsväg från väg 603 ut mot 34:an. Det är ett under att inget hänt hittills med den tunga byggtrafik som går genom Rimforsa. Kommer dom planerade områdena igång är det ohållbart att låta all trafik gå genom samhället även om farten har sänkts till 40 km/tim.

3.3.2 Synpunktsförfattare 02

Har gjort ett förslag som ni delvis missat och där man inte får många "besvärliga" markägare att ta hänsyn till.

Mitt förslag belastar de som exploaterar mest just nu. Vilket innebär att då får dom den största delen av gång och cykelvägen på sina marker.

Bra förhandlingsläge för kommunen.

Se bilaga för förslagen sträcka.

3.3.3 Synpunktsförfattare 03

Jag vill vara meddela att jag ställer mig enbart positivt till om det blir en gång- och cykelväg mellan Rimforsa och Krågedal.

3.3.4 Synpunktsförfattare 04

Efter ha sett bild på min tomtgräns så ersätter jag på det – över min döda kropp – att ni ska ta bort min granhäck som min far planterat för ca 75 år sedan. Där växer även en pil, en ask, ett lönnträd, ett antal äppelträd – dessa är ca 100 år. Anslutning till vägen har jag även min bilparkering. Vid tomtgränsen står även två stenstolpar där jag under sommaren hänger upp mina grindar.

Cykelvägen bör ist gå på andra sidan vägen – men där även att beakta att jag har min sjövattnledning – har funnits där sedan 40-talet. Ledningen syns inte över mark eftersom den under årens gång sjunkit ner under markvegetationen. Denna ledning finns inte på något servitut, men där åberopar jag gammal hävd.

3.3.5 Synpunktsförfattare 05

Angående "Planpogram gång- och cykelväg mellan Rimforsa och Krågedal" så förespråkar vi alternativ A2 och A3 för sektionerna A och B. Detta för att reducera antalet korsningar och övergångar över väg 603 vilket i princip eliminerar risken för personsador inom dessa sektioner. Dessutom stärker alternativ A3 attraktionskraften till området genom att gång- och cykelvägen skulle komma att gå längs med hela strandlinjen mot och förbi Storgården.

3.3.6 Synpunktsförfattare 06

Vi vill härmed delge våra synpunkter på "Planprogram gång och cykelväg mellan Rimforsa och Krågedal". Vi har valt att bo på landet och älskar naturen och allt det vackra i miljön runtomkring. Bara på vår kulle bakom huset så finns det mängder med djur och fåglar som bor och besöker området. Tex ekoxe, ekorrar, vessla, harar, rådjur, kattuggla, hornuggla och storstake är några av alla underbara djur som finns inpå knuten. En gång och cykelväg längsmed vår kulle bakom huset skulle störa djurlivet och medföra en del nedskräpning i den vackra naturen. Längs med vattnet

stör vi fåglar som häckar och hindrar djuren från att gå ned och dricka obehindrat vilket många djur gör i vårt område.

En gång och cykelväg rakt över åkermark ser vi inte som en bra lösning då bönderna förtjänar att få större utrymme för sitt arbete.

En bra lösning som vi ser det är att lägga gång och cykelvägen längs med Gamla Kalmarvägen och samtidigt rusta upp hela körbanan då den är i dåligt skick med tanke på ökad trafik. Då är det lättare att fortsätta sträckan ut till Krågedal utan större påverkan på naturen och djurlivet. Vattnet syns bra uppifrån vägen också och vi måste tänka långsiktigt och inte trycka bort allt annat för att nå vattnet och utsikten. Vi motsätter oss starkt att någon gång och cykelväg går över vår mark utan vi ser att den läggs vid befintlig körväg.

3.3.7 Synpunktsförfattare 07

Att bygga fler bostäder utmed vägen från Rimforsa och söderut gagnar en del men förstör för fler än det gagnar. Innan man bestämmer sig för att utöka befolkningen söderut måste man se till att det byggs en ny väg som de nyinflyttade kan använda sig av då trafiken på vägen söderut från Rimforsa utmed sjön inte är tillräcklig för ens nuvarande trafik. (Ja, bestämt att invånarantalet ska öka verkar ju kommunen enväldigt redan beslutat men innan det byggs vid området kring Storgården måste vägen till och från Rimforsa ändras/förbättras).

Att bygga en gång- och cykelbana utmed vägen kommer inte bara att göra att man kan cykla till och från Rimforsa utan bara att motortrafiken kommer att kunna hålls en ännu högre hastighet.

Så om det ska byggas fler bostäder måste man underbygga med en annan väg för att komma ut på väg 34 utan att åka via väg 603.

3.3.8 Synpunktsförfattare 08

Vi tycker att cykelvägen ska följa väg 603 mellan Rimforsa och Krågedal. Sektionen Storgården (B) är viktigt för oss, då det är där vi har våra fastigheter. Vi anser att alternativ B4 skulle vara förödande för våra fastigheter och påverka vår livskvalitet negativt. När vi flyttade till Rimforsa valde vi att bosätta oss lantligt med naturen som närmaste granne och vi önskar därför inte att en gång- och cykelväg läggs längs med våra fastigheter. Det skulle få en negativ påverkan på nuvarande natur- och skogsområde, med ett direkt ingrepp i befintlig natur, ökat trafikflöde med gående och cyklande längs våra fastigheter samt ljusförorening från planerad belysning.

Vi anser att alternativ B1 (gång- och cykelväg går längs med väg 603) är det bästa alternativet. Ett alternativ till cykelväg längs med väg 603 är att bredda nuvarande väg och sänka hastigheten. Med tanke på den planerade byggnationen av området söder om Rimforsa är en avlastningsväg från väg 603 till väg 34 minst lika viktigt och nödvändig för att minska trafiken genom samhället.

3.3.9 Synpunktsförfattare 09

Som markägare till [REDACTED] anser vi att det enda realistiska alternativet är att lägga gång- och cykelvägen längs med den befintliga landsvägen 603, alt, A1.

Jordbruksmarken längs sjön är inte tillgänglig för annan användning än just odling.

Det område som kommunen pekar ut som ett s.k utvecklingsstråk (B:11) för bostäder, kommer inte inom överskådlig tid att säljas för att bebyggas, finns alltså ingen anledning att dra en cykelväg där, alt, A2

I väntan på en gång- och cykelväg längs med väg 603, kräver vi att kommunen jobbar hårt med Trafikverket för få till en breddning av vägen, och en sänkning av hastighetsbegränsningen på väg 603 (mellan Håkantorps och Krågedal) från 70 km/tim till 50 km/tim.

Vi kräver också att kommunen arbetar för att få till en överfart från Storgården Kurs och Konferens ut mot väg 23/34, detta skulle avsevärt minska antalet bilar som nu tar vägen genom Rimforsa.

Eftersom nu bebyggelse planeras vid Storgården och Krågedal så är ju alternativet med cykelväg längs 603 också den kortaste vägen till Rimforsa.

Övriga alternativ på kartbilden sidan 36 kan inte ses som realistiska.

Varför finns inte planprogrammet fysisk tillgängligt i Rimforsa?

3.3.10 Synpunktsförfattare 10

Som markägare till [REDACTED] har jag följande kommentarer:

På åkermarken bedrivs aktivt jordbruk, en gång- och cykelväg splittrar åkermark och betesmarker med höga naturvärden.

Alternativ A1 och förlängningen A6 längs väg 603 är den sträckning som är realistisk.

Skapa en överfart från Storgården Kurs & konferens till riksväg 23/34, då avlastas väg 603 från mycket trafik.

Se till att Trafikverket sänker hastighetsbegränsningen till 50km/tim.

3.3.11 Synpunktsförfattare 11

Ut naturvårdssynpunkt

Att göra en bedömning att ingen betydande påverkan sker på naturvärden (dokument Undersökning betydande miljöpåverkan) när över en tredjedel av aspekterna för naturmiljön bedöms som Osäkra, medför att bedömningen en känns tillförlitlig. Det går därmed ej att bortse från att risk för betydande påverkan på naturvärden finns och att kommunen utesluter det känns oäktsamt.

I bedömning om "Viktiga spridningssamband för arter och naturtyper som förekommer" (s. 7 i dokumentet Undersökning betydande miljöpåverkan) i anslutning till eller i närheten av planområdet så har kommunen angett detta som Osäkert. Detta till trots att samtliga alternativ utom A1 och A6 passerar längs med eller genom värdekärnor för ädellöv och att flertalet framtidsområden för ek berör direkt och indirekt av de olika vägdragningarna. Hela området mellan Håkantorps

och Storgården ligger dessutom inom värdenätverk för ädellöv. Definitionen av ett värdenätverk är ett nätverk av värdekärnor som har en fungerande konnektivitet. Hur kommunen kan bedöma att det är Osäkert om viktiga spridnings samband för arter och naturtyper förekommer skulle gärna få motiveras utifrån detta.

Ytterligare en aspekt är att gång- och cykelvägen planeras belysas. Detta riskerar att påverka fladdermöss och andra nattaktiva djur och insekter i området om belysningen planeras vara aktiv under hela nätterna. Att belysa är visserligen positivt då sträckan blir säkrare ur ett transportperspektiv men riskerar att få stora negativa effekter på nattaktiva organismer. Underlaget bör kompletteras för att redogöra för hur belysning planeras användas och bör lyfta de negativa konsekvenser det kan medföra för insekter och djur.

I den fördjupande översiktsplanen skrivs under viljeinriktning naturmiljö 0-5 år att "Vid all framtida planläggning ska grönytor och naturområden värnas". Om viljeinriktningen som kommunen satt upp ska följas bör inget annat alternativ än breddning av väg (alternativ A1, A6) vara aktuellt. Då resterande alternativ i stor utsträckning inskränker på grönytor och naturmiljöer och medför att viljeinriktningen inte följs. Det är intressant varför denna viljeriktning inte lyfts i Planprogrammet kap 3.1 Översiktsplaner, utan där lyfts endast viljeriktningar och utvecklingar för bebyggelse och trafik.

Ur jordbrukssynpunkt

Det finns en tydlig skillnad mellan ianspråktagande av viss jordbruksmark och ianspråktagande av jordbruksmark. I planprogrammet för gång- och cykelväg bedöms enbart viss jordbruksmark tas i anspråk. Alternativ A4 och A5 kräver båda att befintlig grusväg tas i anspråk. Längs denna grusväg bedrivs idag brukande av jord. Om grusvägen tas i anspråk försvinner de befintliga tillfartsvägarna till åker/betesmarken och därtill möjligheten att bruka marken rationellt. Indirekt alltså ett ianspråktagande av jordbruksmark. Underlaget saknar information om hur kommun ska säkerställa att markägarna kan ta sig till åkermarken på ett sätt som inte försvårar brukandet.

En dragning enligt A4 och A5 innebär att jordbruksfastigheten (fastigheten ██████████) bryts upp och brukandet försvåras. För att jordbruksmark ska kunna exploateras krävs att ett väsentligt samhällsintresse finns samt att exploatering ej är möjlig på annan mark. I detta fall kan behovet tillgodoses på annan mark och därmed får jordbruksmarken ej tas i anspråk. Alternativ A4 och A5 samt andra alternativ som berör jordbruksmark är därmed ej tillåtliga.

Vi anser dessutom att anläggningen av gång- och cykelvägen ej utgör ett väsentligt samhällsintresse. Andelen permanenta bostäder runt Krågedal är ej så många så att det kan motivera att en gång- och cykelväg ska få anläggas på jordbruksmark. Kommunen bör motivera ytterligare hur de kan anse att detta uppfyller kraven för väsentligt samhällsintresse.

Om gång- och cykelvägen läggs längs med väg 603 blir intrånget minsta möjliga (vägområdet sträcker sig en bra bit från asfaltskant). En placering av gång- och

cykelväg enligt något annat alternativ än detta skulle med stor risk innebära höga kostnader i intrångsersättningar. Pengar hade gjort betydligt större nytta om de lades på skola, vård- och omsorg eller för att stärka områdets naturvärden – för att nämna några exempel.

För att gång- och cykelvägen ska få god funktion för cykelpendling för permanentboende bör gång- och cykelvägen anläggas med väg 603 eftersom man eftersträvar den snabbaste vägen vid pendling. Övriga alternativ innebär en betydligt längre sträcka. Det finns därmed en risk att vid andra alternativ än de längs med väg 603 att människor ändå kommer gå och cykla längs väg 603, vilket innebär en säkerhetsrisk. Underlaget saknar och bör kompletteras med de olika alternativens längd mellan samma start och slutpunkt. Detta ger en bättre bild över de egentliga avstånd för respektive alternativ. (Exempelvis totala sträckan av A1+A6+B1+C2+C1 eller A2+A6+B1+C4)

I tabellen som redogör för om miljömålen kan antas motverkas vid ett genomförande av detaljplanen så bedöms det som Osäkert om miljömålet "Ett rikt odlingslandskap" motverkas. Detta trots att alternativ A2, A4 och A5 innebär ett permanent ianspråktagande och försvårande gällande brukandet av marken. Det vore därmed önskvärd om kommunen redogör för hur de kom fram till att detta är "Osäkert" om det motverkar miljömålet Ett rikt odlingslandskap. När en av miljömålets utpekade utmaningar pekar just på "från lokalt arbete i kommuner för att begränsa exploateringen av jordbruksmark" ([https://www-sverigesmiljomal.se/miljomalen/ett.rikt.odlingslandskap/](https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/ett.rikt.odlingslandskap/)). Alternativ A2, A4, A5 innebär ett direkt motverkande av miljömålet ett rikt odlingslandskap dvs. bör bedömningen vara Ja istället för Osäker.

Generella synpunkter kring exploatering på åkermark

Det är intressant att följa hur Kinda kommun gärna verkar vilja exploatera jordbruksmark i anslutning till vatten, detta till trots att det småskaliga jordbrukslandskapet och böljande topografin är ett av bygdens kännetecken. I dessa tider är det flera kommuner som helt har slutat exploatera jordbruksmark, där den främsta orsaken är att jordbruksmarken idag är en minskande resurs, både i Sverige och omvärlden. Med tanke på omvärldssituationen, är den inhemska matproduktionen dessutom av yttersta vikt för samhällets krisberedskap. Jordbruksmark som en gång blivit exploaterad går ej att återställa i ett kortsiktigt perspektiv och man bör därmed bevara lokal och brukningsbar jordbruksmark snarare än att exploatera den. Att utnyttja dagens system dessutom på jordbruksmark är inte förenligt med gällande framtidsvisioner, både på nationell nivå och på internationell nivå. Det väsentliga samhällsintresset för exploatering av tomtmarker väger tungt men det finns andra områden att exploatera än längs Åsunden.

Avslutningsvis

Vi förstår att en trafiksäker lösning bör genomföras för sträckan Rimforsa – Krågedal. Vägsträckan är smal redan med dagen mått mätt och behöver rustas upp. Det vore både ekonomisk och hållbart om kommunen och Trafikverket samverkade

i frågan för att möjliggöra en samförläggning av väg 603 samt gång- och cykelväg. Det skulle önskevärt om kommunen redovisade om en kontakt med trafikverket har eller planeras initieras samt redovisade om en samförläggning vore möjligt eller ej. "

Vi vill meddela att vi inte ställer oss bakom alternativ A4 och A5 vilket är de alternativ som påverkar vår fastighet [REDACTED]. Ingen mark till cykel och gångväg kommer släppas frivilligt – då det splittrar upp jordbruksmarken och försvårar brukandet.

3.3.12 Synpunktsförfattare 12

Utifrån de förslag som presenteras har vi följande synpunkter.

Vi instämmer med er analys om att alternativ A2 är lämpligast. Genom att förlägga gång- och cykelväg längs Åsundens strand, får vi bättre tillgänglighet till natur- och friluftsliv vilket efterfrågas av oss boende i området. Idag möter man barnvagnar, cyklist, rastande hundar och löpare längs väg 603 då alternativen av promenadstråk är så få. När vi har en så fin natur runt om måste detta nyttjas bättre för oss boende på landsbygden.

För sektion Storgården anser vi också att alternativ B2, att lägga gång- och cykelvägen gå genom Storgården fungerar då flertalet boende får nära tillgång till gång- och cykelvägen.

För Jonsbo partiet bör samma linje dvs, att anlägga stigen i naturnära miljö förbi boende i norra Storgården (B4) alternativt längs Åsundens strand (A3) för att öka tillgängligheten till naturen och sjön. Vi bedömer att B4 bidrar till störst måluppfyllelse av samma anledning som för B2. En av dessa fastighetsägare har idag monterat upp en hög grind på sin privata väg för att minska tillgängligheten i området. Vi som bor i området ställer oss väldigt frågande till om detta verkligen är lagligt utifrån allemansrätten.

För sektion Krågedal har vi inga synpunkter på era förslag.

3.3.13 Synpunktsförfattare 13

Det mest realistiska förslaget måste vara att dra cykel och gångväg längs med befintlig väg, dvs väg 603.

På det sättet kommer den till nytta för alla, för oss som bor längs väg 603, för de som bor på området runt Storgården såväl som för de planerade områdena söder om Storgården.

Pengar borde istället satsas på att leda ut trafiken på väg 23/34 i höjd med Storgården, på så sätt skulle man slippa både pendeltrafik och all tung trafik som passerar rakt genom Rimforsa. Sänk sedan hastigheten till 50 eller 40km/tim vägen till Staverö så behövs knappt en separat gång- och cykelväg.

Jordbruksmarken mellan vår fastighet och sjön skall vara just odlingsbar mark. Den marken kommer inte att vara till salu för bebyggelse så länge vi i de påverkade gårdarna lever.

En väg där skulle splittra åkrar och påverka möjligheten att hålla betesdjur i hagen längs sjön.

3.3.14 Synpunktsförfattare 14

Benämner i det fortsatta mina huvudmän som Fastighetsägarna. Fastigheterna ovan benämns antingen gemensamt som Fastigheterna eller som Jordbruksfastigheten respektive Tomtfastigheterna [REDACTED] är Jordbruksfastigheten och [REDACTED] samt [REDACTED] Tomtfastigheterna.

De objektiva förutsättningarna

Planprogrammet berör i några alternativa sträckningar Fastigheterna. Min bedömning är att framför allt Jordbruksfastigheten berörs av planprogrammet. I den delen vill jag inleda med att referera till den fördjupade översiktsplanen för Rimforsa där det anges att det är viktigt att möjligheterna att driva ett hållbart jordbruk inte försämras vid ianspråktagande av jordbruksmark.

Jordbruksfastigheten skulle delas av en barriär om en gång- och cykelväg skulle anläggas enligt detta alternativ (A3). Denna barriär skulle alvarligt försvåra betet av marken. I den delen vill jag därför åter referera till översiktsplanen av vilken det framgår att jordbruksområdena inte bör fragmenteras, då ett levande jordbruk är en garant för bevarande av ett öppet och attraktivt stadsnära kulturlandskap och att det omgivande jordbrukslandskapet ger sin prägel åt landskapsbild och kulturmiljöer, vilka är två bidragande faktorer till ortens attraktivitet.

Det alternativ som berör Fastigheterna och Jordbruksfastigheten i synnerhet är nära nog dubbelt så långt som t.ex. alternativen A1 och A2. En av förutsättningarna som planförslaget behöver uppfylla är att det ska åstadkomma ett effektivt utnyttjande av markresurser. Detta har sin utgångspunkt i 3 kap. 1 § miljöbalken som rör en från allmän synpunkt godhushållning. Jag gör gällande att alternativet som berör Fastigheterna brister i detta avseende. För att uppnå god hushållning handlar det om att gång- och cykelvägen bör samförläggas med befintlig infrastruktur i så stor utsträckning som möjligt, utan att ny markkorridor tas i anspråk. Därigenom skulle ett sammanhängande gaturum skapas som borde bedöms vara positivt både ur ett miljömässigt och ekonomiskt hållbarhetsperspektiv.

Jordbruksmark är brukningsvärd om den med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är väl lämpad för jordbruksproduktion (prop. 1985/86:3 sid. 158). Det är därför enligt min bedömning vidare så att 3 kap. 4 § miljöbalken hindrar annan lokalisering än en samlokalisering med befintlig infrastruktur. Enligt bestämmelsen får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Alternativet att anlägga gång- och cykelvägen i anslutning till befintlig infrastruktur hindrar enligt bestämmelsen från möjligheten att få ta i anspråk jordbruksmark.

När det gäller den sammanvägda effektbedömningen och jämförelse av de alternativa sträckningarna i planprogrammet vill jag särskilt lyfta bedömningen av

de samhällsekonomiska effekterna där bl.a. genomförandemöjligheterna rödmarkerats, men även frågan om utredningsbehov. När det gäller frågan om landskapsmässiga effekter bedöms alternativet som berör Fastigheterna som det sämsta alternativet. Detta understryker med tydlighet att alternativ A3 inte innebär att en god hushållning uppnås och att behovet bör tillgodoses genom annat alternativ.

Motsvarande bedömningar gör när det gäller alternativet B4. Framför allt bedömningsgrunden för samhällsekonomiska och landskapsmässiga effekter gör att alternativet ska underkännas. När det gäller frågan om hur Fastighetsägarna ställer sig till en gång- och cykelväg inom eller i närheten av deras fastigheter kan här klargöras, med anledning av den fråga som ställs i planprogrammet avsnitt 6.2.4, att absolut motsätter sig en dragning av gång- och cykelväg inom eller i närheten av deras fastigheter.

Utveckling av det enskilda intresset

Fastighetsägarna, familjen, bor på en av Tomtfastigheterna. Fastigheten är en mindre jordbruksfastighet vid Åsunden. Fastighetsägarna har valt att bosätta sig på Fastigheterna för närheten till vattnet, Rimforsa och avskildheten till allmänheten som fastigheten ger.

För Fastighetsägarna är det fortsatt viktigt med avskildheten som finns på Fastigheterna för att kunna fortsätta driva verksamheten som bedrivs från fastigheten idag och vilja bo kvar.

Fastighetsägarna har gjort omfattande investeringar i värdehöjande åtgärder på Fastigheterna bl.a. med ett för orten större och mer påkostat bostads- och verksamhetshus. De värdehöjande åtgärderna är sådan att fastigheten i allmänhet och bostaden i synnerhet nu endast är av intresse för en mycket begränsad krets av köpare. För denna begränsade krets av köpare är frågan om Tomtfastighetens ostörda läge av yttersta vikt.

Fastighetsägarna gör gällande att frågan om att ostört kunna nyttja fastigheten utgör ett kärnvärde. En gång- och cykelväg över eller i anslutning till Fastigheterna kommer, oberoende var på den läggs, att kraftigt reducera värdet på framför allt Tomtfastigheten på ett sådant sätt att den ovan beskrivna begränsade kretsen av köpare inte längre skulle vara intresserade av fastigheten.

Fastighetsägarna har låtit värdera Tomtfastigheten. Värdepåverkan av en gång- och cykelväg över eller i anslutning till Fastigheterna har värderats och skrivs till en värdeminskning om minst 25 procent, eventuellt markavstående inte inräknat.

Till detta kommer en rad omständigheter som har bäring på säkerhetsaspekter. Sker förändringar av den yttre miljön med anläggande av en gång- och cykelväg i anslutning till Fastigheterna kommer det att negativt påverka säkerheten, vilket i sin tur innebära att Fastighetsägarna inte kommer att kunna bo kvar.

Sammanfattning

En lokalisering av en gång- och cykelväg enligt alternativen A3 och B4 uppfyller inte kravet på en god hushållning enligt 3 kap. 1 § miljöbalken. En samlokalisering till befintlig infrastruktur är möjlig och därför utgör onödigt ianspråktagande av jordbruksmark även ett hinder för dessa alternativ enligt 3 kap. 4 §. I tillägg härtill anförs redan i den samlade bedömningen i planprogrammet i princip att alternativen underkänns. De alternativ som berör Fastigheterna uppfyller inte lagens krav och ska därför underkännas som alternativ.

Av det ovan anförda följer att en gång- och cykelväg över eller i anslutning till Fastigheterna aldrig kommer att accepteras av Fastighetsägarna.

3.3.15 Synpunktsförfattare 15

Den sträckning som följer kustlinjen (A) utan jämförelse det i särklass bästa alternativet för en gång- och cykelväg. Det förslaget kommer att ge Rimforsa en underbar cykelväg som kommer att gynna alla boende på orten och gynna besöksnäringen. Det bidrar till strandskyddets syfte och kommer att kunna erbjuda fina rekreationsmiljöer för alla. Vid Storgården bör sträckningen följa kustlinjen så nära som möjligt. Ingen kommer att få intrång på sina tomter och ingen bör bli nämnvärt störd av en cykel/gångväg enligt denna sträckning. Den sträckningen kommer att göra Rimforsa ännu attraktivare som bostadsort och turistmål. Skulle vilja påstå att en lång vacker strandpromenad (förutsättning på den befintliga) blir en omtalad sevärdhet vars kostnader kommer att återbetala sig.

3.3.16 Synpunktsförfattare 16

Vi har synpunkter angående planförslagen framförallt vid Håkantop då det är det som kommer att påverka oss mest. Det finns ingen som helst anledning att ha en GC nerevid vattnet. Dels för att vi ska värna och vara rädda om vår jordbruksmark, vår betesmark och dels för att värna om den biologiska mångfalden. För att få till en gång och cykelväg vid vattnet så tas otroligt mycket mark i anspråk, hur man än går tillväga. Det ser vi som oacceptabelt och helt otänkbart.

Innan man ens behöver tänka tanken på att göra en gång och cykelväg så ser vi att den befintliga vägen görs om ordentligt så att det finns en ordentlig väg till de nuvarande som bor söder om Rimforsa. Det är dumt att ge bygglov till tomter när det redan nu inte finns en tillräcklig väg att åka på. Det finns möjlighet att bredda den befintliga vägen och då ser vi inget behov att göra gång och cykelväg. Det skulle då vara fullt möjligt att gå på vägen, puls att man då kan sänka hastigheten ytterligare vid en breddning av vägen. För att få mindre trafik på väg 603 tycker vi att det är ett måste att göra en ny tillfart från väg 34. Det är redan idag för mycket och för snabb trafik för att få en säker vägsituation. Så för att det ska byggas fler bostäder så behöver man först och främst se till att bilvägen fungerar.

Ni skriver i planprogrammet att en GC skulle öka trafiksäkerheten. En GC vid den befintliga vägen är det enda alternativ för att öka säkerheten då det annars skulle bli samma trafik om inte mer, då det skall byggas fler bostäder och då förvärra trafiken och säkerheten på väg 603 istället.

Det gagnar även fler att göra en GC vid den befintliga vägen än att a den vid sjön då det flesta bor utmed väg 603 i Håkantorp och det kommer inte att byggas fler hus

däromkring. Om man nu måste välja utmed sjön eller vägen... Järnvägen är bästa alternativet

Även den ekonomiska lönsamheten gynnas om GC byggs utmed den nuvarande vägen då den ändå måste ses över. Då behöver man ej bygga två olika vägar utan bara göra om den befintliga vägen. Men innan man kan göra en GC borde våra politiker stå för sina ord och bygga en mittöversväg för alla som bor i Krågedal och däromkring. Då det framförallt är där det byggs och kommer att byggas.

Enligt planförslaget, "Stora delar av jordbruksmarken inom planområdet har högt brukningsvärde och är fortfarande i produktion. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Med jordbruksmark avses enligt 12 kap 7§ miljöbalken åker- och betesmark som ingår i fastighet som är taxerad som lantbruksenhet.

██████████ men också fler av de som bor i närheten och de som också har gårdar och har mark där ser att det inte någon som helst möjlighet och att det är oacceptabelt att ta jordbruksmark till detta. Om det så måste till en GC så finns det en befintlig väg, använd den. Många gårdar brukar sin jord och mark på många olika sätt. Och på många olika sätt så får dessa gårdar pengar för den mark de har. Vill kommunen nu ta den marken i anspråk så får de se till att dessa gårdar får sina pengar på annat sätt, alla dessa år de kommer att förlora. Vilket kommer att handla om många år, många generationer framåt.

Ett alternativ/förslag på sträcka när det kommer till gång och cykelväg mellan Rimforsa och Krågedal är utmed järnvägen. Den ultimata sträckan borde vara med start från Resecentrum och utmed järnvägen räka vägen bort till, tja hur långt ni nu har tänkt sig att den ska sträcka sig.

Det som det hela hänger på är förstås att markägarna är villiga att sälja sina ägor till Kinda kommun för att de ska bygga en cykelväg som ska gynna de som ska flytta hit. Vad vi vet har inte den frågan ställts än?

3.3.17 Synpunktsförfattare 17

Min uppfattning är att en gång- och cykelväg bör vara den kortaste vägen mellan Rimforsa och Krågedal. En möjlig sträckning torde vara omedelbart väster om väg 603. Svårigheter finns vid fastigheten Mörlunda, Lönndalen och ytterligare en fastighet söderut. GC-vägen borde kombineras med en hastighetssänkning på väg 603 samt en utbyggnad av vägen Storgården-Krågedal (Den s.k. södra infarten till Rimforsa). Detta förenklar pendling med buss eller bil längs väg 34 och minskar då även trafiken längs väg 603. Med tanke på den planerade bebyggelsen på fastigheten Storgården 1:5 skulle man kanske börja med att bygga ut den sydligaste delen av gc-vägen (sektion 3) i kombination med den "södra infarten" till Rimforsa.

3.3.18 Synpunktsförfattare 18

Vi har tittat på de förslag som finns för gc-väg mellan Rimforsa och Krågedal. Framför allt tycker vi att det är bra om det bli en gc-väg till Rimforsa. Som läget är nu cyklas vi inte till Rimforsa.

Krågedal sektion C i planprogrammet, där vill vi förespråka alternativ C4. Vi har förståelse för att rent tekniskt är svårt att bygga delen Kalsnäs – Staverö, men med allt fler som bor här permanent (nu 12 hushåll) och ökande. Kommer alternativ C4 vara det som når flest fastigheter. Man bör även tänka på badplatsen vid Karlsnäs som med alternativ C4 gör att det tryggt att komma dit. Samt med tanke på det nya området som kommer till där ni markerat alternativ C2.

Det mest troliga är att gc-vägen kommer öster om väg 603. Då tycker vi att det är viktigt att det blir övergångsställen där vi har infarter på Murgröneberget oavsett vilket alternativ som blir av.

3.3.19 Synpunktsförfattare 19

Som [REDACTED] så yrkar vi att förslag C4 bör väljas med avseende på säkerheten då cykelvägen i anslutningen till Kalmarvägen skulle kunna öka säkerheten för gående och cyklande i området. Som situationen är idag med trafik på Kalmarvägen för gående och cyklande bör ett alternativ som beskrivs i förslag C4 det bästa alternativet.

3.3.20 Synpunktsförfattare 20

Sträckning C4 borde vara den sträckning som ska prioriteras då vägen från början inte är anpassad till den ökade trafiken som blivit. Den sträckning gör det även mer tillgängligt och trafiksäkrare att ta sig till den anlagda badplatsen som finns inom området. Sträckningen C1 finner inget syfte då det är en enskild väg med knappt någon biltrafik och låg hastighet. Norra infarten används för boenden Murgrönevägen 1-19 och södra infarten till de övriga fastigheterna i området.

Sträckningen C1 kommer inte hindra eller minska gång/cykeltrafiken längs med sträckan C4 då båda sträckorna ingår i "motionsrundan" inom området. Sträckan C4 är idag den sträckan som anses "otäck" och inte trafik säker. Sträckan C1 upplevs redan som säker då hastigheten är 20km/h och väldigt lite biltrafik då endast boende använder denna väg.

Man borde även ta hänsyn till ev förändringar i framtiden till permanent boenden och de fastigheter utmed dragning C4 kommer inte använda en cykelväg enligt modell C1 utan fortsätta att cykla ut med C4 som är den riktiga allmänna vägen.

Uppgifterna ang antalet permanent boende är dåligt uppdaterade då det är minst 8 till i nuläget utöver de som redan är inritade som permanentboende. Och inom 1-2 år period är det 2-5 fastigheter ytterligare som i nuläget inte är färdigbyggda/ eller påbörjade som kommer vara permanentboende.

Har förståelse för att dragningen C1 troligtvis är en billigare lösning men i min mening en helt onödig åtgärd då området knappt har någon trafik och troligtvis för brant för att klassas som cykelväg. Ska den göras mindre brant behövs troligtvis sprängning där också. Gör sträckan C4 trafiksäkrare genom breddning om cykelbana är för dyrt och isåfall sluta med cykelbanan vid norra infarten till Krågedal. På sträckan C4 förekommer det nu slukhål och tjälkott som kommer behövas åtgärdas med tiden då den börjar bli eftersatt.

3.3.21 Synpunktsförfattare 21

Med anledning av att jag planerar att i en nära framtid flytta från Rimforsa samhälle till min stuga i Krågedal – och därifrån börja cykelpendla till bussen (året runt) – så är jag angelägen om att det ska bli en bra gång- och cykelväg dit ut. I dagsläget är det väldigt obehagligt att cykla.

Jag arbetar i en organisation med ett regeringsuppdrag att göra ut forskningsresultat, för ökad och säker cykling (se cykelcentrum.vti.se). Jag ser många härresande infrastrukturlösningar som ofta bottnar i okunskap och där trafikplanerare inte själva cyklar eller ser konsekvenserna av sina beslut. Jag ser också väldigt många bra lösningar, där cykel verkligen har fått vara i fokus. Cykeln är en viktig komponent i omställningen till ett hållbart samhälle. Men då måste förutsättningarna vara sådana att det är enkelt och säkert att cykla. Flera komponenter måste på plats för att folk ska överge bilen, men första steget är snabba, trygga och trevliga cykelvägar.

Jag vill passa på att tipsa om ett gratis webinarium om [Cykling på landsbygd](#), som Cykelcentrum arrangerar 24 mars (se länk för mer info). Där kommer säkert många tankvärda resultat att presenteras och diskuteras.

Planprogrammet är ambitiöst och jag ska fatta mig kort kring ett par viktiga aspekter, om folk verkligen ska börja cykla.

- Om gång- och cykelvägen följer bilvägen så blir den alldeles för backig. Från bilsätet märker man inte det, men om man cyklar så är det många branta backar. Därför bör cykelvägen läggas på den minst backiga sträckningen d.v.s närmast sjön (A3)
- Omgivningen spelar roll – Upplevelsen av sträckan man cyklar är viktigt för de allra flesta. Om cykelvägen dras närmast sjön så kommer den att vara en fantastiskt fin sträcka. Låt inte avsnittet om mossmark avskräcka. Istället för att schakta bort torv så föreslår att en cykelbro byggs över området. Det kan göra det extra attraktivt och bli en trevlig variation.
- Undvik tvära svängar och "knixar". Varje "knix" sinkar och irriterar. Det gör det också riskabelt vintertid.
- Avslutningsvis så är sträckning C1 och C2 mest rimliga, som ni också konstaterar.
- Cykelsträckningen ska vara så kort som möjligt. För en cykelpendlare, barn som vuxen, så är avstånd och tid viktiga komponenter.
- Undvik så långt som möjligt att behöva korsa bilvägen.
- Varje sträckning väster om väg 603 är sämre än de öster om väg 603.
- Tänk även på vinterdriften. Om vi ska kunna cykla året runt (vilket väl måste vara ambitionen) så förutsätter det att cykelvägen snöröjs på ett bra sätt.
- En cykelväg behöver inte konstrueras på samma sätt som en bilväg. Den utsätts inte för samma belastning och slitage och att dimensionera den utifrån bilnormen, gör den onödigt dyr.

3.3.22 Synpunktsförfattare 22

På sidan 7 i samrådshandlingen definieras planprogramsområdet. Av kartan framgår att den norra delen av området sträcker sig till Nygårdskullen där en befintlig gång- och cykelväg är belägen längs med Kalmarvägen. I detaljplan för Håkantorp 1:21 och

1:17 m.fl. i Rimforsa i Kinda kommun, akt 0513-P06/30 framgår att ett område som börjar i höjd med Håkantorps 4:4 och slutar i höjd med Håkantorps 3:2 är detaljplanlagt för framtida allmän gång- och cykelväg. I ljuset av det är det högst anmärkningsvärt att inget av de sex föreslagna alternativen som utreds i planprogrammet inkluderar denna sträcka. Den aktuella sträckan är definitivt den delsträcka inom planprogramsområdet som är högst frekventerad av gång- och cykeltrafik, både idag och i framtiden. På sträckan är Kalmarvägen mycket smal, kurvig och kuperad med dåligt sikt och hög olycksrisk. Då det i tidigare planarbete redan är utrett att det finns ett behov för en allmän gång- och cykelväg längs Kalmarvägen framstår det som bortkastade skattemedel att inte dra nytta av det arbetet. En allmän gång- och cykelväg längs Kalmarvägen är också något som är förankrat hos kommuninvånarna och önskvärt för boende tex på Nygårdsstigen. Då sträckan saknar gatubelysning skulle det vara ett bra tillfälle att förlänga gatubelysningen längs Kalmarvägen fram till Fredrika Bremers allé.

Det är ologiskt att tänka att cyklister från Krågedal på väg till Rimforsa station eller affären, skulle välja en omväg längs Fredrika Bremers allé. Fredrika Bremers allé är i sin nuvarande utformning för smal för att rymma både biltrafik, gångtrafikanter och cyklister.

Mot bakgrund av ovanstående är vårt förslag att kommunen går vidare med ett ytterligare alternativ utöver de som nämns i planprogrammet och som innebär att den allmänna gång- och cykelvägen längs Kalmarvägen byggs ut fram till Fredrika Bremers allé och att man därefter väljer en lämplig sträckning längs Kalmarvägen bort till Krågedal.

3.3.23 Synpunktsförfattare 23

Ang. Planprogram för cykelbana till Krågedal

Ägare till [REDACTED] har läst igenom förslagen för en ny GC väg ut till Krågedal från Rimforsa och konstaterat att en del av förslagen går över våra fastigheter, men ingen samråd angående att ta våran mark i anspråk har skett.

Vi tycker att en GC väg bör läggas direkt ihop med nuvarande väg (gamla Kalmarvägen). GC banan bör förläggas på östra sidan av vägen, med bra utsikt. Samtidigt bör vanliga vägbanan bredas med ca 1,5 meter för att på enkelt sätt klara av den ökade trafiken. Till den största del så kan breddning och gc utökas på östra sidan utan problem, vid trängre passage så kan GC förläggas på nuvarande vägbanan och breddningen ske på västar sidan av nuvarande väg.

Det har även förekommit ett samtal mellan politiker i kommunen om att det bör anordnas en ny infart till Rimforsa från söder, lämpligast stället att förlägga den är så att den kommer in från nuvarande 34 in till Krågedal 1:3. Detta lämpas sig bäst och behovet av avkörningsfil från nuvarande 34 från både norr och söder. I dom alternativ som finns närmare Krågedal gård (1:17) så går det år väldigt stora volymer utfyllnad för att få till avsvänings filer från vägen. (Vilket helt klart behövs) Påverkar ev. planförslaget för Krågedal 1:3. Från Krågedal 1:3 och en eventuellt ny infart så lämpas det sig bäst att GC banan går över till västar sidan och följa den riktiga gamla Kalmarvägen enligt förslaget som ligger i planen längs västerut.

4 Gemensam kommentar på inkomna synpunkter från sakägare

Under samrådstiden inkom det 29 yttranden. Majoriteten av inkomna yttranden stödjer förslaget att anlägga gång- och cykelvägen längs med Kalmarvägen, väg 603. Det var också flera yttranden som stödjer alternativet att anlägga gång- och cykelvägen längs med strandlinjen, alternativ A2 och A3. Flertalet ställer sig dock emot alternativet A2 och A3 eftersom det bland annat innebär ett större ingrepp på jordbruksmark och på miljöer där naturvärden, djur- och växtliv finns. Det är också tydligt med att man inte önskar en sträckning genom befintliga bebyggelsen, eftersom man befärrar att det leder till ökad störning.

Vissa yttranden nämner en breddning av Kalmarvägen, väg 603, och en ny infart från riksvägen 23/34 till södra Rimforsa. Aspekter om biltrafik avseende nya tillfartsvägar och bredare vägbanor är inte en del av det aktuella detaljplanearbetet för en ny gång- och cykelväg. Kinda kommun har noterat dessa frågor och de hanteras i andra pågående och kommande processer i översiktsplanering och detaljplanering. I det fortsatta detaljplanearbetet med gång- och cykelvägen kommer en djupgående dialog med Trafikverket att ske.

De inkomna yttrandena med tillhörande information har använts som ett underlag vid val av sträckning. Yttrandena kommer även fortsättningsvis att vara ett underlag vid fortsatt detaljplanearbete. Kommunen avser utifrån inkomna yttranden att gå vidare med en ny gång- och cykelväg som anläggs längs med Kalmarvägen, väg 603. I linje från Rimforsa strand fram till Murgröneberget vid Krågedal. Se bilaga 1 där vägsträckningen är markerat med rött.

I det fortsatta detaljplanearbetet kommer fördjupade utredningar att genomföras för att undersöka var exakt vägsträckningen för gång- och cykelvägen kommer att anläggas. Behov av säkerhetsåtgärder så som hastighetsänkning på Kalmarvägen och andra frågor kommer att undersökas i planarbetet. Det innebär att det fortsatta detaljplanearbetet kommer att kunna påvisa på vilket sätt vägsträckningen ska anläggas längs med Kalmarvägen, exempelvis på den västra eller östra sidan. De fastighetsägare som berörs av förslaget kommer att kontaktas för en dialog.

Fördjupade utredningar och bedömningar kommer att genomföras i det fortsatta detaljplanearbetet. Bland annat kommer det tittas närmare på påverkan på naturvärden, trafiksäkerhet och genomförbarhet.

Planhandlingarna har varit tillgängliga för allmänheten på så sätt som framgår i rubrik *1 Inledning*, bland annat har de funnits fysisk tillgängliga i kommunens reception under hela samrådstiden.

Samtliga synpunkter som har kommit in har noterats.

5 Medverkande tjänstemän

Samrådsredogörelsen har upprättats av Erika Kindvall, planarkitekt.

Samhällsbyggnadsnämnden

Erika Kindvall
planarkitekt