ORSA KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING
Datum: 2025-03-12
Dnr: KS 2024/431

Utökat förfarande

Anonymiserad version där personnamn är ersatt med [NN] och fastighet med [XX].

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för

Sydöstra Grönklitt, område 1

del av Hansjö 135:68 i Orsa kommun, Dalarnas län

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning 2
Hur samrådet och granskningen har bedrivits 3
Sammanfattning och kommentarer till inkomna synpunkter 4
Statliga yttranden 4
G.1 Länsstyrelsen Dalarna 2025 02 06 4
G.2 Polisen, 2024 12 20 7
G.3 Trafikverket, 2024 12 23 7
G.4 Skogsstyrelsen, 2025 01 15 7
G.5 Lantmäteriet, 2025 01 20 8
G.6 Statens Geotekniska Institut (SGI), 2025 01 27 8
Övriga yttranden 10
G.7 [NN] och [NN], 2025 01 02 10
G.8 [NN], 2025 01 05 10
G.9 [NN] 2025 01 08 15
G.10 Ellevio, 2025 01 08 16
G.11 Norra Grönklitts samfällighetsförening (via [NN]), 2025 01 17 16
G.12 [NN] 2025 01 17 19
G.13 [NN] 2025 01 18 19
G.14 [NN] & [NN], 2025 01 19 27
G.15 [NN] och [NN], 2025 01 20 31
G.16 [NN], 2025 01 20 32
G.17 [NN] och [NN], 2025 01 20 32
G.18 [NN] & [NN], 2025 01 20 33
G.19 [NN] 2025 01 20 33
G.20 [NN] & [NN], 2025 01 20 40
G.21 [NN], 2025 01 20 41
G.22 [NN], 2025 01 20 46
G.23 [NN] 2025 01 20 52
Ställningstaganden 54
Yttranden med kvarstående erinran 55
Medverkande tjänstepersoner 57

HUR SAMRÅDET OCH GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Förslaget till detaljplan godkändes för samråd av kommunstyrelsen den 11 mars 2024 § 30 och sändes ut för samråd från den 20 mars 2024 till den 17 april 2024. Två samrådsmöten hölls, ett i Grönklitt den 27 mars 2024 samt ett i kommunhuset i Orsa den 9 april 2024. Samrådet kungjordes i Mora Tidningen den 20 mars 2024. Planhandlingarna fanns tillgängliga på kommunens hemsida och i kommunhusets entré under samrådstiden. Remissinstanser, kända sakägare och närboende gavs möjlighet att lämna synpunkter på planärendet.

Efter samrådets avslut den 17 april 2024 delades detaljplanen för sydöstra Grönklitt upp till två detaljplaner: Detaljplan för sydöstra Grönklitt område 1 och Detaljplan för sydöstra Grönklitt område 2.

Samrådsredogörelserna godkändes av kommunstyrelsen den 16 december 2024 § 179, kommunstyrelsen godkände samtidigt detaljplanerna för granskning. De sändes ut för varsin separat granskning från den 20 december 2024 till den 20 januari 2025. Planhandlingarna fanns tillgängliga på kommunens hemsida och i kommunhusets entré under granskningstiden.

Under granskningen har många personer yttrat sig över båda förslagen till detaljplan i samma skrivelse. I de fallen redovisas hela yttrandet men bara de synpunkter som berör område 1 kommenteras i granskningsutlåtande för område 1 och vice versa.

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER TILL INKOMNA SYNPUNKTER

Nedan återges och kommenteras inkomna synpunkter. De skriftliga yttrandena är diarieförda och finns på Miljö- och byggnadsförvaltningen Mora Orsas planenhet.

STATLIGA YTTRANDEN

G.1 Länsstyrelsen Dalarna 2025 02 06

Granskning av detaljplan för Sydöstra Grönklitt, område 1, del av Hansjö 135:68, Orsa kommun

Länsstyrelsen har för granskning mottagit rubricerad detaljplan, daterad i november 2024.

Överprövningsgrundande synpunkter

Med hänsyn till överprövningsgrunderna i 11 kap 10 § plan- och bygglagen, samt nu kända förhållanden, bedömer Länsstyrelsen att identifierade frågor måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av detaljplanen inte ska överprövas.

Strandskydd

På plankartan upphävs strandskyddet för både kvartersmark och allmän plats. Länsstyrelsen anser som regel att det inte går att upphäva strandskyddet för allmän plats NATUR. Kommunen behöver tydligare motivera vilka delar av den allmänna platsen som verkligen behövs för utvecklingen av landsbygden. Merparten av de områden för NATUR där strandskydd avses upphävas är på plankartan inte noggrannare reglerade för något särskilt ändamål annat än ”naturmark”. På sådan mark bör strandskyddet finnas kvar.

Länsstyrelsen fattade den 5 juni 2024 beslut (dnr 16815-2023) om att upphäva strandskyddet kring bäcken i den västra delen av planområdet. Eftersom det i granskningshandlingarna redovisas nya uppgifter om hur bäcken rinner i den sydvästra delen av planområdet, och att bäcken delar upp sig i flera fåror, kommer Länsstyrelsen på eget initiativ att öppna ärendet igen och fatta ett ändringsbeslut för all mark inom 10 meter från bäckfårorna. Enligt Länsstyrelsens bedömning behöver strandskyddet återinföras runt och mellan de bäckfåror som kommunen har redovisat i sin planbeskrivning.

Kommunen kan även på eget initiativ skicka in en begäran om ändring av Länsstyrelsens beslut (dnr 16815-2023) för att upphäva strandskyddet inom ”kilen” enligt figur på sidan 33 i planbeskrivningen (avsnitt 5.2.2) och samtidigt återinföra strandskyddet omkring de befintliga bäckfårorna.

Hälsa och säkerhet

Spillvatten

Det måste framgå av planhandlingarna om Bunks reningsverk har kapacitet för Orsa Grönklitt inklusive detta planområde. För att visa det måste den maximala genomsnittliga veckobelastningen (max GVB) för Orsa tätort inklusive Orsa Grönklitt redovisas. Redovisa beräkningen och inte bara resultatet samt uppge vilka planer/områden som ingår i den förväntade ökade belastningen de närmaste 10 åren.

Vägledning för beräkningen finns här: vagledningen-om-maximala-genomsnittliga-veckobelastningen.pdf

Rådgivande synpunkter

Ras och skred

I genomförandeskedet är det viktigt att säkerställa att konstruerade bergsslänter blir långsiktiga stabila. Se SGI:s yttrande (bilaga).

Bilagor

SGI:s yttrande, daterat 2025-01-27

.....

Kommunens kommentarer

Strandskydd

Länsstyrelsen ändrade den 12 februari 2025, sitt tidigare beslut om upphävande av strandskydd, på så sätt att det baserades på inmätta bäckfåror och fortsätter gälla 10 meter ifrån fårorna. Det är nu upphävt inom de områden som avses exploateras och det finns inte längre något behov av att upphäva strandskyddet i detaljplanen.

Spillvatten

Planbeskrivningen kompletteras kortfattat i fråga om reningsverkens kapacitet men här nedan redogörs för mer utförligt hur exploatering av de båda nu aktuella planområdena förhåller sig till utbyggnaden av VA-anläggningen.

År 2024

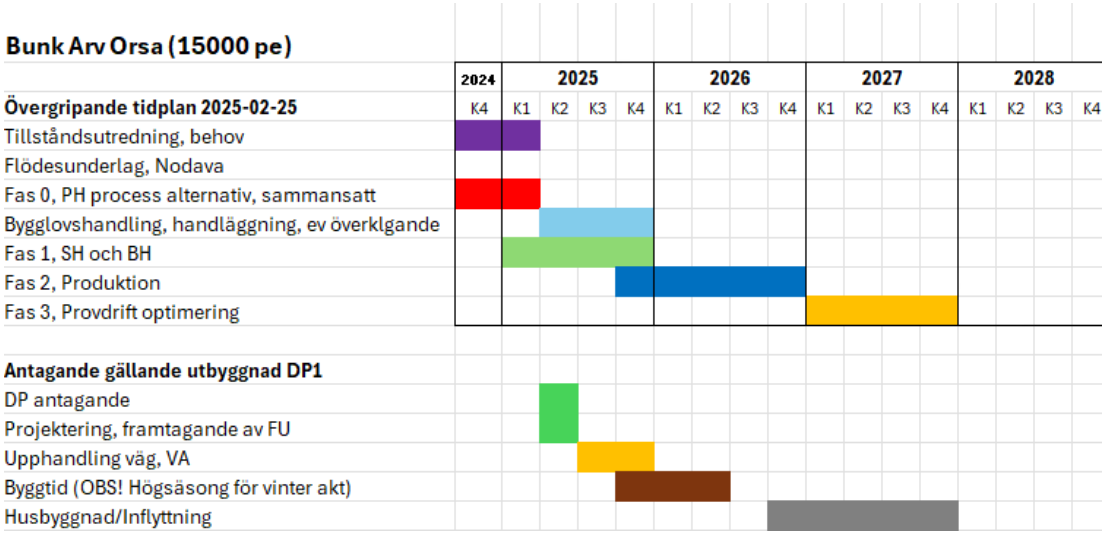
Överföringsledningen mellan Grönklitt och Bunk byggdes färdigt år 2024.

År 2025

Grönklitts ARV har tillstånd att rena 3357pe. Teoretiskt sett har reningsverket i Grönklitt utöver befintligt anslutna områden kapacitet att rena spillvatten från samtliga 70 småhus i område 1. I Grönklitt finns idag 12 st bofasta och sommartid respektive vintertid uppskattas ett nyttjande i bostäderna med 1299 respektive 2597 pe. Planområde 1 beräknas alstra 343pe sommartid respektive 686pe vintertid (som är högsäsong). Totalt ger detta en teoretisk maxGVB på 2952pe sommar- respektive 3295pe under vintersäsong.

Detaljplanerna antas i april 2025. Om de vinner laga kraft kommer VA, vägar m.m. att börja byggas ut för ca 35 småhus av 70 inom område 1 under sommaren-hösten 2025 så att tomter kan läggas ut till försäljning hösten-vintern 2025 och eventuella köpare kan påbörja byggnation under 2026. I realiteten hinner ombyggnationen av reningsverket Bunk och inkopplingen av överföringsledningen från Grönklitt kopplas in i Bunks ARV

under 2026 innan någon av de planerade fastigheterna i område 1 har hunnit byggas klart med inflyttning i bostaden, se resonemang nedan.



År 2026

Under 2026 byggs reningsverket Bunk om med utökad kapacitet om för att kunna ta befintligt ansluten och tillkommande bebyggelse i Grönklitt och Fryksås. Ombyggnation av Bunk och inkoppling av överföringsledningen mellan Grönklitt och Orsa planeras vara klart år 2026, se tidplan ovan. Fr.o.m inkopplingen 2026 kommer rening av spillvatten endast att ske i Bunks ARV.

Utbyggnad av VA och vägar för resterande del av område 1, samt eventuellt utbyggnad av halva område 2 förväntas tidigast påbörjas sommaren 2026. En eventuellt fortsatt utbyggnad av ledningar i område 1 och 2 sker således samtidigt som överföringsledningen kopplas in i det ombyggda reningsverket Bunk. Enligt tidplanen sker ingen rening i Grönklitts ARV efter sommaren 2026, då sker rening av spillvatten endast i Bunks ARV.

Idag bor ca 7000 personer i kommunen men alla områden är inte anslutna till allmänt spillvattennät och det finns fler reningsverk i kommunen. Året om beräknas den bofasta befolkningen i Orsa tätort, som är anslutna till Bunk, alstra en genomsnittlig veckobelastning på 4643 pe året om. Under sommaren beräknas dessutom icke-bofast befolkning uppgå till 1628 och vintertid 300 pe. Industribelastningen beräknas till 100 pe. Inom de närmaste tre åren finns ingen förväntad utökning i Orsa tätort.

I Grönklitt finns idag 12 st bofasta och sommartid respektive vintertid uppskattas ett nyttjande i bostäderna med 1299 respektive 2597 pe. Nu aktuella planområden beräknas alstra 1246 pe vintertid (som är högsäsong). Under år 2025 planeras att VA-ledningsnät inom halva detaljplaneområde 1 byggs ut, dvs till c:a 35 tomter. År 2026 planeras VA byggas fram i resterande halva detaljplaneområde 1 för övriga 35 tomter.

I Fryksås finns 20 bofasta och under både högsäsongerna sommar och vinter ökar antalet pe med 385 pe. Det finns ingen förväntad utökning i Fryksås de närmaste tre åren. Industribelastningen från Fryksås beräknas till 10.

Om en säkerhetsmarginal antas om 500, blir belastningen
sommartid 8720 och vintertid 9813 år 2026 vid en beräkning av tillkommande teoretiskt max antal pe i område 1 samt 2 samt sommarcamping. I praktiken är den teoretiska belastningen näst intill 0 pe år 2026 då alla bostäder inte hunnit bebyggas med inflytt till år 2026. Reningsverket i Bunk har tillstånd att rena spillvatten för 19 000 pe.

År 2036

Med tidshorisonten år 2036 förväntas Orsa tätorts bofasta befolkning alstra 4833 pe året om och under sommaren beräknas dessutom icke-bofast befolkning uppgå till 1628 och vintertid 300. Industribelastningen beräknas till 100 pe.

I Grönklitt finns fortfarande 12 st bofasta. Den icke bofasta befolkningen beräknas då vara 3509 pe sommartid och 6122 vintertid, enligt arbetet med planprogrammet i Grönklitt.

I Fryksås finns 20 bofasta och denna ökar under sommaren med 389 och under vintern med 393. Industribelastningen beräknas till 10.

Om en säkerhetsmarginal antas om 500, blir belastningen sommartid 10 500 och vintertid 12 290 pe år 2036.

Ras och skred

Det finns ett avsnitt om konstruerade bergslänter i PM Geoteknik; *I samband med schaktning för väg samt byggnader kommer schakt delvis ske i berg. I de fall bergsslänterna inte kommer att släntas av med jordmassor / återfyllas så kan det eventuellt behövas förstärkning i form av bergbult/nät. Slänterna kan, om det finns utrymme för detta, ges en flack lutning till exempel 1:1. Detta ger ur långtidsperspektiv en underhållsfri bergkonstruktion. Detta är lämpligt för mindre slänter då utförandet inte blir så utrymmeskrävande. Branta bergslänter med sådan höjd att blocknedfall kan orsaka skada, skall fortsättningsvis inspekteras med ett intervall som bestäms av släntens utformning/skick. Någon detaljerad rekommendation för enskilda planerade bergslänter ges inte i detta skede.*

G.2 Polisen, 2024 12 20

Polismyndigheten, LPO Mora har tagit del av ärendets handlingar. Inga synpunkter från vår sida.

.....

Kommunens kommentarer

-

G.3 Trafikverket, 2024 12 23

Trafikverket har inga synpunkter.

.....

Kommunens kommentar

-

G.4 Skogsstyrelsen, 2025 01 15

Verksamhet rörande detaljplan och inte berör något område som är skyddat av Skogsstyrelsen har vi inga synpunkter på.

Skogsstyrelsen ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL.). Vidare ingår bland Skogsstyrelsens

uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

.....

Kommunens kommentarer

-

G.5 Lantmäteriet, 2025 01 20

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2024-11-22) har följande noterats:

Lantmäteriet har inga synpunkter på de aktuella planhandlingarna.

.....

Kommunens kommentarer

-

G.6 Statens Geotekniska Institut (SGI), 2025 01 27

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta, sydöstra, 2024-03-11

2. Planbeskrivning, 2024-11-22

3. PM Geoteknik, 2023-11-01

4. PM Berg, 2024-06-18

SGI:s synpunkter

SGI har i samrådsskedet lämnat synpunkter på rubricerad översiktsplan. Yttrandet är daterat 2024-04-16 diarienummer 4.3.1-2403-0450.

Geoteknisk utredning

Tidigare synpunkter har hanterats avseende stabilitet i jord och SGI har inga kvarstående synpunkter.

Bergteknisk utredning

Undersökningsområdet i underlaget (3, 4) överensstämmer inte med detaljplanens föreslagna planområde (1).

Utifrån underlaget (4) anser SGI att risker kopplat till block- och bergstabilitet gällande befintliga slänter är tillfredsställande utredda.

SGI vill lyfta frågan om risker som kan uppstå i genomförandeskedet då det enligt underlaget (2, 4) planeras för konstruerade bergslänter. Hur säkerställs det att dessa blir långsiktigt stabila?

I övrigt har vi inga synpunkter vad gäller block- och bergstabilitet.

Kommunens kommentarer

Vad gäller att det geotekniska utredningens undersökningsområde inte stämmer med detaljplanernas utbredning, beror det på att när den geotekniska utredningen gjordes avsåg man att även område 3 skulle planläggas, vilket inte är aktuellt för tillfället. Anslutningsvägen till område 1 ingår inte i den geotekniska utredningen men utredningen bedöms likväl utgöra tillräckligt bra underlag även för den delen av detaljplanen.

Det finns ett avsnitt om konstruerade bergslänter i PM Geoteknik och även i planbeskrivningen; *I samband med schaktning för väg samt byggnader kommer schakt delvis ske i berg. I de fall bergsslänterna inte kommer att släntas av med jordmassor / återfyllas så kan det eventuellt behövas förstärkning i form av bergbult/nät. Slänterna kan, om det finns utrymme för detta, ges en flack lutning till exempel 1:1. Detta ger ur långtidsperspektiv en underhållsfri bergkonstruktion. Detta är lämpligt för mindre slänter då utförandet inte blir så utrymmeskrävande. Branta bergslänter med sådan höjd att blocknedfall kan orsaka skada, skall fortsättningsvis inspekteras med ett intervall som bestäms av släntens utformning/skick. Någon detaljerad rekommendation för enskilda planerade bergslänter ges inte i detta skede.*

ÖVRIGA YTTRANDEN

G.7 [NN] och [NN], 2025 01 02

Ang område 1/431:

Vi tycker det är bra och helt okej att bygga på detta området.

Det vi föreslår för att det ska bli riktigt rätt och bra:

Dra huvudvägen till området genom att utnyttja stora vägen upp till Rovdjursbyn, kompletterad med en ny väg sista biten.

Tror att ni själva inser alla fördelar med att göra så!! OM ni ändå väljer att huvudmata via Rovdjursvägen ställer vi två krav;

1. Vägen måste asfalteras

2. Det måste byggas en separat gång/cykelväg

Ang område 2/432:

Vi är mycket tveksamma till detta projekt! Berget söder om Råtjärnen bör lämnas orört. Det är en ”grön lunga” för hela området.

.....

Kommunens kommentar

Här besvaras de synpunkter som framförs angående område 1, KS 2024/431. De synpunkter som hör till område 2 bemöts i granskningsutlåtandet för område 2.

Enligt trafikutredningen föreslås att anslutning mot område 1 görs vid en befintlig trevägskorsning längs Råtjärnsvägen som byggs om till fyrvägskorsning. Genom att samla ihop anslutningarna skapas en tydlig korsningspunkt för flera trafikanter vilket bedöms fördelaktigt jämfört med flera korsningspunkter på en kort sträcka.

Skälet till att Råtjärnsvägen har bedömts som lämplig är att den har inga direkta utfarter från enskilda fastigheter utan är i detta avsnitt utformad som en matargata och har i gällande detaljplan användningen HUVUDGATA med möjlighet att anlägga gång- och cykelväg. Rovdjursvägen är i sin östligaste del utformad som en villagata där bostäderna har direktutfart mot vägen, varför den vägen är mindre lämplig att använda för genomfartstrafik. En väg mellan Rovdjursbyn och område 1 hade även behövt anläggas över det blötare partiet omkring Råtjärnsbäcken och i angränsning till naturvärdesobjektet. Närmast intill bäcken råder fortfarande strandskydd.

Detaljplanen för Råtjärnsvägen respektive Rovdjursvägen reglerar inte vilket material som vägarna ska utföras i, utförandet är där en fråga för väghållaren.

I det pågående planprogramsarbetet utreds frågan om var det kan behöva kompletteras med gång- och cykelvägar.

G.8 [NN], 2025 01 05

Ärenden: KS 2024/431 och KS 2024/432

Yttrande och överklagan av detaljplan för Sydöstra Grönklitt, Område 2 (Dnr KS 2024/432)

Undertecknad önskar härmed överklaga förslaget till detaljplan för Sydöstra Grönklitt, Område 2, med hänvisning till Plan- och bygglagen (PBL) och Miljöbalken (MB). Nedan redogörs för de huvudsakliga brister och invändningar som ligger till grund för överklagan:

1. Bristande hänsyn till natur- och kulturvärden (PBL 2 kap. 3 § och 8 kap. 1 §)

Planförslaget innefattar exploatering av Rovdjursberget och andra naturområden som idag utgör viktiga rekreationsområden och ekologiska stråk. Enligt PBL ska planläggning främja naturvärden och bevara estetiska och kulturhistoriska värden.

Naturvärden: Området har höga naturvärden som riskerar att gå förlorade vid exploatering.

Kulturvärden: Utsiktsplatsen vid Slogboden är av kulturhistorisk betydelse och kommer att påverkas negativt.

Kommunens svar: Kommunen anger att kultur- och naturvärden beaktats och att utsiktsplatsen ska bevaras. Dock kvarstår faktum att den planerade bebyggelsen förstör områdets karaktär och estetiska värden.

2. Otillräcklig miljö- och hälsokonsekvensanalys (PBL 2 kap. 9 § och 4 kap. 34 §)

Planen saknar en utförlig miljökonsekvensanalys som klargör hur miljökvalitetsnormer ska uppfyllas. Detta är av särskild vikt för att undvika negativa konsekvenser för:

Dagvatten och spillvattenhantering: Det framgår inte hur dessa ska hanteras för att undvika översvämningar och belastning på befintlig infrastruktur.

Hälsa och säkerhet: Smältvatten och dagvatten orsakar redan problem i området, och ytterligare exploatering riskerar att förvärra situationen.

Kommunens svar: Kommunen har kompletterat dagvattenutredningen och infört krav på erosionsskydd. Dock kvarstår oklarheter kring risker kopplade till klimatförändringar och ökade vattenflöden.

3. Avsaknad av helhetsplanering och konsekvensanalys (PBL 3 kap. 1 § och 2 kap. 5 §)

Detaljplanen saknar en tydlig koppling till en övergripande strategi för områdets utveckling. Detta skapar osäkerhet om planens långsiktiga konsekvenser.

Trafik och infrastruktur: Ingen tillräcklig analys har presenterats för hur ökad trafik ska hanteras, vilket är avgörande för områdets funktionalitet och säkerhet.

Långsiktig planering: Att fortsätta med detaljplanen för Område 2 innan tidigare områden är fullt utnyttjade riskerar att begränsa framtida utveckling.

Kommunens svar: Kommunen hänvisar till översiktsplanen och framtida trafikutredningar. Detta är inte tillräckligt konkret för att tillgodose de krav som ställs i PBL.

4. Strid mot principen om hållbar markanvändning (PBL 2 kap. 2 § och MB 3 kap. 1 §)

Enligt PBL och Miljöbalkens hushållnings principer ska mark användas för det som är mest lämpat ur ett allmänt perspektiv. Exploateringen av natur- och rekreationsområden utan att redovisa alternativa lösningar strider mot dessa principer.

Kommunens svar: Kommunen menar att planen balanserar exploatering och bevarande. Dock saknas tydliga belägg för detta i planförslaget.

5. Trafik och säkerhet Planförslaget inkluderar inte tillräckliga åtgärder för att säkerställa säkerheten vid korsningspunkter mellan skidspår och vägar. Oskyddade trafikanter, såsom barnfamiljer och äldre, utsätts för stora risker, särskilt vintertid.

Förslag: Korsningsfria lösningar, såsom tunnlar eller broar, bör inkluderas i planen. Kommunens svar: Kommunen har inte adresserat detta tillräckligt men planerar att utreda frågan vidare.

Slutsats och begäran

Planförslaget för Sydöstra Grönklitt, Område 2, innehåller allvarliga brister vad gäller hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och hälsokonsekvenser, samt hållbar planering. Jag uppmanar kommunen att omarbeta planen i enlighet med Plan- och bygglagen och Miljöbalken för att säkerställa en hållbar och balanserad utveckling som tar hänsyn till s

Slutsats

Planförslaget innehåller allvarliga brister vad gäller hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och hälsopåverkan, helhetsplanering och principen om hållbar markanvändning. Jag uppmanar kommunen att omarbeta planen i enlighet med Plan- och bygglagen och därvid säkerställa att både allmänna och enskilda intressen tillgodoses på ett hållbart sätt

Ärende KS 2024/431

Det gäller att ta hänsyn till allas intressen vid en, på sikt, kraftigt planerad exploatering och vara uppmärksam på risken för att Grönklitts varumärke kan skadas så att uthyrningen minskar, befintliga bostäder tappar i värde och risk för lägre nyttjandegrad av anläggningens utbud (vinter som sommar). Det finns också risk för att efterfrågan på nya fastigheter minskar och att Orsa Grönklitts friluftsanläggning AB (nedan kallad ”Bolaget”) och kommunen därmed inte når målet för gjorda och planerade investeringar. Antalet bäddar har de senaste åren ökat snabbt, inte bara i Grönklitt utan också i Sälen, Idre Fjäll samt i Härjedalen och Jämtland.

Det är oklart för mig vem målgruppen är för de planerade fastigheterna enligt plankartan med tanke på de stora fastighetsinvesteringar som krävs av köpare. Det finns ingen detaljerad information (affärsplan med tidplan.) som styrker förslaget till detaljplan.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Enligt hushållningsbestämmelserna i 3 kap 1§ miljöbalken, ska områden användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Bolaget äger inte bara de områden (Område 1 och 2) som nu är föremål för utredning utan även den omkringliggande marken. Det verkar finnas en stor acceptans för utbyggnad av Område 1. För Område 2 finns ett utbrett motstånd mot den kraftiga exploateringen/förtätningen, det gäller inte bara de närmast berörda fasthetsägarnas invändningar utan om negativ påverkan på landskapsbilden sett på avstånd från och den uppskattade utsiktspunkten med Slogboden. Detta uppfyller inte miljöbalkens krav för Område 2.

Riksintressen - friluftsliv

Planområdet ingår i riksintresseområdet Siljansområdet (4.3.1). Området beskrivs ”ha särskilt goda förutsättningar för friluftsaktiviteter, på land och vatten, och därmed berikande upplevelser. För att behålla riksintresseområdets upplevelsevärden är en förutsättning att anpassa exploateringar till landskapet så att landskapsbilden och värdet för friluftslivet inte skadas.” Detta är inte uppfyllt i detaljplanen för Område 2.

Geotekniska förhållanden

Underlag för den geotekniska utredningen anges enbart vara en okulär besiktning av området. Vid okulär besiktning av området har det inte påträffats några tecken på erosionsskador varken i slänter eller längs vattendrag. Baserat på den okulära besiktningen anses stabiliteten i området uppfylla kraven för ”planläggning för nyexploatering” enligt Skredkommissionens rekommendationer. Jag kräver en betydligt mer seriös undersökning och redovisning.

Natur och miljö

Naturvärdesinventeringar har gjorts enligt planbeskrivningen (KS 2023/294). De gjordes under hösten 2021 för Område 1 och 2. Det saknas en fågelinventering under rätt säsong. Det har noterats bla Tretåig hackspett och Talltita inom Område 2.

Sociala värden

Område 2 har sociala värden i närområdet. Området består av skog som används för promenader, bär- och svampplockning samt avkoppling. Toppen på Område 2 är en värdefull plats, slogboden med grill, som används av betydligt fler än angränsande fastighetsägare. Den används även av omkringliggande fastighetsägare och besökare i Grönklitt, som inte har tillgång till utsikten som från toppen. Ingen vill ha näraliggande stora bostäder som förstör vår gröna lunga.

Trafik

Biltrafiken har ändrats mycket de senaste åren. Att hänvisa till en trafikmätning från år 2018 för Grönklitt är oseriöst. De flesta färdas med minst en bil till befintliga fastigheter. Det är viktigt att ha ökat trafikbuller i åtanke utmed Grönklittsvägens nedre del. Många tar bilen vintertid till både utförsåknings- och längdåkningsområdena. Det finns nästa inga separata gång- och cykelvägar i Grönklitt. Framförallt är det stora risker för oskyddade trafikanter (barnfamiljer med barnvagnar) vintertid då vägarna är mycket smalare pga snön. På flera ställen måste såväl gångtrafikanter som skidåkare dessutom korsa bilvägar. Det finns mycket barnfamiljer och äldre i Grönklitt. Förslagen hastighet är 40km/h. 30km/h är mer lämplig med tanke på de oskyddade trafikanterna. Planområdets vägar anges få en lutning på 8%. Det är mycket för arbetsfordon för avfallshantering och snöröjning (samtal med bla Siljan Schakt).

Dagvatten

Jag ser en mycket stor risk för fukt/vattenskador vid snösmältning för befintlig bebyggelse om södra delen av Område 2 blir bebyggt. De kommer att bli stora belastningar på små öppna ytor med enorma snöansamlingar. Stor risk när de smälter på våren för bebyggelsen nedanför berget. Redan idag har fastigheter problem med fukt vid snabb snösmältning på Örnen-vägen. Idag är snön jämnt fördelad över stor markyta på Rovdjursberget. Jag kräver en översyn och redovisning på denna risk.

Antalet bäddar har dessutom ökat snabbt, inte bara i Grönklitt, utan också i Sälen, Idre Fjäll samt Härjedalen och Jämtland. Hur stor exploatering klarar dessa områden innan vi ser en negativ ekonomisk inverkan för boende och Bolaget samt för invånarna i Orsa kommun.

.....

Kommunens kommentarer

Här besvaras de synpunkter som framförs angående område 1, KS 2024/431. De synpunkter som hör till område 2 bemöts i granskningsutlåtandet för område 2.

En del av de frågor som yttrandet berör såsom anläggningens nyttjandegrad och villkor för uthyrning, kan inte hanteras inom ramen för detaljplanearbetet.

Hushållningsbestämmelserna har sitt ursprung i den fysiska riksplaneringen som inleddes på 1960-talet och som utformades som en aktiv dialog mellan den lokala kommunala och den statliga regionala och nationella nivån. Riksdagens riktlinjer för denna riksplanering kodifierades 1987 i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (naturresurslagen) i samband med införandet av plan- och bygglagen (1987:10).

Ett av huvudsyftena med plan- och bygglagen var att ansvaret för planeringen av mark och vatten skulle decentraliseras till kommunerna. Kraven på den kommunala översiktsplanen, som då infördes, och hänsyn till riksintressena var förutsättningar för denna överföring av ansvar. Bestämmelserna om riksintressen fick därför avgörande betydelse för ansvarsfördelningen mellan stat och kommun när det gäller planering och beslut om användningen av mark och vatten. Översiktsplanen skulle vara arenan för dialogen mellan staten och kommunen om avgränsningen och innebörden av riksintressena enligt 2 kap. naturresurslagen (nuvarande 3 kap. miljöbalken). Efter tio års tillämpning kom hushållningsbestämmelserna i naturresurslagen att oförändrade föras in i 3 och 4 kap. miljöbalken som började gälla 1999.

Länsstyrelsen har uppsikt inom länet över hushållningen med mark- och vattenområden och ska enligt plan- och bygglagen (2010:900) verka för att riksintressena tillgodoses i den kommunala planläggningen. Enligt plan- och bygglagen ska kommunen i sin översiktsplan redovisa riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsen ska i översiktsplaneprocessen meddela om något riksintresse inte är tillgodosett och vad gäller Grönklitt, hade länsstyrelsen inga kvarstående frågor under den översiktsplaneprocess som pågick fram till 2019. Kommunen menar därför att hushållningsbestämmelserna följs i det här området.

Den marktekniska undersökningen, som ligger till grund för den geotekniska utredningen, är gjord med hjälp av sonderingar, utsättning av grundvattenrör, radonmätning med hjälp av MARKUS 10 och stabilitetsberäkningar har även utförts. Efter samrådet har ett PM Berg tagits fram av bergtekniskt sakkunnig.

Inom område 1 är ganska mycket skog redan avverkad och de områden som har skogsmark kvar och som har naturvärden, har avsatts som naturmark. Vissa mer uppvuxna partier har även fått bestämmelse om att skogen ska värnas.

Kommunen har bedömt att planförslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och det behövs därför inte en miljökonsekvensbeskrivning.

I dagvattenutredningen beräknas det dimensionerande dagvattenflödet för regn med en återkomsttid på 10 år respektive 100 år med beaktande av en klimatfaktor på 1,25.

Vad gäller koppling till övergripande strategi för områdets utveckling, är området utpekat som ny stadsbygd i kommunens översiktsplan från 2019.

Trafikutredningen har studerat detaljplan för både område 1 och 2 samt planprogrammet. Vid bedömningen av kapaciteten på Grönklitts befintliga vägnät har 2040 utgjort prognosår och därför har framtida trafikflöden från både detaljplanernas exploatering och det kommande planprogrammets exploatering räknats in. Trafikutredningen redovisar låga trafiktal baserat på uppräkning utifrån tänkt exploatering. Genomförda beräkningar visar på god framkomlighet även med tillkommande trafik. Under korta stunder kan enstaka fordon behöva vänta något, men någon egentlig köbildning beräknas inte uppstå. Vissa dagar med extremt många

besökare kan viss köbildning uppkomma, köer som ändå bedöms kunna avvecklas relativt snart.

Trafikmätningarna som ligger till grund för trafikutredningen gjordes 2023. Utredningen konstaterar att oskyddade trafikanter främst förväntas röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag. Inom planprogramsarbetet studeras hur gång- och cykelvägnätet i stort ska kunna utvecklas i Grönklitt. Detaljplanen kan inte reglera hastigheten men mätningarna visar att medelhastigheten för trafiken på Toppstugevägen varit 32 km/h och att 85% av trafiken färdats i maximalt 40 km/h vilket indikerar att trafikanterna anpassar sig till trafikmiljön i närområdet. Eftersom området är kuperat har det på vissa sträckor varit svårt att få till en flackare lutning än 8% men detta är på begränsade vägsträckor.

G.9 [NN] 2025 01 08

Erinran mot föreslagen detaljplan för Sydöstra Grönklitt, Område 1

Vi är ägare till fastigheten på [XX] och vill härmed framföra våra synpunkter på den föreslagna detaljplanen för Område 1.

Vi anser att detaljplanens utformning och planerade infart har en negativ påverkan på vår fastighet, särskilt med tanke på den betydande trafikökning som förväntas på Råtjärnsvägen. Det planerade området är omfattande och överstiger storleken på hela Skogsbyn, som i dagsläget har flera infarter (Råtjärnsvägen och Kråkbärsstigen).

Det föreslagna området saknar en egen infart, vilket innebär att trafikflödet kommer att koncentreras till Råtjärnsvägen. Denna väg är varken dimensionerad i bredd eller underlag för att hantera en så stor mängd fordon, inklusive byggtrafik. Det finns också en uppenbar risk för försämrad trafiksäkerhet för oss boende i området, eftersom någon analys eller utredning om gångtrafikanters säkerhet på Råtjärnsvägen inte verkar ha gjorts. De planerade bostäderna är tydligt bilberoende, vilket ytterligare förstärker trafikbelastningen. För att minska den negativa påverkan på vår fastighet och närmiljö anser vi att följande åtgärder bör övervägas:

1. Att en ny infart till området anläggs.

2. Att en del av Rovdjursvägen används som alternativ infart.

3. Att antalet bostäder/hushåll minskas för att reducera trafikpåverkan och öka säkerheten för oss boende längs Råtjärnsvägen. Vi hoppas att våra synpunkter beaktas och att planen revideras för att skapa en mer hållbar och rättvis lösning för alla berörda.

.....

Kommunens kommentarer

Enligt trafikutredningen föreslås att anslutning mot område 1 görs vid en befintlig trevägskorsning mellan Råtjärnsvägen och Enstigen, korsningen blir då en fyrvägskorsning. Genom att samla ihop anslutningarna skapas en tydlig korsningspunkt för flera trafikanter vilket bedöms fördelaktigt jämfört med flera korsningspunkter på en kort sträcka, vilket hade varit fallet om den s.k. avverkningsvägen hade fått bli infartsväg eller om en annan gata hade byggts i nära anslutning till denna.

Råtjärnsvägen har inga direkta utfarter från enskilda fastigheter på den sträcka som den kommer att användas av trafik till område 1, utan är i detta avsnitt utformad som en

matargata. Råtjärnsvägen har i gällande detaljplan användningen HUVUDGATA med möjlighet att anlägga gång- och cykelväg.

Rovdjursvägen är i sin östligaste del utformad som en villagata där bostäderna har direktutfart mot Rovdjursvägen, varför den vägen är mindre lämplig att använda för genomfartstrafik. En väg mellan Rovdjursbyn och område 1 hade även behövt anläggas över det blötare partiet omkring Råtjärnsbäcken och i angränsning till naturvärdesobjektet. Närmast intill bäcken råder fortfarande strandskydd.

Enligt trafikutredningen bedöms nu aktuell planläggning, område 1 och 2 tillsammans, alstra 830 fordon per dygn vid full utbyggnad och beläggning och den planerade parkeringen beräknas alstra 420 rörelser med en 75 % beläggning. I området 1 medges omkring 70 småhus och i område 2 medges omkring 40, vilket innebär att område 1 står för 64 % av trafikökningen för bostäder. Totalt beräknas då cirka 950 fordon tillkomma på Råtjärnvägen, mellan infarten till område 2 och 1. Trafikmätningarna visar att medelhastigheten för trafiken på Toppstugevägen varit 32 km/h och att 85% av trafiken färdats i maximalt 40 km/h vilket indikerar att trafikanterna anpassar sig till trafikmiljön i närområdet. Den tillkommande trafiken har inte bedömts utgöra en sådan ökning att trafiksäkerheten på vägen försämras.

Korsningar föreslås utformas med vilplan för att säkerställa god överblick samt samordnas med befintliga korsningspunkter för att hålla nere antalet korsningar och minska markanspråk. Hastigheten i området är relativt låg och möjlighet finns för fordon att mötas. Oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag.

G.10 Ellevio, 2025 01 08

Ellevio AB har mottagit underlag för ärendet och har följande synpunkter.

Vi noterar att placeringen av E-områden för transformatorstationer har ändrats till mer centrala lägen, i enlighet med Ellevios tidigare synpunkter. Detta är mycket bra, det förbättrar möjligheterna till ett effektivt och hållbart ledningsnät i området.

I genomförandefasen önskar vi kontakt avseende ledningssamordning, vi önskar även information om uppskattat effektbehov och eventuell fordonsladdning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Kommunens kommentarer

Exploatören har kontaktat Ellevio angående genomförandefrågor.

G.11 Norra Grönklitts samfällighetsförening (via [NN]), 2025 01 17

Ärendets diarienummer: KS 2024/431 och KS 2024/432

Styrelsen för Norra Grönklitt Samfällighetsförening ser positivt på utveckling i området och delar tron på att Grönklitt kan växa och välkomna ännu fler gäster och husägare i framtiden. I planeringen av expansion ligger ansvaret att slå fast en ansvarsfull utveckling avseende samspelet mellan bevarande av naturvärden och bebyggelse och trafik. Naturvärdena är ju anledningen till Grönklitts popularitet medan bebyggelse och

trafik riskerar att radera ut den. Bebyggelse och vägar som inte stör naturvärdena och där boende har access till aktiviteter utan biltrafik måste prioriteras. För det behövs en bra bild över hur utbyggnaden upp till 12000bäddar skall ske från första etappen till den sista, beaktande placering av områden, trafikbehov, vägar, gångvägar och inte minst parkeringar.

Norra Grönklitt Samfällighetsförening förvaltar de huvudgator som berörs av förslagen. Båda områdena föreslås anslutas till huvudgatorna Råtjärnsvägen/Toppstugevägen.

Trafiksituationen i Grönklitt behöver ses över och styras upp i en långsiktig plan. Vägar, avsaknaden av gångvägar och parkeringar är underdimensionerade redan idag.

I Grönklitt och plan arbetet har kommunen möjlighet och ett ansvar att påverka det framtida Grönklitt genom en planering som minimerar biltrafik inom området så att gäster och husägare som utnyttjar husen kan ta sig till aktiviteter utan att använda bilen. *Grönklitt har lutning i terrängen så det går att skapa skidvägar kombinerat med transportliftar så att alla hus får ski in/ski out koppling.*

Vintertid har varje hus igenomsnitt över två bilar och en mycket hög beläggning i alla hus från december till april. En tor. bilresa på förmiddagen och en på eftermiddagen samt tor. resor till restaurang, affär osv. skapar ca 20 resor per vistelsevecka. Resor med kallstart som ger än större utsläpp. Det kan inte vara förenligt med tidens krav på miljöåtgärder att inte beakta detta när kommunen ansvarar för planarbetet och att politiskt godkänna dessa.

Förutom klimatpåverkan måste även ansvar och förvaltning av vägnätet ses över. I dag är det stor oklarhet över vem som har ansvar för de olika delarna av vägen som leder till/från områdena. Kommunalt ansvar, privat väg som inte har någon formell koppling till fastigheterna och sedan en gemensamhetsanläggning. *Denna oklarhet måste redas ut innan ytterligare Gemensamhetsanläggningar bildas med koppling till Toppstugevägen och Råtjärnsvägen.*

Vi ser att små justering gjorts i plankartan för område1 och 2 men inte tillräckliga för att lämna bilen hemma.

En eller flera skidvägar som leder ut i pisten i kombination med kravet på transportliftar tillbaka måste föras in i planen innan godkännande. Detsamma måste gälla som grundkrav för alla framtida planer.

Den andra sidan av biltrafik som en förutsättning för utnyttjande av området är parkeringsfrågan. Parkeringsfrågan har länge varit en stor fråga. Nu har man ordnat det bättre på parkeringsytorna men vid högsäsong är parkeringsytorna fulla och parkering görs på redan smala vägar. Med planerna för område 1 och 2 kommer mer än 200 bilar behöva P-plats. Med målet 12000 bäddar motsvarande upp emot 1550 hus dvs. ett *nytillskott på mer än 1000 hus som ger en ökning med 2000 bilar och 6000 bilresor per* dag och ett absolut krav på att minst dubbla parkeringsytorna. Var skall dessa ytor ligga? *En plan för hela områdets trafik utveckling till målet 12000bäddar. Måste göras innan kommunen tar ställning till område 1 och 2.*

Grönklitt saknar gångvägar vilket gör trafiksituationen farlig redan som det är i dag. Vägen mellan Receptionen och Skidstadion, Toppstugevägen och Råtjärnsvägen saknar utrymme eller alternativ gångväg för fotgängare.

En plan för Gångvägar för hela Grönklitt måste göras innan nya områden påbörjas för exploatering.

Kommunen är ansvarig för en utveckling i samklang med klimatarbete klok och varsam exploatering av områden för fritid och rekreation så att de värden som idag gör dem

intressanta fortsatt finns kvar. Kommunen ansvarar också mot dagens fastighetsägare att värdena i området så långt som möjligt bevaras.

Ski in/Ski Out och sommartid Gångvägar är ett måste för:

- Trafiksäkerhet

- Miljö

Dessutom måste ansvaret för vägar inom området utredas/klargöras.

Vi ifrågasätter vi den del av Område två som föreslås söder om toppen. Den är för brant för bebyggelse och vägdragning och i förlängningen inte möjlig för vinterväghållning.

Den del av planen som ligger längs liften torde kunna fungera. Toppen är ett mycket besökt utsiktsmål med stig upp den branta sidan samt åt norr.

I Område 2 bör den övre vägen sluta i höjd med vändplatsen för den nedre.

.....

Kommunens kommentar

Här hanteras de frågor som relateras till område 1. För frågor rörande område 2, se det granskningutlåtande som hör till det ärendet.

Inom område 1 har skogen i stor utsträckning nyligen avverkats. De naturvärden som identifierats i naturvärdesinventeringarna har värnats inom områdets naturmark och uppvuxen skog har i vissa partier fått bestämmelse om att skogen ska vara kvar och kompletterats med krav om marklov för trädfällning. Stråk för gång- och skidvägar har avsatts.

Trafikutredningen har studerat detaljplan för både område 1 och 2 samt planprogrammet. Vid bedömningen av kapaciteten på Grönklitts befintliga vägnät har 2040 utgjort prognosår och därför har framtida trafikflöden från både detaljplanernas exploatering och det kommande planprogrammets exploatering räknats in. Trafikutredningen redovisar låga trafiktal baserat på uppräkning utifrån tänkt exploatering. Genomförda beräkningar visar på god framkomlighet även med tillkommande trafik. Under korta stunder kan enstaka fordon behöva vänta något, men någon egentlig köbildning beräknas inte uppstå. Vissa dagar med extremt många besökare kan viss köbildning uppkomma, köer som ändå bedöms kunna avvecklas relativt snart.

Parkering för bostäder ska ske på den egna tomten men kan i viss mån även ske på gatumarken.

Oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag. Inom planprogramsarbetet studeras hur gång- och cykelvägnätet i stort ska kunna utvecklas i Grönklitt.

Kommunstyrelsen har inte beslutat att detaljplaneläggning i dessa områden ska invänta planprogram. Inom ramen för planprogrammet avses trafiken i stort utredas närmare.

I detaljplanen har områden för skidvägar lagts in, dock har det inte bedömts finnas behov av transportliftar inom nu aktuellt område. Frågan utreds däremot inom ramen för planprogrammet.

Detaljplanen reglerar endast att huvudmannaskapet för den allmänna platsen är enskilt, den kan inte bestämma vem som ska vara huvudman. Vid enskilt huvudmannaskap

iordningsställer fastighetsägarna gemensamt de allmänna platserna i form av gemensamhetsanläggningar som skapas genom en lantmäteriförrättning med stöd av anläggningslagen (AL). Även exploatören kan tillse att gemensamhetsanläggning skapas innan fastigheterna säljs. En gemensamhetsanläggning kan förvaltas antingen genom samfällighetsförening eller genom delägarförvaltning. Inom detaljplanen kan flera gemensamhetsanläggningar bildas för samma eller olika ändamål då det är lämpligt att hålla isär olika funktioner och delägarkretsar. Detaljplanen styr inte hur många gemensamhetsanläggningar som kan bildas, fastighetsägarna yrkar själva om detta i en lantmäteriförrättning. En fastighetsägare kan när som helst efter att detaljplanen vunnit laga kraft söka förrättning för att genomföra detaljplanen.

G.12 [NN] 2025 01 17

Jag vill med detta framhålla min oerhörda besvikelse mot Orsa Kommuns politiker och deras ställningstagande . Vi är totalt överkörda . Bor här permanent och kommer från södra Sverige. Fann en oas på Grönklitt och köpte tomt med naturområden runt om som nu tycks vara i farozonen när det blev ny ägare som vill sälja tomter och tjäna pengar. Har ingen tanke dykt upp att när han sålt dessa planerade tomter vad händer då? Skall Orsa Kommun ta över skidbackar mm då . Inte tror jag att nye ägaren stannar kvar och driver detta många gäster som kommer hit är bestörta när dom hör om planerna. Kan detta vara början på slutet för skidanläggningen som det öde Björnparken gick. Jag är lika besviken mot Skogsstyrelsen som inte tog tag i denna så kallade skogsbilväg som gjorde att naturen vid Råtjärnen blev skövlad enl Grönklitt ska nu vägen gå på andra sidan men ingen åtgärd har gjorts för att återställa den. Det var lögner rakt igenom att den gjordes för att det var toppbrott på skogen som knappast mer än 30 år det fanns inte ett enda toppbrott på träden utan det skulle bli tomtområde som dom inte ville tala om. Hur kan det få gå till så här i ett demokratiskt land som det alltid framhålls som.

.....

Kommunens kommentar

De synpunkter som berör område 2 bemöts i granskningsutlåtandet i detaljplaneärendet för område 2.

Detaljplaneärendet kan inte hantera frågan om det var rätt att avverka skogen, då det regleras i skogsvårdslagen.

Avverkningsvägen avsätts som gång- och skidväg och det vore fördelaktigt om den kunde påföras med avbaningsmassor från exploateringsområdet för att bättre smälta in i omgivningen.

G.13 [NN] 2025 01 18

Yttrande över granskningsförslaget till ny detaljplan för Östra Grönklitt (1)

Jag tillhör inte kretsen av sakägare men vill framför synpunkter på hur detaljplanen Östra Grönklitt 1 (tillsammans med detaljplan nummer 2) påverkar trafiksituationen i Grönklitt och vad som med anledning av förändringen bör göras för att förbättra säkerheten för de oskyddade trafikanterna i främst Grönklitts centrala delar, som enligt trafikutredningen kommer att påverkas påtagligt.

De två nya detaljplanerna beräknas tillsammans kunna tillföra ca 110 nya fastigheter med totalt 1 500 nya bäddar och leda till att trafiken på Grönklittsvägen ökar med 30

procent. I mitt samrådsyttrande framhöll jag vikten av att kommunen inom ramen för arbetet med nya detaljplaner ser till att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. Men i planbeskrivningarna anges bara att det för närvarande i stort sett saknas separata gång- och cykelvägar i Grönklitt. Gående och cyklister är hänvisade till bilvägarna i området, men tjänstemännen menar att det finns gott om stigar och leder som används av gående och cyklister.

Planenheten valde i samrådsredogörelsen att bara kommentera mina önskemål på följande sätt: *"Vi menar även att utifrån den ökning som nu aktuell detaljplan kan generera så bedöms säkerheten för oskyddade trafikanter fortsatt vara god. Oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag."*

Tjänstemännen tar inte hänsyn till förhållandena vintertid då mörker och isigt väglag påverkar säkerheten och då de smala vägrenarna upptas av plogvallar och gångstigarna kan vara täckta av meterhög snö. Under innevarande vintersäsongs två första månader var däremot snötillgången så dålig att Stugspåret och Centrumspåret inte kunde användas för skidåkning. Det innebar att alla som bor öster eller norr om Grönklittsvägen tvingades välja mellan att gå till skidspåren eller ta bilen till Längcentrum

Den successiva utbyggnaden av Grönklitt är med avseende på trafiksäkerheten ett exempel på de små stegens tyranni. Trafikproblemen ökar för varje etapp utan att vare sig bolaget och kommunen eller Trafikverket visar någon vilja att bry sig om nollvisionen. Om Grönklitts cirka 500 småhus och lägenheter hade bebotts av människor som varit mantalsskrivna på orten skulle den haft mellan 1 500 och 2 000 invånare och varit Orsa kommuns näst största tätort. Då hade kommunledningen sannolikt inte tagit lika lätt på de oskyddade trafikanternas villkor. Men de fritidsboendes liv är inte mindre värda!

Det är i sammanhanget viktigt att konstatera att beläggningen är högst under den mörka årstiden och att antalet fordonsrörelser i den centrala delen av samhället kan överstiga 4 000 under bytesdagar. Detta gäller särskilt vackra söndagar då de boende gästernas resande sammanfaller med ett stort antal besök av daggäster. Viktigt är också att inse att nollvisionen inte kan förverkligas om väghållarna bara bryr sig om bilisterna och inte tar ansvar för barn och äldre som under nuvarande omständigheter är de mest utsatta på vägarna i de centrala delarna av Grönklitt där trafiken är mest omfattande.

I planbeskrivningen anger tjänstemännen att frågan om förbättrad trafiksäkerhet och behovet av separata GC-vägar ska tas upp i arbetet med planprogrammet. Men i svaret till mig understryker de att ett planprogram på samma sätt som en översiktsplan är ett *"visionsarbete"*. Det kan alltså inte användas som grund för att kräva åtgärder av den enskilde väghållaren. Eftersom Sverige saknar lagstiftning som ålägger väghållare att vidta åtgärder för de oskyddade trafikanternas säkerhet finns bara ett sätt för kommunen att säkerställa god trafiksäkerhet och det är att införa villkor om åtgärder inför antagande av nya detaljplaner.

Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB har hittills inte visat något intresse för frågan och kan inte förväntas lägga några pengar på trafiksäkerhet utan att vara därtill tvungen. Jag har vid flera tillfällen tagit upp frågan med företagets verkställande direktörer (allt från [NN] till [NN]. De lyssnar artigt men vill eller orkar inte ens se till att bolagets snöröjare lägger plogvallen längs Värdshusvägen (fram till restaurangen och Gästcenter) cirka 80 cm längre in mot diket så att vägrenen på norra sidan blir tillgänglig för de gående även vintertid! Detta visar på betydelsen av att kommunen ställer tydliga krav.

Jag kan en del om trafiksäkerhet efter att under mer än tio år ha varit ledamot av Vägverkets dåvarande nationella trafiksäkerhetsråd (invald några år efter att jag 1994 presenterade min idé om 2+1-vägar med fast mittbarriär för verksledningen). Mot den bakgrunden har jag nu lagt lite tid på att ta fram bifogade bilaga som mer i detalj diskuterar vad som kan och bör göras i Grönklitt samt vilka krav som kommunen därvid kan ställa på bolaget och vilka önskemål den bör framföra till Trafikverket inom ramen för det befintliga samarbetsavtalet. Jag hoppas att mina synpunkter denna gång tas på lite större allvar!

Bilaga om förbättrad trafiksäkerhet i Grönklitt

Grönklitt är ett extremt bilberoende och till bilismen anpassat bostads- och verksamhetsområde. Tillgängligheten för cyklister och gående inom området försvåras av frånvaro av GC-vägar och av att många upplever att förflyttning i blandad trafik är förenad med obehag och risk. Det senare gäller sannolikt särskilt för barn och gamla och speciellt i mörker vintertid, då vägarna ofta är mycket hala och deras smala vägrenar blockerade av snövallar.

Avsikten med denna pm, bilaga till mina yttranden över förslag till två nya detaljplaner i östra Grönklitt, är att diskutera vad som kan och bör göras för att förbättra situationen för de oskyddade trafikanterna.

Grundläggande förutsättningar

För närvarande finns i Grönklitt drygt 3 000 bäddar i omkring 500 hus och lägenheter samt därtill ett antal bäddar i husvagnar och husbilar. Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB och kommunen planerar långsiktigt för en utbyggnad motsvarande ytterligare 8 000 bäddar. Det finns totalt cirka 1 350 parkeringsplatser för dagsbesökare fördelade på olika parkeringsytor. Gående och cyklister är nästan helt hänvisade till bilvägarna som genomgående är skyltade för max 40 km/h. Samtliga lokala vägar och gator är enskilda. Grönklittsvägen är statlig väg (1008) fram till och med vägskälet mot Djurparksvägen (som också infart till vandrarhemmet och stora parkeringsytor).

Som dimensionerande trafik under vintermånaderna 2023 utgår SWECO i en nyligen genomförd utredning från följande flöden: Grönklittsvägen 2 700 fordon/dygn, Toppstugevägen 1 050 fordon/dygn och Rovdjursvägen 600 fordon/dygn. Ett betydande problem är dock att flödena varierar väldigt mycket inte bara under dygnets timmar utan mellan olika dagar och tider på året. Mest omfattande är trafiken under bolagets bytesdagar vintertid och särskilt under söndagar då antalet dagsbesökare samtidigt är högt.

För varje nytt bostadsområde och varje ny parkeringsplats ökar trafiken i den centrala delen av Grönklitt. Den kan ha ökat med så mycket som 400 till 500 procent sedan 1980-talet utan att någonting gjorts för att säkerställa god säkerhet för cyklister och gående.

Den nu aktuell utbyggnaden, genom detaljplanerna för område 1 och 2 i östra Grönklitt, bedöms kunna tillföra ca 1 500 nya bäddar, förutsatt att byggrätterna utnyttjas maximalt. Detta bedöms i trafikutredningen leda till att trafiken på Grönklittsvägen och Toppstugevägen ökar med respektive 30 och 80 procent jämfört med de dimensionerande flödena år 2023. (Någon bedömning av trafikökningen på Värdshusvägen och Vintervägen redovisas inte). Men SWECO anser trots detta att det befintliga vägnätet efter några smärre korsningsjusteringar ska kunna klara den ökningen. Hur trafiktillväxten påverkar den redan stundtals kaotiska situationen vid

infarten till Grönklitt och på området framför Gästcenter belyses dock inte. Rapporten nämner inte hur de oskyddade trafikanterna påverkas av trafikökningen förrän på sista sidan. Där står bara följande: *”Oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag.”*

I detaljplaneläggning har Stadsbyggnadsförvaltningen/byggnadsnämnden ansvar för att frågor kring gång- och cykelvägar bevakas. Problem och behov avseende den statliga Grönklittsvägen bör kunna hanteras inom ramen för det samverkansavtal som finns mellan Trafikverket och Orsa kommun.

I översiktsplanens handlingsplan anger kommunen att den vill etablera ett sammanhängande och säkert gång- och cykelvägnät mellan centrum, de största bostadsområdena och övriga viktiga målpunkter, även utanför kommunens gränser. I översiktsplanens konsekvensanalys kan man i avsnitt 7.5.1 Barnkonsekvenser läsa att *”separata gång- och cykelvägar skapar tryggare trafikmiljöer för oskyddade trafikanter, och inte minst barn”*. Men sedan följer syftande på Grönklitt: *”Det planeras inte för detta inom planområdet, men det finns möjligheter att utnyttja och förbättra stigar och leder i naturmark inom och utanför planområdet för att skapa trygga stråk för barn.”* Ambitionsnivån är således mycket lägre när det gäller besökande barn än när det handlar om kommunens egna invånare!

Målsättning

För att leva upp till den ambitionsnivå som nationellt kommer till uttryck i ”nollvisionen”, nu snart 30 år gammal, räcker det inte att hänvisa oskyddade trafikanter inom tätort till stigar, särskilt inte vintertid och i mörker. Men kommunens tjänstemän anser att *”utifrån den ökning som nu aktuell detaljplan kan generera så bedöms säkerheten för oskyddade trafikanter fortsatt vara god”*. Att den skulle vara god i dag måste ifrågasättas och någon analys som stödjer detta påstående presenteras inte.

Målsättningen bör vara att de som går, cyklar eller åker spark ska ha god framkomlighet inom tättbebyggt område och kunna färdas utan risk för olyckor till följd av kollision med motoriserad trafik. Målsättningen måste vara att garantera hög säkerhet vid alla tidpunkter på året och inte bara när biltrafiken är måttlig och förutsättningar i övrigt är goda. De tjänstemän som i det pågående planarbetet vill hänvisa de gående till stigar och annan terräng borde pröva sitt eget koncept genom att försöka ta sig fram där med barnvagn eller rullator!

Om den nuvarande bebyggelsen i Grönklitt hade bestått av bostäder som bebos av mantalsskrivna hushåll skulle tätorten haft mellan 1 500 och 2 000 invånare. Det saknas anledning att tillämpa en väsentlig lägre ambition för trafiksäkerheten bara därför att det i Grönklitt handlar om människor från andra delar av Sverige och världen. Under den mörka årstiden, då riskerna är störst, är beläggningsgraden i Grönklitt så hög att den är jämförbar med kommunens övriga, tättbebyggda, bostadsområden.

Lagstiftning och allmänna råd

Efter studier av plan- och bygglagen (PBL) och väglagen samt frågor till ansvariga tjänstemän på Trafikverket måste jag konstatera att det helt saknas lagkrav på trafiksäkerhetsåtgärder vid anläggning och drift av enskilda vägar. Väglagen § 16a anger att vägplanen ska innehålla uppgifter om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Det kan möjligen tolkas som krav på åtgärder för skydd av gående och cyklister. Men paragrafen avser bara anläggande av allmän väg, och den del av väglagen som handlar om ordnings- och säkerhetsföreskrifter nämner inte de oskyddade trafikanterna alls.

Trafikverkets handbok *Projektering och byggande av enskilda* vägar (Publikationsnummer: 2021:089) behandlar trafiksäkerhet i två korta meningar: Den som projekterar och bygger en väg har ansvar för att trafikmiljön utformas så att den blir så säker som möjligt. Hänsyn ska även tas till de oskyddade 3 trafikanterna. Ingen hänvisning ges till någon form av lagstiftning. I slutet av handboken nämns dock Trafikförordning (1998:1276), som emellertid bara innehåller krav på fordon och trafikanter, samt Vägförordning (2012:707) som enligt 1 § bara gäller allmän väg och innehåller föreskrifter i anslutning till väglagen.

Boverkets *Tillgänglighet på allmänna platser* (BFS 2011:5 – ALM 2) säger inget om gator och vägar utan är begränsad till råd för den som bygger anläggningar på allmän platsmark och handlar om att göra dem tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

PBL anger följande i 8 kapitlet om krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser (12 §): *Det som gäller i fråga om tomter enligt 9-11 §§ ska i skälig utsträckning tillämpas också på allmänna platser och på områden för andra anläggningar än byggnader, dock att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda platsen eller området i den utsträckning som följer av föreskrifter meddelade med stöd av denna lag. Ett hinder mot tillgänglighet eller användbarhet på en allmän plats ska alltid avhjälpas, om hindret med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är enkelt att avhjälpa.* Men några konkreta krav på framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter ställs inte.

Ett skäl till att lagstiftningen inte ställer några trafiksäkerhetskrav på enskilda väghållare kan vara att enskilda vägar kan bestå allt från sällan använda skogsbilvägar och vägar som bara försörjer några enstaka fastigheter till stora nät av gator och vägar i vissa tätorter med enskilt huvudmannaskap. De åtgärder för god trafiksäkerhet som kan behöva vidtas är förstås i hög grad beroende på faktorer som bebyggelsetyp, antal boende och trafikflöden.

I frånvaro av lagstiftning och myndighetsföreskrifter har kommunen bara två möjligheter att säkerställa att ett enskilt vägnät bidrar till uppfyllande av nollvisionen och det är 1) att rekommendera vissa åtgärder och vädja till den enskilde väghållaren att genomföra dem eller att 2) uppställa krav på bestämda åtgärder antingen inför fastställande av en detaljplan eller som villkor i själva planen.

Eftersom de åtgärder som behöver prioriteras i Grönklitt främst avser situationen i samhällets centrala delar bör kommunstyrelsen överväga att ställa vissa krav på Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB som ju äger marken och vägarna både i centrum och i de områden som den önskar exploatera genom upprättande av nya detaljplaner. Det är viktigt att inte missa de tillfällen då kommunen kan ställa krav på bolaget som villkor för antagande av planer för ny bebyggelse. Samtidigt måste kraven vara ändamålsenliga och ekonomiskt rimliga i förhållande till de fördelar som företaget får genom de nya planen. Jag återkommer med ett konkret förslag i slutet av nästa avsnitt.

Åtgärdsbehov och prioriteringar

Trots att trafikmiljön i Grönklitt i hög grad domineras av bilar är det många som förflyttar sig till fots och (sommartid) på cykel. Utöver korta promenader från och till parkerade bilar ser man många som går från Rovdjursbyn och Centrumbyn till backen och spåren. En del besöker också Gästcenter, Ugglan & Björnen och ICA-butiken till fots. Dessutom har utvecklingen av Mötestorget och tillkomsten av gymmet, Baka kaka och Snöflingan gjort att fler än tidigare promenerar dit. Familjer med små barn går ofta med barnvagn, även vintertid. Många vill också kombinera skidåkning med promenader och en del äldre personer verkar föredra att promenera framför att åka längdskidor.

(Mina iakttagelser baseras på att jag bor 7-8 veckor varje vinter i Grönklitt. Genom att jag sällan besöker Grönklitt under barmarksperioden kan jag ha missat något av betydelse för en bedömning av besökarnas vanor och behov under sommarmånaderna).

Det kan aldrig bli fråga om någon total trafikseparering i Grönklitt eller om att anlägga trottoarer eller parallella gångstråk längs alla vägar och bostadsgator. Målet bör vara att genom kostnadseffektiva åtgärder minska de gåendes obehag och risker i främst miljöer och längs vägar där många rör sig och där den motoriserade trafiken är omfattande. Men i sammanhanget kan det vara viktigt att även beakta att fler kommer att vilja gå och cykla när trafikmiljön förbättras och att åtgärderna därigenom också kan förväntas bidra till minskat bilåkande inom Grönklitt.

Här följer förslag om de åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet avseende oskyddade trafikanter som kan behöva vidtas under de närmaste åren. En del av dem kan påbörjas redan innan resultatet av det pågående arbetet med ett planprogram för Grönklitt är avslutat. Kommunens bedömning av behov av åtgärder avseende förbindelsen mellan Gästcenter och Längdcentrum/Mötestorget behöver dock hanteras inom ramen för planprogrammet.

1. Värdshusvägen och parkeringarna nedanför Gästcenter är det område i Grönklitt där konflikten mellan gående och motoriserad trafik är mest påtaglig. Problemen försvåras av en förhållandevis smal förbindelse med Grönklittsvägen (jämfört med trafikens omfattning) och av att de parkerade bilarna från båda sidorna backar ut på Värdshusvägen dit de gående är hänvisade om de inte vill ta omvägen via entrén till Gästcenter. Situationen påverkas negativt av att gatubelysningen är gles. Därtill kommer att slipningen från den omfattande biltrafikens däck ofta leder till att körbanan blir glashal och att snövallarna minskar gatans bredd och tvingar de gående att ta sig fram bland bilarna. Till saken hör också att Grönklitts busshållplats finns i området.

Ett sätt att lösa problemen skulle kunna vara att enkelrikta trafiken på Värdshusvägen i syfte att skapa plats för en gång- och cykelbana på den norra sidan. Det förutsätter emellertid att trafiken till Gästcenter och till Mötestorget och Längdcentrum leds från Grönklittsvägen på en ny väg som börjar strax söder om det nuvarande reningsverket. En sådan lösning förefaller naturlig om man efter tillkomst av nya verksamheter och bostäder inom den f.d. rovdjursparkens område behöver förstärka väginfrastrukturen. I så fall skulle trafik på Värdshusvägen bara tillåtas i ostlig riktning.

I avvaktan på en analys av hur rovdjursparkens mark ska användas behöver förhållandena längs Värdshusvägens förbättras. Det skulle kunna ske genom att vägen breddas med 1-2 meter på sträckan mellan väg 1008 och infarten till restaurangens varuintag och att bolaget därifrån plogar en gångväg upp till planen framför entrén till restaurangen och Gästcenter. Det kan visa sig vara enklast och billigast att genomföra detta genom breddning av vägen på dess södra sida och att därefter parallellförskjuta bilarnas vägbana åt det hållet i syfte att frigöra utrymme för GC-banan på den norra sidan.

2. Grönklittsvägen är allmän väg fram till Björnparksvägen (som kanske borde få ett nytt namn!). Trafiken är mycket omfattande på hela sträckan, eftersom Björnparksvägen utgör infart till stora parkeringar och sommartid används som tillfartsväg till *Mötestorget*. Vägen saknar belysning och har mycket smala vägrenar som vintertid vanligen täcks av snövallar. Ca 200 meter före Värdshusvägen finns en plats där en del av bolagets ankommande gäster checkar in för att få sina nycklar. Dit måste den som kommer med buss (hållplats vid *Gästcenter*) vintertid gå fram och tillbaka i mörker på en högtrafikerad väg utan vägren för att hämta sina nycklar!

Det borde finnas vägbelysning på den statliga vägen från incheckningsplatsen till vägskälet mot Björnparksvägen (ca 400 meter). På den sträckan finns dessutom en av Grönklitts två större 5 återvinningscentraler. Därtill kommer att en gångväg från Rovdjursområdet ansluter från öster i höjd med Värdshusvägen och att vägen lite högre upp korsas av ett mycket utnyttjat skidspår.

Väg 1008 är hastighetsbegränsad till 40 km/h, men många åker mycket fortare, främst de som kommer uppifrån berget. Någon form av fartdämpande åtgärd behövs. Men det kan vara bra att undvika hinder som försvårar snöröjningen. En möjlighet kunde vara att placera en fartkamera för södergående trafik strax före det övergångsställe som behöver tillkomma på platsen där gångvägen från Rovdjursområdet mynnar.

3. Den framtida anslutningen av området för den tidigare björnparken till väg 1008 behöver förses med parallell GC-bana (om man väljer den ovan föreslagna lösningen) hela vägen till Mötestorget och Längdcenter med undantag för den första delsträckan mellan Grönklittsvägen och Södra Stugvägen.

4. På sikt behöver GC-bana eller separat GC-väg anläggas längs Toppstugevägen, i varje fall på den drygt 700 meter långa sträckan från väg 1008 till vägskälet mot Råtjärnsvägen. För närvarande finns ingen förbindelse alls, i varje fall inte vintertid, för gående mellan centrum och de nordligaste och högst belägna bostadsområdena.

5. Längs Rovdjursvägen bör gångväg anläggas på en sträcka av ca 70 meter från Bäverstigen förbi brevlådorna och sopcentralen till Järvens infart. I övrigt finns möjligheter för gående, cyklister och de som åker spark att nyttja den (namnlösa) parallellgata som utgör angöringsväg till Mården, Räven, Uttern och Vargen.

6. Den skyltade hastigheten bör vara 30 km/h på samtliga enskilda vägar inom tättbebyggt område i Grönklitt.

Förslag till omedelbar åtgärd: För att äntligen inleda arbetet med förbättrad säkerhet för de oskyddade trafikanterna skulle kommunen kunna villkora de nu aktuella nya detaljplanerna mot att Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB vidtar åtgärder längs Värdshusvägens norra sida på de ca 80 metrarna mellan väg 1008 och infarten till *Ugglan & Björnens* varuintag och vidare (parallellt med gatan) förbi restaurangens södra vägg till Gästcenter. Kostnaden för detta (baserat på ovanstående förslag) torde vara klart mindre än företagets nettovinst av att få sälja en enda av de 110 planerade nya tomterna.

Därtill bör kommunen snarast kontakta Trafikverket angående fartkamera och skyltat övergångsställe för gångvägen från Rovdjursområdet. Sannolikheten för att myndigheten ska agera ökar om kommunen kan visa att den också ställer krav på den enskilde väghållaren.

Möjligheter till statsbidrag

Jag har även studerat möjligheterna till statsbidrag, dock utan att veta om Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB eller någon av de befintliga vägsamfälligheterna redan åtnjuter sådant stöd. En enskild väg kan vara bidragsberättigad även om den är belägen inom detaljplanelagt område, men den är inte bidragsberättigad om den är belägen inom både detaljplanelagt område och kommunalt väghållningsområde. Trafikverket klargör villkoren i Handbok – Statsbidrag till enskild väghållning (Publikationsnummer: 2021:087).

Det bidragsberättigade enskilda vägnätet ska utgöra ett komplement till det allmänna vägnätet och ha en standard som är anpassad till vägens funktion och trafikbelastning. Hänsyn ska tas till trafiksäkerhet, miljö och resmönster. Reglerna delar in de enskilda vägarna i olika typer för vilka villkoren skiftar. Flertalet kategorier är inte tillämpliga på

situationen i Grönklitt, men de som betecknas som E-väg respektive F-väg skulle potentiellt kunna få stöd.

E-väg är en enskild väg som normalt betjänar minst 25 fritidshus och där vägen utgör uppsamlingsväg för bebyggelsen. Huvuddelen av bebyggelsen måste dock ligga cirka 1 000 m eller längre från allmän väg. Toppstugevägen räknat från slutet på Trafikverkets väg 1008 har en längd som överstiger en km.

F-väg är en enskild väg som nyttjas av industriverksamhet eller av turism som bedrivs i vinstdrivande syfte. Vägens årsdygns- eller säsongsdygnstrafik ska normalt vara 25 fordon eller fler och bidrag beviljas med högst 70 procent. Ändpunkten för en utfartsväg ska ligga cirka 1 000 m eller längre från allmän väg, något som vägen från Grönklittsvägen (efter ny dragning – se mitt förslag) till Längdcentrum torde klara.

Det finns också bidrag till *”särskild drift och iståndsättning”,* men i anvisningarna anges att detta (av icke redovisad anledning) inte får användas för anläggning av parallell GC-väg (och då rimligen inte heller för breddning av vägen i syfte att få plats med en trottoar).

Om Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB i dagsläget inte åtnjuter några statliga bidrag till sin väghållning skulle en möjlighet kunna var att söka bidrag i den utsträckning som regelverket möjliggör och att därigenom frigöra resurser som kan användas till annat, t.ex. till att täcka kostnaden för förbättrad säkerhet för de oskyddade trafikanterna.

Skotertrafik

I det nu föreliggande planbeskrivningen (4.13.5) nämns att det finns tankar om att det nu gällande skoterförbudet ska omarbetas så att skotertrafik tillåts i blandtrafik på gatorna i Grönklitt. En sådan förändring skulle påtagligt försämra de gåendes säkerhet med tanke på att snöskotrar ofta används som lekverktyg snarare än som fortskaffningsmedel. De ger dessutom upphov till buller och avgasutsläpp (se ÖP sid. 148). Skoterförbud bör fortsatt tillämpas inom hela tätorten liksom inom de områden där skidåkning sker på spår som anlagts av Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB.

Avslutningsvis – ett tips

När jag tog upp frågan om möjligheterna att ställa trafiksäkerhetskrav på enskilda väghållare med Trafikverket uppmanade myndighetens trafiksäkerhetschef mig att även diskutera saken med [NN] som under flera årtionden var chef för SKLs trafikenhet. [NN] (som jag själv samarbetat med flera gånger) visade sig efter sin pensionering driva en konsultfirma inriktad på att assistera kommunerna. Dessutom framkom under vårt samtal att han känner till Grönklitt väl till följd av att hans familj sedan 1949 äger en fastighet i Orsa. Om kommunen behöver stöd i arbetet med att utveckla trafiksäkerheten i Grönklitt kan således [NN] vara rätt person att konsultera.

.....

Kommunens kommentar

Yttrandet framför många tankar och idéer om hur trafiksituationen i Grönklitt ska kunna bli bättre. Tankarna skickas vidare till arbetet med planprogrammet, som studerar Grönklitt i ett större perspektiv än nu aktuella detaljplaneärenden. Kommunen har inte för avsikt att i dagsläget teckna exploateringsavtal angående åtgärder på vägnätet.

Eftersom Trafikverket är väghållare av Grönklittsvägen hanteras den i de strategimöten som kommunen har regelbundet med Trafikverket. Det är även Trafikverket som äger belysningen utefter den vägen, varför den synpunkten kan framföras till Trafikverket.

Trafikutredningen har studerat detaljplan för både område 1 och 2 samt planprogrammet. Vid bedömningen av kapaciteten på Grönklitts befintliga vägnät har

2040 utgjort prognosår och därför har framtida trafikflöden från både detaljplanernas exploatering och det kommande planprogrammets exploatering räknats in. Trafikutredningen redovisar låga trafiktal baserat på uppräkning utifrån tänkt exploatering. Genomförda beräkningar visar på god framkomlighet även med tillkommande trafik. Under korta stunder kan enstaka fordon behöva vänta något, men någon egentlig köbildning beräknas inte uppstå. Vissa dagar med extremt många besökare kan viss köbildning uppkomma, köer som ändå bedöms kunna avvecklas relativt snart.

Trafikutredningen menar att oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag. Inom planprogramsarbetet studeras hur gång- och cykelvägnätet i stort ska kunna utvecklas i Grönklitt.

Trafikmätningarna visar att medelhastigheten för trafiken på Toppstugevägen varit 32 km/h och att 85% av trafiken färdats i maximalt 40 km/h vilket indikerar att trafikanterna anpassar sig till trafikmiljön i närområdet.

Detaljplanen kan inte hantera fråga om snöröjning på de befintliga vägarna.

Fråga om skotertrafik hanteras inom ramen för planprogramsarbetet.

G.14 [NN] & [NN], 2025 01 19

Angående ärende med diarienummer: KS 2024/431 och KS 2024/432

Som ägare till fastigheten [XX] är vi helt emot denna ändring av planbestämmelserna. För oss är det viktigt att bevara närheten till naturen i närområdet och att förtätning inte görs på bekostnad av dessa grönområden. Råtjärnsberget och områden runt omkring bebyggelsen utnyttjas året runt för promenader, bärplockning och vinteraktiviteter. Det är viktigt att bevara grönområden nära befintlig bebyggelse dels för att familjer med barn lätt ska nå dessa, men även för att skidåkare lätt ska kunna ta sig till skidspår utan att ta bilen. I den befintliga planen finns en väl genomtänkt ritning där grönområden kan nås från vägar via öppna passager åt olika håll. Skulle dessa områden bebyggas ändras hela området till ett tätbebyggt område där naturen inte är lika lättillgänglig.

Vi har investerat i fastigheten utifrån de planbestämmelser som gäller och ställer oss helt bakom **Östra Grönklitts Miljöförenings yttrande (se bifogat)** som har skickats in till er.

Bilaga 2

Förslaget till ny detaljplan i Östra Grönklitt från rättslig synpunkt

Inledning

Som framgår nedan kan kommunens hantering av frågan om att utnyttja naturmark som förnärvarande utgör en del av detaljplanen från 1987 (Dp 87) för bebyggelse i en ny detaljplan ifrågasättas från rättslig utgångspunkt. Hanteringen har sedan Dp 87 vann laga kraft i maj 1993 präglats av en rad misstag och potentiella felaktigheter som sammantaget har skapat rättsosäkerhet och missgynnat ägarna till de 60 bostäder som sedan dess uppförts på detaljplanens kvartersmark.

Platsmarken i den gamla detaljplanen

I plankartan för Dp 87 anges att den allmänna platsmarken utgörs av natur. Men varken av kartan eller planbeskrivningen framgår vem som är huvudman för den allmänna

platsmarken. Om kommunen inte ska vara huvudman för de allmänna platserna inom planområdet ska detta enligt PBL anges i planen. Av Boverkets ”*Boken om detaljplan och områdesbestämmelser - 1993 års revidering*” (s 90) framgår att denna regel gällde redan vid den tidpunkt då detaljplanen antogs.

Boverket skriver i den ovan nämnda handledningen att tilltänkta väghållare (anläggningssamfälligheter, vägföreningar) bör anges i genomförandebeskrivningen. Dp 87 är otydlig på denna punkt, men i genomförandebeskrivningen anges att en gemensamhetsanläggning ska genomföras och tillkommande fastigheter samt ”förbindelseleden” och tre parkeringsytor ska ingå i den. Detta bör rimligen betyda att en samfällighet för detta ändamål avses komma att bildas. Men då uppkommer frågan om inte även den allmänna platsmarken borde ha utgjort en del av samfälligheten med tanke på att Boverket i den då aktuella handledning anger att ”*i ett och samma planbeslut måste huvudmannaskapet vara antingen helt kommunalt eller helt enskilt*”.

Vid tidpunkten för fullmäktiges antagande av Dp 87 ägde Orsa kommun ensam Hansjö 135:1 från vilka detaljplanens tomter avstyckades under 1994 och 1995. Under 1995 bildades gemensamhetsanläggningen väg (ga:17) i vilken Hansjö 135:1 fick en andel, men förrättningen omfattade inte några av planens naturmarker. Någon gång mellan 1995 och 2000 bildades Hansjö 135:68 genom avstyckning från Hansjö 135:1.

År 2000 gjordes en fastighetsreglering mellan å ena sidan Hansjö 135:1, 135:7 och 238:97, som alla ägdes av kommunen, och å andra sidan Hansjö 135:68, där Orsa Grönklitt AB anges som ägare. Regleringen innebar att drygt 360 ha mark från kommunens tre fastigheter överfördes till 135:68. I förrättningsprotokollet anges att överföringen grundas på köpeavtal och överenskommelse om fastighetsreglering. I protokollet sägs också att "*Hela anläggningen i Grönklitt utom privata fritidstomter blir genom åtgärden samlad på fastigheten Hansjö 135:68 som ägs av Orsa Grönklitt AB*". Av förrättningskartan ser man att Hansjö 135:68 innan överföringen verkar ha utgjorts av tomten till det dåvarande vandrarhemmet med en area av 2078 kvm.

Förrättningen innebar att naturmarken i Dp 87 bytte ägare, men huvudmannaskapet blev kvar hos kommunen trots att marken överfördes i enskild ägo. Till att börja med spelade detta knappast någon roll, eftersom kommunen hade upprättat och antaget Dp 87 i syfte att de avstyckade tomterna skulle omges av naturmark, något som också framhölls i marknadsföringen. Dessutom var kommunen fortfarande huvudägare till Orsa Grönklitt AB.

Framtagandet av nuvarande översiktsplan

När kommunens arbete med att ersätta 1994 års översiktsplan inleddes hade genomförandetiden för Dp 87 utlöpt och kommunens engagemang i Orsa Grönklitt AB minskat påtagligt. I utkastet till ny ÖP utpekades naturmarken i Dp 87 till större delen som ”*ny stadsbygd*”.

Enligt PBL 3 kap 8 § ska kommunen, när den upprättar ett förslag till översiktsplan, ge kommunens medlemmar, andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. I kommunens samrådsredogörelse från 2017 sägs att handlingarna ställdes ut på Stadsbyggnadsförvaltningen i Mora, i Orsas sockenbibliotek, i Orsa besparingsskogs turist- och fiskeinformationsbod samt hos Skattunge Handel i Skattungbyn. Inget sägs om utställning i Grönklitt, men i kommunens annonser i dagspressen nämns även Orsa Grönklitts Gästcenter. Det är således osäkert om någon ”utställning” alls ägt rum eller om det möjligen varit så att materialet kan ha funnits i några pärmar som personalen på direkt förfrågan kunde plocka fram.

I samrådsredogörelsens sammanställning över de många inkomna synpunkterna finns inga som avser Grönklitt utom ett från ägaren till en privat fastighet vid Östra Rädsjön. Om de fastighetsägare i Dp 87 som berördes av förslaget om att omvandla ”deras” naturmark till bostadsbebyggelse hade informerats, antingen direkt eller genom den vägsamfällighet som de tillhör, skulle med säkerhet flera av dem ha reagerat.

I nästa skede av arbetet med framtagande av en ny ÖP anger kommunen 2019 i ”*Särskilt utlåtande över inkomna yttranden under utställningen*” att handlingarna ställdes ut på samma fyra platser som samrådsunderlaget. Inte heller denna gång nämns Orsa Grönklitt trots att bolagets Gästcenter, liksom två år tidigare, nämns i annonserna. Därtill kommer att inget av de informationsmöten som kommunen anordnade under arbetet med översiktsplanen ägde rum i Grönklitt. Inte heller de slutliga förslaget till ny ÖP ledde till några synpunkter heller krav från fastighetsägarna i Grönklitt, vilket måste tolkas som att de aldrig informerades. På konkret fråga den 14 januari 2025 till planenheten svarar man att Grönklitts tre vägsamfälligheter inte fanns med på kommunens sändlistor 2017 och 2019.

Till saken hör att bara ungefär 1 procent av fastighetsägarna i Grönklitt är mantalsskrivna i Orsa. Med stor sannolikhet innebär detta att ytterst få prenumererar på de lokala tidningar i vilka kommunen annonserat. Detta borde kommunens tjänstemän och politiker ha insett. Grönklitt är ett väldigt speciellt lokalsamhälle som, om det hade befolkats av åretruntbosatta medborgare, skulle ha varit kommunens näst största tätort. Men de som äger fritidshus har samma rättigheter enligt PBL som andra fastighetsägare, vilket kommunen borde ha beaktat.

Förslaget till ny detaljplan

I det nu föreliggande förslaget till ny detaljplan 2 i östra Grönklitt anges att enskilt huvudmannaskap ska gälla för allmän platsmark inom planområdet, alltså en ändring jämfört med vad som gäller inom Dp 87. Som skäl för detta åberopas att området är avsett för bostadsbebyggelse som endast används under delar av året. Men så var det ju redan när Dp 87 antogs. Därtill anges att ”*ett annat skäl är att även övriga detaljplaner i Grönklitt har enskilt huvudmannaskap*”. Det framstår som ett illa underbyggt motiv. Enligt Boverkets nuvarande *PBL – kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen* är det vid platsmark med enskilt huvudmannaskap normalt en samfällighetsförening, oftast bestående av fastighetsägarna inom detaljplanen, som är huvudman.

Om den allmänna platsmarken ägs och förvaltas av bolaget får övriga berörda fastighetsägare vare sig ansvar för eller inflytande över dess användning och skötsel. Beträffande naturmarken i Dp 87 är detta anmärkningsvärt, eftersom bolaget blir den enda av sextiotalet fastighetsägare som ges makt över marken. När den nya detaljplanens genomförande tid är slut – 10 år efter att den trätt i kraft – kan ägaren av den återstående naturmarken begära att även den får bebyggas genom antagande av en ny detaljplan. Och detta trots alla vackra ord i den nu föreliggande planbeskrivningen om naturmarkens värde och betydelse för de boende. Alltså en upprepning av det som nu sker avseende ändring av Dp 87 genom upprättande av en ny detaljplan som tar dess naturmark i anspråk för ny bostadsbebyggelse.

Till saken hör att tomterna har sålts och säljs med en marknadsföring som pekar på värdet för ägarna av tillgången till grönområdena. Kommunen medverkar således till att lura fastighetsägarna, vilket framstår som särskilt märkligt med tanke på att Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB (som äger få egna hus avsedda för övernattning) är helt beroende av Grönklitts många enskilda stugägare för att kunna ta emot sina gäster. Ändå går kommunen bolagets ärenden utan att vare sig tillfråga eller informera övriga fastighetsägare om avsikten (i ÖP) att exploatera naturmarken i Dp 87!

Hantering av dem som yttrat sig under samrådet

Enligt PBL 5 kap ska kommunen senast den dag då underrättelse om granskning anslås på kommunens anslagstavla skicka ett meddelande om innehållet i underrättelsen till kända sakägare. Underrättelse om granskning skickades ut den 16 december 2024, men beträffande Dp 87 bara till vägsamfälligheten och ägarna till 26 av de 60 fastigheterna i Rovdjursbyn. Kommunen borde ha sänt samrådsredogörelsen och det slutliga förslaget till alla som i samrådsskedet inte fick sina krav tillgodosedda. Kommunen kan visserligen ha en uppfattning om vilka av dem som bör anses ingå i sakägarkretsen, men ytterst avgörs den frågan av domstolarna. Och det hade kostat näst intill inget att skicka informationen per e-post till samtliga berörda. Dessutom är det från demokratisk synpunkt rimligt att alla som yttrat sig får veta hur kommunen bedömt deras synpunkter och önskemål.

Det pågående arbetet med ett planprogram för Grönklitt

En ytterligare aspekt på ärendet är att kommunstyrelsens majoritet beslutat utarbeta och anta den nu aktuella detaljplanen utan att avvakta det planprogram för hela Grönklitt som kommunen genomför parallellt och som ska avslutas inom kort. En minoritet bestående av fyra partier ville liksom föreningarna i Grönklitt ta ärendena i omvänd ordning. Det skulle ha gjort det möjligt att inom ramen för planprogrammet ge kommunen och alla berörda förutsättningar att bedöma hur bolagets stora markinnehav bäst kan användas. Det behövs om man vill uppfylla bestämmelserna i 3 kap 1 § miljöbalken om att områden ska användas till det som de är mest lämpade till med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Slutsatser

Mot bakgrund av ovan redovisade omständigheter måste man konstatera att kommunen hanterat frågan om naturmarken i Dp 87 illa och genomgående till de berörda fastighetsägarnas nackdel. Vid försäljningen av kommunens stora markinnehav i Orsa Grönklitt borde en förrättning ha genomförts med syfte att överföra den allmänna platsmarken i Dp 87 till den berörda samfälligheten. Enligt PBL 4 kap 7 § ska kommunen visserligen vara huvudman för allmänna platser, men den får enligt samma paragraf, om det finns särskilda skäl, i detaljplan bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser. Alternativt kunde kommunen vid försäljningen av sitt stora markinnehav ha behållit den mark som utgör allmän platsmark i Dp 87 och låtit den ha fortsatt kommunalt huvudmannaskap.

Det finns veterligen inget prejudikat i något mål som avgjorts av mark- och miljööverdomstolen (MÖD) som helt liknar det nu aktuella ärendet, men det finns ett rättsfall (MÖD P 214-15) som i vissa avseenden uppvisar likheter och som kan ge en antydan hur MÖD skulle resonera om detaljplanen för östra Grönklitt blir föremål för dess prövning. I det fallet upphävde MÖD kommunens beslut att anta detaljplanen därför att domstolen bedömde att redovisningen av planens förutsättningar var bristfällig och att detta gjorde det omöjligt att bedöma om det hade gjorts en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen samt om planen hade utformats med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden. Frågan om huvudmannaskap berörde dessutom hela planområdet. Det var därmed inte möjligt för domstolen att endast upphäva en del av detaljplanen på det sätt som kommunen har medgett i andra hand.

.....

Kommunens kommentarer

De flesta synpunkterna berör inte område 1. De synpunkter som berör område 2 bemöts i granskningsutlåtandet i detaljplaneärendet för område 2.

Sakägare har fått underrättelse om granskning skickat till sig per post (i enlighet med 5 kap 11 § första stycket 2) och de som lämnat synpunkter per mail har fått underrättelsen via mail, i enlighet med plan- och bygglagen 5 kap 20 § då de bedömts omfattas av 5 kap 11 § första stycket 4 (sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget).

I underrättelsen framgår var samrådsredogörelsen och övriga planhandlingar fanns tillgänglig.

Kommunen har inte beslutat att detaljplaneläggningen i område 1 och 2 behöver invänta ett färdigt planprogram.

G.15 [NN] och [NN], 2025 01 20

Yttrande angående KS 2024/431 och KS 2024/432

Återigen behöver vi yttra oss i dessa ärenden.

Förslaget till ny detaljplan riskerar att ge ett enskilt bolag makt över gemensam mark. Fastighetsägares intressen och rättigheter måste beaktas. Har kommunen brustit i rättssäkerhet i det här ärendet kommer det troligtvis att anföras.

Att driva igenom byggnation av ett tiotal hus med tillhörande infrastruktur på södra sluttningen av Råtjärnberget kan inte vara ett välgrundat beslut. Dessa byggnationer kan uppföras på andra områden i detaljplanen.

I kommunens skrivelse sägs att **planförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanen**. Det kan inte stämma eftersom man i rådande detaljplan, DP87, säger sig värna om naturmarkernas stora betydelse för området.

En **undersökning om miljöpåverkan har gjorts och detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.**

Måste vara en slutsats av någon som inte satt sig in i områdets naturskönhet, speciella höjdförhållanden och fastighetsägares och besökandes användning och omsorg om området. Mot söder sluttar området mycket brand ned mot befintlig bebyggelse.

Att fastighetsägarnas synpunkter tas med i planeringen av Grönklitts fortsatta utveckling är viktigt. Brister i samråd och kommunikation kan inte vara en bra grund för beslut.

Det finns ett pågående planprogram för hela Grönklitt. Att invänta detta skulle ge en mer sammanhängande och välgrundad lösning.

.....

Kommunens kommentarer

En del av synpunkterna berör område 2 För bemötande av dessa se granskningsutlåtandet i detaljplaneärendet för område 2.

Kommunen har bedömt att planförslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och det behövs därför inte en miljökonsekvensbeskrivning.

Kommunen bedömer att detaljplaneprocessen har genomförts på ett korrekt sätt. Brev har skickats till kända sakägare i samråd och granskning och inför granskningen underrättades även de som lämnat synpunkter, utan att tillhöra sakägarkretsen.

Kommunen har inte beslutat att detaljplaneläggningen i område 1 och 2 behöver invänta ett färdigt planprogram.

G.16 [NN], 2025 01 20

Jag har oro angående planeringen av nya områden i Grönklitt. Mycket av naturen runt/i Grönklitt kommer att försvinna. Charmen med att inneha en stuga är närheten till naturen och möjligheten att gå direkt ut i skogen.

Biltrafiken kommer att öka. Det är redan nu mycket biltrafik vissa perioder, vilket gör det svårt att röra sig på vägarna, eftersom det saknas trottoarer för gångtrafikanter.

.....

Kommunens kommentarer

Detaljplaneförslagen stämmer överens med översiktsplanen från 2019 och stora områden planläggs som naturmark. Inom område 1 har skogen i stor utsträckning nyligen avverkats. De naturvärden som identifierats i naturvärdesinventeringarna har värnats inom områdets naturmark och uppvuxen skog har i vissa partier fått bestämmelse om att skogen ska vara kvar och kompletterats med krav om marklov för trädfällning. Stråk för gång- och skidvägar har avsatts.

Trafikutredningen har studerat detaljplan för både område 1 och 2 samt planprogrammet. Vid bedömningen av kapaciteten på Grönklitts befintliga vägnät har 2040 utgjort prognosår och därför har framtida trafikflöden från både detaljplanernas exploatering och det kommande planprogrammets exploatering räknats in. Trafikutredningen redovisar låga trafiktal baserat på uppräkning utifrån tänkt exploatering. Genomförda beräkningar visar på god framkomlighet även med tillkommande trafik. Under korta stunder kan enstaka fordon behöva vänta något, men någon egentlig köbildning beräknas inte uppstå. Vissa dagar med extremt många besökare kan viss köbildning uppkomma, köer som ändå bedöms kunna avvecklas relativt snart.

Oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag. Inom planprogramsarbetet studeras hur gång- och cykelvägnätet i stort ska kunna utvecklas i Grönklitt.

G.17 [NN] och [NN], 2025 01 20

Hej,

och tack för ett vi får tillfälle att kommentera kommunens planering av utbyggnaden i Orsa Grönklitt.

Vi ser egentligen inga större problem med etapp 1 (KS 2024/431) då detta område kan vara en naturlig utbyggnad av Grönklitt. De problem vi kan föreställa oss är dock i huvudsak en ökande biltrafik, framförallt vid byggandet av denna etapp 1 med runt 70 småhus, med mycket "väg-rök" som vi får upp på vår altan på vår, sommar och höst. Vägen bör breddas och asfalteras för att möta utökad trafikvolym.

Gällande etapp 2 (KS 2024/432) ser vi direkta problem med vår nuvarande möjlighet till "ski-in". Förstår vi den föreslagna planutbyggnadskartan rätt kommer nya fastigheter och vägar att ligga i vägen för den väg vi utnyttjar idag när vi tar oss från Bananbacken till vår fastighet. Vi tar idag knappliften nedanför campingen upp mot bergets topp och därefter åker ner för berget och in i vår knapplift, öster om campingen, som vi släpper halvvägs upp. Vi behöver då endast bära skidorna ca. 60-70 meter till fastigheten. Denna möjlighet önskar vi naturligtvis behålla även i framtiden och ser fram mot en lösning av detta vid er fortsatta planering av etapp 2. "Ski-in" och "Ski-out" för samtliga befintliga fastigheter måste vara minst lika bra som idag innan en ev. utbyggnad av etapp 2 kan ske.

.....

Kommunens kommentarer

Trafikutredningen har studerat detaljplan för både område 1 och 2 samt planprogrammet. Vid bedömningen av kapaciteten på Grönklitts befintliga vägnät har 2040 utgjort prognosår och därför har framtida trafikflöden från både detaljplanernas exploatering och det kommande planprogrammets exploatering räknats in. Trafikutredningen redovisar låga trafiktal baserat på uppräkning utifrån tänkt exploatering. Genomförda beräkningar visar på god framkomlighet även med tillkommande trafik. Under korta stunder kan enstaka fordon behöva vänta något, men någon egentlig köbildning beräknas inte uppstå. Vissa dagar med extremt många besökare kan viss köbildning uppkomma, köer som ändå bedöms kunna avvecklas relativt snart.

Den befintliga detaljplanen för Råtjärnsvägen reglerar inte om vägen ska asfalteras, utan det är en fråga för väghållaren.

Frågor som rör område 2 hänvisas till granskningsutlåtandet för område 2.

G.18 [NN] & [NN], 2025 01 20

Kräver att detaljplanen för sydöstra grönklitt fastställs först efter planprogrammet varit föremål för samråd och beslut först.

.....

Kommunens kommentarer

Kommunstyrelsen har inte beslutat att detaljplaneläggning i dessa områden ska invänta planprogram.

G.19 [NN] 2025 01 20

Här nedan följer vårt yttrande gällande **KS 2024/431.**

Dnr: KS 2024/431 – Samrådsyttrande från fastighetsägare av [XX].

Vi har tagit del av upprättat förslag till detaljplan för sydöstra Grönklitt, område 1, del av Hansjö 135:68 i Orsa kommun ute för granskning.

Vi anser att detaljplanen fortsatt strider mot angränsande fastighetsägares intressen. Flera delar har inte utretts tillräckligt eller försetts med en tillräcklig konsekvensanalys för hur planförslaget påverkar omkringliggande fastigheter och deras framtida värde.

Vid en närmare granskning av svaren på omkringliggande och direkt berörda fastighetsägares yttranden (vilka går att läsa i Samrådsredogörelsen) avseende tidigare detaljplaneförslag KS 2023/294 anser vi att de inte bemötts eller hanterats tillräckligt.

Vi ser gärna förtätning, förbättring och utveckling av Grönklitt. Dock, inte på bekostnad av en bristfälligt genomförd detaljplan som i sin nuvarande utformning tillåter ingrepp som skapar en markant värdeminskning för oss närliggande fastighetsägare, en betydande ökning av biltrafik och en väsentligt försämrad miljö för fotgängare och en påtaglig förvanskning av landskapsbilden.

Generellt är det ett par delar där vi motsäger oss dess nuvarande skrivelse, dessa är betecknade med 5.2.1. samt 5.4.2 samt 5.6.1. samt 5.6.3.

5.2.1 Naturvärden

”Större delen av detaljplanens exploateringsområden saknar både skoglig kontinuitet och naturvärden. De äldre träden och de naturvärdesfynden som gjorts under inventeringarna ligger inom områden som planläggs som naturmark. Efter samrådet utökades planområdet något och den föreslagna spårcentralen och parkeringen flyttade till den nordöstra sidan av angöringsvägen, där marken är torrare och där anläggningarna bedöms ge mindre påverkan på landskapsbild och upplevelsen av naturmarken kring tjärnen.

Den äldre skogen söder om Råtjärn och myren och norr om den föreslagna bebyggelsen, får bestämmelsen skog1, skog ska finnas, då det är värdefullt om skogen även i fortsättningen kan rama in myren och Råtjärn, så att landskapsbilden från de befintliga bostäderna värnas och parkering och spårcentral skyms.”

Den skogsdunge som finns norr om den föreslagna parkeringen kan skymma sikten mellan de befintliga bostäderna på Råtjärnsberget och parkeringen.”

Vi ser det som ett krav att träd och natur bevaras i sin helhet så långt det är möjligt. Hela Grönklitt är välkänt för sina fina naturmiljöer, böljande bergssluttningar och sitt lugn med ”skogen runt hörnet”.

Vi blir dock frågande om ni överhuvudtaget har besökt skådeplatsen som är föremål för detaljplanen! Om så inte är fallet så kan ni noga studera de två bifogade bilderna (i slutet av detta dokument) som visar utsiktsvyn från Skogsbyn. I realiteten finns på marken cirka ett träd planterat på en yta om cirka 10 kvm.

Där ser man tydligt att den redan avverkade skogen har begränsat med kvarvarande och glesa träd i riktning upp mot Råtjärnsvägen, en sträckning av cirka 100 meter. Här önskar vi lite klargörande. Ni skriver,

”Den skogsdunge som finns norr om den föreslagna parkeringen kan skymma sikten mellan de befintliga bostäderna på Råtjärnsberget och parkeringen.”

Vi försöker tolka illustrationen i detaljplanen, sett till verkligheten finns inte någon som helst dunge norr om den föreslagna parkeringen. Där finns endast några ensamma träd vilket ni ser på bifogade bilder.

Är det dessa, en handfull träd som enligt er ska få i uppgift att landskapsbilden från de befintliga fastigheterna värnas och även skymma vår utsikt mot parkering och den eventuella spårcentralen?

Om så är fallet så har vi en kraftigt avvikande uppfattning, dessutom anser vi att ni inte heller tagit vårt tidigare yttrande i beaktning. Nuvarande träd kommer inte ge något som helst skydd i vårt synfält vilket vi anser att ni ska ta detta i beaktning och presentera en bättre plan. Vi vill inte ha ett fritt synfält mot en stor parkeringsplats och eventuell spårcentral framför våra fastigheter.

Vi anser också att er föreslagna ”skogsdunge” som ska bevaras ska utökas i storlek med hänsyn och respekt mot oss direkt angränsande fastighetsägare. Vi önskar att ni förlänger den gröna markeringen norrut med ”skog” och ”natur” så det bevaras hela vägen upp till Råtjärnsvägen utmed norra sidan av nya anslutningsvägen. Det innebär att gränsdragningen för detaljplanen måste utökas lite. Vi ser det inte som något hinder eftersom det redan har genomförts i jämförelse med detaljplanen från början an 2024.

Detta skulle också innebära att Siljansledens nyttjare kan välja att gå genom denna vegetation direkt från Råtjärnsvägen i stället för att behöva gå på den nya anslutningsvägen. Den finns ingen anledning till att den marken inte ska vara markerad för att helt ta bort möjlighet till trädfällning. De få träd som finns mellan våra fastigheter och detaljplanens ingrepp vill vi bevara.

Eller tolkar vi detaljplanen helt fel vilket innebär att parkering och spårcentral kommer längre in i skogen och bort från Råtjärnsvägen? Syftar ni möjligtvis på att den skogsdunge som ska ”värna om vår landskapsbild” är den som finns inringad med röd cirkel i en bifogad bild? Kan det vara så att parkering och eventuell spårcentral kommer anläggas längre in ”bakom” markerad skogsdunge? Om så är fallet anser vi det vara en betydligt bättre plan. Vi vill då betona att hela skogsdungen ska bevaras i sin helhet bortsett från de fåtal träd som måste avverkas för dragningen av den nya anslutningsvägen. Detta gäller träd både norr och söder om den nya dragningen.

Vi har samma åsikt om den äldre skogen söder om Råtjärn som enligt skrivelsen ska bevaras för att landskapsbilden från de befintliga bostäderna värnas. Vi ser bestämt att så mycket skog som möjligt bevaras för att säkerställa riksintressets värden på platsen med varierad vegetation. Vi har tidigare sett att fastighetsägaren olovligen skövlad fullt frisk skog och med hänsyn till detta bör bevarad skog och natur tydligt stipuleras i detaljplanen.

5.4.2 Spårcentral och parkering

”I planområdets norra del planläggs spårcentral (R1) och parkering (P). Inom spårcentralen är det möjligt att uppföra byggnader med en total byggnadsarea på 400 kvadratmeter (e2) och en högsta nockhöjd på sju meter (h2). Takvinkel samt material och färg på tak och fasader får samma reglering som övriga planområdet. Byggrätten kan användas för till exempel värmestuga och omklädningsrum. Däremot medges inte hotell, vandrarhem och liknande.”

Här ser vi att ni överhuvudtaget inte tagit i beaktning av våra farhågor som fastighetsägare. Vi anser att möjliggöra en högsta nockhöjd på hela sju meter är förödande och skapar en alldeles för avvikande barriär som blockerar den grönstruktur som idag dominerar för de angränsande fastigheterna.

I synnerhet då spårcentralens placering innebär att den inte kommer ha någon annan byggnad i dess närhet vilket gör att den blir väldigt påtaglig i landskapsmiljön. Med denna generösa nockhöjd i kombination med närhet till befintliga fastigheter på Råtjärnsvägen, Enstigen, Tallstigen etc skapar den ett förfulat byggnadskomplex. Den befintliga bostadsbebyggelsen har idag en vacker vy mot grönstruktur och vatten i Råtjärn och Siljan på distans. Vyn är typisk för siljansbyggdens böljande landskapsmiljö.

Att i planförslaget ge en möjlighet att uppföra byggnader med en total byggnadsarea på 400 kvadratmeter och med en högsta nockhöjd på sju meter innebär en betydande förändring av landskapet på platsen och utgör en barriär som är förödande för närområdet. Vi anser att hela projektet vigs åt estetiskt tilltalande gestaltning med en god miljöanpassad utformning.

Vi ser inte att måtten för föreslagen spårcentral uppfyller detta. Nockhöjden och gestaltningen av denna koloss måste anpassas betydligt bättre så att den inte dominerar landskapsbilden för befintliga fastigheter och för att den ska passa in i den känsliga naturmiljön. Ja, vi förstår att en detaljplan inte tvingar fram en byggnation och att även bygglov måste beviljas.

Vi anser dock att de generösa måtten i detaljplanen måste begränsas inför ett eventuellt framtida byggande på denna plats. För att behålla riksintressets värden på platsen förutsätter det att all exploatering noggrant anpassas till landskapet så att de vackra vyerna och landskapsbilden inte försämras. Med hänsyn till detta så passar det inte in att ge en möjlighet till alldeles för generös byggnadsarea om 400 kvm med en generös högsta nockhöjd sju meter.

5.6.1 Biltrafik

Dragning av planområdets nya vägar har studerats i en förprojektering. Vägarna är anpassade för hastigheten 40 km/h och har en högsta lutning på 8,0 %.

Hela Grönklitt är välkänt för sina fina naturmiljöer, böljande bergssluttningar, sitt lugn samt avsaknaden av kraftig biltrafik. Med hänsyn till att antalet färdande bilar utmed Råtjärnsvägen kommer öka kraftigt i antal i jämförelse med nuvarande nivå så anser vi att **hastigheten ska begränsas till 30 km/h** på Råtjärnsvägen**.** Den föreslagna hastighetsbegränsningen om 40 km/h är bättre än dagens 70 men i verkligheten kommer det inte att bli någon förändring på hastigheten i området om inte gupp eller liknande byggs. Dessutom skapar bilar försämrad luft genom utsläpp av avgaser, ökad risk för kollision vid halt underlag samt dammande ytor som är otillräckligt damm-bundna under sommarhalvåret.

Vi anser tvärtemot detaljplanen att det är en betydande ökning av trafikmängden som dessutom kommer ge ett ökat trafikbuller för alla oss med uteplatser mot vägen. Vi ser idag många turister som åker runt med sina bilar på gatorna utan att lyckas orientera sig och dessa utgör redan en trafikfara för övriga, speciellt vid bytesdagar. En ökad trafikmängd och en tillåten hastighet om 40 km/h utan fartbegränsande åtgärder eller trafikseparerande åtgärder blir inte en lyckad kombination. Vi som är direkt angränsande fastighetsägare lever idag med en begränsat trafikerad väg och önskar ett helhetsgrepp som bevarar känslan av landskapsmiljö och småskalighet. Redan idag kan inte barn ta sig från Tallstigen till backarna på ett säkert sätt. Att utveckla en bättre miljö med färre bilar bör ligga i allas intresse framåt. Vi vill att Grönklitt ska utvecklas positivt och inte byggas in med ett bilproblem som sedan inte kan lösas.

5.6.3 Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet planeras inte för några särskilda utrymmen för oskyddade trafikanter, såsom gång- och cykelbanor, utan det planeras för blandtrafik. Befintliga skidspår i planområdet används i vissa fall av fotgängare och cyklister sommartid. Spåren/lederna som påverkas av planförslaget och behöver justeras är Stugspåret, Limbyspåret och Utsiktsspåret. Den som rör sig på Siljansleden får använda den nya infartsgatan en kortare sträcka innan Siljansleden återigen avviker norrut, i skogsmarken. Inom ramen för planarbetet planeras inte några åtgärder för oskyddade trafikanter utanför området, däremot finns tankar i det pågående planprogramsarbetet om att ordna separata gång- och cykelvägar längs de mer trafikerade vägavsnitten. Det kan framhållas att inom Grönklitt håller de flesta bilister låg hastighet och det bedöms möjligt att ordna en säker trafikmiljö.

Området präglas idag av lugn och med en begränsad om än hetsig biltrafik. Gående och cyklister har en hyfsat trygg trafikmiljö under sommaren. Barnen kan utan föräldrar ströva fritt för att ta sig till blåbärsskogen, lekkompisar samt upptäcktsfärd i närområdets vegetation, vilket nås genom att korsa vägen. Biltrafiken kommer utmed

Råtjärnsvägen att öka enormt jämfört med idag med trafikanter till och från de nya fastigheterna samt besökare till de skidspår som ska utvidgas i område 1. Nuvarande trevägskorsning vid Råtjärnsvägen/Enstigen/Tallstigen är en knutpunkt för Siljansleden, infartsväg för boende på Råtjärnsberget, snöskoter mot Fryksås-Orsa, bärplockare, hundägare samt småbarn som ska på tur i skogen. Framåt kommer trafiksituationen bli mer lik den nere vid centret, vilket absolut inte är en miljö där barn vistats själva.

Många tar sig till fots kring dessa gator och är utsatta ute i trafikbanan. I synnerhet under vintertid när snömängden/snövallar minskar vägbanan och man är tvungen att promenera mitt i vägbanan. Vi undrar då hur ni resonerar med följande kommentar, ” *det bedöms möjligt att ordna en säker trafikmiljö.”* I synnerhet när volymen av färdande bilar kommer öka stort. Eftersom det inte är ski in/out kommer samtliga färdas med bil vid minsta lilla ärende. Med hänsyn till detta är det för oss helt obegripligt att man föreslår att dra in biltrafiken så pass långt in i bostadsområdet och sedan göra en bedömning att inte behöver förbättra miljön för oskyddade trafikanter.

Problemet är också att flera av vägarna är samfällda så även om detaljplanen skapar utrymme för säkrare passager så kan dessa inte byggas hur som helst.

Fastighetsvärde och samrådskrets

Vi vill åter belysa nedanstående vilket vi anser har hanterats bristfälligt. Ni bör omedelbart se över er praxis hur ni avgränsar fastigheter till samrådskretsen.

Vi anser det direkt felaktigt att vi som fastighetsägare och direkt berörda av planens konsekvenser på både kort och lång sikt inte anses tillhöra den direkta samrådskretsen. Stor del av den vackra utsikt som avspeglar sig i vårt fastighetsvärde och som vi njuter, kommer kraftigt att förändras från skog och sjö med skidspår på vintern till en enorm grusad yta för 300 bilar på vår, sommar och höst, en stor och hög spårcentral som kommer vara avvikande (och ensamt placerad) från den bebyggelse som redogörs för i planhandlingen.

Detta påverkar värdet av vår fastighet negativt och vi borde fått en direkt möjlighet att tycka till om detta. Då vi inte är folkbokförda på adressen har vi heller inte haft möjlighet att upptäcka den kungörelse som kommunen gjort. När vi kontaktat kommunen under 2023 sades heller inget om dessa planer, annars hade vi naturligtvis bevakat detaljplanearbetet. Den föreslagna parkeringen och spårcentralen kommer kraftigt att försämra vårt fastighetsvärde framåt och detta har inte kommunen tagit hänsyn till i sin detaljplanering när samrådskretsen har beslutats.

Med vänlig hälsning,

[NN]

Representant för ägarkretsen [XX]

SE NEDAN FÖR TVÅ BIFOGADE BILDER

1. Utsikt mot ny anslutningsväg och ev parkering & spårcentral. Få träd.

2. Undran om inringad skogsdunge hamnar framför parkering & spårcentral som ett synligt skydd





.....

Kommunens kommentarer

Kommunen bedömer att tillräckliga underlag har tagits fram.

Vad avser vilken skogsmark som ska värnas (skog ska finnas och marklov krävs för trädfällning) är det den nedre bildens inringande röda område, vilken bör ligga i siktlinjen mellan aktuell fastighet och planerad parkering/spårcentral. Därtill ska skogsremsan mellan den planerade bebyggelsen och tjärnen samt skogsremsan mellan tjärnen och den planerade vägen värnas.



Med gult markeras ungefärligen det område som har planbestämmelse om att det ska vara skog och där det krävs marklov för trädfällning. Blå markering avser planerad parkering.

Området norr om den föreslagna anslutningsvägen, mellan dungen och Råtjärnsvägen, kommer att hanteras i planprogramsarbetet och detaljplaneras inte i detta läge.

I och med att den planerade byggrätten för värmestuga och omklädningsrum, ligger lägre i landskapet jämfört med planerade bostäder och i nordväst gränsar till skogsdungen, som får bestämmelse om att det ska vara skog på platsen, har den bedömts vara anpassad till områdets landskapsbild och till riksintressena enligt kap 3 och 4 miljöbalken.

Detaljplanen kan inte reglera hastigheten på vägen, utan det behöver göras av väghållaren.

Trafikutredningen har studerat detaljplan för både område 1 och 2 samt planprogrammet. Vid bedömningen av kapaciteten på Grönklitts befintliga vägnät har 2040 utgjort prognosår och därför har framtida trafikflöden från både detaljplanernas exploatering och det kommande planprogrammets exploatering räknats in. Trafikutredningen redovisar låga trafiktal baserat på uppräkning utifrån tänkt exploatering. Genomförda beräkningar visar på god framkomlighet även med tillkommande trafik. Under korta stunder kan enstaka fordon behöva vänta något, men någon egentlig köbildning beräknas inte uppstå. Vissa dagar med extremt många besökare kan viss köbildning uppkomma, köer som ändå bedöms kunna avvecklas relativt snart.

Råtjärnsvägen har inga direkta utfarter från enskilda fastigheter, fram till korsningen med Enstigen/Tallstigen, utan är i detta avsnitt utformad som en matargata (planlagd som HUVUDGATA med möjligt att anlägga gång- och cykelväg), varför den bedömts lämplig att använda för genomfartstrafik.

Mot bakgrund av Boverkets skrift *Hur mycket bullrar vägtrafiken?* https://www.boverket.se/contentassets/6b694ed0a7504182850bff4528b4b28d/hur-mycket-bullrar-vagtrafiken.pdf har det inte bedömts röra sig om sådana trafikmängder eller hastigheter eller att bostadsbebyggelsen ligger så nära vägen att bullret kan bli så omfattande att någon trafikbullerutredning behövts.

Oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag. Inom planprogramsarbetet studeras hur gång- och cykelvägnätet i stort ska kunna utvecklas i Grönklitt. Råtjärnsvägen är planlagd som HUVUDGATA med möjlighet att anlägga gång- och cykelväg, men iordningsställandet av allmän plats med enskilt huvudmannaskap är en fråga för huvudmannen.

Enligt praxis brukar sakägarkretsen till en detaljplan avgränsas till ägare av fastighet, eller annan rättighet, inom planområdet, direkt angränsande till planområdet eller som endast skiljs åt av en gata eller en väg. Aktuell fastighet ligger avskild från planområdet av både Råtjärnsvägen och Tallstigen.

Sakägare har fått underrättelse om granskning skickat till sig per post (i enlighet med 5 kap 11 § första stycket 2) och de som lämnat synpunkter per mail har fått underrättelsen enlighet med plan- och bygglagen 5 kap 20 §, via mail, i då de bedömts omfattas av 5 kap 11 § första stycket 4 (sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget).

G.20 [NN] & [NN], 2025 01 20

Med referens till underrättelse om granskning kommer här synpunkter på föreslagen detaljplan för Sydöstra Grönklitt område 1.

Vi har tagit del av protokollet från samrådet och är tacksamma för att man hörsammat vår önskan att flytta parkeringen och ny spårcentral och noterat våra synpunkter på dammproblemen på Råtjärnsvägen.

Gällande trafikfrågan kvarstår vår oro för den stora trafikmängden på Råtjärnsvägen. Även om utredningen visar på god framkomlighet och ingen risk för köbildning så innebär upp till drygt 3000 fordon/dygn att de 8 fastigheterna närmast Råtjärnsvägen fortfarande kommer att vara de som har mest trafik direkt förbi tomten i hela Grönklitt. 3000 fordon/dygn är beräknat utifrån uppskattningen av 830 fordon/dygn till de 70 nya fastigheterna i Område 1, trafik till parkeringen vid spårcentralen på upp till 2240 fordon/dygn (4 bilar/dag * 280 platser *2 resor/bil), samt befintlig trafik till Skogsbyn. Ytterligare påverkan från tung trafik såsom lastbilar med fyllning, grävmaskiner, traktorer mm för att bygga dessa 70 fastigheter kommer att påverka oss med oljud, damm och förstörd grusväg under de kommande 5--10 åren. Råtjärnsvägen nedanför oss har redan blivit reparerad och kostat samfälligheten pengar under uppbyggnaden av Skogsbyn.

Att som nu sitta ute på altanen och njuta, kommer inte att bli någon njutning, med bilar som i strid ström passerar förbi direkt utanför.

Denna trafikmängd kommer sannolikt också att ha en stor påverkan på värdet på våra fastigheter.

Så vår tidigare yrkan kvarstår om att Grönklitt måste skapa en alternativ infartsväg till område 1 och den planerade spårcentralen med parkering. Förslagsvis söder om område 1. Detta för att minska den stora trafikmängden på Råtjärnsvägen och även göra tillgängligheten bättre, då boende och besökare slipper åka runt. En vinst både trafiksäkerhetsmässigt och miljömässigt.

.....

Kommunens kommentar

Mot bakgrund av Boverkets skrift *Hur mycket bullrar vägtrafiken?* https://www.boverket.se/contentassets/6b694ed0a7504182850bff4528b4b28d/hur-mycket-bullrar-vagtrafiken.pdf har det inte bedömts röra sig om sådana trafikmängder eller hastigheter eller att bostadsbebyggelsen ligger så nära vägen att bullret kan bli så omfattande att någon utredning behövts.

Enligt trafikutredningen föreslås att anslutning mot område 1 görs vid en befintlig trevägskorsning längs Råtjärnsvägen som byggs om till fyrvägskorsning. Genom att samla ihop anslutningarna skapas en tydlig korsningspunkt för flera trafikanter vilket bedöms fördelaktigt jämfört med flera korsningspunkter på en kort sträcka. Anslutningsvägen mot området 1 kommer även att nyttjas för parkering vid spårcentral vilket bidrar till att hålla nere det totala antalet anslutningar i området vilket är fördelaktigt utifrån påverkan på ledsystem och eventuell framtida utveckling. Om korsningar förskjuts måste de separeras tillräckligt mycket för att tillskapa en trafiksäker lösning, vilket i sin tur skulle leda till ökat markanspråk med större intrång i natur och större risk för påverkan på framtida exploatering.

G.21 [NN], 2025 01 20

Förslaget till ny detaljplan i Östra Grönklitt från rättslig synpunkt

Inledning

Som framgår nedan kan kommunens hantering av frågan om att utnyttja naturmark som förnärvarande utgör en del av detaljplanen från 1987 (Dp 87) för bebyggelse i en ny detaljplan ifrågasättas från rättslig utgångspunkt. Hanteringen har sedan Dp 87 vann laga kraft i maj 1993 präglats av en rad misstag och potentiella felaktigheter som sammantaget har skapat rättsosäkerhet och missgynnat ägarna till de 60 bostäder som sedan dess uppförts på detaljplanens kvartersmark.

Platsmarken i den gamla detaljplanen

I plankartan för Dp 87 anges att den allmänna platsmarken utgörs av natur. Men varken av kartan eller planbeskrivningen framgår vem som är huvudman för den allmänna platsmarken. Om kommunen inte ska vara huvudman för de allmänna platserna inom planområdet ska detta enligt PBL anges i planen. Av Boverkets ”*Boken om detaljplan och områdesbestämmelser - 1993 års revidering*” (s 90) framgår att denna regel gällde redan vid den tidpunkt då detaljplanen antogs.

Boverket skriver i den ovan nämnda handledningen att tilltänkta väghållare (anläggningssamfälligheter, vägföreningar) bör anges i genomförandebeskrivningen. Dp 87 är otydlig på denna punkt, men i genomförandebeskrivningen anges att en gemensamhetsanläggning ska genomföras och tillkommande fastigheter samt ”förbindelseleden” och tre parkeringsytor ska ingå i den. Detta bör rimligen betyda att en samfällighet för detta ändamål avses komma att bildas. Men då uppkommer frågan om inte även den allmänna platsmarken borde ha utgjort en del av samfälligheten med tanke på att Boverket i den då aktuella handledning anger att ”*i ett och samma planbeslut måste huvudmannaskapet vara antingen helt kommunalt eller helt enskilt*”.

Vid tidpunkten för fullmäktiges antagande av Dp 87 ägde Orsa kommun ensam Hansjö 135:1 från vilka detaljplanens tomter avstyckades under 1994 och 1995. Under 1995 bildades gemensamhetsanläggningen väg (ga:17) i vilken Hansjö 135:1 fick en andel, men förrättningen omfattade inte några av planens naturmarker. Någon gång mellan 1995 och 2000 bildades Hansjö 135:68 genom avstyckning från Hansjö 135:1.

År 2000 gjordes en fastighetsreglering mellan å ena sidan Hansjö 135:1, 135:7 och 238:97, som alla ägdes av kommunen, och å andra sidan Hansjö 135:68, där Orsa Grönklitt AB anges som ägare. Regleringen innebar att drygt 360 ha mark från kommunens tre fastigheter överfördes till 135:68. I förrättningsprotokollet anges att överföringen grundas på köpeavtal och överenskommelse om fastighetsreglering. I protokollet sägs också att "*Hela anläggningen i Grönklitt utom privata fritidstomter blir genom åtgärden samlad på fastigheten Hansjö 135:68 som ägs av Orsa Grönklitt AB*". Av förrättningskartan ser man att Hansjö 135:68 innan överföringen verkar ha utgjorts av tomten till det dåvarande vandrarhemmet med en area av 2078 kvm.

Förrättningen innebar att naturmarken i Dp 87 bytte ägare, men huvudmannaskapet blev kvar hos kommunen trots att marken överfördes i enskild ägo. Till att börja med spelade detta knappast någon roll, eftersom kommunen hade upprättat och antaget Dp 87 i syfte att de avstyckade tomterna skulle omges av naturmark, något som också framhölls i marknadsföringen. Dessutom var kommunen fortfarande huvudägare till Orsa Grönklitt AB.

Framtagandet av nuvarande översiktsplan

När kommunens arbete med att ersätta 1994 års översiktsplan inleddes hade genomförandetiden för Dp 87 utlöpt och kommunens engagemang i Orsa Grönklitt AB minskat påtagligt. I utkastet till ny ÖP utpekades naturmarken i Dp 87 till större delen som ”*ny stadsbygd*”.

Enligt PBL 3 kap 8 § ska kommunen, när den upprättar ett förslag till översiktsplan, ge kommunens medlemmar, andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. I kommunens samrådsredogörelse från 2017 sägs att handlingarna ställdes ut på Stadsbyggnadsförvaltningen i Mora, i Orsas sockenbibliotek, i Orsa besparingsskogs turist- och fiskeinformationsbod samt hos Skattunge Handel i Skattungbyn. Inget sägs om utställning i Grönklitt, men i kommunens annonser i dagspressen nämns även Orsa Grönklitts Gästcenter. Det är således osäkert om någon ”utställning” alls ägt rum eller om det möjligen varit så att materialet kan ha funnits i några pärmar som personalen på direkt förfrågan kunde plocka fram.

I samrådsredogörelsens sammanställning över de många inkomna synpunkterna finns inga som avser Grönklitt utom ett från ägaren till en privat fastighet vid Östra Rädsjön. Om de fastighetsägare i Dp 87 som berördes av förslaget om att omvandla ”deras” naturmark till bostadsbebyggelse hade informerats, antingen direkt eller genom den vägsamfällighet som de tillhör, skulle med säkerhet flera av dem ha reagerat.

I nästa skede av arbetet med framtagande av en ny ÖP anger kommunen 2019 i ”*Särskilt utlåtande över inkomna yttranden under utställningen*” att handlingarna ställdes ut på samma fyra platser som samrådsunderlaget. Inte heller denna gång nämns Orsa Grönklitt trots att bolagets Gästcenter, liksom två år tidigare, nämns i annonserna. Därtill kommer att inget av de informationsmöten som kommunen anordnade under arbetet med översiktsplanen ägde rum i Grönklitt. Inte heller de slutliga förslaget till ny ÖP ledde till några synpunkter heller krav från fastighetsägarna i Grönklitt, vilket måste tolkas som att de aldrig informerades. På konkret fråga den 14 januari 2025 till planenheten svarar man att Grönklitts tre vägsamfälligheter inte fanns med på kommunens sändlistor 2017 och 2019.

Till saken hör att bara ungefär 1 procent av fastighetsägarna i Grönklitt är mantalsskrivna i Orsa. Med stor sannolikhet innebär detta att ytterst få prenumererar på de lokala tidningar i vilka kommunen annonserat. Detta borde kommunens tjänstemän och politiker ha insett. Grönklitt är ett väldigt speciellt lokalsamhälle som, om det hade befolkats av åretruntbosatta medborgare, skulle ha varit kommunens näst största tätort. Men de som äger fritidshus har samma rättigheter enligt PBL som andra fastighetsägare, vilket kommunen borde ha beaktat.

Förslaget till ny detaljplan

I det nu föreliggande förslaget till ny detaljplan 2 i östra Grönklitt anges att enskilt huvudmannaskap ska gälla för allmän platsmark inom planområdet, alltså en ändring jämfört med vad som gäller inom Dp 87. Som skäl för detta åberopas att området är avsett för bostadsbebyggelse som endast används under delar av året. Men så var det ju redan när Dp 87 antogs. Därtill anges att ”*ett annat skäl är att även övriga detaljplaner i Grönklitt har enskilt huvudmannaskap*”. Det framstår som ett illa underbyggt motiv. Enligt Boverkets nuvarande *PBL – kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen* är det vid platsmark med enskilt huvudmannaskap normalt en samfällighetsförening, oftast bestående av fastighetsägarna inom detaljplanen, som är huvudman.

Om den allmänna platsmarken ägs och förvaltas av bolaget får övriga berörda fastighetsägare vare sig ansvar för eller inflytande över dess användning och skötsel. Beträffande naturmarken i Dp 87 är detta anmärkningsvärt, eftersom bolaget blir den enda av sextiotalet fastighetsägare som ges makt över marken. När den nya detaljplanens genomförande tid är slut – 10 år efter att den trätt i kraft – kan ägaren av den återstående naturmarken begära att även den får bebyggas genom antagande av en ny detaljplan. Och detta trots alla vackra ord i den nu föreliggande planbeskrivningen om naturmarkens värde och betydelse för de boende. Alltså en upprepning av det som nu sker avseende ändring av Dp 87 genom upprättande av en ny detaljplan som tar dess naturmark i anspråk för ny bostadsbebyggelse.

Till saken hör att tomterna har sålts och säljs med en marknadsföring som pekar på värdet för ägarna av tillgången till grönområdena. Kommunen medverkar således till att lura fastighetsägarna, vilket framstår som särskilt märkligt med tanke på att Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB (som äger få egna hus avsedda för övernattning) är helt beroende av Grönklitts många enskilda stugägare för att kunna ta emot sina gäster. Ändå går kommunen bolagets ärenden utan att vare sig tillfråga eller informera övriga fastighetsägare om avsikten (i ÖP) att exploatera naturmarken i Dp 87!

Hantering av dem som yttrat sig under samrådet

Enligt PBL 5 kap ska kommunen senast den dag då underrättelse om granskning anslås på kommunens anslagstavla skicka ett meddelande om innehållet i underrättelsen till kända sakägare. Underrättelse om granskning skickades ut den 16 december 2024, men beträffande Dp 87 bara till vägsamfälligheten och ägarna till 26 av de 60 fastigheterna i Rovdjursbyn. Kommunen borde ha sänt samrådsredogörelsen och det slutliga förslaget till alla som i samrådsskedet inte fick sina krav tillgodosedda. Kommunen kan visserligen ha en uppfattning om vilka av dem som bör anses ingå i sakägarkretsen, men ytterst avgörs den frågan av domstolarna. Och det hade kostat näst intill inget att skicka informationen per e-post till samtliga berörda. Dessutom är det från demokratisk synpunkt rimligt att alla som yttrat sig får veta hur kommunen bedömt deras synpunkter och önskemål.

Det pågående arbetet med ett planprogram för Grönklitt

En ytterligare aspekt på ärendet är att kommunstyrelsens majoritet beslutat utarbeta och anta den nu aktuella detaljplanen utan att avvakta det planprogram för hela Grönklitt som kommunen genomför parallellt och som ska avslutas inom kort. En minoritet bestående av fyra partier ville liksom föreningarna i Grönklitt ta ärendena i omvänd ordning. Det skulle ha gjort det möjligt att inom ramen för planprogrammet ge kommunen och alla berörda förutsättningar att bedöma hur bolagets stora markinnehav bäst kan användas. Det behövs om man vill uppfylla bestämmelserna i 3 kap 1 § miljöbalken om att områden ska användas till det som de är mest lämpade till med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Slutsatser

Mot bakgrund av ovan redovisade omständigheter måste man konstatera att kommunen hanterat frågan om naturmarken i Dp 87 illa och genomgående till de berörda fastighetsägarnas nackdel. Vid försäljningen av kommunens stora markinnehav i Orsa Grönklitt borde en förrättning ha genomförts med syfte att överföra den allmänna platsmarken i Dp 87 till den berörda samfälligheten. Enligt PBL 4 kap 7 § ska kommunen visserligen vara huvudman för allmänna platser, men den får enligt samma paragraf, om det finns särskilda skäl, i detaljplan bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser. Alternativt kunde kommunen

vid försäljningen av sitt stora markinnehav ha behållit den mark som utgör allmän platsmark i Dp 87 och låtit den ha fortsatt kommunalt huvudmannaskap.

Det finns veterligen inget prejudikat i något mål som avgjorts av mark- och miljööverdomstolen (MÖD) som helt liknar det nu aktuella ärendet, men det finns ett rättsfall (MÖD P 214-15) som i vissa avseenden uppvisar likheter och som kan ge en antydan hur MÖD skulle resonera om detaljplanen för östra Grönklitt blir föremål för dess prövning. I det fallet upphävde MÖD kommunens beslut att anta detaljplanen därför att domstolen bedömde att redovisningen av planens förutsättningar var bristfällig och att detta gjorde det omöjligt att bedöma om det hade gjorts en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen samt om planen hade utformats med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden. Frågan om huvudmannaskap berörde dessutom hela planområdet. Det var därmed inte möjligt för domstolen att endast upphäva en del av detaljplanen på det sätt som kommunen har medgett i andra hand.

Yttrande kring planområde 1 och 2 i Grönklitt, diarienummer KS 2024/432

Inledning

För ca 1,5 år sedan så skickade fastighetsägarna i Grönklitt in sina synpunkter på 3 nya planområden. Det var många som hade åsikter och planområde 3 drogs sedan tillbaka. Det har sedan dess pratats mycket om hur fortsättningen skulle bli, eftersom de nya ägarna i Grönklitt har som målsättning att skapa plats för 8000 bäddar till, d.v.s. ca 1000 fastigheter ytterligare, utifrån de 500 fastigheter/4000 bäddar som finns idag. Detta skulle innebära att, berget tillsammans med Fryksås blir dubbelt så stort som Orsa Kommun, när alla bäddar är bokade. För att få grepp på det här så är det ganska självklart att ett planprogram fordras, som en inledning till övriga beslut. De nya ägarna, som har bråttom, vill att ni i omvänd ordning tar beslut om planområden/detaljplaner innan hela planprogrammet är redovisat. Så tycker inte vi. Vi tycker heller inte att berget i planområde 2 ska bebyggas över huvud taget. Berget är en oas mitt i Grönklitt och borde bibehållas som ett grönområde där barnfamiljer, vandrare, turister kan avnjuta sin lunch med en milsvid utsikt. Vi som byggde nedanför berget har under alla dessa år, sedan 2005 blivit lovade av åtskilliga personer i Orsa Kommun, att berget var fredat, ingen byggnation skulle ske ovanför mot toppen. Att ta hänsyn till den befintliga bebyggelse som skett under åren, blir ännu mer viktigt nu, när Grönklitt ska förtätas. Se också bilaga 2.

Rykten/klargöranden

- Vi har förstått att många har åsikten att vi fastighetsägare i Grönklitt är gnälliga och bakåtsträvande. Jag hoppas att ni förstår att det faller på sin egen orimlighet. Fastighetsägarna har tills idag satsat ett par miljarder på berget samt många av dessa har också på olika sätt varit med och drivit utveckling på anläggningen.

- ”Det satsas i Grönklitt” ser man ofta i våra lokala tidningar, men faktum är att uthyrningen minskar. Klätterbana, gym, snögrop, 2 nedfarter, ICA-butik har tillkommit och björnpark, paddelhall samt möjligheten att skida med sina barn till Fryksås utan att betala, har försvunnit.

- Det pratas om att beläggningen i Grönklitt ökar, märk väl att beläggning och uthyrning inte är samma sak. Uthyrningen minskar och det är den som många fastighetsägare är beroende av. Flera av de veckor på vintern som normalt alltid varit fullbelagda är inte det längre.

- Vi har förstått att de nya ägarna har bjudit in oss fastighetsägare till samtal, men så är inte fallet. De samtal som förts, är de samtal som vi själva har önskat att få, vi har dock inte blivit hörda, utan snarare känt oss, som besvärliga bakåtsträvare.

- Enligt ägarna, så är Grönklitt fullbelagt under högsäsong, det är det inte. Vi har själva hus i Grönklitt och de är inte fullbelagda. Nyår kan möjligtvis vara ett undantag.

- Ägarna förväntar sig protester gällande planområde 2. Ifall man förväntar sig det, så kanske man ödmjukt ska titta på ifall något i den planeringen blev fel, men det gör man inte. Bara för att man tagit bort några hus på berget, så har man fått alla att tro att vi sakägare/fastighetsägare fått som vi velat. Vi är långt ifrån en lösning med det upplägg ägarna nu presenterat. Hitintills har ingen lyssnat på oss.

- Vi har fått till oss att ni politiker har svårt att sätta in er i ett så stort ärende som Grönklitt faktiskt är, med tanke på en enorm önskan om byggnation. Därför är det berättigat att bordlägga ärendet kring planområde 2, tills man får se en helhet på anläggningen. Planområde 1 finns det egentligen inga protester kring, däremot pågår diskussioner kring hur man bäst tar sig dit (väg). Med hjälp av intäkter från planområde 1, borde ägarna klara av närliggande satsningar på berget. Grönklitt får ju inte bara intäkter från tomter, utan det kommer från uthyrning 30%, (fastighetsägaren får behålla 70%), liftkort, spårkort, provisioner/hyror från restauranger, butiker, gym, klätterbanor, parkeringsavgifter, bäddset, barnsängar, hundavgifter, städning etc. Ett hus vecka 9 med 8 bäddar, kostar ca 25 tkr att hyra, där får fastighetsägaren behålla 17,5 tkr.

En mänsklig aspekt

Som Orsabo 2015 och fritidshusägare 2005, samt ägare/byggare av uthyrningshus 2008/2009, så har jag varit med i den nya tidens utveckling av Grönklitt. Mitt önskemål, och detta är inget egoistiskt tänk, är att ni sätter er in i den situation som uppstår om planområde 2 bebyggs. Samtliga 40-45 tomter behöver sprängningsarbete, vägar likaså, för att inte tala om vatten och avlopp och sist men inte minst, dagvattenledningar. P.g.a. önskad förtätning av Grönklitt så vill ägarna spränga sönder ett helt berg, kan ni själva tänka er att sitta och lyssna på det tio år framåt i tiden, Ta inget beslut om sånt ni själva inte skulle stå ut med. Efter alla löften om att inget mer skulle byggas uppe på berget, så byggde vi. Hade vi vetat vad som komma skulle, hade vi aldrig byggt.

Fakta eller inte

Är det verkligen så, att det inte blir några som helst problem med dagvatten och dess konsekvenser ? Enligt vem ?, Vem betalade för analysen/undersökningen? Vem står för kostnaderna ifall problem med dagvatten uppstår ? Sättningar i befintliga huskroppar, förknippade med närliggande sprängningar är vanligt förekommande. Normala ledtider för sådana skador, är 5-10 år, vem står för dessa utredningar samt omedelbara åtgärder ? Med tanke på all mark i övrigt som inte handlar om förtätning, så kan man undra varför just detta område har en prio hos både Orsa Kommun och hos de nya ägarna i Grönklitt. Vi som bor här kan peka på flera ställen i berget där vatten tar sig ut, detta sker framförallt där det tidigare sprängts för liftar och vägar. Man kan verkligen fundera på ifall hänsyn tas till ”principen om hållbar markanvändning”. Det är också anmärkningsvärt hur lite hänsyn samt konsekvensbeskrivningar man tagit höjd för, när det handlar om att demolera ett berg. Länsstyrelsen har flera synpunkter kring hanteringen av dagvatten, har dessa tagits i beaktande ?

Slutsats

Planförslaget i område 2 innehåller allvarliga brister, som ovan nämnts, också med hänvisning till bilaga 2. Jag uppmanar härmed Orsa Kommun att omarbeta planförslaget

i enlighet med Plan och Bygg-lagen. Enskilda intressen skall också tillgodoses, vilket inte gjorts.

Yrkande

- Bordlägg ärendet gällande planområde 2.

- Bifall till område 1, ifall Grönklitt behöver utvecklingspengar, det vill vi inte stå i vägen för.

- Vänta med samtliga planområden tills vi fått se hela planprogrammet för Grönklitt, det är trots allt nästan 1000 tomter kvar att placera.

.....

Kommunens kommentar

De synpunkter som rör område 2 hanteras i granskningsutlåtandet som görs i det detaljplaneärendet.

Vad gäller detaljplaneprocessen har sakägare fått underrättelse om granskning skickat till sig per post (i enlighet med 5 kap 11 § första stycket 2) och de som lämnat synpunkter per mail har fått underrättelsen, i enlighet med plan- och bygglagen 5 kap 20 §, via mail, då de bedömts omfattas av 5 kap 11 § första stycket 4 (sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget). I underrättelsen framgår var samrådsredogörelsen och övriga planhandlingar fanns tillgängliga.

Enligt praxis brukar sakägarkretsen till en detaljplan avgränsas till ägare av fastighet, eller annan rättighet, inom planområdet, direkt angränsande till planområdet eller som endast skiljs åt av en gata eller en väg.

Kommunstyrelsen har inte beslutat att detaljplaneläggning i dessa områden ska invänta planprogram.

En del frågor såsom uthyrning, kan inte hanteras inom ramen för detaljplaneärendet.

Enligt trafikutredningen föreslås att anslutning mot område 1 görs vid en befintlig trevägskorsning längs Råtjärnsvägen som byggs om till fyrvägskorsning. Genom att samla ihop anslutningarna skapas en tydlig korsningspunkt för flera trafikanter vilket bedöms fördelaktigt jämfört med flera korsningspunkter på en kort sträcka.

Råtjärnsvägen har inga direkta utfarter från enskilda fastigheter utan är i detta avsnitt utformad som en matargata, varför den har bedömts som lämplig att ansluta område 1 till.

G.22 [NN], 2025 01 20

YTTRANDE KRING PLANOMRÅDE 1 & 2, GRÖNKLITT, KS 2024/432

Jag protesterar mot att byggnation på område 2, uppe på Råtjärnsberget för att:

- Att bygga höga stora hus uppe i blickfånget mitt i Grönklitt kommer förfula och förstöra hela Grönklitts profil som en naturskön anläggning med skogen runt knuten. Inga andra hus i hela Grönklitt är så höga eller placerade på det sättet. Dessa fastigheter kommer bli alldeles för iögonfallande – kommer inte se klokt ut. Inga huskroppar ska sticka upp över horisonten. Så har det vari tidigare i alla fall.

- Råtjärnsberget var och skall förbli en ”lunga” i Grönklitt där man kan gå upp och njuta av ostörd natur och vacker utsikt. Det är omöjligt med de byggplaner som nu framförs. Att man tagit bort ett litet antal hus för att bevara den södra stigen upp på berget är helt

betydelselöst. Vem vill gå på en smal stig mellan massor av höga hus för att sitta vid en slogbod, omringad av hus och försöka se något av utsikten ner mot Siljan mellan nämnda hus, bilar, parkeringar. Det är faktiskt märkligt hur kommunens tjänstemän målat upp för intet ont anande politiker att nu har vi tagit hänsyn till de i boende i området och sparat slogboden och utsiktsplatsen. Patetiskt och eventuellt inkorrekt handlat.

- Berget innehåller enorma mängder vatten. Vi som bor och verkar här VET det till skillnad från både tjänstemän och politiker som ska besluta i blindo om detta planområde. Vattnet trycks upp på massor av ställen, bla på den västra sidan av sluttningen, ner mot liften, precis där man vill bygga. Här är det alltid undantagslöst blött. Och i vinter har det även trängt upp massor av vatten längre ner i berget, nedanför brevlådorna och sopstationen på Rovdjursvägen. Så mycket att man trodde det var en vattenläcka och Nodava var på plats vid minst två tillfällen och letade läcka. Allt man fann var bergets eget vatten som trycktes upp i stora mänger och frös till is över vägen. Likaså vid vändplanen på Uven, där trycks det ut vatten ut berget konstant. Och det här berget till man spränga sig ner i för att dra V/A, djupt ner för att det ska ligga frostfritt, herre min skapare vilka problem det kommer ge. Spruckna grunder på befintliga hus, fukt i befintliga hus framför allt med källare, dagvattenavrinning av guds nåde, mm, mm. Kommer kommunen ta ansvar för att detta? Ersätta skador? Ordna fram lösningar som inte finns när man väl börjat spränga? Eller kommer Ni ignorera befintliga boende? Kommer vi processa om det här i framtiden, mot kommunen?

Plus allt dagvatten som ska ta vägen någonstans….. kan bli en riktig härlig återkommande översvämning…….

- Berget fredades en gång på 90-talet av en anledning. Ironiskt nog vill samma politiker nu, med enorm brådska genomdriva detta planarbete. En fråga, är det verkligen okej att ordförande i KS uttryckligen säger i KS/KF att det är BRÅTTOM och att detta MÅSTE ske. Varför, jo för att skapa arbeten i Orsa. För att byggföretagen i Orsa kräver att det säljs tomter på Grönklitt…. Märkligt, jag undrar om fler branscher har möjlighet att ringa upp kommunalrådet och begära att kommunen ska sätta fart på en viss bransch. Det har inte sålts en tomt på Grönklitt på flera år. Sant, men det gäller precis varenda skidanläggning i hela Sverige. Det är inte unikt. Det har varit pandemi, räntekris och extrema elpriser de senaste åren. Lägg där till krig och annat elände så förstår man att fritidshusbranschen stått sig slätt under ett par år. Och någon garanti för att det blir orsaföretag som får bygga på Grönklitt finns ju inte. Allt kanske sälja i stora sjok till stora bolag som OBOS, PEAB, Fiskarhedenvillan, osv. Jag driver Orsa Hornberga Gård och där bor en massa byggare som kommer långväga ifrån. Vad bygger de då – jo äldreboendet i Orsa, beställt av kommunen…. Vi som bor här kräver att bli lyssnade till och vi kräver att planprogrammet för hela exploateringen av Grönklitt presenteras innan några som helst beslut om tas. Vi måste alla få se helheten först, men Råtjärnsberget (området 2) skall undantas byggnation oavsett! Det måste finnas något grönt kvar i Grönklitts centrala delar.

- Den moderna naturturisten vill inte ha tätbebyggda anläggningar – de vill ha skog kring knuten, fågelsång, utsikt, stjärnhimmel, och det nära sin stuga. Alltså måste det finnas lungor med lummig skog bland bebyggelsen.

- Det blir för stor förtätning med denna bebyggelse och för stora negativa ingrepp i naturen på en naturturismanläggning-

- Tjänstemän och politier har alltid svar på tal om att det inte kommer bli problem med trafik, snöröjning, dagvatten, trängsel, parkeringar, avfallshantering, mm med så många stora hus på så liten ytan, där höjdskillnaderna är betydande. Men fråga vem som helst

som arbetar med dessa saker i Grönklitt idag och nästintill alla påpekar problem i vissa redan befintliga områden men med betydlig mindre höjdskillnader och trängsel. Hur ska det inte bli i område 2 då?

- Se bilaga 2, den historien är mycket intressant tycker jag och jag vill gärna veta hur Ni ser på den…...

- Vad jag vet skall hänsyn till befintlig bebyggelse och boende alltid göras när en kommun planerar nya bostadsområden. Att bebygga område 2 enligt förslaget kommer vara ett oerhört ingrepp i befintliga boendes hem och liv under många år framöver.

- 8000, 10 000 eller 12 000 nya bäddar i Grönklitt, utöver de knappt 4000 som finns är ett betydande antal människor. Det är väldigt många fler än de som bor i Orsa idag (ca 6900). Kommer lilla Orsa klara av den tillströmningen? Mer än ett helt Orsa till. Orsa Vårdcentral? För skidgäster blir sjuka och gör illa sig. Systembolaget? Semesterfirare tar sig gärna ett glas. Butikerna? Veterinären? Tandläkarmottagningen? Polisen? Vägarna? Busstationen?

Avslutningsvis. Bygg gärna i Grönklitt. **Låt anläggningen växa, både med tomter och en utvecklad skidanläggning samt aktiviteter, men tillåt husbyggnation på vettiga områden, där inte befintlig bebyggelse, boende samt natur- och kulturvärden påverkas eller till och med kommer skadas, som i fallet med område 2.**

[NN] sa en gång till mig att Grönklitt var helt unikt i Sverige, eftersom företaget ägde så enormt mycket mark, det gör tydligen ingen annan anläggning. Där finns svaret på frågan varför några riskkapitalister engagerat sig i lilla Orsa Grönklitt. Men också svaret på frågan om vad utveckling av Grönklitt är för dem. Men snälla, låt anläggningen växa geografiskt, låt den breda ut sig. Förtäta och förstör inte idyllen Grönklitt. Tillåt husbyggnation österut och norrut där det finns massor av mark och där inga idag boende störs eller där befintliga hus inte kommer förstöras, av nya tomtområden. Låt oss bevara några gröna lungor i Grönklitt. Om det inte fanns mark att tillgå, då kan jag förstå att man vill nyttja varenda kvadratmeter, men hallå – företaget äger massor av mark. Bygg på mer lämpliga ställen.

Jag har inga synpunkter på planområde 1, österut. Go ahead east!

Förslaget till ny detaljplan i Östra Grönklitt från rättslig synpunkt

Inledning

Som framgår nedan kan kommunens hantering av frågan om att utnyttja naturmark som förnärvarande utgör en del av detaljplanen från 1987 (Dp 87) för bebyggelse i en ny detaljplan ifrågasättas från rättslig utgångspunkt. Hanteringen har sedan Dp 87 vann laga kraft i maj 1993 präglats av en rad misstag och potentiella felaktigheter som sammantaget har skapat rättsosäkerhet och missgynnat ägarna till de 60 bostäder som sedan dess uppförts på detaljplanens kvartersmark.

Platsmarken i den gamla detaljplanen

I plankartan för Dp 87 anges att den allmänna platsmarken utgörs av natur. Men varken av kartan eller planbeskrivningen framgår vem som är huvudman för den allmänna platsmarken. Om kommunen inte ska vara huvudman för de allmänna platserna inom planområdet ska detta enligt PBL anges i planen. Av Boverkets ”*Boken om detaljplan och områdesbestämmelser - 1993 års revidering*” (s 90) framgår att denna regel gällde redan vid den tidpunkt då detaljplanen antogs.

Boverket skriver i den ovan nämnda handledningen att tilltänkta väghållare (anläggningssamfälligheter, vägföreningar) bör anges i genomförandebeskrivningen. Dp 87 är otydlig på denna punkt, men i genomförandebeskrivningen anges att en gemensamhetsanläggning ska genomföras och tillkommande fastigheter samt ”förbindelseleden” och tre parkeringsytor ska ingå i den. Detta bör rimligen betyda att en samfällighet för detta ändamål avses komma att bildas. Men då uppkommer frågan om inte även den allmänna platsmarken borde ha utgjort en del av samfälligheten med tanke på att Boverket i den då aktuella handledning anger att ”*i ett och samma planbeslut måste huvudmannaskapet vara antingen helt kommunalt eller helt enskilt*”.

Vid tidpunkten för fullmäktiges antagande av Dp 87 ägde Orsa kommun ensam Hansjö 135:1 från vilka detaljplanens tomter avstyckades under 1994 och 1995. Under 1995 bildades gemensamhetsanläggningen väg (ga:17) i vilken Hansjö 135:1 fick en andel, men förrättningen omfattade inte några av planens naturmarker. Någon gång mellan 1995 och 2000 bildades Hansjö 135:68 genom avstyckning från Hansjö 135:1.

År 2000 gjordes en fastighetsreglering mellan å ena sidan Hansjö 135:1, 135:7 och 238:97, som alla ägdes av kommunen, och å andra sidan Hansjö 135:68, där Orsa Grönklitt AB anges som ägare. Regleringen innebar att drygt 360 ha mark från kommunens tre fastigheter överfördes till 135:68. I förrättningsprotokollet anges att överföringen grundas på köpeavtal och överenskommelse om fastighetsreglering. I protokollet sägs också att "*Hela anläggningen i Grönklitt utom privata fritidstomter blir genom åtgärden samlad på fastigheten Hansjö 135:68 som ägs av Orsa Grönklitt AB*". Av förrättningskartan ser man att Hansjö 135:68 innan överföringen verkar ha utgjorts av tomten till det dåvarande vandrarhemmet med en area av 2078 kvm.

Förrättningen innebar att naturmarken i Dp 87 bytte ägare, men huvudmannaskapet blev kvar hos kommunen trots att marken överfördes i enskild ägo. Till att börja med spelade detta knappast någon roll, eftersom kommunen hade upprättat och antaget Dp 87 i syfte att de avstyckade tomterna skulle omges av naturmark, något som också framhölls i marknadsföringen. Dessutom var kommunen fortfarande huvudägare till Orsa Grönklitt AB.

Framtagandet av nuvarande översiktsplan

När kommunens arbete med att ersätta 1994 års översiktsplan inleddes hade genomförandetiden för Dp 87 utlöpt och kommunens engagemang i Orsa Grönklitt AB minskat påtagligt. I utkastet till ny ÖP utpekades naturmarken i Dp 87 till större delen som ”*ny stadsbygd*”.

Enligt PBL 3 kap 8 § ska kommunen, när den upprättar ett förslag till översiktsplan, ge kommunens medlemmar, andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. I kommunens samrådsredogörelse från 2017 sägs att handlingarna ställdes ut på Stadsbyggnadsförvaltningen i Mora, i Orsas sockenbibliotek, i Orsa besparingsskogs turist- och fiskeinformationsbod samt hos Skattunge Handel i Skattungbyn. Inget sägs om utställning i Grönklitt, men i kommunens annonser i dagspressen nämns även Orsa Grönklitts Gästcenter. Det är således osäkert om någon ”utställning” alls ägt rum eller om det möjligen varit så att materialet kan ha funnits i några pärmar som personalen på direkt förfrågan kunde plocka fram.

I samrådsredogörelsens sammanställning över de många inkomna synpunkterna finns inga som avser Grönklitt utom ett från ägaren till en privat fastighet vid Östra Rädsjön. Om de fastighetsägare i Dp 87 som berördes av förslaget om att omvandla ”deras”

naturmark till bostadsbebyggelse hade informerats, antingen direkt eller genom den vägsamfällighet som de tillhör, skulle med säkerhet flera av dem ha reagerat.

I nästa skede av arbetet med framtagande av en ny ÖP anger kommunen 2019 i ”*Särskilt utlåtande över inkomna yttranden under utställningen*” att handlingarna ställdes ut på samma fyra platser som samrådsunderlaget. Inte heller denna gång nämns Orsa Grönklitt trots att bolagets Gästcenter, liksom två år tidigare, nämns i annonserna. Därtill kommer att inget av de informationsmöten som kommunen anordnade under arbetet med översiktsplanen ägde rum i Grönklitt. Inte heller de slutliga förslaget till ny ÖP ledde till några synpunkter heller krav från fastighetsägarna i Grönklitt, vilket måste tolkas som att de aldrig informerades. På konkret fråga den 14 januari 2025 till planenheten svarar man att Grönklitts tre vägsamfälligheter inte fanns med på kommunens sändlistor 2017 och 2019.

Till saken hör att bara ungefär 1 procent av fastighetsägarna i Grönklitt är mantalsskrivna i Orsa. Med stor sannolikhet innebär detta att ytterst få prenumererar på de lokala tidningar i vilka kommunen annonserat. Detta borde kommunens tjänstemän och politiker ha insett. Grönklitt är ett väldigt speciellt lokalsamhälle som, om det hade befolkats av åretruntbosatta medborgare, skulle ha varit kommunens näst största tätort. Men de som äger fritidshus har samma rättigheter enligt PBL som andra fastighetsägare, vilket kommunen borde ha beaktat.

Förslaget till ny detaljplan

I det nu föreliggande förslaget till ny detaljplan 2 i östra Grönklitt anges att enskilt huvudmannaskap ska gälla för allmän platsmark inom planområdet, alltså en ändring jämfört med vad som gäller inom Dp 87. Som skäl för detta åberopas att området är avsett för bostadsbebyggelse som endast används under delar av året. Men så var det ju redan när Dp 87 antogs. Därtill anges att ”*ett annat skäl är att även övriga detaljplaner i Grönklitt har enskilt huvudmannaskap*”. Det framstår som ett illa underbyggt motiv. Enligt Boverkets nuvarande *PBL – kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen* är det vid platsmark med enskilt huvudmannaskap normalt en samfällighetsförening, oftast bestående av fastighetsägarna inom detaljplanen, som är huvudman.

Om den allmänna platsmarken ägs och förvaltas av bolaget får övriga berörda fastighetsägare vare sig ansvar för eller inflytande över dess användning och skötsel. Beträffande naturmarken i Dp 87 är detta anmärkningsvärt, eftersom bolaget blir den enda av sextiotalet fastighetsägare som ges makt över marken. När den nya detaljplanens genomförande tid är slut – 10 år efter att den trätt i kraft – kan ägaren av den återstående naturmarken begära att även den får bebyggas genom antagande av en ny detaljplan. Och detta trots alla vackra ord i den nu föreliggande planbeskrivningen om naturmarkens värde och betydelse för de boende. Alltså en upprepning av det som nu sker avseende ändring av Dp 87 genom upprättande av en ny detaljplan som tar dess naturmark i anspråk för ny bostadsbebyggelse.

Till saken hör att tomterna har sålts och säljs med en marknadsföring som pekar på värdet för ägarna av tillgången till grönområdena. Kommunen medverkar således till att lura fastighetsägarna, vilket framstår som särskilt märkligt med tanke på att Orsa Grönklitt Friluftsanläggning AB (som äger få egna hus avsedda för övernattning) är helt beroende av Grönklitts många enskilda stugägare för att kunna ta emot sina gäster. Ändå går kommunen bolagets ärenden utan att vare sig tillfråga eller informera övriga fastighetsägare om avsikten (i ÖP) att exploatera naturmarken i Dp 87!

Hantering av dem som yttrat sig under samrådet

Enligt PBL 5 kap ska kommunen senast den dag då underrättelse om granskning anslås på kommunens anslagstavla skicka ett meddelande om innehållet i underrättelsen till kända sakägare. Underrättelse om granskning skickades ut den 16 december 2024, men beträffande Dp 87 bara till vägsamfälligheten och ägarna till 26 av de 60 fastigheterna i Rovdjursbyn. Kommunen borde ha sänt samrådsredogörelsen och det slutliga förslaget till alla som i samrådsskedet inte fick sina krav tillgodosedda. Kommunen kan visserligen ha en uppfattning om vilka av dem som bör anses ingå i sakägarkretsen, men ytterst avgörs den frågan av domstolarna. Och det hade kostat näst intill inget att skicka informationen per e-post till samtliga berörda. Dessutom är det från demokratisk synpunkt rimligt att alla som yttrat sig får veta hur kommunen bedömt deras synpunkter och önskemål.

Det pågående arbetet med ett planprogram för Grönklitt

En ytterligare aspekt på ärendet är att kommunstyrelsens majoritet beslutat utarbeta och anta den nu aktuella detaljplanen utan att avvakta det planprogram för hela Grönklitt som kommunen genomför parallellt och som ska avslutas inom kort. En minoritet bestående av fyra partier ville liksom föreningarna i Grönklitt ta ärendena i omvänd ordning. Det skulle ha gjort det möjligt att inom ramen för planprogrammet ge kommunen och alla berörda förutsättningar att bedöma hur bolagets stora markinnehav bäst kan användas. Det behövs om man vill uppfylla bestämmelserna i 3 kap 1 § miljöbalken om att områden ska användas till det som de är mest lämpade till med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov.

Slutsatser

Mot bakgrund av ovan redovisade omständigheter måste man konstatera att kommunen hanterat frågan om naturmarken i Dp 87 illa och genomgående till de berörda fastighetsägarnas nackdel. Vid försäljningen av kommunens stora markinnehav i Orsa Grönklitt borde en förrättning ha genomförts med syfte att överföra den allmänna platsmarken i Dp 87 till den berörda samfälligheten. Enligt PBL 4 kap 7 § ska kommunen visserligen vara huvudman för allmänna platser, men den får enligt samma paragraf, om det finns särskilda skäl, i detaljplan bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser. Alternativt kunde kommunen vid försäljningen av sitt stora markinnehav ha behållit den mark som utgör allmän platsmark i Dp 87 och låtit den ha fortsatt kommunalt huvudmannaskap.

Det finns veterligen inget prejudikat i något mål som avgjorts av mark- och miljööverdomstolen (MÖD) som helt liknar det nu aktuella ärendet, men det finns ett rättsfall (MÖD P 214-15) som i vissa avseenden uppvisar likheter och som kan ge en antydan hur MÖD skulle resonera om detaljplanen för östra Grönklitt blir föremål för dess prövning. I det fallet upphävde MÖD kommunens beslut att anta detaljplanen därför att domstolen bedömde att redovisningen av planens förutsättningar var bristfällig och att detta gjorde det omöjligt att bedöma om det hade gjorts en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen samt om planen hade utformats med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden. Frågan om huvudmannaskap berörde dessutom hela planområdet. Det var därmed inte möjligt för domstolen att endast upphäva en del av detaljplanen på det sätt som kommunen har medgett i andra hand.

.....

Kommunens kommentarer

De synpunkter som rör område 2 hanteras i granskningsutlåtandet som görs i det detaljplaneärendet.

Bebyggelsen på höjden inom område 1 bedöms inte påverka landskapsbilden negativt, bl.a. då den höjden är lägre än omgivande toppar. Effekten kommer även att mildras av att detaljplanen kräver att det ska finnas skog mellan befintliga bostäder och de nytillkommande.

Stora områden inom detaljplanen avsätts som NATUR-mark och områden för gång- och skidväg läggs ut för att garantera tillgängligheten. Den skogsmark som ska värnas får krav om marklov för trädfällning.

Utvecklingen i Grönklitt i stort såsom 8000 tillkommande bäddar, hanteras i planprogrammet. Den trafikökning som nu aktuella planärenden bidrar med, har i trafikutredningen bedömts vara acceptabel.

Bilaga

Vad gäller detaljplaneprocessen har sakägare fått underrättelse om granskning skickat till sig per post (i enlighet med 5 kap 11 § första stycket 2) och de som lämnat synpunkter per mail har fått underrättelsen, i enlighet med plan- och bygglagen 5 kap 20 §, via mail, då de bedömts omfattas av 5 kap 11 § första stycket 4 (sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget). I underrättelsen framgår var samrådsredogörelsen och övriga planhandlingar fanns tillgängliga.

Enligt praxis brukar sakägarkretsen till en detaljplan avgränsas till ägare av fastighet, eller annan rättighet, inom planområdet, direkt angränsande till planområdet eller som endast skiljs åt av en gata eller en väg.

Kommunstyrelsen har inte beslutat att detaljplaneläggning i dessa områden ska invänta planprogram.

G.23 [NN] 2025 01 20

Jag motsätter mig mot detaljplan för sydöstra Grönklitt, område 2 och i detaljplanen redovisas som naturmark. Råtjärnsberget är den sista kvarvarande ”gröna lungan” i centrala OG.

Ett otroligt ingrepp i naturen att bygga där som många använder som sitt lilla utflyktsmål till slogboden mm. För familjer med mindre barn så kan det vara bra att det finns något i närheten att gå till och grilla i stället för att ta sig ner till längdcentrumet och utgå därifrån. OG riktar ju in sig mycket på barnfamiljer.

Det blir ännu mer förtätning i området där det redan finns många hus. Starta med Detaljplan för Sydöstra Grönklitt, område 1. Få lite spridning i området. Dock fastställt efter att planprogrammet varit föremål för samråd och beslut.

Om jag förstått det rätt så anser man heller inte att man behöver typ bredda vägen på vissa ställen. Till exempel vägstycke som jag fortfarande inte förstår varför inte man har gjort något åt är vägen upp mot pistgaraget, vaktmästeriet och campingen. Det är trångt även andra årstider, men värst på vintern då det är mest folk. Att både möta bil och gångtrafikanter med barn, barnvagnar mm är en risk varje gång. Alla ska dela på samma yta.

Planprogrammet för OG borde vara vägledande men som inte är klart. Ändå så antog kommunstyrelsen den aktuella detaljplan, vilket jag kan tycka är anmärkningsvärt. Tre partier reserverade sig dock.

Jag har full förståelse för expansion och utveckling, men detta måste gå hand i hand och med viss ödmjuk för hur många sängplatser som OG tål att utöka med utan att förlora sin själ, vilket jag upplever att den kommer att göra nu.

Orsa Grönklitt är inte ett Sälen eller Åre. Det är många i närområdet och även längre ifrån som äger fastigheter i OG och utnyttjar dem själva mycket och inte bara till uthyrning. Man trivs här för att det inte är just ett Sälen eller Åre och vill ha det så med en viss tillförsikt för expansion och utveckling.

.....

Kommunens kommentarer

De synpunkter som rör område 2 hanteras i granskningsutlåtandet som görs i det detaljplaneärendet.

Kommunstyrelsen har inte beslutat att detaljplaneläggning i dessa områden ska invänta planprogram.

Oskyddade trafikanter förväntas främst röra sig längs vägnätet på kortare partier och i stället nyttja leder och skidsystem vilket minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag. Inom planprogramsarbetet studeras hur gång- och cykelvägnätet i stort ska kunna utvecklas i Grönklitt.

Trafikutredningen har studerat detaljplan för både område 1 och 2 samt planprogrammet. Vid bedömningen av kapaciteten på Grönklitts befintliga vägnät har 2040 utgjort prognosår och därför har framtida trafikflöden från både detaljplanernas exploatering och det kommande planprogrammets exploatering räknats in. Trafikutredningen redovisar låga trafiktal baserat på uppräkning utifrån tänkt exploatering. Genomförda beräkningar visar på god framkomlighet även med tillkommande trafik. Under korta stunder kan enstaka fordon behöva vänta något, men någon egentlig köbildning beräknas inte uppstå. Vissa dagar med extremt många besökare kan viss köbildning uppkomma, köer som ändå bedöms kunna avvecklas relativt snart.

STÄLLNINGSTAGANDEN

Med anledning av inkomna synpunkter har detaljplanen ändrats på följande sätt;

- Med anledning av länsstyrelsens yttrande har planbeskrivningen kompletterats med information om reningsverkens kapacitet i relation till planerad utbyggnad.

Övriga ändringar efter granskningen

Länsstyrelsen ändrade sitt beslut angående strandskyddet den 12 februari 2025 och det återinträdde 10 meter från alla fåror av Råtjärnsbäcken och det upphävdes utanför detta. Detta innebär att det inte finns något behov av att upphäva strandskyddet i detaljplanen och bestämmelserna på plankartan har utgått och avsnitten om strandskydd i planbeskrivningen har justerats.

Exploatörens organisationsnummer har lagts till i planbeskrivningen.

YTTRANDEN MED KVARSTÅENDE ERINRAN

Följande bedöms ha kvarstående erinran. I listan framgår numret på samråds- eller granskningsyttrande (Y x eller G.x).

- Y 14, G.11 Norra Grönklitts samfällighetsförening
- Y 16 Råtjärnsbergets samfällighetsförening
- Y 19, G.9 [NN]
- Y 20, G.12 [NN]
- Y 21 [NN]
- Y 22, G.13 [NN]
- Y 23 [NN]
- Y 25 [NN]
- Y 26 [NN] & [NN]
- Y 27, G.8 [NN]
- Y 28 [NN] och [NN]
- Y 29 [NN] och [NN]
- Y 31 [NN]
- Y 33 [NN]
- Y 35, G.14 [NN] och [NN]
- Y 36 [NN]
- Y 39 [NN] och [NN]
- Y 41 [NN]
- Y 43 [NN] och [NN]
- Y 52, G.19 [NN] och [NN]
- Y 53 [NN]
- Y 55 [NN]
- Y 56 [NN]
- Y 57 [NN]
- G.7 [NN] och [NN]
- G.14 [NN] och [NN]
- G.16 [NN]
- G.17 [NN] och [NN]
- G.18 [NN] och [NN]
- G.19 [NN]

- G.21 [NN]
- G.22 Orsa Hornberga gård
- G.23 [NN]

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Granskningsutlåtandet har upprättats av planarkitekter på planenheten på Miljö- och byggnadsförvaltningen Mora Orsa med stöd av andra kompetenser inom kommunen.

Miljö- och byggnadsförvaltningen Mora Orsa

_____

Daniel Falk
Planchef