Mötesbok: Utskottet för Samhälle och utveckling (2024-11-06)

Utskottet för Samhälle och utveckling

Datum: 2024-11-06

Plats: Stadshuset, Plan 2, Bohusrummet

Kommentar:

Dagordning

Kallelse

KallelseUtskottet för Samhälle och utveckling2024-11-06 3

Val av justerare

Tillkommande och utgående ärenden

Information

121/24 Planbesked för Ingetorp 1:12 6
122/24 Information om det strategiska arbete mellan kommungränserna kopplat till Göta Älv 7
123/24 Kexstaden 8

Ärenden till kommunstyrelsen

124/24Vattenfall Eldistributions nätutvecklingsplan Väst 9
125/24 Remissvar - Översiktsplan Tjörns kommun granskning 56
126/24 Tillägg till markanvisningsavtal - Ekeblad Bostad AB 274
127/24 Planuppdrag för Detaljplan för parkering, del av Fjällsholmen 1:16 281
128/24 Revidering av parkeringsnorm - del av mobilitetspolicy Återremiss 287
129/24 Överklagande av länsstyrelsens beslut om nedläggning av jordbruksmark dnr 29488-2024 311

Information från sektorchef

130/24 Information från sektorchef 326
131/24 Ekonomi och avvikelser 327

Övrigt

Kallelse

Sammanträdesdatum 2024-11-06

Plats	Stadshuset, Plan 2, Bohusrummet
Tid	Onsdagen den 6 november kl 09:00-18:00

Ledamöter	Jonas Andersson (S)	Ordförande
	Greger Plannthin (SD)	Vice ordförande
	Jesper Eneroth (S)	
	Erik Martinsson (MP)	
	Charlotta Windeman (M)	
	Ove Wiktorsson (C)	
	Ilona Waern (KD)	

Jonas Andersson (S)	Sara Flytström
Ordförande	Sekreterare

ADRESS Stadshuset · 442 81 Kungälv
TELEFON 0303-23 80 00 vx
FAX 0303-132 17
E-POST kommun@kungalv.se

Kallelse

Sammanträdesdatum 2024-11-06

Dagordning

			Förslag till beslut
1		Upprop	
2		Val av justerare	Utses
3		Tillkommande och utgående ärenden	Fastställs
		Information	
4	2024-367	Planbesked för Ingetorp 1:12 ***Ulrica Reuterberg*** 09.05-09.20	Antecknas
5	2024-369	Information om det strategiska arbetet mellan kommungränserna kopplat till Göta Älv ***Maria Hübinette*** 09.20-10.00	Antecknas
		Paus 10.00-10.10	
6	2024-371	Kexstaden ***Hanna Hedin och Hans Nilsson de la Croix*** 10.10-11.10	Antecknas
		Ärenden till kommunstyrelsen	
7	KS2024/1943-2	Vattenfall Eldistributions nätutvecklingsplan Väst ***Linda Andreasson*** 11.10-11.30	Beslut
8	KS2024/2158-3	Remissvar - Översiktsplan Tjörns kommun granskning ***Mikaela Danielsson*** 11.30-11.45	Beslut

Kallelse

Sammanträdesdatum 2024-11-06

9	KS2016/2111-239	Tillägg till markanvisningsavtal - Ekeblad Bostad AB ***Frida Källberg*** 11.45-12.00 **Lunch 12.00-13.00**	Beslut
10	KS2023/1913-10	Planuppdrag för Detaljplan för parkering, del av Fjällsholmen 1:16 ***Ulrika Engström*** 13.00-13.15	Beslut
11	KS2024/1135-3	Revidering av parkeringsnorm - del av mobilitetspolicy efter återremiss ***Marielle Månskär*** 13.15-13.45	Beslut
12	KS2024/2260-5	Överklagande av länsstyrelsens beslut om nedläggning av jordbruksmark dnr 29488-2024 ***Linda Lundborg*** 13.45-14.15 **Rast 14.15-14.25** **Information från sektorchef**	Beslut
13	2024-343	Information från sektorchef - Lokal behovsanalys/lokal försörjningsplan - Entré Ytterby 14.25-15.25	Antecknas
14	2024-344	Ekonomi och avvikelser - Verksamhetsbudgetar 15.25-15.55	Antecknas

Denna behandling '121/24 Planbesked för Ingetorp 1:12 ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '122/24 Information om det strategiska arbete mellan kommungränserna kopplat till Göta Älv ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '123/24 Kexstaden' har inget tjänsteutlåtande.

KUNGÄLVS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Sara Flytström

2024-10-01

Vattenfall Eldistributions nätutvecklingsplan Väst (Dnr KS2024/1943-2)

Sammanfattning

Vattenfall Eldistribution ger kommunen möjlighet att lämna remissvar för deras nätutvecklingsplan 2025-2034.

Vattenfall Eldistribution ska, liksom alla elnätsbolag, ta fram en nätutvecklingsplan. I år, 2024, ska planen tas fram för första gången. Nätutvecklingsplanen beskriver hur hela Vattenfalls elnät kommer utvecklas och ska tas fram minst vartannat år.

Syftet med planen är att skapa transparens kring nyttjandet av elnätets kapacitet och de åtgärder som behövs för att effektivisera på medellång och lång sikt. I planen ska elnätsföretagen även ange planerade investeringar under de kommande 5 till 10 åren, med särskild tonvikt på den huvudsakliga struktur för elnäten som krävs för att ansluta ny produktionskapacitet och nya förbrukare av olika slag.

Vattenfall Eldistributions plan omfattar åren 2025-2034 och är indelad i fem regioner (Norr, Mellan, Stockholm, Öst och Väst). Intressenter däribland Kungälvs kommun har närvarat på Vattenfall Eldistributions digitala öppna hus för mer ingående information om nätutvecklingsplanen.

I väst fokuserar man främst på en utveckling av sol- och vindkraft. Den Västsvenska industrin siktar på en grön omställning och kommer därmed att öka elförbrukningen.

Förvaltningens bedömning är att kommunen inte har några synpunkter på Vattenfall Eldistributions nätutvecklingsplan 2025-2034.

Juridisk bedömning

Att alla elbolag ska upprätta en nätutvecklingsplan samt att den ska tas fram vartannat år är ett lagkrav från EU i from av ett direktiv.

I direktivet *Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU* är det beslutat att alla elbolag ska upprätta en nätutvecklingsplan samt vad planen bör innehålla.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Alla elnätbolag ska göra en nätutvecklingsplan och det ska göras minst vartannat år. Vattenfalls Eldistributions nätutvecklingsplan är indelad i fem områden. Motiven till denna indelning är nätets struktur, tillväxten av produktion och förbrukning samt de behov av förstärkning som kopplas därtill. Vattenfall Eldistribution AB har valt att inte göra en indelning på kommuns- och länsnivå då investeringar i nätet ofta täcker större ytor än en kommun och ofta även större ytor än ett län. Nätet är inte uppbyggt med utgångspunkt från kommun eller länsgränser och följaktligen inte heller Vattenfall Eldistribution ABs investeringsbehov.

Bakgrunden kommer följande att enbart lyfta nätutvecklingsplanen utifrån område Väst.

Väst har goda sol- och vindlägen varför ny produktion kommer att utvecklas som i sin tur behöver anslutas till nätet. Den västsvenska industrin siktar på en grön omställning och kommer därmed att öka elförbrukningen. Stamnätet i området är i dagsläget utformat och dimensionerat utifrån förutsättningarna att det finns stora elproduktionsanläggningar med planerbar produktion på västkusten och i södra Sverige. Det innebär att det krävs förstärkning av stamnätet för att möjliggöra anslutning av ny produktion och konsumtion. Generellt råder ett underskott av produktion i området, sommartid uppkommer dock regionalt produktionsöverskott på grund av produktion från vind och sol. Detta innebär utmaningar då produktionen idag inte sammanfaller tidsmässigt med konsumtionsbehovet.

I områden där det finns planerbar produktion ansluten till regionnätet har elnätet historiskt sett dimensionerats utifrån dessa förutsättningar. Detta har varit rationellt av ekonomiska skäl eftersom regionnätet inte behövt byggas ut i samma utsträckning som om produktionen inte funnits. Det innebär dock att det skapas kapacitetsbrist i nätet om planerbar produktion läggs ner. Ett beslut om nedläggning kan komma med kort framförhållning i förhållande till de ledtider som krävs för att vidta erforderliga nätförstärkningar som ofta krävs för att klara leveranskrav utan den lokala planerbara produktionen.

Systemets nuvarande förmåga att möta prognosen

Regionnät
För att kunna ansluta ny, elintensiv verksamhet och ny produktion i form av vindkraftparker och solparker behöver nytt regionnät byggas fram till verksamheterna och befintligt nät behöver förstärkas. Det finns även begränsningar i överliggande nät (stamnätet) som medför att nätet behöver förstärkas med nya ledningar och stationer.

Regionnätet bedöms i huvudsak ha tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under perioden 2025-2034.

Lokalnät
Vattenfall Eldistribution ABs lokalnätsanläggningar har idag tillräcklig kapacitet för att klara dagens behov. Med de effektprognoser som redovisas under avsnitt 2 så kommer kapaciteten i delar av lokalnätet att behöva höjas och nytt nät behöver byggas ut för att ansluta nya kunder. Det sker en tillväxt av konsumtion och ny produktion i lokalnätet. Elektrifiering av fordonsflottan kommer ske vilket förväntas rymmas inom lagda prognoser. Den största utvecklingen (anslutning av stor industri och stora vindkraftparker) sker i regionnätet varför trender beskrivs i dessa avsnitt.

Flexibilitetslösningar används i nuläget inte vare sig för regionnätet eller lokalnätet i området.

Företagets bedömning om de planerade åtgärderna för perioden 2025-2034 möter behovet

Regionnät
Med de åtgärder som planeras bedöms regionnätet få tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under nätutvecklingsplanens tidsomfång, 2025-2034.

Den största delen av tillkommande effektbehov utgörs dock av tillkommande elintensiv verksamhet och elektrifiering av befintlig industri.

Vattenfall Eldistribution AB har ännu inte fått medgivande från Svenska kraftnät att öka effektuttaget från stamnätet och effektinmatningen till stamnätet i den mån som bedöms behövas. Detta gör att möjligheten att ansluta ny produktion som producerar under sommarhalvåret fortsatt väntas vara begränsad. I synnerhet gäller detta den senare tidshalvan som nätutvecklingsplanen omfattar.

Vattenfall Eldistribution AB:s förstärkningar av regionnätet matchar inte heller tidsmässigt det behov som uppkommer från industrin och producenterna varför alternativa lösningar såsom villkorade avtal övervägs.

Lokalnät
Vattenfall Eldistribution ABs lokalnätsanläggningar byggs ut och förstärks när behov identifieras eller uppstår. Under 3.2.1 redogörs för förväntade ledtider för byggnation av nät såsom exempelvis nätförstärkningar. I de fall det krävs nätåtgärder för att kunna hantera det förväntade behovet kan det således medföra viss ledtid men detta bedöms kunna hanteras inom tidsperioden för nätutvecklingsplanen.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Kommunfullmäktiges strategiska mål och kommunstyrelsens resultatmål bedöms inte beröras av remissförslaget.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Ärendet har en koppling till Agenda 2030:s delmål:

7.1 ”Tillgång till modern energi för alla. Senast 2030 säkerställa allmän tillgång till ekonomiskt överkomliga, tillförlitliga och moderna energitjänster”

7.3 ”Fördubbla ökningen av energieffektivitet. Till 2030 fördubbla den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet.”

16.6 ”Bygg effektiva, tillförlitliga och transparenta institutioner. Bygga upp effektiva och transparenta institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer.”

Syftet med Nätutvecklingsplanen är att skapa transparens kring nyttjandet av elnätets kapacitet och de åtgärder som behövs för att effektivisera detta på medellång och lång sikt. Framför allt i väst ligger fokus på en utveckling av moderna energitjänster.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Ärendet har koppling till kommunens Energiplan där man redogör Kommunens arbete och uppföljning av målen i Agenda 2030 i relation till Energifrågan. I uppföljningen åskådliggörs även hur kommunstyrelsens resultatmål styr mot målen i Agenda 2030.

Målen man anser har störst relevans för energiplanen är bland annat:

7.1 ”Tillgång till modern energi för alla. Senast 2030 säkerställa allmän tillgång till ekonomiskt överkomliga, tillförlitliga och moderna energitjänster”

7.3 ”Fördubbla ökningen av energieffektivitet. Till 2030 fördubbla den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet.”

I energiplanen nämner man även: ”Energifrågan och energiarbetet är ett brett område som täcker alla delar av samhället. En tydlig riktning för omställning mot ett mer energieffektivt samhälle med en större användning av förnybara energikällor och minskade växthusgaser är av största vikt.”

Kommunens energiplan går i linje med förslagen som tas upp i nätutvecklingsplanen för område väst.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Om nätutvecklingsplanen träder i kraft kommer eldistributionen för medborgare bli mer effektiv och mer tillförlitlig.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Medarbetarperspektivet bedöms inte påverkas av nätutvecklingsplanen.

Ekonomisk bedömning

Vattenfall Eldistribution AB:s nätutvecklingsplan påverkar inte kommunen ekonomiskt.

Förslag till Kommunstyrelsen

Remissvaret antas och överlämnas till Vattenfall Eldistribution AB.

Haleh Lindqvist
Kommundirektör

Anders Holm
Sektorchef samhällsbyggnad

Mirsad Radoncic
Verksamhetschef Bygglov

Expedieras till:

För kännedom till:

KUNGÄLVS KOMMUN

Datum: 2024-09-30
Diarienummer: KS2024/1943-3

Skrivelse

Ärende:
Remiss - Inbjudan Vattenfall Eldistributions nätutvecklingsplan

Remissvar - Vattenfall Eldistribution AB:s nätutvecklingsplan

Kungälvs kommun har inga synpunkter på Vattenfall Eldistribution AB:s nätutvecklingsplan 2025-2034.

Postadress: Kungälvs kommun, 442 81 Kungälv. Besöksadress: Ytterbyvägen 2, 442 30 Kungälv.
Telefon: 0303–23 80 00. E-post: kommun@kungalv.se
www.kungalv.se

Vattenfall Eldistribution AB

Nätutvecklingsplan 2025-2034

VATTENFALL

Remissutgåva 2024-09-13

Confidentiality: C1 Public

Innehåll

Sammanfattning nätutvecklingsplan 2025-2034 3
1 Uppgifter om Vattenfall Eldistribution AB 4
1.1 Uppgifter om Vattenfall Eldistributions elnät 4
1.2 Indelning av nätet i områden 4
2 Behov av överföringskapacitet i elnätet 9
2.1 Redogörelse för företagets prognosarbete 11
2.2 Prognos för behovet av överföringskapacitet i elnätet 2025-2034 16
2.3 Systemets nuvarande förmåga att möta prognosen. 24
3 Planerade investeringar och alternativa lösningar 29
3.1 Vattenfall Eldistributions tillvägagångssätt vid planering av åtgärder 29
3.1.1 Redogörelse för valet av investeringar som företaget redovisat 29
3.1.2 Redogörelse för valet av det mest kostnadseffektiva alternativet 31
3.2 Planerade investeringar. 31
3.2.1 Kompletterande information om planerade investeringar. 35
3.3 Behov av flexibilitetstjänster och andra resurser. 39
3.3.1 Det förväntade behovet. 40
3.3.2 Redogörelse för olika typer av åtgärder inklusive omfattning av behovet av åtgärderna. 40
3.3.3 Omdirigering 40
4 Företagets bedömning om de planerade åtgärderna för perioden 2025-2034 möter behovet 40

Sammanfattning nätutvecklingsplan 2025-2034

Regionnätet

- ✓ En **stor ökning av elförbrukningen koncentrerad till ett fåtal mycket stora industrietableringar** och serverhallar sker inom tioårsperioden. Denna förbrukning ansluts till regionnätet och kräver i regel också ny eller förstärkt stamnätanslutning.

- ✓ **Stor etablering av produktionsanläggningar, framförallt solkraft** sker under tioårsperioden. Anläggningar uppförs både småskaligt (mikroproduktion i form av solpaneler på hustak) såväl som mycket stora parker av solpaneler såväl som vindkraft.

- ✓ **En mycket stor del av den tillkommande produktionen sker sommartid** varför det kommer skapas ett **produktionsöverskott denna tid på året i större delen av vårt nät.** Redan idag sker produktionsinmatning upp på stamnätet i delar av nätet som traditionellt alltid haft uttag från stamnätet.

- ✓ Det finns redan idag begränsningar i delar av stamnätet för inmatning - denna utveckling kommer accelerera. **Möjligheten att mata in produktion in i stamnätet under låglasttid är helt avgörande för möjligheten att ansluta ny produktion**. Den tillkommande produktionen matchar inte den tillkommande förbrukningen, vare sig i tid eller rum.

Lokalnätet

- ✓ Förbrukningen i lokalnätet ökar, men relativt måttligt. Det saknas modeller för energieffektivisering och det är möjligt att tillväxten i lokalnätet kan bli lägre än vad vi kalkylerat. **Lokalnätet bedöms i sammanhanget stabilt under perioden, vilket innebär att bedömningen är att vi kan hantera normal samhällsutveckling och tillväxt av kommuner.**

Osäker prognos kring produktion och storskalig förbrukning

- ✓ Idag sker en mycket stor förfrågan om anslutning av produktion såväl som storskalig förbrukning. Vi bedömer att mängden förfrågningar är ett tecken på att våra kunder undersöker var etablering är möjlig. Det är osannolikt att alla förfrågningar som ligger inne kommer att realiseras varför vi i vår nätutvecklingsplan bygger på en prognos baserad på mognadsgrad. Detta betyder att **behovet av tillkommande nätkapacitet både kan komma att öka och minska, vilket gäller för produktion såväl som förbrukning.**

Betydande tillkommande produktion och förbrukning på regionnätet

- ✓ Totala förbrukningen är idag 11000 MW. Under perioden ökar denna förbrukning med 7500 MW varav 3800 MW i Norr. Under perioden beräknas 4500 MW produktion tillkomma.

1 Uppgifter om Vattenfall Eldistribution AB

1.1 Uppgifter om Vattenfall Eldistributions elnät

Elnätet i Sverige brukar indelas i tre delar som samtliga måste fungera för att kunderna ska få el av god kvalitet, de tre delarna är:

- stamnätet
- regionnätet
- lokalnätet.

Stamnätet ägs av affärsverket Svenska kraftnät och drivs med 400 kV och 220 kV. Stamnätet är att betrakta som elnätets motorvägar. Det kopplar samman de största produktionsanläggningarna och regionnäten och svarar för överföring på långa avstånd (hela Sverige).

Regionnätet är anslutet till stamnätet och står för överföring till lokalnätsbolag (Vattenfall Eldistribution AB:s eget lokalnät och 98 andra nätbolag) samt till elintensiva industrier och till stora produktionsanläggningar. I typfallet sker en överföring på regionnätet inom och mellan flera län. Regionnätet utgör elnätets landsvägar.

Lokalnäten är anslutna till regionnätet och står för överföringen till hushåll och mindre industrier samt från små produktionsanläggningar. Den absoluta merparten av alla slutkunder är anslutna till lokalnäten. Lokalnätet utgör nätets lokalvägar och överföring sker inom och mellan kommuner.

Elnät är reglerad monopolverksamhet. Tillstånden för regionnät och lokalnät har olika karaktär. För regionnät har elnätsbolaget tillstånd i form av nätkoncession för respektive ledning för lokalnät innehas nätkoncession för område. Prövningen av tillstånd för regionnät görs därmed per ledning, medan prövningen för lokalnät görs för ett område (och när koncession för detta område har medgivits kan bolaget utveckla nätet inom ramen för den givna koncessionen). Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnät återfinns i huvudsak i norra Norrland, norra delarna av mellersta Norrland, Uppland, Västmanland, Södermanland, Östergötland, södra delen av Närke och Västra Götaland. Regionnätet har en större geografisk omfattning. Till Vattenfall Eldistributions regionnät ansluts så väl Vattenfall Eldistributions lokalnät som en stor mängd andra lokalnät och större industrier.

Lokalnätet drivs i huvudsak med systemspänningarna 10 och 20 kV medan Vattenfall Eldistribution ABs regionnät i huvudsak drivs med systemspänningarna 130 och 40 kV. Undantag är bl.a. delar av Mälardalen, Stockholmsregionen och Uppland där regionnätet av historiska skäl i huvudsak drivs med 70 och 20 kV.

1.2 Indelning av nätet i områden

Vattenfall Eldistribution AB har valt att dela in nätet i fem områden: Norrland, Mellersta Sverige (exklusive Stockholm), Stockholm, Östra Sverige och Västra Sverige.

Motiven till denna indelning är nätets struktur, tillväxten av produktion och förbrukning samt de behov av förstärkning som kopplas därtill. Vattenfall

Eldistribution AB har valt att inte göra en indelning på kommuns- och länsnivå då investeringar i nätet ofta täcker större ytor än en kommun och ofta även större ytor än ett län. Nätet är inte uppbyggt med utgångspunkt från kommun eller länsgränser och följaktligen inte heller våra investeringsbehov. Indelningen skapar fem homogena enheter vad gäller utvecklingen rörande tillväxt i produktion och konsumtion. Det har även beaktats att en stor del av tillväxten beror på omställning av industri och etablering av ny industri och ny produktion. Med en mera finmaskig indelning hade det varit möjligt att identifiera enskilda kunder och företag. Det hade i sin tur inneburit att vi inte kunnat redovisa denna tillväxt då Vattenfall Eldistribution AB tecknat sekretessavtal (NDA avtal) med våra större kunder.

Norr

Generellt kan sägas att område Norr på lokalnätssidan domineras av glesbygdsdistribution med låg tillväxt på produktion såväl som konsumtion. Regionnätet har förutom lokalnäten i området, industri som förväntas öka sin förbrukning kraftigt och byggnation av vindkraft som förväntas öka produktionen. Här återfinns en stor del av den basindustri som omfattas av den gröna omställningen och därmed kommer att öka sin elförbrukning kraftigt. I Norr, i synnerhet de södra delarna som ligger inom elområde 2 finns ett stort produktionsöverskott i form av vattenkraft och vindkraft.

Mellan

Område Mellan består av ett lokalnät som med undantag av ett antal större städer har en svag förbrukningstillväxt och en stor tillväxt av solkraft. Regionnätet har en stor tillströmning av solkraft och elintensiv verksamhet. I detta område byggs stamnätet om inom svenska kraftnäts stora program NordSyd vilket möjliggör tillväxt av elintensiv industri men även skapar ett relativt stort behov av investering i regionnätet som då behöver anpassas till den nya stamnätstrukturen. I delområde Mellan finns planerbar produktion i form av kraftvärme i flera större städer. Den planerbara produktionen står inte i paritet till uttagsbehovet under vintertid. I de nordvästra och norra delarna av området råder tidvis produktionsöverskott då en stor mängd vindkraft är ansluten till regionnätet.

Stockholm

I område Stockholm pågår en snabb ombyggnad av både stamnät och regionnät för att hantera den ökade elförbrukningen i området. Stamnätets spänningsnivå höjs från 220 kV till 400 kV. Regionnätet som idag drivs på 70 kV ska över tid ersättas av ett 130 kV nät och därmed kraftigt öka överföringsförmågan i regionnätet. Lokalnätet karaktäriseras av en ökning av antalet kunder och över tid även ökad förbrukning. I Stockholm finns viss planerbar elproduktion i form av kraftvärme men det råder stort underskott av planerbar elproduktion ansluten till lokal- och regionnätet vilket gör att en stor andel av effektbehovet behöver tillföras från stamnätet.

Anslutning av mikroproduktion (främst solpaneler på en- och flerbostadshus) till lokalnäten har de senaste åren reducerat behovet av effekt soliga sommardagar, men uttagsbehovet kvarstår eftersom denna elproduktion inte går i takt med dygnsmönstret för elkonsumtionen.

Öst

Område Öst har en svag förbrukningstillväxt med undantag av industri och elintensiv verksamhet. På Gotland, som idag matas från Vattenfall Eldistribution ABs regionnät, sker en ökning av elförbrukningen. Ön kommer på sikt bli ansluten till Svenska kraftnäts stamnät. Inom område öst finns planerbar elproduktion i form av kraftvärme i flera större städer, ansluten till lokalnätet eller till underliggande nätägare men produktionen står inte i proportion till behovet av effekt under vintertid.

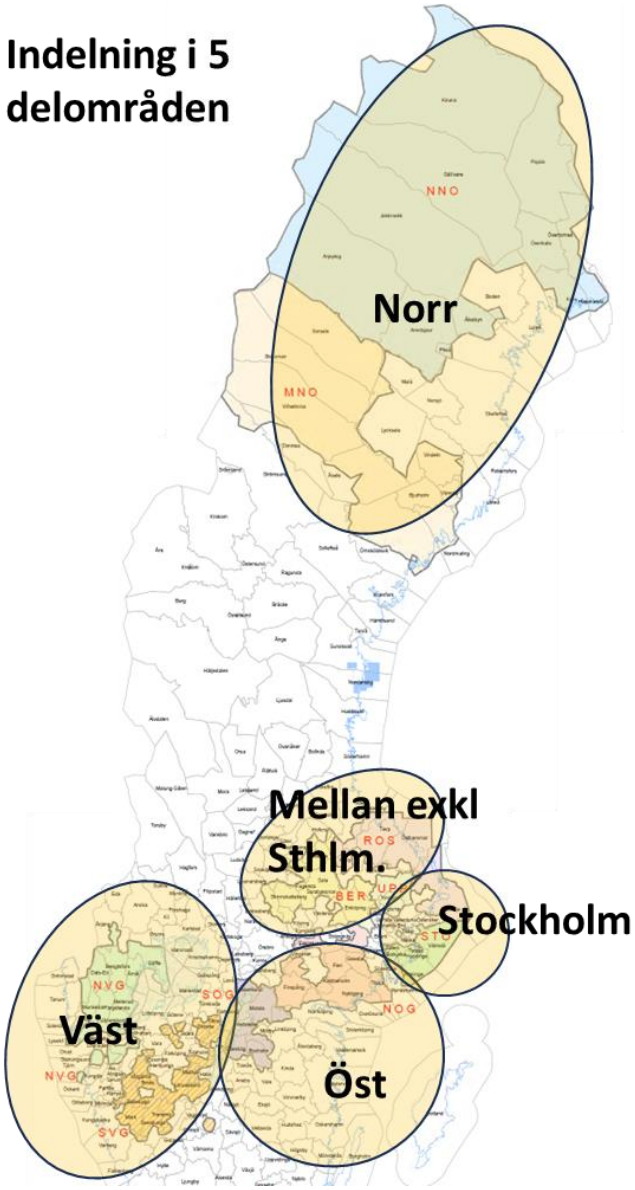
Vindkraft finns ansluten i främst Östergötland

Väst

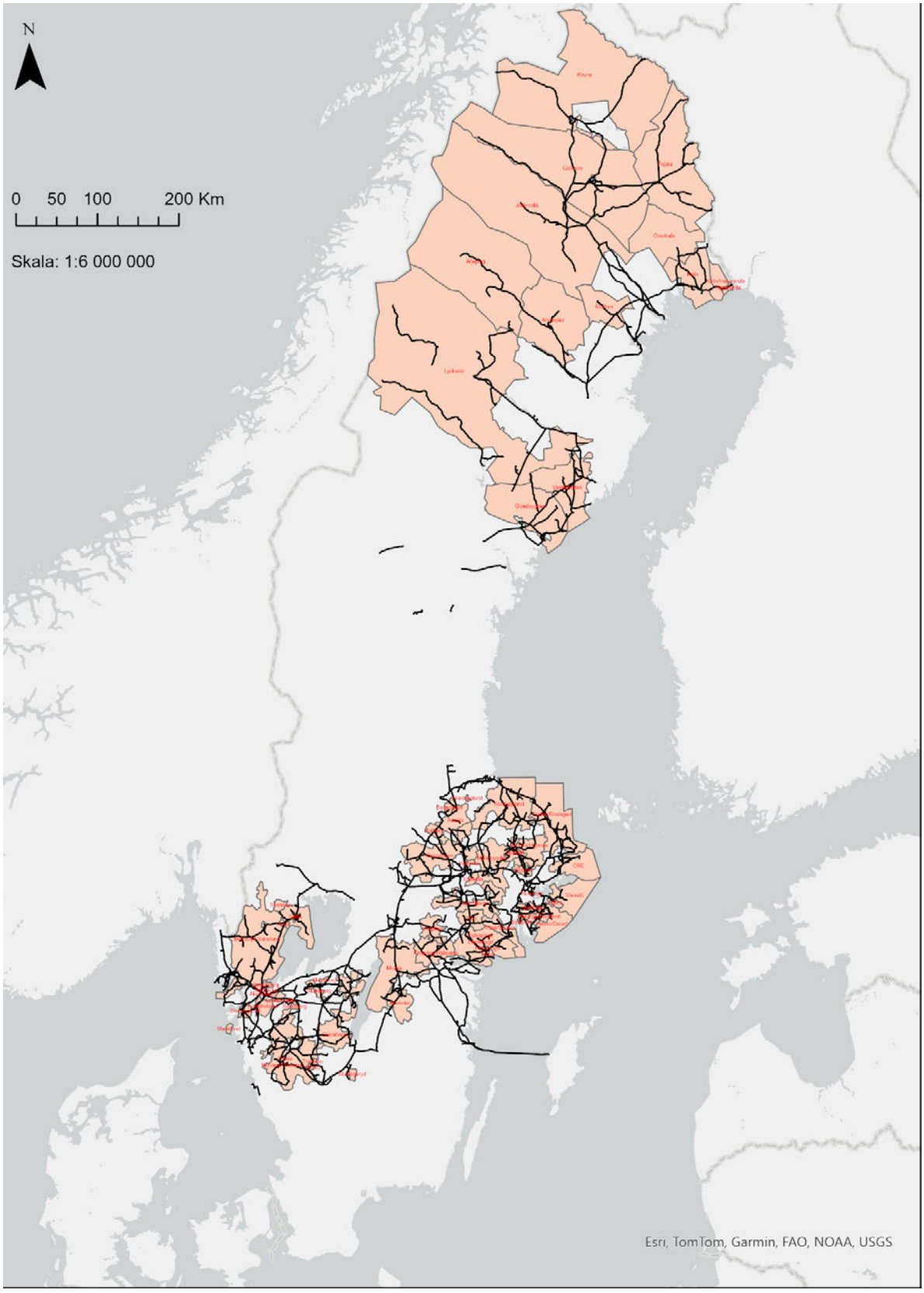
Väst har goda sol- och vindlägen varför ny produktion kommer att utvecklas som i sin tur behöver anslutas till nätet. Den Västsvenska industrin siktar på en grön omställning och kommer därmed att öka elförbrukningen. Stamnätet i området är i dagsläget utformat och dimensionerat utifrån förutsättningarna att det finns stora elproduktionsanläggningar med planerbar produktion på västkusten och i södra Sverige. Det innebär att det krävs förstärkning av stamnätet för att möjliggöra anslutning av ny produktion och konsumtion. Generellt råder ett underskott av produktion i området, sommartid uppkommer dock regionalt produktionsöverskott på grund av produktion från vind och sol. Detta innebär utmaningar då produktionen idag inte sammanfaller tidsmässigt med konsumtionsbehovet.

I områden där det finns planerbar produktion ansluten till regionnätet har elnätet historiskt sett dimensionerats utifrån dessa förutsättningar. Detta har varit rationellt av ekonomiska skäl eftersom regionnätet inte behövt byggas ut i samma utsträckning som om produktionen inte funnits. Det innebär dock att det skapas kapacitetsbrist i nätet om planerbar produktion läggs ner. Ett beslut om nedläggning kan komma med kort framförhållning i förhållande till de ledtider som krävs för att vidta erforderliga nätförstärkningar som ofta krävs för att klara leveranskrav utan den lokala planerbara produktionen.

Karta över områden där företaget bedriver nätverksamhet.



Vattenfall Eldistributions regionnät och lokalnät

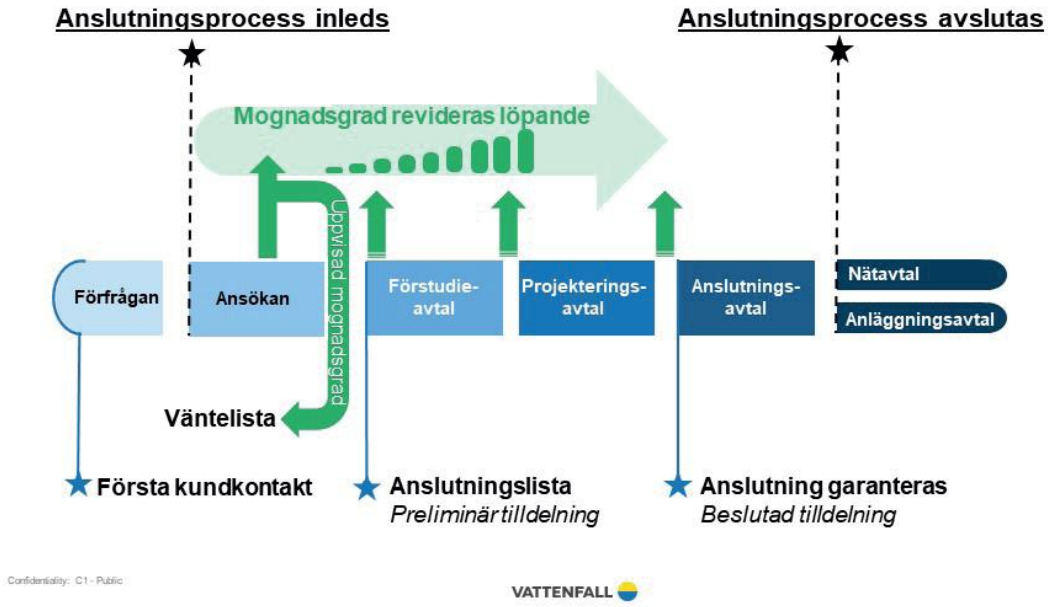


Svarta linjer markerar Vattenfall Eldistributions regionnät och ljusröda områden är de områden där Vattenfall Eldistribution är lokalnätägare.

2 Behov av överföringskapacitet i elnätet

Beskrivning av process för nyanslutningar på regionnätet

Vattenfall Eldistribution AB får många stora förfrågningar om anslutning som kräver åtgärder i såväl regionnätet som i stamnät innan anslutning är möjlig. Under en övergångsperiod kan det därför krävas begränsningar av nätutnyttjandet eller att kunden behöver vänta på att bli ansluten, det är därför på sin plats att beskriva vår anslutningsprocess för regionnätet. Processen speglar till stora delar Svenska kraftnäts villkor och process. Vattenfall Eldistribution AB:s prognoser i nätutvecklingsplanen bygger delvis på denna anslutningsprocess. Nedan följer en kortfattad beskrivning av stegen i anslutningsprocessen.



Anslutningsprocessen för anslutningsförfrågningar på regionnätet.

Förfrågan om anslutning

En Förfrågan om anslutning görs i det speciellt framtagna formulär som finns på Vattenfall Eldistribution AB:s hemsida. Som ett första steg får den som gör förfrågan en indikation om anslutningsmöjlighet. Indikation om anslutningsmöjlighet lämnas normalt inom en månad och innehåller följande:

- En indikativ bedömning om tillräcklig effekt finns tillgängligt i den ansökta anslutningspunkten.
- En första uppskattning av behovet av tillkommande anläggningar för att realisera förfrågan.
- En första bedömning av möjlig anslutningstidpunkt.

Om förfrågan bedöms kräva utökat abonnemang gentemot stamnätet lämnas indikationen med förbehållet att Vattenfall Eldistribution AB måste ansöka om utökat abonnemang mot stamnätet. Indikationen visar vilka åtgärder som kan krävas för anslutningen, men den är inte bindande. Detta eftersom det kan ha kommit in en ny

ansökan eller att det finns andra systempåverkande omständigheter som gör att förutsättningarna förändras i den efterfrågade anslutningspunkten.

Ansökan om anslutning
När kunden fått en Indikation om anslutningsmöjlighet kan kunden välja att påbörja anslutningsprocessen genom att skicka in en ansökan. När kunden kan påvisa tillräcklig mognadsgrad i projektet får kunden plats i väntelistan och Vattenfall Eldistribution AB ansöker om utökad effekt hos Svenska kraftnät om det krävs. För att Vattenfall Eldistribution ska kunna bedöma mognadsgraden behöver kunden delge oss information, bl.a. energianalys samt påvisat behov av önskad effekt och hur effekten nyttjas över årets alla timmar. Mognadsgraden bedöms och förfinas även löpande i processen.

Vattenfall Eldistribution AB lämnar en uppskattad anslutningstidpunkt och uppskattning av anslutningsavgiften för att realisera nödvändiga åtgärder i regionnätet samt i förekommande fall stamnätet. Vattenfall Eldistribution AB erbjuder i samband med tids- och prisindikationen en preliminär tilldelning av effekt till kunder i väntelistan turordningsvis enligt principer för tilldelning. En kund som blir erbjuden en preliminär tilldelning av effekt måste vara beredd att gå vidare i processen, i annat fall tappar kunden sin plats i väntelistan och ansökan förfaller. Den preliminära tilldelningen av effekt sker vid tecknandet av Förstudieavtal. Om ansökan kräver att Vattenfall Eldistribution AB ansöker om utökat abonnemang mot stamnätet lämnas en tids- och prisindikation när vi fått svar på vår begäran från Svenska kraftnät.

Förstudieavtal
Tecknande av Förstudieavtal anses vara starten för genomförandet av anslutningen. Det ger en preliminär anslutningstidpunkt, en plats i anslutningslistan och en preliminär tilldelning av effekt. Från och med tecknande av förstudieavtal inkluderas anslutningen i effektprognoserna.

Förstudieavtalet omfattar en förstudie på nödvändiga stations- och ledningsåtgärder, en fördjupad tids- och prisanalys samt Vattenfall Eldistribution AB:s ansökan om och erhållande av koncession.

Projekteringsavtal
När förstudien är klar och eventuell koncession erhållits är nästa steg att teckna Projekteringsavtal. Projekteringsavtalet innebär att Vattenfall Eldistribution AB gör en projektering av åtgärder för anslutning.

Anslutningsavtal
Efter avslutad projektering är nästa steg att teckna Anslutningsavtal inom den tidsram som Vattenfall Eldistribution AB anger. När Anslutningsavtal signerats åtar sig Vattenfall Eldistribution AB att ansluta kunden till Vattenfall Eldistribution AB regionnät. Här sker också beslutad tilldelning av effekt.

2.1 Redogörelse för företagets prognosarbete

Generella prognosförutsättningar

Vid framtagande av effektprognoserna är några grundläggande utgångspunkter vägledande i arbetet:

- Planeringen av nätet bör utgå från ambitionen att vara en möjliggörare för klimatomställningen. Prognosen ska inkludera troligt kapacitetsbehov för bland annat elektrifiering av industriprocesser och transporter.
- Produktionsprognoser upprättas varken på regionnätsnivå eller lokalnätsnivå, istället inkluderas pågående produktionsärenden på regionnätet. De projekt som inkluderas är endast ärenden där kunden signerat ett avtal med Vattenfall Eldistribution AB.
- Prognoserna beskriver det mest troliga effektbehovet, utan hänsyn till elnätets förmåga att tillgodose detta.
- Prognoserna beskriver bruttobehovet utan hänsyn till potentiell efterfrågeflexibilitet.
- Prognoserna tar för närvarande inte hänsyn till elkonsumtionsförändringar som ett resultat av exempelvis höga elpriser eller effektiviseringar.
- Effektprognosen omfattar ett förväntat scenario om utvecklingen och är det scenario som nätutvecklingsplanen är baserad på.

Regionnät

Regionnätsprognosen utgörs av prognoser för Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnät, prognoser från andra lokalnätsbolag, övriga anslutna kunder samt pågående anslutningsärenden. Prognosen beskriver maximalt behov av effekt per uttagspunkt och inmatningspunkt, där summan av dessa beskriver det totala behovet av effekt i ett område om maximal effekt skulle nyttjas i alla anslutningspunkter samtidigt. En betydande del av det tillkommande effektbehovet i regionnätet består av stora punktlaster, där det ofta råder osäkerhet om projekten blir av.

I dagsläget prognostiseras enbart maximalt effektbehov, vilket innebär att prognoserna inte beskriver hur lasten varierar över dygnet, veckan eller året. Det pågår ett arbete att utveckla verktyg för att övergå till att presentera effektprognoserna med timupplösta årsprofiler.

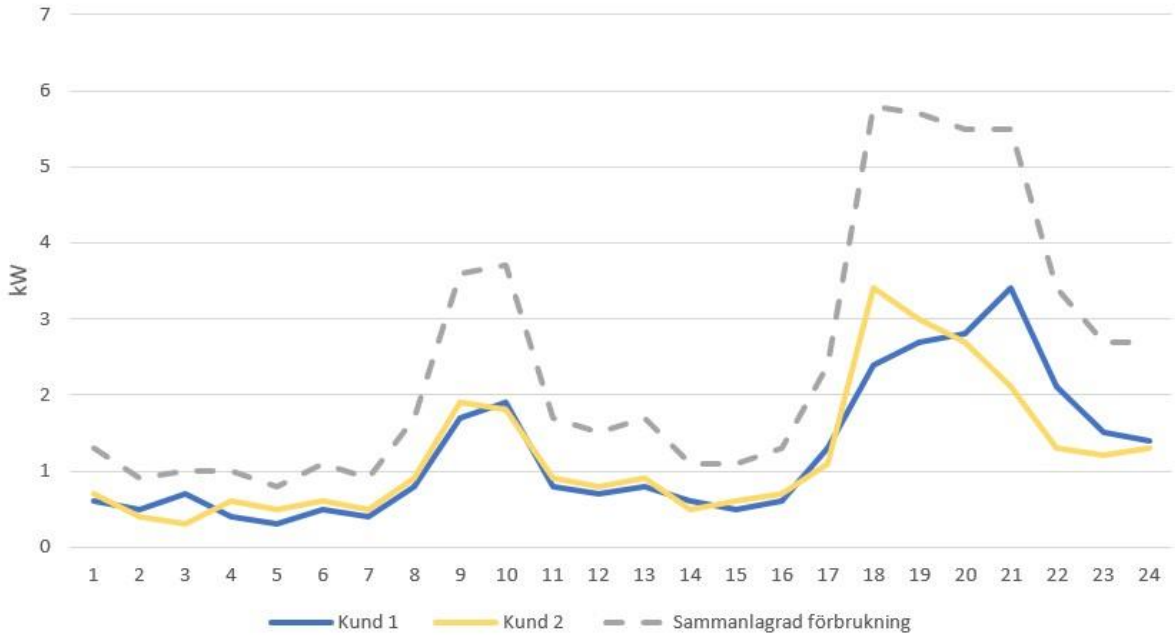
Regionnätsprognosen lämnas även in till Svenska kraftnät, som håller samman en årlig insamling av prognoser från regionnätsbolag, inklusive Vattenfall Eldistribution AB. De insamlade prognoserna är viktiga för att bedöma det framtida behovet av effekt i det underliggande regionnätet och därigenom underlätta processen att identifiera och genomföra proaktiva nätåtgärder på stamnätet.

Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnät

Prognosen för Vattenfall Eldistribution ABs lokalnät består av en tillväxtprognos av det maximala sammanlagrade förbrukningen per uttagspunkt och kopplas slutligen till tillhörande regionnätsabonnemang.

Sammanlagrat effektuttag innebär att man tar hänsyn till att alla kunder inte använder maximal effekt samtidigt. Genom att kombinera elförbrukningen från flera kunder jämnas topparna ut och således minskar den totala effektbelastningen på nätet.

I figuren nedan illustreras ett exempel där den maximalt sammanlagrade förbrukningen var 5,8 kW medan summan av respektive kunds maximala förbrukning var 6,8 kW. Ur ett dimensioneringsperspektiv är den sammanlagrade förbrukningen relevant för att säkerställa ett resurs- och kostnadseffektivt nyttjande av elnätet. Detta uppnås inte om dimensioneringen baseras på summan av varje kunds maximala förbrukning, eftersom dessa sällan sammanfaller.



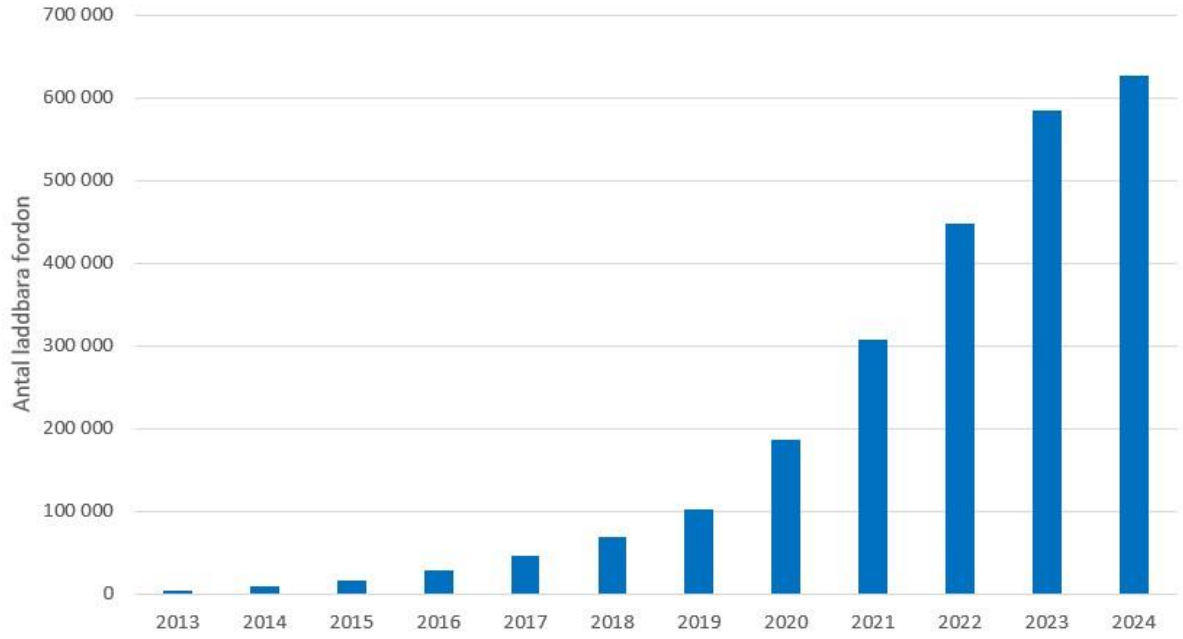
Exempel på sammanlagring av två kunders elförbrukning.

För att kvantifiera tillväxten i lokalnätet samlar Vattenfall Eldistribution årligen in exploateringsplaner från cirka 90 kommuner där Vattenfall Eldistribution AB har områdeskoncession. I underlaget som samlas in beskriver kommunerna vilka pågående planer på bebyggelse som finns, dess omfång samt i vilket planskede de befinner sig.

Kommunernas planer sannolikhetsjusteras som regel med schablonmässiga scenariofaktorer utifrån planskede och förväntad befolkningsutveckling i respektive kommun. Dock kan kommunens egen bedömning av specifika planers sannolikhet tas i beaktande. Vattenfall Eldistribution AB har även dialog med regioner och länsstyrelser, till exempel genom regionala forum som ACCEL, REST och AGON där

annan relevant information kan finnas som bör ingå i prognosen, som exempelvis regionala planer på laddinfrastruktur.

För att uppskatta effektbehovet för elektrifiering av transporter görs en differentiering mellan transportkategori och laddningstyp. För publik laddning av personbilar placeras schablonvärden på strategiskt valda platser där det sannolikt kommer att etableras laddningsstationer. Det tillkommande effektbehovet för hemmaladdning baseras på en prognos för elektrifiering av Sveriges personbilsflotta och är länsbaserat för att spegla olika elektrifieringstakt i länen.



Historisk utveckling av antalet laddbara fordon i Sverige (källa: Power Circle).

Effektbehovet för elektrifiering av tunga fordon grundar sig på olika initiativ, såsom Regionala elektrifieringspiloter, Klimatklivet med flera, samt på en körmönsteranalys genomförd av en branschorganisation, som har identifierat lämpliga platser för laddning av transportfordon.

De schabloner som används för tunga transporter är de som fastställts genom EU-förordningen Alternative Fuels Infrastructure Regulation[1]. Dessa schabloner representerar minimikraven för laddningseffekt och är differentierade baserat på vägens klassificering. EU-vägar och större riksvägar (TEN-T[2] stomnät) har högre effektbehov vid platsen jämfört med mindre riksvägar och länsvägar (TEN-T övergripande nät). Vidare specificeras även det maximala avståndet mellan platser som ska få den minimala laddningseffekten som varierar beroende på vägens klassificering.

En uppskattning av det tillkommande effektbehovet från övriga transportkategorier, såsom elflyg och elfärjor, görs också. Underlaget för dessa transportkategorier

[1] Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) är en EU-förordning som ålägger medlemsstater att utveckla infrastruktur för alternativa bränslen, såsom el och vätgas, för att främja hållbara transporter.
[2] TEN-T (transeuropeiska transportnätet) är ett EU-omfattande nät av järnvägar, inre vattenvägar, närsjöfart och vägar.

baseras på eventuell information från kommuner och kunder samt lokala initiativ för elektrifiering.

Slutligen inkluderas pågående anslutningsärenden på lokalnätet där anslutningseffekten eller säkringseffekten, som finns i ärendet, justeras innan den adderas till prognosen för att ta hänsyn till nyttjandegrad. Nyttjandegraden tilldelas baserat på ärendekategori och befintliga kunders uttag med samma kategori används som underlag för justeringen.

Energieffektivisering, egenproduktion och lagring samt optimering mot elpris kan få betydande påverkan på uttagsmönstren i lokalnäten. I dagsläget saknas goda metoder för att kvantifiera dessa trender och de inkluderas därför inte i prognoserna för maximalt sammanlagrad förbrukning. Dock pågår ett arbete med att utveckla verktyg för att prognostisera det tillkommande effektbehovet i form av timupplösta förbruknings- och produktionsprofiler (årsprofiler). Årsprofilerna kan ge bättre möjligheter att förstå och uppskatta potentiell efterfrågeflexibilitet och effektiviseringar.

Lokalnät med annan nätägare, anslutna till Vattenfall Eldistribution ABs regionnät

I första hand används lokalnätsbolagets egna prognoser, vilka samlas in årligen genom ett utskick till respektive enskilt nätbolag. För att skapa en mer enhetlig metodik har Vattenfall Eldistribution AB deltagit i ett samarbetsprojekt med andra elnätsbolag, där syftet var att utveckla en gemensam metodik för att ta fram långsiktiga effektprognoser på ett enkelt sätt. Den prognosmetodik som presenteras i rapporten *Effektprognos – en lathund för lokalnätsbolag*[3] är den som rekommenderas att övriga lokalnätsbolag, som lämnar in prognoser till Vattenfall Eldistribution AB, använder.

Om prognos från underliggande lokalnät saknas används schabloniserad procentuell tillväxt baserad på befolkningsprognosen i anslutningspunktens kommun. Schablonbaserad prognos tillämpas endast på uttagspunkter som huvudsakligen förser hushåll, handel och mindre industrier med el medan uttagspunkter som förser ett fåtal stora punktlaster hanteras på samma sätt som slutkunder.

I sammanhanget bör påpekas att Vattenfall Eldistribution AB:s anslutningsprocess för regionnätet gäller för alla punktlaster eller större effekthöjningar, oavsett om de ansluts direkt till regionnätet, till Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnät eller till andra lokalnätsbolag anslutna till Vattenfall Eldistribution AB:s regionnät. Detta gör att turordningsprincip, paritet och mognadsgrad beaktas för att främja ett effektivt nätutnyttjande.

Kunder anslutna till regionnätet

Framtida förbrukning samt produktion hos kunder baseras i första hand på prognos från kunden. Justering kan eventuellt göras utifrån rimlighetsbedömning i samråd med kundansvarig. Om ingen prognos lämnats från kunden utgår prognosen från eventuella anslutningsärenden.

[3] Effektprognos – en lathund för lokalnätsbolag (energiforsk.se)

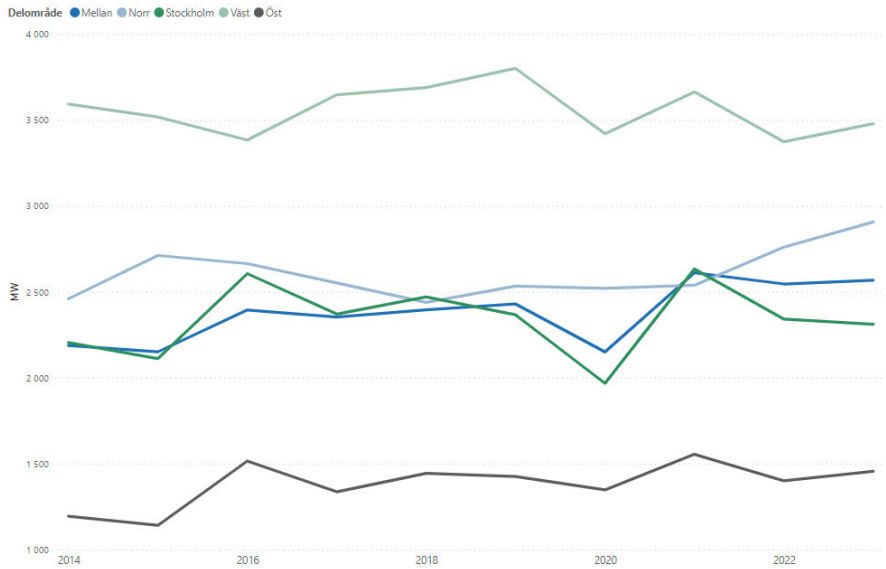
En stor del av det tillkommande behovet består av anslutningsärenden till regionnätet, där vi ofta saknar kännedom om de berörda aktörerna kommer att gå vidare med sina projekt. Därför inkluderas enbart projekt där kunden har en hög mognadsgrad och där Vattenfall Eldistribution har tecknat ett avtal med kunden i prognosen.
En del av kundförfrågningarna som befinner sig i de tidiga stegen i anslutningsprocessen realiseras också, men nätplaneringsarbetet påbörjas inte förrän kunden har kommit tillräckligt långt i anslutningsprocessen och uppnått tillräckligt hög mognadsgrad.

I dagsläget baseras produktionsprognosen till regionnätet på befintliga anslutningsärenden. De produktionsärenden som kommer in utgörs framförallt av vind- och solkraft. Det är även högt tryck på anslutning av batterilager, dels i kombination med en produktionskälla, s.k. hybridparker, dels som egen anslutning.

Framgent behöver långsiktiga top down-prognoser för elproduktion utvecklas, primärt för vindkraft och solkraft. Underlag för detta kan exempelvis inkludera riksintressen för vindbruk och den nyligen framtagna nationella strategin för en hållbar vindkraftsutbyggnad[4].

Historiskt utfall i respektive delområde

Under vintern 2022/2023 observerades en förändring i konsumtionsmönster, sannolikt på grund av stigande elpriser och en ökad medvetenhet om elförbrukning. Många konsumenter vidtog åtgärder för att minska sin elförbrukning vilket bidrog till en tillfällig minskning av effektuttaget. Dock var denna trend kortvarig. Redan under vintern 2023/2024 återgick effektuttaget till att vara i linje med nivåerna före elprishöjningen 2021/2022. Detta indikerar att även om förbrukningen kan förändras som en respons på elpriser och ökad medvetenhet om elförbrukning, tenderar behovet av el att fortsätta öka på lång sikt.

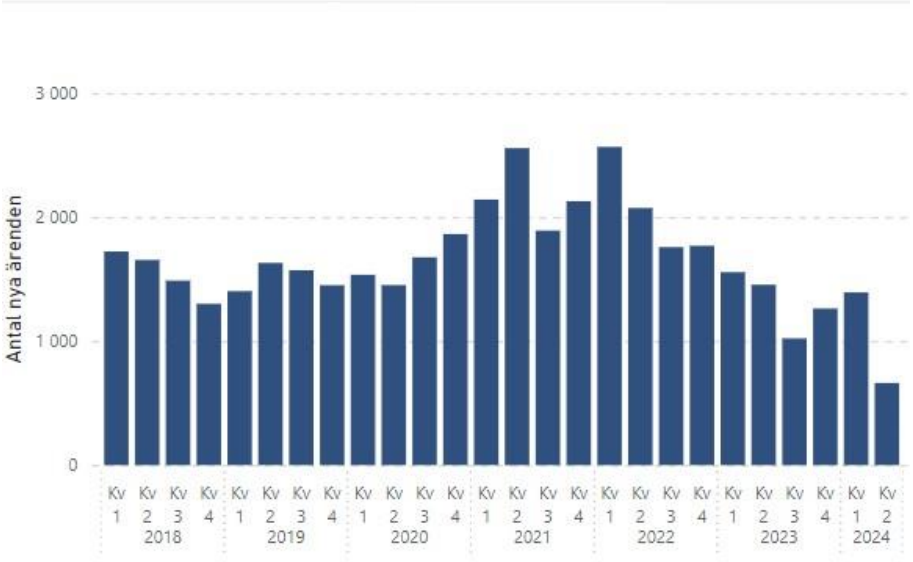


Historiskt kapacitetsbehov (MW) från överliggande nät per delområde.

[4] Nationell strategi för en hållbar vindkraft (Energimyndigheten)

Antalet nybyggnationer och förfrågningar om anslutning har minskat till följd av det rådande konjunkturläget. Denna nedgång, som illustreras i figuren nedan, återspeglar en ekonomisk osäkerhet vilket försvårat påbörjandet och slutförandet av nya projekt.

Trots en minskning i nyanslutningar har effektuttaget fortsatt att öka det senaste året. Detta visar på en ökad elektrifiering av samhället, trots högre priser och minskad byggaktivitet. Denna utveckling belyser en stark underliggande efterfrågan på el, oberoende av nybyggnationstakten.

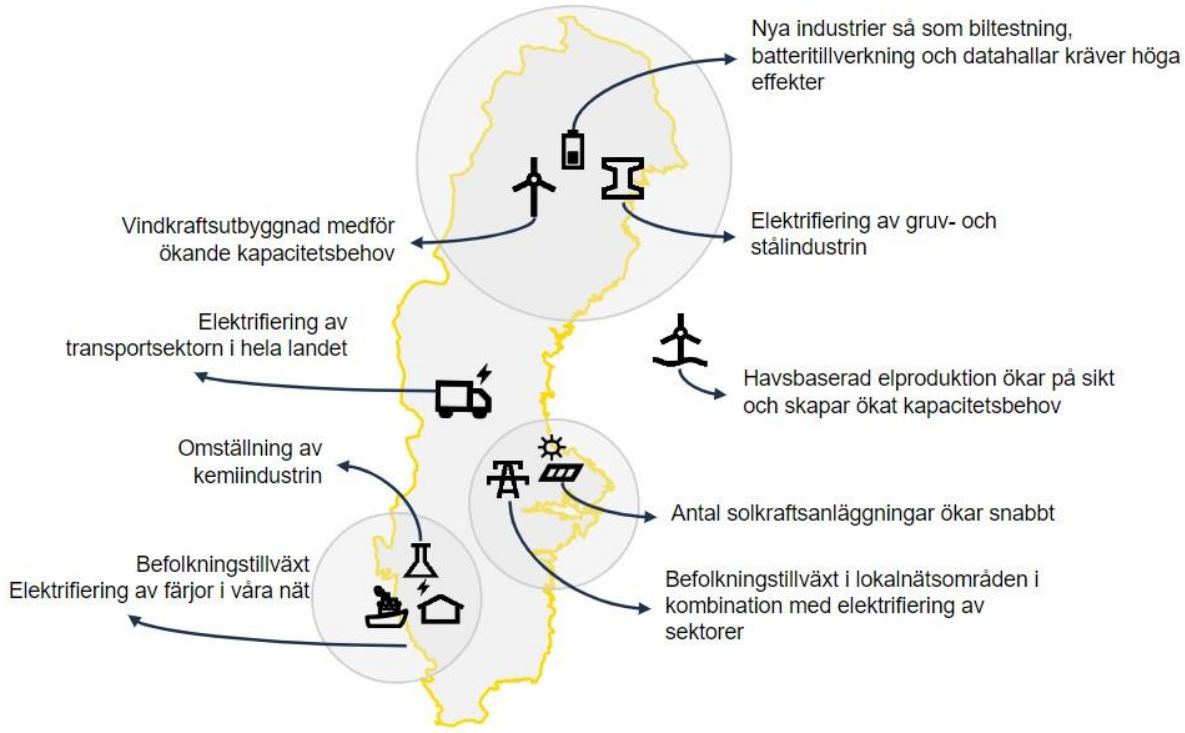


Ärendeinflödet för nyanslutningar kvartalsvis under perioden 2018 till och med andra kvartalet 2024. I figuren visas summan för samtliga fem delområden.

Det är viktigt att belysa att det finns en viss tröghet mellan stigande elpriser och kundernas förmåga att anpassa sin förbrukning. Kundernas förbrukningsmönster förändras inte av stigande elpriser med den takt man kanske skulle kunna förvänta sig. Detta då det kräver både tid och resurser att investera i energieffektiva lösningar. Vidare kan en ökad efterfrågan på nya lösningar medföra längre ledtider än vanligt och även leveranssvårigheter, vilket sammantaget kan leda till en fördröjning innan åtgärder som minskar effektuttaget får genomslag.

2.2 Prognos för behovet av överföringskapacitet i elnätet 2025-2034

Behov av nätkapacitet förväntas att öka i framtiden, huvudsakligen på grund av omfattande elektrifiering inom flera sektorer. De primära drivkrafterna för perioden 2025-2034 inom Vattenfall Eldistribution AB:s nät kan hänföras till industrins utveckling, både inom basindustrin och nya industrier, elektrifieringen av transporter samt utbyggnaden av förnybar elproduktion från vindkraft och solkraft.



Trender som kan leda till ökat nätkapacitetsbehov i Vattenfall Eldistribution AB:s nät 10 år framåt.

Övergången till eldrivna alternativ, särskilt inom transportsektorn, medför ett betydande elbehov samt utvecklad laddinfrastruktur. Vidare kommer omställningen av stålindustrin, kemiindustrin och produktionen av fossilfria drivmedel att öka efterfrågan på el. Batteritillverkningen samt elektrifiering av processer i befintliga gruvor, liksom etableringen av nya gruvor för utvinning av råmaterial till batteritillverkning, är ytterligare drivkrafter för det växande elbehovet. Storskaliga datacenter, som kräver kontinuerlig elförsörjning, bidrar också till den tilltagande efterfrågan.

Prognosen nedan visar den förväntade tillväxten i Vattenfall Eldistribution AB:s regionnät. Den omfattar både det förväntade effektbehovet för Vattenfall Eldistribution AB:s egna lokalnät samt för övriga lokalnät som inte ägs av Vattenfall Eldistribution AB. Därutöver inkluderas pågående anslutningsärenden i prognosen, där inkluderas endast de kunder som har signerat avtal med Vattenfall Eldistribution AB och därmed uppnått en hög mognadsgrad.

Vid anslutningsärenden på regionnätet inkluderas hela anslutningseffekten direkt vid anslutningstillfället. Detta innebär att den totala ansökta effekten tas med i prognosen för det år då det förväntade anslutningsdatumet infaller. Detta speglar dock inte alltid verkligheten, eftersom kunden ofta gradvis ökar sitt nyttjande av anslutningseffekten i etapper och därför når full effekt först vid ett senare år.

Prognos över tillkommande ackumulerad förbrukning i regionnätet år 2025-2034 i megawatt (MW).

Delområde	Norr	Mellan (exkl. Stockholm)	Stockholm	Väst	Öst
2025	705	645	75	460	255
2026	1595	705	150	560	340
2027	1635	790	230	900	580
2028	1675	840	270	980	620
2029	2140	890	315	1170	650
2030	3460	900	350	1230	685
2031	3500	935	380	1420	710
2032	3530	960	410	1460	730
2033	3650	970	430	1505	740
2034	3770	985	450	1545	755

En betydande tillväxt kan observeras i norra Sverige, vilket kan tillskrivas flera stora industrietableringar som planeras under den aktuella perioden. Den begränsade tillväxten i Stockholm kan delvis bero på de nuvarande effektbegränsningarna i stamnätet, vilka förväntas vara åtgärdade under perioden. Tillväxten i västra Sverige drivs av omställningen inom petrokemisk industri samt fordonsindustrin.

Prognosen för Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnät angiven som MW (ackumulerat). Inom parentes anges den som procentsats av den förväntade förbrukningstillväxten på regionnätet.

Delområde	Norr	Mellan (exkl. Stockholm)	Stockholm	Väst	Öst
2025	25 (3,5 %)	20 (3,1 %)	30 (40,0 %)	20 (4,3 %)	15 (5,9 %)
2026	50 (3,1 %)	45 (6,4 %)	55 (36,7 %)	45 (8 %)	25 (7,4 %)
2027	65 (4,0 %)	65 (8,2 %)	75 (32,6 %)	70 (7,8 %)	40 (6,9 %)
2028	80 (4,8 %)	80 (9,5 %)	95 (35,2 %)	90 (9,2 %)	50 (8,1 %)
2029	85 (4,0 %)	90 (10,1 %)	105 (33,3 %)	100 (8,5 %)	55 (8,5 %)
2030	90 (2,6 %)	100 (11,1 %)	125 (35,7 %)	120 (9,8 %)	65 (9,5 %)
2031	95 (2,7 %)	110 (11,8%)	130 (34,2 %)	125 (8,8 %)	75 (10,6 %)
2032	100 (2,8 %)	115 (12,0 %)	140 (34,1 %)	130 (8,9 %)	80 (11 %)
2033	105 (2,9 %)	120 (12,4 %)	145 (33,7 %)	135 (9 %)	85 (11,4 %)
2034	110 (2,9 %)	125 (12,7 %)	150 (33,3 %)	140 (9,1 %)	90 (11,9 %)

Det kan noteras att ökningen av förbrukning i lokalnätet är måttlig i jämförelse med det ökade behovet i regionnätet. Generellt sett förväntas en måttlig tillväxt från hushåll och mindre industrier under de kommande tio åren, medan den största tillväxten kommer att genereras av ett fåtal stora industrietableringar såsom stål, petrokemi, serverhallar och batterifabriker.

Prognosen för produktion skiljer sig från prognosen för förbrukning. Detta beror på att produktionsprognoser inte upprättas på lokalnäts- eller regionnätsnivå, istället grundar sig den förväntade produktionstillväxten på pågående anslutningsärenden på regionnätet. Liksom som för uttagsärenden krävs att produktionsärenden uppnått en tillräckligt hög mognadsgrad.

Observera att prognosen inte sträcker sig över en längre period. Detta beror på att prognosen endast inkluderar pågående anslutningsärenden där anslutningsdatumet i regel ligger inom en nära tidsram. Det är emellertid högst sannolikt att förfrågningar om anslutning av anläggningar för elproduktion med anslutningsdatum efter 2027 och 2028 kommer att inkomma, omfattningen av detta kan vi dock inte bedöma med de underlag som finns tillhanda i nuläget.

Prognos över tillkommande produktion (ackumulerat) exklusive befintlig produktion i regionnätet år 2025-2034 i megawatt (MW).

Delområde	*Norr*	*Mellan (exkl. Stockholm)*	*Stockholm*	*Väst*	*Öst*
2025	300	290	0	260	230
2026	675	670	0	550	595
2027	1925	710	0	550	595
2028	2090	790	0	710	730
2029	2090	790	0	850	730
2030	2090	790	0	880	730
2031	2090	790	0	880	730
2032	2090	790	0	880	730
2033	2090	790	0	880	730
2034	2090	790	0	880	730

Produktionsprognosen grundar sig på pågående anslutningsärenden, där de anslutningseffekter som är knutna till varje ärende inom ett delområde har summerats. Detta innebär att anslutningseffekter från olika typer av kraftslag, såsom vind- och solkraft, har summerats. Upplösningen per år har skapats genom att fastställa ett bedömt anslutningsdatum för respektive förfrågan från kund.

De förbrukningsärenden och produktionsärenden som är kända men ännu inte signerat avtal med Vattenfall Eldistribution AB uppgår till 18 000 MW respektive 38 000 MW, se tabellen nedan delområdesupplösning. Produktionsärendena som finns utgörs av vind- och solkraft, medan förbrukningsärendena huvudsakligen härrör från de energiintensiva industrierna som vill elektrifiera sina processer.

Total volym ansökt anslutning på regionnätet per delområde där kunderna ännu inte signerat avtal och därmed har låg mognadsgrad alternativt där möjlighet att ansluta mot eller öka uttag eller inmatning mot stamnätet saknas.

Delområde	*Förbrukning (MW)*	*Produktion (MW)*
Norr	14 570	10 465
Mellan (exkl. Stockholm)	1 920	11 770
Stockholm	200	365
Väst	1 570	10 370
Öst	340	5 270

Tabellen redovisas i syfte att åskådliggöra att det är stort söktryck på anslutningar. I sammanhanget kan nämnas att den totala förfrågningsvolymen, dvs. både anslutningar med hög mognadsgrad och låg mognadsgrad, för anslutning av solkraftproduktion till Vattenfall Eldistribution AB:s nät uppgår till en årsproduktion om 18 TWh/år för år 2032. Detta ska ställas i relation till scenarier från Energimyndigheten[5] (7,4 TWh/år, år 2035) och Svenska kraftnäts långsiktiga marknadsanalyser[6] (5,5-13,6 TWh/år, år 2035) (LMA) för år 2035, där solelproduktionen nationellt summeras till 5-13 TWh/år för de olika scenariona.

Trender i de olika delområdena

Norr

I norra Norrland sker en elektrifiering av stålindustrin. Samtidigt sker en stor utbyggnad av vind- och solkraft. Trots denna utbyggnad kommer området gå från ett område med stort produktionsöverskott till stort produktionsunderskott givet att prognoserna faller in.

I mellersta Norrland sker på samma sätt en utbyggnad av vind- och solkraft. Området förväntas bibehålla produktionsöverskott även med en ökad förbrukning från elintensiv verksamhet.

Mellan

I området sker en utbyggnad av elintensiv verksamhet - både konventionell industri som elektrifierar och ny elintensiv verksamhet som serverhallar och energilager. Samtidigt sker en stor utbyggnad av främst solkraft inom hela området och vindkraft i östra och norra delarna av området. Den tillkommande produktionen matchar dock inte behovet, varken i tid eller storlek varför tillväxten av produktion såväl som förbrukning begränsas av att de begränsningar som finns i kapacitet i stamnätet tar lång tid att åtgärda.

[5] Energimyndigheten ER 2023:07 Scenarier över Sveriges energisystem 2023, med fokus på elektrifieringen 2050, bilaga A.2 scenario ”Högre elektrifiering” år 2035,
[6] Svenska kraftnät Långsiktigt marknadsanalys, Scenarier för kraftsystemets utveckling fram till 2050, ärende 2023/4164 2024-01-26, scenarier över produktionskapacitet avsnitt 3.2.

Stockholm

Stockholmsregionen utmärker sig genom att det i huvudsak är byggnation av bostäder, verksamheter och elektrifiering av transportsektorn som leder till ett ökat behov av effekt. Mängden tillkommande elproduktion i form av sol- och vindkraft är också väldigt liten för så väl mogna anslutningar (med avtal) och anslutningar med låg mognadsgrad, jämfört med de andra delområdena, däremot finns stor efterfrågan att etablera mikroproduktionsanläggningar.

Öst

Ny elintensiv verksamhet etableras och industrin (bland annat stålindustrin) elektrifierar i detta område. Det finns även en stor förfrågan från ny sol- och vindkraftproduktion. Den icke-planerbara produktionen tenderar bli dimensionerande för nätet.

Väst

Tillväxten i västra Sverige drivs av omställningen inom petrokemisk industri samt fordonsindustrin. På produktionssidan råder stor efterfrågan på anslutning av framförallt solparker.

Mer information om utveckling och drivkrafter i varje delområde återfinns i avsnitt 2.3.

Redogörelse för ökning och minskning av behov av överföringskapacitet

Historiskt sett har elnätet i södra Sverige dimensionerats för hög förbrukning, medan nätet i norra Sverige har varit dimensionerat för att ta emot elproduktion. Detta har medfört att det varit möjligt att ansluta ny förbrukning i norra Sverige utan att behöva förstärka nätet, det samma har gällt för ny elproduktion i södra Sverige.

Denna situation har förändrats. Idag medför ny produktion av el i södra Sverige inmatning på stamnätet under perioder med låg förbrukning. Anläggningar för elproduktion byggs ofta i glesbefolkade områden, vilket kräver omfattande nätutbyggnader, ibland ända fram till stamnätstationerna. De last- och produktionsprofiler som presenteras i avsnittet “Uttags och produktionsprofiler” visar att den så kallade nätnyttan för ny väderberoende produktion är begränsad.

I norra Sverige sker en omfattande utbyggnad av ny elproduktion, samtidigt som förbrukningen väntas öka kraftigt. Den ökade förbrukningen är koncentrerad till ett fåtal punkter där det redan finns ett underskott av produktion. Därför krävs förstärkning av nätet både för att möta den nya förbrukningen och den ökande produktionen i norr.

Mot denna bakgrund beskriver vi det ökade överföringsbehovet som summan av ny förbrukning och produktion.

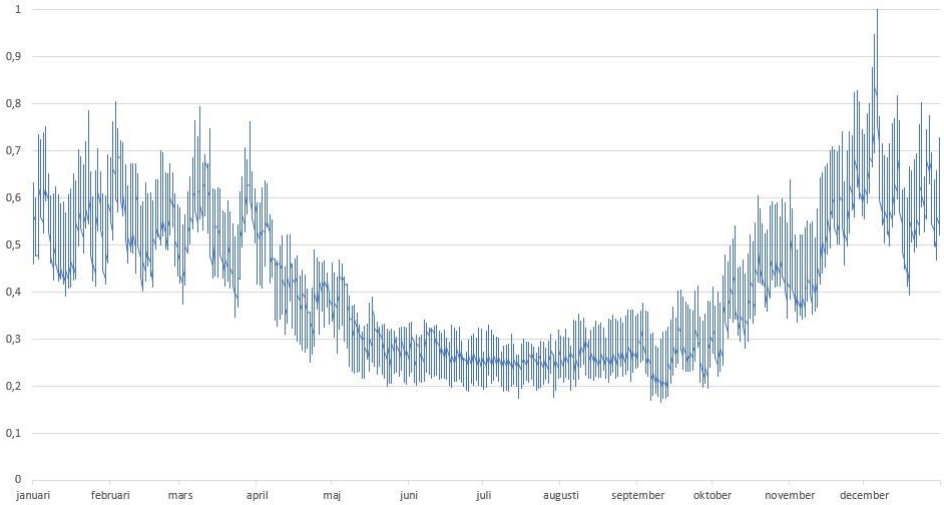
Tillkommande behov av överföringskapacitet, uttryckt i megawatt (MW) samt som procentandel av det nuvarande behovet. Det nuvarande behovet avser överföringskapaciteten från stamnätet under år 2022 och är inte sammanlagrad mellan delområdena.

Delområde	*Norr*	*Mellan (exkl. Stockholm)*	*Stockholm*	*Väst*	*Öst*
Nuvarande behov	2600	2500	2200	3600	1500
2025	1005 (39 %)	935 (37 %)	75 (3 %)	720 (20 %)	485 (32 %)
2026	2270 (87 %)	1375 (55 %)	150 (7 %)	1110 (31 %)	935 (62 %)
2027	3560 (137 %)	1500 (60 %)	230 (10 %)	1450 (40 %)	1175 (78 %)
2028	3765 (145 %)	1630 (65 %)	270 (12 %)	1690 (47 %)	1215 (81 %)
2029	4230 (163 %)	1680 (67 %)	315 (14 %)	2020 (56 %)	1380 (92 %)
2030	5550 (213 %)	1690 (68 %)	350 (16 %)	2110 (57 %)	1415 (94 %)
2031	5590 (215 %)	1725 (69 %)	380 (17 %)	2300 (64 %)	1440 (96 %)
2032	5620 (216 %)	1750 (70 %)	410 (19 %)	2340 (65 %)	1460 (97 %)
2033	5740 (221 %)	1760 (70 %)	430 (20 %)	2385 (66 %)	1470 (98 %)
2034	5860 (225 %)	1775 (71 %)	450 (21 %)	2425 (67 %)	1485 (99 %)

Uttags- och produktionsprofiler

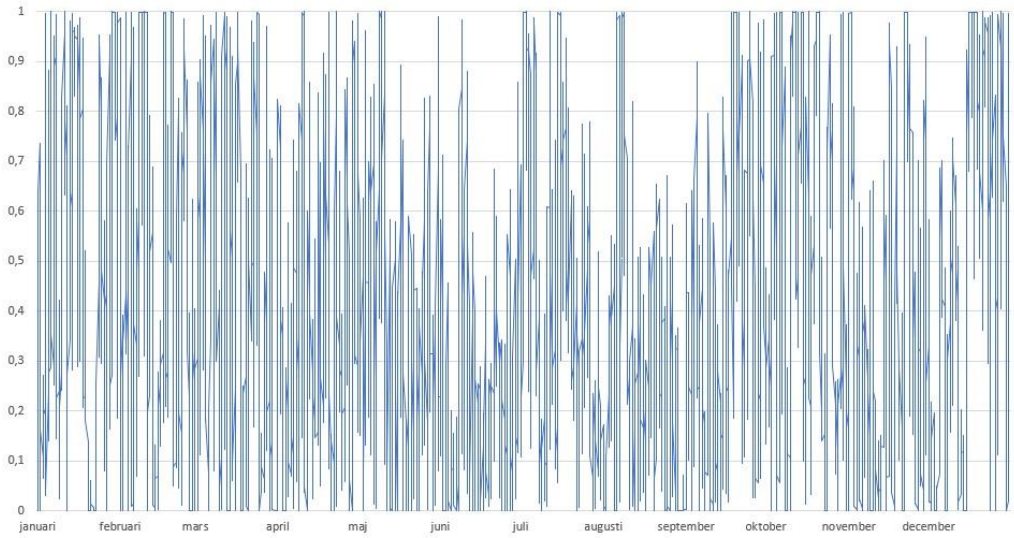
Behov av eleffekt och överföringsförmåga i elnätet beror på effektnivåerna för såväl konsumtion som produktion, dess varaktighet och när i tiden konsumtion eller produktion sker. Vid analys används vanligen timmedelvärden av effekt. Nedan beskrivs ett antal uttags- och produktionsprofiler för att åskådliggöra dess inverkan på behovet av överföringskapacitet i nätet.

Typisk profil för uttag



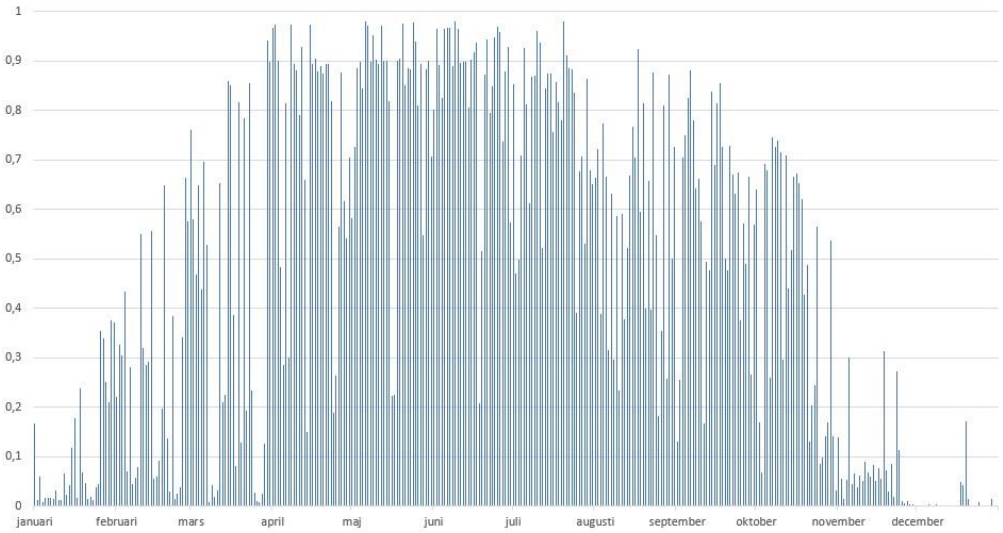
Figuren visar timmedelvärden för uttaget över ett år. I figuren framgår att uttaget är temperaturberoende med högst uttag under vintermånaderna, när det är kallt.

Typisk profil för vindkraftsinmatning



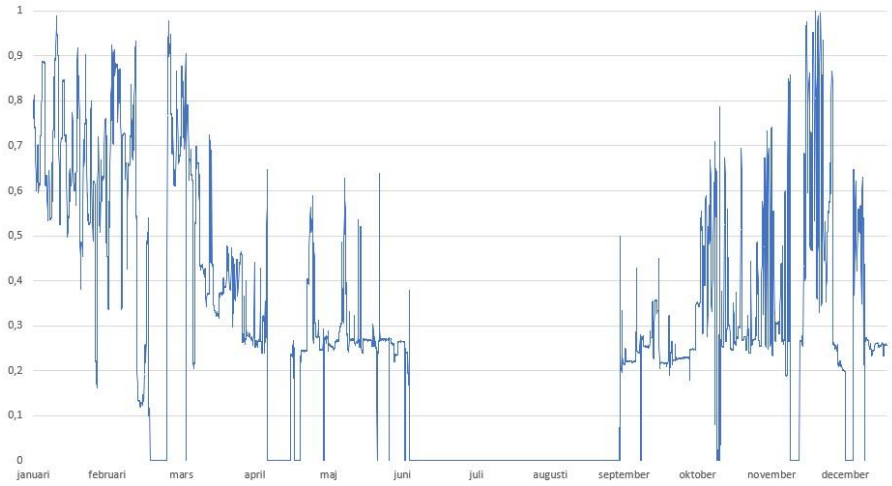
Produktionen varierar kraftigt eftersom den beror av vinden.

Typisk profil för solkraftinmatning



Figuren visar timmedelvärden för produktionen över ett år. I figuren framgår att produktionen är högst under sommaren och nära noll under vintern. I figuren framgår inte dygnsupplösning, här bör det nämnas att produktionen är som högst när solen skiner starkt och noll när det är mörkt.

Profil från kraftvärme



Profil från kraftvärme. Produktionen är koncentrerad till vintertid och är förhållandevis stabil. Avbrott i produktionen förekommer - bland annat på grund av fel på utrustningen.

Produktion som kan styras brukar benämnas planerbar produktion. Hit räknas bland annat vattenkraft, kärnkraft och kraftvärme. Produktion som inte kan styras brukar benämnas icke planerbar produktion. Hit räknas vind- och solkraft vars produktion är väderberoende.

Graferna för uttag och icke planerbar produktion ovan gör det tydligt att dessa inte är samstämmiga med en typisk förbrukningsprofil, dvs. icke planerbar produktion har låg eller ingen tillgänglighet när uttagsbehovet är som störst. I praktiken innebär det att nätet behöver vara dimensionerat för två olika scenarion.

- Scenariot med högt uttag och låg/obefintlig tillgänglighet på icke planerbar produktion har historiskt sett oftast varit dimensionerande för elnätet.
- Det andra scenariot är när den icke planerbara produktionen går för fullt och uttaget är lågt. Om produktionen lokalt är större än uttaget medför det att nätet kan behöva förstärkas för att kunna ansluta ytterligare produktion. Med anslutning av stora volymer icke planerbar produktion är det andra scenariot idag vanligt förekommande och driver förstärkningsbehov såväl lokalt som regionalt.

I Svenska kraftnäts kraftbalansrapport[7] antas vindkraften ha en tillgänglighet om 9% och solkraft en tillgänglighet om 0% under topplasttimmen, dvs. när uttaget i Sverige är som högst.

2.3 Systemets nuvarande förmåga att möta prognosen.

Under denna rubrik beskrivs hur Vattenfall Eldistribution AB:s befintliga nät klarar av att möta det förväntade behovet som har beskrivits under avsnitt 2. Det förväntade behovet och systemets förmåga att möta behovet är en ögonblicksbild som utgår från de förutsättningar som är kända nu. Detta innebär att analysen inte säger något

[7] Bilaga 2, https://www.svk.se/siteassets/om-oss/rapporter/2024/kraftbalansen-pa-den-svenska-elmarknaden-rapport-2024.pdf

om systemets förmåga att ansluta exempelvis elintensiv verksamhet eller elproduktion som inte ingår i det förväntade behov som varit underlag för analysen.

Generellt kan man säga att det krävs utbyggnad av nätet vid nyanslutningar och kraftigt ökat behov hos kunder. Denna utbyggnad omfattar de delar av nätet som förser kunden med el och avser ledningar såväl som stationsåtgärder. Åtgärderna har naturligtvis en ledtid. Dessa utbyggnader är inte relaterade till begränsad kapacitet i nätet i stort.

För att kunna ansluta ny, elintensiv industri och ny elproduktion i form av vindkraftparker och större solparker behöver flera åtgärder vidtas. Vi behöver bygga nytt regionnät fram till verksamheterna, det befintliga nätet behöver förstärkas och nya anslutningar mot överliggande nät behöver ofta etableras. Även överliggande nät kan behöva förstärkas och byggas ut för att möjliggöra anslutning.

Det ska också noteras att vi ser en stort tillkommande volym solkraft på alla spänningsnivåer i hela vårt område. Denna volym är så stor att vi i vissa delar av nätet kommer få elinmatning från lokalnäten till regionnätet och från regionnätet till stamnätet dagtid sommartid. Detta kommer kräva nätförstärkningar på alla spänningsnivåer och därför kan även en mindre solkraftanläggning behöva vänta på sin anslutning till nätet är förstärkt.

Generellt gäller dock att regionnätet och lokalnätet i huvudsak har tillräcklig kapacitet för att kunna hantera den förväntade tillväxten i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under perioden 2025-2034. Där vi bedömer att kapaciteten inte är i paritet med den förväntade tillväxten ser vi ständigt över möjligheterna att utveckla regionnät och lokalnät för att säkerställa erforderlig kapacitet.

Norr

Regionnät

I de norra delarna av området, som tillhör elområde 1, så bedöms regionnätet i huvudsak ha tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under perioden 2025-2034.

Inom området bedrivs redan idag investeringar på region och stamnätnivån för att tillgodose kommande behov från stora industrietableringar och elproduktionsanläggningar. Dagens nät är långt från att klara detta behov.

I de södra delarna av området, som tillhör elområde 2, behövs vissa nätförstärkningar för att klara förväntad utveckling.

Lokalnät

I området kommer tillväxten öka mest i kommunerna Kiruna, Gällivare, Arvidsjaur och Arjeplog under perioden 2025-2034. Det finns planer för att hantera tillväxten och kapacitetsbristen i området. De verkställs 2025 och innefattar att last flyttas mellan befintliga stationer samtidigt som nya ledningsfack tillkommer, på sikt behöver även transformatorerna bytas för att tillgodose effektbehovet. I Arvidsjaur och Arjeplog

står biltestverksamheter för den största delen av tillväxten med 19 tillkommande punktlaster under den undersökta perioden. Det gör att kapacitetshöjande åtgärder kommer vara nödvändiga för att möta behovet då det förekommer kapacitetsbrist i befintligt nät. Strategier för detta är under framtagande och vi bedömer oss därmed kunna möta behovet till 2034.

Övriga delar av området har en mindre uppskattad tillväxt under perioden 2025-2034 och förväntas därför ha kapacitet att möta tillväxten.

Flexibilitetslösningar används i nuläget inte vare sig för regionnätet eller lokalnätet i området.

Mellan

Regionnät

I överliggande nät finns idag begränsningar att öka uttaget i Västeråsregionen, i Roslagen och i Gävleborgsregionen. Det finns även begränsningar att ansluta mer produktion till överliggande nät i de norra och nordvästra delarna av området. Svenska kraftnät planerar att bygga bort dessa begränsningar i stamnätet i Västeråsregionen och i norra delarna genom ”Västeråsbenet” i NordSyd-programmet med idrifttagning efter 2030.

I stora delar av Mellan pågår utbyggnad av solkraftanläggningar. Omfattningen är så stor att regionnätet behöver förstärkas.

Lokalnät

I området sker den största tillväxten i Uppsalas tätort där det under den undersökta perioden 2025-2034 förväntas tillkomma nya industrietableringar, etablering av nya stadsdelar, stort antal nya bostäder och kontorslokaler samt ny spårväg. För att tillgodose den förväntade tillväxten är kapacitetshöjande åtgärder nödvändiga och det finns i dagsläget planerade investeringar som kommer verkställas inom den undersökta perioden för att möta behovet.

Övriga kommuner i området har endast mindre exploateringar planerade under perioden 2025-2034 och förväntas därför ha tillräcklig kapacitet för att hantera tillväxten.

Elektrifiering av fordonsflottan kommer ske vilket förväntas rymmas inom lagda prognoser.

I Uppsala har Vattenfall Eldistribution bedrivit ett pilotprojekt med en flexmarknad i samverkan med flera aktörer. Med nya förutsättningar har Vattenfall Eldistribution beslutat att avveckla detta pilotprojekt. Inom området tillämpas även villkorade avtal i lokalnätet.

Stockholm

Regionnät

Stora delar av Vattenfall Eldistribution ABs regionnät i Stockholmsregionen byggs nu om för att kunna tillgodose det förväntade överföringsbehovet under perioden 2025-2034.

De planerade åtgärderna redovisas under avsnitt 3.2.1.

Nätkapaciteten i överliggande nät har varit begränsad, vilket resulterat i att Vattenfall Eldistribution AB sedan 2017 nekats möjlighet att öka uttaget från överliggande nät i flertalet av uttagspunkterna Denna situation förväntas gradvis förbättras från och med hösten 2024. Från hösten 2025 väntas förstärkande åtgärder i överliggande nät ha tagits i drift och därefter väntas överliggande nät kunna tillgodose Vattenfall Eldistribution AB:s förväntade behov.

Lokalnät

I områdets södra delar sker det en tillväxt i samtliga kommuner, störst efterfrågan på bostäder finns i kommunerna Huddinge, Botkyrka och Haninge där ca 33 000 st förväntas tillkomma till 2030. Dessutom förväntas en omfattande elektrifiering av transporterna i området. Det innebär en stor andel laddpunkter för publik snabbladdning för personbilar och tung transport i anslutning till t.ex. Europavägar och logistikområden tillkommer, samt en elektrifiering av kollektivtrafiken. För att tillgodose den förväntade tillväxten är kapacitetshöjande åtgärder nödvändiga och det finns i dagsläget planerade investeringar som kommer verkställas inom den undersökta perioden för att möta behovet. Dessutom sker industrietableringar i Huddinge där kommunen förbereder mycket mark för industri, byggnation av tvärförbindelsen med nya mottagarstationer till 2032 och elektrifiering av transportsektorn med stor andel publika snabbladdare och ny eldriven kollektivtrafik.

Även i områdets norra delar sker det en tillväxt på bostäder, kontorslokaler och elektrifiering av transportsektorn. För att möta det ökade behovet finns planerade kapacitetshöjande investeringar som kommer verkställas inom den undersökta perioden.

I områdets norra delar förekommer det större exploateringsområden i Solna kommun där det förväntas tillkomma 25-35 MW då delar av Karolinska sjukhusets område byggs om till bostäder och kontor i detaljplan Norra Hagastaden. I östra Hagalund (Solna kommun) byggs flerbostadshus, förskola, kontorsytor och garage med laddstolpar. Solna stad kräver 50% laddstolpar till alla nya parkeringsplatser som byggs i exploateringar och de har även ett långsiktigt mål att ha 100% laddstolpar till alla parkeringar.

I norra och västra Sundbyberg sker en lastökning då arbete med ett flertal exploateringsområden pågår. I Vattenfall Eldistributions plan ingår förstärkning av regionnät och lokalnät för att svara upp mot detta behov.

Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnätsanläggningar har idag tillräcklig kapacitet för att klara dagens behov. Med de effektprognoser som redovisas under avsnitt 2 kommer kapaciteten i delar av lokalnätet att behöva höjas och nytt nät behöver byggas ut för

att ansluta nya kunder. Det sker en tillväxt av konsumtion och ny produktion i lokalnätet. Elektrifiering av fordonsflottan kommer ske men förväntas rymmas inom lagda prognoser.

I Stockholm har Vattenfall Eldistribution bedrivit ett pilotprojekt med en flexmarknad i samverkan med fler parter. Med nya förutsättningar har Vattenfall Eldistribution beslutat att avveckla detta pilotprojekt. Inom området tillämpas även villkorade avtal i lokalnätet.

Öst

Regionnät

Inom området sker ett antal industrietableringar som kräver förstärkning av regionnätet och stamnätet. Även sol och vindkraftproduktion kommer kräva förstärkningar vilken kan innebära att även mindre elproduktionsanläggningar kan behöva vänta på att bli anslutna. Elförbindelsen till Gotland behöver förstärkas för att klara förväntat behov.

Lokalnät

Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnätsanläggningar har idag tillräcklig kapacitet för att klara dagens behov. Med de effektprognoser som redovisas under avsnitt 2 så kommer kapaciteten i delar av lokalnätet att behöva höjas och nytt nät behöver byggas ut för att ansluta nya kunder. Det sker en tillväxt av konsumtion och ny produktion i lokalnätet. Elektrifiering av fordonsflottan kommer ske vilket förväntas rymmas inom lagda prognoser. Den största utvecklingen (anslutning av stor industri och stora vindkraftparker) sker i regionnätet varför trender beskrivs i dessa avsnitt.

Flexibilitetslösningar används i nuläget inte vare sig för regionnätet eller lokalnätet i området.

Väst

Regionnät

För att kunna ansluta ny, elintensiv verksamhet och ny produktion i form av vindkraftparker och solparker behöver nytt regionnät byggas fram till verksamheterna och befintligt nät behöver förstärkas. Det finns även begränsningar i överliggande nät (stamnätet) som medför att nätet behöver förstärkas med nya ledningar och stationer.

Regionnätet bedöms i huvudsak ha tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under perioden 2025-2034.

Lokalnät

Vattenfall Eldistribution ABs lokalnätsanläggningar har idag tillräcklig kapacitet för att klara dagens behov. Med de effektprognoser som redovisas under avsnitt 2 så kommer kapaciteten i delar av lokalnätet att behöva höjas och nytt nät behöver byggas ut för att ansluta nya kunder. Det sker en tillväxt av konsumtion och ny produktion i lokalnätet. Elektrifiering av fordonsflottan kommer ske vilket förväntas

rymmas inom lagda prognoser. Den största utvecklingen (anslutning av stor industri och stora vindkraftparker) sker i regionnätet varför trender beskrivs i dessa avsnitt.

Flexibilitetslösningar används i nuläget inte vare sig för regionnätet eller lokalnätet i området.

3 Planerade investeringar och alternativa lösningar

3.1 Vattenfall Eldistributions tillvägagångssätt vid planering av åtgärder

Innan ett projekt initieras och prioriteras görs normalt en nätutredning. Detta är en analys där nätåtgärder studeras i syfte att skapa ett framtida nät som uppfyller högt ställda krav (en teknisk- ekonomisk utredning).

Det finns flera orsaker för att göra en nätutredning - de vanligaste är:

- Då överföringsförmågan med de prognoserna som ligger inte räcker till för befintliga kunder (kapacitetshöjande reinvesteringar).
- Då överföringsförmågan i samband med nyanslutningar inte räcker till (tillväxtinvesteringar). I detta fall kommer kunden behöva betala anslutningsavgift. För mindre anslutningar är avgiften schabloniserad och för större motsvarar den kostnaden att ansluta kunden.
- Då Vattenfall Eldistribution AB bedömer att förnyelse av anläggning är ett alternativ till fortsatt drift (reinvestering).
- Vid hög felfrekvens i nätet eller dålig elkvalitet (reinvestering)

Till detta kommer sedan reinvestering som kan krävas av personsäkerhetsskäl eller andra lagkrav.

Grundförutsättningen vid nätplanering är att nätet ska erbjuda god leveranssäkerhet, god elkvalitet, vara drift- och personsäkert samt vara kostnadseffektivt.

Vid nätplaneringen studeras flera alternativ som ska klara dessa förutsättningar, funktionskrav och eventuella kundkrav. En kostnadskalkyl med nuvärdesanalys görs för vart och ett av dessa alternativ där även kundernas kostnad för avbrott ingår och den mest flexibla och mest kostnadseffektiva lösningen föreslås.

De föreslagna åtgärderna går sedan in i den prioriteringsmodell som beskrivs i 3.1.1

3.1.1 Redogörelse för valet av investeringar som företaget redovisat

För att välja ut och rangordna de investeringar som behöver utföras i nätet tillämpar Vattenfall Eldistribution AB en modell för att prioritera bland de anläggningsåtgärder som det finns ett behov av att genomföra. Modellens syfte är att ge de bästa förutsättningarna för att så effektivt som möjligt nå bolagets långsiktiga uppsatta anläggningsmål utifrån de aktuella ramar och förutsättningar som gäller. Den ska också skapa transparens inom bolaget kring varför en viss åtgärd genomförs. Modellen har en inbyggd flexibilitet vilket innebär att om planeringsförutsättningarna ändras kan påverkade parametrar ändras genom hela anläggningsåtgärdsportföljen. Modellen är uppbyggd i tre steg som sker sekventiellt. Det är den befintliga eller tillkommande anläggningen som är bärare av gap, risker och åtgärd. På så sätt fås en

enkel spårbarhet och relation dokumenterad i IT-system genom hela anläggningens livscykel.

Följande är en övergripande beskrivning av de tre prioriteringsstegen:

1. En identifierad brist, behov eller avvikelse, kallad gap, ska värderas utifrån vilken risk denna skapar för Vattenfall Eldistribution AB. Riskvärderingen utgår från ett bolagsövergripande värderamverk. Det har anpassats till ett prioriteringsramverk för anläggningsrisker och ger en riskpoäng och en kategorisering av det gap som riskvärderats. På så sätt kan man välja ut och gruppera riskerna.

2. Åtgärder tas fram för att hantera identifierade gap som riskvärderats. För varje åtgärd ska nyttan värderas utifrån effekterna och riskreduktionen efter att åtgärden är genomförd. Detta skapas genom att ställa nyttorna i form av riskreduceringens ekonomiska värde, regulatorisk påverkan på anläggningsvärdet samt övriga kostnadsförändringar och intäktspåverkan mot kostnaden för åtgärden. Genom den nyttokvot som blir resultatet skapas en rangordning mellan nyttovärderade åtgärder i portföljen.

3. Det slutgiltiga valet av tidpunkt för genomförande görs utifrån två aspekter. Den första är kopplad till att välja rätt åtgärder och den andra är när åtgärden kan genomföras. Rätt åtgärd väljs utifrån den rangordning som skapas genom att kombinera nyttokvoten och åtgärdens riskreducering, samt eventuella riktlinjer för prioritering som är beslutade. Generellt brukar t.ex. allvarliga personsäkerhetsbrister prioriteras högt, oavsett hur hög nyttokvot själva åtgärden uppnår. Dessutom prioriteras kundinitierade åtgärder högt och dessa rangordnas efter köplats och inte nyttokvot. Valet av genomförandetidpunkt anpassas och optimeras med hänsyn till satta mål och risktolerans samt förutsättningar som ges av kundbehov, resurstillgång och de givna ekonomiska ramarna.

Vattenfall Eldistribution AB gör investeringar av många anledningar, t.ex. vädersäkring, förnyelse, tillväxt, leveranskvalitet och elsäkerhet. Uppdraget i nätutvecklingsplanen är att “redovisa [våra] planerade investeringar i huvudsaklig distributionsinfrastruktur som krävs för att ansluta ny produktionskapacitet och ny förbrukning, eller befintlig produktionskapacitet och förbrukning som har utökats” (4 kap. 11 § i föreskrifterna) och därför redovisas endast en del av vår verksamhet.

Nätinvesteringar delas upp i tillväxtinvesteringar och reinvesteringar. Tillväxtinvesteringar är ett strikt tillämpat begrepp och det är förknippat med en ny anslutning eller förvärv av ett nytt nät. Reinvesteringar omfattar all förnyelse av befintligt nät föranlett av teknisk status. Som reinvestering klassas även utbyggnad av nät till följd av den allmänna belastningsutvecklingen eller i syfte att förebygga störningar, även om nätdelar tillkommer på ny plats. Vid bedömningen av vilka planerade investeringar som redovisas i nätutvecklingsplanen har ett urval gjorts baserat på de investeringar som är klassade som tillväxinvesteringar samt kapacitetshöjande reinvesteringar.

För investeringar inom investeringsklassningen tillväxinvesteringar och kapacitetshöjande reinvesteringar har sedan ytterligare urval gjorts för att uppnå lämplig aggregeringsnivå och välja ut de investeringar som bidrar stort till elnätets behov av utveckling. I nätutvecklingsplanen redovisas kluster av investeringsprojekt som har ett geografiskt samband och på aggregerad nivå är större än 200 MSEK. Dessa projekt utgör sammanlagt ca. 85% av den totala investeringsprognosen [SEK] för tillväxinvesteringar och kapacitetshöjande reinvesteringar på regionnätsnivå. Vattenfall Eldistribution AB anser att det finns ett stort behov av att hålla denna höga aggregeringsnivå för att t.ex. enskilda kundförfrågningar inte ska kunna utläsas, detta bland annat p.g.a. att NDA (Non-disclosure Agreement) har signerats med vissa kunder. Dessutom speglar aggregeringsnivån den trend i anslutningsförfrågningar som har identifierats, som innebär allt fler större anslutningsförfrågningar och större elintensiva kunder som vill ansluta till elnätet.

De planerade investeringar som redovisas är beslutade att genomföras.

3.1.2 Redogörelse för valet av det mest kostnadseffektiva alternativet.

I den metodbeskrivning av teckning av villkorade avtal som godkänts av Energimarknadsinspektionen redovisas schablonmässiga kostnadsberäkningar av elnät jämfört med flexibilitetstjänster. Totalkostnaden för elnät, beräknad som kostnad för kapital samt övriga kostnader, bedöms uppgå till i genomsnitt 0,27 MSEK/MW och år. Som jämförelse bedöms kostnaden för ett tillgänglighetsavtal med en leverantör av flexibilitetstjänster uppgå till 4-8 MSEK/MW och år. Denna beräkning är teoretiskt och bör ses i ljuset av att mycket få aktörer idag bedöms uppfylla de tekniska krav som ställs på leverans av tjänster som ersätter elnät.

Flexibilitetstjänster befinner sig fortfarande i ett tidigt skede. Vattenfall Eldistribution ABs har bedrivit flera utvecklingsprojekt avseende flexibilitetsmarknader. Vid utvärderingen av dessa har konstaterats saknats nödvändig likviditet för att uppnå tillräcklig konkurrens och en fungerande prisbildning. Det har också konstaterats att tillförlitligheten i tjänsterna inte har varit den önskade. Den pågående elektrifieringen av bl.a. industriprocesser och transportsektor och inte minst anslutning av energilager (som i dagsläget inriktar sig på Svenska kraftnäts stödtjänstmarknader) innebär emellertid att det etableras aktörer med energilagringskapacitet som har potential att bidra till framtida flexibilitetstjänster. Vattenfall Eldistribution AB deltar i flera utvecklingsprojekt inom energilagring och analyserar kontinuerligt energilagers förutsättningar att bidra med tjänster som bidrar med nytta för elnätet.

3.2 Planerade investeringar.

Nätutvecklingsplanen avser perioden 2025-2034.

Lokalnät

Lokalnät byggs på nätkoncession för område, vilket innebär en förenklad tillståndsprocess jämfört med byggnation på regionnät. Lokalnätsanläggningar är också standardiserade i relativt hög omfattning och det leder sammantaget till att ledtiderna för att förstärka nätstrukturen genom att bygga lokalnätsanläggningar är förhållandevis korta, i många fall 2-3 år från projektering till idrifttagning. I de flesta fall

behöver nätstrukturen inte förstärkas i samband med nyanslutning och då är ledtiderna mycket kortare.

Norr

I Kiruna och Gällivare flyttas städerna. Det finns planer som verkställs 2025 som innefattar att last flyttas mellan befintliga stationer samtidigt som nya ledningsfack tillkommer, på sikt behöver även transformatorerna bytas för att tillgodose behovet av effekt.
I Arvidsjaur och Arjeplog står biltestverksamheter för största delen av tillväxten med 19 tillkommande punktlaster under den undersökta perioden och kapacitetshöjande åtgärder kommer vara nödvändiga för att möta behovet då det råder kapacitetsbrist i befintligt nät. Strategier för detta är under framtagande och behovet är förväntat att löpande kunna mötas under perioden.

Mellan

De större exploateringsområden i Uppsala som nämns i kapitel 2.3.2 finns med i Vattenfall Eldistributions planerade åtgärder.

Stockholm

I områdets sker det, som nämns i 2.3.3, en tillväxt av bostäder, kontorslokaler och elektrifiering av transportsektorn. För att möta det ökade behovet planeras kapacitetshöjande investeringar som kommer verkställas inom den undersökta perioden.

Öst

I området finns det inga större exploateringsområden att redovisa inom lokalnätet. Det som kommer verkställas inom de kommande 10 åren är flertalet större anslutningar av produktion som tillkommer i områdets landsbygdsnät. För att möta behovet finns flera planerade åtgärder för att förnya underliggande nät och stationsförnyelser, med nuvarande ledtider förväntas därför tillväxten kunna mötas.

Väst

Det finns solkraftproduktion och större anslutningar av batterilager och laddinfrastruktur som tillkommer i områdets landsbygdsnät. För att möta behovet finns det flera planerade åtgärder med förnyelser av underliggande nät och stationsförnyelser, med nuvarande ledtider förväntas därför tillväxten kunna mötas till 2034.

Regionnät

Att projektera och bygga ledningar på regionnät är en relativt omfattande process, inte minst tillståndsmässigt där tillstånd sökes per ledning (nätkoncession för ledning). Byggnation av regionnät är också mer komplicerat då det är större anläggningar och det inte är standardiserat i lika stor utsträckning som för lokalnät. Det pågår flera initiativ för att minska ledtiderna för byggnation av regionnätsledningar. För närvarande uppskattas ledtiden för att bygga en regionnätsledning, där man måste ansöka om nätkoncession för ledning, till 4-5 år.

Regionnätsstationer är betydligt större och mer komplexa än lokalnätstationer. Projektering och konstruktion är delvis standardiserat, men komplexiteten gör att många moment ändå behöver utvecklas för varje station. Så är inte minst fallet för befintliga anläggningar som ska förnyas eller utökas där hänsyn behöver tas till t.ex. begränsade markytor och att befintliga anläggningar behöver vara i drift under om- eller tillbyggnad. Förväntad ledtid för att bygga en ny eller utöka en befintlig regionnätsstation uppskattas till ca 2-4 år.

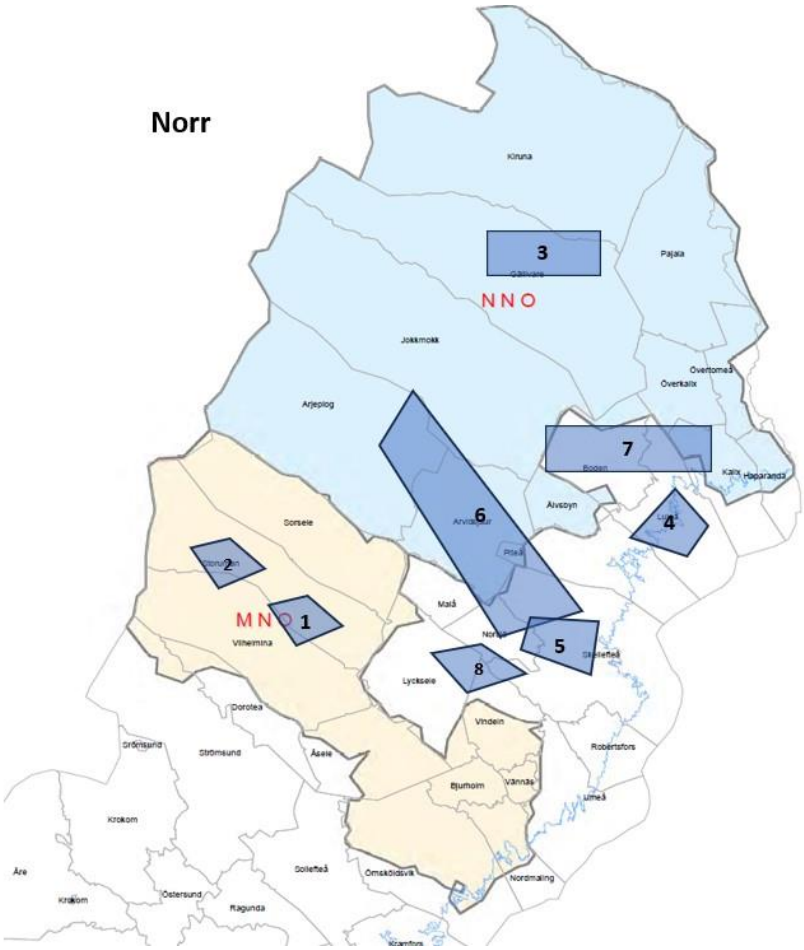
Sammanfattningsvis ger detta att nya lokalnätsanläggningar generellt sett kan tas i drift på kortare tid, inom 2-3 år. Regionnätsanläggningar som ännu inte påbörjats kan byggas och tas i drift på medellång- till lång sikt, 5-10 år, dvs. inom andra halvan av tidsrymden för nätutvecklingsplanen. Notera dock att de flesta nyanslutningarna på lokalnät kan anslutas snabbare då de ofta inte berörs av begränsningar i överliggande nät.

Nummer i kartan	**Delomr.**	**Projektbenämning**	**Projektstatus**	**Tidpunkt för driftsättning**
1	Norr	Grundfors	Inväntar tillstånd	2026-2028
2	Norr	Blaiken – Sandselehöjderna	Inväntar tillstånd	2026-2027
3	Norr	Elintensiv verksamhet i Gällivare	Inväntar tillstånd	2029
4	Norr	Regionnätsförstärkning Luleå	Påbörjad	2025-2029
5	Norr	Strukturförändring Nedre Skellefteå Älvdal	Påbörjad	2024-2027
6	Norr	Strukturförändring Vargfors-Arjeplog	Påbörjad	2026-2029
7	Norr	Elintensiv verksamhet i Boden	Påbörjad	2025
8	Norr	Tuggen	Tillstånd beviljat	2026
9	Mellan	Huvudprojekt Sala	Tillstånd beviljat	2026-2029
10	Mellan	Elintensiv verksamhet Gävleborg	Påbörjad	2025-2029
11	Mellan	Kapacitet Västmanland	Tillstånd beviljat	2025-2030
12	Mellan	Himmeta – Arboga – Kungsör	Tillstånd beviljat	
13	Mellan	Huvudprojekt Enköping		
14	Mellan	Husbyborg – Litslena		

15	Stock-holm	Kapacitet Stockholm	Planerad/inväntar tillstånd/tillstånd beviljat/Pågår	2023-2034
16	Öst	Gotland	Planerad	2028
17	Öst	Elintensiv verksamhet Sörmland	Pågår	2025-2029
18	Öst	130 kV-ledningar Sörmland	Planerad	2027-2029
19	Öst	Elintensiv verksamhet i Oxelösund	Pågår	2025-2026
20	Väst	Ture	Pågår	2025-2031
21	Väst	Stella	Planerad	2028
22	Väst	Stamnätstation Stenungsund	Planerad	2029-2030

3.2.1 Kompletterande information om planerade investeringar.

Norr



I Gällivare gör flera företag en stor satsning inom elintensiv verksamhet, något som resulterar i flera stora samverkande elnätsprojekt. Bland annat ska ny 400 kV stamnätsledning byggas (Svenska Kraftnät) samt ny anslutning mot stamnätet och 150 kV-anslutningsledningar till verksamheten.

I Bodens kommun byggs en ny stamnätstation och nya 150 kV-ledningar för att ansluta ny elintensiv verksamhet.

I projekten ***Grundfors*** och ***Tuggen*** så bygger Vattenfall Eldistribution om befintliga anslutningspunkter mot stamnätet och utökar med mer transformeringskapacitet. Detta gör att mer produktion kan anslutas till regionnätet. Projektet innehåller också ombyggnationer av 150 kV-ledningar som möjliggör högre överföringsförmåga samt anslutningsledningar för att ansluta nya vindkraftparker.

I projekt ***Stornorrfors*** så bygger Vattenfall Eldistribution om en anslutningspunkt mot stamnätet och utökar med mer transformeringskapacitet för att tillmötesgå ökat effektbehov i underliggande nät.

I ***regionnätsförstärkning Luleå*** så höjs överföringsförmågan i Vattenfalls 150 kV-regionnät genom att förstärka befintliga ledningar och bygga nya ledningar. Drivkraften är industrietableringar i nät som är anslutet till Vattenfalls regionnät.

Projektet Blaiken-Sandselehöjderna medför att flera nya 150 kV-ledningar byggs för att ansluta vindkraftparker i Sorsele kommun.

I strukturförändring ***nedre Skellefteå älvdal*** ingår kapacitetshöjande förnyelse av befintliga 150 kV-ledningar och byggnation nya 150 kV-ledningar. Den högre överföringsförmågan gör att mer produktion från vindkraft kan anslutas.

Strukturförändring Vargfors-Arjeplog omfattar kapacitetshöjande förnyelse av befintliga stationer och 150 kV-ledningar och byggnation av nya 150 kV-ledningar och en ny 150 kV-station vilket höjer kapaciteten i befintligt regionnät med spänningsnivå 40 kV.

Mellan

I området pågår omfattande omstrukturering och höjning av överföringsförmågan i såväl stamnät som regionnät. Med ökad efterfrågan på el planerar Svenska kraftnät att höja överföringsförmågan i snitt 2 med ***NordSyd***-programmet, där 220 kV-nät ersätts med 400 kV. I NordSyds ”Västeråsbenet” byggs en ny 400 kV-station norr om Västerås. Inom ***Kapacitet Västmanland*** etableras en inmatning till regionnätet från denna station, vilket medför att Vattenfall medges öka uttaget från stamnätet och äldre 220 kV-anläggningar kan avvecklas. . Inom ***Kapacitet Västmanland*** ersätts även flertalet äldre 130 kV-ledningar i Bergslagen med nya 130 kV-ledningar med högre överföringsförmåga, vilket möjliggör att ny industri och elproduktion kan anslutas.

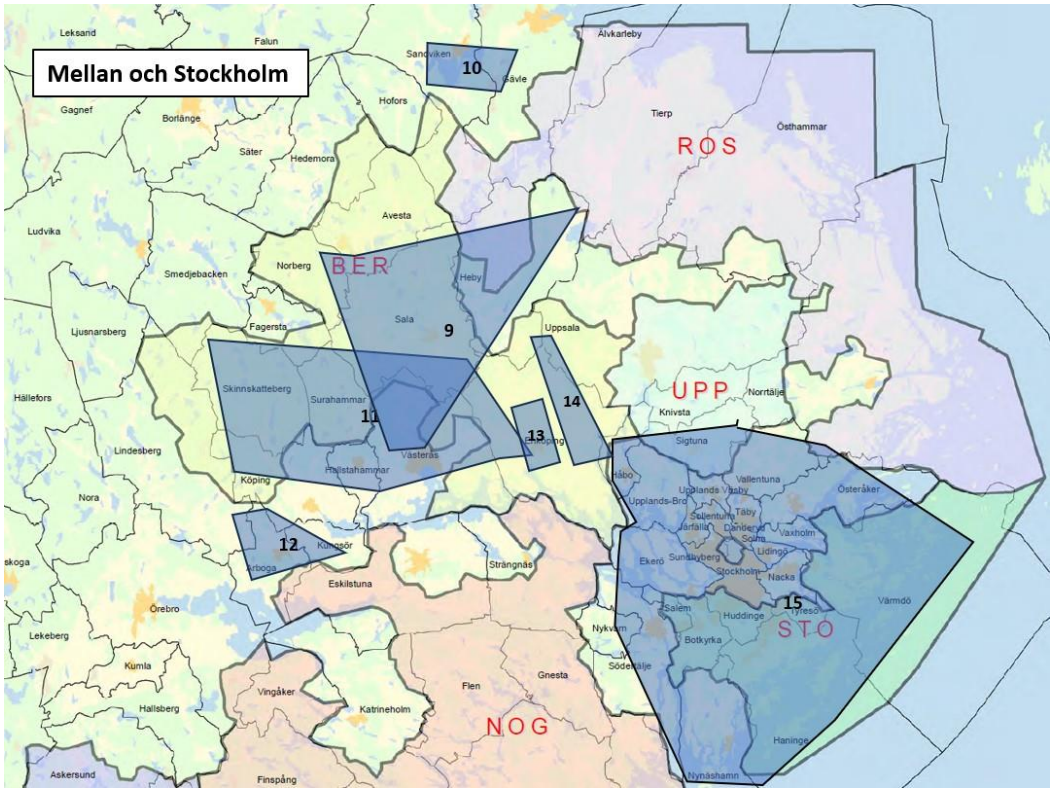
Inom ***huvudprojekt Sala*** ersätts äldre 70 kV-ledningar och stationer med nya 130 kV-anläggningar. Åtgärderna möjliggör att fler regionnätsanläggningar på sikt kan spänninghöjas från 70 kV till 130 kV och få högre överföringsförmåga.

Inom ***Elintensiv verksamhet Gävleborg*** etableras en ny inmatningspunkt från överliggande nät med transformering till 130 kV-regionnät och det byggs nya 130 kV-ledningar för att ansluta elintensiv verksamhet.

I projekt ***Himmeta-Arboga-Kungsör*** byggs nya 130 kV-ledningar och två nya stationer för att tillmötesgå förväntat behov av effekt hos annan nätägare som är ansluten till Vattenfalls regionnät.

I projekt ***huvudprojekt Enköping*** planeras bygget av en ny station, en station raseras och 70 kV-ledningar dras om för att möjliggöra framtida spänningshöjning till 130 kV. Till den nya stationen planeras anslutning av flera solparker.

I projekt ***Husbyborg-Litslena*** planeras för att ersätta dagens 20 kV-anläggningar med anläggningar konstruerade för 40 kV. Detta för att på sikt genomföra spänningshöjning och kunna tillgodose förväntat behov av effekt.

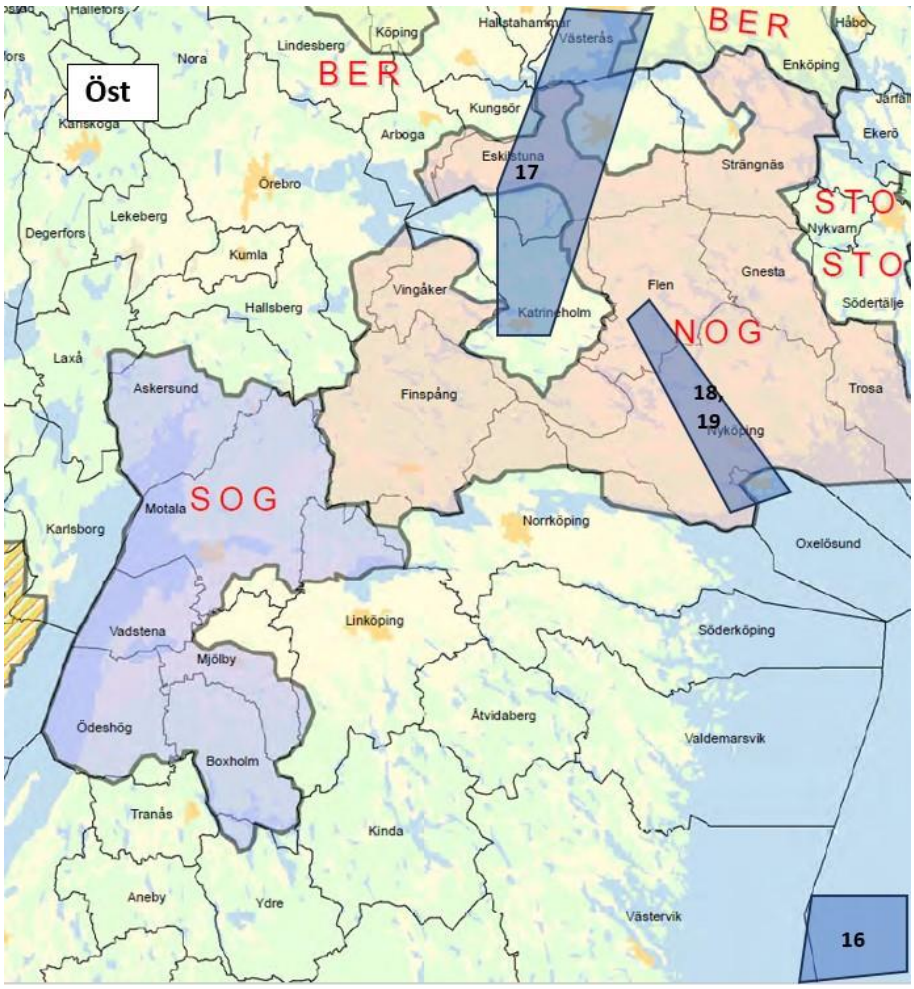


Stockholm

I programmet Kapacitet Stockholm har Vattenfall Eldistribution samlat ett stort antal projekt som syftar till förstärkning av kapaciteten i regionnätet i Stockholms län. Kapacitetsförstärkningen uppnås genom en höjning av regionnätets 70 kV spänningsnivå till 130 kV. Därtill läggs nuvarande anslutning till transmissionsnätet på 220 kV om till 400 kV. Detta kräver om- och nybyggnation av såväl ledningar som transformatorstationer. I första hand ersätts befintliga ledningar med nya och befintliga stationer byggs om för den nya spänningsnivån. Det krävs även att helt nya ledningar och stationer byggs. För närvarande omfattar programmet närmare hundra projekt, där ungefär hälften är ledningsprojekt och hälften stationsprojekt. Ungefär 20 mil av regionnätet inom Stockholms län ska uppgraderas. Arbetet berör kommunerna Botkyrka, Ekerö, Haninge, Huddinge, Nynäshamn, Salem, Sigtuna, Södertälje, Täby, Upplands-Bro, Upplands-Väsby, Vallentuna och Österåker. Hela projektet förväntas pågå till år 2030.

Lokalt i Stockholmsregionen sker omfattande stadsomvandling som förväntas öka uttaget i underliggande lokalnät. För att tillgodose lokalnätens behov byggs nya anslutningspunkter från regionnätet till lokalnät i bland annat Glömsta i Huddinge kommun, i Solna, i Bro i Upplands-Bro kommun och i Bålsta i Håbo kommun.

Öst



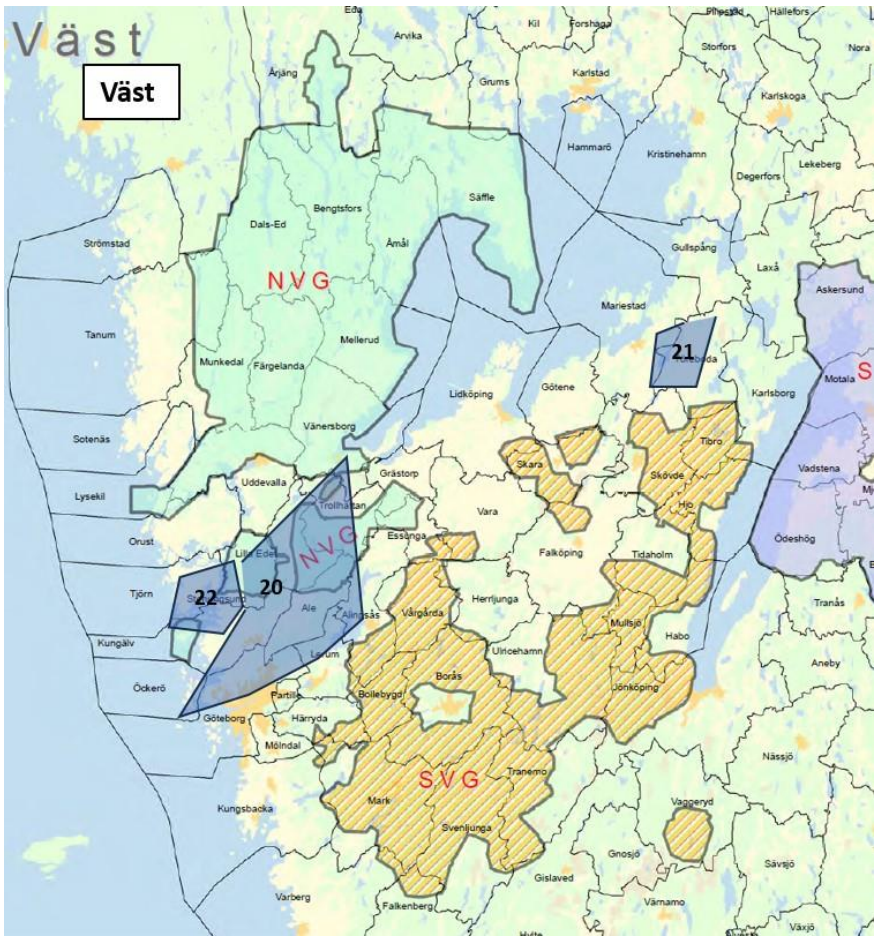
I Sörmland sker kapacitetshöjande förnyelse av drygt 5 mil ***130 kV-ledningar*** mellan Flen och Nyköping för att bland annat möjliggöra högre uttag från industri och anslutning av flera solparker.

På flera platser i Sörmland etableras ***elintensiv verksamhet***. För att ansluta dessa behöver flera befintliga 130 kV-ledningar förstärkas, nya ledningar behöver byggas och därtill krävs åtgärder i flera stationer.

För att möjliggöra anslutningen av elintensiv verksamhet bygger Vattenfall två nya 74 km långa 130 kV-ledningar till Oxelösund och etablerar ny transformering från stamnätets 400 kV.

Svenska kraftnät planerar att bygga en 220 kV-anslutning från fastlandet till ***Gotland*** för att möta den ökande efterfrågan på ön. Det möjliggör också att tung industri på ön kan bli koldioxidneutral och att mer vindkraft kan anslutas. Vattenfall bygger bland annat en ny transformatorstation på ön för att möjliggöra den nya anslutningen.

Väst



Omfattande ombyggnationer på stamnätet kommer ske under perioden vilket i sin tur möjliggör anslutning av mera produktion såväl som det utökade uttagsbehovet i Göteborg och Stenungssund.

Projekt Ture har initerats för att ansluta elintensiv verksamhet i Göteborgsregionen. Projektet omfattar bland annat ny anslutning till stamnätet, flera nya 130 kV-ledningar, ombyggnation av befintliga 130 kV-ledningar och etablering av nya stationer.

I och omkring Stenungsund finns befintliga industrier som planerar att göra sina processer fossilfria, vilket medför ett avsevärt högre elbehov än idag. För att möta efterfrågan planerar Vattenfall för en ny anslutning till stamnätet med transformering till 130 kV-regionnät. Det krävs också anpassning av befintliga ledningar till den nya stationen.

3.3 Behov av flexibilitetstjänster och andra resurser.

I områden där begränsningar i Svenska kraftnäts eller Vattenfall Eldistribution AB:s nät innebär att anslutning av kund inte kan ske i den takt som efterfrågas, övervägs alternativa lösningar såsom flexibilitetstjänster. Exempel på sådana områden är Göteborgsområdet, omkring Stenungsund och vid de tunga industrietableringarna i Norrland.

Vattenfall Eldistribution AB:s bedömning är att det i dagsläget inte finns förutsättningar för marknadsbaserade flexibilitetstjänster på dessa platser, varför bilaterala avtal med de enskilda verksamheterna övervägs. Ett sådant avtal kan innebära att en kund under begränsad tid kan behöva sänka sin elförbrukning eller elproduktion, i enlighet med avtal.

Vattenfall Eldistribution AB följer och analyserar kontinuerligt förutsättningar för flexibilitetstjänster som bidrar med nytta för elnätet.

I lokalnätet bedöms tillväxten hanteras inom ramen för planerade åtgärder i nätet.

3.3.1 Det förväntade behovet.

Med utgångspunkt i nuvarande prognoser ser Vattenfall Eldistribution AB i dagsläget inget behov av andra lösningar än villkorade avtal med kund.

3.3.2 Redogörelse för olika typer av åtgärder inklusive omfattning av behovet av åtgärderna.

Med utgångspunkt i nuvarande prognoser ser Vattenfall Eldistribution AB i dagsläget inget behov av andra lösningar än villkorade avtal med kund.

3.3.3 Omdirigering

Definitionen av begreppet omdirigering har varit föremål för diskussion, och det är för närvarande inte helt klarlagt om och när tjänster skulle kunna betraktas som omdirigering. Begreppet har hittills huvudsakligen avsett systemtjänster som införskaffas för att öka överföringskapaciteten vid begränsningar i elnätet. Vattenfall Eldistribution AB bedömer preliminärt att det inte föreligger något förutsägbart behov av tjänster som kan definieras som omdirigering.

4 Företagets bedömning om de planerade åtgärderna för perioden 2025-2034 möter behovet

Det förväntade behovet och systemets förmåga att möta detta behov är en ögonblicksbild som baseras på nu kända förutsättningar. Det bör noteras att anslutningsärenden med låg mognadsgrad eller som hindras av kapacitets-begränsningar i överliggande nät inte inkluderas i detta förväntade behov. Generellt gäller att Vattenfall Eldistribution AB bedömer att begränsningar i eget nät hanteras genom nätförstärkningar. Beskrivningen nedan, säger inte något om systemets förmåga att ansluta verksamhet utöver det som i denna nätutvecklingsplan ligger till grund för beskrivningen av det förväntade behovet.

Norr

Regionnät

Med de åtgärder som planeras bedöms regionnätet få tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under nätutvecklingsplanens tidsomfång, 2025-2034.

Elektrifiering av den tunga industrin och framställning av fossilfritt stål kräver mycket stora mängder el och Vattenfall Eldistribution AB medges inte öka uttaget från stamnätet i den mån som industrin efterfrågar. I dessa fall övervägs villkorade avtal.

Lokalnät

Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnätsanläggningar byggs ut och förstärks när behov identifieras eller uppstår. Under 3.2.1 redogörs för förväntade ledtider för byggnation av nät såsom exempelvis nätförstärkningar. I de fall det krävs nätåtgärder för att kunna hantera det förväntade behovet kan det således medföra viss ledtid men detta bedöms kunna hanteras inom tidsperioden för nätutvecklingsplanen.

Mellan

Regionnät

Med de åtgärder som planeras bedöms regionnätet få tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under nätutvecklingsplanens tidsomfång, 2025-2034.

Även större anslutningar, såväl ökat uttag som ökad elproduktion, som inkluderats i förväntat behov förväntas vara möjliga att ansluta under nätutvecklingsplanens tidsomfång.

Kapaciteten i överliggande nät förstärks för de norra och södra delarna av området genom Svenska kraftnäts NordSyd-program ”Västeråsbenet”. Det innebär att förutsättningarna väntas förbättras från och med 2028 i Västeråsområdet och omkring 2032 i de norra delarna. Vattenfall Eldistribution AB känner inte till någon tidplan för när Svenska kraftnät planerar att åtgärda begränsningarna i den nordvästra delen respektive nordöstra delen av området samt Roslagen.

Lokalnät

Vattenfall Eldistribution ABs lokalnätsanläggningar byggs ut och förstärks när behov identifieras eller uppstår. Under 3.2.1 redogörs för förväntade ledtider för byggnation av nät såsom exempelvis nätförstärkningar. I de fall det krävs nätåtgärder för att kunna hantera det förväntade behovet kan det således medföra viss ledtid men bedöms detta kunna hanteras inom tidsperioden för nätutvecklingsplanen.

Stockholm

Regionnät

Under avsnitt 3 beskrivs att det sker omfattande omstrukturering av såväl överliggande nät som Vattenfall Eldistribution ABs regionnät och omfattande förstärkningar av regionnätet i Stockholmsregionen.

Nätkapaciteten i överliggande nät har varit begränsad de senaste åren vilket resulterat i att Vattenfall Eldistribution AB nekats möjlighet att öka uttaget från överliggande nät. Denna situation förväntas gradvis förbättras från och med hösten 2024. Från hösten 2025 väntas överliggande nät kunna tillgodose Vattenfall Eldistribution AB:s förväntade behov.

Med planerade regionnätsåtgärder, i huvudsak de som beskrivs under avsnitt 3, förväntas regionnätet kunna hantera det förväntade behovet av elöverföring under nätutvecklingsplanens tidsomfång, 2025-2034.

Lokalnät

Vattenfall Eldistribution AB:s lokalnätsanläggningar byggs ut och förstärks när behov identifieras eller uppstår. Under 3.2.1 redogörs för förväntade ledtider för byggnation av nät såsom exempelvis nätförstärkningar. I de fall det krävs nätåtgärder för att kunna hantera det förväntade behovet kan det således medföra viss ledtid men detta bedöms kunna hanteras inom tidsperioden för nätutvecklingsplanen.

Öst

Regionnät

Med de åtgärder som planeras bedöms regionnätet få tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under nätutvecklingsplanens tidsomfång, 2025-2034.

Även större anslutningar, såväl ökat uttag som ökad elproduktion, som inkluderats i förväntat behov väntas kunna anslutas under nätutvecklingsplanens tidsomfång.

Lokalnät

Vattenfall Eldistribution ABs lokalnätsanläggningar byggs ut och förstärks när behov identifieras eller uppstår. Under 3.2.1 redogörs för förväntade ledtider för byggnation av nät såsom exempelvis nätförstärkningar. I de fall det krävs nätåtgärder för att kunna hantera det förväntade behovet kan det således medföra viss ledtid men detta bedöms kunna hanteras inom tidsperioden för nätutvecklingsplanen

Väst

Regionnät

Med de åtgärder som planeras bedöms regionnätet få tillräcklig kapacitet för att kunna hantera förväntad tillväxt i form av bostäder, verksamheter samt elektrifiering av transportsektorn under nätutvecklingsplanens tidsomfång, 2025-2034.

Den största delen av tillkommande effektbehov utgörs dock av tillkommande elintensiv verksamhet och elektrifiering av befintlig industri.

Vattenfall Eldistribution AB har ännu inte fått medgivande från Svenska kraftnät att öka effektuttaget från stamnätet och effektinmatningen till stamnätet i den mån som bedöms behövas. Detta gör att möjligheten att ansluta ny produktion som producerar under sommarhalvåret fortsatt väntas vara begränsad. I synnerhet gäller detta den senare tidshalvan som nätutvecklingsplanens omfattar.

Vattenfall Eldistribution AB:s förstärkningar av regionnätet matchar inte heller tidsmässigt det behov som uppkommer från industrin och producenterna varför alternativa lösningar såsom villkorade avtal övervägs.

Lokalnät

Vattenfall Eldistribution ABs lokalnätsanläggningar byggs ut och förstärks när behov identifieras eller uppstår. Under 3.2.1 redogörs för förväntade ledtider för byggnation av nät såsom exempelvis nätförstärkningar. I de fall det krävs nätåtgärder för att kunna hantera det förväntade behovet kan det således medföra viss ledtid men detta bedöms kunna hanteras inom tidsperioden för nätutvecklingsplanen.

KUNGÄLVS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Mikaela Danielsson

2024-10-16

Remissvar - Översiktsplan Tjörns kommun granskning (Dnr KS2024/2158-3)

Sammanfattning

Tjörns kommun har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan (ÖP) som på en övergripande nivå, visar hur kommunen vill att mark och vatten ska användas, utvecklas och bevaras. ÖP ger vägledning för efterföljande planering och byggande, och avser efter antagande ersätta kommunens gällande ÖP från 2013. För kommunens havsområden gäller fortsatt FÖP Hav Tjörn Orust (fördjupad översiktsplan för havet) som antogs av kommunfullmäktige i november 2023. Kungälvs kommun har getts möjlighet att yttra sig över förslaget och granskning pågår från den 30 september till 1 december 2024.

Tjörns förslag till ny ÖP tar avstamp i kommuns vision ”Möjligheternas ö hela året och för hela livet” där Tjörn 2035 är en åretruntlevande ö för livets alla faser. Företagsamhet, småskalighet och närhet är kommunens kännetecken. Havet, det öppna landskapet och kulturen är kommunens unika värden. Visionen anger att Tjörn ska uppnå 20 000 invånare 2035. Under arbetets gång har dock detta utträtts vidare, och den i ÖP föreslagna befolkningsökningstakten har reviderats till 1% med större fokus på en hållbar bebyggelseutveckling. Detta innebär att kommunen uppnår befolkningsmålet i visionen omkring år 2045, efter att det tillkommit cirka 1800 bostäder.

De områden som främst berör Kungälvs kommun är frågan om kollektivtrafik och förslaget om en personfärja mellan Rönnäng och Rökan på Vrångholmen (vid tidigare brofäste för Instöbron). Förvaltningens bedömning är positiv till förslaget ur ett turistperspektiv, då främst under sommarhalvåret.

Vidare instämmer förvaltningen i att vattenförsörjning är en viktig regional och mellankommunal fråga. Såsom anges i Tjörns ÖP bidrar Kungälvs kommun till öns vattenförsörjning genom en anslutning till Stenungsunds kommun från vilken Tjörns kommun köper delar av sitt dricksvatten.

Juridisk bedömning

Översiktsplaner hanteras enl. plan- och bygglagen (PBL 3 kap. 18 §) vilken anger processen kring samråd och granskning där närliggande kommuner ges möjlighet att yttra sig kring gemensamma mellankommunala frågor.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund
Ny översiktsplan för Tjörns kommun, Möjligheternas ÖP, ligger ute för granskning under perioden 30 september till 1 december 2024. Möjligheternas ÖP är ett förslag till ny ÖP, som efter antagande avser ersätta kommunens gällande ÖP från 2013.

Av granskningsförslaget framgår långsiktig övergripande fysisk planering för hela kommunens landområden. Möjligheternas ÖP har en lång tidshorisont och ger vägledning för efterföljande

planering och byggande. För kommunens havsområden gäller fortsatt FÖP Hav Tjörn Orust (fördjupad översiktsplan för havet) som antogs av kommunfullmäktige i november 2023.

Under samrådet våren 2023 för Möjligheternas ÖP inkom ca 250 yttranden med synpunkter om bland annat befolkningsmål, infrastruktur, näringsliv, bostäder, samhällsservice, miljöpåverkan och klimatrisker. Synpunkterna berörde brister att åtgärda, behov av förtydligade ställningstaganden för bättre vägledning samt olika syn på vad som är en lämplig utveckling av kommunen.

Kungälvs kommun yttrade sig i samrådsskedet kring möjlig angöringsplats för förslag till ny färjeförbindelse från Rönnäng i syfte att avlasta Tjörnbron då den är som hårdast trafikerad. Föreslagen angöringsplats har i granskningshandlingen justerats till Rökan på Vrångholmen (vid tidigare brofäste för Instöbron). I Möjligheternas ÖP anges att färjan bör angöra Åstol, Dyrön och Tjörnekalv för att öka tillgängligheten till dessa öar. En sådan färja menar man skulle fylla en funktion för såväl boende som besökare och utgöra en alternativ färdväg för arbetsresor till Kungälv och Göteborg. Föreslagen färjeförbindelse mellan Rönnäng och Rökan stödjer Göteborgsregionens vision om långsiktig möjlighet till kollektivt båtresande längs kusten. Kollektivtrafik till Kungälv och Göteborg bör via väg 168 ansluta till färjeläget på fastlandssidan.

Genom Göteborgsregionen (GR) förs diskussioner om hur regionen ska kunna samarbeta för att trygga det framtida dricksvattenbehovet. Utöver åtgärder inom Bö tjärn (Tolleby vattentäkt) behöver Tjörns kommun fortsatt köpa dricksvatten från Stenungsund kommun. Kungälvs kommun har byggt ut dricksvattenkapaciteten, samt ett norrgående ledningsstråk med sjöledning till kommungränsen mot Stenungsund, vilken Tjörns kommun har anslutit sig till.

Bedömning
Den fråga som främst berör Kungälvs kommun är den om kollektivtrafik samt förslag om ny personfärja mellan Rönnäng och Rökan på Vrångholmen. Förvaltningens bedömning till förslaget om personfärjetrafik är positiv under sommarhalvåret, enligt i granskningshandlingen föreslagen sträckning.

Förvaltningen instämmer i att vattenförsörjning är en viktig regional och mellankommunal fråga. Såsom anges i Möjligheternas ÖP bidrar Kungälvs kommun till Tjörns vattenförsörjning genom en anslutning till Stenungsunds kommun.

Förutom dessa mellankommunala frågor så har kommunerna flera beröringspunkter bland annat kopplat till havet avseende maritima näringar, naturskydd och friluftsliv. Dessa frågor hanteras i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Bedöms inte aktuellt i detta ärende.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Möjligheternas ÖP bidrar till att nå de globala målen för hållbar utveckling, med ett i ÖP uttalat fokus på mål 3, 6, 11, 13, 14 och 15. I linje med mål 11 ger ÖP förutsättningar för att stärka kopplingarna till de större regionala kärnorna med robust infrastruktur och hållbar kollektivtrafik. Detta spelar en avgörande roll för näringsliv, bostadsbyggande, utbildningsmöjligheter och godstransportstruktur.

I sitt strategiska arbete och utgångspunkt i mål 13 strävar Tjörn efter att både lindra och hindra klimatförändringarna genom åtgärder i ÖP. Möjligheternas ÖP anger med hänsyn till mål 3 och 14 hur natur- och kulturmiljöer ska värnas samtidigt som de tillgängliggörs för såväl boende som besökare. Mål 6 och tillgången till rent dricksvatten säkerställs genom mellankommunala samarbeten.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Bedömning gjord utifrån översiktsplan ÖP2010.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Bedöms inte aktuellt för Kungälvs invånare i någon större omfattning då Möjligheternas ÖP reglerar mark och vattenanvändning inom Tjörns kommungräns. Dock innebär samarbete mellan kommuner i regionen fördelar både ur ett medborgar-, brukar-, barn- och näringslivsperspektiv.

Utifrån ett barnperspektiv bör uppmärksammas att Tjörns kommun saknar gynmasieskolor, utöver Nösnäsgymnasiets fordons- och transportprogram i Vallhamn, och kommunens unga där med hänvisas till skolor i närliggande kommuner. Detta innebär att cirka ett 50-tal ungdomar idag väljer Kungälvs kommun, även om Stenungsund och Göteborg är de populärare valen.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Det är av stor vikt för förvaltningen att i tidigt skede ta del av samt föra en aktiv dialog kring mellankommunala frågor rörande kommunens strategiska planering.

Ekonomisk bedömning

Ärendet berör inte den kommunala ekonomin men separata mellankommunala frågor kan i genomförande innebära kostnader.

Förslag till beslut

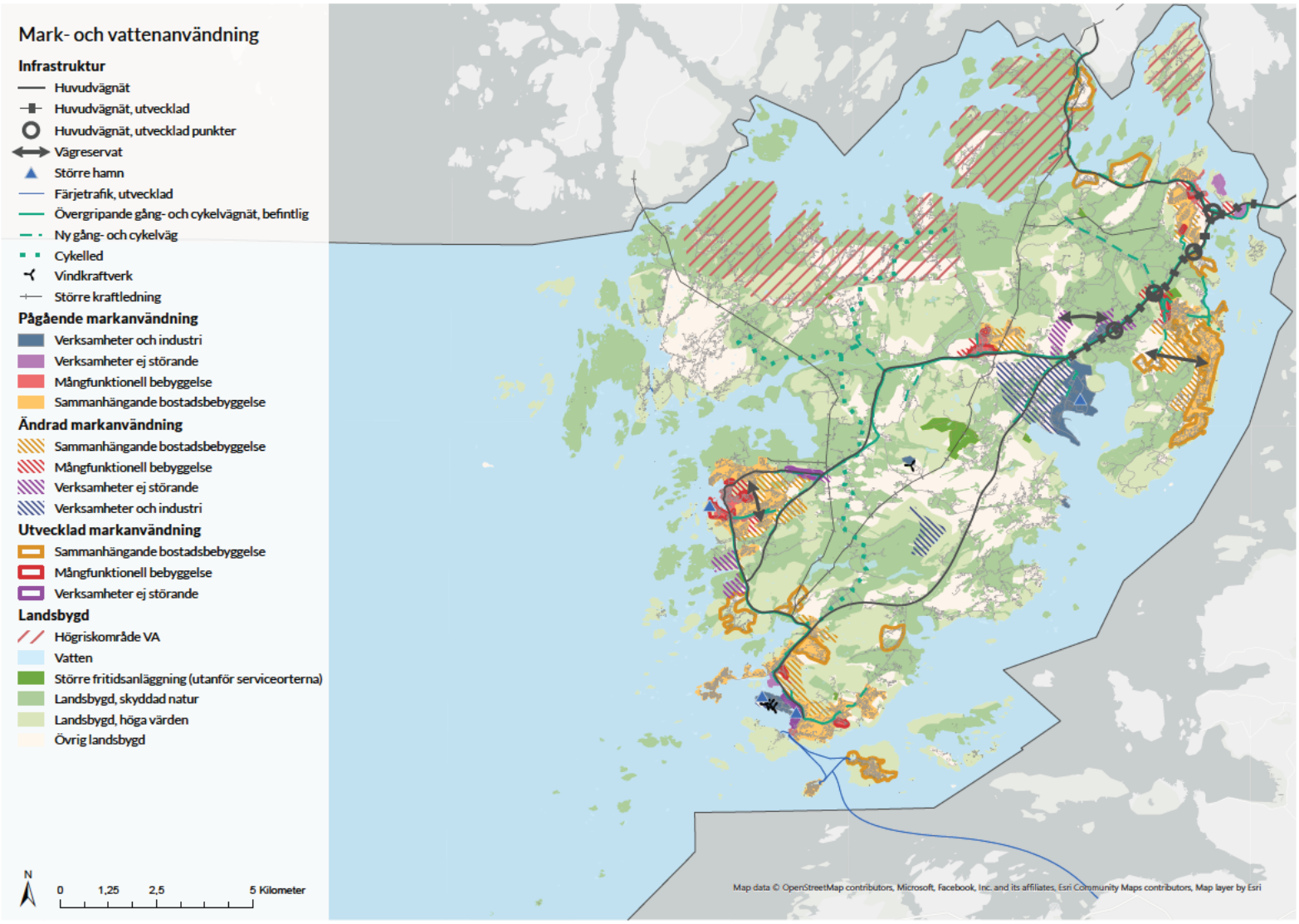
Kungälvs kommun ställer sig positiva till Tjörns förslag till ny översiktsplan (Möjligheternas ÖP) och har inga synpunkter avseende mellankommunala frågor, men vill påpeka att möjliggörande för personfärja mellan Rönnäng och Rökan på Vrångholmen i första hand omfattar sommartrafik.

Mirsad Radoncic
Tf Verksamhetschef Samhällsbyggnad

Anders Holm
Sektorchef Samhällsbyggnad

Expedieras till: plan@tjorn.se (Märk yttrandet med diarienummer KS 2024/182)

För kännedom till: mikaela.danielsson@kungalv.se


Mark- och vattenanvändning
Infrastruktur
Huvudvägnät
Huvudvägnät, utvecklad
Huvudvägnät, utvecklad punkter
Vägreservat
Större hamn
Färjetrafik, utvecklad
Övergripande gång- och cykelvägnät, befintlig
Ny gång- och cykelväg
Cykelled
Vindkraftverk
Större kraftledning
Pågående markanvändning
Verksamheter och industri
Verksamheter ej störande
Mångfunktionell bebyggelse
Sammanhängande bostadsbebyggelse
Ändrad markanvändning
Sammanhängande bostadsbebyggelse
Mångfunktionell bebyggelse
Verksamheter ej störande
Verksamheter och industri
Utvecklad markanvändning
Sammanhängande bostadsbebyggelse
Mångfunktionell bebyggelse
Verksamheter ej störande
Landsbygd
Högriskområde VA
Vatten
Större fritidsanläggning (utanför serviceorterna)
Landsbygd, skyddad natur
Landsbygd, höga värden
Övrig landsbygd
N
0
1,25
2,5
5 Kilometer
Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc. and its affiliates, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

TJÖRNS kommun

Granskningshandling

Tjörns kommun

Möjligheternas översiktsplan

Möjligheternas ÖP Tjörn - Granskningshandling

Möjligheternas översiktsplan Tjörns kommun	Granskningshandling 2024-07-05
Projektledning	Karin Löfgren, Tjörns kommun
Konsulter	Carolin Folkeson, Charlotta Boström, Paula Widmark, Frida Björkroth och Sara Bergquist, Norconsult Sverige AB
Projektgrupp	En bred projektgrupp med representanter för olika intresseområden och med olika kompetenser inom Tjörns kommun har medverkat i arbetet.
Styrgrupp	Kommunstyrelsens arbetsutskott
Kartor och illustrationer om inte annat anges	Norconsult Sverige AB
Foto omslag	Flygfoto.se
Övriga foton om inte annat anges	Maria Johannessen

Innehåll

INLEDNING 4

Välkommen till Tjörns kommuns översiktsplan! 4
Vad är en översiktsplan? 4
ÖP-processen 4
Disposition och läsanvisning 5

UTGÅNGSPUNKTER 7

Kommunens vision 7
Tjörns utmaningar 8
Agenda 2030 9
Nationella, regionala och lokala mål 10
Mellankommunala frågor 15

UTVECKLINGSSTRATEGI 18

Viljeinriktning 18
Strategikarta 18

MARK- OCH VATTENANVÄNDNING 22

Pågående, utvecklad och ändrad användning 22
Landsbygd 23
Sammanhängande bebyggelse 28
Infrastruktur 29
Vallhamn och Svanvik 33
Skärhamn 35
Rönnäng–Bleket 38
Kållekärr 41
Höviksnäs 43
Myggenäs 45
Havsområde 47

ALLMÄNNA INTRESSEN 48

Hushållningsbestämmelser 48
Riksintressen 49
Gestaltad livsmiljö 58
Bostäder 60
Samhällsservice 64
Näringsliv 66
Klimatrisker och klimatanpassning 72
Natur- och vattenmiljöer 78
Kulturmiljö 87
Friluftsliv och fritid 90
Miljö- och riskfaktorer 93
Kommunikationer och infrastruktur 103
Energiförsörjning 112
Vatten, avlopp och avfall 115

GENOMFÖRANDE 121

Bygglov, detaljplaner, planprogram och fördjupningar 121
Aktörer och samverkan 121
Investeringsbehov 122
Kontinuerlig översiktsplanering 125

Inledning

Välkommen till Tjörns kommuns översiktsplan!

Välkommen till granskning av ny översiktsplan (ÖP) för Tjörns kommun. Översiktsplanen visar kommunens långsiktiga planering av mark och vatten. Översiktsplanen finns både i digital- och pappersform. Granskningen pågår 30 september till och med 1 december 2024. Under denna period kan du lämna synpunkter på det som presenteras i planen.

Vad är en översiktsplan?

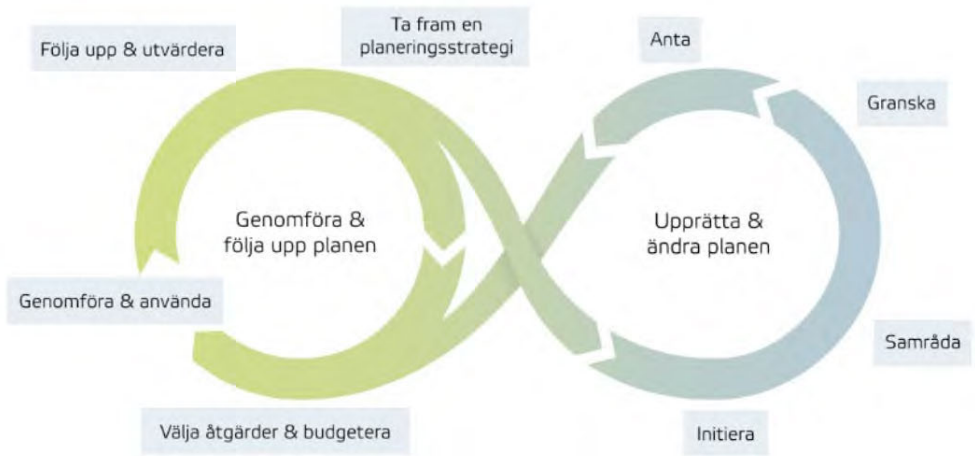
En översiktsplan visar på kommunens samlade strategi för hur mark, bebyggelse, infrastruktur och vatten ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen har en lång tidshorisont, visar kommunens övergripande viljeinriktning och har en vägledande funktion för kommunens fysiska planering. Den har dessutom en viktig roll i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling. Översiktsplanen visar hur kommunen avser ta hänsyn till och utveckla allmänna intressen, tillgodose riksintressen och följa miljökvalitetsnormer. Översiktsplanen har också en kommunikativ funktion för att visa medborgare, myndigheter och andra intressenter kommunens långsiktiga utveckling.

ÖP-processen

Översiktsplanering ska bedrivas kontinuerligt. Varje mandatperiod ska kommunfullmäktige ta ställning till om gällande översiktsplan speglar den sittande majoritetens viljeinriktning för kommunens utveckling eller inte, samt vad kommunen ska fokusera på i översiktsplaneringen framöver. Detta sker genom att en så kallad planeringsstrategi antas senast två år efter senaste val. Om den gällande översiktsplanen behöver förnyas startas arbetet med en ny plan. Processen att ta fram en ny översiktsplan pågår normalt under några år. Enligt lag ska förslaget på ny översiktsplan samrådas med myndigheter, kommuner, allmänheten och andra berörda. Efter samrådet revideras översiktsplanen för att sedan granskas och slutligen antas av kommunfullmäktige.

Planarbete

År 2019 gav kommunfullmäktige samhällsbyggnadsnämnden i uppgift att ta fram en ny översiktsplan för Tjörns kommun. Den förra översiktsplanen från 2013 bedömdes inaktuell och i behov av uppdatering. Arbetet med den nya översiktsplanen startade 2020. Förslaget till översiktsplan har löpande diskuterats med en politisk styrgrupp för att planen ska spegla kommunfullmäktiges viljeinriktning. Särskilt har förutsättningar att utveckla landsbygden på ett hållbart sätt och att hitta lämpliga utbyggnadsområden för såväl bostäder som verksamheter varit uppe för diskussion. Parallellt med revidering av planförslaget inför granskning har kommunfullmäktige våren 2024 antagit en planeringsstrategi som granskningsförslaget ligger i linje med.



Boverkets bild över en kontinuerlig översiktsplan

Dialog

I planarbetets inledande skede höll kommunen dialoger med medborgare, via kommunens webbplats och i form av digitala och fysiska möten. Mötena hade olika teman, bland annat skärgården, landsbygdsutveckling, rekreation och friluftsliv, natur och klimat, företagande, skolfrågor och äldres förutsättningar. I webbdialogen ställdes bland annat frågor om markanvändning idag och i framtiden, vad som är viktigt att fokusera på i översiktsplanen, angelägna hållbarhetsfrågor och vad som är viktigt för Tjörns identitet. Det som framkom under de olika dialogtillfällena låg till grund för samrådsförslaget. Under samrådet 2023 inkom sedan en stor mängd synpunkter som har utgjort underlag för revideringar av planförslaget inför granskning. Synpunkterna finns sammanställda och bemötta i samrådsredogörelsen som hör till granskningshandlingen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Till översiktsplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt sjätte kapitlet Miljöbalken, som syftar till att utreda planens miljöpåverkan och integrera miljöaspekter i planeringen. Miljökonsekvensbeskrivning till denna ÖP har tagits fram parallellt med planen. I december 2020 lät kommunen ta fram en bedömning av miljökonsekvenser av ett tidigt koncept till samrådshandling. De aspekter som då befarades få betydande miljöpåverkan och de förslag till förtydliganden eller revideringar av förslaget har därefter ingått i avvägningen mellan olika intressen när samrådsförslaget utarbetades. Kommunen samrådde med Länsstyrelsen i januari 2021 och oktober 2022 om avgränsning av innehållet i MKB:n. Miljökonsekvensbeskrivningen av samrådshandlingen togs fram under hösten 2022 och har uppdaterats våren 2024 med anledning av ändringar av planförslaget inför granskning.

Disposition och läsanvisning

Översiktsplanen består av sex övergripande kapitel som i den digitala versionen motsvarar de flikar som finns högst upp på sidan: Utgångspunkter, utvecklingsstrategi, mark- och vattenanvändning, allmänna intressen och genomförande av översiktsplanen. Översiktsplanen består också av tre sorters kartor, en för utvecklingsstrate-

gin, en för mark- och vattenanvändning och ett flertal kartor om värden att ta hänsyn till vid planering och byggande (hänsynskartor). Konsekvenser av översiktsplanen beskrivs såväl genom en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken, som genom en beskrivning av ekonomiska och sociala konsekvenser.

Översiktsplanen utgår från Boverkets ÖP-modell 2.1. I viss mån har begrepp i utvecklingsstrategin och markanvändning anpassats efter Tjörns kommuns unika förutsättningar.

En fördjupning av översiktsplanen för havet antogs av kommunfullmäktige 16 november 2023 (FÖP Havet). FÖP Hav togs fram tillsammans med Orust kommun och anger rekommenderad vattenanvändning i båda kommunernas havsområden. Denna översiktsplan fokuserar därför på mark- och vattenanvändning på kommunens landområden. För havsområdet gäller FÖP Havet. I den mån markanvändningen påverkar havsområdet så framgår det i respektive kapitel.

Inledning

I detta kapitel beskrivs vad en översiktsplan är, hur processen att ta fram översiktsplanen har gått till samt vad lagen säger.

Utgångspunkter

Här presenteras kommunens övergripande vision samt de utmaningar som Tjörns utveckling står inför. Här presenteras också internationella, nationella, regionala och lokala mål, hur översiktsplanen bidrar till att uppnå målen samt vilka mellankommunala intressen kommunen ser i planeringen.

Utvecklingsstrategi

Utvecklingsstrategin visar kommunens övergripande viljeinriktning för samhällsutvecklingen på Tjörn. Kapitlet presenterar en strategikarta med tillhörande beskrivningar av kommunens strategiska planering avseende bebyggelse, natur- och friluftsliv och kommunikationer.

Mark- och vattenanvändning

I detta kapitel presenteras mer specifikt hur kommunen avser använda, bevara och utveckla Tjörns mark- och vattenområden. Här redovisas plankartan med tillhörande geografiska beskrivningar och ställningstaganden. I det digitala formatet går det att förstora och förminska kartan och klicka i den för att se kommunens ställningstagande till respektive objekt.

Allmänna intressen

Kapitlet beskriver allmänna intressen som utgör värden att ta hänsyn till vid planering och byggande tillsammans med kommunens ställningstaganden avseende dessa. Kapitlet behandlar hushållningsbestämmelser, gestaltad livsmiljö, bostäder och samhällsservice, näringsliv, klimatrisker, natur- och vattenmiljöer, kulturmiljö, friluftsliv, miljö- och riskfaktorer, kommunikationer och infrastruktur, energiförsörjning, vatten och avlopp samt avfallshantering. Kapitlet redovisar också hur kommunen förhåller sig till riksintressen. Till kapitlet hör ett flertal kartor (hänsynskartor) för de allmänna intressen som kan redovisas på karta. I det digitala formatet går det att förstora och förminska kartorna och klicka i dem för att se kommunens ställningstagande till respektive objekt.

Genomförande

I detta kapitel beskrivs hur översiktsplanen kan genomföras, de aktörer som kan påverka genomförandet samt vilka investeringsbehov genomförandet förväntas medföra.

Hållbarhetsbedömning

I hållbarhetsbedömningen redovisas planens ekonomiska och sociala konsekvenser ihop med en sammanfattning av miljökonsekvenserna. Översiktsplanens miljökonsekvenser beskrivs utförligt i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken, vilken utgör en separat handling.

Utgångspunkter

Viktiga utgångspunkter för Tjörns långsiktiga utveckling är å ena sidan de inneboende resurser och kvaliteter som kommunen vill värna och utveckla, och å andra sidan de lokala och globala utmaningar kommunen har att hantera, nu och i framtiden. Översiktsplanen utgår även ifrån nationella och regionala mål samt övriga regionala och mellankommunala förutsättningar.

Kommunens vision

Översiktsplanen tar avstamp i Tjörns kommuns vision ”Möjligheternas ö hela året och för hela livet”, se citat nedan. Visionen antogs av kommunfullmäktige 2015 och är utgångspunkten för kommunens utveckling. Det är i visionen som kommunens budget, olika styrdokument och verksamhetsutveckling tar sin utgångspunkt.

”Tjörn 2035 är en åretruntlevande ö för livets alla faser. Företagsamhet, småskalighet och närhet är kommunens kännetecken. Havet, det öppna landskapet och kulturen är kommunens unika värden.

Möjligheternas ö är samlingsbegreppet för Tjörns utvecklingsambitioner. Möjligheterna skapas genom förutsättningarna på Tjörn och genom ökad närhet till en växande och dynamisk Göteborgsregion. Ordet möjligheter handlar ytterst om en livsmiljö där varje individ kan utveckla sina ambitioner, idéer och drömmar.

En åretruntlevande ö för livets alla faser kräver en stabil befolkningstillväxt för att nå 20 000 invånare år 2035. Fler helårsboende och en jämnare befolkningsstruktur är nödvändigt för att klara framtida service och ha ett Tjörn som lever året runt. Särskilt fokus behöver därför ligga på förutsättningarna för yngre barnfamiljer att etablera sig. Det krävs strategiska insatser inom arbetsmarknad och näringsliv, boende och byggnation, infrastruktur och kommunikationer, kompetensutveckling, föreningsliv och social gemenskap, samhällsservice av hög kvalitet samt gott bemötande och god tillgänglighet. Delårsboende och besökare medverkar till att upprätthålla servicenivåer samt bidrar med idéflöden och kontakter som är mycket värdefulla för Tjörns utveckling.

Företagsamhet beskriver ett förhållningssätt till dagens och morgondagens utmaningar som bygger på en positiv inställning till människors egna förmågor att hantera sina livsbetingelser. Kommunen ska arbeta aktivt med insatser för ett företagsamt Tjörn. Insatserna ska stärka en hållbar utveckling ur ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv för ett livskraftigt näringsliv, föreningsliv och samhällsliv i övrigt.

Småskalighet som grundläggande kvalitet kräver en långsiktigt medveten utvecklingspolitik för Tjörns orter. Utvecklingskraft skapas genom att alltid prioritera och fokusera på en hög kvalitet och samtidigt värna närhet i samhällsservice. Den goda dialogen kring både planprocesser och samhällsutveckling är viktig för förankring och delaktighet. Det finns en lång tradition att lita till den egna förmågan, bygga nätverk samt utveckla idéer och lösningar som är genuina och anpassade till förutsättningarna på Tjörn. Denna anda ska stärkas redan i skolan. Småskalighet innebär också insatser för mindre och medelstora företagsetablering och tillväxt.

Närhet innebär ökad närhet till dynamiken och utvecklingen i Göteborg och andra näraliggande kommuner genom bättre och snabbare kommunikationer och konstruktivt samarbete. Det innebär också fortsatt utveckling av den närhet mellan människor som är del av Tjörns kännetecken, genom aktivt stöd till arbetet med att skapa ett tryggt och säkert samhälle och till ett livaktigt och varierat föreningsliv. Närhet handlar också om närhet till en offensiv, professionell och tillgänglig kommunal verksamhet.

Havet, det öppna landskapet och kulturen tillhör Tjörns unika värden som ledande ö-kommun. Dessa värden behöver säkerställas långsiktigt men också tydliggöras och lyftas fram som en styrka i tillväxtarbetet. Kulturen är en viktig attraktionsfaktor för både boende och besökare. Det ursprungliga och autentiska, Tjörns själ, behöver vårdas och kommuniceras inte bara internt på ön utan också utåt. Kommunen behöver ha med dessa värden i sitt arbete med framtidsfrågor och sträva efter breda och långsiktigt hållbara politiska lösningar."

Befolkningsutveckling

Mål om fler helårsboende och jämnare befolkningsstruktur är särskilt viktiga delar av visionen, kopplat till god samhällsekonomi och upprätthållen kommunal service. I visionen anges att Tjörn ska uppnå 20 000 invånare till 2035.

Genom att bygga in långsiktighet och flexibilitet i översiktsplanen samt hålla öppet för olika utvecklingsscenarier skapar översiktsplanen förutsättningar för en befolkningsökning utöver de 20 000 invånare som nämns i kommunens vision. Det föreslås dock att befolkningsökningstakten ska vara något lägre än den som behövs för att uppnå 20 000 invånare år 2035. Den föreslagna befolkningsökningstakten om cirka 1 % innebär att kommunen uppnår befolkningsmålet i visionen omkring år 2045. Befolkningsökningstakten som föreslås bedöms som rimlig så att kommunen ska klara erforderlig utbyggnad av service, arbetsplatser och infrastruktur i takt med utvecklingen. En väl avvägd utvecklingstakt ger rådrum för hänsyn och styrning mot hållbar utveckling så att vissa negativa konsekvenser för människor och miljö kan begränsas samt att Tjörns attraktivitet som livsmiljö och besöksmål kan upprätthållas.

Tjörns utmaningar

Tjörns mest påtagliga samhällsbyggnadsutmaningar kopplade till fysisk planering handlar idag om kommunikationer, befolkningsstruktur och komplexa planeringsförutsättningar. Inför framtiden har kommunen också stora utmaningar kring hantering av klimatförändringarna.

Infrastruktur och kommunikationer

Infrastruktur och kommunikationer är stora utmaningar på Tjörn, ur flera aspekter. Tjörnbroleden som enda fastlandsförbindelse innebär sårbarhet vid trafikolyckor och stora trafikflöden. Under sommarhalvåret när många sommargäster och andra besökare reser till Tjörn, drabbas såväl godstransporter som bil- och kollektivtrafik av långa köer. Stor förekomst av långsamtgående fordon drar ned hastigheten på vägarna och kan göra restiden svår att beräkna. Samtidigt är effektiva godstransporter avgörande för att näringslivet och den lokala ekonomin ska fungera.

Bekväma och tillgängliga persontransporter utgör en viktig grund för social och ekonomisk hållbarhet, för pendling, vardagsresor och jämlika villkor mellan olika grupper i befolkningen, inte minst barn och unga. Kommunen stödjer det regionala målet att Västra Götaland ska vara fossiloberoende år 2030, något som Tjörn enligt kommunens koldioxidbudget kan bidra till främst genom minskade utsläpp från personbilstrafik. Då det är ekonomiskt angeläget att begränsa omfattande nyinvesteringar i transportinfrastruktur pekar flera faktorer mot behov av omställning till ett mer yteffektivt och hållbart nyttjande av befintligt transportsystem. Omfördelning av resande från bil till gång- och cykel på korta sträckor inom kommunen förhindras idag bland annat av att många av Tjörns vägar saknar förutsättningar för säker gång- och cykeltrafik. Det hämmar även kollektivtrafikresandet då det ofta är svårt att ta sig till hållplats utan bil. Således kan förbättrade möjligheter dels till säker gång- och cykeltrafik, dels till strategiskt belägen och attraktiv pendelparkering inom Tjörn, vara viktiga nycklar till kommunens trafikutmaningar gällande både trängsel och hållbarhet.

Befolkningsstruktur

Tjörn har en åldrande befolkning - en utmaning som kommunen delar med flera andra kommuner. För att nå en balanserad befolkningsstruktur, och för att kommunen ska kunna upprätthålla god service, behöver fler

unga personer i arbetsför ålder samt barnfamiljer bo på Tjörn. I kommunen ska det finnas bostäder som attraherar i livets olika skeden, attraktiva arbetsplatser samt goda förutsättningar för pendling till, från och inom kommunen.

En annan utmanande aspekt av befolkningsstrukturen är säsongsvariationerna kopplat till kommunens många fritidshus och besöksmål. Under högsäsong kan befolkningen mer än fördubblas, vilket ställer stora krav på infrastruktur och andra gemensamma resurser som exempelvis grönområden, samtidigt som Tjörns många fritidshus kan utgöra en potential för ökat helårsboende även inom befintlig bebyggelsestruktur.

Komplexa planeringsförutsättningar

Tjörn har komplexa planeringsförutsättningar. Det finns å ena sidan ett högt bebyggelsetryck på Tjörn till följd av närheten till Göteborg, men det är å andra sidan mycket svårt att hitta lämplig mark för ny bebyggelse i kommunen, då stora markområden har höga bevarandevärden eller andra egenskaper som förhindrar bebyggelseutveckling. De många natur- och kulturmiljöer som formar och ger Tjörn dess unika karaktär utgör grunden för kommunens attraktivitet såväl för boende som besöksnäring, samtidigt som det är just natur- och kulturvärden som ofta riskerar att påverkas negativt vid exploatering. Som beskrivits ovan finns också ett kommunalt behov av att kunna stimulera till inflyttning genom att erbjuda attraktiva bostäder och arbetsplatser till en ökad befolkning, dock helst på ett Tjörn med bibehållen karaktär och skönhet. Dessa delvis motstridiga planeringsförutsättningar innebär att planering för ändrad markanvändning på Tjörn inte sällan kräver svåra avvägningar och långa planprocesser.

Klimatförändringar

Klimatförändringarna påverkar Tjörn allt mer. Som ö och kustsamhälle är kommunen särskilt sårbar för flera av de effekter ett förändrat klimat förväntas medföra, som tilltagande förekomst av extremt väder, kusterosion samt på längre sikt stigande havsnivåer. Redan idag har kommunen erfarit såväl torka till följd av värmeböljor, vilket medfört sviktande ytvattentäkt och minskad grundvattenbildning, som översvämningar i samband med skyfall. Den kommunala vattenförsörjningen är säkrad för framtiden genom avtal med grannkommuner, men sårbarhet kvarstår gällande många enskilda vattentäkter. Tjörns landskap av berg och flacka dalgångar med lerjord innebär utmaningar för att hantera översvämning till följd av regn. Vattnet rinner snabbt från bergssluttningarna ned i dalbotten, där lerjorden erbjuder begränsade infiltrationsmöjligheter, vilket ställer krav på säkra vattenvägar och markytor för fördröjning. Flera av kommunens orter ligger vid havet och delvis lågt belägna i terrängen, vilket vid framtida havsnivåhöjningar kommer att innebära tilltagande översvämningsrisk. Kommunen behöver aktivt hantera frågor om att säkra och skydda bebyggelse, transportvägar, samhällsfunktioner samt natur- och kulturvärden från stigande vatten.

Agenda 2030

Kommunens hållbarhetsarbete utgår ifrån tre strategiska områden baserade på kommunens vision:

- Vi bygger en miljövänlig kommun med hållbar samhällsutveckling
- Vi skapar välfärd och livskvalitet för alla
- Vi använder ekonomiska resurser ansvarsfullt och hållbart

De strategiska områdena står i direkt relation till de tre hållbarhetsperspektiven socialt, ekologiskt och ekonomiskt, samt till FN:s 17 globala hållbarhetsmål i Agenda 2030. I kommunens budget presenteras de globala hållbarhetsmålen som en sfär, där de olika dimensionerna hänger ihop med varandra så att miljön är det yttersta skalet som innehåller det sociala och som i sin tur innehåller det ekonomiska; *”Vårt samhälle kan således endast existera inom gränserna som naturens resurser sätter, på samma sätt som det ekonomiska systemet skapats av och existerar inom samhället. Utan ekologisk hållbarhet kan inte social eller ekonomisk hållbarhet åstadkommas.” (Budget 2024, Tjörns kommun)*

Alla hållbarhetsmålen i Agenda 2030 kan sägas ha någon sorts beröring med kommunens översiktliga fysiska planering, och följande mål bedöms ha särskilt relevans:

- Mål 3 God hälsa och välbefinnande

- Mål 6 Rent vatten och sanitet för alla
- Mål 11 Hållbara städer och samhällen
- Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna
- Mål 14 Hav och marina resurser
- Mål 15 Ekosystem och biologisk mångfald

Hur översiktsplanen bidrar till att nå Agenda 2030

Översiktsplanen bidrar till goda boendemiljöer med rik tillgång till miljöer för friluftsliv. Stödjer planering av olika typer av bostäder. Hanterar begränsade resurser för vatten och avlopp i syfte att minska risken för bristsituationer, bland annat genom mellankommunala samarbeten. Redovisar vattenskyddsområden. Ger förutsättningar för att stärka kopplingarna till de större regionala kärnorna med robust infrastruktur och hållbar kollektivtrafik, vilket stödjer en hållbar samhällsstruktur med minskat bilberoende, och spelar en avgörande roll för kommunens näringsliv, bostadsbyggande, utbildningsmöjligheter och godstransportstruktur. Bidrar genom strategier och ställningstaganden till klimatanpassning av ny bebyggelse. Redovisar sociala perspektiv i tillgång till service och lokalt näringsliv. Hanterar VA-problematik i känsliga områden. Redovisar strategier och ställningstaganden för att ekosystem och biologisk mångfald ska värnas, samtidigt som natur- och kulturmiljöer ska blir tillgängliga för såväl boende som besökare.

Nationella, regionala och lokala mål

Översiktsplanen utgår från de mål, planer och program på lokal, regional och nationell nivå som har betydelse för en hållbar utveckling i Tjörns kommun.

Nationella mål

Mål för byggd miljö och infrastruktur

Det finns flera nationella mål om den byggda miljön och infrastruktur som är relevanta för översiktsplanen. Bland annat strategi för levande städer och hållbar stadsutveckling, transportförsörjning, gestaltad livsmiljö och kulturmiljöer i mångfald.

Strategin för levande städer och hållbar stadsutveckling betonar att städer ska utvecklas utifrån alla dimensioner av hållbar utveckling, miljömässiga, ekonomiska och sociala. Städer ska vara gröna, hälsosamma och trygga, där människor kan mötas och innovationer skapas. Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 procent av alla personkilometer i Sverige år 2025. På sikt ska andelen kollektivtrafik, cykel och gång fördubblas. Det är också viktigt att skapa förutsättningar för ett digitaliserat samhälle.

Enligt statligt mål ska transportförsörjningen vara samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen består av ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet medan hänsynsmålet fokuserar säkerhet, miljö och hälsa.

Enligt statligt mål ska arkitektur, form och design bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Arkitekturens, formens och designens bidrag till samhällsbygget ska tas tillvara fullt ut, till nytta och glädje för alla.

Kulturmiljöer ska bevaras, användas och utvecklas. Förvaltningen av landskapet ska bygga på en helhetssyn så att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

Hur översiktsplanen bidrar till att nå nationella mål för byggd miljö och infrastruktur

Översiktsplanen bidrar till att nå nationella mål för byggd miljö och infrastruktur genom att merparten av nya bostäder och verksamheter planeras i anslutning till befintliga större orter och verksamhetsområden. Detta bidrar till ett minskat resande och underlättar resor med gång-, cykel och kollektivtrafik. Samtidigt har översiktsplanen en positiv hållning till förhandsbesked och bygglov för bostäder och verksamheter på landsbygden. Det skapar attraktiva boendemiljöer och en levande landsbygd där kulturmiljöer kan fortsätta användas och utvecklas, men kan i viss mån motverka transportpolitiska mål.

Översiktsplanen fokuserar också på att åstadkomma mer varierade bostadsformer för att främja flyttkedjor och ge fler förutsättningar att hitta en lämplig bostad. Tjörns unika kulturmiljöer och bebyggelsekaraktärer ska värnas. Det innebär bland annat att byggande i exponerande lägen på bergsryggar och klippor mot havet ska noga övervägas. Tillgång till goda kommunikationslösningar i hela kommunen är en förutsättning för digital omställning. Det ger förutsättningar för minskat resande, näringslivsutveckling, likvärdig tillgång till utbildning och möjligheter att påverka samhällsutvecklingen.

Mål för social hållbarhet och folkhälsa

Det finns nationella mål om mänskliga rättigheter och kultur för social hållbarhet och ökad folkhälsa. Barnkonventionen sätter barns rättigheter i fokus.

Alla ska ges samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter samt förutsättningar för en god och jämlik hälsa, tillgång till en bostad, ha möjlighet att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv. De påverkbara hälsoklyftorna ska upphöra inom en generation. Personer med funktionsnedsättning ska uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund. Alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet. Kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska prägla samhällets utveckling.

Hur översiktsplanen bidrar till att nå mål för social hållbarhet och folkhälsa

Översiktsplanen bidrar till att uppnå målen för social hållbarhet och folkhälsa genom att rikta samhällsviktiga funktioner till befintliga större orter och sträva efter mer varierade bostadsformer. Det ger god tillgång till samhällsservice och förutsättningar för fler att hitta en lämplig bostad. God tillgång till digital kommunikation i hela kommunen ger likvärdig tillgång till utbildning och möjligheter att påverka samhällsutvecklingen. Översiktsplanen anger också hur natur- och kulturmiljöer kan göras tillgängliga för såväl invånare som besökare.

Mål för hållbar regional utveckling

Nationell strategi för hållbar regional utveckling 2021–2030 syftar till att minska klyftor och stärka utvecklingskraften i städer, tätorter samt gles- och landsbygder. Möjligheterna att bo, leva och verka i hela landet ska förbättras. Näringslivet ska ges goda förutsättningar att stärka konkurrenskraften och bidra till omställningen till hållbar utveckling. Stora samhällsutmaningar som genomsyrar den nationella strategin är miljöproblem och klimatförändringar, demografiska förändringar, samt ökade klyftor både inom Sverige och inom EU. Dessa samhällsutmaningar varierar mellan olika delar av landet och kommer tillsammans med globaliseringen, digitaliseringen och den övriga tekniska utvecklingen att påverka samhällsutvecklingen. Fyra strategiska områden lyfts fram för att möta dagens utmaningar:

- Likvärdiga möjligheter till boende, arbete och välfärd i hela landet
- Kompetensförsörjning och kompetensutveckling i hela landet
- Innovation och förnyelse samt entreprenörskap och företagande i hela landet
- Tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystemet

Hur översiktsplanen bidrar till att nå mål för regional utveckling

Översiktsplanen bidrar till att uppnå målen för regional utveckling genom att ge goda förutsättningar för näringslivet i kommunen samtidigt som kopplingarna till de regionala kärnorna stärks och ger tillgång till en större arbetsmarknad. Översiktsplanen ger förutsättningar för Tjörns invånare att arbeta hemifrån på ett modernt sätt genom att hela kommunen ska ha tillgång till goda kommunikationslösningar för digital omställning.

Mål för klimat och resursanvändning

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål och 16 miljökvalitetsmål. Generationsmålet är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället och innebär att dagens miljöproblem inte ska överlämnas till kommande generationer eller orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Flera av miljökvalitetsmålen är relevanta för den fysiska planeringen och översiktsplanen, framförallt målen om god bebyggd miljö, ett rikt odlingslandskap, hav i balans samt levande kust och skärgård.

Sverige ska hushålla med naturresurser och kretsloppen ska vara resurseffektiva samt så långt möjligt fria från farliga ämnen. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, och år 2040 ska Sverige ha 100 procent fossilfri elproduktion.

Hur översiktsplanen bidrar till att nå mål för klimat och resursanvändning

Översiktsplanen bidrar till att uppnå målen för klimat och resursanvändning genom att merparten av nya bostäder och verksamheter planeras i anslutning till befintliga större orter och verksamhetsområden. Detta ger förutsättningar för ett minskat resande och underlättar resor med gång-, cykel och kollektivtrafik. Samtidigt har översiktsplanen en positiv hållning till förhandsbesked och bygglov för bostäder och verksamheter på landsbygden. Det skapar attraktiva boendemiljöer och en levande landsbygd, men kan i viss mån motverka dessa mål.

Översiktsplanen anger hur natur- och kulturmiljöer ska värnas samtidigt som de blir tillgängliga för såväl invånare som besökare. Översiktsplanen har också en restriktiv syn på att ta i anspråk brukningsvärd jordbruksmark för bebyggelse. Hur havsområdet ska utvecklas preciseras i fördjupning av översiktsplanen för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Regionala mål

Vision Västra Götaland – Det goda livet – antogs av regionfullmäktige, VGR 2005, och omfattar mål och strategier för att uppnå visionen om det goda livet med god hälsa, arbete och utbildning, trygghet, gemenskap och delaktighet i samhällslivet, en god miljö där de förnybara systemen värnas, en uthållig tillväxt som skapar resurser för alla och ett rikt kulturliv. Behoven hos barn och ungdomar ska mötas. Visionen har fem fokusområden; ett livskraftigt och hållbart näringsliv, ledande kompetens och kunskapsutveckling, infrastruktur och kommunikationer med hög standard, en ledande kulturregion och en god hälsa. Övriga regionala utvecklingsmål som berör översiktsplanen handlar till stor del om att konkretisera denna vision.

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland antogs av regionfullmäktiges 2021. Målet är att Västra Götaland ska bli ett föredöme för omställning till ett hållbart samhälle. Målet nås genom att bygga kompetens, stärka innovationskraften, knyta samman Västra Götaland samt öka inkluderingen.

Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033 antogs av regionfullmäktige 2022. Planen utgör en del av den statliga transportinfrastrukturen för de kommande tio åren. Fokus ligger på klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2021-2025 antogs av regionfullmäktige 2021. Programmet redovisar hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Målet är att andelen hållbara resor ska öka. Fokus ligger på att kollektivtrafiken ska ha god geografisk tillgänglighet, vara enkel, tryck och inkluderande samt ge låg miljöpåverkan.

Strategi för hållbar tillväxt antogs av Göteborgsregionens förbundsstyrelse 2013. Strategin visar hur visionen om det goda livet ska uppnås i Göteborgsregionen och Västsverige. Den förutsätter en positiv befolkningsökning och en fortsatt regionförstoring som utgår från storstadsområdets möjligheter och närheten till regionens naturvärden. Det ska gå att leva och verka i hela regionen genom ett omfattande och robust transportsystem och kollektivtrafiknät.

Strategisk inriktning 2020–2023 antogs av Göteborgsregionens förbundsstyrelse 2019 och fokuserar på utmaningar där regionala samarbeten gör skillnad; fysisk planering, utbildning och kompetensförsörjning, näringslivsutveckling, digital transformation, social sammanhållning och trygghet samt klimat och miljö. Utmaningarna knyter an till Agenda 2030 och strategin baseras på Vision Västra Götaland – Det goda livet samt Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland.

Strukturbild för Göteborgsregionen godkändes av Göteborgsregionens förbundsstyrelse 2008 och är en överenskommelse om att ta gemensamt ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar. Strukturbilden ger inriktning för regionens infrastruktur och kollektivtrafik, bebyggelseutveckling samt natur- och kulturmiljö genom att markera huvudstråk, kustzon, gröna kilar med mera.

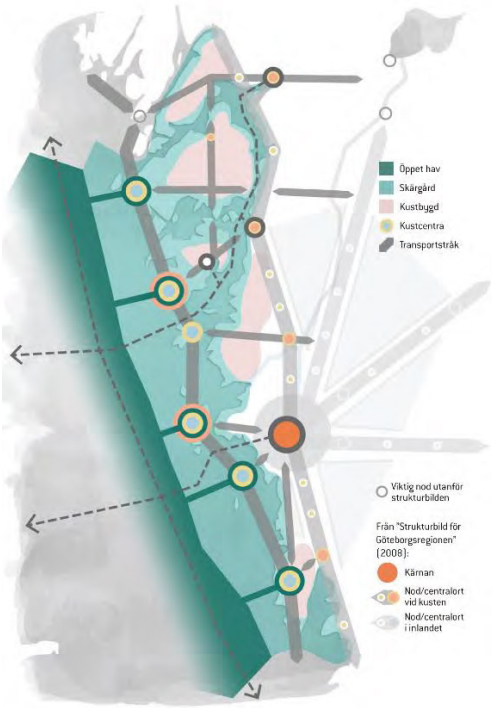
Strukturbild för Göteborgsregionen

En fördjupad strukturbild för kustzonen togs fram av Göteborgsregionen tillsammans med Orust och Uddevalla kommun och godkändes av Göteborgsregionens förbundsstyrelse 2019. Den fördjupade strukturbilden omfattar överenskommelser om att bevara och utveckla kustzonen och har inriktningar

om öppet hav, skärgård, kustbygd, kustcentra samt transportstråk.

Hur översiktsplanen bidrar till att nå regionala utvecklingsmål

Översiktsplanen bidrar till att nå målen om det goda livet och övriga regionala utvecklingsmål genom att ny sammanhållen bebyggelse lokaliseras till befintliga större orter och verksamhetsområden, ge förutsättningar att bo och leva på landsbygden, fokusera på mer varierade bostadsformer och stärka kopplingarna till de regionala kärnorna. Det ger förutsättningar för fler att hitta en lämplig bostad, utbildning och arbete, god tillgång till samhällsservice samt regional tillgänglighet till kusten.



Fördjupad strukturbild för kustzonen

Övriga regionala planer och program

Det finns ytterligare regionala handlingsplaner och program som är relevanta för översiktsplanen och fördjupar och konkretiserar de regionala, de nationella och internationella målen. Hur översiktsplanen bidrar till att nå dessa planer och program framgår i respektive avsnitt om tematiska inriktningar.

- Förvaltningsplan 2016–2021 för Västerhavets vattendistrikt, Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016
- Vattenförsörjningsplan för Göteborgsregionen, Göteborgsregionen, 2020
- Godstransportstrategi för Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, 2016
- Göteborgsregionen minskar avfallet – avfallsplan för 13 kommuner till 2030, Göteborgsregionen, 2019
- Klimat- och sårbarhetsanalys och myndighetsmål, Västra Götalandsregionen, 2019

Lokala styrdokument och planeringsunderlag

Översiktsplanen ligger i linje med kommunens aktuella styrdokument och planeringsunderlag. Hänvisningar till relevanta dokument görs löpande i planförslaget.

Mellankommunala frågor

I detta avsnitt sammanställts de planeringsfrågor som bedöms beröra grannkommuner eller en större region. Respektive fråga beskrivs utförligare i efterföljande kapitel i översiktsplanen.

Bostadsförsörjning

I ett regionalt bostadsförsörjningsperspektiv utgör Tjörns småhusbestånd en resurs för de grupper som efterfrågar natur-, kust- och stadsnära villaboende, inom pendlingsavstånd till Göteborgs arbetsmarknadsregion. Tjörnbor som efterfrågar lägenhetsboende flyttar idag främst till Stenungsund. Kommunen deltar i mellankommunal samverkan kring bland annat bostadsförsörjning genom Göteborgsregionens och Länsstyrelsens planeringsnätverk. Kommunens utvecklingsmål för befolkningsökning och bostadsbyggande ligger i linje med de delregionala målen för befolkningstillväxt i Hållbar Tillväxt (GR 2013). 2023 har kommunen antagit ett bostadsförsörjningsprogram, efter remittering till grannkommuner, kommunalförbund och länsstyrelse. Både bostadsförsörjningsprogram och översiktsplanen stödjer breddat utbud av olika bostadstyper på Tjörn.

Arbetsmarknad och näringsliv

Tjörn är en pendlingskommun, med utpendling om ca 4 400 personer, inpendling om ca 1 600 och starkast pendlingsrelationer till Stenungsund, Göteborg, Orust och Kungälv. Även om utpendlingen är betydligt större än inpendlingen så är Tjörn starkt beroende av kompetens från omgivande region för bemanning inom såväl offentlig som privat sektor. Det är viktiga målsättningar i översiktsplanen både att attrahera och knyta kompetens till kommunen genom inflyttning, och att möjliggöra en stärkt lokal arbetsmarknad, inte minst för att begränsa pendlingsresandet till förmån för framkomlighet i trafiksystemet och minskade koldioxidutsläpp. Kommunens näringslivsstrategi från 2020 anger att minst 1200 nya arbetstillfällen ska tillskapas inom kommunen till 2035. Det ligger i linje med Business Region Göteborgs mål för delregionen. Kommunens attraktivitet som boende- och livsmiljö bedöms även kunna bidra till att attrahera nationell och global kompetens till regionen.

Transportinfrastruktur (vägar, hamnar, farleder)

Väg 160, Tjörnbroleden, är av mellankommunalt intresse då den förbinder Tjörn och Orust med fastlandet och sträckningen genom Stenungsunds kommun belastas av trafik till och från både Tjörn och Orust. Leden behöver utvecklas för att minska sårbarheten i trafiksystemet och säkra såväl framkomlighet för alla trafikslag som tillräcklig kapacitet för framtiden. Kommunen samverkar med Trafikverket och berörda kommuner för att få till stånd åtgärder som svarar mot planerad befolkningsökning och näringslivsutveckling i såväl Tjörns, som Orust och Stenungsunds kommuner. Trafikverket har nyligen informerat kommunen om att tjörnbroarnas tekniska livslängd beräknas löpa ut omkring 2040, och att de då behöver ersättas av nya broar. Tjörn stödjer sina grannkommuners arbete för framtida broförbindelse mellan Svanesund och Kolhättan, som ett möjligt steg mot minskad sårbarhet och säkrad framkomlighet i det delregionala trafiksystemet.

Farleder och hamnar möjliggör effektiva godstransporter sjövägen, och avlastar därmed regionalt och nationellt vägnät, dock med följd att väg 160 belastas av omfattande godstransporter till och från Vallhamns hamn.

Cykelnätet behöver ses i ett mellankommunalt och regionalt perspektiv för att underlätta pendling med cykel.

Kollektivtrafik (buss, tåg, pendelparkering, färja)

Kollektivtrafik mellan Tjörn och omgivande region utgörs idag av buss och tåg, dels expressbussar till Göteborg respektive Uddevalla via Orust, dels buss till Stenungsund med byte till tåg på södra Bohusbanan. Kommunen samverkar kontinuerligt med grannkommuner och regionala aktörer för att upprätthålla och utveckla de regionala kollektivtrafikförbindelserna, både med effektiva och bekväma direktbusslinjer och så att södra Bohusbanan stärks för ökad kapacitet och fler avgångar. Inom kommunen finns kollektivtrafiknoder med större pendelparkeringar i Kållekärr och vid Myggenäs korsväg.

Tjörn stödjer Göteborgsregionens delregionala vision om långsiktig möjlighet till kollektivt båtresande längs kusten. Framtida stärkt färjeförbindelse söderut är av mellankommunalt intresse i första hand för Kungälv, men även Stenungsund och Orust om förbindelsen kan bidra till att avlasta tjörnbroleden och väg 160. Förutsättningar för att färjan ska kunna utgöra alternativ färdväg för arbetsresor från Tjörn är dels att pendelparkering

kan ordnas i Rönnäng, dels att god kollektivtrafik vidare till Kungälv och Göteborg angör ett färjeläge på fastlandssidan.

Utbildning

I Tjörns kommun finns grundskolor f-9, medan gymnasiestudier erbjuds inom GR-kommunerna. Merparten av eleverna från Tjörn väljer gymnasieskola i Stenungsund, Kungälv, Uddevalla och Göteborg. Undantag är Nösnäsgymnasiets fordons- och transportprogram i Vallhamn och Billströmska folkhögskolan som har ett regionalt upptagningsområde. Högre utbildning inom högskola och universitet finns i Göteborg och Trollhättan. Det är avgörande att kollektivtrafiken fungerar för att möjliggöra pendling till gymnasium och högre studier.

Natur- och kulturmiljöer i kustzonen

Tjörns natur- och kulturmiljöer utgör besöksmål främst för regionens invånare, men även nationellt och internationellt. Tillgängligheten till havet, skärgården och äldre skärgårdsbebyggelse utgör grunden för Tjörns attraktivitet för friluftsliv och besök. Tjörn utgör en pusselbit i västkusten som, tillsammans med övriga ö- och kustkommuner i Västra Götaland, binds samman av havet och kustzonen. Gällande besöksnäringen i Bohuslän deltar Tjörn i mellankommunalt samarbete genom Turistrådet Västsverige och projektet Ett enat Bohuslän.

Ett hållbart båtliv är av mellankommunalt intresse för hela Bohuskusten. Tjörn har flera noder för båtlivet i form av småbåtshamnar, gästhamnar och naturhamnar. Fritidsbåtlivet bör utvecklas så att fler får tillgång till kusten samtidigt som hänsyn tas till naturmiljöer och ekosystem på land och i hav. Kommunen planerar att ta fram en kommungemensam utredning kring förutsättningarna för ett utvecklat fritidsbåtliv ihop med Orusts kommun.

Områdena kring Stigfjorden, Härön, Breviks kile, Åstol och Dyrön samt Pater Noster, har mycket höga natur-, kulturmiljö- och rekreationsvärden, vilket gör dem särskilt attraktiva för friluftsliv och upplevelse av kust och hav. Delar av kustzonen och naturområden på Tjörn utgör stora, tysta områden. Tysta och orörda områden är en bristvara, framförallt i en storstadsregion.

Vattenförsörjning

Säker vattenförsörjning förutsätter mellankommunala och regionala samarbeten. Genom Göteborgsregionen sker mellankommunal samverkan för att trygga det framtida dricksvattenbehovet inom regionen. Tjörn försörjs med dricksvatten idag dels via egen vattentäkt, dels via Stenungsunds kommun. Kungälvs kommun har byggt ut dricksvattenkapaciteten, samt ett norrgående ledningsstråk med sjöledning till kommungränsen mot Stenungsund, vilken Tjörns kommun har anslutit sig till. Detta ger förutsättningar för en varaktigt god tillgång på dricksvatten. Tjörns kommun behöver fortsatt utveckla erforderlig mottagningskapacitet i anslutningsområdet. Ett alternativ för reservvattenförsörjning är att Tjörn ansluter till Orust kommun som i nuläget bygger ut sitt VA-nät i sydvästra delen av sin kommun. Det är också tänkbart att på längre sikt samverka med Stenungsunds kommun om VA-utbyggnad på Askeröarna.

Miljökvalitetsnormer för kustvatten

För att miljökvalitetsnormerna för kustvattnen i Tjörns kommun ska kunna följas krävs mellankommunal samverkan. Befintlig problematik med utsläpp av näringsämnen från enskilda avlopp och jordbruk till i synnerhet Stigfjorden förutsätter samordning med främst Orust kommun. Även samverkan med andra angränsande kommuner behövs för att upprätthålla eller förbättra vattenkvaliteten i olika delar av havsområdet kring Tjörn. STO-kommunerna har 2022 antagit en gemensam policy för små avlopp som syftar till att samordna arbetet med att skydda vattenmiljön mot övergödning från enskilda avloppsanläggningar, bland annat genom att synliggöra områden med särskild skyddsnivå. Tjörn samverkar med Kungälv, Uddevalla, Stenungsund och Orust inom ramen för Leader-projektet 8+fjordar, vars delprojekt berör havsmiljön på olika sätt. Inom Bohuskustens vattenvårdsförbund sker samverkan med ytterligare kommuner och aktörer, bland annat för att genom kontrollprogram övervaka miljötillståndet i de gemensamma kustvattnen.

Livsmedelsförsörjning

Självförsörjning av livsmedel (framförallt på nationell nivå) är viktigt för att minska sårbarheten med anledning av en orolig och föränderlig värld. Klimatförändringar, pandemi, stopp i globala logistikkedjor och krig kan påverka vår försörjning av livsmedel. Livsmedelssektorn är beroende av säker elförsörjning och fungerande transporter. Lagerhållningen är liten och sker till stor del på vägarna. En förutsättning för att långsiktigt säkerställa livsmedelsproduktion är restriktivitet med exploatering av jordbruksmark. Även relativt små arealer kan på sikt komma att vara av värde.

Energiförsörjning

Omställningen till ett fossilfritt samhälle ger ett ökat behov av energi i form av el, i hela landet och inte minst i det industritäta Västra Götaland. Energiproduktionen behöver öka och elnätet byggas ut för att svara upp mot utökad produktion. För produktion av fossilfri el inom Tjörn ser kommunen främst potential för solel.

Kommunen ställer sig tills vidare kritiska till havsbaserad vindkraft, och medverkar aktivt i pågående nationell dialog och remissförfaranden i frågan. Motiv till kommunens ställningstagande är bedömningen att havsbaserad vindkraft i allt för stor utsträckning skulle påverka kärnvärden för kommunens identitet negativt, som det kustnära fisket och upplevelsevärden i kustzonen. Kommunen noterar att anslutning från eventuell havsbaserad produktion till elnätet kan komma att beröra Tjörns kommun genom kabel och/eller kraftledningar såväl på land som i vattenområdet, och bevakar frågan vidare i samverkan med angränsande kommuner.

Risk- och säkerhet

Risk- och säkerhetsfrågor är av regionalt och i vissa fall nationellt intresse. Det handlar framför allt om ett framtida klimat, luft- och vattenkvalitet, miljöfarliga verksamheter, förorenade områden, farligt gods och räddningstjänstens utryckning vid brand eller olyckor. Närheten till Stenungsunds petrokemiska industrier ger risker för såväl miljön som för människors hälsa och säkerhet. Regional samverkan sker inom bland annat räddningstjänst och Kustbevakningen avseende sjötransporter av farligt gods, oljeutsläpp m.m.

Avfalls- och masshantering

Avfall hanteras regionalt genom att insamlat restavfall och matavfall i kommunen skickas till Renova i Göteborg för att tillvarata energiinnehållet som el och fjärrvärme och för biogasproduktion. Rötrester används därefter som gödning till åkermark runt om i landet.

Göteborgsregionen avfallsplan till 2030 anger att avfallshantering ska utgå från människans behov och vara anpassad till både den som lämnar och den som hämtar avfall. Avfallshanteringen ska också utgå från att ha den så kallade avfallshierarkin i EU:s ramdirektiv för avfall, som anger att man i första hand ska förebygga avfall, i andra hand återanvända, därefter återvinna material och i sista hand återvinna på annat sätt genom till exempel bortskaffning.

En hållbar och cirkulär masshantering (av berg- jord- och grusmaterial) förutsätter ett regionalt perspektiv med samverkan mellan flera aktörer. Berg- och grustäkter kan fungera som omlastningsplatser för massor som kan återvinnas.

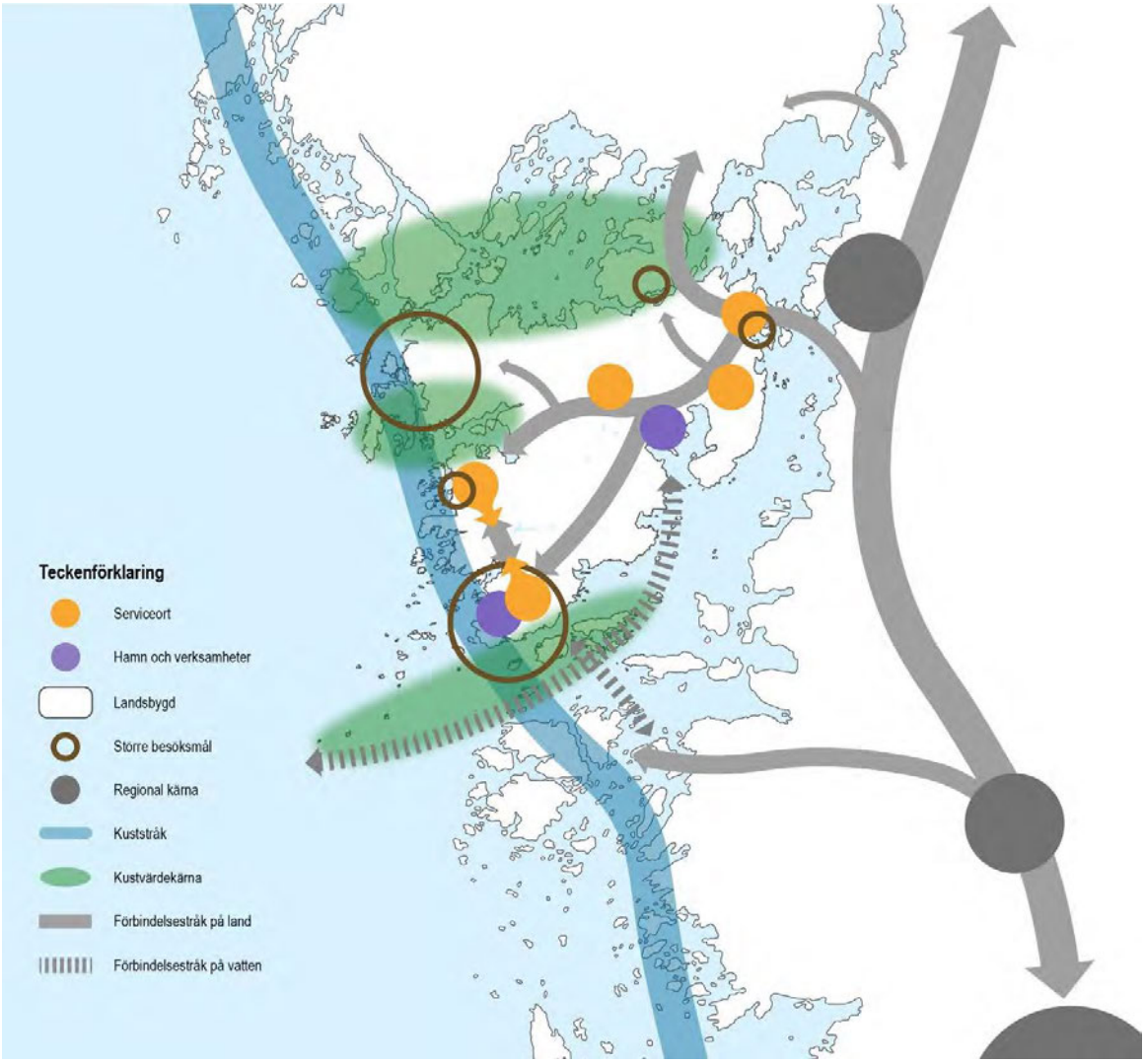
Utvecklingsstrategi

Utvecklingsstrategin visar kommunens viljeinriktning för långsiktig samhällsutveckling på Tjörn. I strategikartan redovisas även viktiga befintliga samband och strukturer. Fokus ligger på bebyggelse, natur- och friluftsliv samt kommunikationer.

Viljeinriktning

Översiktsplanen ska främja bebyggelseutveckling till stöd för ökning av helårsboende befolkning och lokalt näringsliv i enlighet med kommunens vision och politiska målsättningar. Planen möjliggör därför bebyggelseutveckling både i större orter och på landsbygd. Huvuddelen av tillkommande bebyggelse planeras inom och i anslutning till befintliga större orter som idag har ett utbud av service. Kommunen är även positiv till ny bebyggelse inom lämpliga delar av landsbygden. Denna ”både-och-strategi” syftar till att dels stärka kommunens orter med utökat serviceunderlag, och därmed nyttja och bygga vidare på befintlig infrastruktur, dels främja en fortsatt levande landsbygd där många tjörnbor bor och verkar redan idag.

Strategikarta



Serviceorter

Skärhamn ska fortsätta utvecklas som Tjörns centralort med stort utbud av samhällsservice, kommersiell service, kultur och bostäder. Skärhamn är även en nod för turism och besöksnäring i kommunen och en representant för Tjörns identitet som ö-kommun och skärgårdssamhälle.

Tillsammans med Skärhamn utgör Rönnäng-Bleket, Kållekärr, Höviksnäs och Myggenäs kommunens större orter, i översiktsplanen betecknade som ”serviceorter”, med befintlig tillgång till busskommunikationer, kommersiellt utbud och samhällsservice. Kommunens bebyggelseutveckling planeras främst till dessa orter för att stärka underlaget för och nyttja närheten till befintlig service. Serviceorterna bör utvecklas med såväl nya bostäder som mötesplatser, grönområden, arbetsplatser, förbindelselänkar för olika trafikslag samt kompletterande serviceutbud. Över tid kan serviceutbudet i de större orterna komma att profileras på olika sätt utifrån förändringar i förutsättningar inom kommunala verksamheter som skola och omsorg, marknadsförutsättningar, teknisk utveckling etc. Visst befintligt serviceutbud i form av exempelvis dagligvaruhandel finns även i några av kommunens mindre orter.

Pågående bebyggelseutveckling mellan Skärhamn och Rönnäng-Bleket utgör förtätning och vidareutveckling av befintliga tätortsstrukturer. Karaktäristisk landskapsbild och bebyggelsemiljöer med höga kulturhistoriska värden är viktiga resurser att värna, bevara och stärka.

Hamn och verksamheter

Kommunens större samlade verksamhetsområden finns i anslutning till godshamnen i Vallhamn, vid Svanvik samt Stansvik vid Rönnängs fiskehamn. Båda hamnarna är av riksintresse och ska värnas avseende funktion och anslutande infrastruktur på land och hav. Godshamnen i Vallhamn ska möjliggöra fortsatt internationell godstransport. Verksamhetsområden vid båda hamnarna ska utvecklas för att främja kommunens näringsliv i stort och möjliggöra fler arbetstillfällen. Rönnängs hamn ska möjliggöra fortsatt fiskerinäring. Rönnäng ska även utvecklas för att möjliggöra personfärjetrafik till Kungälv och eventuellt vidare mot Göteborg för att öka valmöjligheterna vid resor till och från den västra delen av ön. Eventuellt kan en sådan färjelinje starta redan i Stansvik eller Skärhamn.

Levande landsbygd

Tjörn har en levande landsbygd där en stor andel av kommuninvånarna bor och verkar. Landsbygdens karaktär med öppet odlingslandskap, bergspartier och skog, omväxlande med områden av sammanhängande småskalig bebyggelse i närheten till havet, är viktiga delar av kommunens själ som formar en attraktiv livsmiljö. Delar av landsbygden lämpar sig för ytterligare bebyggelseutveckling för boende och verksamhet, i synnerhet då avstånd till service och infrastruktur är relativt korta inom hela kommunen. Några befintliga fritidshus- och småhusområden är särskilt utpekade som lämpliga för fortsatt förtätning och omvandling mot helårsboende. Inom de delar av landsbygden som rymmer de allra mest känsliga natur- och kulturvärdena föreslår översiktsplanen en mer återhållsam utveckling. För att underlätta såväl vardagsresande som hållbar turism på landsbygden verkar kommunen långsiktigt för säkrare gång- och cykelmöjligheter.

Större besöksmål

Besöksnäringen ska utvecklas på ett hållbart sätt så att markanspråk anpassas till natur- och kulturmiljövärden, och värdena inte urholkas genom slitage eller annan påverkan. Nordiska Akvarellmuseet, Sundsby säteri, destination nordväst (Pilane skulpturpark, Säby, Björholmen, Björshuvudet, Kyrkesund och Härön) samt destination syd (Klädesholmen, Rönnäng, Bleket, Åstol, Dyrön och Tjörnekalv) är etablerade besöksmål som under högsäsong attraherar många besökare från när och fjärran. Kommunen ser även stor framtida potential för besöksnäringen inom verksamhetsklustret vid Tjörnbron. För att möjliggöra och främja fortsatt stark besöksnäring behöver förutsättningar kring dessa besöksmål utvecklas. Framför allt avseende trafiksäkerhet, avfallshantering, tillgänglighet för icke bilburna, samt parkering för bil och buss.

Regional kärna

Tjörn har starka ömsesidiga kopplingar till göteborgsregionen och dess delregionala kärnor. Tjörnborna bidrar med kompetens och arbetskraft till regional arbetsmarknad, samt tar del av det breda utbudet av service, nöjen, kultur och utbildning i Stenungsund, Kungälv och Göteborg. Regioninvånarna besöker Tjörn för bland annat friluftsliv och natur- och kulturupplevelser. Förutsättningarna för hållbart resande mellan Tjörn och dess regionala målpunkter ska värnas och utvecklas så att bekväm arbetspendling och därmed helårsboende på Tjörn underlättas, samt att besöksnäring och regional tillgänglighet till kusten främjas.

Kustled

Tillgängligheten till havet och skärgården är grundläggande för Tjörns attraktivitet för friluftsliv och besök. Tjörn har flera noder för fritidsbåtslivets rörelser längs Bohuskusten i form av småbåtshamnar, gästhamnar och naturhamnar. Farleden Gullholmen-Marstrand är av riksintresse för kommunikationer. Förutsättningarna för ett hållbart båtliv längs denna led ska utvecklas så att erforderliga hänsyn till naturmiljöer och ekosystem på land och i hav främjas. Tjörn stödjer Göteborgsregionens mellankommunala och delregionala vision om långsiktig möjlighet till kollektivt båtresande längs kusten.

Läs mer i Fördjupad strukturbild för kustzonen, GR 2019.

Kustvärdekärna

Som ö utgör Tjörn, ihop med övriga ö- och kustkommuner i Västra Götaland, en pusselbit i det gränslösa västkustsammanhang som binds samman av havet och kustzonen, och där flera olika geografiska värden möts. Områdena kring Stigfjorden, Härön, Breviks kile samt Pater Noster, Åstol och Dyrön har mycket höga natur-, kulturmiljö- och rekreationsvärden, vilket gör dem särskilt attraktiva för friluftsliv och upplevelse av kust och hav. Utveckling av friluftslivet i dessa områden ska ske så att befintliga värden på land och i hav bevaras, värnas och stärks.

Förbindelsestråk på land

Förutsättningarna för hållbart resande mellan Tjörn och dess regionala målpunkter ska värnas och utvecklas för att underlätta bekväm arbetspendling och därmed helårsboende på Tjörn, samt för att främja besöksnäring och regional tillgänglighet till kusten. Väg 160, Tjörnbroleden, är som enda direkta fastlandsförbindelse av mycket stor betydelse för kommunen som helhet, och även för grannkommunerna. Förbindelsen behöver utvecklas för att minska sårbarheten i trafiksystemet och säkra framkomligheten för alla trafikslag. Särskilt godstrafik, räddningstrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik behöver prioriteras. Vägar 160 och 169 har särskild betydelse för godstransporter till och från kommunens hamnar och större verksamhetsområden och ska värnas avseende denna funktion. Vägar 169, 723 och 721 kopplar kommunens södra, centrala och västra delar samt serviceorter till fastlandsförbindelsen. Vägar 727 och 711 har betydelse för tillgängligheten till kommunens norra och nordvästra delar av tättbebyggd landsbygd, såväl som större besöksmål och välbesökta fritidsanläggningar. Längs dessa vägar samt längs delar av väg 169 är långsiktigt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter särskilt angeläget.

Tjörn stödjer sina grannkommuners arbete för framtida broförbindelse mellan Svanesund och Kolhättan, som ett möjligt steg mot minskad sårbarhet och säkrad framkomlighet i det delregionala trafiksystemet.

Väg 168 i Kungälvs kommun möjliggör anslutning mellan framtida personfärja från Rönnäng och expressbuss mot Göteborg vid hållplatsläge Rökan. Förbindelsen bedöms långsiktigt ha potential för såväl arbetspendling som besökstrafik.

Förbindelsestråk på vatten

Farlederna Hätteberget–Stenungsund och Hakefjorden–Wallhamn ska värnas avseende sjöfartens framkomlighet till den internationella godshamnen i Vallhamn. Farlederna till Skärhamn och Rönnängs hamnar ska värnas för fiskerinäringen och andra transporter.

Färjeförbindelse för persontrafik mellan Rönnäng och Kungälvs kommun via Åstol och Dyrön, med anslutning mot Göteborg med expressbuss på väg 168 eller fortsatt båttrafik till centrala Göteborg. Förbindelsen bedöms

ha potential för såväl arbetspendling som besökstrafik. Tjörn stödjer Göteborgsregionens vision om långsiktig möjlighet till kollektivt båtresande längs kusten.

Läs mer i Fördjupad strukturbild för kustzonen, GR 2019.

Mark- och vattenanvändning

I detta kapitel presenteras hur kommunen avser att använda, bevara och utveckla mark och vatten i Tjörns kommun. Texten följer mark- och vattenanvändningskartans teckenförklaring och utgår ifrån pågående, utvecklad och ändrad användning. Det finns ställningstaganden för respektive kategori markanvändning och specifikt för vissa enskilda områden. Markanvändning i serviceorterna och vid Vallhamn och Svanvik beskrivs samlat.

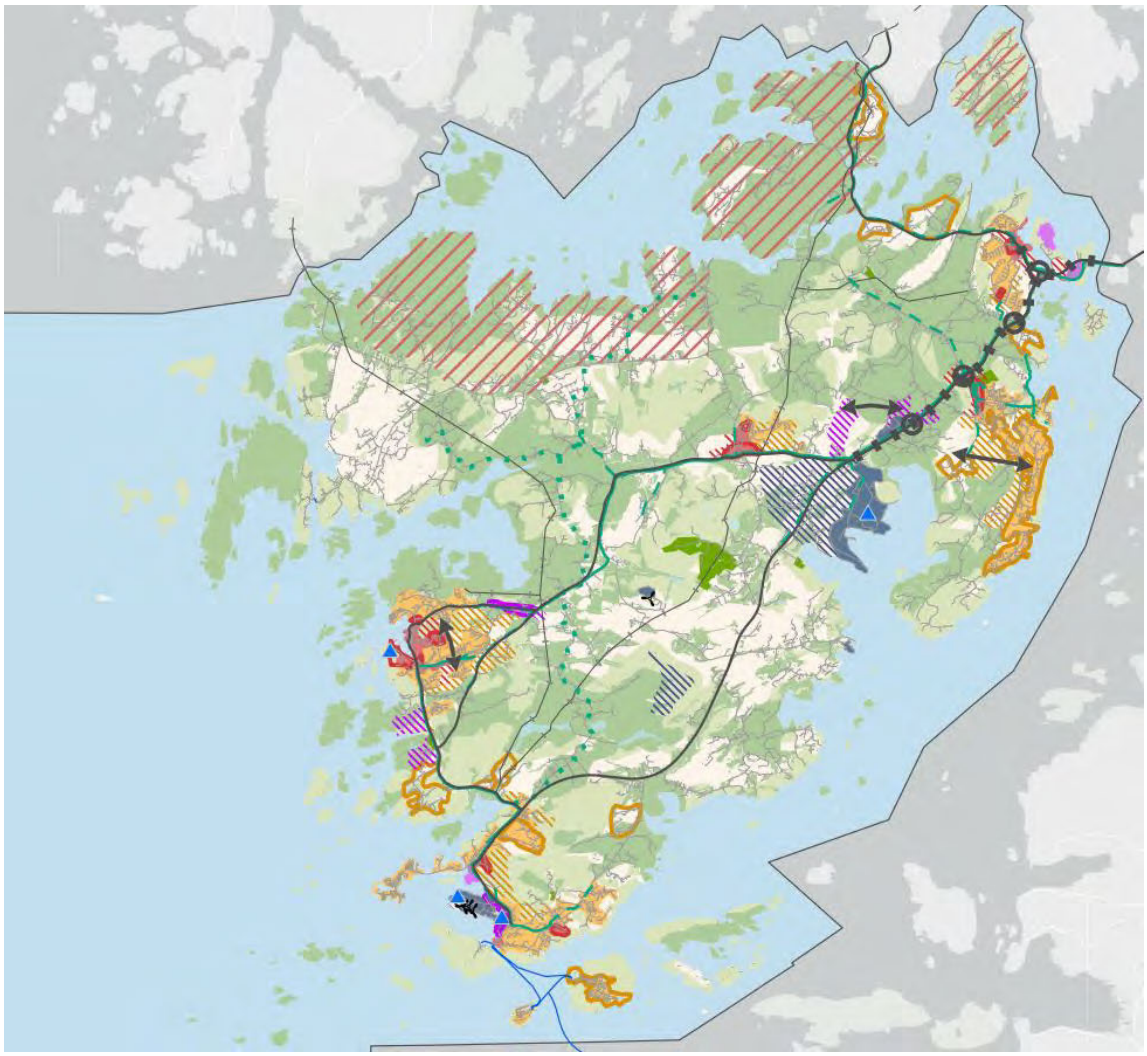
Utöver dessa geografiska ställningstaganden, finns tematiska ställningstaganden om de allmänna intressen som ska beaktas vid planering och byggande. Tematiska ställningstaganden finns i kapitlet Allmänna intressen.

Pågående, utvecklad och ändrad användning

Pågående användning innebär att nuvarande användning avses fortsätta. Inga större förändringar planeras. Viss komplettering och utveckling kan komma att ske. Detaljplaner som vunnit laga kraft betraktas som pågående markanvändning oavsett om byggrätterna har tagits i anspråk eller ej.

Utvecklad användning innebär att nuvarande användning avses utvecklas utifrån den användning som redan finns på platsen. Exempelvis genom omvandling från fritidshus till året-runt-boende eller centrumutveckling.

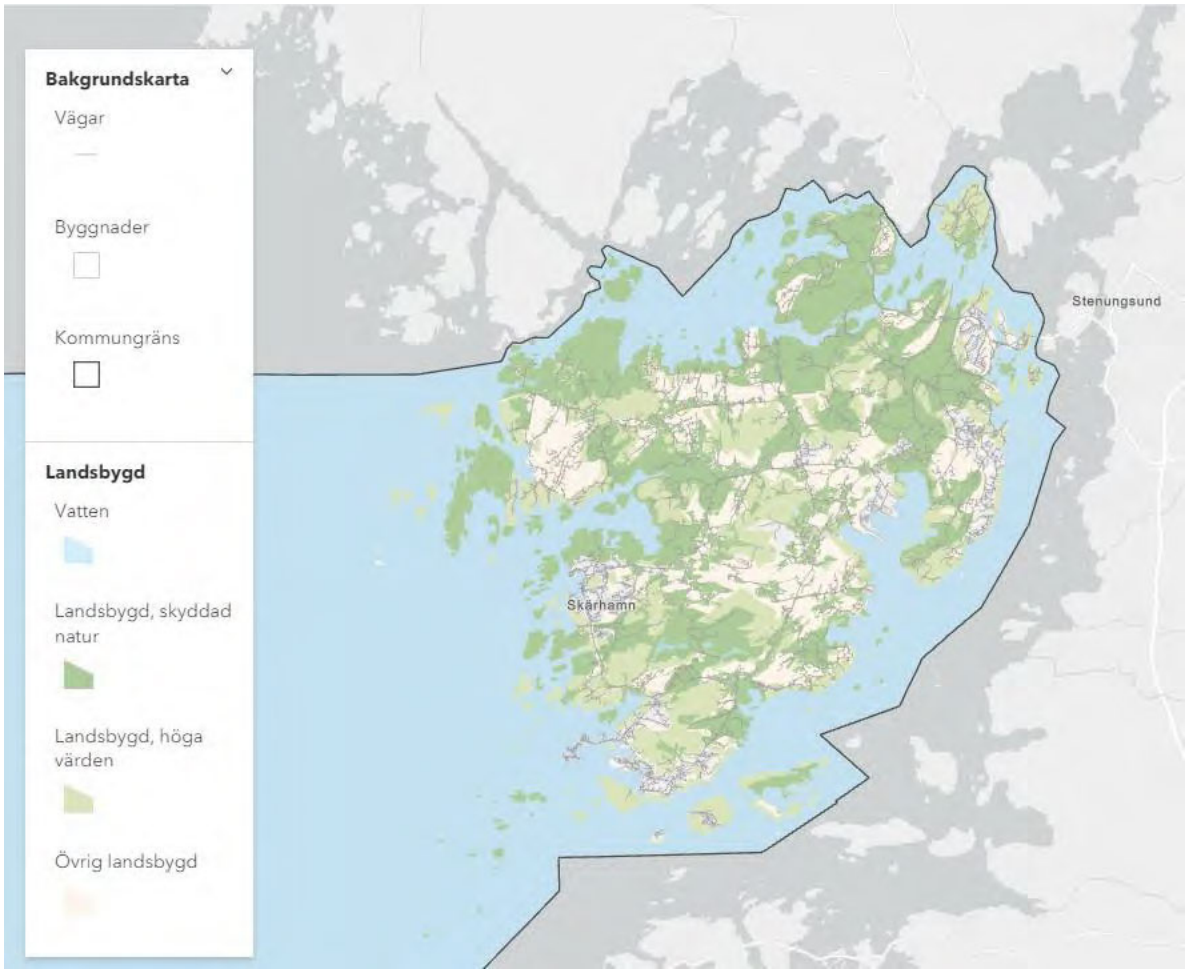
Ändrad användning innebär att nuvarande användning avses ändras till något annat. Exempelvis nyexploatering av områden för bostäder eller verksamheter. Här omfattas både pågående detaljplaner, positiva planbesked och utvecklingsmöjligheter som kommunen ser som lämpliga på kort eller lång sikt.



Landsbygd

Tjörn har en levande landsbygd där en stor andel av kommuninvånarna bor och verkar. Landsbygden ska utvecklas så att fler kan bosätta sig här och med mer lokalt näringsliv. Såväl areella näringar som besöksnäring och andra branscher. Bebyggelseutvecklingen med bostäder bedöms kunna ske dels successivt genom förhandsbesked och enskilda bygglov, dels genom förtätning inom vissa fritidshusområden. Detaljplanering för ny bebyggelse sker i begränsad omfattning. Då platsens förutsättningar avgör vilken utveckling som är möjlig i det enskilda fallet är det svårt att bedöma verklig potential för tillkommande bostäder inom landsbygden. En mycket grov uppskattning kan dock vara mellan 150 och 450 ytterligare bostäder under kommande 25-årsperiod.

Delar av landsbygden är skyddad av lagstiftning, medan andra delar har friare ramar. Landsbygden delas in i tre huvudkategorier av markanvändning: Skyddad natur, höga värden samt övrig landsbygd. Fritidshusområden som är lämpliga att omvandla till permanentboende redovisas som utvecklad användning av sammanhängande bostadsbebyggelse.



Landsbygd, skyddad natur

Områden som utgörs av regionalt värdefulla odlingslandskap, jordbruksmark, naturreservat, Natura 2000-områden och vattenskyddsområden. Detta innebär att områdena är skyddade på sådant sätt att det sällan är möjligt att medge ny bebyggelse.

- Friluftsliv, rekreation, turism, biologisk mångfald och areella näringar prioriteras.

- Inom vattenskyddsområden ska ny bebyggelse prövas utifrån att inte riskera att försämra vattenkvaliteten enligt vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter.
- Inom jordbruksmark ska ny bebyggelse enbart medges för väsentliga samhällsintressen, där intresset inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Åtgärder som begränsar eller försvårar brukning av jordbruksmark på landsbygden ska undvikas. Hänsyn ska tas till såväl arrondering och möjlighet till ett rationellt jordbruk som till jordbruksmarkens värden för levande landsbygd, natur- och kulturmiljövärden och ekosystemtjänster. *Läs mer i avsnittet Areella näringar.*

Landsbygd, höga värden

Områden som utgörs av tätortsnära natur, oexploaterade områden, känsliga berghällar, strandskyddade områden, riksintresse för friluftsliv, naturvård och kulturmiljö, landskapsbildskydd, områden med höga natur- eller friluftsvärden enligt kommunens naturvårdsprogram samt områden med höga kulturmiljövärden enligt kommunens kulturmiljöprogram.

- Ny bebyggelse bör endast tillkomma om den inte påverkar natur-, kulturmiljö- eller friluftsvärden negativt.
- Ny bebyggelse bör lokaliseras i anslutning till befintlig bebyggelse och anpassas till värdefulla kulturmiljöer avseende utformning, färgsättning och placering i landskapet.
- Visuellt exponerade lägen i landskapet bör så långt möjligt undantas från exploatering.
- Inom strandskyddade områden ska ny bebyggelse prövas utifrån de särskilda skäl som anges i miljöbalkens 7 kapitel.
- Långsiktigt hållbar vatten- och avloppslösning ska alltid säkerställas.
- Kommunala åtaganden och samhällsservice ska beaktas vid lämplighetsbedömning av ny bebyggelse; skolskjuts, hemtjänst, förutsättningar för elektronisk kommunikation och kollektivtrafik.

Övrig landsbygd

Övrig mark, skog, berghällar som inte är lika exponerade i landskapsbilden, spridd bebyggelse samt sammanhängande grupper av bebyggelse. I vissa fall är bebyggelsen planlagd.

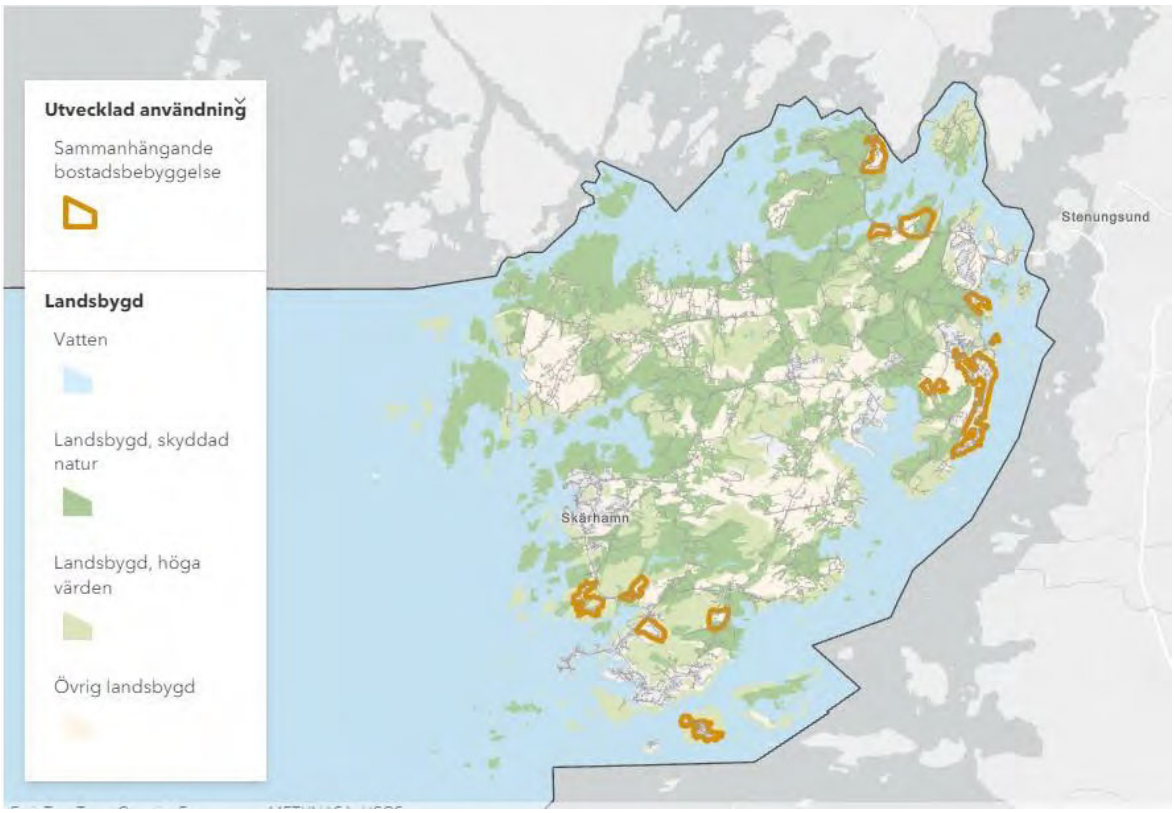
Kommunen är generellt positiv till förhandsbesked och bygglov för nya verksamheter och bostäder. Omfattning och utformning på ny bebyggelse ska bidra till att landskapets karaktär behålls eller förstärks. Planläggning av sammanhängande bebyggelse med hjälp av detaljplan bör företrädesvis ske i och i anslutning till serviceorterna. Detaljplanering för ny bebyggelse på landsbygden sker i begränsad omfattning.

Djurhållning är ett självklart inslag på landsbygden och bidrar till att hålla landskapet öppet. Samtidigt kan djur betyda olägenheter i form av exempelvis lukt, flugor, ljud, allergi med mera. Generellt kan man förvänta sig att djur finns i en lantlig miljö. Boende på landsbygden får därmed acceptera en viss grad av påverkan från omgivande djurhållning.

- Ny bebyggelse bör i huvudsak tillkomma i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper.
- Ny bebyggelse bör anpassas till värdefulla kulturmiljöer avseende utformning, färgsättning och placering i landskapet.
- Visuellt exponerade lägen i landskapet bör så långs möjligt undantas från exploatering.
- Långsiktigt hållbar vatten- och avloppslösning ska alltid säkerställas.
- Kommunala åtaganden och samhällsservice ska beaktas vid lämplighetsbedömning av ny bebyggelse; skolskjuts, hemtjänst, förutsättningar för elektronisk kommunikation och kollektivtrafik.

Sammanhängande bostadsbebyggelse på landsbygden

Omvandling från fritidshus till permanentboende bör främjas genom planändring för ökade byggrätter där det finns eller kan komma att byggas ut allmänt vatten och avlopp, eller där det är möjligt att ansluta till gemensamhetsanläggning som uppfyller miljökraven. Omvandling bör i första hand prioriteras i områden med god tillgänglighet till service och kommunikationer. Omvandling av fritidshusområden som ligger i anslutning till serviceorterna beskrivs under respektive ort.



Skåpesund

Utvecklad användning: Planändring för att underlätta permanentboende kan ske om området förses med allmänt vatten och avlopp. Området har nära till service i Orust kommun, samt goda kommunikationer längs väg 160.

Kil

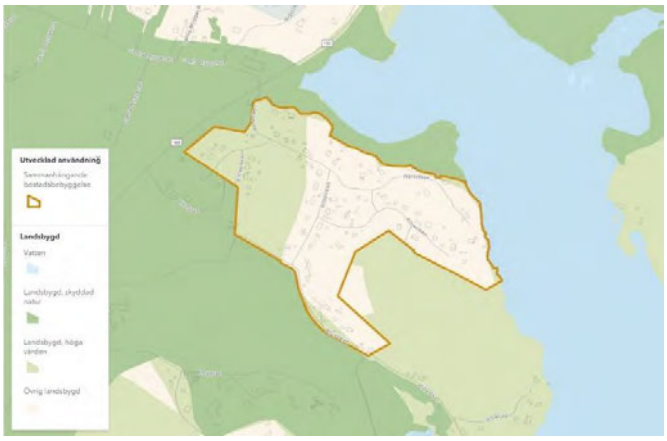
Utvecklad användning: Område med befintliga fritidshus som på sikt kan planläggas för permanentboende och kompletteras med ytterligare bostäder om området förses med allmänt vatten och avlopp. Området har goda kommunikationer längs väg 160.

Fjälebro

Utvecklad användning: Planändring för att underlätta permanentboende kan ske om området förses med allmänt vatten och avlopp. Området har goda kommunikationer längs väg 160.

Röreviken

Utvecklad användning: Planändring för att underlätta permanentboende kan ske då området har allmänt vatten och avlopp, har nära till service i Myggenäs och Höviksnäs, samt goda kommunikationer längs väg 169.



Kuballe

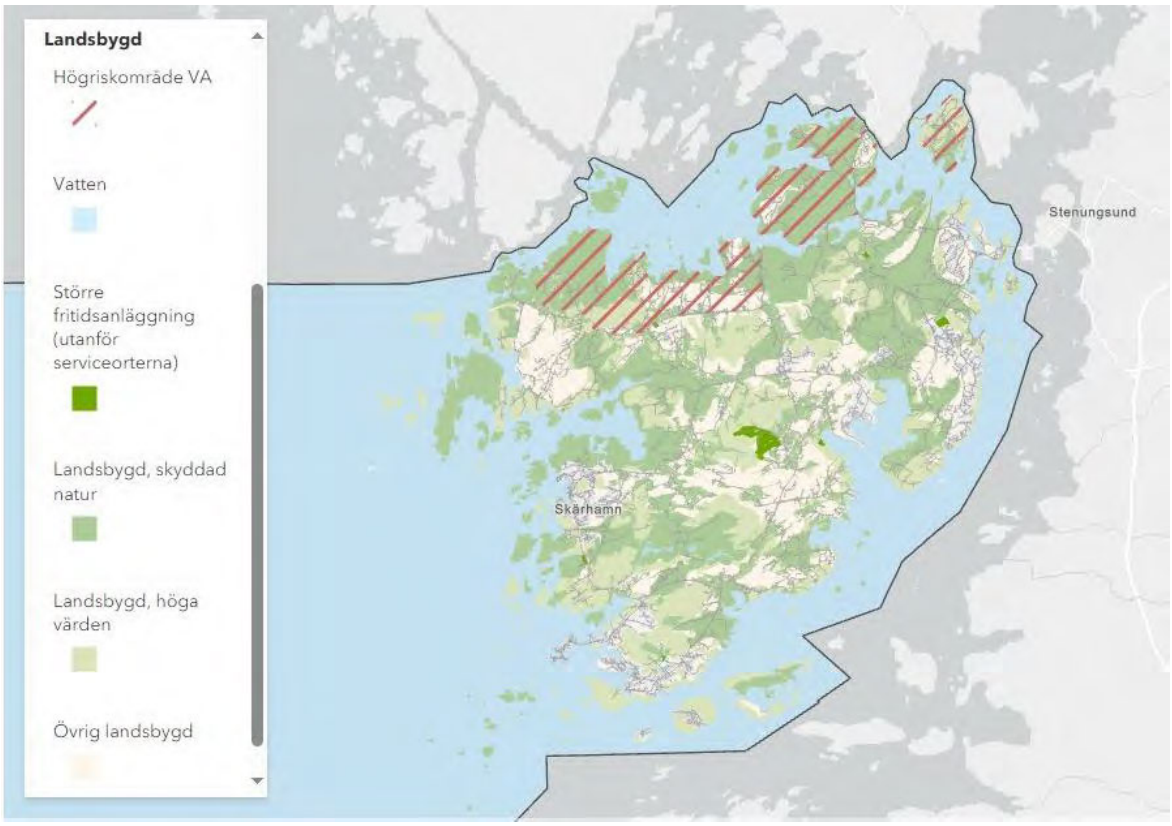
Utvecklad användning: Område med befintlig bebyggelse som på sikt kan förtätas med ytterligare bostäder om området förses med allmänt vatten och avlopp. Området har goda kommunikationer längs väg 718.

Stora Dyrön

Utvecklad användning: Varsam komplettering av befintlig bebyggelse på Stora Dyrön med bostäder och samhällsservice enligt planprogram från 2015.

Högriskområde VA

Område med många enskilda avlopp och dricksvattentäkter. Stigfjorden som recipient är känslig för övergödning från enskilda avlopp, och långsiktig dricksvattenförsörjning är osäker bland annat på grund av svag grundvattenbildning i området. Om det tillkommer ytterligare bebyggelse eller utbyggnader som kan möjliggöra ökad grad av permanentboende finns risk för att kommunen tvingas bygga ut kommunalt VA enligt 6§ i vattentjänstlagen. Kommunen avser inte att bygga ut VA inom dessa områden då det skulle medföra orimliga negativa ekonomiska konsekvenser för VA-kollektivet. Prövning av ny bebyggelse utanför detaljplan ska därför ske mycket restriktivt. Vid varje prövning av utökad bebyggelse utanför detaljplan krävs en fördjupad utredning om hur en långsiktigt hållbar vatten- och avloppslösning kan uppnås. Kommunen ska utöva tillsyn över befintliga enskilda avlopp och andra verksamheter som kan påverka vattenkvaliteten för att förbättra statusen på vattnet i Stigfjorden.



Större fritidsanläggning

Pågående användning: Golfbana, ridklubbar, fotbollsplaner mm. Befintliga fritidsanläggningar ska kunna fortsätta utvecklas på platsen. Fritidsanläggningar finns även i serviceorterna.

Utredningsområde för energiproduktion

Ändrad användning: Lämplighet för energiproduktion är ännu inte utredd. Området bör analyseras avseende olika former av energiproduktion. Områdesavgränsningen är ungefärlig, och kan komma att utökas eller minskas beroende på utfall av lämplighetsanalys.

Sjöar och vattendrag

Tjörns kommun har två sjöar: Bö tjärn och Tolleby tjärn. Båda fungerar som kommunens ytvattentäkt. På ön finns även flera vattendrag, bäckar och åar, där Säby å är störst. Flera av vattendragen har höga naturvärden och nyttjas av havsöring under dess lekperiod. Flertalet sjöar och vattendrag på Tjörn har tidigare varit försurade, men har kalkats och återfått sin mångfald av växter och djur.

Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag får inte försämras. Sjöars och vattendrags naturvärden ska värnas.

Sammanhängande bebyggelse

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Sammanhängande bostadsområden i serviceorterna. Områdena rymmer framför allt bostäder och samhällsservice, men har även inslag av mindre verksamheter som inte är störande för sin omgivning.

Befintliga bostadsområden bör förtätas och kompletteras där det är möjligt med hänsyn till kringliggande bebyggelse, trafikutformning och påverkan på landskapsbilden. Vid planläggning av nya bostäder ska varierade boendeformer eftersträvas. Gröna stråk och områden som är viktiga för rekreation, den biologiska mångfalden eller omhändertagande av dagvatten ska värnas. Allmänna platser, stråk och offentliga miljöer ska utformas så att de är trygga, säkra och tillgängliga för alla. Sammanhängande vägnät ska eftersträvas, särskilt för gång- och cykeltrafikanter.

Mångfunktionell bebyggelse

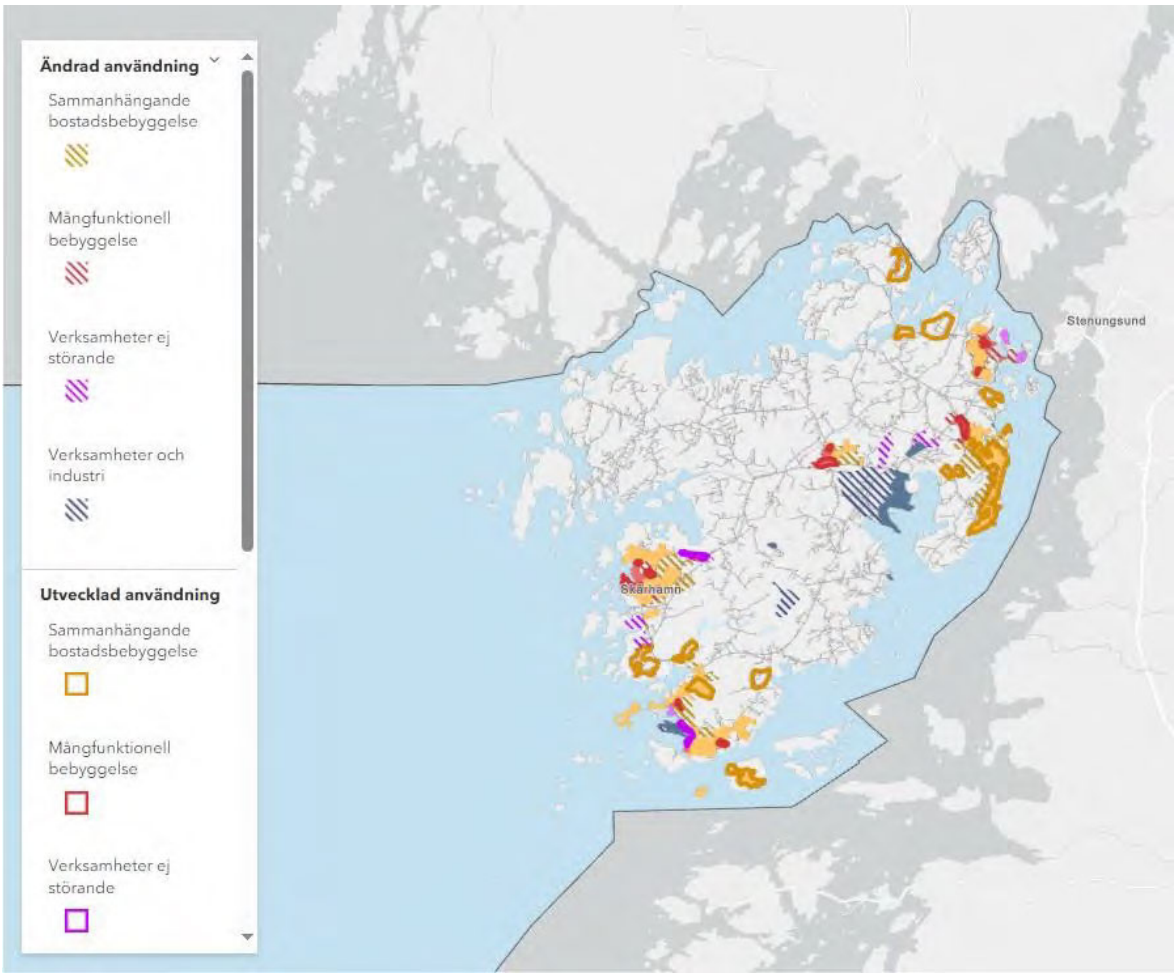
Centrumfunktioner i serviceorterna. Områdena rymmer blandad bebyggelse med många olika funktioner såsom centrumändamål, bostäder, samhällsservice, fritidsanläggningar och verksamheter som inte är störande för sin omgivning. Områdena bör förtätas och kompletteras med ytterligare bebyggelse och mötesplatser där så är möjligt. Särskilt bör flerbostadshus och särskilda boendeformer prioriteras för att ta vara på det centrumnära läget och för att bidra till varierat bostadsutbud.

Verksamheter, ej störande

Områden för småskaliga och icke störande verksamheter. Befintliga områden kan utvecklas genom förtätning och komplettering av verksamheter där så är möjligt.

Verksamheter och industri

Storskaliga eller transportorienterade verksamheter som inte bör blandas med bostäder då de kan vara störande för sin omgivning. Områdena ska utvecklas genom förtätning och komplettering av verksamheter där det är möjligt. Bostäder ska inte medges.



Infrastruktur

Huvudvägnät

Huvudvägnätet utgörs av väg 160, 169, 721 och 723. Huvudvägnätet binder ihop kommunens serviceorter och utgör viktiga transportstråk för alla trafikslag, kollektivtrafik och godstransporter.

Utvecklat huvudvägnät

Väg 160 och 169 från kommungränsen vid Tjörnbroarna till Myggenäs centrum respektive Vallhamns cirkulationsplats bör byggas ut för ökad framkomlighet och säkerhet för alla färdmedel. Lämpliga åtgärder kan vara att begränsa antalet korsningar och bygga parallellväg på vissa sträckor. Korsningarna vid Myggenäs korsväg, Gamla Myggenäs, Svanvik och Höviksnäs entré bör byggas om för ökad kapacitet och säkerhet. Förbättrad trafiksäkerhet för skolungdomar behövs även på Höviksnäsvägen, väg 711, mellan väg 169 och Häggvallskolan.

Vägreservat

Reservat för nya länkar i vägnätet för att avlasta befintligt vägnät eller för att skapa sammanhängande vägnät i samband med ny bebyggelse.

Större hamn

Vallhamn

Befintlig hamn för godstransporter till havs som ska kunna utvecklas för ytterligare hantering och omlastning av gods. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Rönnängs hamn

Befintlig fiskehamn som ska kunna utvecklas för fiskenäringens behov, andra havsanknutna verksamheter och färjetrafik. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Ängholmen

Befintlig djuphamn att värna om. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Skärhamns hamn

Befintlig fiskehamn att värna om tillsammans med andra havsanknutna verksamheter. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Övergripande gång- och cykelvägnät

Befintliga gång- och cykelvägar längs huvudvägnät. Angränsande lokalgator kan ofta användas för att binda samman gång- och cykelvägarna till ett sammanhängande nät.

Cykelled

Befintliga cykelleder från Skärhamn och Bleket till Pilane och Röra bör rustas upp för att skapa säker väg för oskyddade trafikanter året om. Delar av cykelleden utgörs av det mindre vägnätet på landsbygden och delar av leden utgörs av naturstigar.

Nya gång- och cykelvägar

Behov av utvecklat och kompletterat gång- och cykelvägnät finns på många platser inom kommunen. I översiktsplanen pekas prioriterade sträckor ut baserat på sammanvägd bedömning av behov och utbyggnadspotential. Genomförande av föreslagen utveckling förutsätter stöd från statliga och regionala instanser gällande såväl planering som finansiering.

Vid Myggenäs korsväg

Koppla samman befintliga gång- och cykelvägar vid nod för kollektivtrafik.

Längs väg 160 till Skåpesund

Pågående projekt för att skapa sammanhängande gång- och cykelväg från Myggenäs till Orust kommun. Samverkan med Trafikverket och Orust kommun. Utbyggnaden sker i etapper.

Till Sundsby

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter längs Sundsbyvägen till Sundsby.

Vid Gamla Myggenäs

Skapa säker korsning över väg 169 för oskyddade trafikanter samt koppla samman befintliga gång- och cykelvägar.

Längs Höviksnäsvägen

Skapa sammanhängande säker väg för oskyddade trafikanter inom Höviksnäs från väg 169, förbi Häggvallskolan, till Gamla Höviksnäs. Ny separat gång- och cykelväg behövs på de sträckor där befintligt vägnät inte erbjuder tillräcklig säkerhet för blandtrafik och skolvägar.

Till Låka badplats

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter till Låka badplats, med anslutning till övergripande gång- och cykelvägnät i centrala Höviksnäs.

Längs Tångerödsvägen

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter längs Tångerödsvägen i samband med framtida bebyggelseutveckling.

Till Fjälebro fotbollsplaner

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter till Fjälebro fotbollsplaner. Angelägen för att ge förutsättningar för barn och unga att ta sig till fritidsaktiviteter på egen hand.

Från Hoga till Kärrslätt

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter. Ansluter till befintlig cykelled för sammanhängande stråk till Pilane.

Vallhamn

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter från busshållplats vid väg 169 till arbetsplatser inom Vallhamn.

Från Vallhamn till Tjörns ridklubb

Skapa sammanhängande gång- och cykelväg längs väg 169 till Tjörns ridklubb. Eventuellt kan lokal väg parallellt med väg 169 användas för gång- och cykel längs del av sträckan.

Längs Stansviksvägen

Skapa sammanhängande gång- och cykelväg till ishallen. Angelägen för att ge förutsättningar för barn och unga att ta sig till fritidsaktiviteter på egen hand. En del av sträckan är planlagd.

Längs Storgatan vid Utäng

Pågående utbyggnad av ny gång- och cykelväg från Siröd till Utäng.

Längs väg 723 från Siröd till Kroksdal

Skapa sammanhängande gång- och cykelvägar som kopplar samman befintliga stråk, vandringled vid Märkesten och friluftsområdet vid Bö tjärn.

Längs väg 723 söder om Kroksdal

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter längs väg 723 och koppla samman befintliga stråk.

Till Bäckevik

Förlänga befintlig gång- och cykelväg längs Hagefjordsvägen till Bäckevik. Angelägen för att ge förutsättningar för barn och unga att ta sig till fritidsaktiviteter på egen hand (idrottsplats vid Tuveslätt). Eventuellt kan lokala vägar parallellt med Hakefjordsvägen användas för gång- och cykel längs del av sträckan.

Till Billströmska

Skapa säker väg för oskyddade trafikanter längs Stenkyrkovägen till Billströmska folkhögskola.

Kållekärrs centrum till Wackenfeldts väg

Skapa sammanhängande och gen gång- och cykelväg längs väg 710 till centrum och nod för kollektivtrafik.

Större kraftledning

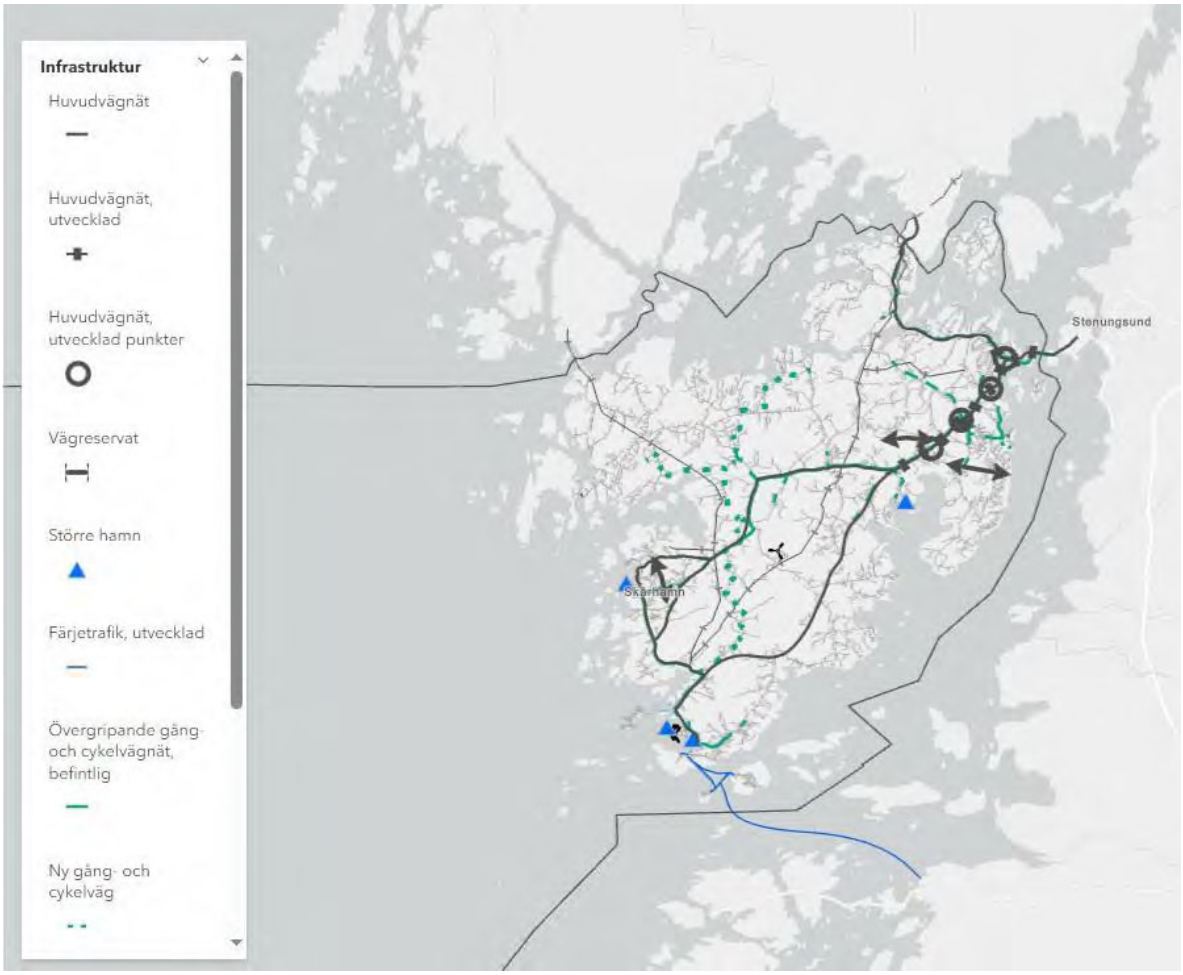
Kraftledningar om 40 kV. Vid behov kan stråken förstärkas för högre spänning.

Vindkraftverk

Befintliga vindkraftverk finns vid Heås och Ängholmen.

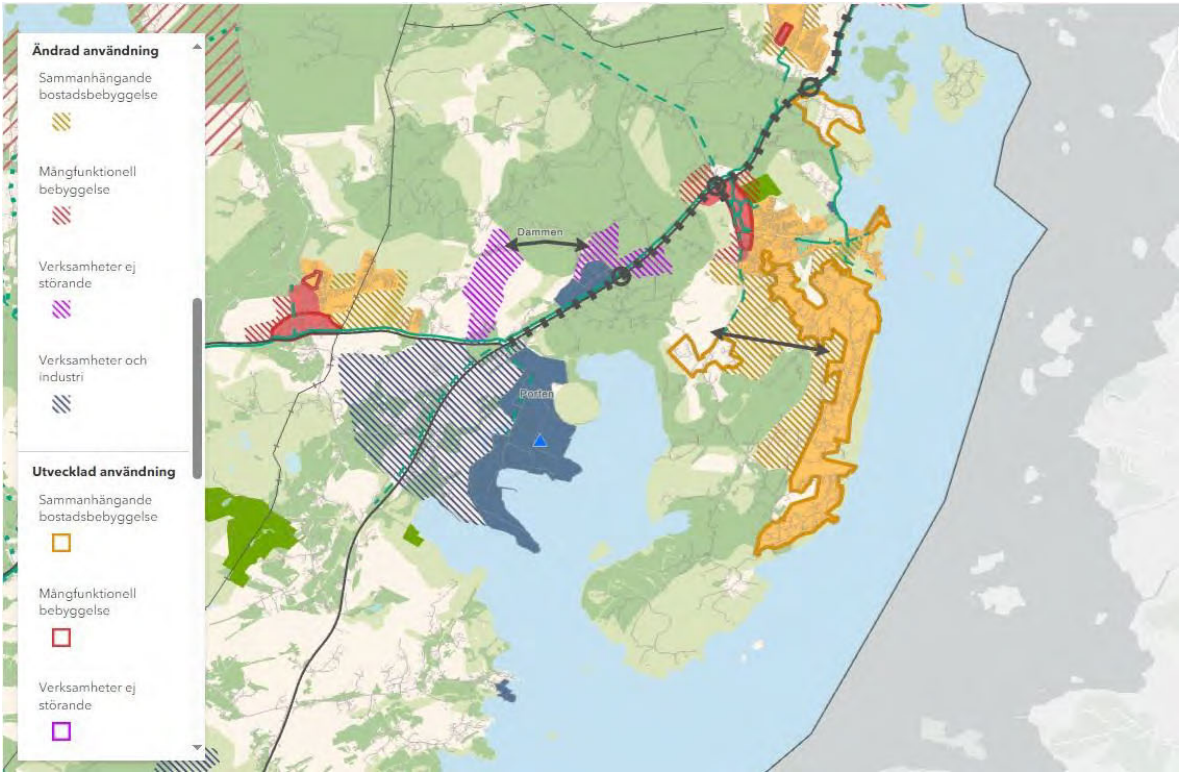
Färjetrafik

Färjetrafik för personresor ska finnas till öar med helårsboende befolkning. Kommunen verkar dels för att färjetrafiken till Tjörnekalv, Åstol, Dyrön och Härön utvecklas för att underlätta åretruntboende och så att turistsäsongen kan förlängas till en större del av året, dels för reguljär personfärjelinje till Kungälvs kommun med potential för arbetspendling genom anslutning till regional bussförbindelse vid Rökan.



Vallhamn och Svanvik

Vallhamn och Svanvik är viktiga områden för verksamheter och industrier i kommunen. Områdena bör utvecklas för att skapa förutsättningar för fler verksamheter.



Verksamheter och industri

Vallhamn befintligt industriområde

Pågående användning: Befintligt hamn- och industriområde ska kunna fortsätta utvecklas. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Vallhamn utbyggnadsområde

Ändrad användning: Område för verksamheter och industri på båda sidor om väg 169 mot befintligt verksamhetsområde (Vallhamn) och söder om väg 723. I samband med exploatering behöver större sprängningar genomföras för att skapa effektiva ytor för industrier. Utbyggnadsområdet berör i viss mån jordbruksmark och höga naturvärden. Kommunen bedömer att det är ett väsentligt samhällsintresse att kunna utveckla fler verksamheter/industrier i närheten av Vallhamns hamn och befintligt industriområde. De delar av området som inte berör jordbruksmark bör om möjligt tas i anspråk först.

Pendelparkering vid Vallhamn kan vara av strategisk betydelse för tillgång till kollektivtrafik för omgivande landsbygd och för att främja omställning till hållbart resande. Trafikfrågor och anslutning till övergripande vägnät behöver studeras samlat för hela området. Antalet enskilda utfarter mot väg 169 bör minska.

Landskapsbilden längs väg 169 ska beaktas så att upplevelsen längs vägen inte domineras av industrier. Byggnader och kvartersmark för industri bör hålla ett visst avstånd till vägen, särskilt om båda sidorna om vägen utvecklas till industriområde.

Svanvik befintligt verksamhetsområde

Pågående användning: Befintligt verksamhetsområde ska kunna fortsätta utvecklas.

Verksamheter, ej störande

Svanvik utbyggnadsområde

Ändrad användning: Område för verksamheter som inte stör närbelägna bostäder. Utveckling av området förutsätter ny eller förbättrad anslutning till väg 169. Koppling till fortsatt utbyggnadsområde för verksamheter norr om väg 723 mot Kållekärr bör utredas.

Viss jordbruksmark tas i anspråk. Kommunen bedömer att det är ett väsentligt samhällsintresse att kunna utveckla fler verksamheter i närheten av Vallhamns hamn och industriområde. Området ska utformas så att påverkan på kulturlandskapet begränsas. Stora delar av området samt det befintliga verksamhetsområdet är lågt beläget och översvämningsdrabbat. Ytor behöver därför avsättas för att hantera vatten vid översvämningar för att skydda såväl nya som befintliga verksamheter.

Norr om väg 723

Ändrad användning: Område för verksamheter. Området ska utformas så att det inte stör närbelägna bostäder. Viss jordbruksmark tas i anspråk. Kommunen bedömer att det är ett väsentligt samhällsintresse att kunna utveckla fler verksamheter i närheten av Vallhamns hamn och industriområde. De delar av området som inte utgör jordbruksmark bör om möjligt tas i anspråk först. Området ska utformas så att påverkan på kulturlandskapet begränsas.

Vägreservat

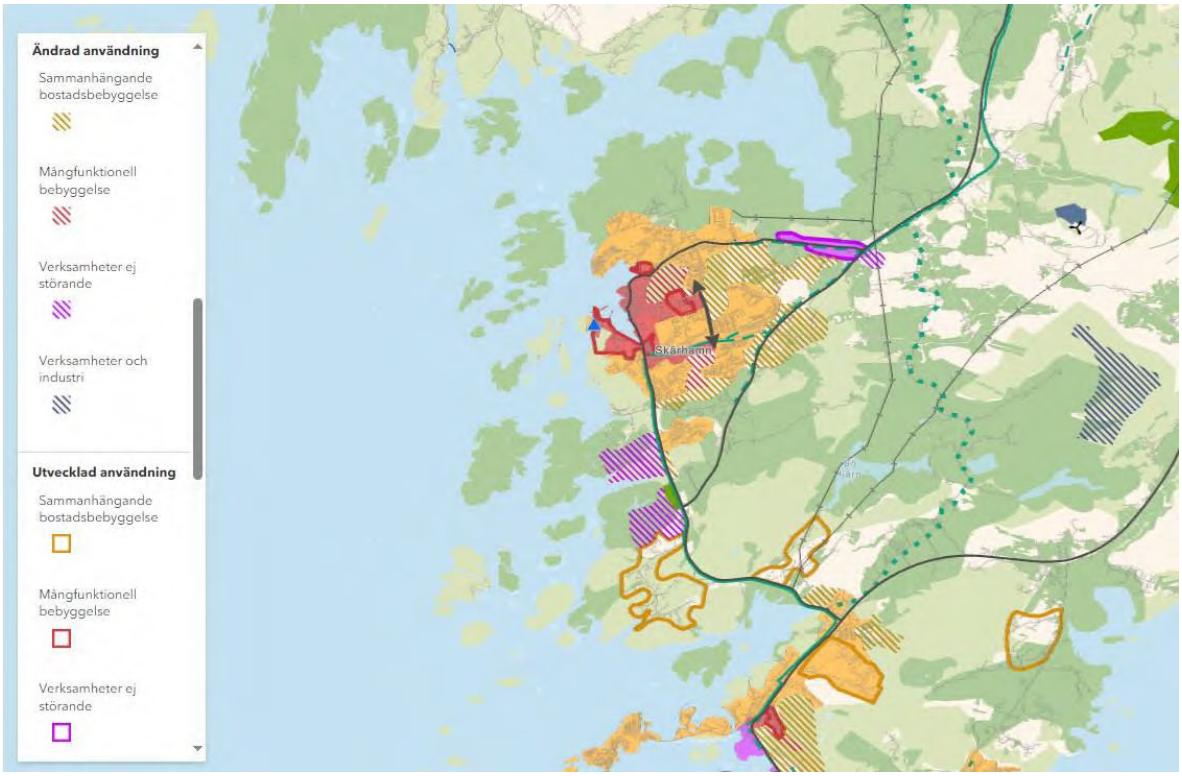
En framtida koppling mellan Svanvik och föreslaget verksamhetsområde norr om väg 723 bör utredas för att minska sårbarheten vid Svanviks utfart till väg 169.

Skärhamn

Skärhamn ska fortsätta utvecklas som Tjörns centralort med stort utbud av samhällsservice, handel, kultur, bostäder och arbetsplatser. Skärhamn är en nod för turism och besöksnäring i kommunen och en representant för Tjörns identitet som ö-kommun och skärgårdssamhälle. Karaktäristisk landskapsbild och bebyggelsemiljöer med höga kulturhistoriska värden är viktiga resurser att värna, bevara och stärka.

Skärhamn bedöms kunna utvecklas med cirka 600-1200 bostäder. Nya bostäder kan tillkomma såväl i utbyggnadsområden som genom komplettering och förtätning inom befintliga strukturer. Det är angeläget att hushålla med marken och få sammanhängande, trygga stråk. Kuperad terräng kan påverka hur områdena utformas. Ny länk i vägnätet i nord-sydlig riktning bör utredas i samband med komplettering av ny bebyggelse för att avlasta centrum och skapa ett sammanhängande vägnät. Lämplig placering av ett större skolnav bör utredas; Antingen vid befintliga Skärhamns skola eller annan plats. Även lämplig placering av en ny samlad förskola samt eventuell ytterligare förskola i anslutning till större utbyggnadsområden bör utredas.

Skärhamns centrala delar är utsatt för översvämningar vid höga havsnivåer. Vid planläggning ska därför alltid utredas hur ny och befintlig bebyggelse kan skyddas från höga havsnivåer.



Mångfunktionell bebyggelse

Pågående användning: Centrum omfattar Skärhamns torg med omgivning, Södra hamnen, kommunhuset, livsmedelsbutik och Skärhamns skola. Om skolan lokaliseras till annan plats kan befintligt skolområde omvandlas för blandad bebyggelse med stort inslag av bostäder. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Hamneberget

Ändrad användning: Utbyggnadsområde för bostäder i varierande boendeformer och samhällsservice. Landskapsbilden ska beaktas vilket innebär att ett stråk närmast branten i norra och västra delen av området bör hållas fritt från bebyggelse, då det är ett exponerat berg. Ny bebyggelse kan alltså framförallt tillkomma i den sydöstra delen av Hamneberget. Lämplig angöring till området kommer att vara en viktig förutsättning för

framgångsrik fortsatt planläggning. Sammanhängande gång- och cykelstråk bör skapas till övriga angränsande gator. Eventuellt kan delar av området användas för utbyggnad av Skärhamns skola.

Mellan Kroksdal och Nordvik

Ändrad användning: Utbyggnadsområde för centrumfunktioner, samhällsservice och/eller bostäder. Eventuellt kan området användas för ett framtida skolnav. Området bör angöras från Enebacken. Nordvik och Kroksdal bör knytas samman genom gång- och cykelstråk.

Södra hamnen

Utvecklad användning: Södra hamnen kan kompletteras med fler verksamheter såsom kontor och handel. Området kan även rymma bostäder.

Saga och gamla polishuset

Utvecklad användning: Omvandling för centrumfunktioner, bostäder och ökade stadsmiljökvaliteter. Området är lågt beläget och bebyggelsen behöver utformas så att den skyddas från höga havsnivåer.

Skärhamns skola och förskola

Utvecklad användning: Beroende på utfall av pågående strukturförändringar inom skolan, ska kommunens skolområden långsiktigt kunna utvecklas flexibelt för mångfunktionell bebyggelse med inslag av bostäder och verksamheter.

Verksamheter, ej störande

Utäng

Utvecklad användning: Komplettering av befintlig bebyggelse längs Storgatan med ytterligare verksamheter (ej störande).

Siröd

Ändrad användning: Mindre område för verksamheter vid den norra entrén till Skärhamn. Angöring bör ske från cirkulationsplatsen. Närmast cirkulationsplatsen berörs jordbruksmark som är lågt belägen och översvämningsdrabbad. Frågan om jordbruksmarkens eventuella brukningsvärde och hur området kan utformas med ytor för dagvatten/översvämning behöver utredas.

Röa och Nordvik

Ändrad användning: Område för hotell eller andra former av besöksnäring. Den norra delen av området kan eventuellt användas för framtida skolnav. Visst inslag av bostäder kan eventuellt förekomma. Delar av området berörs av strandskydd. Vilken markanvändning och utformning som är förenlig med strandskyddets syften behöver utredas.

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Tubberöd

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer, samt eventuellt inslag av verksamheter. Området kan byggas ut i etapper. Den västra delen av området bör angöras via en ny länk mellan Kroksdalsvägen och Tubbevägen. Den östra delen bör angöras från Utängsvägen och Storgatan så att det skapas sammanhängande stråk. Landskapsbilden ska beaktas vid exponerade berg. De högsta delarna av Tubbeberget och ett stråk närmast den västra och norra branten bör därför hållas fritt från bebyggelse.

Märkesten

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer och samhällsservice. Del av området kan vara lämpligt för förskola. Inslag av andra verksamheter är också tänkbara. Väster om väg 723 bör området anslutas till Utängsvägen respektive Kroksdalsvägen. Öster om väg 723 bör området anslutas till korsningen med Kroksdalsvägen. Korsningen bör då byggas om för förbättrad trafiksäkerhet, sannolikt till en cirkulationsplats.

Området berör mindre ytor med jordbruksmark, ett större sammanhängande rekreationsområde och angränsar till område med höga naturvärden. Området bör avgränsas och utformas så att påverkan på höga naturvärden undviks och så att befintliga och planerade motionsspår bibehålls. Så långt möjligt bör jordbruksmark inte bebyggas. Kommunen bedömer dock att det är ett väsentligt samhällsintresse att ta i anspråk jordbruksmarken om det vid närmare studier visar sig vara en förutsättning för att skapa sammanhängande strukturer och ett effektivt nyttjande av området. Området ligger i direkt anslutning till befintlig sammanhängande bostadsbebyggelse i Skärhamn med gång- och cykelavstånd till centrum. Det bidrar därför till en sammantaget god bebyggd miljö. Buller från väg 723 ska beaktas.

Nordvik och söder om Kroksdal

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer, eventuellt med inslag av verksamheter. Området bör i väster angöras från Hamngatan vid befintlig korsning. De östra delarna bör angöras från Södra Kroksdal, från Kålgården och/eller Lönnesskogen. Sammanhängande gång- och cykelstråk bör skapas till Kålgården/Korsvägen.

Söder om Nordviksberg

Ändrad användning: Område för ett mindre antal bostäder, eventuellt med inslag av verksamheter. Angöring från Nordviksberg.

Stockevik

Utvecklad användning: Pågående detaljplan för att komplettera befintlig bebyggelse med nya bostäder. Området har höga kulturmiljövärden och omfattar ett flertal befintliga småhus och fritidshus.

Vägreservat

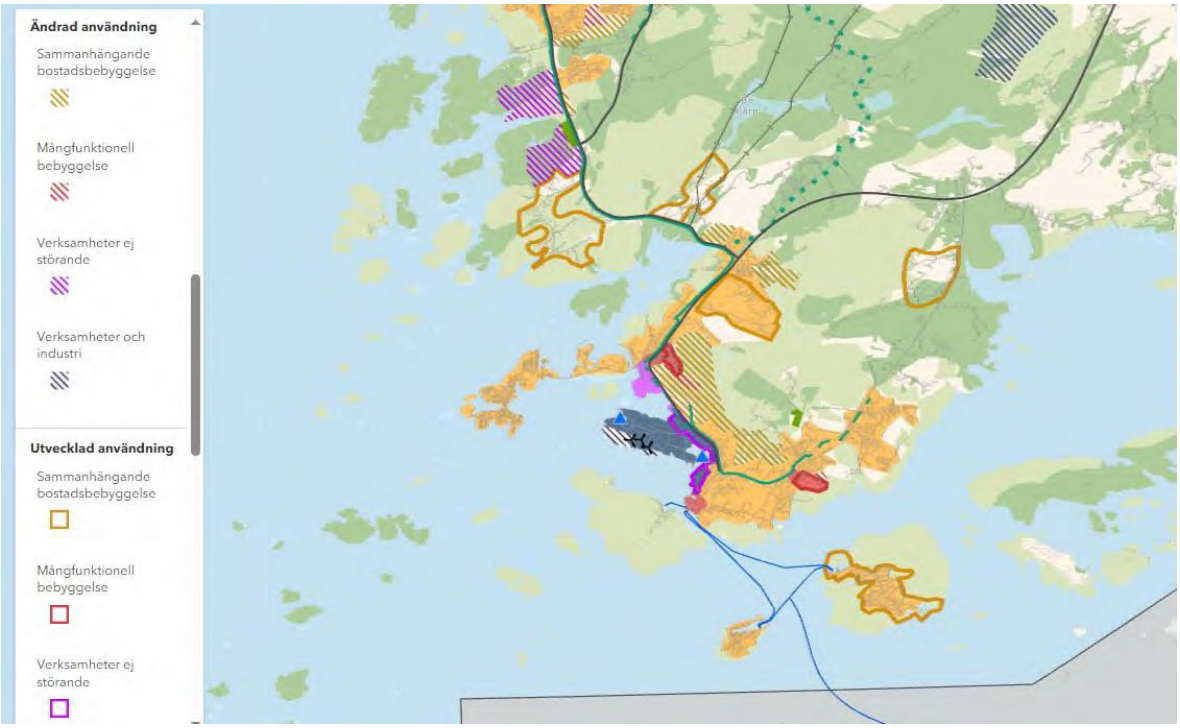
Tubberöd

Vägreservat vid Tubberöd för ny länk i vägnätet i nord–sydlig riktning. Ny länk bör utredas i samband med utveckling av ny bebyggelse i Tubberöd för att avlasta centrum och skapa ett sammanhängande vägnät.

Rönnäng–Bleket

Rönnäng-Bleket ses som en sammanhängande tätort. Rönnäng-Bleket bedöms kunna utvecklas med cirka 250–450 bostäder. Nya bostäder kan tillkomma såväl i utbyggnadsområden som genom komplettering och förtätning inom befintliga strukturer. Delar av Rönnäng-Bleket är utsatt för översvämningar vid höga havsnivåer. Vid planläggning ska därför alltid utredas hur ny och befintlig bebyggelse kan skyddas från höga havsnivåer.

Pendelparkering vid Stansvik bör utvecklas för långtidsparkering för boende och besökande till de mindre öarna sommartid och pendelparkering vid färjeläge övriga säsonger.



Mångfunktionell bebyggelse

Pågående användning: Centrum finns vid Bleketskolan, livsmedelsbutik, Rönnängs skola och vid färjeläget. Rönnäng-Bleket avgränsas av kuperad terräng med berghällar som är exponerade mot havet.

Bleketskolan

Utvecklad användning: Beroende på utfall av pågående strukturförändringar inom skolan, ska kommunens skolområden långsiktigt kunna utvecklas flexibelt för mångfunktionell bebyggelse med inslag av bostäder och verksamheter. Eventuell placering av ett större skolnav vid Bleketskolan bör utredas. Om skolnavet i stället lokaliseras till annan plats kan befintligt skolområde omvandlas för blandad bebyggelse.

Ändrad användning: Vid utveckling av skolan i befintligt läge behövs utökade ytor för såväl skolgård som blandad bebyggelse med inslag av bostäder.

Rönnängs skola och förskola

Utvecklad användning: Beroende på utfall av pågående strukturförändringar inom skolan, ska kommunens skolområden långsiktigt kunna utvecklas flexibelt för mångfunktionell bebyggelse med inslag av bostäder och verksamheter.

Ändrad användning: Utbyggnadsmöjligheter för Rönnängs skola och förskola.

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Öster om Stansviksvägen

Ändrad användning: Område öster om Stansviksvägen för bostäder i varierande boendeformer, eventuellt med inslag av verksamheter. Pågående detaljplan i delar av området.

Kuperad terräng med berghällar som är exponerade mot havet. Angöring och utformning av området ska studeras för att reducera ingrepp i exponerade lägen mot havet och alltför omfattande ingrepp i landskapet i form av sprängning, stödmurar och dylikt. Landskapsbildsanalys ska utföras i tidigt skede av planprocessen.

Störningar i form av risker och buller från industri/ hamn i Stansvik ska beaktas. Att åstadkomma en hållbar dagvattenhantering är en ytterligare utmaning som måste beaktas. Delar av området berörs av strandskydd. Området berörs även av ett markavvattningsföretag.

Aröd

Ändrad användning: Område för bostäder och möjlig lokalisering av ny förskola. Området ska utformas så att befintlig vandringsled bibehålls.

Mellan Aröd och Morik

Ändrad användning: Område för ett mindre antal bostäder, eventuellt med inslag av verksamheter. Området är kuperat och de topografiska förutsättningarna måste studeras.

Morik

Utvecklad användning: Viss komplettering av befintlig bebyggelse med bostäder eller verksamheter (ej störande).

Källdalen

Utvecklad användning: Planändring för att underlätta permanentboende kan ske om området förses med allmänt vatten och avlopp. Området har nära till service i Bleket, Rönnäng och Skärhamn, samt goda kommunikationer längs Bleketvägen.

Verksamheter, ej störande

Rönnängs hamn

Utvecklad användning: Utveckling av befintligt verksamhetsområde. Delar av området är av riksintresse för fiskehamn. Befintliga verksamheter ska kunna fortsätta utvecklas och bedriva sin verksamhet även om de medför viss störning för sin omgivning. Vid etablering av nya verksamheter bör i första hand prioriteras verksamheter som har nytta av det hamnnära läget och tillgången till kajer och som endast medför begränsade störningar. Området ligger inom strandskydd, men då marken redan är ianspråktagen bör inte strandskyddet återinträda vid planläggning. Parkering för färjeläget kan komma att anläggas. För att hushålla med marken kan det bli aktuellt med en parkeringsanläggning i flera våningar.

Verksamheter och industri

Rönnängs hamn

Pågående användning: Befintligt verksamhetsområde. Delar av området är av riksintresse för fiskehamn. Befintliga verksamheter ska kunna fortsätta utvecklas och bedriva sin verksamhet även om de medför viss störning för sin omgivning. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Stansvik

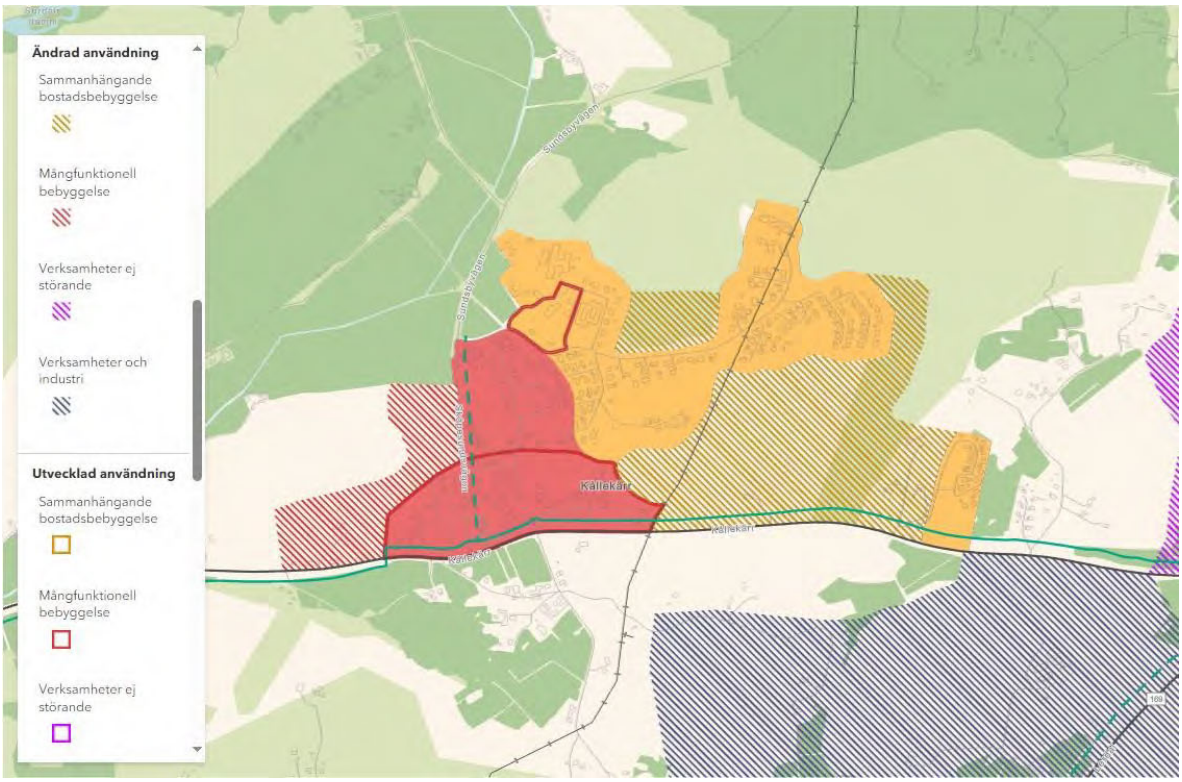
Pågående användning: Befintligt verksamhetsområde. Befintliga verksamheter ska kunna fortsätta utvecklas och bedriva sin verksamhet även om de medför viss störning för sin omgivning. Gällande detaljplan medger utfyllnad av vattenområden för att ge förutsättningar för att utveckla hamnen och utöka kajområdet. Genomförande av gällande detaljplan förutsätter tillstånd enligt miljöbalken.

Ängholmen

Ändrad användning: Område för verksamheter, industri och hamn i anslutning till Rönnängs hamn och Ängholmen. Hänsyn ska tas till anslutande pågående markanvändning för vindkraft och kommunens avloppsreningsverk.

Kållekärr

Kållekärr bedöms kunna utvecklas med cirka 300–550 bostäder. Nya bostäder kan tillkomma såväl i utbyggnadsområden men även genom komplettering och förtätning inom befintliga strukturer.



Mångfunktionell bebyggelse

Kållekärr centrum

Utvecklad användning: Centrum finns vid Kållekärrs skola, livsmedelsbutik och Kållekärrs busstation. Centrum bör utvecklas för ökade stadsmiljökvaliteter, förbättrade möjligheter för pendelparkering, ytterligare bostäder samt en bättre hantering av vatten vid skyfall. I arbete med gestaltning och utveckling av offentlig miljö är invånardialog viktig. Trafikföringen inom centrum bör ses över. Beroende på utfall av pågående strukturförändringar inom skolan, ska kommunens skolområden långsiktigt kunna utvecklas flexibelt för mångfunktionell bebyggelse med inslag av bostäder och verksamheter.

Carlshöjd

Utvecklad användning: Befintlig bebyggelse är i dåligt skick och i behov av renovering eller rivning. Området kan utvecklas med bostäder och service. Påverkan på landskapsbilden och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska beaktas.

Väster om Skåpesundsvägen

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer och verksamheter (ej störande) på berget bakom livsmedelsbutiken. Angöringen bör ske från Skåpesundsvägen för att skapa sammanhängande stråk. Området är kuperat och de topografiska förutsättningarna måste studeras.

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Öster om skolan

Ändrad användning: Område öster om Kållekärrs skola för bostäder i varierande boendeformer. Området kan byggas ut i etapper. Angöring bör ske från Sundsbyvägen, Wackenfeldts väg och ansluta till Olofs Hage för att skapas sammanhängande stråk. Området berör i viss mån ett befintligt rekreationsområde med gångstigar.

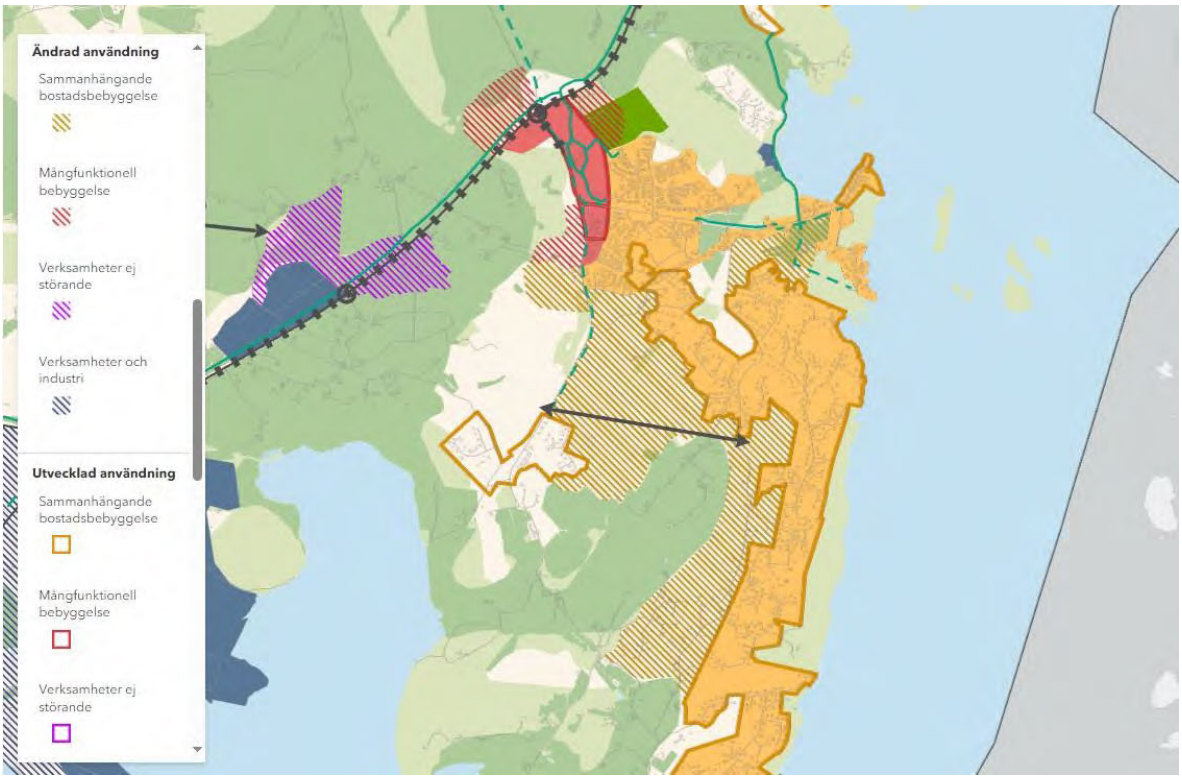
Området bör utformas så att gångstråk till och inom rekreationsområdet bibehålls. Utrymme för dagvattenhantering ska beaktas. Genom området går en befintlig kraftledning. I samband med planläggning bör ledningen om möjligt markförläggas.

Norr om Wackenfeldts väg

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer. Lämplig lösning för tillfart måste studeras.

Höviksnäs

Höviksnäs bedöms kunna utvecklas med cirka 500-800 bostäder. Nya bostäder kan tillkomma såväl i utbyggnadsområden som genom komplettering och förtätning inom befintliga strukturer. Kuperad terräng kan påverka vilka områden som kan tas i anspråk. Låglänt mark ska utredas avseende risker för översvämning.



Mångfunktionell bebyggelse

Pågående användning: Centrum finns vid Häggvallskolan från väg 169 till båda sidor om Höviksnäsvägen. Förbättrad trafiksäkerhet för skolungdomar behövs på Höviksnäsvägen mellan väg 169 och Häggvallskolan. Pendelparkering vid Höviksnäs entré fyller en viktig funktion för tillgång till kollektivtrafik för omgivande landsbygd och tätortens yttre delar.

Höviksnäs entré

Ändrad användning: Område för service eller annan verksamhet som förstärker Höviksnäs entré. Kopplingen över väg 169 ska beaktas.

Häggvallskolan

Utvecklad användning: Häggvallskolan ska utvecklas till ett större skolnav.

Ändrad användning: Vid utveckling av Häggvallskolan behövs utökade friytor och plats för säker trafiklösning, varuleveranser, angöring och parkeringsplatser. Hänsyn tas till befintligt motionsspår.

Öster om cirkulationsplatsen

Utvecklad användning: Komplettering av befintlig bebyggelse med ytterligare centrumfunktioner eller bostäder.

Väster om cirkulationsplatsen

Ändrad användning: Område för blandade centrumfunktioner och bostäder.

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Gamla Höviksnäs

Utvecklad användning: Gamla Höviksnäs fiskeläge kan kompletteras med cirka 40 lägenheter och verksamheter som inte är störande för sin omgivning. Hänsyn ska tas till områdets höga kulturhistoriska värden. Pågående detaljplan.

Kleva

Ändrad användning: Område för bostäder i varierade boendeformer. Pågående detaljplan i del av området. Angöring bör ske från Höviksnäsvägen och Bergavägen för att skapa sammanhängande stråk och binda samman strukturerna i orten. Bergavägen bör förbättras i befintlig sträckning för ökad trafiksäkerhet för alla färdmedel. Gång- och cykelstråk till Låka badplats bör stärkas. Utbyggnadsområdet berör jordbruksmark och naturvärden. Kommunen bedömer att det är ett väsentligt samhällsintresse att kunna utveckla fler bostäder inom befintliga strukturer i Höviksnäs. Det är gång- och cykelavstånd till service av olika slag, såsom förskola, skola, livsmedelshandel och idrottsanläggning.

Hammar

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer. Delar av området har fått positivt planbesked. Angöring bör ske mot Tångerödsvägen genom att befintlig mindre väg rustas upp.

Fridhem

Utvecklad användning: Pågående detaljplanering för bostäder. Komplettering av befintlig bostadsbebyggelse.

Hakenäset

Utvecklad användning: Planändring för att underlätta permanentboende bör prioriteras. Kommunalt VA är utbyggt inom området och det är nära till service i Höviksnäs. Dagvattenhantering inom området behöver förbättras.

Mellan Tångerödsvägen och Bergavägen

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer. Detaljplanering för bostäder och service pågår i norra delen. Södra delen av området förutsätter ny väg mellan Bergavägen och Tångerödsvägen. Delar av området rymmer idag fritidshus. Dessa områden kan kompletteras med ytterligare bostäder för permanentboende.

Svanvik Mellangård

Utvecklad användning: Planändring för att underlätta permanentboende kan ske om området förses med allmänt vatten och avlopp.

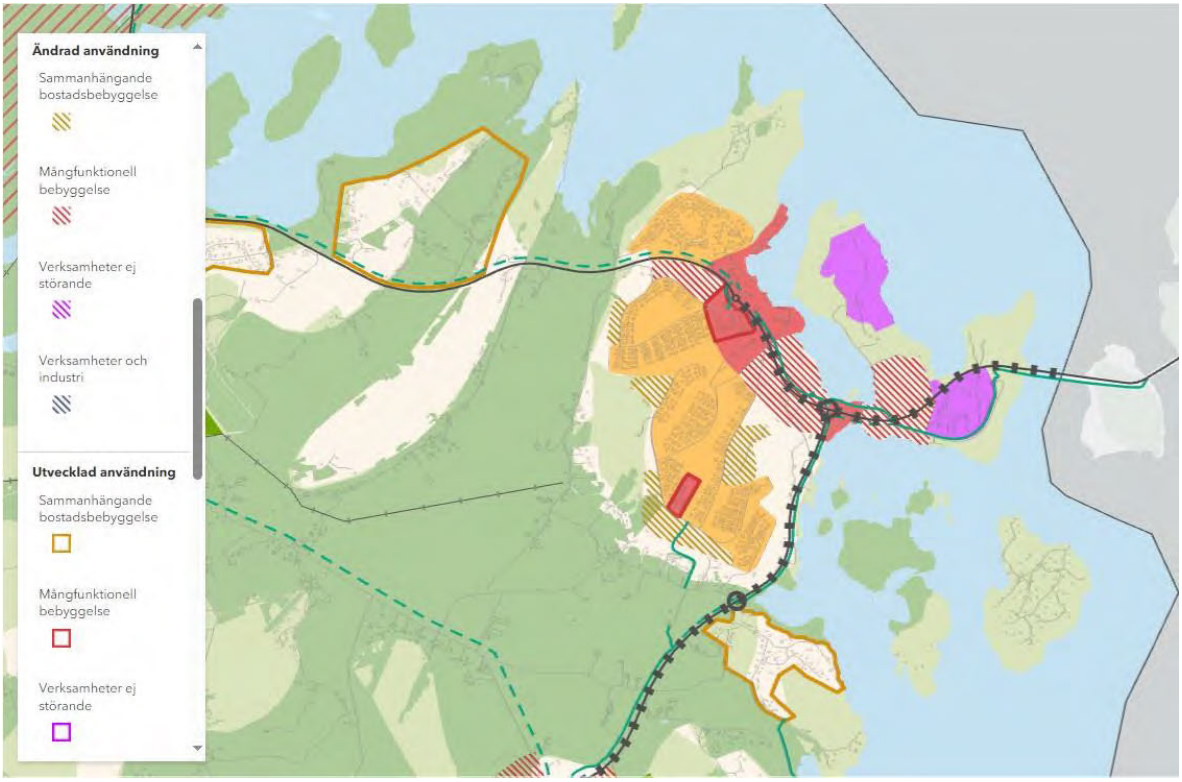
Vägreservat

Söder om Höviksnäs

Vägreservat för ny länk i vägnätet för att avlasta de centrala delarna av Höviksnäs. Länken är en förutsättning för det större utbyggnadsområdet i Höviksnäs yttre del.

Myggenäs

Myggenäs bedöms kunna utvecklas med cirka 300–550 bostäder. Nya bostäder kan tillkomma såväl i utbyggnadsområden som genom komplettering och förtätning inom befintliga strukturer.



Mångfunktionell bebyggelse

Pågående användning: Centrum finns längs väg 160 från Myggenäs korsväg till livsmedelsbutiken i Myggenäs centrum. Kuperad terräng kan påverka hur områdena utformas. Områden nära väg 160 är utsatta för risker och buller. Vid utveckling av Myggenäs bör studeras hur centrum kan bindas samman med vattnet vid Almösund på ett bättre sätt.

Myggenäs har en mycket hög andel småhus, varför det är angeläget att planlägga för flerbostadshus och andra boendeformer som kompletterar befintligt utbud.

Pendelparkering vid Myggenäs korsväg fyller en viktig funktion för tillgång till kollektivtrafik för omgivande landsbygd. Pendelparkering vid Myggenäs centrum kan behöva flytta till annan plats vid förtätning med ny bebyggelse, förslagsvis till Myggenäs korsväg.

Väster om Myggenäs korsväg

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer och verksamheter (ej störande). Delar av området söder om väg 160 ingår i lagakraftvunnen respektive pågående detaljplan och avses utvecklas på kort sikt. Övriga delar avses utvecklas på längre sikt. Närhet till väg 160 och 169 ska beaktas, dels avseende buller och risker, dels för att säkerställa att vägarna kan byggas om eller byggas ut för ökad framkomlighet och säkerhet. Utveckling av området förutsätter förbättrad utformning av korsningen vid livsmedelsbutik. Angöring bör ske från Myggenäsvägen.

Solglimten

Ändrad användning: Område för bostäder i varierande boendeformer, eventuellt med inslag av verksamheter. Området bedöms även kunna utgöra lämplig lokalisering av ny förskola. Närhet till väg 160 ska beaktas för att säkerställa att vägen kan byggas om eller byggas ut för ökad framkomlighet och säkerhet. Angöring av Solglimten bör ske från Mällbyvägen.

Myggenäs centrum

Utvecklad användning: Område för handel och verksamheter. Närhet till väg 160 ska beaktas för att säkerställa att vägen kan byggas om eller byggas ut för ökad framkomlighet och säkerhet. Utveckling av området förutsätter förbättrad utformning av korsningen vid livsmedelsbutiken. Trafikrörelserna vid lastning och kundparkering till livsmedelsbutik bör ses över.

Myggenäs skola och förskola

Utvecklad användning: Beroende på utfall av pågående strukturförändringar inom skolan, ska kommunens skolområden långsiktigt kunna utvecklas flexibelt för mångfunktionell bebyggelse med inslag av bostäder och verksamheter.

Almöstrand

Ändrad användning: Område för att utveckla Tjörns entré med tyngdpunkt på besöksnäring. Platsens centrumnära och goda skyltläge gör att kommunen vill pröva förutsättningarna för verksamheter, trots att området omfattas av strandskydd. Alla som åker till eller från Tjörn passerar området, vilket gör att platsen är tillgänglig för många människor.

Sammanhängande bostadsbebyggelse

Väster om Mällbyvägen

Ändrad användning: Område för mindre antal bostäder som komplettering av befintlig struktur.

Väster om Fågelvägen

Ändrad användning: Område för bostäder som komplettering av befintlig struktur. Hänsyn tas till befintligt motionsspår.

Vid Sjöstensvägen

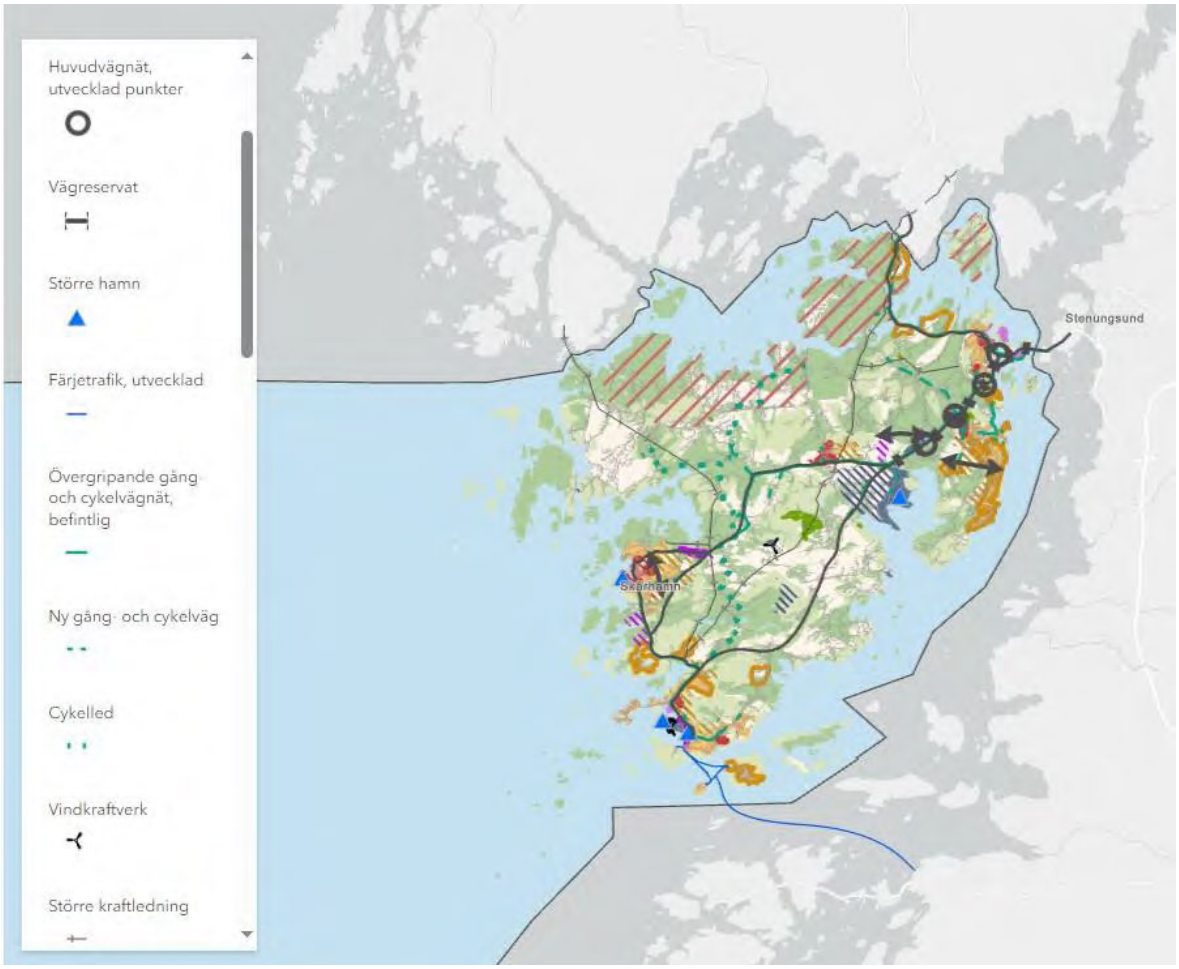
Ändrad användning: Område för bostäder i sluttningen upp mot Sjöstensvägen. Hänsyn ska tas till befintlig bäck längs Myggenäsvägen.

Utsikten

Ändrad användning: Område för bostäder och samhällsservice såsom exempelvis förskola. Hänsyn tas till befintligt motionsspår.

Havsområde

För kommunens havsområde gäller Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner. Användning av havsområdet i FÖP Hav påverkar Tjörns landområden främst i anslutning till hamnar, där hamnverksamheten utgör ett markanspråk. Markanvändning i aktuell översiktsplan relaterar till havsområdet genom att dagvatten och spillvatten från land når havet via vattendrag och utsläppspunkter. Översiktsplanen har tematiska ställningstaganden som säkerställer att havsmiljön inte påverkas negativt.



Allmänna intressen

I detta kapitel presenteras generella rekommendationer som gäller allmänt inom kommunen när detaljplaner ska upprättas, samt vid prövning av bygglov och förhandsbesked eller andra tillstånd. De grundas på kommunala ställningstaganden och på tillämpning av lagstiftning och rekommendationer från andra myndigheter.

Hushållningsbestämmelser

Samhällsplanering innebär en avvägning mellan olika intressen. Hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel anger olika mark- och vattenområden som är av allmänt intresse. Med allmänna intressen menas sådana som är gemensamma och inte knutna till någon enskild fastighet eller verksamhet. Mark- och vattenområden av allmänt intresse ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som motverkar avsedd användning.

Syftet med bestämmelserna är att lyfta fram de intressen som ska väga särskilt tungt vid prövning av ändrad markanvändning. Hushållningsbestämmelserna ger stöd för hur konflikter kan hanteras mellan olika intressen. Den slutliga prövningen av allmänna intressen sker i samband med detaljplanering eller tillståndsgivning.

Allmänna intressen som är särskilt värdefulla och av betydelse för hela landet kallas riksintressen. Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden.

Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning (plan- och bygglagen 2 kap 2§ och miljöbalken 3 kap 1§).

Planläggning ska ta hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden, samtidigt som den ska främja:

- En ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder.
- En från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.
- En långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.
- En god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens.
- Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet (plan- och bygglagen 2 kap 3§)

Riksintressen

Områden av riksintresse regleras i miljöbalkens 3:e och 4:e kapitel. Enligt plan- och bygglagen ska kommunen, i översiktsplanen, redovisa hur den avser att ta hänsyn till de redovisade riksintressenas värden. Riksintressen får inte påtagligt skadas. Vid framtagandet av en översiktsplan kan kommunen i dialog med länsstyrelsen både ifrågasätta och ytterligare fördjupa och konkretisera de anspråk som har pekats ut av berörda statliga myndigheter.

Länsstyrelsens uppgift är att samordna de statliga sektorsmyndigheternas riksintresseanspråk och bevaka att riksintressena tillgodoses i planeringen på det sätt som lagen föreskriver. Om kommunen i översiktsplanen ger uttryck för en annan uppfattning än länsstyrelsen om tolkning och innebörd av ett speciellt riksintresse, uppmärksammas det i länsstyrelsens granskningsyttrande över planen. Efter granskningstiden ska det alltså vara tydligt för kommunen om staten genom länsstyrelsen har några invändningar mot kommunens bedömningar i översiktsplanen, när det gäller hänsynen till områden av riksintresse. Om kommunen vidhåller sin uppfattning även vid antagandet av planen, redovisas det särskilt i planhandlingarna. Kommunens ställningstaganden i översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande är sedan vägledande för efterföljande beslut.

Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål ska företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Behövs området för en anläggning för totalförsvaret ska försvarsintresset alltid ges företräde (miljöbalken 3 kap. 10 §).

Tjörns kommuns förhållningssätt till riksintressen

I detta kapitel beskrivs på vilket sätt riksintressen inom Tjörns kommun berörs av översiktsplanens förslag, hur de har tillgodosetts samt kommunens uppfattning i de fall den avviker från statens vad gäller specifika riksintressen.

Samtliga riksintressen redovisas i sin helhet i hänsynskartan. Generellt bedömer kommunen att ett riksintresse är tillgodosett om översiktsplanen inte redovisar några anspråk på förändring inom eller i direkt anslutning till området. Skydd i form av exempelvis reservat eller detaljplan bedöms också vara ett sätt att ytterligare tillgodose riksintresset.

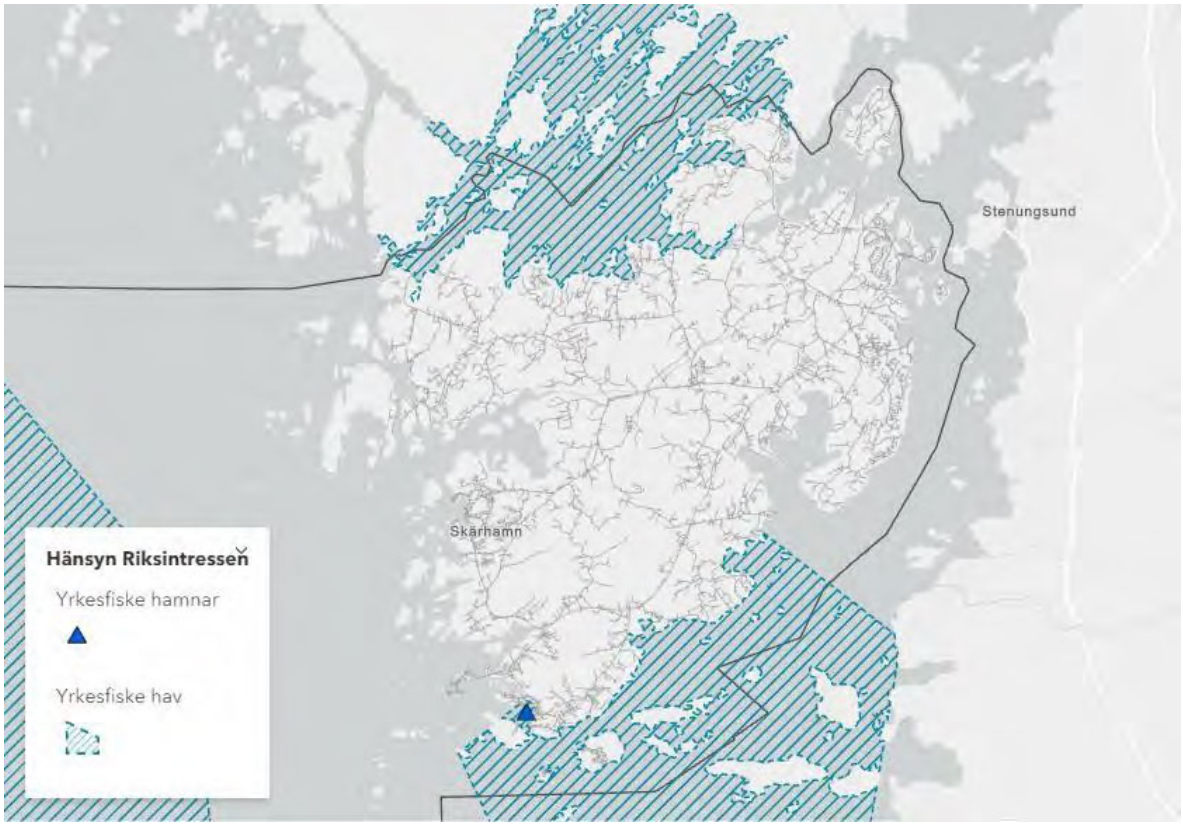
Riksintressen 3 kap miljöbalken

Områden av riksintresse enligt 3 kap miljöbalken ingår i miljöbalkens grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Områden av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada områdenas värden.

Riksintresse för yrkesfiske 3 kap 5 § miljöbalken

Rönnängs hamn och kustområdena Stigfjorden, Pater Noster Måseskär och Hakefjorden är av riksintresse för yrkesfiske.

Kommunen tillgodoser riksintresset för Rönnängs hamn genom att markera den som en viktig hamn som ska kunna utvecklas, såväl i utvecklingsstrategin som i mark- och vattenanvändningskartan. Även övriga riksintressen för yrkesfiske tillgodoses, vilket framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.



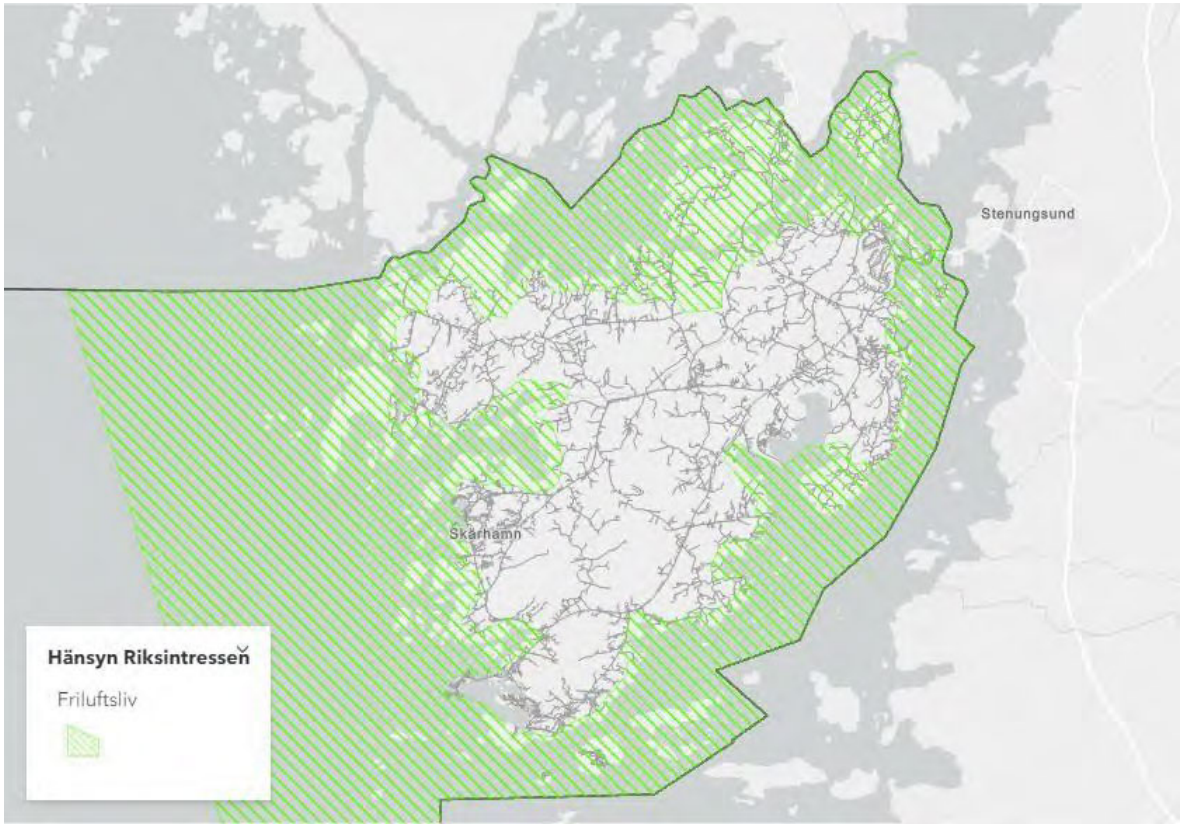
Riksintresse för friluftsliv 3 kap 6 § miljöbalken

Södra Bohusläns kust och Havstensfjorden är av riksintresse för friluftsliv i Tjörns kommun. Båda områdena är bland de mest välbesökta friluftsområdena i landet och är ett betydande besöksmål för internationell turism. Södra Bohusläns kust sträcker sig från Lysekil i norr till skärgården strax norr om Rörö, i Göteborgs norra skärgård.

I några fall föreslås utbyggnadsområden i direkt angränsning till riksintresseområden för friluftsliv. Vid Almön och Stockevik går utbyggnadsområden i viss mån in i sådana riksintresseområden. Omfattningen är så begränsad att kommunen bedömer att det inte uppstår påtaglig skada på riksintressets värden.

Kommunen tillgodoser riksintresse för både friluftsliv, naturvård och kulturmiljövård genom att områdenas värden ska beaktas vid planering och byggande. Ny bebyggelse bör endast tillkomma om den inte påverkar natur-, kulturmiljö- eller friluftslivsvärden negativt. Det finns även ställningstagande om att värna natur- och kulturmiljövärden samtidigt som de görs tillgängliga för friluftsliv.

Även de delar av riksintresseområdena som är till havs tillgodoses, vilket framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.



Riksintresse för naturvård 3 kap 6 § miljöbalken

I Tjörns kommun finns sex områden av riksintresse för naturvård; Stigfjorden-Halsefjorden, Hakefjorden-Marstrandsfjorden-Sälöfjorden, Härön-Breviks kile, Pater Noster-skärgården, Tuveslätt och Änghagen.

Kommunen tillgodoser riksintresse för både friluftsliv, naturvård och kulturmiljövård genom att områdenas värden ska beaktas vid planering och byggande. Ny bebyggelse bör endast tillkomma om den inte påverkar natur-, kulturmiljö- eller friluftslivsvärden negativt. Det finns även ställningstagande om att värna natur- och kulturmiljövärden samtidigt som de görs tillgängliga för friluftsliv.

Även de delar av riksintresseområdena som är till havs tillgodoses, vilket framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Riksintresse för kulturmiljövård 3 kap 6 § miljöbalken

I Tjörns kommun finns fyra områden av riksintresse för kulturmiljövård i form av äldre kulturlandskap och dess bebyggelse, fiskesamhällen och fyr; Pilane, Säby, Åstol och Pater Noster.

Kommunen tillgodoser riksintresse för både friluftsliv, naturvård och kulturmiljövård genom att områdenas värden ska beaktas vid planering och byggande. Ny bebyggelse bör endast tillkomma om den inte påverkar natur-, kulturmiljö- eller friluftslivsvärden negativt. Det finns även ställningstagande om att värna natur- och kulturmiljövärden samtidigt som de görs tillgängliga för friluftsliv.

Även de delar av riksintresseområdena som är till havs tillgodoses, vilket framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Riksintresse för totalförsvarets anläggningar 3 kap 9 § miljöbalken

Riksintressen för totalförsvarets militära del omfattar dels riksintressen som kan redovisas öppet, dels riksintressen som med hänsyn till försvarssekretesskäl inte kan redovisas öppet. I Tjörns kommun finns ett sjöövningsområde (Skagen) som redovisas öppet.

För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess och inte kan redovisas öppet på karta, ska alla ärenden om objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse skickas på remiss till Försvarsmakten.

Kommunen tillgodoser riksintresse för totalförsvarets anläggningar genom att remittera plan- och lovärenden enligt Försvarsmaktens önskemål. Även Försvarsmaktens sjöövningsområde tillgodoses, vilket framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Riksintresse för kommunikation 3 kap 8 § miljöbalken

I Tjörns kommun finns riksintresseområden för kommunikation som rör både väg, luftfart och sjöfart. Kommunens förhållningssätt till riksintresse för kommunikationer anges under respektive färdmedel.

Väg

I Tjörns kommun är delar av vägarna 160 och 169 av riksintresse då de ansluter till en internationell godshamn (Wallhamn) av riksintresse.

Kommunen tillgodoser riksintresset genom att verka för att belastade stråk på det statliga vägnätet byggs ut för ökad kapacitet och ökad trafiksäkerhet, framför allt väg 160 och 169. Kommunen verkar också för att transportsystemet ska användas på ett effektivt sätt genom bra kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelnätet.

Flygplats – Minimum Sector Altitude (MSA-ytor)

Den första delen av en inflygning till en instrumentflygplats benämns Initial Approach, och lägsta flyghöjd bestäms här av MSA-ytan. Tjörns kommun ligger i utkanten av MSA-ytan för Landvetters flygplats.

Riksintresse för flyg tillgodoses. Planerad utveckling bedöms inte påverka flygets funktion.

Sjöfart – befintlig farled

I Tjörns kommun finns fyra farleder av riksintresse; Oslofjorden-Öresund, Hätteberget-Stenungsund, Gullholmen-Marstrand och Hakefjorden-Wallhamn.

Riksintresse för sjöfart tillgodoses, vilket framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Sjöfart – Hamn

I Tjörns kommun finns en internationell godshamn av riksintresse; Wallhamn.

Kommunen tillgodoser riksintresset för hamn genom att markera området för verksamheter och industri som får vara störande för omgivningen. Ett större utbyggnadsområde för industri finns i nära anslutning till hamnen för att ge plats för industrier med koppling till hamnen. Kommunen verkar också för att belastade stråk på det statliga vägnätet byggs ut för ökad kapacitet och ökad trafiksäkerhet till hamnen, samt effektiva och tillförlitliga godstransporter som är säkra och trygga för trafikanter och boende på Tjörn.

Riksintresse för sjöfart i övrigt tillgodoses, vilket framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Riksintresse 4 kap miljöbalken

I 4 kap miljöbalken redovisas ett antal områden som har stora värden för natur- och kulturmiljö samt friluftsliv. Områdena har pekats ut av riksdagen som så värdefulla att de i sin helhet är av riksintresse. Dessa områden får inte utsättas för exploatering som påtagligt skadar de utpekade värdena.

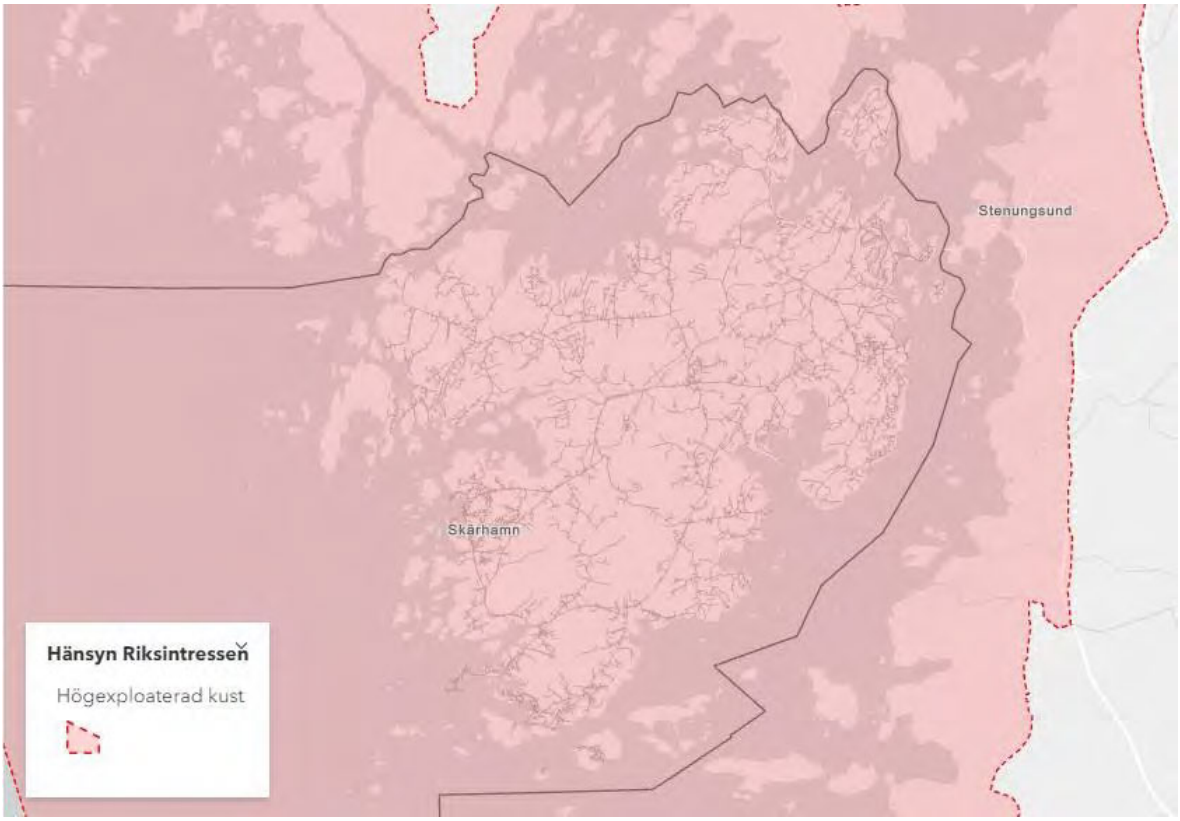
Högexploaterad kust – Kustområdet och skärgården i Bohuslän

Kusten och skärgården från Norge till Brofjorden är utpekat som riksintresse för sina samlade natur- och kulturvärden samt stora värden för friluftslivet enligt 4 kap MB. Tjörns kommun ingår i sin helhet i Södra Bohusläns högexploaterade kust. Enligt lagen får ingrepp i miljön endast ske om det inte påtagligt skadar områdets samlade natur- och kulturvärden. Turismens och det rörliga friluftslivets intressen ska särskilt beaktas. Bestämmelserna ska inte hindra utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Kommunen tillgodoser riksintresset genom att planläggning av ny bebyggelse i huvudsak ska ske i anslutning till befintliga större serviceorter och genom ställningstagande om byggande på landsbygden som utgår från platsens förutsättningar avseende lagskydd.

Viss påverkan sker vid planläggning av ny bebyggelse mellan Skärhamn och Rönnäng/Bleket. Merparten av befintlig bebyggelse här, exempelvis Stockevik, ingår dock idag i SCB:s avgränsning av Skärhamns tätort, och föreslagen bebyggelseutveckling utgör en utveckling av Skärhamns tätort. Bleket och Rönnäng har under lång tid betraktats och planlagts som en sammanhängande tätort, varför utveckling av ny bebyggelse i anslutning till Rönnäng/Bleket inte ska hindras av bestämmelserna. Kommunen anser att fortsatt förtätning med bostadsbebyggelse mellan Rönnäng och Bleket är önskvärt då det bidrar till att binda ihop samhället avseende service och kommunikationer.

Riksintresset säkerställs vidare genom ställningstagandet att värna natur- och kulturmiljövärden samtidigt som de görs tillgängliga för friluftsliv, och ställningstagande att iaktta hänsyn och försiktighet vid byggande i exponerade lägen samt inleda kommande detaljplanering inom dessa delar av kommunen med landskapskaraktärsanalys.



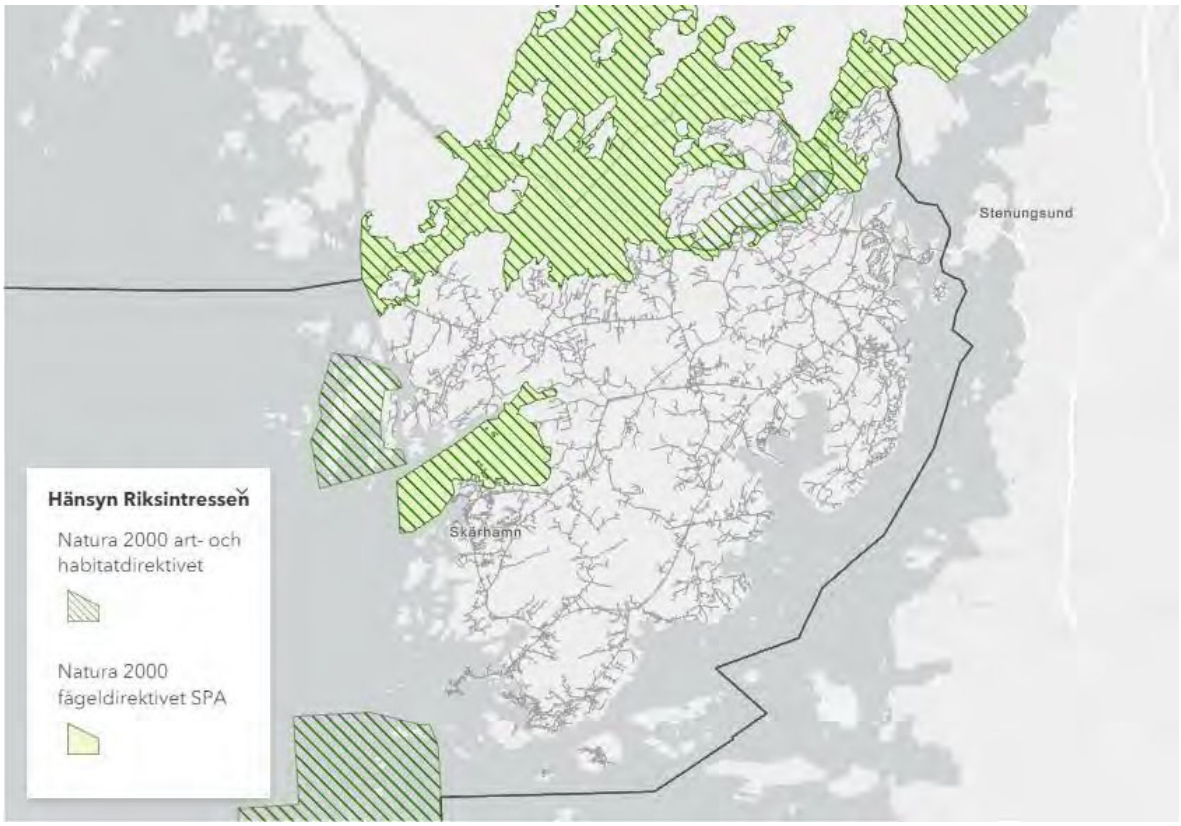
Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU och ska främja den biologiska mångfalden. Syftet är att hejda utrotning av djur och växter samt att hindra att deras livsmiljöer förstörs. Alla medlemsländer ska peka ut områden för de fåglar som anges i EU:s fågeldirektiv samt för de naturtyper och arter som anges i art- och habitatdirektivet. Natura 2000-områden utgör riksintressen enligt 4 kap miljöbalken. Det krävs särskild tillståndsprövning för verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka ett Natura 2000-område.

I Tjörns kommun finns sex områden som utgör Natura 2000-områden. Stigfjorden, Halsefjorden samt Breviks kile–Toftenäs är utpekade enligt både art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Härön, Pater Noster samt Sundsby är enbart utpekade enligt art- och habitatdirektivet.

Kommunen tillgodoser riksintresset för Natura 2000-områden genom att ha en mycket restriktiv hållning till ny bebyggelse inom sådana områden.

Möjligheternas ÖP Tjörn - Granskningshandling



Gestaltad livsmiljö

Arbetet med gestaltad livsmiljö syftar till att arkitektur, form, design, konst och kulturarv ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Gestaltad livsmiljö omfattar både nya och befintliga bebyggda miljöer i såväl orter som inom landsbygd.

Kommunen har en viktig roll i arbetet med gestaltad livsmiljö genom sitt lagstadgade ansvar för planering samt i rollerna som byggherre, fastighetsägare, förvaltare och offentlig förebild i samhällsbyggandet. På sikt förväntas även kommunens roll som huvudman för allmän platsmark öka, vilket innebär ett utökat ansvar för gestaltade livsmiljöer.

Kommunens övergripande styrdokument och kunskapsunderlag rörande gestaltad livsmiljö utgörs idag främst av översiktsplan och kulturmiljöprogram. Kontinuerligt arbete sker för att ta fram ytterligare fördjupade underlag och stöd för handläggning och bedömning av gestaltningsfrågor i de enskilda kommunala ärendena.

Ställningstaganden gestaltad livsmiljö

- Hushålla med marken i samband med all fortsatt planering, och där så är möjligt omvandla redan ianspråktagen mark till ny användning.
- Utgå från universell utformning av byggnader och utemiljöer, så att de är trygga och tillgängliga för så många som möjligt.
- Prioritera barns behov vid avvägning mellan olika intressen i planering och byggande.
- Utgå från platsens förutsättningar, karaktär och identitet för att ta tillvara estetiska och kulturhistoriska värden.
- Placera byggnader med hänsyn till markens karaktär och topografi genom att så långt möjligt, undvika sprängning och fyllning. Ta fram landskapskaraktärsanalys i inledande skede av detaljplaneprocessen vid byggande i känsliga landskapsrum och exponerade lägen.
- Främja en god arkitektonisk och konstnärlig gestaltning av såväl allmän plats som kvartersmark.
- Utforma offentliga rum så att de blir attraktiva, flexibla, tillgängliga, trygga, trivsamma och inbjuder till vistelse och möten.
- Ta hänsyn till avfallsinsamlingen vid planering och omvandling av bostadsområde för att säkerställa en säker arbetsmiljö och boendemiljö samt minska tung trafik inom områden där människor bor och vistas.
  Pröva kommunalt huvudmannaskap vid detaljplanläggning i kommunens serviceorter, i synnerhet i anslutning till blandad bebyggelse med bostäder och samhällsfunktioner.

Utformning av allmän plats och offentliga miljöer

Utformning av offentliga miljöer är avgörande för hur platsen fungerar som mötesplats, för att människor ska trivas och vilja vistas på platsen. Gator, torg, grönområden och gångstråk är viktiga delar av vardagen där möten uppstår och barn kan leka. Människor i alla åldrar och med olika förutsättningar ska ha möjlighet att vistas i och använda offentliga miljöer. Attraktiva, varierade och tillgängliga platser för lek och social samvaro av hög kvalitet bör finnas över hela kommunen.

Kommunen har av tradition haft enskilt huvudmannaskap för allmänna platser i detaljplaner. Vägföreningar och samfälligheter ansvarar därför för såväl anläggning som drift och underhåll av offentliga miljöer i kommunen. Enligt plan- och bygglagen ska kommunen i normalfallet vara huvudman. Enskilt huvudmannaskap får endast förekomma om det finns särskilda skäl (4 kap. 7 § PBL). Kommunen behöver därför i viss mån ändra sin hantering av huvudmannaskap. Utpräglade fritidshusområden kan även i fortsättningen planläggas med enskilt huvudmannaskap, medan detaljplaner i serviceorter bör ges kommunalt huvudmannaskap, i synnerhet i anslutning till blandad bebyggelse med bostäder och samhällsfunktioner. Kommunen avser att kartlägga inom vilka områden som kommunen bör vara huvudman, samt ta fram en handlingsplan för hur det kan genomföras, inklusive riktlinjer för gestaltning av allmän plats.

Nationellt mål

Alla har rätt till miljöer som är väl gestaltade, inkluderande och långsiktigt hållbara. Detta förutsätter att människan och människans behov är utgångspunkten i utformning, planering och skötsel av byggnader och utemiljöer. God gestaltad livsmiljö är funktionell, intressant, vacker och hållbar, samt bidrar till lärande, hälsa och trivsel i befolkningen. Kvaliteten i arkitektur, form och design utgör viktiga värden inte bara för beställare och brukare, utan för hela det omgivande samhället och framtida generationer.

Sedan 2018 finns ett nationellt mål att arkitektur, form, design, konst och kulturarv ska tas tillvara i samhällsbyggandet. Politikområdet är samlat under begreppet ”gestaltad livsmiljö” och har på olika sätt kopplingar till den nationella miljöpolitiken, kulturpolitiken, kulturmiljöpolitiken, samhällsbyggandet, hållbara städer, transportpolitiken, folkhälsopolitiken, funktionshinderpolitiken samt det klimatpolitiska ramverket. I det nationella målet framhålls följande aspekter som viktiga för att uppnå en god gestaltad livsmiljö:

- Inte underställa hållbarhet och kvalitet mot kortsiktiga ekonomiska överväganden
- Utveckla och sprida kunskap om arkitektur, form och design
- Det offentliga agerar som en förebild
- Ta till vara och utveckla estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden
- Gestalta miljöer för att vara tillgängliga för alla
- Utveckla samarbete och samverkan inom landet och internationellt.

Internationellt speglas arbetet för god gestaltad livsmiljö bland annat i FN:s New Urban Agenda (utifrån målen i Agenda 2030) och EU-initiativet New European Bauhaus, som trycker på att byggande ska vara vackert, hållbart och förutsätter samverkan mellan olika kompetenser, aktörer och målgrupper.

Bostäder

Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet är ett angeläget allmänt intresse. Alla har rätt att leva i goda bostäder till rimliga kostnader i en stimulerande och trygg miljö. Bostäder och boendemiljö ska bidra till en god uppväxt för barn och ungdomar, jämlika levnadsförhållanden samt ett värdigt åldrande. Tjörns kommun bidrar till bostadsförsörjningen i göteborgsregionen genom boende i natursköna områden nära landsbygden och havet, men ändå inom pendlingsavstånd till storstaden.

Ställningstaganden bostäder

- Möjliggör ca 1 % årligt ökad helårsbefolkning på Tjörn genom byggande av nya bostäder med tillhörande samhällsservice. För att uppnå detta behövs planberedskap för 80-100 nya bostäder per år under de närmaste 20 åren.
- Planera för merparten av nya bostäder i anslutning till centralort och serviceorter.
- Öka attraktiviteten och variationen i bostadsbeståndet genom att möjliggöra bostäder i alla typer, storlekar och upplåtelseformer, såväl lägenheter som småhus.
- Möjliggör omvandling av fritidshus till permanentboende där det bedöms lämpligt utifrån förutsättningar att anordna vatten- och avlopp, kommunalekonomiska kostnader, trafikangöring och miljömässiga konsekvenser.
- Ha en positiv hållning till förhandsbesked och bygglov för bostäder på landsbygden där platsens förutsättningar så medger. Tillämpa en försiktig hållning till planläggning av ny sammanhängande bebyggelse utan anslutning till serviceorter.

Bostadsförsörjning och befolkningsscenarier

Parallellt med förslaget till ny översiktsplan har kommunen utarbetat och antagit riktlinjer för bostadsförsörjningen enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383). Riktlinjerna för bostadsförsörjningen ska antas av kommunfullmäktige under varje mandatperiod och utgöra underlag för framtida planläggning.

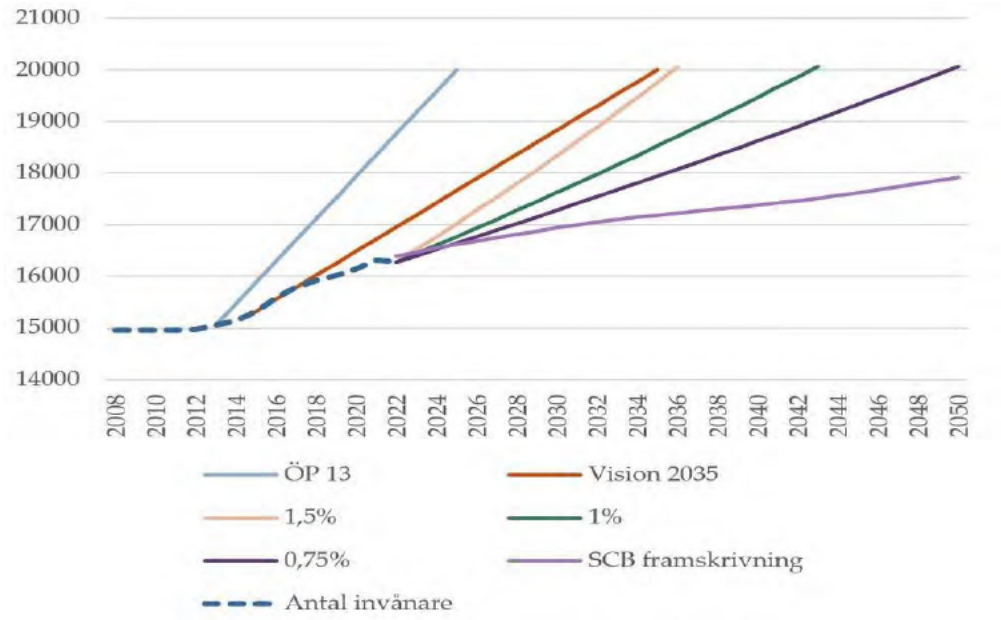
Översiktsplanen ska möjliggöra en genomsnittlig årlig befolkningsökning om cirka 1 %. Kommunen har länge haft befolkningsmålet 20 000 tjörnbor. Med en takt på 1 % ökning per år uppnås 20 000 invånare omkring 2045, efter att det har tillkommit cirka 1 800 bostäder. Konjunktursvängningar och andra faktorer som kommunen inte råder över kan komma att påverka byggande, omvandling av fritidshus och medföra variationer i befolkningsökningstakten över tid. Ökningen bedöms kunna fortsätta även utöver 20 000 invånare inom ramen

för de utbyggnads- och omvandlingsområden som föreslås i översiktsplanen. Kommunen räknar dock med att uppdatera översiktsplanen med aktuella bedömningar innan det blir aktuellt. Den begränsade tillgången på lämplig mark för ny bebyggelse på Tjörn, i kombination med osäkerhet i planeringens genomförbarhet kopplat bland annat till känsliga miljöer, gör det angeläget att hushålla väl med marken i samband med all fortsatt planering, och där så är möjligt omvandla redan ianspråktagen mark till ny användning.

Övergripande uppskattning är att översiktsplanen möjliggör ungefär mellan 2100 och 4000 tillkommande bostäder. Uppskattningen baseras dels på befintlig planberedskap, pågående detaljplanering och prioriterade planer, dels på bedömningar av vad nya utpekade bostadsområden samt kommunens landsbygd kan rymma. Tänkbar förtätning av fritidshusområden med nya bostäder har räknats med, dock ej omvandling till och från fritidshus, vilket kan innebära ytterligare potential. Inte heller har nya bostäder som kan rymmas inom befintlig och tillkommande mångfunktionell bebyggelse räknats med, vilket också kan innebära ytterligare potential. Med nuvarande genomsnittlig boendetäthet på Tjörn om 2,2 personer per bostad skulle ytterligare 2100 till 4000 bostäder rymma en befolkningsökning om 4600 till 8800 personer.

Bostadsutvecklingspotential i översiktsplanen	**Min**	**Max**
Skärhamn	600	1200
Rönnäng/Bleket	250	450
Kållekärr	300	550
Höviksnäs	500	800
Myggenäs	300	550
Landsbygden	150	450
Totalt	**2100**	**4000**

Grov uppskattning av antal tillkommande bostäder inom översiktsplanen



Befolkningsprognos för Tjörns kommun till år 2050 med alternativa scenarier

Det är angeläget att bredda bostadsutbudet för att skapa en ökad rörlighet på bostadsmarknaden, underlätta för yngre personer och barnfamiljer att stanna kvar på och flytta till Tjörn, samt att få en god boendestandard. Många äldre bor kvar länge i sina villor på Tjörn då det bland annat saknas andra boendeformer att flytta till i närområdet. Fler lägenheter som passar äldre kan alltså bidra till att frigöra bostäder ur det befintliga beståndet för yngre personer och barnfamiljer. Trygghetsboenden för äldre kan också ge nya mötesplatser och förutsättningar för att minska många äldres ofrivilliga ensamhet. Målet är långsiktigt väl fungerande bostadsmarknader där efterfrågan möter ett utbud som svarar mot behoven på ett sätt som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart.

Tjörns befolkning och bostadsutbud

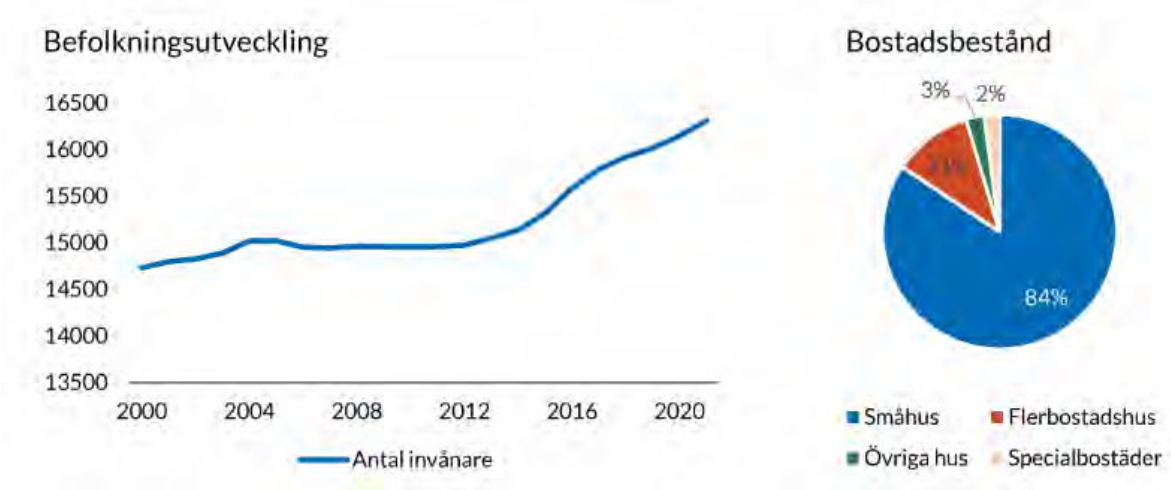
Tjörns kommun har idag drygt 16 000 invånare. Befolkningen har ökat med i genomsnitt 100 personer per år de senaste tio åren. Under sommarhalvåret ökar befolkningsmängden till ungefär det dubbla och under högsäsong uppgår antalet invånare inklusive besökare upp till cirka 45 000 personer.

Skärhamn är Tjörns största serviceort med över 3 600 invånare. Höviksnäs och Myggenäs har tillsammans nästan lika många invånare. I Rönnäng och Bleket bor totalt cirka 2 000 personer och i Kållekärr ca 750. Vidare har kommunen några mindre orter samt flera områden med glest sammanhängande bebyggelse på landsbygden som genom sin struktur och antal invånare definieras som tätort enligt SCB, trots att de delvis har karaktären av landsbygd. Inom själva landsbygden (ej tätort enligt SCB) bor över 4 400 personer. Tjörn har alltså en relativt tätbefolkad landsbygd med såväl spridd bebyggelse som mer sammanhängande bebyggelsegrupper.

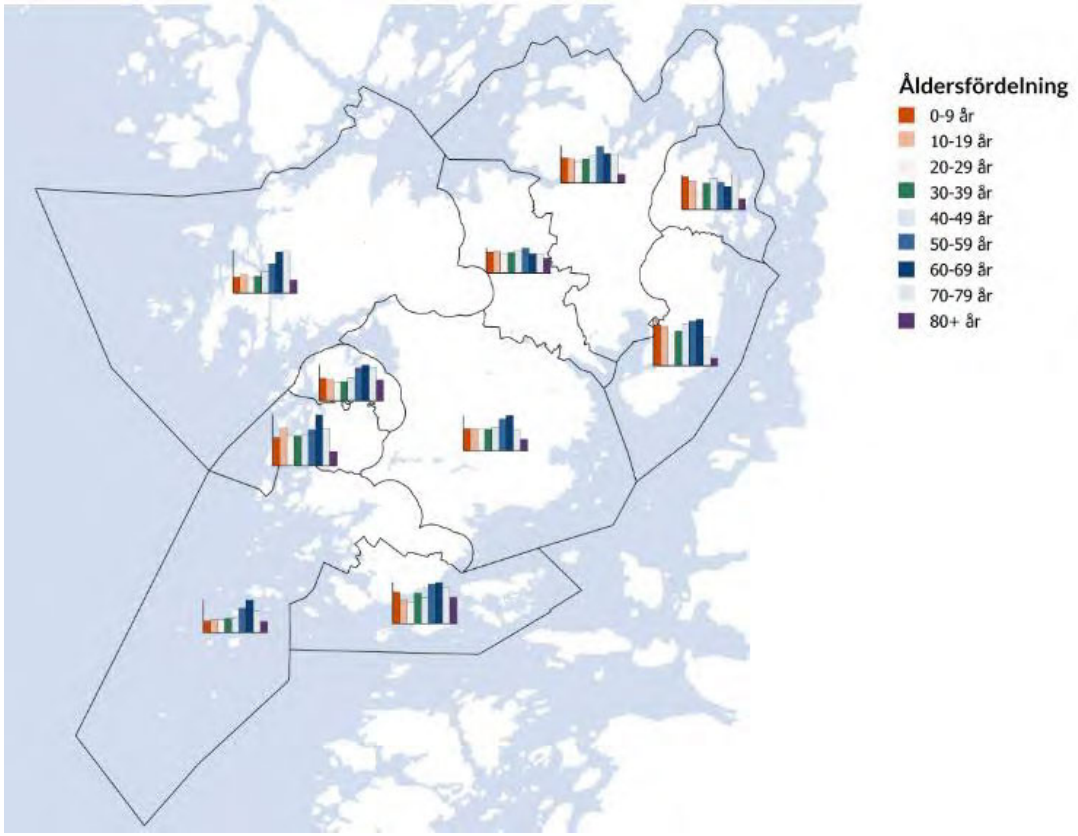
Bostadsbeståndet på Tjörn domineras av småhus. På landsbygden och i Myggenäs finns nästan enbart privat/enskilt ägda småhus eller gårdar. Flerbostadshus finns framför allt i Kållekärr, Skärhamn, Höviksnäs och Rönnäng.

Kommunen har en hög andel fritidsboende, särskilt i de äldre fiskesamhällena i västra delen av kommunen och i fritidshusområden på norra och östra Tjörn. Totalt finns det över 4 000 fritidshus på Tjörn. I flera av fritidshusområdena pågår omvandling till helårsboende.

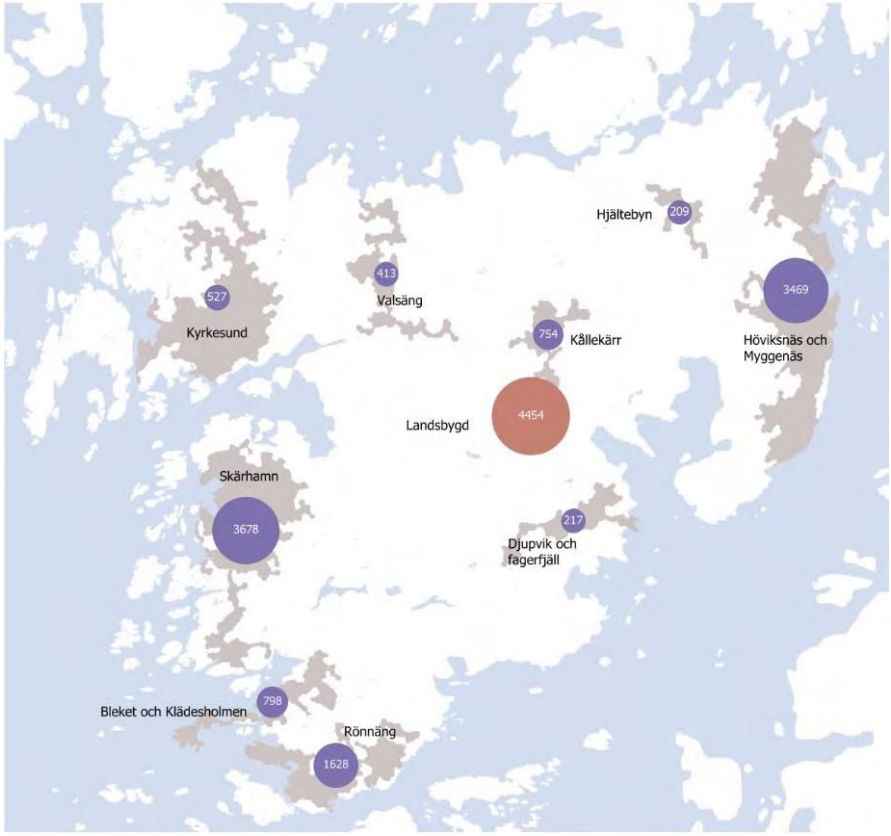
Invånarna i Tjörns kommun har en relativt hög medelålder och antalet äldre har ökat de senaste åren samtidigt som antalet barn i skolåldern har minskat. Enligt kommunens befolkningsprognos är det dock sannolikt att antalet barn i skolåldern ökar igen under de närmaste åren. Åldersfördelningen skiljer sig åt i olika delar av kommunen. En åldrande befolkning för med sig utmaningar i form av behov av bostadsanpassning, vård och omsorg samt lägre skatteintäkter i förhållande till invånarantal.



Befolkningsprognos Tjörns kommun 2000-2021 (SCB, 2022) och Bostadsbeståndet på Tjörn (SCB 2021)



Åldersfördelning i olika delar av Tjörns kommun, 2018. SCB:s demografiska statistikområden (DeSO)



Antal invånare i olika delar av Tjörns kommun, SCB 2018.

Samhällsservice

Samhällsservice är ett samlingsbegrepp för icke kommersiell service i såväl offentlig som privat regi. Exempelvis skola, förskola, äldreomsorg, bibliotek, kultur, idrotts- och fritidsanläggningar, vårdcentraler med mera. Samhällsservice måste byggas ut i takt med bostadsbyggandet och befolkningsutvecklingen. Med nya bostäder kommer behov av nya förskolor och nya grundskoleplatser. Det blir också ökad efterfrågan på idrottshallar, gräsplaner och andra fritidsanläggningar. Befolkningsökningen tillsammans med att Tjörn har en åldrande befolkning medför att det även behövs nya bostäder för äldre.

Ställningstaganden samhällsservice

- Planera för ny eller utökad samhällsservice i takt med befolkningsökning och utbyggnad av nya bostäder.
- Klarlägg aktuella utvecklingsbehov genom regelbunden uppdatering av kommunens lokalförsörjningsplan.
- Lokalisera samhällsservice så att den är tillgänglig med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.
- Planera för flexibla lokaler som kan samnyttjas mellan olika verksamheter.

Skolor och förskolor

Det finns idag sju kommunala grundskolor på Tjörn; Myggenäs skola, Häggvallskolan, Fridas hage, Kållekärrs skola, Skärhamns skola, Bleketskolan och Rönnängs skola, samt fem kommunala förskolor; Kållekärr, Myggenäs, Rönnäng, Skärhamn och Tångeröd. Gymnasieskola saknas i kommunen utöver Nösnäsgymnasiets fordons- och transportprogram i Vallhamn. De flesta väljer att gå gymnasiet i Stenungsund, Göteborg, Kungälv och Uddevalla.

Det är angeläget att planlägga för och bygga nya förskolor i samband med utökad bostadsbebyggelse. Översiktsplanen rymmer flera alternativa platser för skolor och förskolor, och möjliggör utveckling och kompletteringar inom befintliga skol- och förskolområden. Enligt rådande rekommendation från Boverket bör förskolor utformas med minst 40 kvm för utevistelse per barn och skolor med minst 30 kvm för utevistelse per barn. fSkolors och förskolors utemiljöer bör rymma olika funktioner och kvaliteter samt bör ha tillgång till näraliggande naturområde, skolskogar och säkra cykelvägar. Det är även viktigt att skapa ändamålsenliga och sammanhållna förskoleplatser i permanenta lokaler i serviceorterna samt att främja synergieffekter i framtida skolstruktur. 2020 fattade kommunfullmäktige ett beslut att utveckling av skolstrukturen på Tjörn ska ha inriktningen:

Åk f-9, nav på östra Tjörn vid Fridas Hage/Häggvall

Åk 4-9, nav på västra Tjörn

Åk f-3 samt förskola i respektive ort Myggenäs, Rönnäng, Skärhamn och Kållekärr

Särskilda boendeformer

Befolkningsökningen tillsammans med att Tjörn har en åldrande befolkning medför att det behövs nya lägenheter för äldre. Idag finns sex grupp- och serviceboenden och fem trygghetsboenden i kommunen. Totalt är det drygt 130 bostäder inom särskilda boendeformer för äldre i kommunen och 50 bostäder i trygghetsboenden. Det behövs framför allt trygghetsboenden för äldre, grupp- och servicebostäder (LSS) samt bostäder för socialt utsatta grupper.

Prioriterade lokalbehov är idag:

- Omsorgsplatser/ grupp- och/eller serviceboende (LSS)
- Behov av omsorgsplatser/boende för äldre
- Motivationsboende
- Samlokalisering av daglig verksamhet

Läs mer i aktuell Lokalförsörjningsplan, Tjörns kommun och Bostadsförsörjningsprogram 2024-2027, Tjörns kommun 2023.

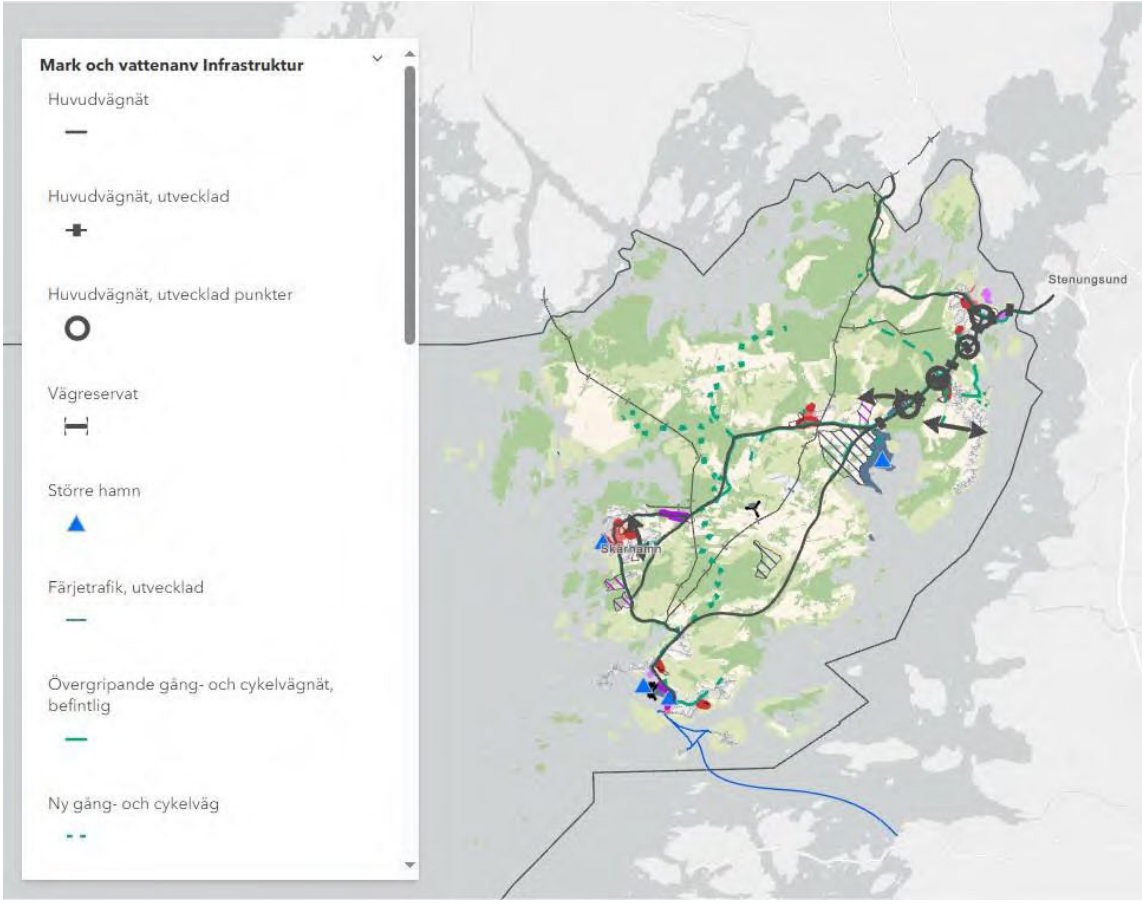
Näringsliv

Ett starkt näringsliv med framgångsrika företag är en förutsättning för kommunens och regionens utveckling. Ekonomisk tillväxt drivs av storstadsregioner som konkurrerar om kompetens och kapital. Ju större region, desto större förmåga att generera tillväxt. Tjörn är en del av den dynamiska Göteborgsregionen, som skapar förutsättningar för ökad sysselsättning och tillväxt i hela Västsverige. Tjörns unika värden såsom havet och kulturen bidrar till att skapa attraktionskraft för regionen. Förbättrade pendlingsmöjligheter är en förutsättning för regionförstoring.

Tjörns kommun har antagit en näringslivsstrategi (Tjörns kommuns näringslivsstrategi 2020-2035) som beskriver hur kommunen ska arbeta med näringslivsfrågor på ett konkret, långsiktigt och målinriktat sätt. Översiktsplanens ställningstaganden om näringsliv tar avstamp i näringslivsstrategin.

Ställningstaganden näringsliv

- Möjliggör minst 1200 nya arbetstillfällen i kommunen genom att utöka planberedskapen för verksamheter och industri enligt näringslivets behov.
- Säkerställ detaljplanelagd och byggklar mark vid Vallhamn och Svanviks industriområden samt inom och i anslutning till serviceorterna.
- Förtäta och förädla befintlig verksamhetsmark så långt möjligt.
- Ha en positiv hållning till förhandsbesked och bygglov för verksamheter på landsbygden där platsens förutsättningar så medger.
- Verka för minskad sårbarhet i transportsystemet genom att bygga ut de mest belastade delarna av huvudvägnätet, avlasta Tjörnbron med en ny fast förbindelse mellan Orust och Stenungsund och utökad färjeförbindelse till Kungälv.
- Stärka kommunens infrastruktur för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt parkering.
- Förädla besöksnäringen samtidigt som natur- och kulturmiljövärden värnas till en hållbar och levande besöksnäring året runt. Utgångspunkten bör vara att bygga vidare på platsens karaktär och själ samt tillgängliggöra kommunens unika värden för besökaren.
- Värna småföretagandet samt marina, kultur- och hamnanknutna näringar.
- Undvik åtgärder som begränsar eller försvårar brukning av jordbruksmark på landsbygden. Hänsyn ska tas till såväl arrondering och möjlighet till ett rationellt jordbruk som till jordbruksmarkens värden för levande landsbygd, natur- och kulturmiljövärden och ekosystemtjänster. Viss jordbruksmark kan dock komma att tas i anspråk i det fall utbyggnadsområden överlappar jordbruksmark.
- Utarbeta planeringsunderlag gällande jordbruksmark.
- Tillgång till goda digitala kommunikationslösningar i hela kommunen är en förutsättning för digital omställning.
- Främja och stötta initiativ för cirkulär ekonomi.



Näringsliv och arbetsmarknad

Näringslivet på Tjörn agerar på en global marknad och påverkas av globala megatrender. Utvecklingen mot cirkulär ekonomi och delningsekonomi ger upphov till helt nya affärsmodeller och sätt att organisera välfärden. Digitaliseringen medför att gamla yrken försvinner och nya tillkommer i en allt snabbare takt. En stor del av de jobb som kommer att finnas om 15–20 år är ännu inte definierade, vilket ställer höga krav på flexibilitet i både utbildningssystemet och hos arbetskraften.

Tjörns kommun har ett starkt, diversifierat näringsliv som präglas av små och medelstora företag. Endast nio företag har fler än 50 anställda. Totalt finns drygt 2 000 registrerade företag inom kommunen. Småskaligheten skapar möjligheter till gemenskap, nätverkande och en robusthet för kommande konjunktursvängningar. De branscher som sysselsätter flest människor inom den privata sektorn är byggverksamhet, tillverkning och utvinning, handel och transport. Även besöksnäringen växer och utgör en viktig jobb- och integrationsmotor på Tjörn.

Tjörns lokala arbetsmarknad behöver utvecklas i samklang med befolkningstillväxten för att kommunen ska fortsätta vara attraktiv som boendeplats. Kommunerna i Göteborgsregionen har kommit överens om att tillsammans skapa 120 000 nya arbetstillfällen i Göteborgsregionen. Av dessa bör minst 1 200 tillkomma i Tjörns kommun.

I översiktsplanen markeras omfattande nya ytor för att möjliggöra en flexibel och mångfacetterad utveckling av verksamheter, näringsliv och arbetsplatser. Utöver områden för industri respektive ej störande verksamhet bedöms även befintliga och tillkommande ytor för mångfunktionell bebyggelse och övriga landsbygdsområden rymma ytterligare utvecklingspotential.

	Nya ytor i översiktsplanen	Ungefärlig areal i m2
Ej störande verksamhet	Siröd	50 000
	Röavallen och Nordvik	450 000
	Svanvik	300 000
	Norr om väg 723	400 000
Industri	Vallhamn	2 500 000
	Ängholmen	50 000
	Utredningsområde energiproduktion	550 000
	Total	4 300 000

Ytor för näringslivet som markeras i översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta.

Relationen mellan markareal för en viss användning och hur många arbetsplatser den möjliggör varierar stort mellan olika typer av verksamheter, och är svår att generalisera. Variationen beror bland annat på bebyggelsens täthet och verksamhetens personaltäthet.

För att näringslivet på Tjörn ska utvecklas på ett bra sätt är det angeläget att:

- Ta tillvara och attrahera kompetens
- Tjörn är en attraktiv plats att bo, besöka och verka i
- Det finns en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet
- Det finns en förutsägbar dricksvattenförsörjning
- Det finns bra lokaler och verksamhetsmark i rätt lägen
- Det är gott företagsklimat och innovationskraft.

Läs mer i Näringslivsstrategi 2020-2035, Tjörns kommun 2020.

Turism och besöksnäring

Tjörns kommun har en stark turistnäring med en växande trend av gästnätter och daggäster. Turism och besöksnäring har stor betydelse för hållbar tillväxt och sysselsättning på Tjörn. Det genererar konsumtion i flera branscher, allt från camping, hotell och andra logimöjligheter till restaurang, café, gårdsbutik, detaljhandel, transporter och aktivitetsföretag. Den utgör en avgörande del av lokal ekonomi och samhällsutveckling. Den växer kontinuerligt och gagnar arbetstillfällen, genererar skatteintäkter, ger förutsättningar för kommersiell service och bidrar till inflyttning genom att besökare får en relation till platsen. Tjörn lockar besökare genom sin kombination av konst-, kultur- och natur-/skärgårdsupplevelser med kulturarv kring hav, fiske och jordbruk. Besökarna kommer framför allt under sommarmånaderna, men potential finns för förlängd besökssäsong. För turismen innebär kommunens vision om Möjligheternas ö att:

- Ett besök i Tjörns kommun väcker drömmar till liv.
- Kommunen är öppen, mottaglig och välvilligt inställd till enskilda initiativ och förslag som skapar upplevelser som väcker drömmar till liv.
- Som en del av Bohuslän ska Tjörn vara världens mest attraktiva skärgårdsdestinationer. Kommunen arbetar aktivt för en hållbar och levande besöksnäring hela året.

Följande mål finns i kommunens Strategi för hållbar natur- och kulturturism:

- Tjörn ska vara ett av Sveriges mest hållbara och attraktiva besöksmål.
- Beläggningen ska öka och fördelas jämnare över året genom att förlänga samt skapa nya säsonger och attrahera besökare under lågsäsong.
- Fler arbetstillfällen ska skapas

Tjörns befolkning kan mer än fördubblas under högsäsong, vilket visar på en betydande potential för ökad turism och besöksnäring på ön, men även innebär utmaningar för kommunen. Den kraftiga ökningen av befolkningen under högsäsong ställer stora krav på t.ex. boende, transport, vatten, avlopp, besöksanläggningar och natur- och rekreationsmiljöer. Det är viktigt att planera för och hantera denna ökning på ett hållbart sätt för att minimera negativa effekter på miljön och lokalsamhället.

Förbättrad infrastruktur och tillgänglighet behövs för att stödja utvecklingen. Det är idag brist på boendeanläggningar på Tjörn, särskilt under högsäsong, vilket innebär potential att utveckla fler boendealternativ, t.ex. hotell, campingplatser, stugbyar och vandrarhem. Privat rums- och stuguthyrning kan också spela en roll i att tillgodose behovet av boende.

För att utveckla ökande turism och besöksnäring på ett hållbart sätt, med fokus på socialt ansvar och minimering av miljöpåverkan, står Tjörns kommun bakom Turistrådet Västsveriges Hållbarhetsklivet och dess vägledande principer:

- Så lite onödig miljöpåverkan som möjligt
- Bra för både boende och besökare
- Fler besökare när och där det inte är fullt
- Fler heltidsjobb och mer robusta verksamhet

Sammantaget har Tjörn potential att bli ett av Sveriges mest attraktiva och hållbara besöksmål. Genom att fokusera på kvalitet, hållbarhet och samverkan kan Tjörn skapa en besöksnäring som gynnar både boende och besökare.

Läs mer i Strategi för en hållbar natur- och kulturturism 2018-2025, Tjörns kommun 2018 och Hållbarhetsklivet, Västsvenska turistrådet, hallabarhetsklivet.se

Materialförsörjning och masshantering

Materialförsörjning och masshantering av berg-, jord- och grusmaterial är en viktig fråga vid planering och byggande. En hållbar och cirkulär materialhantering förutsätter ett regionalt perspektiv med samverkan mellan flera aktörer. Berg- och grustäkter kan fungera som omlastningsplatser för massor som kan återvinnas. Det är angeläget att så långt möjligt sträva efter lokal massbalans för att undvika omfattande transporter.

Berg- och grustäkter utgör tillståndspliktiga verksamheter. Idag finns en befintlig täkt och deponi av muddermassor i Vallhamn.

Areella näringar

Med areella näringar avses jordbruk, skogsbruk, yrkesfiske och annat vattenbruk. Jord- och skogsbruksmark är av nationell betydelse och skyddas enligt 3 kap 4§ miljöbalken.

Jordbruk

Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Jordbruksmark omfattar odlad jord, men även ängs- och hagmark som betas eller slås. Med uttrycket ”brukningsvärd jordbruksmark” menas mark som är lämpad för jordbruksproduktion. Även jordbruksmark som tagits ur produktion kan bedömas som brukningsvärd, även om den i nuläget inte behövs för livsmedelsproduktion. Klimatförändringarna förväntas inverka negativt på jordbruket i hela världen. Förlängd växtsäsong på nordligare

breddgrader kombinerat med försämrade förutsättningar för jordbruk på andra platser i världen kan medföra att svenskt jordbruk får större betydelse och konkurrenskraft i framtiden.

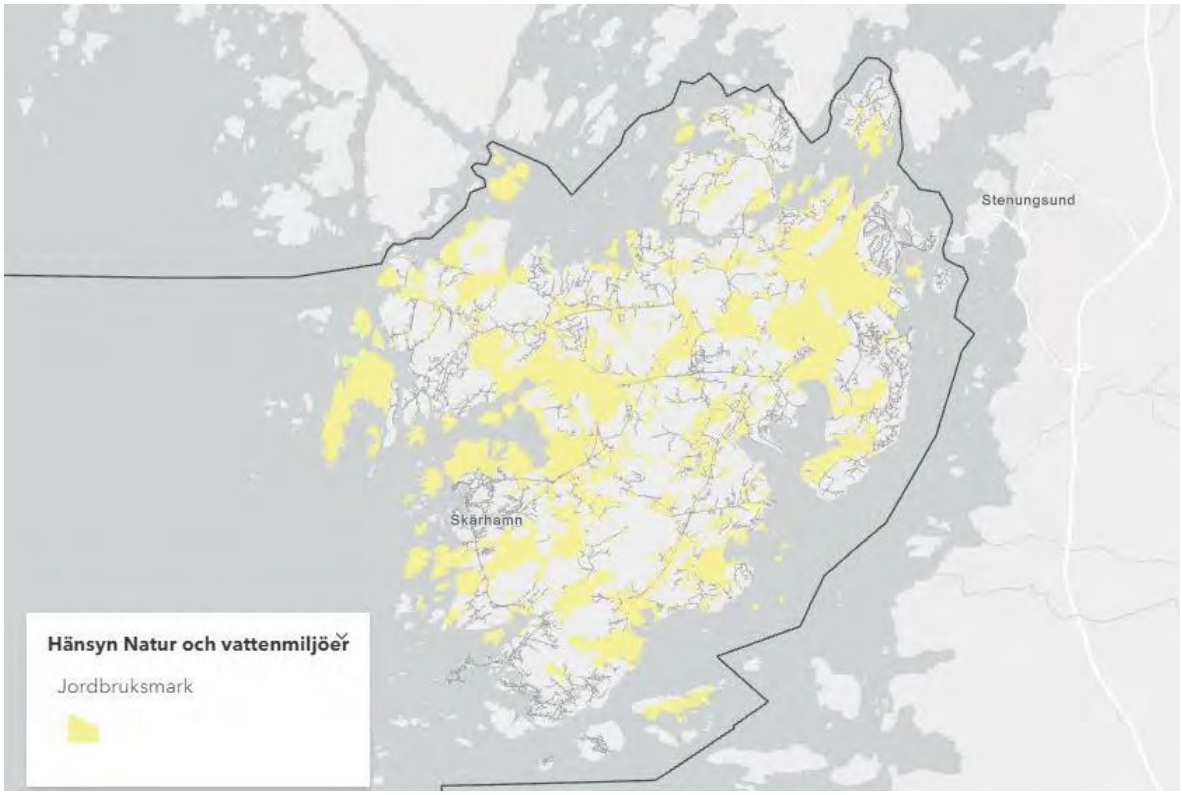
På Tjörn finns den ur produktionssynpunkt viktigaste jordbruksmarken i de större dalgångarna i de östra och centrala delarna av kommunen. Förutom att jordbruksmarken har höga värden för livsmedelsproduktionen, är den även av vikt för en levande landsbygd, natur- och kulturmiljövärden, biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

I samband med plan- eller byggärenden inom jordbruksmark bedöms och avgörs brukningsvärdet slutligt i varje enskilt ärende. För att stärka kommunens möjlighet till väl underbyggda platsspecifika bedömningar av markens brukningsvärde, avser kommunen ta fram ett fördjupat planeringsunderlag gällande jordbruksmark.

Viss jordbruksmark kan komma att tas i anspråk för ny bebyggelse inom och i anslutning till serviceorterna samt för verksamheter och industri vid Vallhamn och Svanvik. Kommunen bedömer att det är ett väsentligt samhällsintresse att utveckla blandad bebyggelse inom gångavstånd från service i anslutning till befintliga orter. Det ger en sammantaget god bebyggd miljö med förutsättningar för korta resor och sammanhängande bebyggelsestruktur i serviceorterna. Samtliga serviceorter behöver kunna utvecklas oberoende av varandra för att kommunen ska utvecklas enligt översiktsplanens intentioner.

Det bedöms vidare vara ett väsentligt samhällsintresse att komplettera kommunens och regionens näringsliv med utrymme för fler verksamheter i närheten av Vallhamns hamn och industriområde. Flertalet av utbyggnadsområdena för verksamheter och industri berör jordbruksmark. Om möjligt ska de delar av områdena som inte berör jordbruksmark tas i anspråk först. För att erhålla bra strukturer och en effektiv markanvändning kan det dock visa sig vara orimligt.

Kommunen behöver kunna driva de planprojekt som bedöms ha potential att genomföras i närtid för att kommunen ska utvecklas enligt översiktsplanens intentioner. Det är över lag komplexa planeringssituationer i Tjörns kommun där många angelägna intressen måste vägas mot varandra. För att få en hållbar bostadsförsörjning och tillgodose näringslivets behov behöver därför kommunen arbeta parallellt med flera tänkbara utbyggnadsområden, utan att de ska betraktas som alternativ till varandra.



Skogsbruk

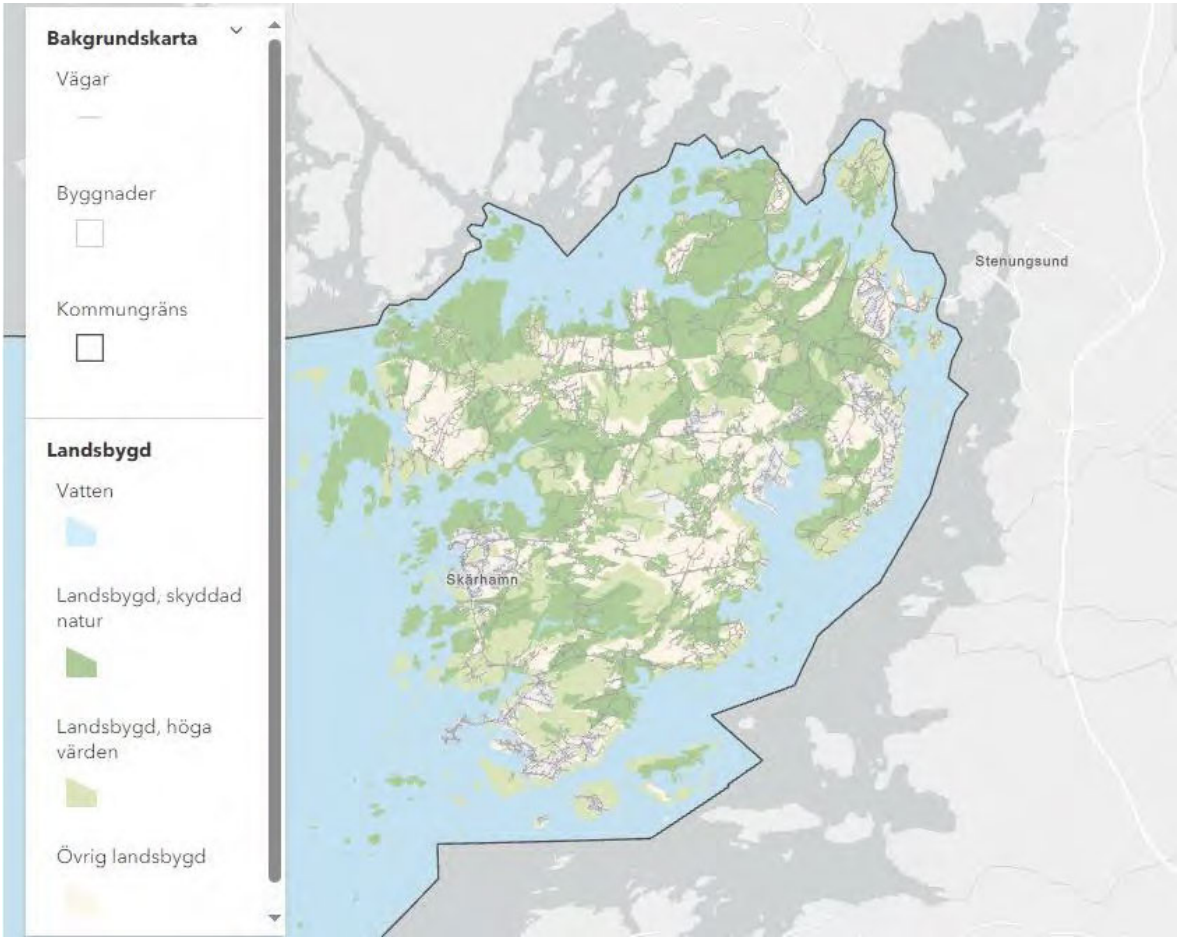
Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk. Skogen har ett produktionsvärde, men är även av värde för rekreation, olika naturvärden och för att begränsa klimatförändringarna.

Skogsbruket på Tjörn är huvudsakligen småskaligt och har begränsad betydelse för skogsnäringen i stort. Den har dock ofta höga naturvärden och stor betydelse för rekreation och friluftsliv.

Yrkesfiske och vattenbruk

Kommunens utsjöområden och grunda skärgårdsområden utgör goda fiskevatten och har både lokal och nationell betydelse för yrkesfisket. Frågor om areella näringar i havet beskrivs utförligare i fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Läs mer i Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner, 2023.



Klimatrisker och klimatanpassning

Klimatet på jorden håller på att förändras. Arbetet med att begränsa klimatförändringarnas effekter sker från två håll; att hindra och lindra. Hindra handlar om att begränsa klimatpåverkande utsläpp globalt medan lindra handlar om att anpassa samhället lokalt för att kunna hantera ett förändrat klimat. På Tjörn handlar hindra-arbetet främst om att minska fossilberoendet och bidra till begränsning av koldioxidutsläpp från trafik, vilket beskrivs på andra ställen i översiktsplanen. Följande avsnitt är inriktat på lindra-arbetet; hur Tjörns kommun ska arbeta förebyggande med att anpassa och rusta samhället lokalt för att kunna möta de klimatförändringar och klimateffekter som är att vänta, och därmed minska eller eliminera klimatrelaterade skaderisker.

Klimatet på Tjörn förväntas att bli fuktigare och varmare med en längre växtsäsong och en kortare vinter med mindre snö. Sommaren blir längre och varmare med periodvis lågt grundvatten. Risken för extremhändelser såsom skyfall och extrema havsnivåer ökar vilket leder till en ökad översvämningsrisk. Den globala uppvärmningen medför även stigande medelvattenstånd i havet, vilket kommer att påverka Tjörn som kustkommun. Sammantaget innebär klimatförändringarna ökade risker för översvämningar, ras, skred och erosion, men även värmeböljor med torka och vattenbrist.

Skyfall, torka och högvatten vid extrema väderhändelser påverkar kommunen redan idag, medan påtagligt stigande havsnivå sannolikt är att vänta på något längre sikt, under senare delen av innevarande sekel. Riskerna med ras, skred och erosion påverkas av övriga klimatfaktorer och förväntas öka efter hand. Kommunen behöver adressera både kortsiktiga och långsiktiga klimatrisker genom förebyggande arbete.

Läs mer i Klimatriskutredning för Tjörns kommun, WSP 2021, Klimatets påverkan på ras, skred och erosion på Tjörn, WSP 2021, Skyfallsutredning Tjörns kommun, WSP 2022, Grön infrastruktur och klimatrisker i Tjörns kommun, WSP 2022, Migrerande havsstrandängar på Tjörn, WSP 2020/Melica 2021, Västra Götaland i ett förändrat klimat, Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2023 och Stigande Vatten - Faktablad Kusten 3.0, Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2023.

Ställningstaganden hantera klimatrisker

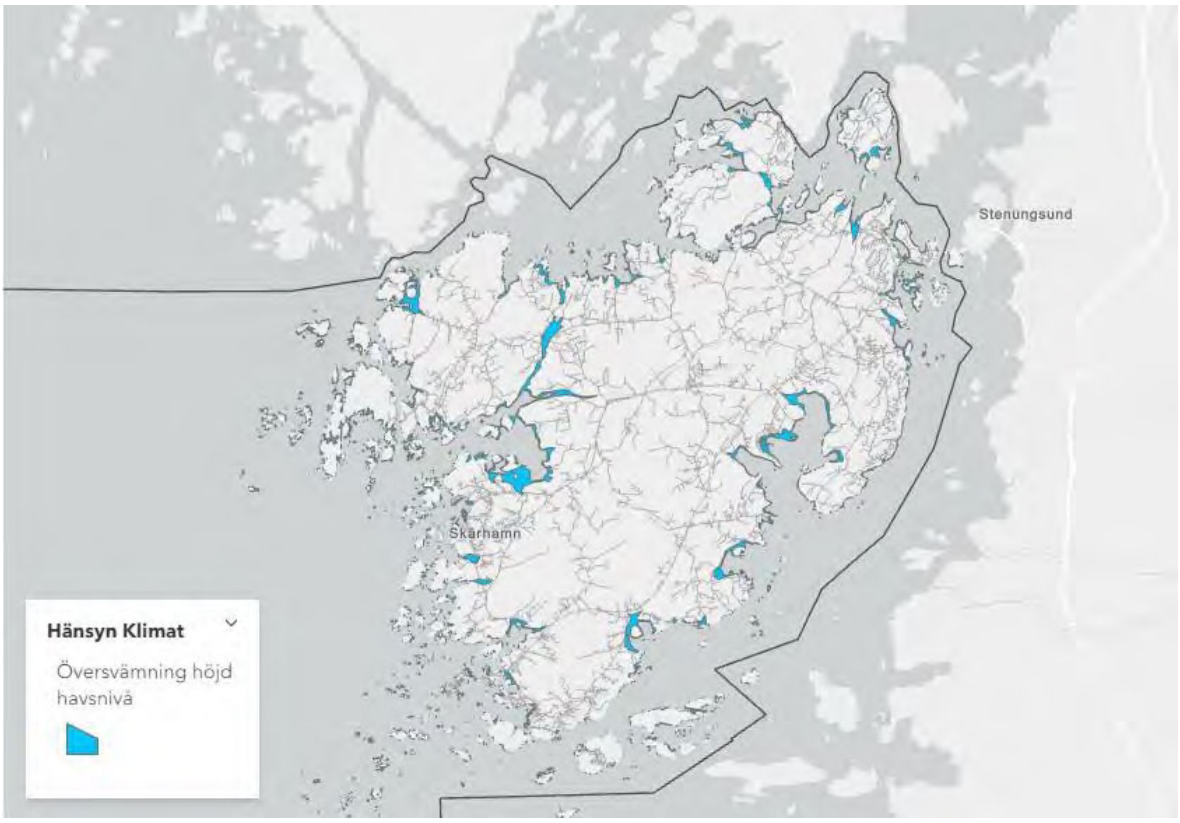
- Beakta samtliga tänkbara direkta och indirekta klimateffekter på planerad markanvändning i arbetet med att ta fram nya detaljplaner, samt vid bygglovgivning och andra tillstånd utanför planlagt område.
- Upprätta en klimatanpassningsplan för kommunen med ställningstaganden kring preciserade klimatanpassningsåtgärder på kort och lång sikt.
- Reglera lägsta grundläggningsnivå vid nybyggnation av bostäder och samhällsfunktioner minst i enlighet med rådande statlig rekommendation i Stigande Vatten, Faktablad Kusten 3.0.
- Undvika låglänta eller instängda områden vid ny bebyggelse.
- Säkerställa viktiga samhällsfunktioner genom permanenta eller tillfälliga översvämningsskydd såsom att förstärka eller höja kajkanter samt skapa skyfallsleder och översvämningsytor. Översvämningsskydd ska utformas utifrån platsens förutsättningar och kulturhistoriska värden.
- Hålla huvudstråk för avrinning av vatten öppna för att hantera skyfall och höga flöden. Arbeta med flödesutjämnade/dämpande funktioner längs med vattnets rinnvägar.
- Utveckla gröna miljöer och plantera träd där så är möjligt. Minska andelen hårdgjord yta.

Stigande havsnivå

Enligt klimatprognoserna för Västra Götalands kustzon kommer havets medelvattenstånd att stiga. Detta gör att översvämningsrisken på Tjörn kommer att öka. Utmaningar är att vänta både i form av långsam kontinuerlig höjning av havsnivån och ökande förekomst av kortvariga högvattenstånd vid extremt väder, med ytterligare effekter från vind och vågor. Höga havsnivåer kan leda till allvarliga översvämningar, med såväl risker för människors hälsa och säkerhet som skador i kustområden, på odlingsmark, strandängar, skog, byggnader, vägar, elledningar, IT och telekommunikation. Det finns även risk att farliga ämnen sprids från industriområden eller hamnområden samt att saltvatteninträngning sker i dricksvattentäkter och enskilda brunnar.

I Länsstyrelsens handbok för klimatanpassning avseende översvämning Stigande vatten (Länsstyrelsen, 2011) och Faktablad för kusten 3.0 (Länsstyrelsen, 2023) beskrivs fyra riskzoner som utgår från havsnivån. Samhällsviktiga funktioner och bostadsbebyggelse bör lokaliseras till zon 1. För Stenungsund, som är närmaste mätstation till Tjörn, anges lägsta planeringsnivå +3,2 m över medelvattenstånd i RH2000 för zon 1. Planeringsnivån i faktabladet utgår från beräknad medelhavsnivå år 2100 med tillägg för högvattenhändelser och säkerhetsmarginal som tar hänsyn till osäkerheter i beräkningarna samt vind- och vågeffekter. Vid planering av bebyggelseområden i stor skala, bebyggelse med viktig infrastruktur eller bebyggelsestrukturer med en förväntad lång livslängd är det även lämpligt att ta höjd för fortsatt havsnivåhöjning i ett ännu längre tidsperspektiv. Planeringsnivå vid Stenungsund för zon 1 år 2150 anges till +3,9 m över medelvattenstånd i RH2000.

På Tjörn riskerar Skärhamn, delar av Rönnäng-Bleket och Vallhamn bli särskilt utsatta för översvämningar vid höga havsnivåer. Flera verksamheter med samhällsfunktioner kan drabbas såsom Morik elstation, bränslestationer, centrumverksamheter i Skärhamn (bland annat vårdcentralen och livsmedelsbutiker), industribyggnader i Vallhamn, fiskindustri i Rönnäng samt bostäder i flera serviceorter. Tjörn behöver därför på olika sätt anpassas och rustas för framtida högre havsnivåer och till extrema vädersituationer. De prognoser som Länsstyrelsen och SMHI redovisar för höjda havsvattennivåer ska beaktas vid all planering. Åtgärder av olika slag kan komma att behöva vidtas för skydd av utsatt bebyggelse, kajer, vägar och andra miljöer och funktioner.



Skyfall och höga vattenflöden

I takt med att klimatet och nederbördsmönster förändras ökar risken för översvämning till följd av skyfall. Befintliga problem med översvämning av lågt belägen mark förvärras. Såväl befintlig bebyggelse som infrastruktur och värdefull natur påverkas. I kustnära områden utgörs riskerna både av höga havsnivåer och höga flöden vid skyfall, medan områden längre upp på land framförallt berörs av höga flöden vid skyfall. Riskerna kopplat till skyfall ökar vid ökad andel hårdgjorda ytor, då det minskar möjligheterna till infiltration och fördröjning av dagvatten.

Ansamlingar av vatten på markytan utgör en risk för människors hälsa och säkerhet om samhällsviktiga funktioner påverkas, dricksvatten förorenas, eller att vattennivåerna blir så djupa eller förorenade att de i sig utgör risk. En hög flödeshastighet kan också medföra risker.

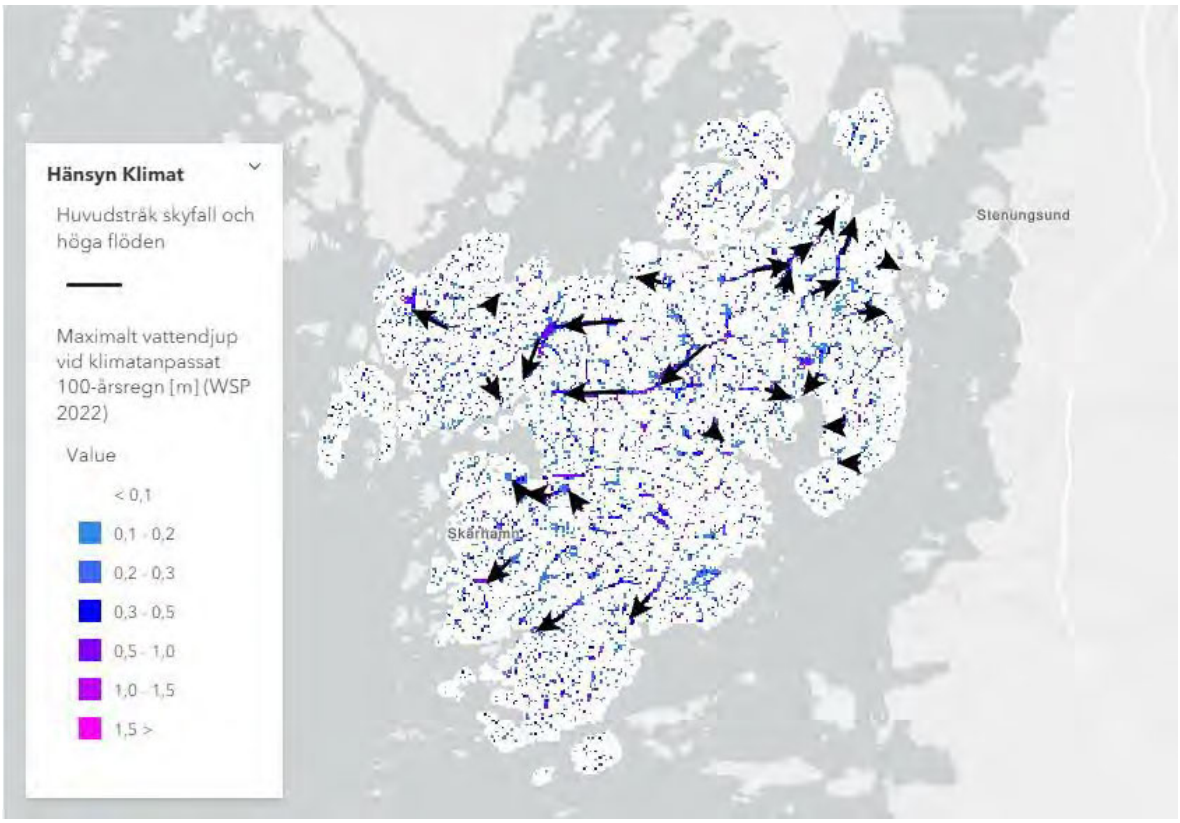
Ett stort antal befintliga byggnader och viktiga samhällsfunktioner berörs av översvämning vid skyfall och höga flöden. Samhällsviktiga funktioner som berörs ligger framförallt i Kållekärr (Räddningstjänsten) och i Vallhamn (industribyggnader), men även Ängholmens avloppsreningsverk, skolor och förskolor i samtliga serviceorter, äldreboenden i Kållekärr och i Klövedal berörs. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i kustbandet och flera bostadsområden i Skärhamn berörs också.

Huvudstråk för att hantera skyfall och höga flöden

Det är angeläget att skapa skyfallsleder/avrinningsvägar och fördröjningslösningar för att skapa översvämningsytor som kan rymma vattnet tillfälligt utan att orsaka skada på bebyggelse eller risk för framkomlighet på huvudvägnätet. Genom medveten höjdsättning och sammankoppling av avrinningsstråk kan vatten ledas till fördröjningsmagasin och slutligen till recipient. Det är särskilt angeläget i Kållekärr, Skärhamn och Rönnäng.

Tjörns kommun har tagit fram en skyfallsutredning för hantering av skyfall med huvudstråk för avrinning samt förslag på ytor för skyfallsstråk och skyfallsytor i Höviksnäs, Myggenäs, Kållekärr, Skärhamn, Bleket, Dyrön, Klövedal och Långekärr. Lämpliga ytor för skyfallsstråk och skyfallsytor kommer att analyseras vidare i kommunens kommande klimatanpassningsplan.

Läs mer i Skyfallsutredning Tjörns kommun, WSP 2022.



Ras, skred och erosion

Ett förändrat klimat med mer nederbörd över lag, fler och värre extrema väderhändelser med skyfall och höga havsnivåer ökar förutsättningarna för olika markrelaterade och geotekniska risker som ras, skred och kusterosion. På Tjörn förväntas dessa risker öka på grund av

- ökad avrinning, ökad nederbörd och intensiva regn som kan leda till slamströmmar och ravinbildning
- förhöjda grundvattennivåer och porvattentryck som kan leda till släntinstabilitet
- stigande havsnivåer, vågpåverkan och översvämning som kan leda till kusterosion

För att begränsa risker för ras, skred och erosion idag och i ett förändrat klimat ska planering av ny bebyggelse och verksamheter inom låglänta och kustnära områden alltid föregås av riskanalys och undersökningar för tidig bedömning av geotekniska förutsättningar för platsen. Inom områden där geotekniska säkerhetsfrågor är styrande för markanvändningen behöver krav ställas på geotekniska utredningar i efterföljande detaljplanering och i bygglovsärenden utanför planlagt område. I planeringssammanhang behöver även klarläggas om eventuella skyddsåtgärder mot exempelvis översvämning kan komma att påverka markens stabilitet. Nivåändringar som fyllning och schakter kan öka sannolikheten för ras och skred vilket behöver uppmärksammas.

Skred

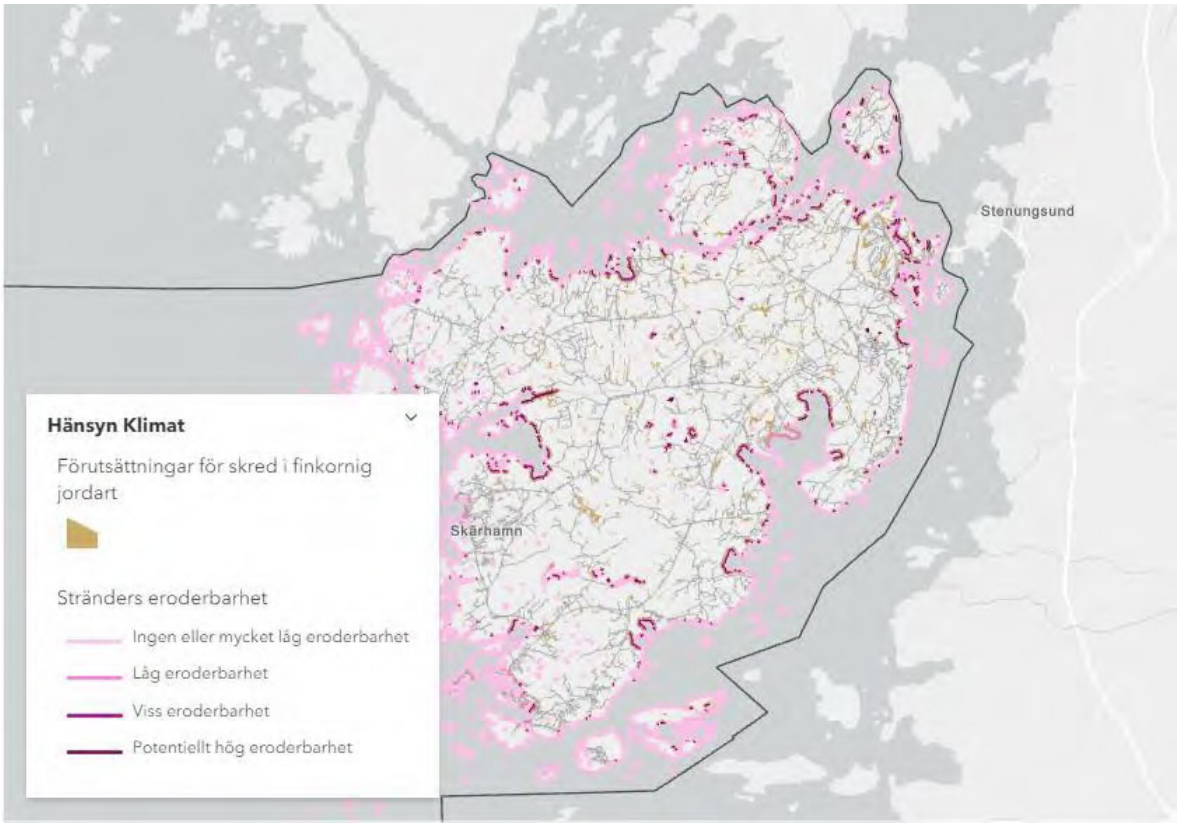
Orsak till stora skred i Västra Götaland generellt är främst kvicklera. Tjörn består till stora delar av urberg, men även områden med lera och förutsättningar för kvicklera förekommer på många ställen. Även om Tjörn historiskt inte haft några händelser med ras eller skred identifieras i SGI:s kartering av förutsättningar för skred i finkornig jordart områden med potentiell risk för skred redan idag, och som behöver analyseras närmare vid utveckling. Skred utlöses oftast på grund av att flera ogynnsamma faktorer samverkar, och det krävs detaljerade stabilitetsutredningar för att kunna bedöma den lokala skredrisken, tex inom detaljplaner. Speciellt i områden med kvicklera och instabila slänter kan jordrörelser få en mycket stor utbredning som behöver beaktas.

På Tjörn ligger ett stort antal byggnader inom områden med förutsättningar för skred. Längs kusten finns bebyggelse varav en del är samhällsviktig verksamhet inom SGU:s strandnära aktsamhetsområden, där det finns förutsättningar för skred i finkornig jord. I vissa områden ligger befintlig bebyggelse både i riskområden för

skred och i riskzonen för skyfall eller kustöversvämningar vid extrema havsnivåer. Eftersom klimatförändringarna kan förändra markstabiliteten och öka skredrisken, bör dessa områden övervakas och eventuellt åtgärdsbehov analyseras.

Kusterosion

Även riskerna för kusterosion kommer att påverkas av klimatförändringarna. I takt med att havsnivån stiger och extrema vattenstånd med storm och vågpåverkan förväntas öka i frekvens och intensitet finns risk att kustlinjen förskjuts och att stranderosionen ökar. Tjörns kuststräckor är generellt inte erosionskänsliga då de i stor utsträckning utgörs av berg, men inom enstaka områden finns förutsättningar för stranderosion. Konsekvenser av erosion och strandnära skred kan därmed uppstå och bör beaktas både för befintlig bebyggelse och i samband med nybyggnation längs kusten eller andra ställen där erosion kan befaras. Kajer och vattennära befintlig bebyggelse bör inventeras för att klargöra eventuella åtgärdsbehov. Berörda naturområden med särskilt höga naturvärden, exempelvis salta strandängar, bör värnas.



Värme och torka

Klimatförändringarna kommer att innebära ökad risk för perioder av värmeböljor och torka. Det kan påverka grundvattennivån, leda till brist på dricksvatten eller saltvatteninträngning och skapa problem för lantbruket. Det är angeläget att fortsätta planera för dricksvattenförsörjning från fastlandet samt underhålla ledningsnätet för att förhindra utläckage av dricksvatten. Vattenhållande element i landskapet (exempelvis dammar och våtmarker) kan bidra till att såväl rena vatten innan det når recipient som att utjämna extrema temperaturer.

Värmeböljor medför behov av svalka vid särskilt solutsatta fasader till förskolor, skolor, äldreboende med mera. Träd på skolgårdar, vid äldreboenden, i gatumiljöer, lekplatser och parker bidrar till att kyla byggnader och minska extrem värme. Långvariga värmeböljor kan också ge konsekvenser i form av ökad risk för att smittoämnen sprids genom vårt dricksvatten. Vattenreningsverk behöver därför kunna fånga små partiklar för att hindra smitta.

Läs mer i Framtida klimat, Länsstyrelsen 2022.

Klimateffekter på grön infrastruktur

De klimateffekter som bedöms utgöra störst risk för den gröna infrastrukturen i Tjörns kommun är:

- Habitatförluster av marina miljöer till följd av temperaturförändringar.
- Igenväxning av odlingslandskapet samt förlust av salta strandängar.
- Igenväxning av rikkärr och andra våtmarksmiljöer med höga värden.
- Uttorkning och försämrad vattenkvalitet i sjöar och vattendrag till följd av ökad nederbörd och högre temperaturer.

Läs mer i Grön infrastruktur och klimatrisker i Tjörns kommun, WSP 2022

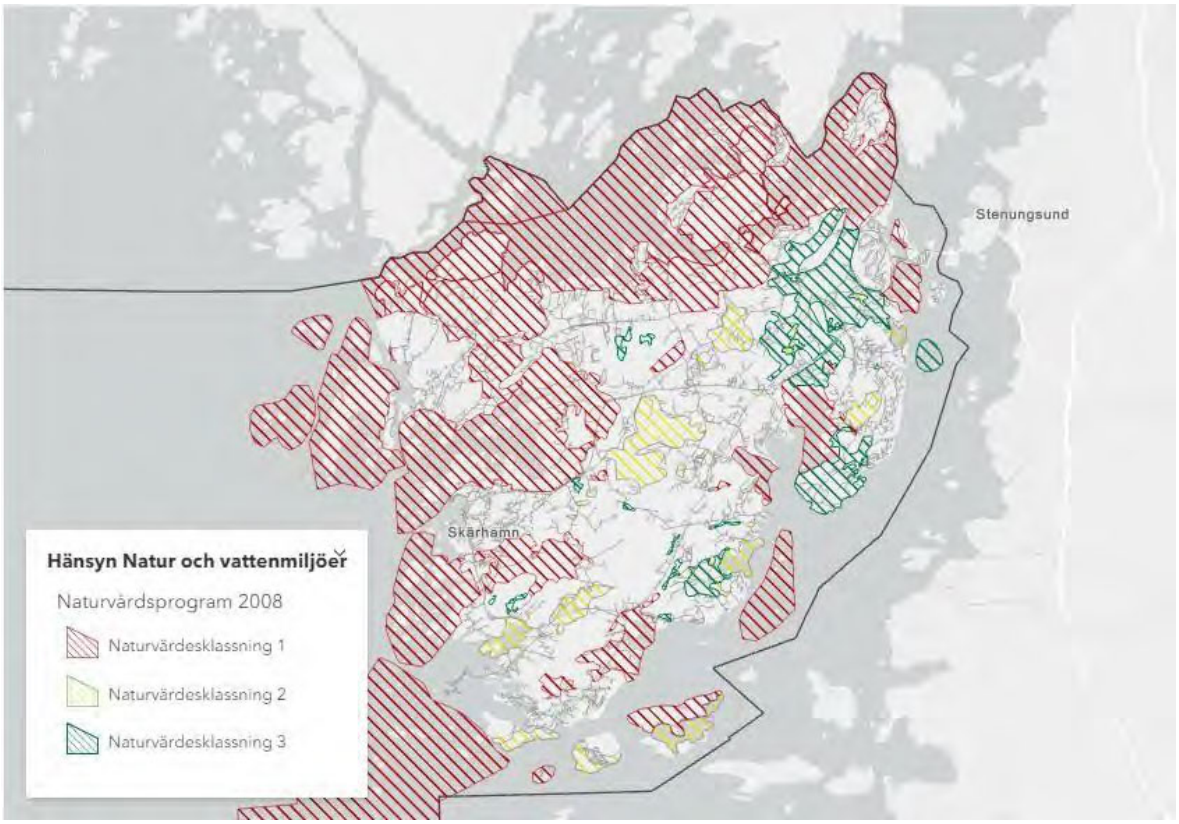
Natur- och vattenmiljöer

Natur- och vattenmiljöer utgör livsmiljöer och spridningskorridorer för växter och djur, är en förutsättning för biologisk mångfald, hållbara ekosystem och bidrar till viktiga ekosystemtjänster. Den gröna infrastrukturen är central för ett välmående ekosystem och för att klara framtida klimatförändringar. Natur- och vattenmiljöer är också av stort värde för människors rekreation och välmående.

I Tjörns kommun finns viktiga natur- och vattenmiljöer och även skyddade områden såväl på land som till havs. Kommunens naturvårdsprogram, kartläggning av grön infrastruktur och enskilda inventeringar är viktiga lokala kunskapsunderlag.

Ställningstaganden natur- och vattenmiljöer

- Värna natur- och kulturmiljövärden samtidigt som de görs tillgängliga för friluftsliv. Anpassa friluftslivet till vad områdena tål i områden med höga bevarandevärden eller i tysta, oexploaterade områden. Eftersträva multifunktionella tätortsnära grönområden med hög rekreativ och ekologisk kvalitet, samt att de kan användas för dagvattenhantering.
- Undvika att exploatera skyddad och värdefull natur så långt möjligt.
- Säkerställa tillgång till grönområde inom gång- och cykelavstånd från bostäder och i närheten av skolor.
- Betrakta de centrumnära delar av serviceorterna som berörs av strandskydd, som ianspråktagna. Vid planläggning här bör därför inte strandskyddet återinträda.
- Värna våtmarker vid planering, byggande eller andra tillstånd.
- Främja ökad biologisk mångfald.
- Skapa kompensationsytor för salta strandängar som riskerar att försvinna vid ett förändrat klimat.
- Arbeta vidare med grönstrukturfrågor i fortsatt översiktlig planering.



Skadelindringshierarki

Negativa effekter på den gröna infrastrukturen av en exploatering bör hanteras utifrån en skadelindringshierarki. I första hand ska skador undvikas genom god planering. I andra hand bör skadorna minimeras genom

hänsynsfull utformning. Endast i sista hand bör de kompenseras. Det finns olika typer av miljöer och ekosystem som tar olika lång tid att bygga upp. Exempelvis äldre skogmark, sumpskog, våtmark, naturliga stränder, ovanliga naturtyper och livsmiljöer för hotade arter är nästan omöjliga att kompensera för inom rimligt tidsperspektiv. Miljöer som småvatten (ex. dagvattenhantering), blommande träd och buskar, yngre skog eller friluftslivsfrämjande åtgärder kan däremot vara lättare att skapa och därmed kompensera.

Aspekter som riskerar att påverka den gröna infrastrukturen negativt:

- Förlust av livsmiljöer. Bland annat genom exploatering av markområden, förtätning av befintlig bebyggelse.
- Fragmentering och barriäreffekter. Exempelvis genom utbyggnad av infrastrukturen, markanvändning inom jord- och skogsbruket.
- Störning och obalans i ekosystemet. Förändrad eller utebliven skötsel och fragmentering av markområden leder till att livsmiljöer och spridningssamband förändras eller minskas för olika arter. Övergödning och föroreningar av sjöar och vattendrag har samma effekt.
- Brister i planering. Det finns en risk att samband förbises eller skadas vid planering inom och över kommungränser och mellan aktörer, både rumsligt och över tid.

Skadelindringshierarkin, Boverkets hemsida

Marin miljö

Den marina miljön på västkusten möjliggör en hög biologisk mångfald, där tusentals öar och skär bildar en småskalig mosaik av hav och land. Huvuddelen av småöarna i Tjörns kommun är belägna norr, väster och sydväst om huvudön Tjörn. Havsmiljön och de ekologiska förhållandena påverkas av havsvattenströmmar, men även av sötvattenstillförseln från land. Den relativt höga salthalten, den omväxlande bottentopografin och förbindelsen med Nordsjön och Atlanten skapar tillsammans förutsättningar för ett artrikt växt- och djurliv med makroalger, växter, fiskar och kräftdjur. Kobbar och skär utgör viktiga häckningslokaler för många fågelarter. Knubbsälar och ibland även gråsälar uppehåller sig också gärna här. Områden i anslutning till havet, såsom salta strandängar, utgör en viktig miljö för många arter av vadare och andra sjöfåglar som gärna häckar i anslutning till strandmiljöerna.

Klimatförändringarna med temperaturförändringar och höjda havsnivåer utgör ett hot mot de marina miljöerna. Exempelvis bedöms cirka 85% av de befintliga strandängarna ligga under vatten i och med framtida havshöjning. Ett sätt att skydda värdefulla marina miljöer från klimateffekter är att minska belastningen av näringsämnen i vattendrag som mynnar i havet. Även ålgräsängar bör skyddas för att minska effekterna av ett förändrat havsklimat.

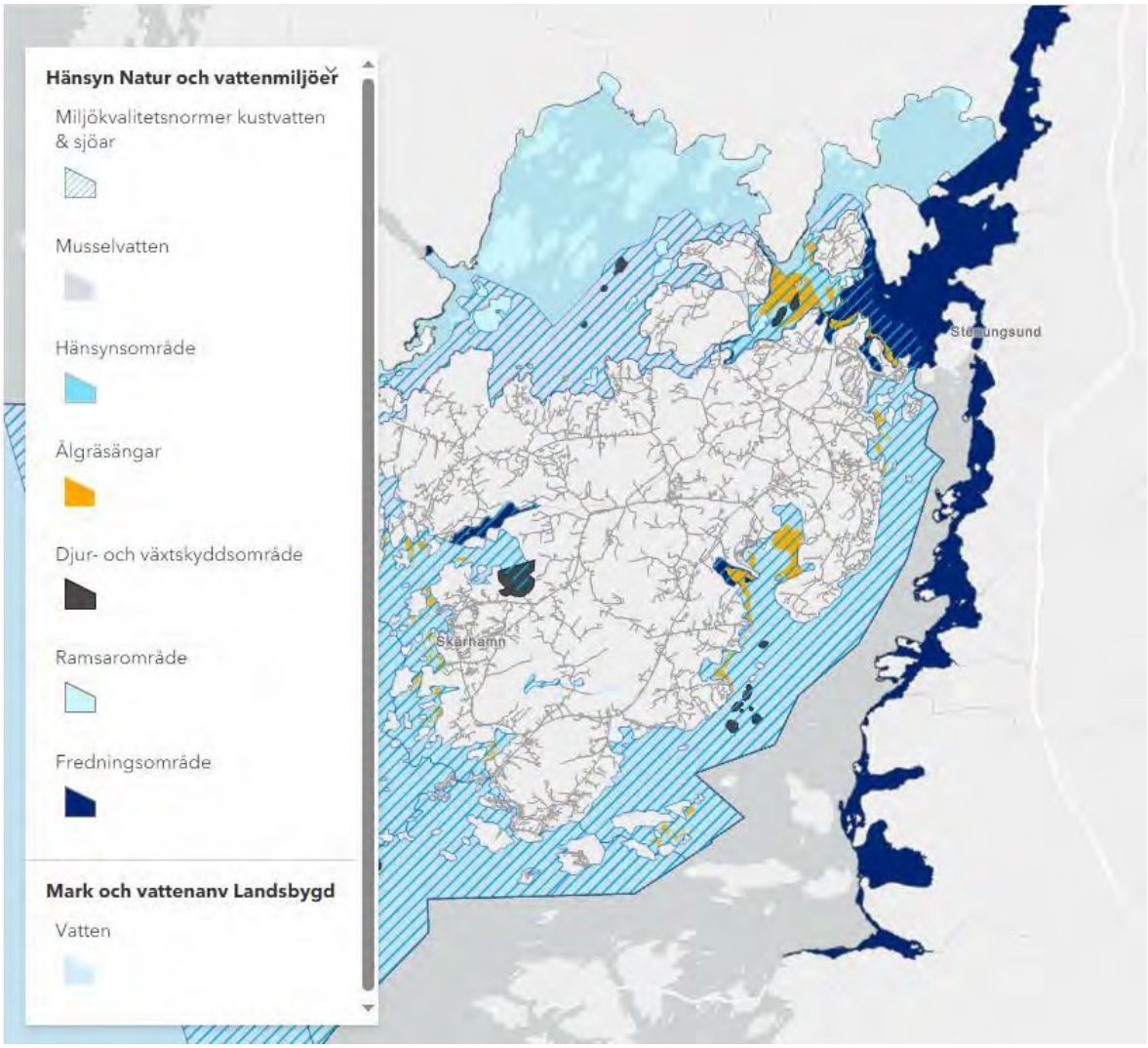
En förutsättning för marina miljöer är att växter och djur har tillräckliga livsmiljöer som inte fragmenteras, så att arterna kan fortsätta spridas.

Värdefulla marina miljöer utgörs framför allt av:

- Viktiga områden för fåglar (häckningsområden, rastplatser, övervintringsområden)

- Lek- och uppväxtområden för fisk
- Viktiga mynningsområden för vandrande fisk
- Salta strandängar
- Grunda mjukbottnar 0–6 meter (inklusive blottade ler-/sandbottnar)
- Ålgräsängar
- Biogena rev (ögonkorallrev, ostronbankar, hästmussel-/blåmusselbankar)

Läs mer i Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner, 2023.

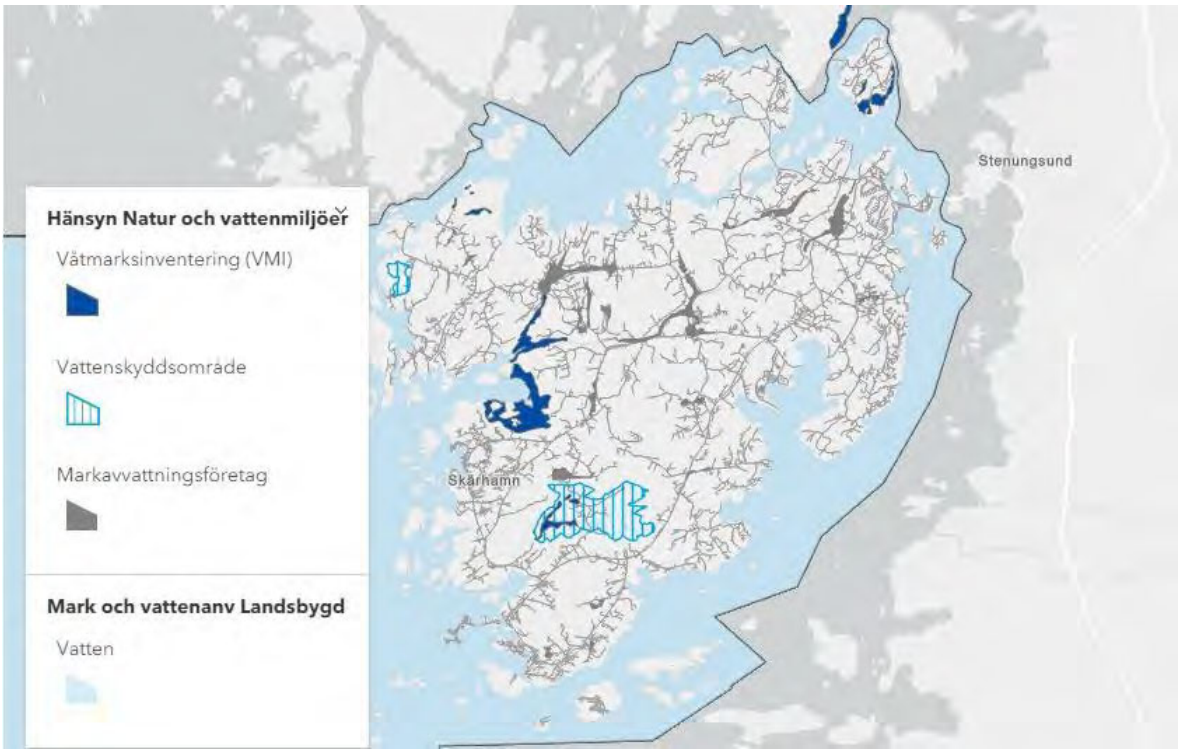


Sötvatten

Vattendrag, sjöar och småvatten har biologiska och rekreativa värden samt fyller viktiga funktioner i ett förändrat klimat. Flera vattendrag i kommun har förekomst av lax och havsöring (bland annat Säby å). Dessa vattendrag utgör fredningsområden för fiske.

Vattenhållande element i landskapet (exempelvis dammar och våtmarker) kan bidra till att vatten renas innan det når recipient och utjämna extrema temperaturer.

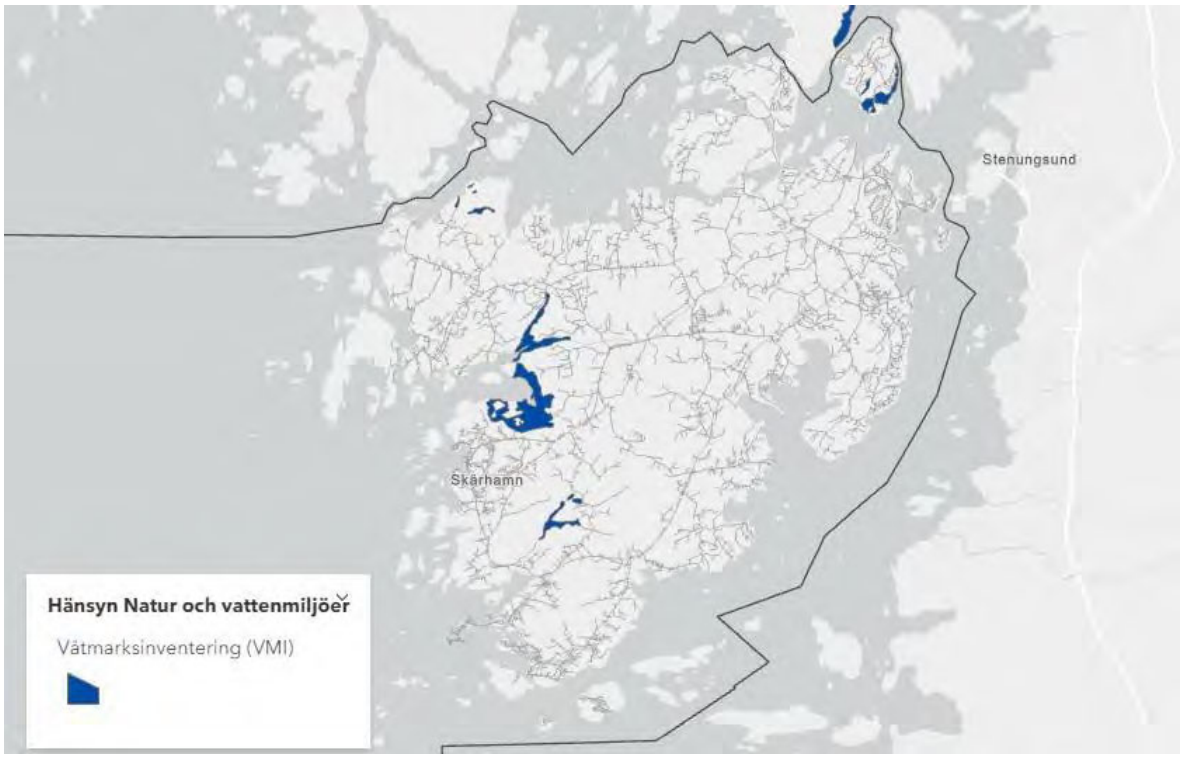
I vissa områden finns båtnadsområden där markavvattning är reglerad. Vid planering och byggande i dessa områden behöver markavvattningsföretagen beaktas.



Våtmarker

Våtmarker är artrika och viktiga för den biologiska mångfalden. Våtmarker omfattar bland annat mossar, kärr, strandängar och sumpskogar. Antalet våtmarker på Tjörn har likt resten av länet och Sverige minskat drastiskt de senaste 100 åren. Det angeläget att bevara våtmarksmiljöer med tanke på deras kapacitet att begränsa klimateffekter relaterade till översvämningar och övergödning, samt att de är viktiga för den biologiska mångfalden.

Våtmarker är känsliga för ökade temperaturer. Varmare klimat med frekvent torka leder till låg vattenföring sommartid, vilket kan orsaka ökad igenväxning och erosion. Samtidigt ger våtmarker viktiga ekosystemtjänster i form av vattenreglering i ett blötare klimat, då våtmarkerna bidrar till att minska översvämning på andra platser. Cirka 25% av Tjörns våtmarkernas areal (stödhabitat och värdekärnor) hotas av framtida havsnivåhöjningar.



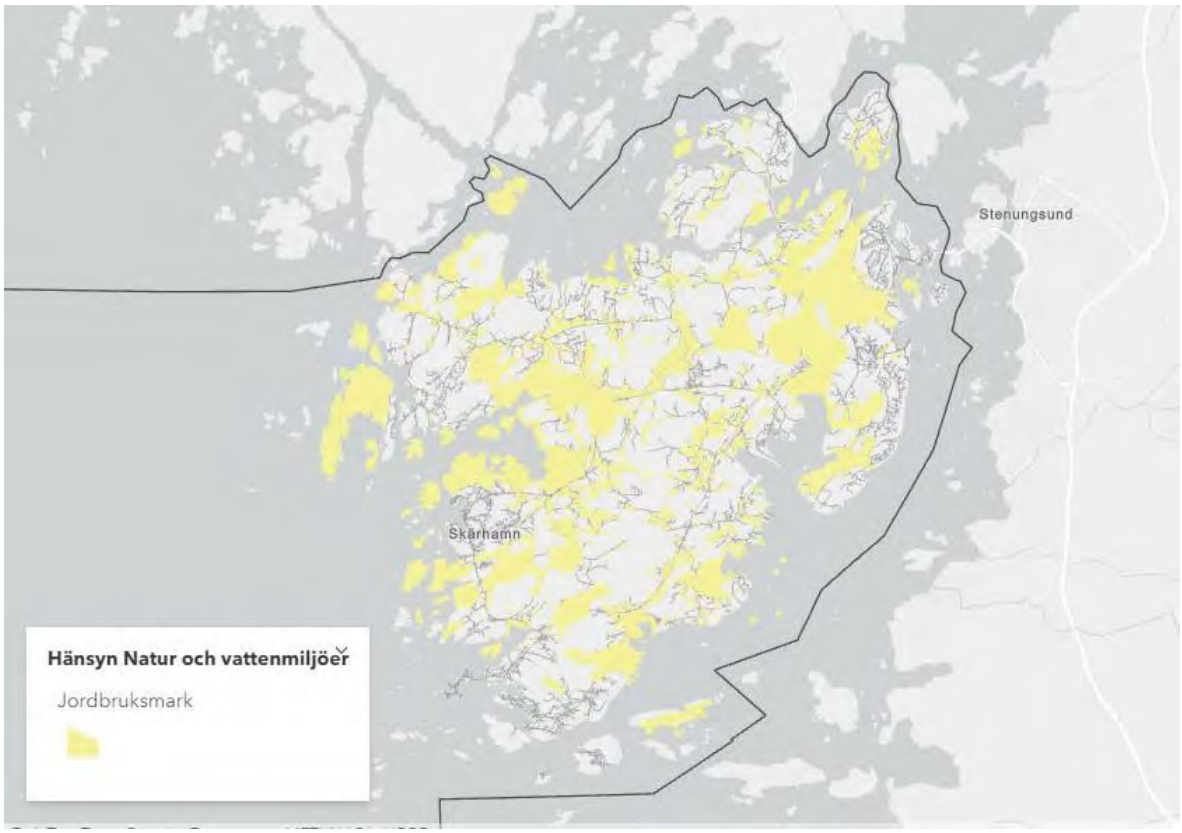
Odlingslandskapet

Odlingslandskapet definieras som de åkrar, betesmarker och ängar som är ett resultat av långvarigt nyttjande, i form av exempelvis djurhållning, odling och uttag av ved och virke. En lång kontinuitet av brukande och hävd, såsom bete och slåtter, har skapat höga biologiska värden i odlingslandskapet. De flesta av odlingslandskapets djur- och växtarter återfinns i de naturliga gräsmarkerna som inte är påverkade av gödsling, samt i marker där slåtter finns kvar. För att bibehålla de biologiska värdena behöver områdena fortsatt hävdas genom bete eller slåtter. Ofta är naturvärdena sammanknutna med de kulturhistoriska värdena i området.

Dagens odlingslandskap är påverkat av rationaliseringar som pågått under en längre tid, vilket lett till att många små jordbruk avvecklats, med minskade arealer av odlingslandskapet och igenväxning som följd. I Tjörns kommun finns flera områden med odlingslandskap som är värda att bevara. De större sammanhängande områdena finns i öster kring Hjälteby-Valla men också i väster kring områdena Toftenäs-Breviks kile-Säby kile-Säby-Brok samt Härön.

Odlingslandskapet på Tjörn kommer att påverkas av framtida klimatförändringar (Grön infrastruktur och klimatrisker, WSP 2022). Jordbruket försvåras både av ökad risk för torka vid högre temperatur och av havsnivåhöjning. Det största hotet bedöms vara igenväxning och uttorkning till följd av ökande temperaturer och reducerad eller upphörd beteshävd. Det rationellt odlade landskapet riskerar också att utsättas för mer skadegörare och invasiva arter. Havsnivåhöjningen medför att odlingsmark försvinner.

Läs mer i avsnittet Areella näringar.



Skog

Skogen i Tjörns kommun påverkas av sitt läge vid havet och ligger inom vegetationszonen Södra lövskogsområdet. Här finns ädellövskog så som ekskog, i skärgårdsmiljöerna hällmarkstallskog och en för kustlandskapet typisk skogsmiljö; randlövskog. Dessa skogar har uppkommit i områden som var svåråtkomliga vid brukandet av marken och därför blev lämnade orörda. De karaktäriseras av övergången från busksnår och ekkrattskog i exponerade lägen, till högstammig skog i dalbottnarna. Här återfinns mycket av artrika och skyddsvärda naturen med nyckelbiotoper och skyddade arter.

Skyddade arter

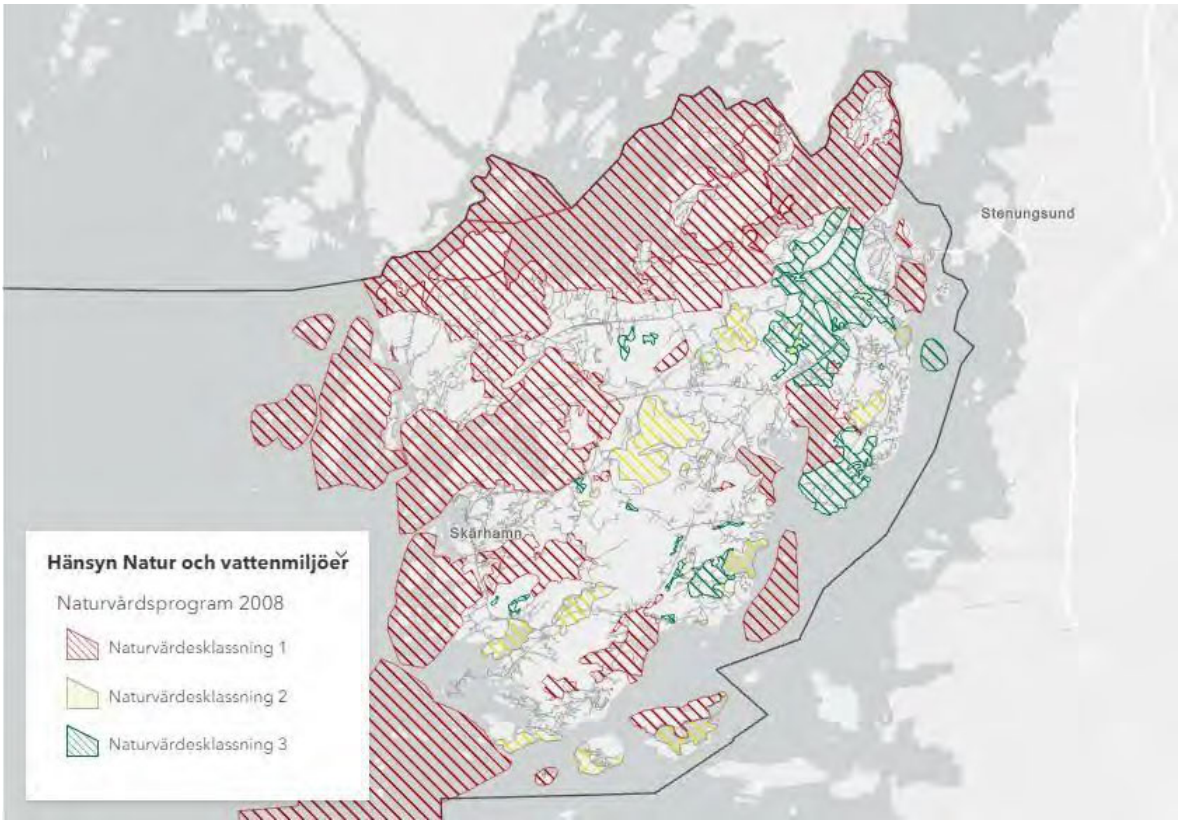
Arter kan ha juridiskt skydd genom att vara upptagna i någon av bilagorna i EU:s direktiv eller i den svenska artskyddsförordningen (2007:845). Det innebär att arter och livsmiljöer, som av EU bedömts som extra skyddsvärda och utpekats inom Natura 2000-nätverket, får ett nationellt skydd i Sverige.

Ett centralt begrepp i artskyddsförordningen är ”god bevarandestatus”, vilket innebär att det ska finnas så goda framtida livsbetingelser för en art att den inte på sikt riskerar att försvinna ur den svenska populationen. Artskyddslagstiftningen är en förbudslagstiftning. Det är därför viktigt att hantera artskyddsfrågor tidigt i planeringsprocessen. Småvatten är viktiga för flera skyddade arter och bör därför särskilt beaktas tillsammans med spridningsmöjligheter mellan småvatten och andra livsmiljöer.

Naturvårdsarter är en samlingsterm för skyddsvärda arter och delas in i sex kategorier: skyddade arter, nyckelarter, rödlistade arter, signalarter, typiska arter samt ansvarsarter. Ansvarsarter är arter där en särskilt stor andel av den totala mängden arter finns inom ett begränsat geografiskt område.

I Tjörns kommun finns många skyddade arter, särskilt fåglar. Här finns även flera ansvarsarter inom artgrupperna kärlväxter, grod- och kräldjur, fiskar samt fåglar.

Läs mer i Naturvårdsprogram, Tjörns kommun 2008.



Skyddade områden

I Tjörns kommun finns det skyddade områden såväl på land som till havs. I skyddade områden ingår bland annat nationalparker, naturreservat, naturvårdsområden och biotopskyddsområden. Natura 2000-områden redovisas i riksintresseavsnittet.

Naturreservat

Naturreservaten utgör den största andelen skyddad natur i Sverige. Naturreservat är skyddade enligt 7 kap MB. Både länsstyrelsen och kommunen kan avsätta områden som naturreservat. Varje naturreservat är särskilt skyddat för sina unika värden och har därför egna föreskrifter för att bevara naturvärden. Syftet med skyddet avgör vilka begränsningar som gäller när man som besökare nyttjar området.

Det finns totalt sex naturreservat i Tjörns kommun:

- Stigfjorden. Läs mer i beslutsdokument och skötselplan
- Härön. Läs mer i beslutsdokument och skötselplan
- Breviks kile. Läs mer i beslutsdokument och skötselplan
- Tuveslätt. Läs mer i beslutsdokument.
- Pater Noster. Läs mer i beslutsdokument och skötselplan
- Björshuvudet. Läs mer i beslutsdokument.

Naturvårdsområde

Naturvårdsområden är utpekade områden enligt naturvårdslagen 1974. Områdesskyddet upphörde i och med att miljöbalken infördes. De områden som pekats ut som naturvårdsområden ska vid tillämpningen av miljöbalken ha likvärdigt skydd som ett naturreservat. Föreskrifterna för ett naturvårdsområde får dock inte vara lika omfattande som för ett naturreservat. I Tjörns kommun finns ett utpekat naturvårdsområde; Toftenäs. Området är beläget längs havsbandet.

Läs mer i föreskrifter för Toftenäs naturvårdsområde.

Landskapsbildskydd

Landskapsbildskydd är ett områdesskydd enligt naturvårdslagen 1975, det vill säga innan miljöbalken infördes. Syftet med skyddet är att säkerställa stora områden från större påverkan eller förändring. I Tjörns kommun finns ett utpekat landskapsbildskydd i den östra delen av kommunen vid Hakefjorden; Hakenäset.

Läs mer i förordnande om landskapsbildskydd vid Hakenäset.

Djur- och växtskyddsområde

Länsstyrelsen eller kommunen kan med stöd av 7 kap 12 § MB inrätta djur- och växtskyddsområden för att skydda sällsynta eller störningskänsliga djur- eller växtarter. Föreskrifterna inom ett djur- och växtskyddsområde innebär att människor inte får vistas inom området under en viss tid av året. Områdesskyddet kan även begränsa rätten till jakt och fiske. Ofta upprättas djur- och växtskyddsområden för att skydda fåglars häckningsområden under häckningstid (fågelskyddsområde) eller sälars uppehållsplatser (sälskyddsområde).

I Tjörns kommun finns det utpekade djur- och växtskyddsområden inom Hake fjord, Kråke fjord, Stigfjorden samt Marstrandsfjorden.

Strandskydd

Strandskyddets syfte är att värna friluftslivet genom allemansrätten samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv både på land och i vatten. I hela Sverige gäller ett generellt strandskydd vid hav, sjöar och vattendrag. Skyddet gäller normalt 100 meter från strandkanten såväl på land som i vattenområdet och omfattar därför även undervattensmiljön. Länsstyrelsen kan utöka strandskyddet upp till 300 meter om det behövs för att säkerställa något av strandskyddets syften.

På Tjörn gäller utökat strandskydd om 300 meter upp på land och lika långt ut i vattnet. Inom tätbebyggt område finns sträckor där strandskyddet är borttaget. Inom strandskyddsområde är det förbjudet att uppföra nya byggnader, ändra användning, byggnader eller anläggningar så att allmänhetens tillgång till strandområdet hindras. Det är även förbjudet att vidta andra åtgärder som väsentligen kan förändra livsvillkoren för djur- och växtarter. Dispens från eller upphävande av strandskyddet kan ges om en åtgärd inte strider mot strandskyddets syfte och om särskilda skäl uppfylls. Kommunens beslut om dispens från eller upphävande av strandskydd kan överprövas av länsstyrelsen.

I centrumnära delar av serviceorterna bedömer kommunen överlag att markområden som berörs av strandskydd är ianspråktagna på ett sådant sätt att de saknar betydelse för strandskyddets syften. Strandskyddet bör därför inte återinträda vid planläggning. Även något/några av de övriga särskilda skäl som anges i miljöbalken för att upphäva strandskyddet kan i vissa fall uppfyllas.

Ramsarområden

Enligt den internationella Ramsarkonventionen ska varje land bevara sina mest värdefulla våtmarker. Dessa så kallade Ramsarområden omfattar inte bara traditionella våtmarker som myrar, mader, sumpskogar och strandängar utan även grunda havsområden, sjöar och vattendrag. I Tjörns kommun är Stigfjorden ett utpekat Ramsarområde.

Läs mer i värdebeskrivning av Stigfjorden.

Stora opåverkade områden

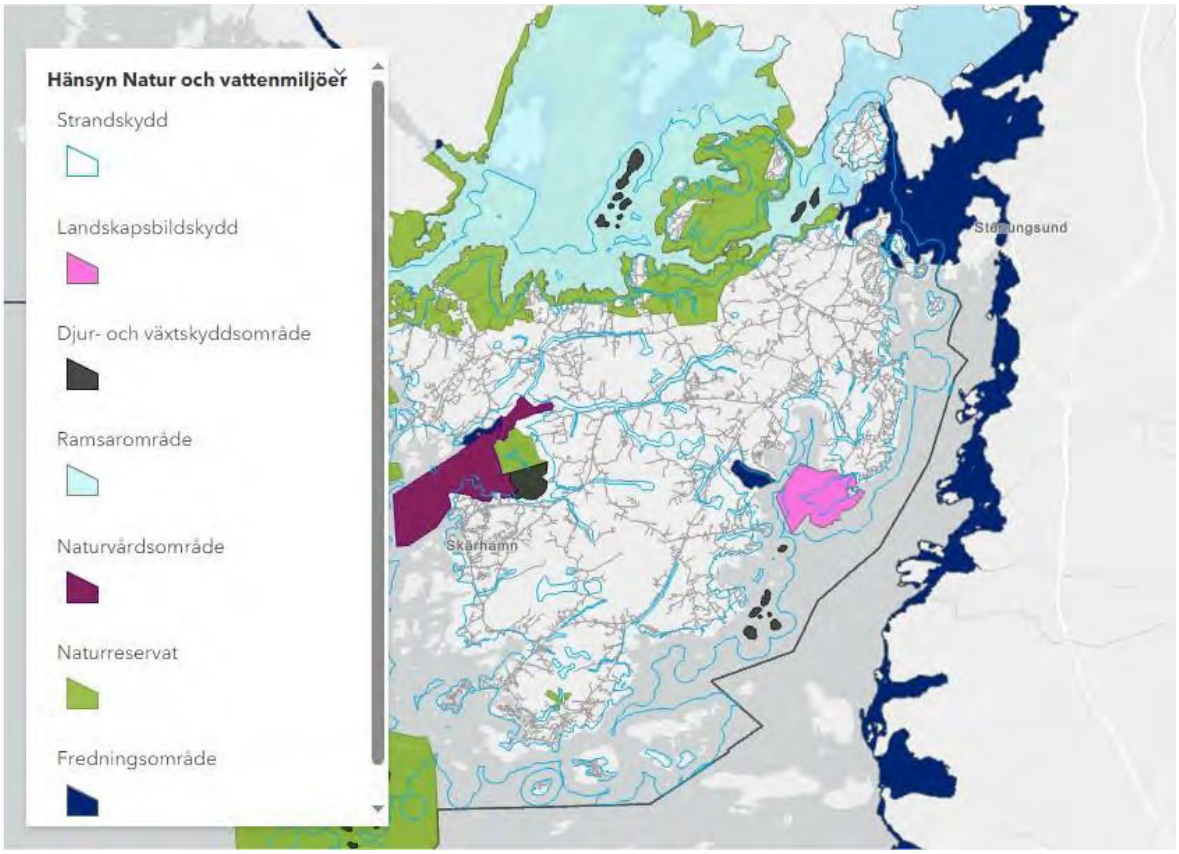
Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdenas karaktär (3 kap 2 § miljöbalken).

Inom kommunen finns inga identifierade stora opåverkade områden. Däremot utgör delar av kustzonen och naturområden på Tjörn förhållandevis stora oexploaterade områden. Framförallt vid Björshuvudet, Sundsby, Surdals damm, vid golfbanan, vid Bö tjärn, Tolleby tjärn och Olsbymagasinet samt Vätteberget och Tuveslätt. Dessa områden är i huvudsak relativt tysta och mörka. Tysta och mörka områden är en bristvara, framförallt i en storstadsregion.

Fredningsområden för fisk

I ett fredningsområde skyddas fiskarter och deras miljöer genom områdesvisa begränsningar i fisket. Det finns olika typer av fredningsområden. Helt fiskefria områden, lekfredningsområden och områden där en viss fiskemetod är förbjuden är de vanligaste formerna. Lekfredningsområden finns ofta kring mynningsområdena till vattendrag där öring och lax leker. Områdena skyddas enligt tidigare Fiskeriverkets föreskrifter (FIFS).

I och i anslutning till Tjörns kommun finns flera fredningsområden med fiskeförbud mellan 1 oktober–31 mars. Även vissa vattendrag med förekomst av öring är fredade under lekperioden när fisken vandrar.



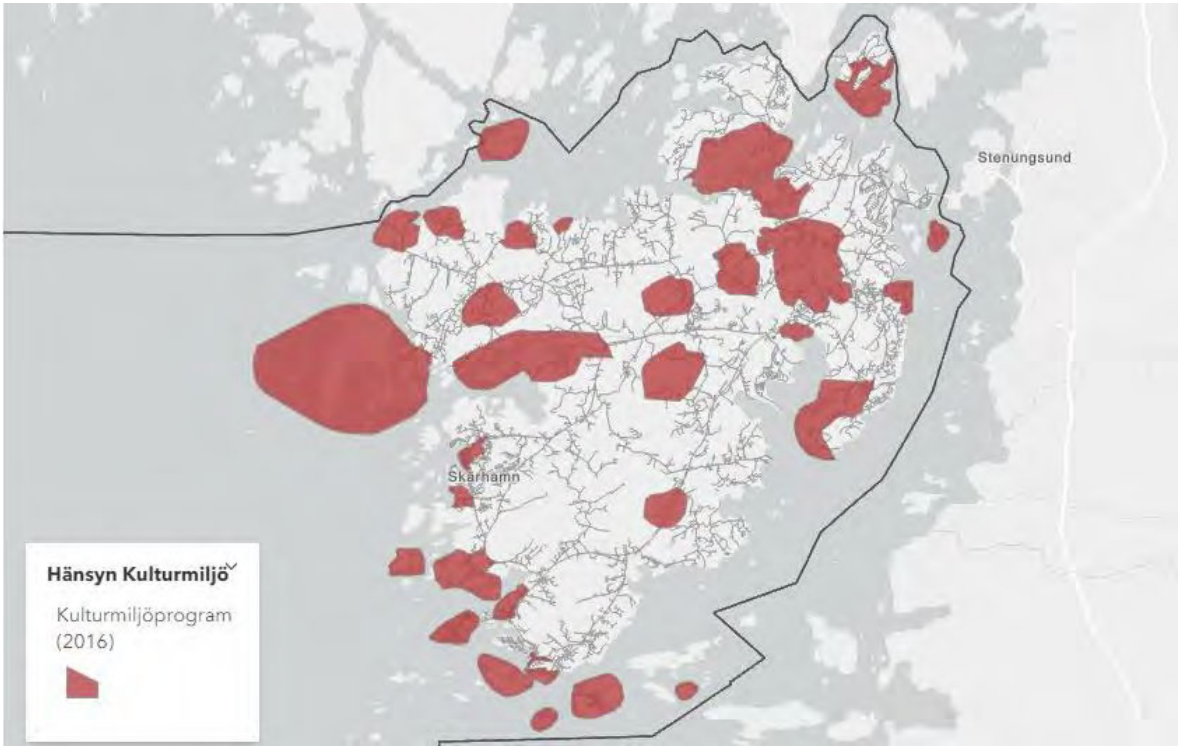
Kulturmiljö

Människans påverkan och avtryck i landskapet utgör vår gemensamma kulturmiljö. Det kan vara hagar, ängar, odlingsmark, fornlämningar, stigar, vägar, bebyggelse och lämningar från tidigare byggnader. Kulturmiljön påverkar vår upplevelse av tillhörighet och kontinuitet. Den ger perspektiv på nutid och framtid och hjälper oss att förstå vår historia så att vi kan förhålla oss till vår utveckling och vårt samhälle.

Synen om vad som anses värdefullt förändras ständigt. I kulturmiljöbegreppet inbegrips nu alla sorters byggnader och miljöer, från slott till miljonprogramsbebyggelse, från fornminnen till ladugårdar och industribyggnader, samt sjömärken på kobbar och skär. Kulturmiljön är en resurs att utgå ifrån vid nya tillskott. Det som byggs idag blir morgondagens kulturarv.

Ställningstaganden kulturmiljö

- Se kulturmiljövärden som en resurs vid planläggning och byggnation.
- Bevara, använda och utveckla kulturella, historiska och arkitektoniska arv i form av värdefulla byggnader, bebyggelsemiljöer samt platser och landskap.
- Skydda särskilt värdefulla kulturmiljöer.
- Vara varsam vid förändringar i områden med stora kulturhistoriska värden och visa stor hänsyn till kulturmiljön, för att inte förvanska områdets karaktär. Ny bebyggelse i kulturhistoriskt värdefulla områden ska anpassas till områdets och platsens värdebärande karaktärsdrag avseende form, volym, material, färg och placering.
- Undvik så långt möjligt byggande i exponerade lägen på bergsryggar och klippor mot havet. Inled eventuell planering i känsliga landskapsrum med en landskapskaraktärsanalys.
- Följa riktlinjer för sjöbodar enligt kommunens sjöbodspolicy.



Kulturmiljöer på Tjörn

Landskapet på Tjörn har brukats under tusentals år. De första jordbruken på Tjörn uppstod under den sena stenåldern. Landhöjningen hade då bildat bördiga dalgångar av gammal havsbotten. Under järnåldern blev klimatet kärvare och husen byggdes i lä intill bergssluttningarna. Vid gravfältet Pilane finns rester av en järnåldersgård. Under medeltiden byggdes kyrkor och Tjörn delades in i tre socknar, Stenkyrka, Valla och Klövedal. Små fiskelägen växte upp och den första sillperioden kom i slutet av 1500-talet. Under 1600- och 1700-talet hamnade Tjörn i skottlinjen för gränskrig, vilket i kombination med missväxt ledde till svår fattigdom. I slutet av

1700-talet kom sillen tillbaka och en fastare form av bebyggelse utvecklades längs Tjörns kust. Trankokerier anlades och befolkningen växte kraftigt. Skogen skövlades för att försörja trankokerinäringen med virke och ved, vilket medförde att Tjörn under lång tid i princip var kal, utan skogar. Runt sekelskiftet 1800 genomfördes storskiften och kring 1850 laga skiften. Många gårdar revs och byggdes upp igen utanför den forna byn. Samtidigt uppfördes ett stort antal väderkvarnar. På 1800-talet återplanterades skog samtidigt som samhällena fortsatte att växa och fisket kompletterades med sjöfrakt. Salterier och konservfabriker anlades och torkställningar för fisk blev en vanlig syn. Hus byggdes inte längre vid bergssluttningarna utan på klipporna, tätt intill varandra för skydd mot blåsten. Det var viktigare att ha nära till båten när sillstimmen siktades, än att bo i lä.

Läs mer i Program för Tjörns kulturmiljöer, Tjörns kommun 2016.

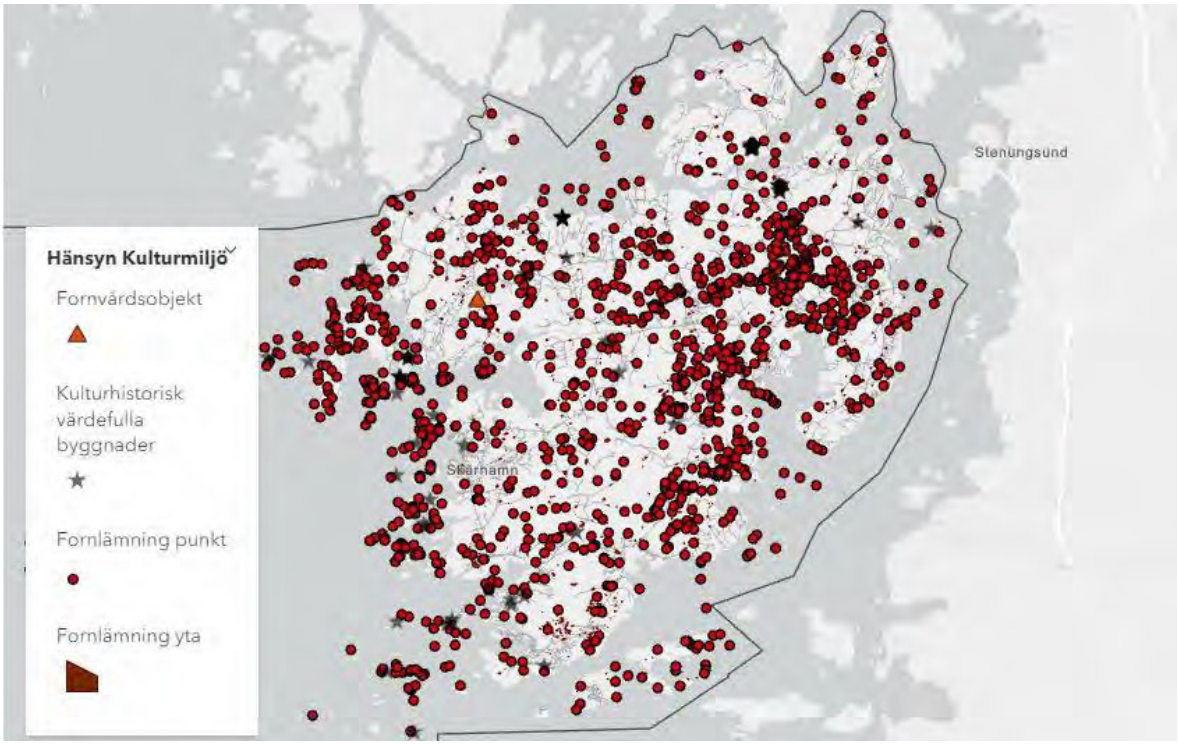
Landskapsbild

Landskapet är ett resultat av naturförutsättningarna och människans kulturpåverkan. Landskapsbilden är den visuella upplevelsen av landskapets struktur och landskapselement. På Tjörn är bergsryggar och klippor mot havet viktiga landskapsrum som är känsliga för påverkan genom sitt exponerade läge. Även dalgångarnas jordbruksmarker är värdefulla landskapsrum. För att värna landskapsbilden och klarlägga lämplig anpassning av bebyggelsen till landskapet bör eventuell planering i känsliga landskapsrum inledas med en landskapskaraktärsanalys.

Fornlämningar

Fornlämningar är en fysisk lämning av mänsklig verksamhet som är varaktigt övergiven och har tillkommit innan 1850. Det kan exempelvis handlar om ruiner, gravfält, rester av bosättningar eller även lämningar under vatten eller fartygslämningar. Även de som ingen känner till än är skyddade enligt kulturmiljölagen. Övriga kulturhistoriska lämningar är lämningar som tillkom efter 1850 och har inte samma skydd som en fornlämning. Vid planering och byggande måste hänsyn tas till fornlämningar, både på land och i vatten. Ofta krävs arkeologiska utredningar för att klarlägga eventuell förekomst av fornlämningar.

På Tjörn finns lämningar från hela det historiska registret, från tidig stenålder till 1800-talets industriella verksamheter. Dessa kan ge landskapet en historisk dimension som kan upplevas av människorna och det är därför viktigt att de beaktas inom fysisk planering. Speciellt på östra delen av Tjörn finns det många lämningar, så som gravar, hällristningar, rösen, stensättningar eller boplatser. I västra delen av ön finns exempelvis Pilane gravfält, daterat till 0–600 e Kr, ett vackert fornlämningsområde och omtyckt besöksmål.



Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

På Tjörn finns många kulturhistoriskt värdefulla byggnader i form av kyrkor, gårdar, sjöbodar och magasin, trankokerier, sjömärken och väderkvarnar. Flera av byggnaderna är byggnadsminnen enligt 3 kap kulturmiljölagen.

Läs mer i Gårdar i Västra Götalands län, Länsstyrelsen 2017.

Sjöbodar

Sjöbodar har av tradition uppförts längs kusten för att användas som förråd för båt- och fiskeredskap. Sjöbodarna utgör karaktäristiska inslag i kommunens bebyggelsemiljöer och kan fortfarande fylla sina ursprungliga funktioner. All mark kring sjöbodar betraktades historiskt i fiskarsamhället som gemensam och alla hade rätt till den på lika villkor. Marken kring sjöbodar är till för allmänhetens fria rörelse och passage.

Sjöbodar ska användas för förrådsändamål. Marken runt sjöbodar får inte bebyggas med exempelvis altaner, trädäck, plank eller på annat sätt blockeras så att allmänheten förhindras eller avhålls från att vistas i strand- eller hamnområdet kring sjöboden. Byggnadsarean får inte överstiga 15 kvm BTA och nockhöjden får vara max 3,5 meter. Sjöboden får inte ha installation av vatten och avlopp. Färgsättningen ska ansluta till den lokala traditionen.

Läs mer i Sjöbodspolicy, Tjörns kommun.

Friluftsliv och fritid

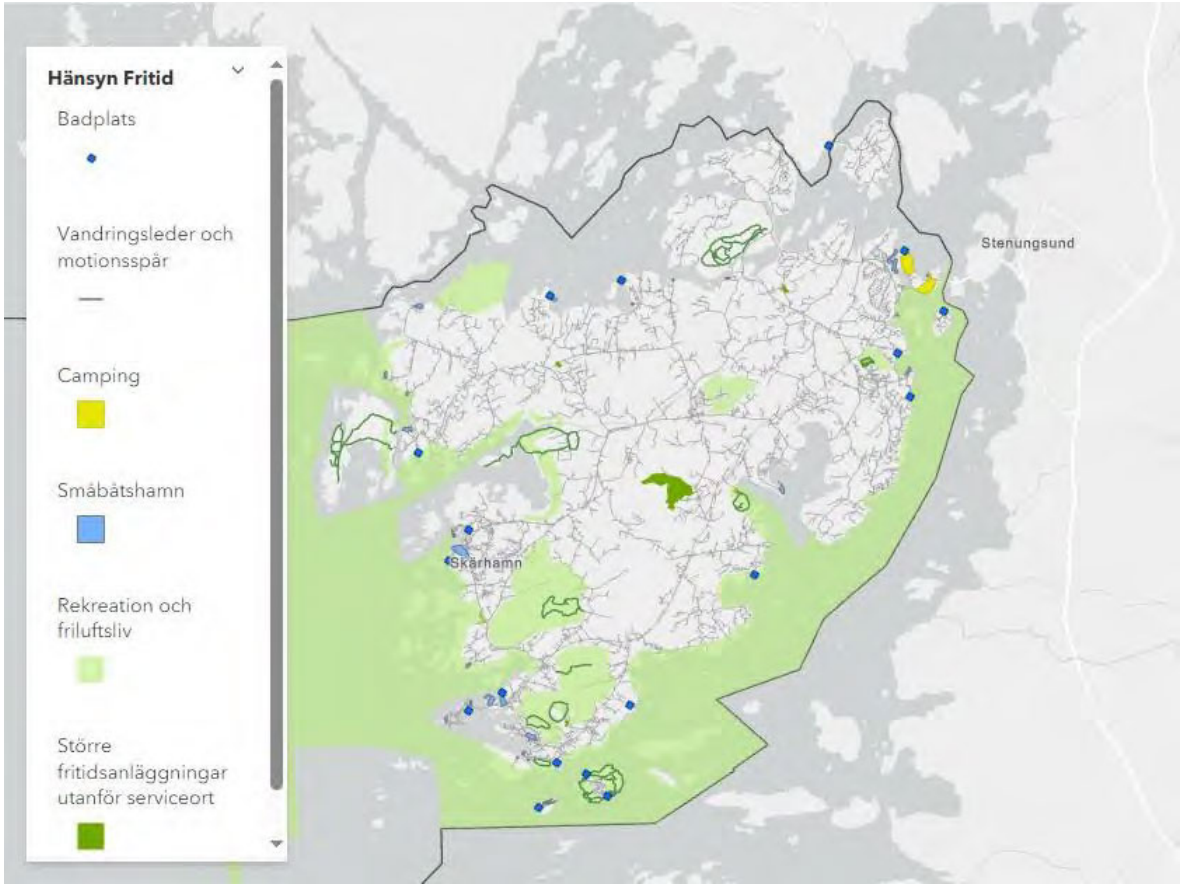
Närhet till natur och grönska ger förutsättningar för rekreation och friluftsliv och bidrar därmed till fysisk aktivitet, god folkhälsa och välmående. Närhet till grönområden kan också främja social sammanhållning och sociala interaktioner. Friluftsliv såsom vandring, bad, fiske, ridning, båtliv med mera kan utövas i både tätortsmiljö och i natur- och kustområden. Tjörns vatten- och kustområden ingår i ett större område av riksintresse för friluftsliv, som omfattar södra Bohusläns kust.

Läs mer i avsnittet Riksintressen.

Det är angeläget att säkerställa rekreations- och strövområden, promenadstråk, fritidsanläggningar och lekmiljöer nära bostäder, skolor och förskolor. Dessa funktioner bör så långt möjligt utformas universellt så att de är tillgängliga för alla personer oavsett funktionsnivå.

Ställningstaganden friluftsliv och fritid

- Värna och utveckla rekreationsområden, strövområden och större badplatser samt främja tillgängligheten till dem med gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Säkerställ tillgång till grönområde inom gång- och cykelavstånd från bostäder och i närheten av skolor.
- Utöka fritidsanläggningar i takt med befolkningsökningen.
- Verka för utveckling av ridleder, framför allt mellan ridanläggningarna vid Gunneby kile och Valsäng.
- Kanalisera båtlivet till mer tåliga områden, så att känsliga naturmiljöer skyddas.
- Utveckla en sammanhängande struktur av knutpunkter för båtburet friluftsliv längs kusten i samverkan med andra kommuner.
- Utveckla befintliga småbåtshamnar med fler båtplatser där förutsättningarna medger.
- Utarbeta ett gemensamt planeringsunderlag med Orusts kommun gällande förutsättningarna för etablering av nya småbåtshamnar och andra utvecklingsaspekter för ett framtida hållbart fritidsbåtsliv.



Friluftsområden

Friluftsområden, vandrings- och cykelleder är viktiga för människors rekreation och därmed hälsa och välbefinnande. Friluftsområdena behöver finnas nära och vara tillgängliga för att användas i vardagen. Skog eller annat grönområde i närheten av skolor är särskilt angelägna för att främja barns tillgång till natur och för att kunna användas i pedagogiskt syfte.

Över lag är tillgängligheten till naturområden god i hela kommunen. Flera av de viktiga strövområdena är skyddade som naturreservat, till exempel Sundsby säteri, Toftenäs, Härön och Säby. Övriga välbesökta strövområden och besöksmål är Åseby, Vetteberget och Stora Dyrön. Trycket på grönytorna i tätorterna ökar i samband med utbyggnad av bostäder, samhällsservice och verksamheter. En genomtänkt grönstruktur är därför viktig. Kommunen avser att arbeta vidare med grönstrukturfrågor under fortsatt översiktlig planering.

Bad

På Tjörn finns 19 badplatser, varav 13 är föreningsdrivna. Badplatserna vid Linneviken, Kårevik, Tubbeviken, Gråskär och Dyrön är delvis tillgänglighetsanpassade. Tjörns badplatser utsätts varje år för både hårda vindar och högt vatten, vilket ställer särskilda krav på underhåll och förvaltning.

Camping

Det finns flera anläggningar för camping och turism på Tjörn. De största är camping på Almön, besöksanläggning vid Tjörnbron och camping vid Röavallen i Skärhamn. Campingplatser med möjligheter till olika boendeformer, såväl stuguthyrning, uppställning av husbilar och husvagnar samt tältplatser är viktiga för turismen och det rörliga friluftslivet på Tjörn. Det är angeläget att camping inom kommunen styrs främst till tåliga och lämpligt utrustade områden för att undvika slitage inom känsliga naturmiljöer. Exempelvis är ordnad möjlighet till latrintömning viktigt för campare med husbil och husvagn.

Småbåtshamnar och båtliv

Det finns ett stort antal småbåtshamnar i kommunen och båtlivet utgör en viktig del av det rörliga friluftslivet. Efterfrågan på båtplatser är stor både på Tjörn och i Göteborgsregionen som helhet. Störst efterfrågan finns på västra Tjörn. Det är angeläget att utveckla möjligheterna för båtliv på Tjörn så att tillgänglighet och service förbättras. Att utveckla befintliga samt skapa nya småbåtshamnar samt gästhamnar är av stort allmänintresse för

friluftslivet och besöksnäringen. En sammanhängande struktur av knutpunkter för båtburet friluftsliv längs kusten bör utvecklas i samverkan med andra kommuner, för att strategiskt och övergripande stimulera friluftslivet och besöksnäringen. Småbåtshamnar, gästhamnar, campingplatser och övriga platser längs kusten har betydelse för framtida hållbar fritidssysselsättning och besöksnäring.

Trenden med allt större fritidsbåtar ställer krav på tillräckligt utrymme och vattendjup i småbåtshamnarna. Småbåtshamnar medför även markbehov på land för vinterförvaring, parkering, servicebyggnader, spolplatta, latrintömning med mera. För att klarlägga förutsättningarna för ett framtida hållbart fritidsbåtsliv och möjligheterna att tillgodose dess ökade mark- och vattenanspråk avser kommunen att utarbeta ett gemensamt planeringsunderlag med Orusts kommun.

Skärgården runt Tjörn utgörs också av Sveriges bästa paddelvatten. Stigfjorden, Askeröfjorden och Hakefjorden, skyddade vikar och sund gör det möjligt att paddla i lugnare vatten medan den mer erfarna paddlaren kan hitta utmaningar på Tjörns västsida. En egen plats för övernattning kan hittas bland otaliga öar, kobbar och skär.

Rekreationsvärden och naturupplevelser kan försämras av buller. Länsstyrelsen har inrättat fem hänsynsområden i länets skärgård för att minska störningar från fritidsbåtar. Ett av områdena, Grönskären, ligger i Tjörns kommun. Den som vistas i ett hänsynsområde uppmanas bland annat att hålla låg fart, inte bullra och att dämpa musik och prat.

Läs mer i Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner, 2023

Fritidsanläggningar

Det finns ett starkt föreningsliv på Tjörn vilket förutsätter tillgång till såväl idrottsplatser som inomhusanläggningar och mötesplatser av olika slag.

På Tjörn finns flera fritidsanläggningar, bland annat gymnastikhall i Svanvik, golfbana vid Rävlanda, ishall i Rönnäng, större ridanläggningar vid Gunneby kile och Valsäng samt flera fotbollsanläggningar. Kommunen saknar simhall. Sundahallen i Stenungsund används för simskola vintertid.

När kommunen utvecklas med nya bostäder och ökat antal invånare ökar efterfrågan på idrottshallar, gräsplaner och andra fritidsanläggningar. Det är angeläget att säkerställa att fritidsanläggningar av olika slag utökas i takt med befolkningsökningen. Eventuellt kan Röavallen och Häggvallskolans idrottsanläggningar utökas.

Ridsporten har många utövare på Tjörn. Sporten är utrymmeskrävande och behöver utöver stall, ridhus och hagar även säkra ridvägar, vilket är en bristvara på Tjörn. Många mindre vägar och traktorvägar används som ridleder kring Höviksnäs, Hjälteby och på Mjörn. Bristen på ridvägar innebär ett hinder för ridsporten och ridturismen att utvecklas.

Miljö- och riskfaktorer

Enligt 2 kap 5§ plan- och bygglagen ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Risker måste därför hanteras på ett ansvarsfullt sätt i planering och byggande. Genom riskhänsyn i den fysiska planeringen kan sannolikheten och konsekvenserna av olyckor minimeras för människor som bor eller vistas inom ett visst område. Det kan behövas en kombination av flera åtgärder för att uppnå en acceptabel risknivå, exempelvis skyddsavstånd, utformning av byggnadsverk och riskreducerande åtgärder för de ändamål som planeras. För en del riskfyllda objekt finns rekommenderade skyddsavstånd för att förhindra att konsekvenserna av en olycka blir allt för omfattande.

Risker som kan påverka människors hälsa och säkerhet handlar framför allt om ett framtida klimat, luft- och vattenkvalitet, miljöfarliga verksamheter, förorenade områden, farligt gods, buller och vibrationer, skyddsavstånd till djurhållning, brandrisk och strålning. Översiktsplanen anger ställningstaganden för vart och ett av dessa områden. Klimatfrågorna hanteras i särskilt kapitel, övriga risker hanteras i detta kapitel.

Krisberedskap och civilt försvar

Samhällets beredskap kan beskrivas som förmågan att förebygga, motstå och hantera krissituationer. Samhällsviktiga funktioner ska särskilt skyddas. Funktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet. En svår störning i samhällsviktiga funktioner kan på kort tid leda till en allvarlig kris i samhället. Samhällsviktiga funktioner är bland annat det övergripande vägnätet, elnätet, större transformatorstationer, vattenförsörjning, avloppsrening, hälso- och sjukvård, elektronisk kommunikation samt utryckningstjänster (blåljus).

Ställningstaganden krisberedskap och civilt försvar

- Planera i enlighet med myndighetskraven.
- Samverka med berörda myndigheter för att säkerställa rutiner vid krissituationer eller andra extraordinära händelser som till exempel storskalig utrymning, inkvartering och kunna ta emot värdlandstöd.

Krisberedskap i Tjörns kommun

Tjörns kommun har en krisberedskap för samhällsstörningar och extraordinära händelser. Hot som kan påverka samhället har analyserats i kommunens risk- och sårbarhetsanalys. Det handlar framförallt om naturolyckor, andra olyckor, teknisk infrastruktur och försörjningssystem, sociala risker, antagonistiska hot och väpnat angrepp samt sjukdomar.

Tjörnbron som enda länk till fastlandet ger en sårbarhet då sjukhus, polis och andra viktiga funktioner finns på fastlandet. Risken för ett väpnat angrepp mot Tjörn bedöms vara låg, men samtidigt är Tjörns kommun en del av Västra Götalands län som i sig bedöms vara militärstrategisk viktigt.

Läs mer i Risk- och sårbarhetsanalys 2023-2026, Tjörns kommun 2023.

Luftkvalitet

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för luftkvalitet. Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön (Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Normerna anger gränsvärden som ska följas och omfattar bland annat kvävedioxid/kväveoxider och partiklar (PM10/PM2,5).

Ställningstaganden luftkvalitet

- Värna fortsatt god luftkvalitet på Tjörn.

Luftkvalitet i Tjörns kommun

Luftkvaliteten i Tjörns kommun är överlag god och miljökvalitetsnormer (MKN) för luft överskrids inte.

Luftföroreningar påverkar människors hälsa och ökar risken för hjärt- och kärlsjukdomar, luftvägssjukdomar och cancer. Barn är särskilt känsliga. Vägtrafiken är ofta den största källan till höga halter av föroreningar. Båttrafiken och vissa typer av verksamheter bidrar även till utsläpp av luftföroreningar. Det förekommer även lokala utsläpp från uppvärmning genom eldning med ved och olja.

Vattenkvalitet

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten som omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten), grundvatten och musselvatten. Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön. I Tjörns kommun omfattas Säby å, Bö tjärn och Tolleby tjärn. Inga grundvattenförekomster omfattas. Kustvatten som berörs är Hake fjord, Marstrandsfjorden, Klädesholmensområdet, Hjärteröfjorden, Skärhamnsområdet, Kråke fjord, Mållöfjorden, Stigfjorden och Askeröfjorden.

Ställningstaganden vattenkvalitet

- Skydda grundvatten, sjöar, vattendrag, vikar och våtmarker mot åtgärder som negativt kan påverka vattenkvaliteten. Befintlig status får inte försämras.

- Bedriv tillsyn över verksamheter som riskerar att påverka förutsättningarna att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten.
- Undvik ny bebyggelse eller andra åtgärder inom vattenskyddsområden som kan äventyra vattenkvaliteten.
- Främja vattenhållande åtgärder uppströms i jordbruks- och skogslandskapet.
- Utgå från berört avrinningsområde till recipient vid utredningar om eventuell påverkan på yt- eller grundvatten vid planering, byggande och andra tillstånd.
- Säkerställ vattentäkternas kvalitet och funktion för dricksvattenförsörjningen vid planering, byggande och andra tillstånd.

MKN för vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten innebär lagstadgade krav på att en viss kvalitet ska nås vid en viss tidpunkt och att åtgärder som försämrar statusen inte får tillåtas. Normerna är att betrakta som gränsvärden och åtgärder som försämrar statusen för enskilda så kallade kvalitetsfaktorer är inte tillåtna, liksom åtgärder som äventyrar möjligheten att klara normen.

Status för samtliga miljökvalitetsnormer för vatten inom Tjörns kommun redovisas i hänsynskartor med länkar till VISS (Vatteninformationssystem Sverige). Säby Å har otillfredsställande ekologisk status medan Bö tjärn och Tolleby tjärn har hög ekologisk status. Kustvattnen har överlag måttlig ekologisk status. Alla vattenförekomsterna uppnår ej god kemisk status.

Miljöaspekten om fisk- och musselvatten handlar om påverkan, effekter och konsekvenser för fisk- och musselvatten i havet och kvaliteten på skaldjursprodukter för mänsklig konsumtion. Stigfjorden och Mollöfjorden utgör musselvatten i kommunen. Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommun anger områden för mussel- och ostronodlingar i dessa vatten samtidigt som det är fiskeförbud för torsk, kolja och bleka i Stigfjorden.

Det finns risk för att havsmiljön förorenas vid bland annat utsläpp av olja, spridning av båtbottenfärger, nedskräpning och bristfälliga enskilda avlopp. Jordbruk kan också påverka genom att näringsämnen sprids i vattnet. Tidigare fanns giftiga koppar- och tennföreningar (TBT) i båtbottenfärger, som redan i mycket små koncentrationer skadar det marina livet. Trots att TBT är förbjudet i båtbottenfärger finns ämnet kvar i miljön. Fjordsystemet med grundområden öster och norr om Tjörn är särskilt känsliga på grund av lågt vattenutbyte. Risk för spridning av båtbottenfärger finns när båtar tas upp och spolas av, då färgrester kan följa med spolvattnet ut i havet. Spolplattor för att hindra spridning av miljöfarliga ämnen finns vid flertalet småbåtshamnar på Tjörn. Kommunen arbetar aktivt med information till fritidsbåtshamnarna angående vikten av att tvätta båtbottnarna på ett miljö- och hälsomässigt godtagbart sätt. Tömningsstationer för båtlatriner finns vid flera av småbåtshamnarna i kommunen.

Tjörns kommun samverkar med Stenungsund och Orust kommuner om enskilda avlopp och har tagit fram en gemensam policy, riktlinjer och rutiner för att ha likvärdiga bedömningar kring gemensamma recipienter. Särskild skyddsnivå med högre krav på rening av avloppsvattnet är utpekat inom särskilt känsliga områden. I Tjörns kommun gäller detta i anslutning till Stigfjorden, Breviks kile samt inom vattenskyddsområdet kring den kommunala vattentäkten. Översiktsplanens riktlinjer om en restriktiv hållning till ny bebyggelse på norra Tjörn säkerställer att vattenmiljön i Stigfjorden inte ytterligare försämras.

Översiktsplanens ställningstaganden om natur- och vattenmiljöer, dagvatten och vattenkvalitet säkerställer också att olika vattenmiljöer inte försämras utan istället i viss mån förbättras. Ställningstagandena handlar om att skydda grunda vattenmiljöer, sjöar, vattendrag, vikar och våtmarker mot åtgärder som kan påverka vattenkvaliteten negativt tillsammans med riktlinjer om dagvattenhantering, att minska andelen hårdgjord yta och att utgå från berört avrinningsområde. Vid detaljplanering ska alltid utredas hur dagvattnet ska hanteras för att inte försämra vattenkvaliteten i berörd recipient.

Tillsyn över befintliga enskilda avlopp och andra verksamheter som kan påverka vattenkvaliteten samt vattenhållande åtgärder uppströms i jordbruks- och skogslandskapet bidrar till att förbättra vattenkvaliteten. Kommunen samverkar med markägare för att anlägga eller återskapa våtmarker.

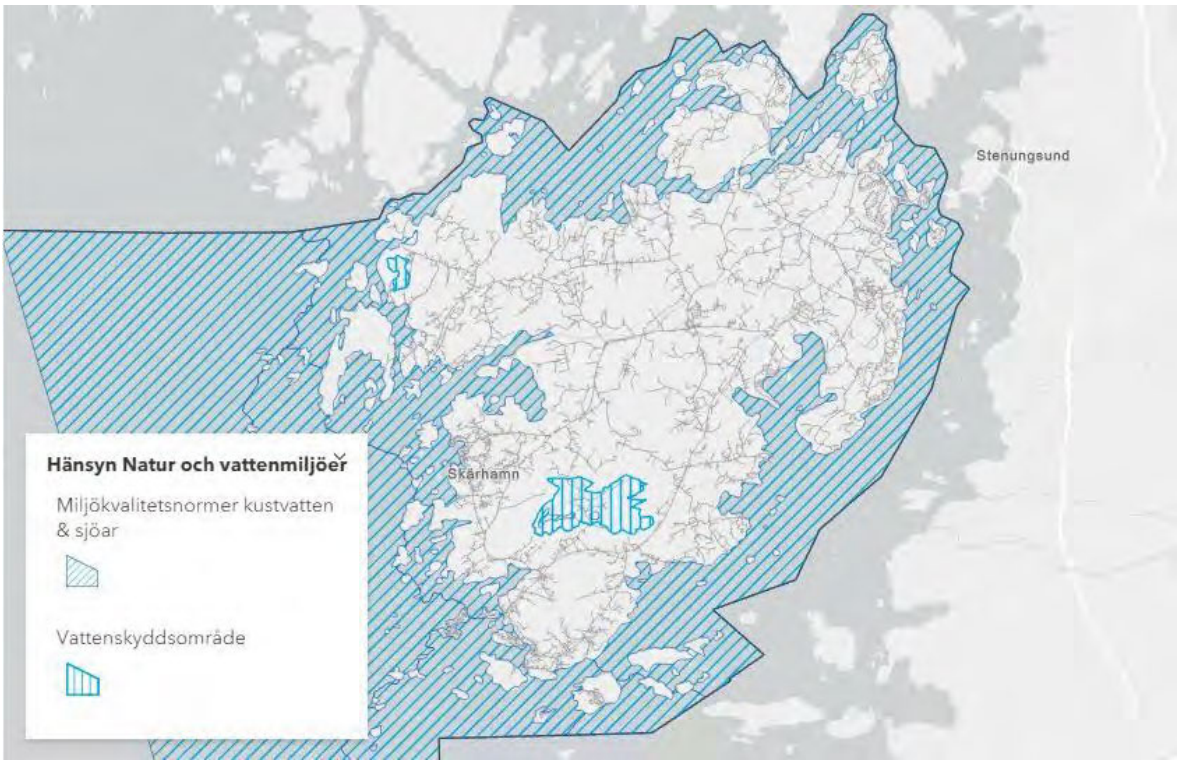
Läs mer i avsnittet Vatten och avlopp, Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner, 2023 samt i Policy för små avlopp för Stenungsunds, Tjörns och Orusts kommuner, Tjörns kommun 2023.

Vattenskyddsområden

På Tjörn finns två vattenskyddsområden runt vattentäkter: Tolleby och Ängevikens samfällighet.

Inom vattenskyddsområdet för Tolleby gäller skyddsföreskrifter enligt miljöbalken 7 kap 21–22 §§. Skyddsföreskrifter saknas för Ängevikens samfällighet.

Läs mer i Skyddsföreskrift för vattentäkt Tolleby.



Miljöfarlig verksamhet

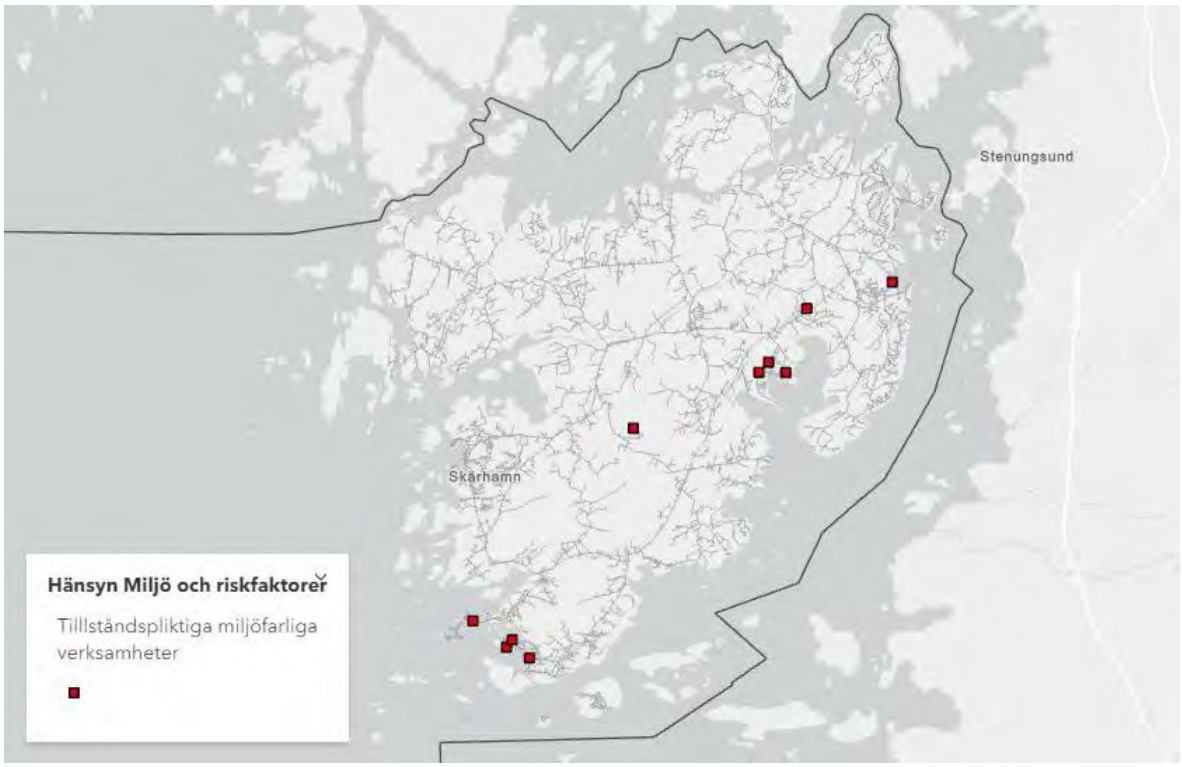
Miljöfarliga verksamheter delas in i fyra grupper: tillståndspliktiga (A- och B-anläggningar), anmälningspliktiga (C-anläggningar) och verksamheter som varken är tillstånds- eller anmälningspliktiga. I Miljöprövningsförordningen (2013:251) beskrivs vilka verksamheter som är tillstånds- eller anmälningspliktiga.

Ställningstaganden miljöfarlig verksamhet

- Undvika nya bostäder eller annan känslig markanvändning som kan medföra restriktioner för pågående industri eller annan störande verksamhet.
- Samverka med Stenungsunds kommun för krisberedskap vid oförutsedda händelser.

På Tjörn finns flera verksamheter som kan vara farliga eller störande för sin omgivning. Det handlar bland annat om livsmedels- och plastindustri, avloppsreningsverk, avfallsanläggning och lagring av farligt avfall, hamn, täkt och deponi av muddermassor. Flera av verksamheterna ligger i industriområdena i Vallhamn och Svanvik, men några ligger i tätbebyggda områden i Rönnäng och på Klädesholmen och behöver därför tas särskild hänsyn till vid planering och byggande.

I Stenungsunds kommun finns stora petrokemiska industrier med komplicerade riskbilder, bland annat med klorhantering, ammoniakhantering och hantering av brandfarliga varor. Farled och ankringsplatser för transporter till Stenungsund går nära boendemiljöer på Tjörn. Utsläpp av farliga ämnen i luft eller vatten kan i värsta fall påverka boende i Tjörns kommun.

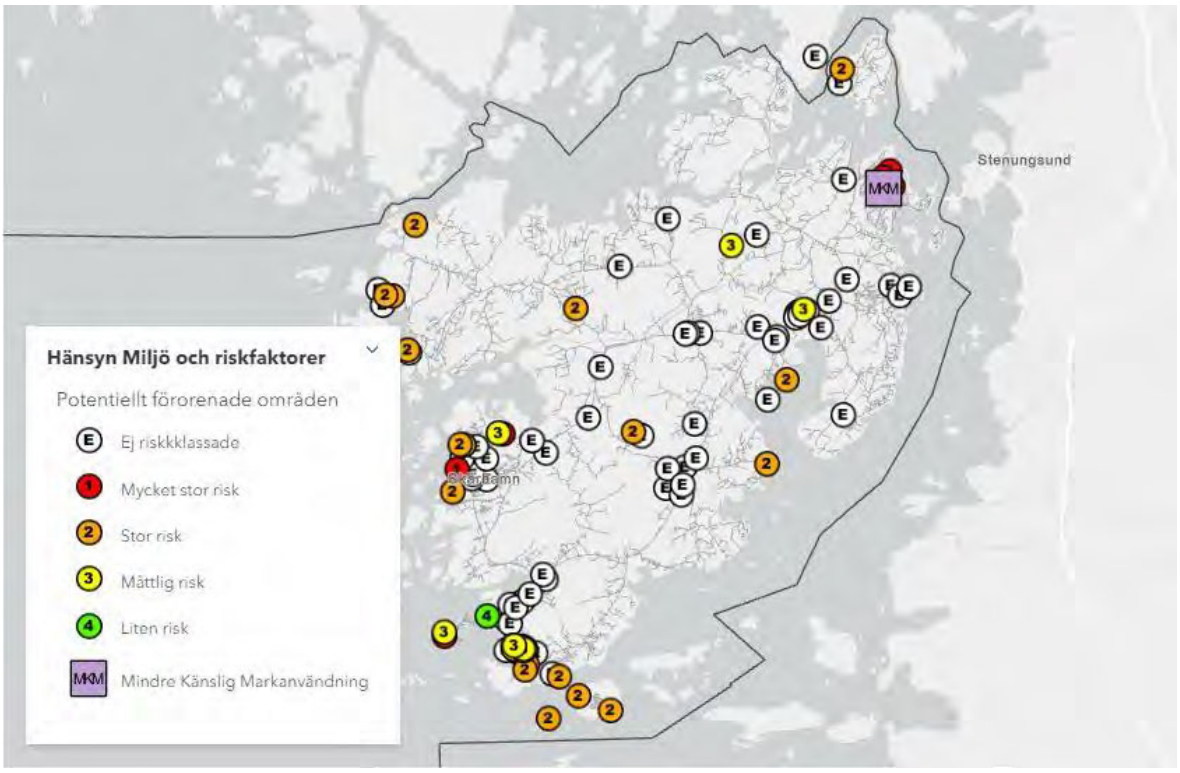


Förorenade områden

Ett förorenat område är mark, grundvatten eller byggnader där halten av något ämne är så hög att den kan orsaka en risk för människors hälsa eller för miljön.

Ställningstaganden förorenade områden

- Utreda eventuell förekomst av förorenade områden och lämplig hantering av förorenade massor i tidigt skede av detaljplaneprocessen eller andra tillståndsprocesser.



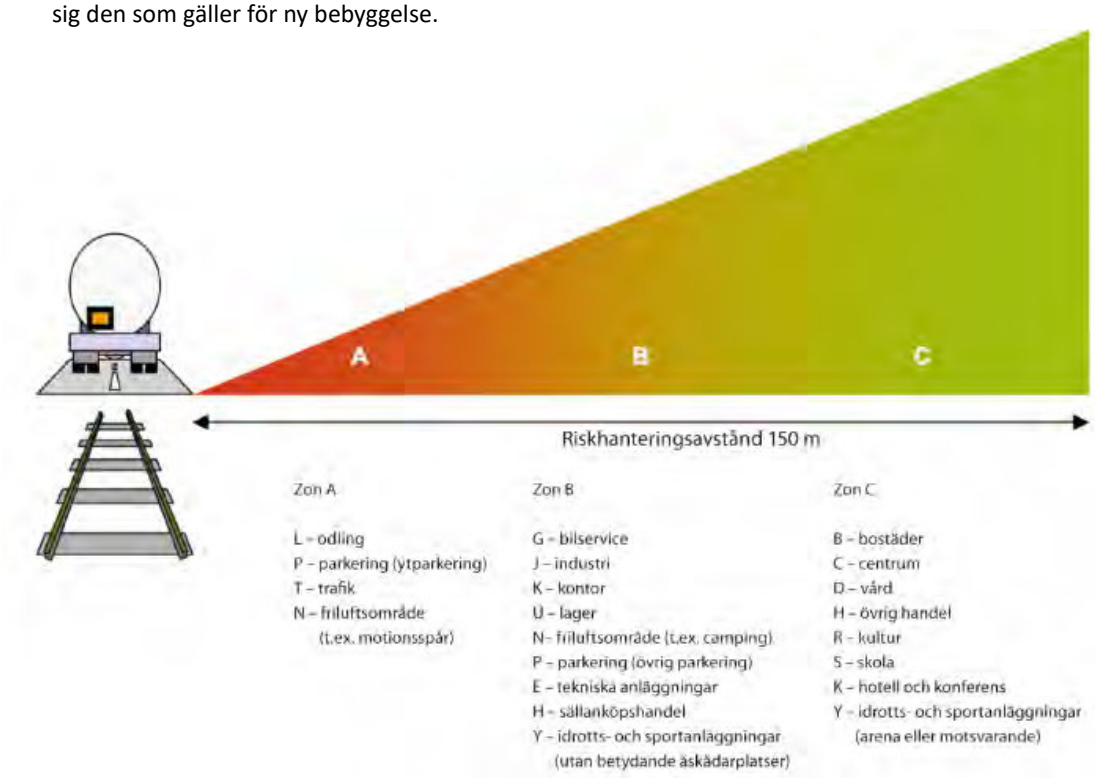
I Tjörns kommun finns ett stort antal potentiellt förorenade områden. Det handlar bland annat om båtvarv, hamnar, båtuppläggningsplatser, bilverkstäder, bensinstationer, industrier, upplag, en plantskola, avloppsreningsverk, oljedepå, motorbana och skjutbana.

Farligt gods

Längs transportleder för farligt gods finns risk för konsekvenser vid olyckor. Gods som kan explodera, vara farligt att andas in eller skada människor på annat sätt, ska därför beaktas vid planering och byggande. Frågor om farligt gods regleras i lag 2006:263 om transport av farligt gods.

Ställningstaganden farligt gods

- Beakta riskfrågor vid all planläggning inom 150 meter från transportled där det transporteras farligt gods (rekommenderade primär och sekundärleder för farligt gods).
- Basera kriterier för tolerabla risker på rapporten Värdering av risk, Räddningsverket, 1997.
- Eftersträva att säkerheten vid befintlig bebyggelse nära transportled för farligt gods så långt möjligt närmar sig den som gäller för ny bebyggelse.

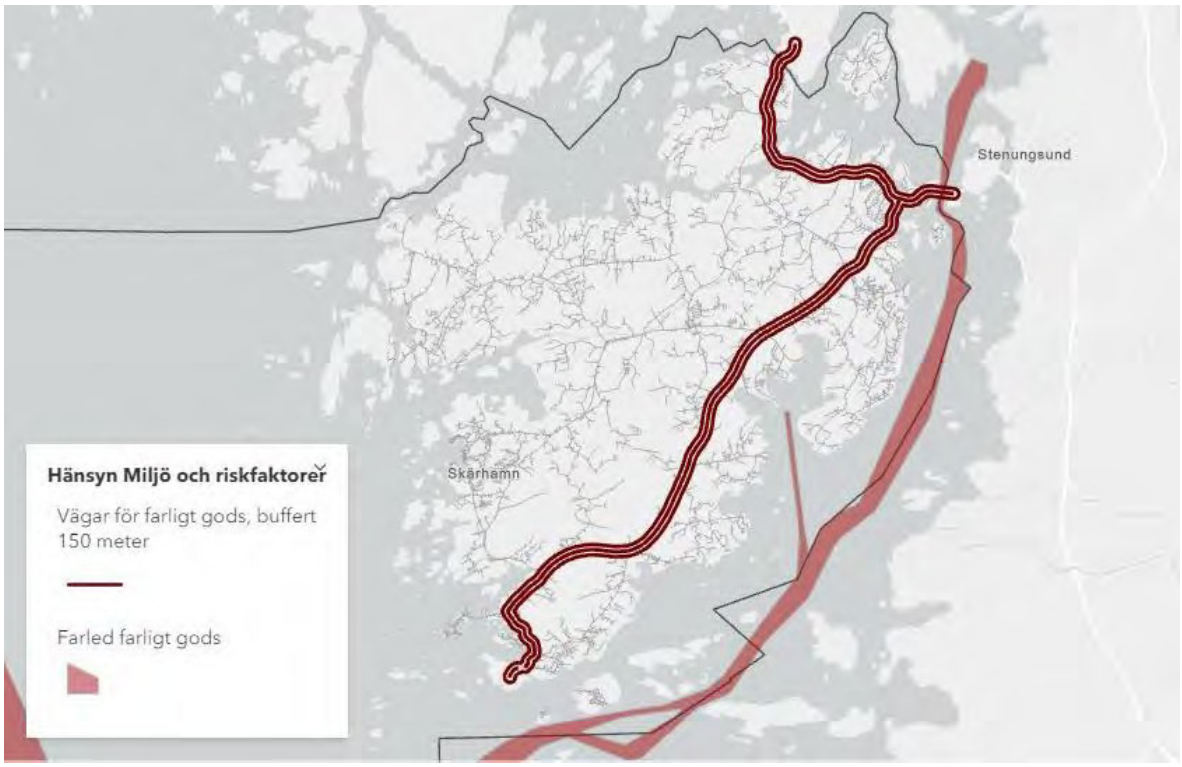


Zonindelning riskhanteringsavstånd. Zonerna representerar möjlig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods – väg och järnväg. Zonerna har inga fasta gränser utan riskbilden för det aktuella området bör avgöras i varje enskilt fall. Länsstyrelsen 2006

Väg 160 utgör primär transportled för farligt gods och väg 169 utgör sekundär led. De primära lederna ska så långt möjligt användas för transporter av farligt gods. De sekundära lederna är avsedda för lokala transporter av farligt gods. Kommunens väg mellan väg 169 och hamnen i Vallhamn följer samma klassning på säkerhet och bärighet som trafikverkets vägar 160 och 169.

Farligt gods kan även transporteras till havs. Sjötransporter med miljöfarligt gods passerar Tjörn på väg till Stenungsund och Uddevalla. Olyckor vid oljehantering i Stenungsund kan få följder även på Tjörn. Farled och ankringsplatser för transporter till petrokemiska industrier i Stenungsund går nära boendemiljöer på Tjörn.

Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län har tagit fram riktlinjer för hur risker i samband med farligt godstransporter bör hanteras vid detaljplanering. Riktlinjerna anger att risker ska beaktas inom 150 meters avstånd från en farligt godsled. Riskhanteringsavståndet delas in i tre zoner med möjlig markanvändning. Zonerna har inga fasta gränser utan riskbilden för det aktuella området bör avgöras i varje enskilt fall.



Buller och vibrationer

Exponering för höga bullernivåer påverkar människors hälsa negativt. Barn är extra känsliga. Det är därför angeläget att ta hänsyn till ljudmiljön vid planläggning och utformning av bebyggelse. Regler om buller finns i såväl plan- och bygglagen som miljöbalken och förordningar. Det finns riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader för olika kategorier av buller.

Ställningstaganden buller och vibrationer

- Tillämpa gällande riktvärden för buller och eftersträva bästa möjliga ljudmiljö vid planering och byggande av bostäder.
- Eftersträva bästa möjliga ljudnivå vid förskolor, skolor, lekplatser, parker, rekreationsområden samt kajer och torg.
- Ange beräknade bullervärden i planbeskrivningen till detaljplan om det handlar om bostadsbyggnader och man kan befara att riktvärdena kan komma att överskridas. Detsamma gäller vid bygglov för bostäder utanför detaljplanelagt område.
- Hänvisa nya verksamheter som är ljudstörande till områden som redan är bullerpåverkade.
- Undvika nya bostäder eller annan känslig markanvändning som kan medföra restriktioner för pågående industri eller annan störande verksamhet.
- Bevara tysta områden, så att de inte utsätts för tillkommande ljud.
- Tillämpa gällande riktvärden för vibrationer vid planering och byggande, framför allt vid bostäder, förskolor och skolor.

Trafikbuller

I förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) anges riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader. Nya regler för buller trädde i kraft under 2015, 2016 och 2017.

Vägtrafik är den dominerande bullerkällan på Tjörn. Även buller från båttrafik kan vara ett problem på vissa platser i kommunen. Det är ovanligt att riktvärdena för buller vid bostäder överskrids i kommunen.

Läs mer i Förordning 2015:216 och förordning 2004:675.

Buller från verksamheter

Bullerstörning från industrier, vindkraftverk, täkter, skjutbanor, motorbanor och liknande verksamheter styrs vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken. På Tjörn finns främst bullrande verksamheter inom industriområdena vid Vallhamn och Svanvik.

Vibrationer

I närheten av vägar kan vibrationer från trafiken utgöra en olägenhet för boende och de som vistas nära transportlederna. Riktvärden för vibrationer anger att de ska understiga 0,4 mm/s (vägd hastighet) för att undvika måttlig störning och understiga 1 mm/s för att undvika sannolik störning (Svensk Standard SS 460 48 61).

Skyddsavstånd djurhållning

Djurhållning är ett självklart inslag i Tjörns landskap och bidrar till att göra det levande och öppet. Samtidigt kan djur betyda olägenheter i form av exempelvis lukt, flugor, ljud, allergi med mera. Generellt kan man förvänta sig att djur finns i en lantlig miljö. Därmed är det rimligt att boende på landsbygden får acceptera en viss grad av påverkan från omgivande djurhållning.

Ställningstaganden skyddsavstånd djurhållning

- Bedöm eventuellt skyddsavstånd i varje enskilt fall.

Vid bedömning av rimligt avstånd mellan djurhållning och bostäder bör störningar i form av lukt, buller och allergier beaktas. Lämpligt avstånd bör framförallt utgå från stallområdet/ladugården och grannes bostadshus. Med stallområde/ladugård avses helhetsmiljön kring stallet/ladugården inklusive gödselanläggning och anslutande rasthagar. Beteshagar bedöms inte ha någon avgörande betydelse vid bedömningen av avstånd. Antalet djur kan påverka de faktorer som kan upplevas som störande. Därför bör avstånden anpassas till djurhållningens omfattning. Den slutliga bedömningen ska alltid göras utifrån de enskilda förutsättningarna på platsen. Faktorer som kan påverka bedömningen är exempelvis topografi, vegetation och andra fysiska barriärer, förhärskande vindriktning samt utformning av stallområde/ladugård, exempelvis gödselanläggningens läge.

Brandrisk

Räddningstjänsten har brandstationer i Kållekärr och Skärhamn. Trots central placering av brandstation överstiger vissa delar av kommunen normal insatstid (10 minuter) för räddningstjänsten. Det finns behov av att se över placering och antal brandstationer i kommunen.

I delar av kommunen, framför allt på öarna utan broförbindelse och i de äldre centrala delarna av samhällena utgör den äldre, täta trähusbebyggelsen brandfarlig bebyggelse. Den äldre bebyggelsen ställer dessutom särskilda krav för trygg utrymning vid brand. Inom serviceorterna och industriområden (förutom Vallhamn) finns brandpostsystem. Brandposterna har dock för låg kapacitet enligt gällande branschriktlinjer.

Ställningstaganden brandrisk

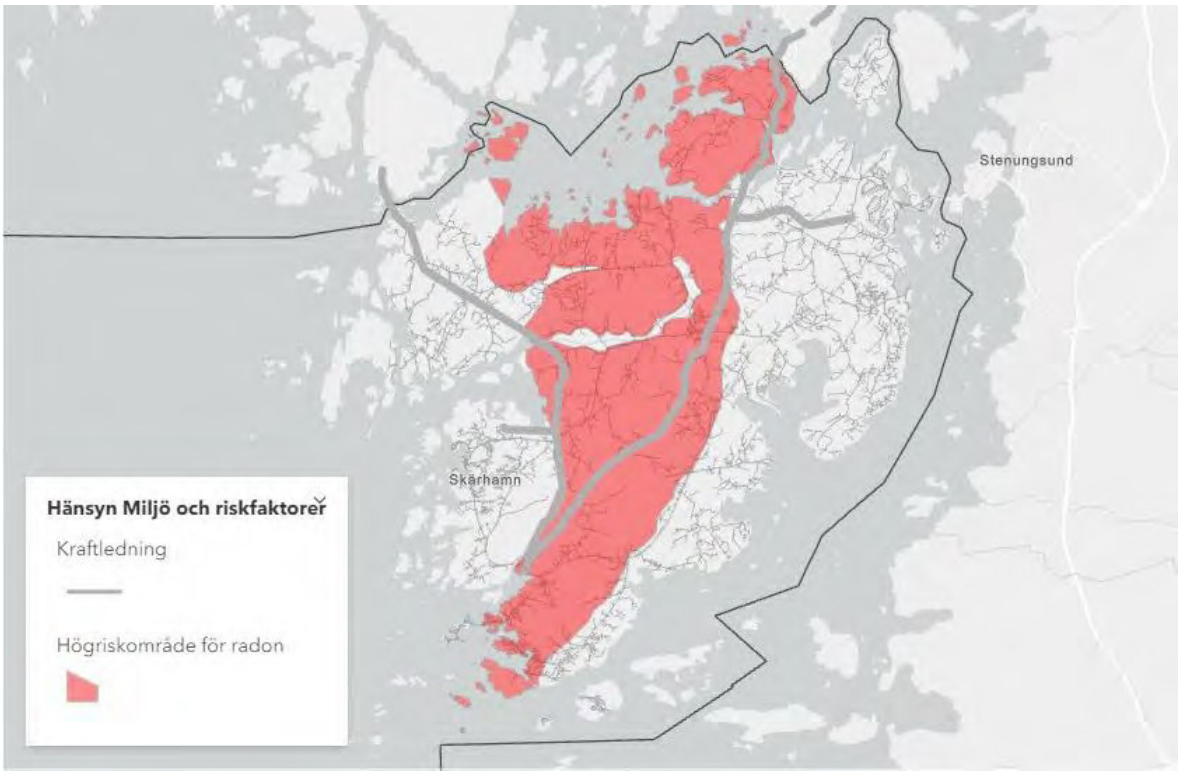
- Verka för god samverkan mellan berörda parter för att säkerställa snabba sjötransporter och god framkomlighet för räddningstjänsten.
- Utforma nya byggnader med lämpliga byggnadstekniska åtgärder för att minska behovet av att utrymma byggnader via stege.
- Utreda lämplig brandvattenförsörjning i kommunen och säkerställa tillräcklig brandvattenförsörjning vid planläggning för ny bebyggelse.

Strålning och strålskydd

Radon i bostäder är den främsta källan till att människor exponeras av joniserande strålning i Sverige. Större kraftledningar, ställverk, transformatorstationer och mobiltelefonmaster är exempel på källor till elektromagnetisk strålning. Strålsäkerhetsmyndigheten bedömer att risken med att exponeras för skadlig strålning från mobiltelefonmaster är mycket liten. Kring elledningar är det elektromagnetiska fältet beroende av strömstyrkan.

Ställningstaganden strålning och strålskydd

- Bedöm radonhalter för nya byggnader där personer vistas stadigvarande i detaljplan och bygglov.
- Utforma byggnader inom högriskområden för radon med radonsäker grundläggning.
- Tillämpa försiktighetsprincipen för att minska exponeringen av elektromagnetiska fält. Utgå från Strålsäkerhetsmyndighetens referensvärden.
- Håll ett avstånd på minst 50 meter mellan större luftburen kraftledning och bebyggelse.



Radon är en osynlig och luktfri gas som bildas när det radioaktiva grundämnet radium sönderfaller. Radon kan orsaka lungcancer. Vissa bergarter som skiffer och granit innehåller mer radium än andra. Hur mycket radon som finns i en byggnad beror framför allt på marken under och runt huset, byggnadsmaterialet samt vattnet som används i byggnaden. Gränsvärdet för radon i inomhusluft är 200 BQ/ m3 (Boverkets byggregler, BBR).

Det finns ett högriskområde för radon i en bred nordsydlig zon i mitten av ön. Berggrunden här är granit med hög strålning. Kållekärr och delar av Rönnäng och Bleket ligger inom högriskområdet för radon. I den östra delen av kommunen finns flera områden som utgör lågriskområde för radon, framför allt jordbruksmark. Vatten med hög radonhalt kan förekomma i bergborrade brunnar.

Starka elektromagnetiska fält är hälsofarliga. Strålsäkerhetsmyndigheter har därför utarbetat referensvärden för den högsta strålningsnivån som allmänheten bör exponeras för. Referensvärdena baseras på riktlinjer från EU.

Kommunikationer och infrastruktur

Tjörns kommun har antagit en trafikstrategi och ett trafikprogram med mål och riktlinjer för utveckling av kommunens trafiksystem (2021). Båda dokumenten tar sikte på 2035. De övergripande målsättningarna för transportsystemet är dock giltiga även på längre sikt. I huvudsak baseras detta kapitel på trafikstrategin och trafikprogrammet. Det innebär att ställningstaganden hänvisar till de strategier, riktlinjer och åtgärder som lyfts fram i dessa båda dokument. Några ytterligare ställningstaganden tillkommer då översiktsplanen har en längre tidshorisont samt med anledning av diskussioner under framtagandet av översiktsplanen.

Utmaningar i transportsystemet

Tjörns transportsystem har många utmaningar. Det är sårbart, har bristande säkerhet och tillgänglighet samt är bil- och fossilberoende. Trafikflödena har stora säsongs- och dygnsvariationer vilket tillsammans med begränsade vägbredder och en hög andel långsamtgående fordon (som ger en stor hastighetsspridning) skapar kapacitetsproblem på framför allt väg 160, 169 och Tjörnbroarna. Lastbilstransporter till och från Tjörn begränsas av att bron behöver stängas av vid dispenstransporter. Stenungsö-tunnelns begränsade höjd i ytterkant medför en olycksrisk för mötande fordon, då höga fordon tvingas köra i mitten av tunneln. Det saknas också omledningsvägar för utryckningsfordon.

Tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik är generellt sämre än för bil. Det saknas säkra gång- och cykelpassager och sammanhängande cykelstråk på flera platser. Stor del av personresorna sker med bil, vilket ställer höga krav på omställning till ett hållbart resande. Regionens trafikförsörjningsprogram (Västra Götalandsregionen, 2021) rymmer mål om att öka andelen hållbara resor och att kollektivtrafikens miljöpåverkan ska minska. Regionalt mål är att minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025.

Tjörns vägnät har till övervägande del antingen enskilt eller statligt huvudmannaskap vilket innebär att kommunen har svag rådighet att reglera eller utveckla transportsystemet. Större infrastrukturåtgärder förutsätter prioritering och finansiellt stöd från stat och region. Samverkan med vägföreningar och Trafikverket är därför av stor vikt.

Målsättningar för transportsystemet

Trafikstrategin lyfter fram följande mål för att skapa ett hållbart transportsystem:

- **Effektiv användning och pålitligt transportsystem.** Restidssäkerheten för utryckningsfordon och framkomligheten för kollektivtrafiken ska öka för att säkerställa samhällsservice samt stärka Tjörns roll i den regionala arbetsmarknaden. Kollektivtrafikens framkomlighet bidrar även till en effektivare användning av transportsystemet under perioder med stort resande, så att även framkomligheten för nödvändig biltrafik förbättras.
- **Ett mänskligt och attraktivt transportsystem**. Samhällsviktiga målpunkter samt stora turistmål i kommunen ska vara tillgängliga. Vägnätet, inklusive gång- och cykelvägnätet, ska vara tryggt och säkert.
- **Ett miljö- och klimatsmart transportsystem**. Transportsystemet ska utvecklas i miljömässigt hållbar riktning. Andelen arbets- och studiependlingsresor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka. Ett stort beroende av fossila bränslen och bilåkande motverkar hållbar ekologisk utveckling och påverkar människors hälsa negativt.
- **Effektiv målstyrning.** Arbetet mot ett hållbart transportsystem på Tjörn ska kunna ske proaktivt och systematiskt. För att kunna styra mot uppsatta mål behövs tydligt mandat och avsatta resurser, såväl strategiskt som operativt. Utrymme för kontinuerligt och proaktivt arbete ökar kommunens möjligheter att genom samverkan påverka hur transportsystemet ska utformas och användas, och borgar för att prioritera investeringar som bidrar till måluppfyllelse.

Läs mer i Trafikstrategi 2035 och Trafikprogram 2035, Tjörns kommun, 2021.

Ställningstaganden övergripande om transportsystemet

- Prioritera utvecklingsstrategier enligt Trafikstrategi, 2035.
- Verka för stärkta lokala och regionala resmöjligheter.

Resande på Tjörn idag och imorgon

Tjörn är en pendlingskommun med avsevärt högre utpendling än inpendling. 2021 var inpendlingen ca 1 600 personer och utpendlingen ca 4 400 personer (SCB, 2021). Samtidigt både bor och arbetar nästan 3 600 personer i kommunen. En resvaneundersökning i Göteborgsregionen från 2018 visar att över 40 procent av Tjörnbornas resor slutade i en annan kommun. Det är en av de högsta siffrorna i Göteborgsregionen. Även andelen bilresor är bland de högsta i regionen. Nästan 80 procent av resorna skedde med bil. Bara Orust hade högre andel bilresor. Även bilinnehavet är bland de högsta i länet. Andelen gång- och cykelresor var drygt 10 procent och andelen kollektivtrafikresor strax under 10 procent.

Planerad befolkningsökning och näringslivsutveckling på Tjörn förväntas sammantaget leda till ökad trafik och belastning på olika delar av det lokala och regionala trafiksystemet. Det finns risk för konsekvenser i form av sämre framkomlighet, ökad trängsel och olycksrisk på vägarna. För att motverka sådana negativa konsekvenser arbetar kommunen med att främja lokalt och regionalt resande på annat sätt än med bil. 2021 antog kommunen en trafikstrategi och trafikprogram med inriktning mot hållbara transporter. Kommunen avser att skapa fler pendelparkeringar, verka för utvecklad kollektivtrafik samt komplettera gång- och cykelvägnätet i samverkan med andra aktörer. Kommunen arbetar även med att stärka lokal arbetsmarknad med fler arbetsplatser i kommunen för att begränsa behovet av pendlingsresor trots att befolkningen ökar. Kommunens näringslivsstrategi från 2020 anger att minst 1200 nya arbetsplatser ska tillskapas inom kommunen till 2035. Det ligger i linje med Göteborgsregionens mål om nya arbetsplatser.

Föreslagen befolkningsutvecklingstakt om cirka 1 % årligen är betydligt lägre än vad som anges i kommunens gällande översiktsplan ÖP13. Då var befolkningsmålet cirka 20 000 invånare till år 2025 vilket innebar cirka 2 procent per år. Takten är även lägre än i den kommunala visionen från 2015 som anger 20 000 invånare till 2035, cirka 1,5 procent per år. En långsammare befolkningsökning i den nya översiktsplanen syftar bland annat till att hinna bygga ut erforderlig infrastruktur i takt med ökad belastning, och att minimera negativa konsekvenser fram tills att nödvändiga åtgärder är genomförda.

Trafikåtgärder ska dimensioneras för att klara avsedd befolkningsökning på Tjörn såväl som i övriga berörda delar av regionen. Befolkningsmålet om 20 000 invånare ingår sedan länge i de underlag som spelas in till regionala arbeten om trafiksystemets utveckling, såsom åtgärdsvalsstudier för Myggenäs korsväg, väg 160, Nösnäsmotet med fördjupad utredning, samt pågående åtgärdsvalsstudie för förbindelse Orust-fastlandet.

Vägnät

Huvudvägnätet är viktiga lokala och regionala vägar för alla trafikslag och har statligt huvudmannaskap. Övrigt vägnät fyller en viktig lokal funktion för boende och besöksnäringen.

Ställningstaganden vägnät

- Prioritera utvecklingsstrategier enligt Trafikstrategi, 2035 och åtgärder enligt Trafikprogram, 2035.
- Dimensionera trafikåtgärder för att klara avsedd befolkningsökning på Tjörn såväl som i övriga berörda delar av regionen.
- Utreda utformningen av väg 169 på sträckan mellan Vallhamn och Myggenäs för ökad säkerhet och framkomlighet.
- Bygga om korsningarna vid Myggenäs korsväg, Gamla Myggenäs, Svanvik och Höviksnäs entré för ökad kapacitet och säkerhet.
- Utreda utformning av Höviksnäsvägen 711 förbi Häggvallskolan för förbättrad trafiksäkerhet för skolungdomar.
- På sikt förbättra väg 727 till Valsäng och väg 711 till Hjälteby så att de blir säkrare och mer framkomliga för alla trafikanter.
- Skapa nya länkar i Skärhamn, Myggenäs och Höviksnäs för att skapa sammanhängande och gena stråk samt avlasta särskilt trafikbelastade platser.

Huvudvägnät

Länsvägarna 160, 169, 718, 721 och 723 utgör huvudvägnätet på Tjörn. Väg 160 och 169 utgör riksintresse för kommunikation (till Vallhamns korsning). Väg 160 är rekommenderad primär transportväg för farligt gods och väg 169 är rekommenderad sekundär transportväg för farligt gods. Längs merparten av huvudvägnätet råder byggnadsfri zon om 30 meter enligt 47 § väglagen (utom längs väg 718 och 721). Längs alla allmänna vägar gäller generellt 12 meter byggnadsfri zon.

Väg 160, Tjörnbroleden, är som enda direkta fastlandsförbindelse av mycket stor betydelse för kommunen. Förbindelsen behöver utvecklas för att minska sårbarheten i trafiksystemet och säkra framkomligheten för alla trafikslag. Vägarna 160 och 169 har särskild betydelse för godstransporter till och från kommunens hamnar och större verksamhetsområden och ska värnas avseende denna funktion. Trafikverket har nyligen informerat kommunen om att Tjörnbroarnas tekniska livslängd beräknas löpa ut omkring 2040, och att de då behöver ersättas av nya broar. Tjörn stödjer sina grannkommuners arbete för framtida broförbindelse mellan Svanesund och Kolhättan, som ett möjligt steg mot minskad sårbarhet och säkrad framkomlighet i det delregionala trafiksystemet.

Väg 169 från Vallhamns korsning norrut mot Tjörnbron behöver utvecklas för högre standard och kapacitet. Det är många enskilda utfarter längs sträckan och enbart ett körfält i varje riktning. Det finns få platser där det är möjligt att på ett säkert sätt köra om långsamtgående fordon. Trafikverket bör ta fram en vägplan för hur väg 169 från Vallhamns korsning till Myggenäs Korsväg kan byggas om för högre framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägsträckor i andra kommuner, med liknade trafikmängder, är ofta utformade som motortrafikleder med mittremsa och planskilda trafikplatser. (Trafikanalys Höviksnäs, Norconsult 2022-02-10).

Korsningarna vid Myggenäs korsväg, Gamla Myggenäs, Svanvik och Höviksnäs entré behöver byggas om för ökad säkerhet och framkomlighet. Exempelvis till tvåfältiga cirkulationsplatser, större signalreglerad korsning eller någon typ av trafikplats. Behovet av ombyggnad beror till viss del på föreslagen utveckling i anslutning till respektive korsning, men framför allt på att trafikmängderna på väg 169 ökar med anledning av föreslagen utveckling över lag i kommunen.

Delar av huvudvägnätet saknar separat gång- och cykelbana. Kommunen prioriterar insatser för att höja trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister vid särskilt utsatta platser. Tjörn stödjer visionen om ett regionalt sammanhängande cykelvägnät.

Läs mer i Cykelplan för Göteborgsregionen, GR 2020.

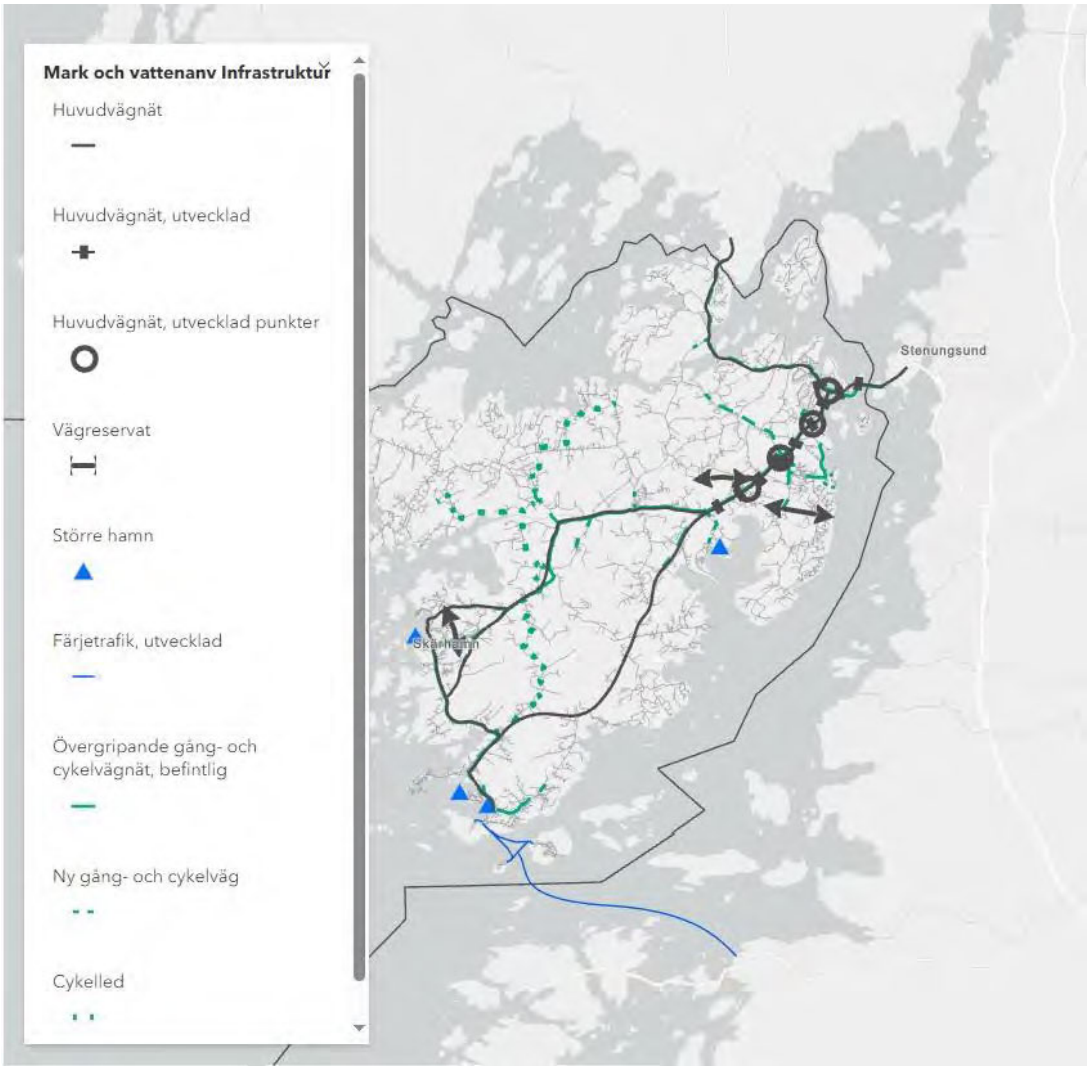
Övrigt vägnät

Länsväg 727 och 731 till Kyrkesund utgör övrigt övergripande vägnät på Tjörn och fyller en viktig funktion för boende och besöksnäringen. Övriga vägar inom tätorter och på landsbygden bildar det lokala vägnätet. Samtliga länsvägar har statligt huvudmannaskap, medan det lokala vägnätet med få undantag har enskilt huvudmannaskap. Väg 729 är ett vägminne med höga kulturhistoriska värden.

Väg 727 upp till Valsäng (mellan väg 723 och 731) bör förbättras så att den blir säkrare och mer framkomlig för alla trafikanter. På sikt bör den ingå i huvudvägnätet. Särskilt ska cyklisters förutsättningar förbättras. I samband med utbyggnad av VA-ledningar till Tådås och Valsäng bör möjligheter att samlokalisera gång- och cykelväg och VA-ledningar utredas.

I många fall har både länsvägarna och det lokala vägnätet äldre sträckningar med begränsad sikt. Vägarna saknar separat gång- och cykelbana vilket ger bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Kommunen prioriterar insatser för att höja trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister vid särskilt utsatta platser.

I Skärhamn, Myggenäs och Höviksnäs bör det lokala vägnätet kompletteras med nya länkar för att skapa sammanhängande och gena stråk och avlasta särskilt belastade platser.



Gång- och cykelvägar

Trygga, tillgängliga och säkra gång- och cykelvägar är viktiga för människor i alla åldrar. Gång- och cykelvägar bör vara gena, sammanhängande och väl länkade till kollektivtrafik för att fungera väl.

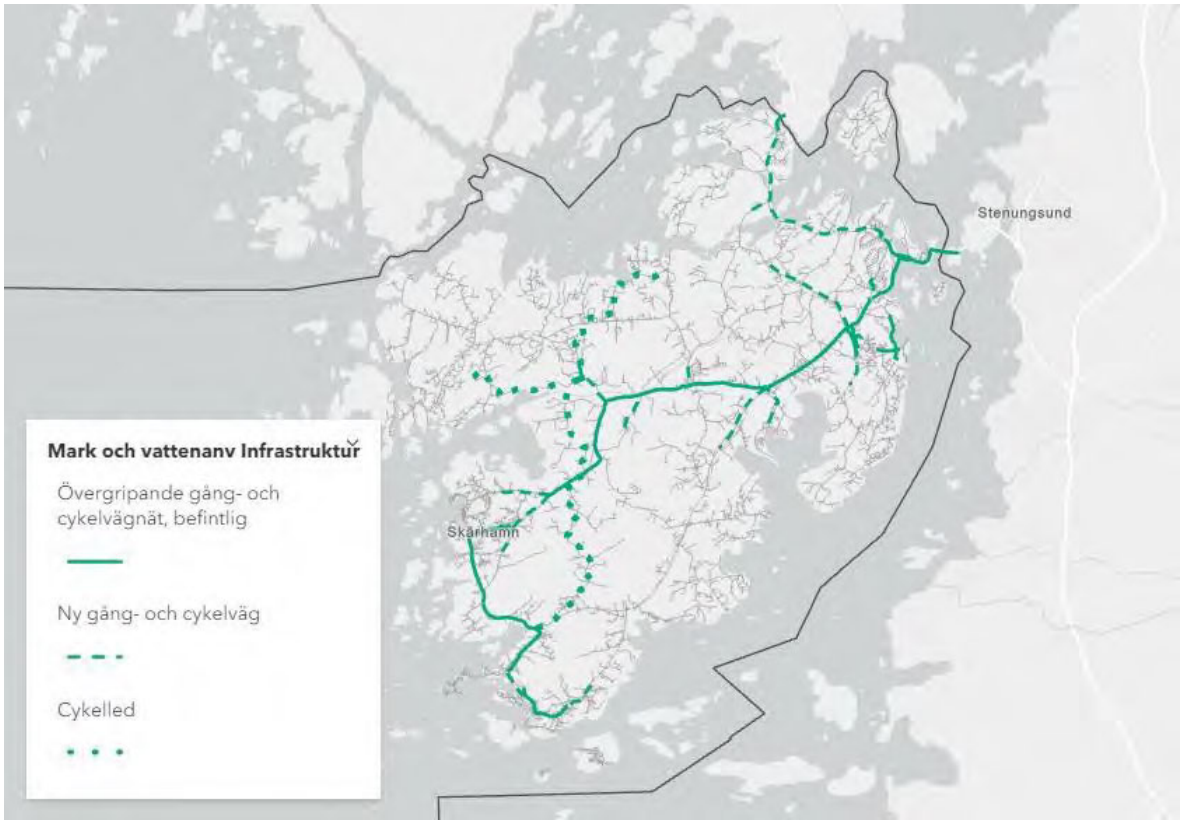
Ställningstaganden gång- och cykelvägar

- Prioritera utvecklingsstrategier enligt Trafikstrategi, 2035 och åtgärder enligt Trafikprogram, 2035.
- Prioritera utbyggnad av gång- och cykelvägar och andra åtgärder för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter enligt markanvändningskartans ”Förslag nya GC-vägar”.
- Utforma planskilda gång- och cykelpassager så att de blir trygga och trevliga att vistas i.

Gång- och cykelvägar i Tjörns kommun

Separat gång- och cykelväg finns idag längs större delar av väg 169/723 mellan Myggenäs korsväg och Skärhamn, längs väg 721 mellan Skärhamn och Aröd, samt längs delar av väg 169 mellan Aröd och Rönnäng. Kortare sträckor av separat gång- och cykelväg finns även inom de större tätorterna. Mellan Röra i norr, Klövedal i väster och Aröd i söder finns också en så kallad gång- och cykelled, som är en huvudsakligen sammanhängande och trafikseparerad väg av varierande standard, för gång- och cykeltrafik. Tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik är dock generellt sämre än för bil i kommunen.

Det saknas säkra och trygga gång- och cykelpassager och sammanhängande cykelstråk längs flera vägar. Befintliga planskilda gång- och cykelpassager är ofta smala och mörka vilket ger en otrygg miljö. Flera av kommunens större besöksmål, bland annat Pilane och Sundsby Säteri, ligger vid smala länsvägar med äldre sträckningar och begränsad sikt. Vägarna saknar separat gång- och cykelbana vilket ger bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Bristande utrymme för parkering och bussangöring vid besöksmålen, medför att gångtrafikanter under högsäsong rör sig oskyddat längs landsvägarna. Även inom kommunens äldre samhällen är gator för biltrafik på många ställen trånga och branta, vilket innebär begränsad framkomlighet och bristande trafiksäkerhet, särskilt under sommaren vid högt besökstryck.



Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken fyller en viktig funktion för jämlika villkor för resande oavsett fordonsinnehav hos befolkning och besökare, att boende ska få tillgång till en större arbetsmarknadsregion, för att underlätta för det lokala näringslivet att rekrytera rätt personal och för en hållbar besöksnäring med regional tillgänglighet till kusten. Kollektivtrafiken är viktig för att nå de transportpolitiska målen och för att avlasta belastade transportstråk.

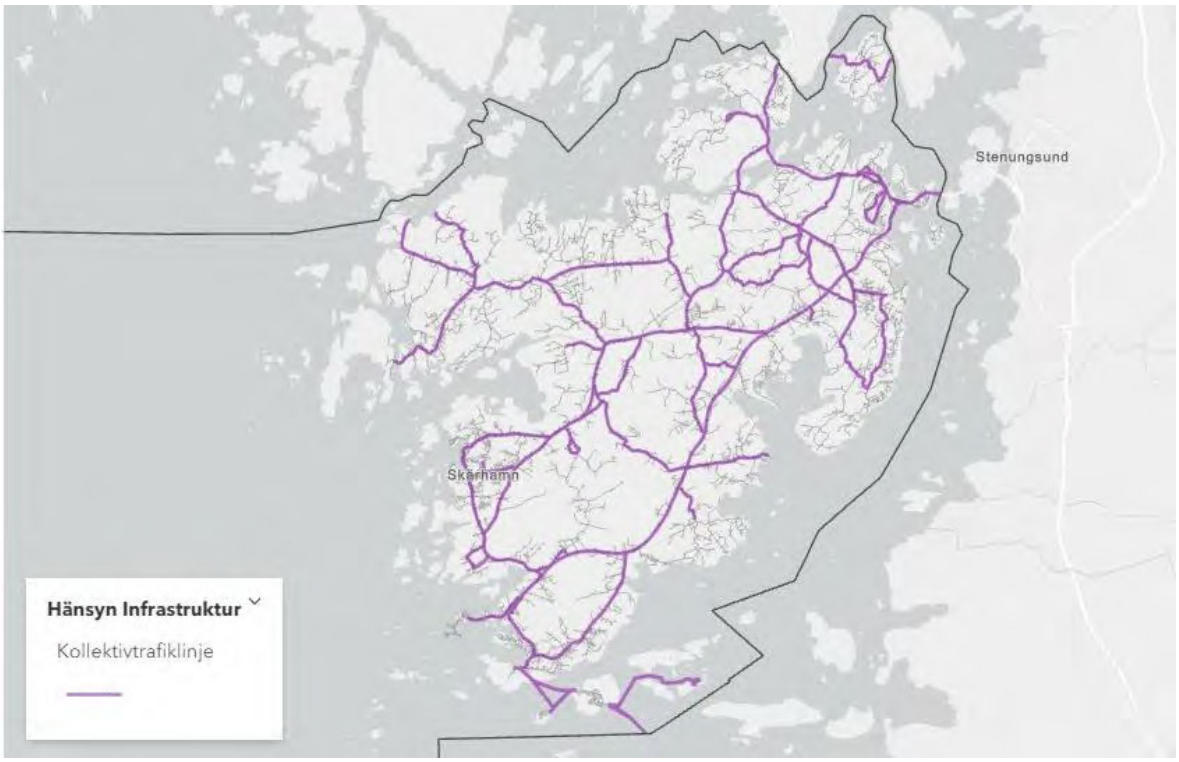
Ställningstaganden kollektivtrafik

- Prioritera utvecklingsstrategier enligt Trafikstrategi, 2035 och åtgärder enligt Trafikprogram, 2035.
- Verka för att prioritera framkomlighet för kollektivtrafiken och fortsatta direktbussar mellan Tjörn och Göteborg.
- Verka för hög turtäthet med Västtågen på Bohusbanan.

Kollektivtrafik i Tjörns kommun

Kommunens kollektivtrafik utgörs främst av busstrafik för lokala och regionala resor. För regionala resor är tåg från Stenungsund också av betydelse. För resor till några av de mindre öarna i kommunen finns färjetrafik. Då många resenärer behöver påbörja sin resa med bil eller cykel innan de kan byta till kollektivt färdmedel är kommunens pendelparkeringar en viktig del av kollektivtrafiksystemet. Det finns motstridiga intressen gällande kort restid från tätorterna på västra Tjörn och att tillgängliggöra landsbygden. Många hållplatser längs vägen gör att resan tar längre tid för den som åker hela vägen. Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och Västtrafik ansvarar för trafikeringen. Kommunen råder därmed inte själv över kollektivtrafiken på Tjörn, men håller en kontinuerlig dialog med Västtrafik.

Det är viktigt att det fortsatt finns attraktiv kollektivtrafik mellan Tjörn och Göteborg, både för Tjörnbornas tillgänglighet till regioncentrum, för regional tillgänglighet till kusten som plats för rekreation och friluftsliv, samt för utveckling av hållbara besöksnäringar. Det behövs både direktbussar och snabba bytesmöjligheter till tåg på södra Bohusbanan. Bohusbanan behöver utvecklas för ökad kapacitet med fler avgångar. Mot bakgrund av transportsystemets sårbarhet med endast en fastlandsförbindelse i kombination med högt bilresande är det angeläget att kollektivtrafiken utvecklas i en riktning mot ökad attraktivitet. Kommunen bedömer att gen och snabb kollektivtrafik utan byten är en förutsättning för att resenärer ska välja buss framför bil och därmed bidra till effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.



Färjetrafik

De mindre öarna är beroende av färjetrafik då de saknar vägförbindelse till fastlandet. Färjetrafiken är betydelsefull för både permanentboende, fritidsboende och turism. Besök till de mindre öarna, och även färjeturen i sig, utgör intressanta turistattraktioner.

Ställningstaganden färjetrafik

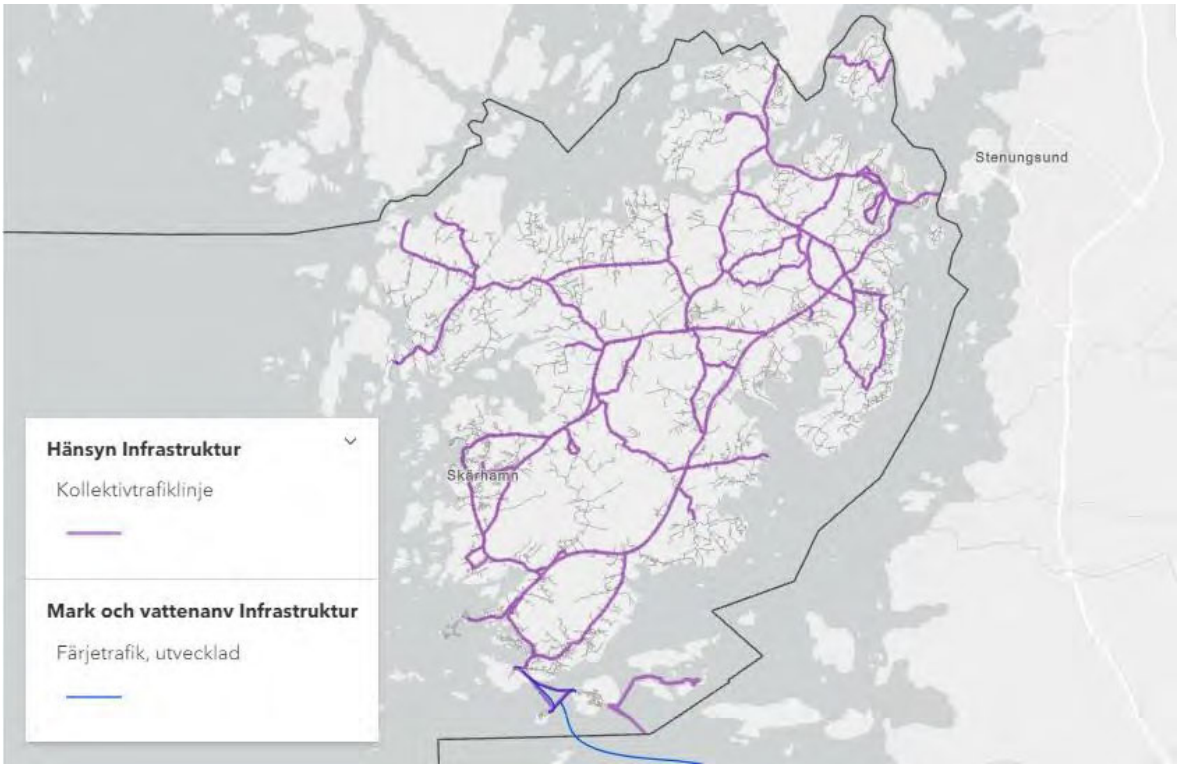
- Prioritera åtgärder enligt Trafikprogram, 2035.
- Verka för en reguljär färjelinje mellan Rönnäng och Kungälv.
- Verka för att färjetrafiken till Tjörnekalv, Åstol, Dyrön och Härön utvecklas för att underlätta året runt-boende och så att turistsäsongen kan förlängas till en större del av året.
- Värna strategiskt belägna kajer för att underlätta för framtida färjetrafik.

Färjetrafik i Tjörns kommun

Färjetrafik går idag från Rönnäng till Tjörnekalv, Åstol och Dyrön, samt från Kyrkesund till Härön. Färjetrafik går även från Dyrön till Rökan och Rörtången året runt. Under lågsäsong måste dock denna färja förbeställas. Kommunen vill se en ny färja mellan Rönnäng och Rökan alternativt Marstrand för att avlasta Tjörnbron då den är som hårdast trafikerad. En sådan färja skulle fylla en funktion för såväl boende som besökare och utgöra en alternativ färdväg för arbetsresor till Kungälv och Göteborg. Kollektivtrafik till Kungälv och Göteborg bör ansluta till ett färjeläge på fastlandssidan. Färjan bör angöra Åstol, Dyrön och Tjörnekalv för att öka tillgängligheten till dessa öar.

Tjörn stödjer Göteborgsregionens vision om långsiktig möjlighet till kollektivt båtresande längs kusten.

Läs mer i Fördjupad strukturbild för kustzonen, GR 2019



Parkering

Lämpligt utrymme för parkering för olika ändamål så som bostäder och verksamheter behöver säkerställas vid detaljplanering och byggande. Parkering behövs även vid större besöksmål, vid färjelägen, badplatser, för pendelparkering med mera.

Ställningstaganden parkering

- Prioritera utvecklingsstrategier enligt Trafikstrategi, 2035 och åtgärder enligt Trafikprogram, 2035.
- Lokalisera pendelparkeringar i anslutning till huvudvägnätet. Utforma anläggningarna utifrån platsens förutsättningar såsom kulturmiljövärden, orts- och landskapsbild.
- Säkerställa trygga och säkra gångvägar till nya och befintliga parkeringsplatser.
- Säkerställ långsiktig parkeringslösning för boende på och besökare till färjetrafikerade bilfria öar.
- Utveckla förutsättningarna för besökare, boende och verksamma att parkera sin cykel i tätorterna, vid hållplatser samt vid större målpunkter utanför tätorterna.
- Förbättra parkeringsmöjligheterna på de kommunala badplatserna så att parkerade bilar inte blockerar vägen för räddningsfordon.
- Verka för en välfungerande infrastruktur för elladdning av fordon. Prioritera laddning vid boendeparkeringar och underlätta utbyggnad av publik laddning.

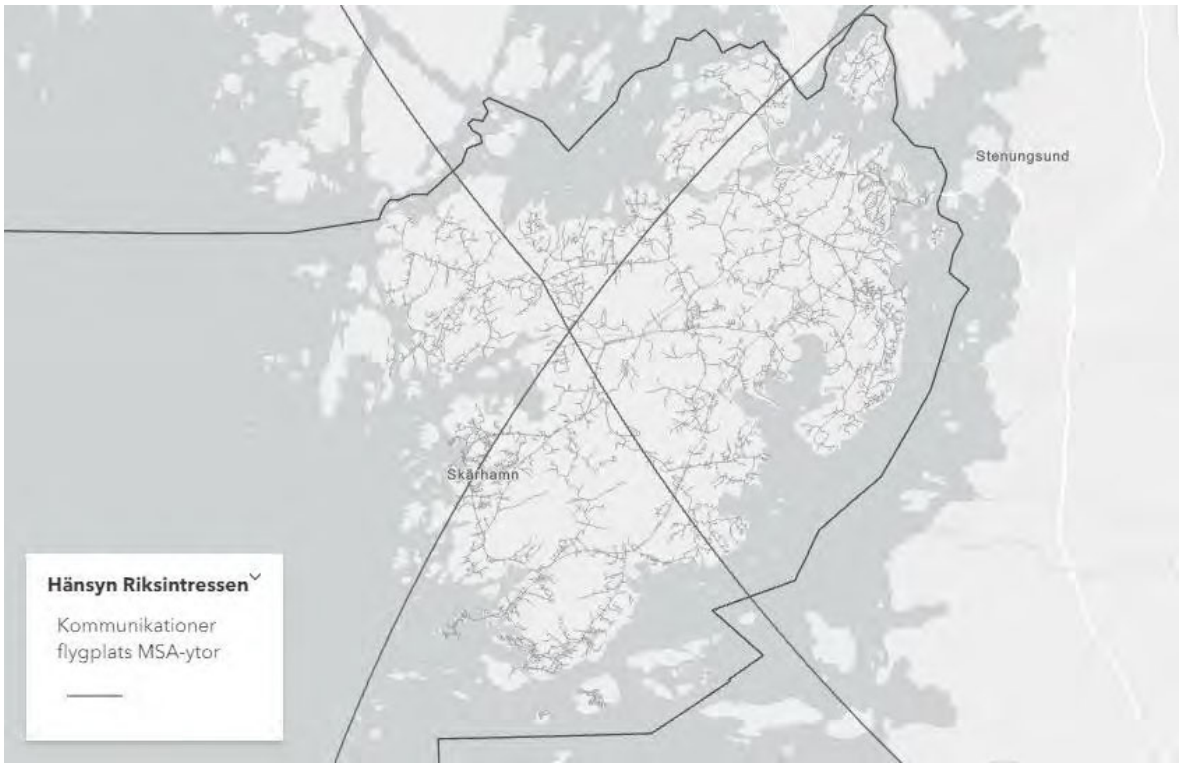
Parkering i Tjörns kommun

Under sommaren råder stor brist på parkeringsplatser i tätorter och mindre samhällen, framför allt vid färjelägena i Rönnäng och Kyrkesund. För öarna i sydväst är det brist på parkeringsplatser året runt. Stora parkeringsytor riskerar dock att bli dominanta i orts- och landskapsbilden, om det ens går att hitta en plats som kan utvecklas för parkering. Det är därför viktigt att möjliggöra för bekväma byten mellan busstrafik och färja, så att fler resenärer till de mindre öarna väljer kollektiva färdmedel framför bil. Det finns även behov av pendelparkering i strategiska lägen. Pendelparkering för bil och cykel finns idag i Myggenäs, Höviksnäs och Kållekärr.

Luftfart

Flyghinder för den civila luftfarten ska beaktas vid planering och byggande. Alla byggnadsobjekt oavsett typ (master, torn, pyloner, skyltar, konstverk, byggnader m.m.) som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan ska remitteras till Luftfartsverket, LFV. Detta gäller generellt i hela Sverige. Om objektet är till havs eller i insjö ska även Kustbevakningen i Karlskrona remitteras. Försvarsmakten ska också remitteras vid objekt som är högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse.

Stora delar av kommunen berörs av inflygning till Landvetter flygplats och utgör MSA-yta (minimum sector altitude). Det innebär att flygplatsen ska ses som sakägare vid byggnadsverk över 20 meter eller om flygplatsen av annan anledning kan komma att påverkas.



Elektronisk kommunikation

Infrastruktur för digital kommunikation möjliggör en digitalisering av samhället och underlättar för såväl boende som näringsliv i kommunen. Inom kommunen finns öppna stadsnät som samarbetar med fiberföreningar. Nästan 70 % av hushållen har idag tillgång till bredband som uppfyller den nationella bredbandsstrategins mål om 100 Mbit/s. Ändå finns det ett utbyggnadsbehov på grund av den ökade efterfrågan och snabba utvecklingen.

Ställningstaganden elektronisk kommunikation

- Tillgång till infrastruktur och goda kommunikationslösningar i hela kommunen är en förutsättning för digital omställning.
- Verka för att samnyttja master mellan olika operatörer för att begränsa påverkan på landskapsbilden.

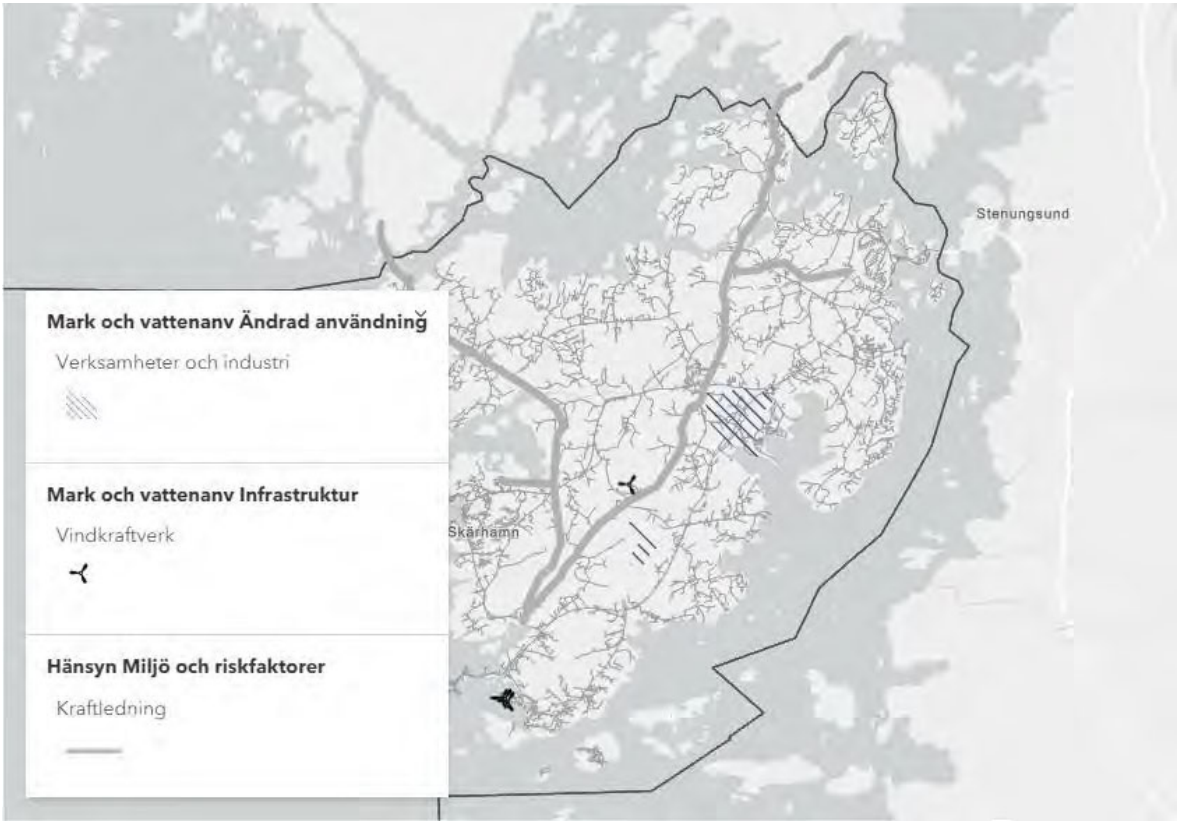
Energiförsörjning

Hållbar energiförsörjning förutsätter resurssnål energiproduktion med förnybara källor, säkra och tillräckliga kraftledningar och effektiv energianvändning bland hushåll och näringsliv. Elektrifieringen av samhället ger ett kraftigt ökat behov av energi i form av el i hela landet, inte minst i det industritäta Västra Götaland. Energiproduktionen behöver därför öka och elnätet byggas ut för att svara upp mot utökad produktion. Samtidigt behöver både hushåll och näringsliv sträva efter mer resurssnål och energieffektiv användning av el.

Transporter och hushåll står för merparten av energianvändningen och utsläpp av växthusgaser på Tjörn. Kommunen håller på att ta fram dels en klimat- och energistrategi, dels en översiktlig energiplan. Övergripande inriktningar avses därefter konkretiseras inom ramen för en fördjupad energiplan. Förutsättningar för energiproduktion inom utpekat utredningsområde avses analyseras vidare.

Ställningstaganden energiförsörjning

- Främja minskad energiförbrukning.
- Verka för stabil elförsörjning och tillräcklig kapacitet i kraftledningsstråken.
- Om möjligt samförlägga nya kraftledningar till befintliga ledningsstråk och så långt möjligt förlägga ledningarna som markkabel.
- Efterfråga och uppmuntra bästa möjliga teknik vid nyproduktion av kommunala byggnader.
- Energieffektivisera byggnader och belysning inom kommunens fastighetsbestånd.
- Verka för småskalig produktion och försörjning av förnybar energi såsom solceller, solfångare eller bergvärme. Hänsyn ska tas till bebyggelsens kulturhistoriska värden.
- Utarbeta en fördjupad energiplan där förutsättningarna för olika typer av lokal energiproduktion utreds.
- Verka för en välfungerande infrastruktur för elladdning av fordon. Prioritera laddning vid boendeparkeringar och underlätta utbyggnad av publik laddning.



Vindbruk

Det finns idag fyra vindkraftverk inom kommunen. Ett vid Heås och tre vid Ängholmen i Rönnäng.

Landområden i Tjörns kommun lämpar sig dåligt för vindkraftverk på grund av att större delen av landsbygden är bebyggd och har höga natur- och kulturmiljövärden. Nya grupper av större vindkraftverk är därför inte lämpliga. Tjörns kommun ställer sig också tills vidare kritiska till havsbaserad vindkraft, då det i allt för stor utsträckning skulle påverka kärnvärden för kommunens identitet negativt; Såsom det kustnära fisket och upplevelsevärden i kustzonen.

Under hösten 2023 var ett förslag till ändrade nationella havsplaner på samråd. Syftet vara att möta ett ökat elbehov genom att skapa förutsättningar för ytterligare energiutvinning i havet genom havsbaserad vindkraft. I förslaget till ny havsplan för Västerhavet markeras flera stora områden för havsbaserad vindkraft. Det som främst berör Tjörns kommun ligger rakt västerut i direkt anslutning till kommunens havsområde (V357 Sydväst sjöövningsområde Skagen). Här föreslås flytande vindkraftverk. Yrkesfiske utgör motstående intresse. Även utredningsområdet V359 Nordväst Öckerö och V355 Utsjöområde norr Skagen ligger nära Tjörns havsområde.

Solenergi

Det finns stor potential för solel och solvärme i Sverige och på Tjörn. Det kan tas tillvara genom att verka för solpaneler på större tak i fördelaktiga väderstreck och lutning, exempelvis på större industribyggnader. Det kan också tas tillvara genom att anlägga solcellsparker. Kommunen har 2023 gjort en övergripande inventering av förutsättningar för etablering av solcellsparker inom kommunal mark, och identifierat lämpliga platser i inom och i anslutning till befintliga verksamhetsområden Svanvik, Vallhamn, Stansvik och Heås. Att på vissa ställen placera solceller längs med vägområden ses också som en möjlighet. Fördjupad utredning behöver tas fram gällande bland annat hur eldistributionen kan lösas till de identifierade platserna. För helhetsgrepp om potentialen för solelsproduktion inom hela kommunen behöver ytterligare lokaliseringsutredningar göras.

Större kraftledningar

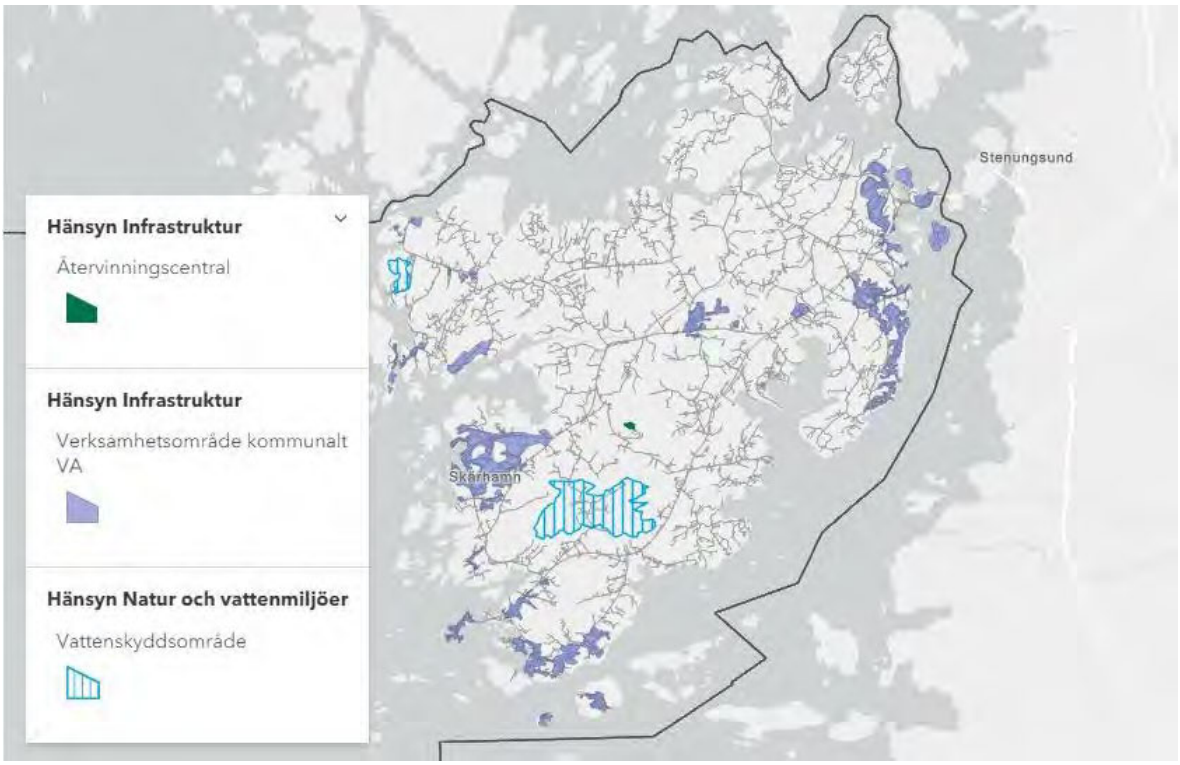
I Tjörns kommun finns ett regionnät med 40 kV-ledningar, samt ett lokalt nät med 10 kV-ledningar. Omställningen till ett fossilfritt samhälle medför att elnätet behöver byggas ut. Hur mycket detta berör elnätet i Tjörns kommun är i dagsläget oklart. Det är angeläget att ha en stabil elförsörjning och tillräcklig kapacitet i kraftledningsstråken. Samtidigt kan nya ledningsstråk påverka landskapsbilden. Kommunen vill därför att nya ledningar samförläggs till befintliga ledningsstråk och de så långt möjligt läggs som markkabel.

Om storskalig havsbaserad elproduktion kommer till stånd behöver de havsbaserade vindkraftsområdena anslutas till stamnätet. Det är ännu oklart hur och var detta ska ske. Anslutning till stamnätet kan komma att beröra Tjörns kommun genom kabel och/eller kraftledningar. Kommunen avser att bevaka frågan vidare i samverkan med angränsande kommuner. En ny 400 kV-ledning planeras mellan Skogssäter vid Trollhättan via Stenungsund till Ingelkärr öster om Nödinge som ett led i att förstärka stamnätet.

Vatten, avlopp och avfall

Väl fungerande vattenförsörjning och avloppshantering utgör grundläggande förutsättningar för en långsiktigt hållbar och robust samhällsutveckling. En växande befolkning, samtidigt som de stora säsongsvariationerna kvarstår, förutsätter robusta och effektiva lösningar.

Kommunen har tagit fram en ny VA-plan som består av flera separata dokument; VA-översikt, VA-strategi, vattenförsörjningsplan, avloppsförsörjningsplan, dagvattenplan, enskilda avlopp i väntan på allmän VA-anläggning samt vattentjänstplan. VA-planen är kommunens samlade dokument för planering av vatten och avlopp. Samtliga handlingar finns tillgängliga hos kommunens VA-avdelning.



Det kommunala VA-nätet på Tjörn behöver förbättras och förnyas för att säkerställa VA-försörjning för såväl befintlig som planerad bebyggelse och områden som idag saknar kommunalt VA. En stor del av befintligt Va-system är anlagt i mitten av 1900-talet och börjar uppnå sin livslängd. Det medför att det finns problem med utläckage från dricksvattennätet och inläckage av ovidkommande vatten (havsvatten, dagvatten, dränvatten) i avloppsnätet. Det är av stor vikt att minska bräddningarna av avloppsvatten till recipient. Det är ett kommunalt ansvar att minska näringsämnestillförseln till havet, bland annat till Stigfjorden, för att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten, miljömålen och de globala hållbarhetsmålen.

Ett stort antal fastigheter på Tjörn har enskild eller samfällig VA-hantering. Många av dessa anläggningar är i dålig kondition och har bristfällig dricksvattenkvalitet. Kommunens verksamhetsområde för VA kan därför behöva utökas för att inkludera vissa områden som idag har enskilt vatten och avlopp. Flera bebyggelsegrupper riskerar att omfattas av §6 i Lag om allmänna vattentjänster, som anger att kommunen har en skyldighet att lösa VA-försörjningen om det föreligger risk för människors hälsa och miljön. Vissa områden har redan beslut om att ansluta till allmän VA-försörjning, medan andra behöver utredas avseende lämplig VA-försörjning eller hållas under bevakning vid förändringar eller ny information.

Tjörn präglas av branta berg och klippor med flacka lerinskärningar emellan. Dessa stora topografiska skillnader försvårar och fördyrar ledningsdragningar och ställer höga krav på tryck i ledningsnätet för att även högt belägen bebyggelse ska ha god vattenförsörjning. Dalgångar ger naturliga stråk för infrastruktur men kan även utgöra riskområden för översvämning.

Dricksvatten

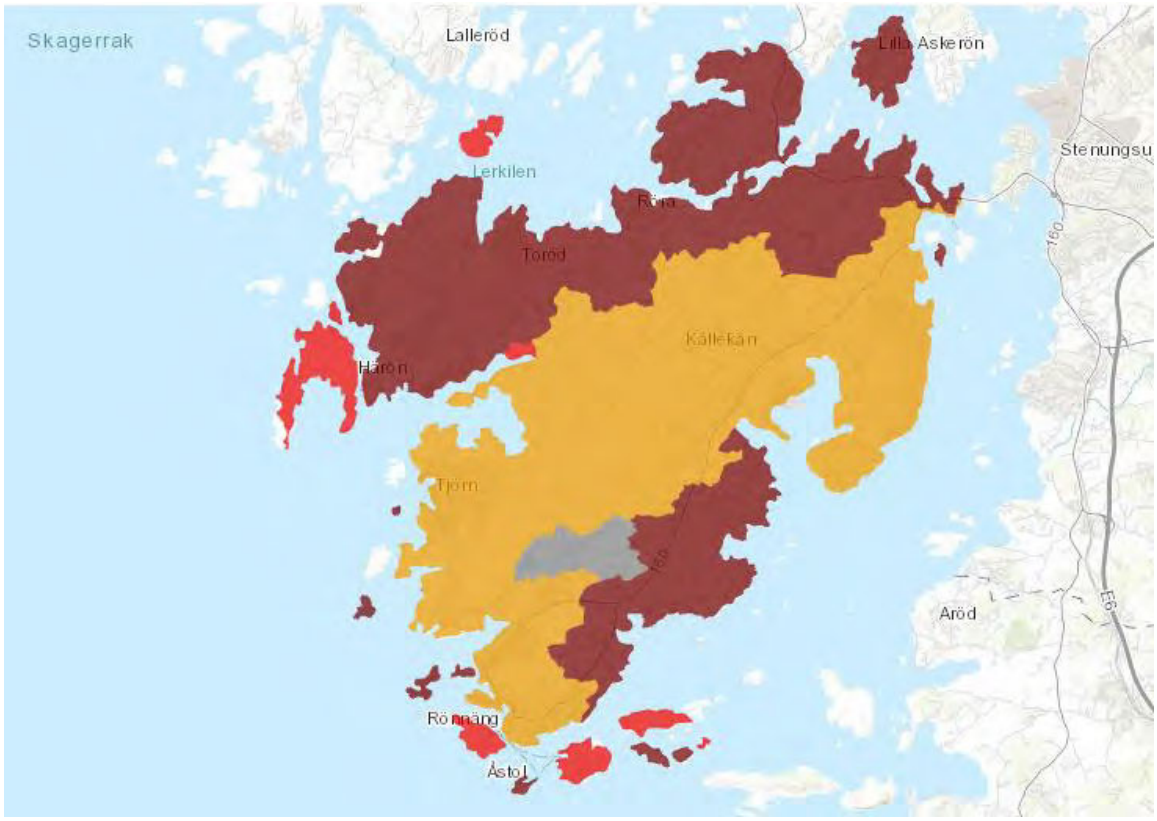
Dricksvatten är vårt viktigaste livsmedel. Råvattentillgången på Tjörn är begränsad och vid torra år finns risk för otillräcklig vattentillgång, särskilt under sommarperioden. Kommunen har tagit fram en vattenförsörjningsplan för att säkerställa tillgången till dricksvatten inom Tjörns kommun både för dagens behov och vid framtida expansion, befolkningsökning och klimatförändringar.

Utifrån nuvarande årsförbrukning sker ett överuttag av råvatten från vattentäkterna utifrån den bedömda råvattenbildningen under ett torrår. För att förbättra tillgången på vatten har avtal med leverans av dricksvatten skrivits med Stenungsund och Kungälv.

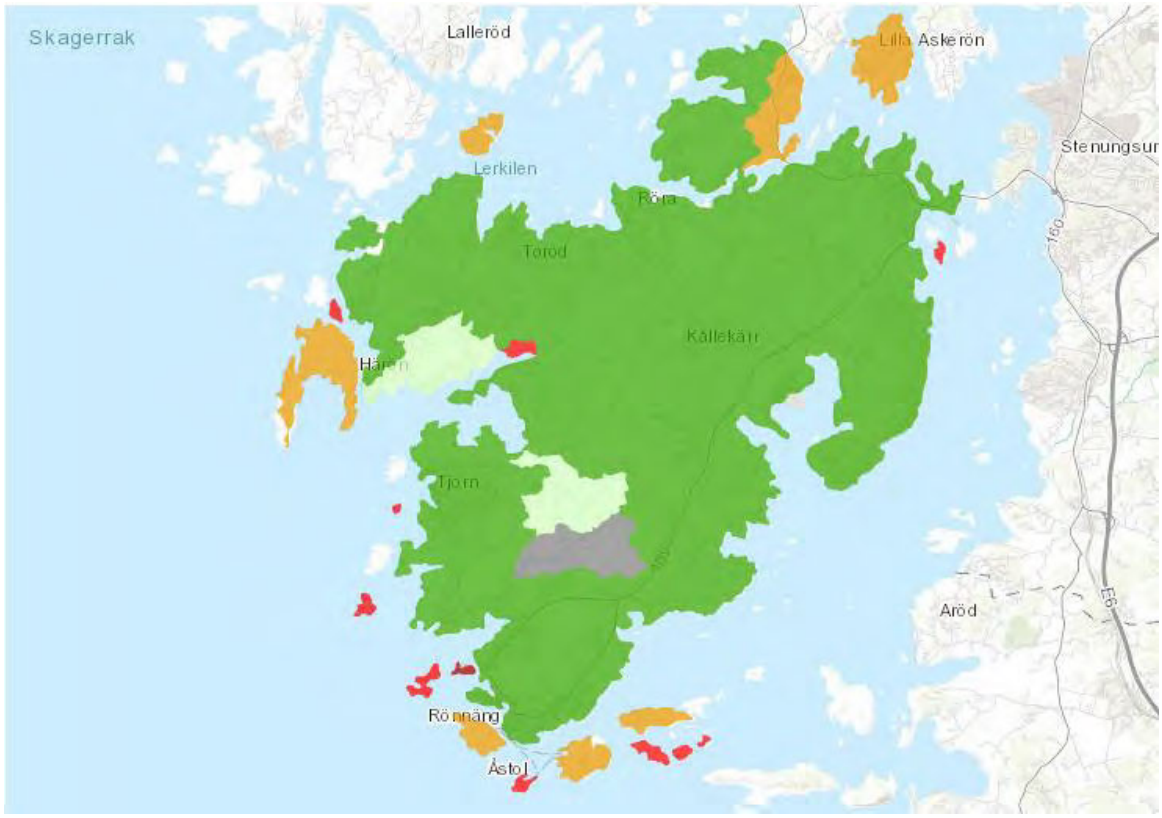
Läs mer i Vattenförsörjningsplan och VA-översikt, Tjörns kommun 2024.

Ställningstaganden dricksvatten

- Främja minskad vattenförbrukning.
- Uppdatera vattenskyddsområdet för Tolleby vattentäkt.
- Minska utläckage från ledningsnätet.
- Förbättra kapaciteten i dricksvattensystemet för att ta tillvara dricksvattenleverans från Stenungssund.
- Bevaka grundvattentillgången i kommunen.
- Undvika ny bebyggelse eller andra åtgärder som innebär att kommunen kan bli skyldig att bygga ut kommunalt VA enligt 6 § i Lagen om allmänna vattentjänster (LAV).



Vattenbalans högsäsong (Tjörns kommun Vattenförsörjningsplan 2022, AFRY)



Vattenbalans lågsäsong (Tjörns kommun Vattenförsörjningsplan 2022, AFRY)

Allmänt vatten

Kommunen tar sitt dricksvatten från Bö tjärn (Tolleby vattentäkt). Det är ett komplext vattenförsörjningssystem som består av fyra sjöar/magasin; Bö tjärn, Tolleby tjärn, Olsby magasin samt Häle mosse. Vattentäkten är lokaliserad högt topografiskt vilket begränsar tillrinningen till vattentäkten. Tjörn har få ytvattenförekomster och det kan därför behöva utredas om åtgärder för att säkra vattentillgången i Bö tjärn, både nu och för en framtida befolkningsutveckling i kommunen.

Säker vattenförsörjning förutsätter mellankommunala och regionala samarbeten. Genom Göteborgsregionen (GR) förs diskussioner om hur regionen ska kunna samarbeta för att trygga det framtida dricksvattenbehovet. Tjörn försörjs med dricksvatten idag dels via egen vattentäkt, dels via Stenungsunds kommun. Kungälvs kommun har byggt ut dricksvattenkapaciteten, samt ett norrgående ledningsstråk med sjöledning till kommungränsen mot Stenungsund, vilken Tjörns kommun har anslutit sig till. Detta ger förutsättningar för en varaktigt god tillgång på dricksvatten. Tjörns kommun behöver fortsatt utveckla erforderlig mottagningskapacitet i anslutningsområdet. Det är också möjligt att ansluta till Orust kommun för reservvattenförsörjning. Orust kommun bygger ut sitt VA-nät i sydvästra delen av sin kommun.

Läs mer i Skyddsföreskrifter Tolleby vattentäkt

Läs mer i Vattenförsörjningsplan för Göteborgsregionen, GR 2021.

Enskilt vatten

Stora delar av kommunens bebyggelse har enskild vattenförsörjning. Vid egen dricksvattenförsörjning tas ofta grundvatten från bergborrade brunnar i mindre magasin. Mindre magasin är känsliga för förändringar där ett överuttag snabbt kan sänka grundvattennivån och medföra kvalitetsförändringar. Under maj-augusti flerdubblas antalet personer med enskild vattenförsörjning. På sommarsäsongen blir därför ofta uttaget av dricksvatten högre än grundvattenbildningen, framför allt på de mindre öarna, i de norra kommundelarna och sydöstra

Tjörn. Det är främst dessa områden som riskerar vattenbrist under högsäsong och som riskerar att tömma magasinen och få havsvatteninträngning, vilket skulle förstöra grundvattenmagasinen. Kommunen behöver analysera grundvattentillgången i kommunen för att bedöma behov av eventuella åtgärder.

Spillvatten

Spillvatten är avloppsvatten från disk, toaletter, duschar och olika processer inom industrin. Spillvatten ska renas innan det släpps ut till recipient.

Ställningstaganden spillvatten

- Utveckla Höviksnäs avloppsreningsverk för bättre rening.
- Undvika ny bebyggelse eller andra åtgärder som innebär att kommunen kan bli skyldig att bygga ut kommunalt VA enligt 6 § i Lagen om allmänna vattentjänster (LAV).
- Arbeta strategiskt med ledningsförnyelse för att bättre kunna utnyttja kapaciteten i de befintliga ledningsnäten.

Allmänna anläggningar för spillvatten

Tjörns kommun har två kommunala avloppsreningsverk; ett mindre i Höviksnäs och ett större i Rönnäng (Ängholmen). Bägge reningsverken har nyligen byggts om och fått ökad kapacitet. På längre sikt behövs dock ännu mer kapacitet. Kommunen har då två alternativ; Antingen att behålla de två reningsverk som finns idag eller att ansluta reningsverket i Höviksnäs till Ängholmen genom överföringsledningar. På många sätt är det fördelaktigt att satsa på ett stort reningsverk, men då det förutsätter en omfattande investeringskostnad bör båda reningsverken behållas i alla fall på kort sikt. Kommunen behöver fatta inriktningsbeslut i frågan i mitten av 2030-talet då Höviksnäs reningsverk då bedöms närma sig sitt kapacitetstak.

Enskilda avlopp

I Tjörns kommun finns omkring 3 500 små avloppsanläggningar (för 1-5 hushåll eller 5-25 pe) och ett femtiotal anläggningar för upp emot 2000 pe.

Utsläpp av näringsämnen från enskilda avlopp kan leda till övergödning av hav, sjöar och vattendrag. Det ger i sin tur minskad biologisk mångfald och försämrad vattenkvalitet. Det kan också orsaka algblomning som leder till syrebrist. Utsläpp av otillräckligt renat avloppsvatten riskerar att förorena grundvatten och dricksvattenbrunnar. Det kan också bidra till att sprida smittämnen. Vid val av avloppsanläggning behöver en avvägning göras mellan recipientens känslighet, resurshushållning såsom låg vattenförbrukning samt behovet av transporter för slamtömning.

Tjörns kommun samverkar med Stenungsund och Orust kommuner om enskilda avlopp och har tagit fram en gemensam policy, riktlinjer och rutiner för att ha likvärdiga bedömningar kring gemensamma recipienter. Inom de tre kommunerna gäller generellt hög skyddsnivå för hälsoskydd och miljöskydd. Särskild skyddsnivå med högre krav på rening av avloppsvattnet är utpekat inom särskilt känsliga områden i kommunerna. I Tjörns kommun gäller detta i anslutning till de särskilt känsliga recipienterna Stigfjorden, Breviks kile samt inom vattenskyddsområdet kring den kommunala vattentäkten. Samverkan sker även med Uddevalla och Kungälvs kommuner i de delar som rör det gemensamma fjordsystemet.

Läs mer i Policy för små avlopp för Stenungsunds, Tjörns och Orusts kommuner, Tjörns kommun 2023.

Dagvatten

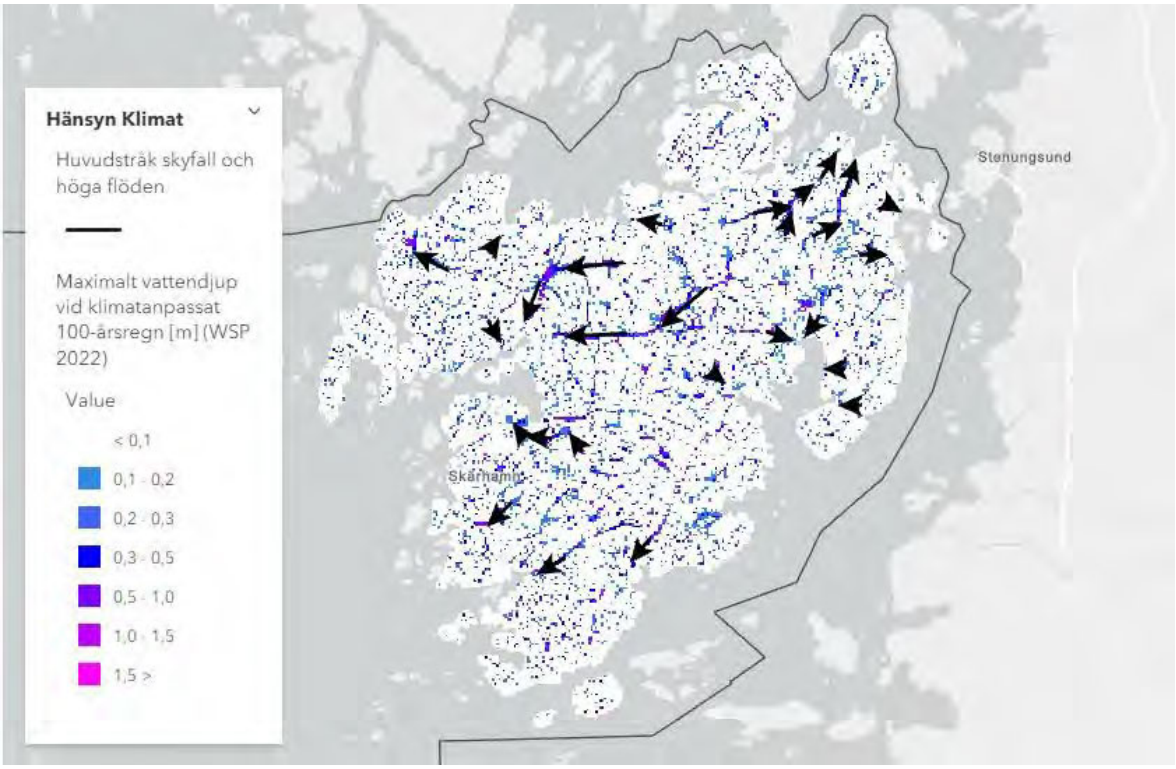
Dagvatten är tillfälligt förekommande regn- och smältvatten som rinner på hårdgjorda ytor eller genomsläpplig mark via diken eller ledningar till recipient eller reningsverk. Dagvatten kan också vara tillfälligt framträngande grundvatten.

Dagvatten innehåller ofta föroreningar som kväve och fosfor, men också kemikalier, olja och andra partiklar. Dagvatten behöver därför renas i exempelvis dagvattendammar, infiltration eller reningsverk innan det når recipienten. Då markförhållandena i Tjörns kommun ofta utgörs av lera eller berg i dagen saknas ofta förutsättningar för infiltration. Det är viktigt att ta hänsyn till dagvattenaspekter tidigt i planprocessen för att hitta funktionell och kostnadseffektiv hantering som möter krav på fördröjning och rening.

Läs mer om miljökvalitetsnormer (MKN) i avsnittet Vattenkvalitet.

Ställningstaganden dagvatten

- Se dagvatten som en resurs.
- Klargöra ansvarsfördelningen för dagvattenhantering såväl inom kommunen som med andra parter och ta fram lämpliga samverkansformer.
- Säkerställa tillräckliga ytor för rening och fördröjning av dagvatten i detaljplaner och vid bygglov och andra tillstånd.
- Prioritera öppna dagvattenlösningar som utformas för att även ge sociala och rekreativa värden. Dagvattenlösningarna ska i huvudsak förläggas på allmän plats.
- Prioritera lokalt omhändertagande av dagvatten där markens förutsättningar så medger.
- Höjdsätta marken så att ytavrinnande vatten inte ger upphov till skada eller instängda områden.
- Bygga ut dagvattensystemet inom befintligt verksamhetsområde för dagvatten för att minska risken för översvämningar och avlasta spillvattennätet.



Allmänna dagvattenanläggningar

Stora områden inom det kommunala VA-området saknar eller har en otillräckligt dimensionerad dagvattenavledning. Det finns också flera lågt belägna och instängda områden med dåliga avledningsmöjligheter och därmed stora översvämningsrisker. Ett flertal lågt belägna områden är utsatta vid höga havsnivåer. Översvämningsriskerna kommer sannolikt att öka i takt med ökande nederbördsmängder och stigande havsnivåer till följd av klimatpåverkan. Ansvaret för att hantera dessa risker berör både kommunen, VA-huvudmannen samt externa parter så som vägföreningar och fastighetsägare.

I dagsläget finns det stora områden inom det kommunala verksamhetsområdet utan eller med otillräckligt dagvattensystem. Det finns därmed ett stort behov av investeringar i dagvattenanläggningar. Förutom det nämnda investeringsbehovet ger den förväntat ökande exploateringsytan en ytterligare högre dagvattenbelastning. I lokala dagvattenlösningar för används infiltration, fördröjning och växtlighet för att minimera behovet av att leda bort vattnet.

Enskilda dagvattenanläggningar

Stora delar av dagvattnet i Tjörns kommun hanteras av enskilda fastighetsägare eller samfällighetsföreningar. Delar av befintlig bebyggelse kommer behöva mer samlad hantering av dagvatten i takt med ett förändrat klimat.

Kommunen har tagit fram en ny VA-plan som består av flera separata dokument; VA-översikt, VA-strategi, vattenförsörjningsplan, avloppsförsörjningsplan, dagvattenplan, enskilda avlopp i väntan på allmän VA-anläggning samt vattentjänstplan. VA-planen är kommunens samlade dokument för planering av vatten och avlopp. Samtliga handlingar finns tillgängliga hos kommunen s VA-avdelning.

Avfallshantering

Göteborgsregionen avfallsplan till 2030 är antagen av kommunstyrelsen på Tjörn och är en plan för hela kommunen. Avfallsplanen innehåller olika områden med målsättningar som rör kommunens alla förvaltningar och bolag. Den anger att avfallshantering ska utgå från människans behov och vara anpassad till både den som lämnar och den som hämtar avfall. Avfallshanteringen ska också utgå från att ha den så kallade avfallshierarkin i EU:s ramdirektiv för avfall, som anger att man i första hand ska förebygga avfall, i andra hand återanvända, därefter återvinna material och i sista hand återvinna på annat sätt genom till exempel bortskaffning.

Arbetet med kretsloppsanpassad avfallshantering har kommit långt på Tjörn. Insamlat restavfall och matavfall i kommunen skickas till Renova i Göteborg för att tillvarata energiinnehållet som el och fjärrvärme och för biogasproduktion. Rötrester används därefter som gödning till åkermark runt om i landet. Återvinningscentralen vid Heås utgör också en viktig del i kommunens avfallshantering.

De närmaste åren ges kommunen enligt ett nytt lagkrav utökat ansvar för insamling av förpackningsavfall, vilket betyder att avfallsinsamlingen kommer behöva ökade ytor till avfallshantering i stora delar av kommun både inom orter och landsbygd. Detta gäller dels fastighetsnära insamling av förpackningsavfall från bostäder, dels från torg, parker och andra populära platser. Om ökade ytor ges till avfallsinsamling förväntas det medföra förbättrad tillgänglighet till avfallshantering i stora delar av kommunen. I samband med införandet av förpackningsinsamling från bostäder kommer möjligheten utredas för att även samla in förpackningar på de mindre helårsbebodda öarna, i form av gemensamma insamlingsplats för rest- och matavfall samt förpackningsmaterial på kaj. För verksamheter gäller att avtal för källsortering behöver tecknas separat med entreprenör, om de inte är samlokaliserade med ett eller flera hushåll.

Läs mer i kommunens renhållningsordning.

Ställningstagande avfallshantering

- Säkerställa ytor för avfallshantering vid planering och byggande.
- Verka för ett ökat återbruk och minskad avfallsmängd.

Genomförande

Genomförandet av översiktsplanen sker dels genom den efterföljande planeringen, dels genom att översiktsplanen följs upp och kontinuerligt hålls aktuell. Kommunen har många verktyg till sin hjälp för genomförandet av översiktsplanen, varav de viktigaste är:

- Mål och budget i den årliga budgetprocessen
- Detaljplanering, framdrift av pågående planer samt prioritering och start av nya planer
- Löpande ärendehantering som rör användning av mark och vatten
- Kommunalt markinnehav, strategiska markinköp, markanvisning
- Kommunalt bostadsbolag

Flera andra aktörer behöver också medverka för att genomföra intentionerna i översiktsplanen, exempelvis markägare, föreningar och myndigheter.

Bygglov, detaljplaner, planprogram och fördjupningar

Kommunen har planmonopol enligt plan- och bygglagen vilket gör detaljplaneläggning till ett starkt formellt medel för att genomföra översiktsplanens intentioner inom orter och tättbebyggda miljöer. På landsbygden sker utveckling av ny bebyggelse i första hand genom förhandsbesked och bygglov med översiktsplanen som stöd vid avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen.

I många fall utgör översiktsplanen tillräckligt stöd för direkt handläggning av efterföljande detaljplaner och bygglov. I de fall ett större grepp om ett område behövs inför vidare planering, exempelvis gällande övergripande struktur eller etapputbyggnad, kan planprogram eller en fördjupning av översiktsplanen tas fram. Kommunen bedömer i varje enskilt fall vilket planinstrument som är mest lämpligt.

Detaljplanering av ny bebyggelse sker ofta på initiativ av en extern intressent, exempelvis markägare eller byggfirma, som finansierar planarbetet genom ett plankostnadsavtal med kommunen. I de fall kommunen är intressent eller markägare vid nyexploatering bekostas planarbetet av kommunen.

För att genomföra översiktsplanens intentioner kommer sannolikt även detaljplanering i befintlig bebyggelse att krävas, exempelvis vid omvandling av fritidshusområden till permanentboende, utveckling av sammanhängande bebyggelse, klimatsäkring av befintlig bebyggelse och infrastruktur eller skydd av kulturhistoriska värden. Då denna typ av planer rör befintlig bebyggelse med många berörda är det ofta en förutsättning att kommunen driver planarbetet för att få framdrift i processen. Markägarnas ekonomiska intresse för planläggningen kan också variera stort varför kommunal finansiering av sådana planarbeten är en lämplig modell. Plankostnader tas då ut i efterhand i samband med bygglov för utökade byggrätter eller nybyggnationer i enlighet med planen.

Vid detaljplanering av befintlig bebyggd miljö är samverkan med berörda vägföreningar och samfälligheter särskilt angeläget för att hitta lämpliga och genomförbara åtgärder i form av ombyggnad av gator för att uppnå acceptabel standard, utbyggnad av vatten, avlopp och dagvattenhantering samt utveckling av grönstruktur och mötesplatser med mera.

Medan detaljplanläggningen pågår är det viktigt att om möjligt besluta om anstånd för de bygglovsansökningar som kommer in, det vill säga att beslut om bygglov skjuts upp för att underlätta planarbetet.

Aktörer och samverkan

Det krävs samverkan mellan många parter för att uppnå en hållbar stadsutveckling. En stor del av marken i kommunen är privatägd och vägnätet har i dagsläget huvudsakligen enskilt eller statligt huvudmannaskap. Det innebär att genomförandet av översiktsplanens intentioner är beroende av privata markägare och andra aktörer. Marknadsförutsättningar, beslut i vägföreningar och enskilda fastighetsägares vilja att utveckla sin mark är viktiga faktorer när det gäller vad som kommer att genomföras. Näringslivets aktörer är viktiga när det gäller

att initiera, driva och genomföra satsningar i kommunen och därigenom översiktsplanens intentioner. Även olika offentliga aktörer har betydelse för genomförandet. Trafikverket är exempelvis viktiga i byggandet och förvaltandet av infrastruktur och är väghållare för flera av vägarna i kommunen. Västtrafik, som ägs av Västra Götalandsregion, ansvarar för kollektivtrafiken och dess utveckling.

Kommunens rådighet

Tjörns kommun har länge haft en tradition av enskilt huvudmannaskap för allmän plats, vilket innebär att kommunen idag saknar rådighet över merparten av vägar och annan allmän plats inom kommunen. I vissa delar av kommunens serviceorter föreslås kommunalt huvudmannaskap i samband med nya detaljplaner. På sikt förväntas det leda till att kommunen får ökad rådighet över delar av vägnätet.

När nya detaljplaner tas fram regleras utformningen i planen, men vid utveckling av befintlig miljö behöver kommunen samverka med vägföreningar, samfälligheter och andra lokala organisationer för att genomföra översiktsplanens intentioner om utformning av gatumiljöer, anläggningar för dagvatten, tillgång till grönområden, lekplatser med mera.

Större anläggningar för dagvatten bör ligga på allmän plats med kommunalt huvudmannaskap för att säkerställa varaktig drift och underhåll. I de fall där kommunen inte är huvudman för allmän plats läggs större anläggningar som tekniskt område inom kommunägd kvartersmark.

Kommunen kan också påverka utvecklingen genom strategiskt markinnehav och att förvalta sitt markägande samt genom ägardirektiv till de kommunägda bolagen. Vid kommunägd mark kan kommunen markanvisa till de aktörer som vill utveckla området i enlighet med översiktsplanens intentioner.

Viss föreslagen utveckling, som industri inom landsbygd med befintliga bostäder, förutsätter att kommunen arbetar långsiktigt med markförvärv för att få rådighet över sammanhängande områden och kunna genomföra fortsatt planering.

Kommunintern samverkan

Flertalet av kommunens förvaltningar och bolag behöver vara delaktiga i processerna för planering, byggande och förvaltning av mark och vatten. Utöver de som är huvudsakligt ansvariga för dessa verksamheter (samhällsbyggnadsförvaltningen och kommunstyrelsens förvaltning) behöver även andra förvaltningar och bolag bidra i olika faser av processerna.

Investeringsbehov

Översiktsplanen belyser stora framtida investeringsbehov som kan komma att påverka såväl skattekollektivet som VA-kollektivet, framför allt i form av utbyggnad av vatten och avlopp (VA), dagvattenhantering, transportinfrastruktur och annan allmän plats. Utvecklingen av nya områden kommer att medföra en mängd kommunala kostnader som inte kan hänföras till exploateringsprojekt, särskilt för lokaler för vård, omsorg, skola och förskola, men även fritidsanläggningar, övergripande infrastruktur, tekniska försörjningssystem och klimatanpassningsåtgärder.

VA-utbyggnad

Det allmänna VA-nätet på Tjörn behöver förbättras och förnyas för att säkerställa långsiktigt hållbar VA-försörjning för såväl befintlig som planerad bebyggelse. Kommunens verksamhetsområde för VA behöver utökas för att inkludera vissa områden som idag har enskilt vatten och avlopp. Särskilt för att omvandla fritidshus till permanentboende. Kommunens VA-plan redovisar behoven de närmaste åren.

Det är generellt mycket kostsamt att bygga ut VA-nätet på Tjörn, eftersom det ofta är berg i kuperad terräng. Vid utbyggnad av allmänt VA inom befintlig bebyggelse kan det i vissa fall vara nödvändigt att utforma VA-anläggningen med pumpar vid varje fastighet i stället för genom självfall. Detta medför ökade driftskostnader för kommunen.

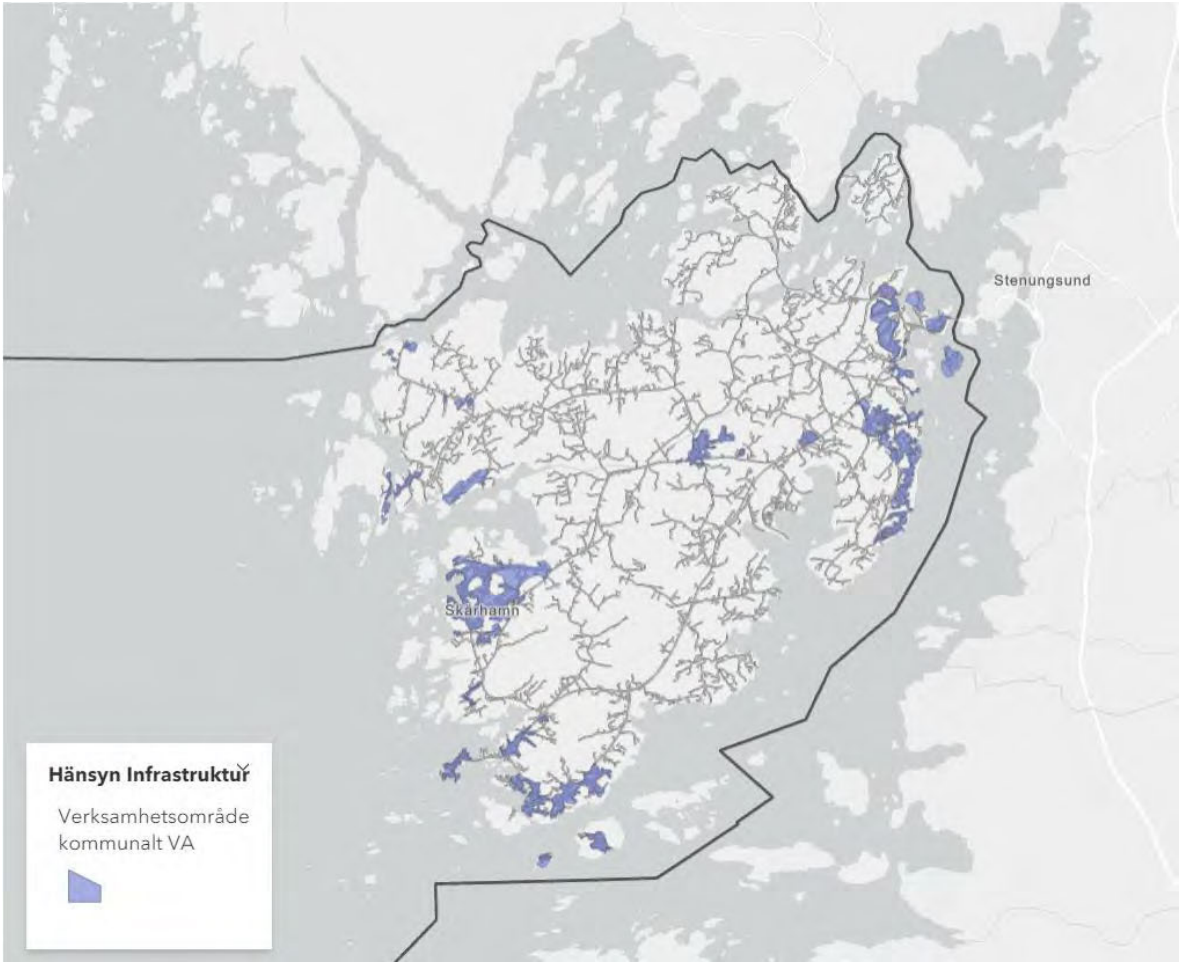
Reningsverken behöver utvecklas för att ge god rening och hålla tillräcklig kapacitet. På sikt krävs större investeringar. Kommunen har då två alternativ; Antingen att behålla de två reningsverk som finns idag eller att ansluta

reningsverket i Höviksnäs till Ängholmen genom överföringsledningar. Kommunen behöver fatta inriktningsbeslut i frågan i mitten av 2030-talet då Höviksnäs reningsverk då bedöms närma sig sitt kapacitetstak.

Dagvatten

Stora områden inom det allmänna VA-området saknar eller har en otillräckligt dimensionerad dagvattenavledning. Det finns därmed ett behov av investeringar av dagvattenanläggningar. Det finns också flera lågt belägna och instängda områden med dåliga avledningsmöjligheter och därmed översvämningsrisker. Ansvaret för att hantera dessa risker berör både kommunen, VA-huvudmannen samt externa parter så som vägföreningar och fastighetsägare. Kommunens VA-plan preciserar behoven de närmaste åren.

Kunskapsläget varierar mellan olika områden och det föreligger ett omfattande utredningsbehov för att klarlägga lämpliga åtgärder i olika områden. Det är ofta svårt att prioritera åtgärder i dagvattensystemet i befintliga miljöer innan situationen är uppenbart akut. Det är problematiskt i frågor som rör anpassning till ett framtida klimat där förändringen kommer smygande över tid. När frågan väl är akut kan handlingsutrymmet ha minskat så att möjliga åtgärder är kringskurna.

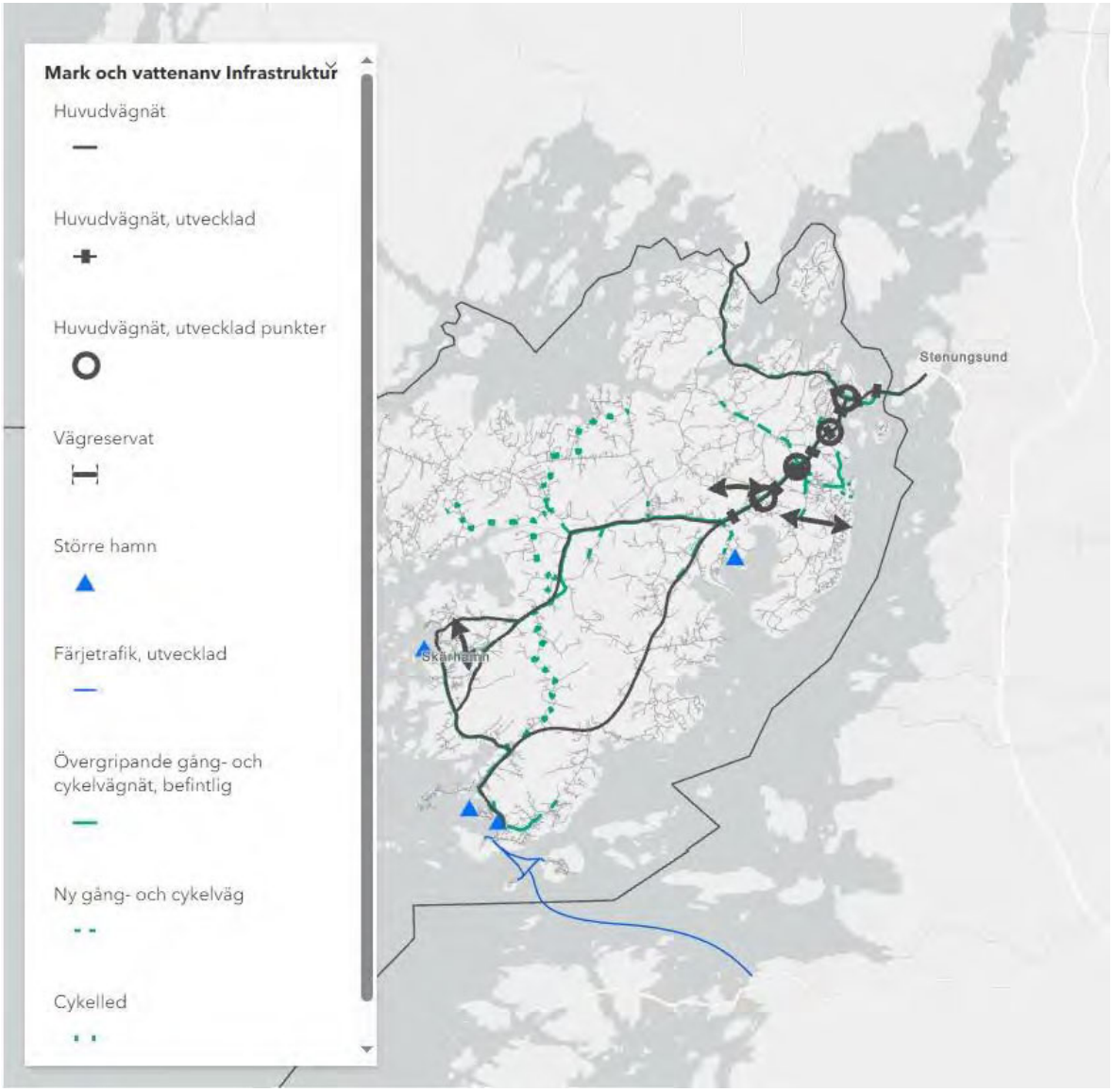


Transportinfrastruktur

Det finns stora behov av att utveckla infrastrukturen - både avseende utbyggnad av övergripande vägnätet, utbyggnad av gång- och cykelvägar och förutsättningar för färjetrafik. Kommunen vill synliggöra behoven för att översiktsplanen ska vara tydlig avseende kommunens viljeinriktning även om det återstår frågor om hur allt ska kunna genomföras samt hur åtgärder ska finansieras. Översiktsplanens intentioner om utbyggd och förbättrad infrastruktur medför ett behov av investeringar i infrastruktur för såväl kommunen som Trafikverket. Kommunens trafikstrategi och trafikprogram preciserar behoven.

Att finansiera infrastrukturobjekt genom den nationella eller regionala infrastrukturplanen sker i konkurrens med andra angelägna infrastrukturinvesteringar, varför nya objekt sannolikt kan finansieras först på mycket lång sikt. Budgetmedel är upplåsta de närmaste 10 åren enligt regional och nationell plan och det krävs därmed lång framförhållning för att få in nya objekt i investeringsplanerna. Det är därför angeläget att prioritera de åtgärder som ger störst nytta utifrån måluppfyllelse. De största investeringsbehoven berör ombyggnad av väg 160 och 169 från Tjörnbroarna till Vallhamn respektive Myggenäs, ombyggnad av flera korsningar på väg 160 och 169 (bland annat Myggenäs Korsväg) samt utbyggnad av gång- och cykelvägar för att höja trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister och få sammanhängande gång- och cykelvägnät till viktiga målpunkter.

Översiktsplanen medför i sig inga krav på någon extern aktör, utan tydliggör kommunens viljeinriktning om hur mark och vatten ska användas. Kommunens förvaltningar kan använda översiktsplanen och kommunens trafikstrategi och trafikprogram (antagna av KF 2021) vid samråd med externa parter om lämplig utveckling av transportinfrastrukturen. Översiktsplanen ger tillsammans med trafikstrategin och trafikprogrammet viss vägledning för hur gator och andra allmänna platser bör utformas i detaljplaner oavsett vem som är huvudman för allmän plats. Det påverkar också vilka objekt som kan komma att prioriteras i kommunens investeringsbudget framöver.



Samhällsservice

Skolstrukturen på Tjörn behöver förändras för att bli ändamålsenlig och matcha den moderna skolans krav. Idag har Tjörns kommun många skolor i förhållande till elevunderlaget, vilket innebär svårigheter att hålla hög kvalitet. Flera av skolorna har också eftersatt underhåll. Prioriterade investeringsbehov är nytt nav f-9 på Östra Tjörn och nytt nav 4-9 på västra Tjörn. Dessutom behövs nya förskolor i Skärhamn, Myggenäs och Kållekärr. Översiktsplanen möjliggör för en utveckling av skolor på flera alternativa platser och är därmed flexibel för olika politiska vägval. Kommunens lokalförsörjningsplan preciserar behoven de närmaste åren.

Klimatanpassningsåtgärder

Såväl befintlig som planerad bebyggelse och samhällsviktiga funktioner kommer i allt högre grad att behöva skyddas mot översvämningar och stigande havsnivåer. Kommunen avser att ta fram en klimatanpassningsplan för att klargöra lämpliga åtgärder. Sannolikt innebär klimatanpassningen behov av investeringar för såväl kommunen som enskilda fastighetsägare.

Kontinuerlig översiktsplanering

Upprättande och antagande av en ny översiktsplan görs relativt sällan på Tjörn, ungefär en gång vart tionde år. För att översiktsplanen ska hållas aktuell och över tid fortsätta ge relevant vägledning för detaljplanering och lovgivning behöver den översiktliga planeringen ske kontinuerligt. Detta görs dels genom regelbundet utarbetande av en planeringsstrategi, dels genom fortsatta översiktliga planeringsinsatser mellan de formella ÖP-processerna.

Planeringsstrategi

Plan- och bygglagen anger att kommunen inom 24 månader efter ordinarie val ska låta kommunfullmäktige ta ställning till en så kallad planeringsstrategi. Syftet är att den nya fullmäktigeförsamlingen ska bedöma om den gällande översiktsplanen är aktuell och speglar kommunens intentioner samt redogöra för kommunens fortsatta arbete med översiktsplanering. Planeringsstrategin ska vara framåtsyftande. Parallellt med pågående ÖP-arbete har kommunen våren 2024 antagit en planeringsstrategi.

Fortsatt översiktlig planering

Under ÖP-arbetet har behov av fortsatt planering och utarbetande av planeringsunderlag identifierats inom olika områden. För att underlätta handläggning och avvägningar i efterföljande detaljplanering och löpande ärendehantering, skulle översiktsplanens innehåll behöva preciseras och fördjupas på punkterna nedan.

Klimatanpassning, åtgärdsplanering

Ställningstaganden som görs i översiktsplanen kring klimatanpassning och hantering av klimatrisker behöver fördjupas och konkretiseras. Kommunen avser fortsätta klimatanpassningsarbetet för ett kunna göra ställningstaganden kring preciserade klimatanpassningsåtgärder på kort och lång sikt, gällande såväl befintlig som tillkommande bebyggelse, infrastruktur och miljö. Under ÖP-arbetet har övergripande klimatriskutredningar genomförts. I fortsatt arbete kan ytterligare utredningsinsatser behövas inom vissa kommundelar.

Fördjupad energiplanering

Hållbar energiförsörjning förutsätter resurssnål energiproduktion med förnybara källor, säkra och tillräckliga kraftledningar samt effektiv energianvändning bland hushåll och näringsliv. Arbete pågår inom kommunen med dels en klimat- och energistrategi, dels en översiktlig energiplan. Inventering av förutsättningar för etablering av solcellsparker har inletts, men ytterligare utredningsinsatser behövs för att klarlägga potential och lokalisering för olika typer av energiproduktion, samt lösningar för framtida eldistribution.

Brandvattenplanering

Kommunens brandpostsystem har för låg kapacitet enligt gällande branschriktlinjer. Lämplig brandvattenförsörjning i kommunen behöver utredas och utvecklas för att tillräckligt brandskydd ska upprätthållas för befintlig och ny bebyggelse.

Grönstrukturplanering

Tjörns gröna miljöer ligger till grund för kommunens attraktivitet som boendemiljö, för besöksnäring och rekreation, samt för viktiga funktioner i landskapet som dagvattenhantering, biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster. Uppdatering av kommunens naturvårdsprogram pågår. Övergripande kartläggning av kommunens gröna infrastruktur och ekosystemtjänster har påbörjats under ÖP-arbetet, men behöver fördjupas i fortsatt arbete för att inkludera fler paneringsaspekter än naturvård.

Planeringsunderlag om jordbruksmark

Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Inom Tjörns kommun berör plan- och byggärenden ofta jordbruksmark på olika sätt. Jordbruksmarkens brukningsvärde bedöms och avgörs då i varje enskilt ärende. För att stärka kommunens möjlighet till väl underbyggda platsspecifika bedömningar av markens brukningsvärde, behöver kommunen ta fram ett planeringsunderlag gällande jordbruksmark.

Planeringsunderlag om plats för fritidsbåtar

Efterfrågan på båtplatser och trenden med större fritidsbåtar ställer krav på tillräckligt utrymme och vattendjup i småbåtshamnarna. Småbåtshamnar medför även markbehov på land för vinterförvaring, parkering, servicebyggnader, spolplatta, latrintömning med mera. För att klarlägga förutsättningarna för ett framtida hållbart fritidsbåtsliv och möjligheterna att tillgodose dess ökade mark- och vattenanspråk avser kommunen att utarbeta ett gemensamt planeringsunderlag med Orusts kommun.

Tätortsstudie Kållekärr

Kållekärr är den större ort i kommunen där fördjupade studier för utveckling ännu inte genomförts. Tätortsstudie för Kållekärr utgjorde följduppdrag till ÖP13. Arbetet påbörjades 2014 med förstudie och invånardialog, men avstannade innan samråd. I pågående ÖP-arbete lyfts utvecklingsfrågor för Kållekärr gällande bland annat centrumutveckling, pendelparkering, ytterligare bostäder, hantering av vatten vid skyfall samt trafikföring. Frågorna föreslås hanteras inom ramen för återupptagen fördjupad planering för Kållekärr. Förstudie och övrigt framtaget material bör i tillämpliga delar återanvändas i arbetet.

TJÖRNS kommun

Samrådsredogörelse Möjligheternas ÖP

Kommunstyrelsen, Diarienummer KS 2024/182
Karin Löfgren
2024-06-19

Innehåll

1 Sammanfattning 5

1.1 Synpunkter och bearbetningar ... 5

1.1.1 Befolkningsmål ... 5

1.1.2 Transportinfrastruktur ... 5

1.1.3 Näringsliv ... 5

1.1.4 Bostäder ... 6

1.1.5 Samhällsservice ... 6

1.1.6 Miljöpåverkan ... 7

1.1.7 Klimatrisker ... 7

1.1.8 Övriga ändringar ... 7

2 Samrådet 8

2.1 Samrådsaktiviteter ... 8

2.2 Yttranden och synpunkter ... 8

2.3 Bemötanden ... 8

3 Synpunkter och bemötanden 9

3.1 Statliga instanser ... 9

3.1.1 Länsstyrelsen Västra Götalands län ... 9

3.1.2 Statens geotekniska institut, SGI ... 26

3.1.3 Trafikverket ... 28

3.1.4 Sjöfartsverket ... 30

3.1.5 Energimyndigheten ... 33

3.1.6 Svenska kraftnät ... 35

3.1.7 Luftfartsverket ... 36

3.1.8 Skogsstyrelsen ... 36

3.1.9 Lantmäterimyndigheten ... 37

3.1.10 Statens geologiska undersökning, SGU ... 38

3.1.11 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB ... 38

3.1.12 Telia/Skanova ... 38

3.1.13 Post- och telestyrelsen ... 39

3.2 Regionala instanser och grannkommuner ... 40

3.2.1 Västra Götalandsregionen VGR ... 40

3.2.2 Bohusläns museum ... 43

3.2.3 Göteborgsregionen, GR ... 46

3.2.4 Räddningstjänsten Storgöteborg, RSG ... 50

3.2.5 Göteborgs stad ... 55

3.2.6 Orusts kommun ... 57

3.2.7 Kungälvs kommun 60
3.2.8 Stenungsunds kommun 61
3.3 Kommunala instanser 64
3.4 Föreningar, företag och organisationer 64
3.5 Privatpersoner 64
3.6 Yttranden från webformulär 64
3.7 Samrådsmöten 64

4 Tematisk redogörelse 65

4.1 Utgångspunkter / Utvecklingsstrategi 65
4.2 Hållbar Utveckling 66
4.3 Kommunikationer och infrastruktur 68
4.3.1 Hållbar mobilitet 68
4.3.2 Satsa på gång- och cykeltrafiken 69
4.3.3 Reglera biltrafiken 72
4.3.4 Kommunikationer på vattnet 73
4.3.5 Kollektivtrafik 74
4.3.6 Parkering 74
4.4 Bostäder- och samhällsservice 75
4.4.1 Breddat bostadsutbud 75
4.4.2 Utvecklingsområden 76
4.4.3 Anpassa ny bebyggelse 78
4.4.4 Samhällsservice 79
4.5 Näringsliv 80
4.6 Turism 81
4.7 Friluftsliv 82
4.8 Klimatanpassning 82
4.9 Energiproduktion 83
4.10 Natur- vatten- och kulturmiljö 84
4.11 Vatten och avlopp (VA) 86
4.12 Avfallshantering 87
4.13 Redaktionellt 87
4.14 Övriga synpunkter 89

1 Sammanfattning

1.1 Synpunkter och bearbetningar

Under samrådet våren 2023 inkom ca 250 yttranden med synpunkter om bland annat befolkningsmål, infrastruktur, näringsliv, bostäder, samhällsservice, miljöpåverkan och klimatrisker. Synpunkterna berör brister att åtgärda, behov av förtydligade ställningstaganden för bättre vägledning samt olika syn på vad som är en lämplig utveckling av kommunen. Nedan sammanfattas de frågor som främst motiverar innehållsliga bearbetningar av planförslaget inför granskning.

1.1.1 Befolkningsmål

Kommunen önskar ökad befolkning för att främja samhällsekonomisk balans mellan å ena sidan skatteintäkter och å andra sidan behov av kommunal service och investeringar för ett funktionellt samhälle. I samrådsförslaget finns målår 2050 för utveckling mot 20 000 tjörnbor, vilket motsvarar årlig befolkningsökning om ca 0,7 %. Under samrådet anfördes såväl att siffran bör ökas för att främja kommunalekonomin, som att den bör minskas för att främja hushållning med ändliga resurser.

Efter politisk avstämning revideras målet för befolkningsökningstakt upp till ca 1 %. 2050 utgår som målår för befolkningsökningen. Förslaget kompletteras med resonemang om fortsatt befolkningsökning utöver 20 000 invånare.

1.1.2 Transportinfrastruktur

Många instanser ifrågasätter om gemensam befintlig transportinfrastruktur kommer att tåla föreslagen befolknings- och näringslivstillväxt utan negativa konsekvenser för berörda parter. Kommunen tillstår att planerad utveckling förväntas leda till ökad belastning på det lokala och regionala trafiksystemet. Kommunen arbetar såväl internt inom kommunen, som i samverkan med olika regionala forum för att förebygga och motverka negativa konsekvenser av detta. Kommunens arbete sker utifrån trafikstrategi och trafikprogram med inriktning mot hållbara transporter, antagna i KF 2021.

Planförslaget förtydligas gällande kommunens syn på trafikfrågorna och avseende behov av förbättringsåtgärder i trafiksystemet, bland annat gällande möjligheter till säker gång- och cykeltrafik och attraktiva pendelparkeringar.

1.1.3 Näringsliv

Utökad mark för näringslivet, såväl för expansion av befintligt näringsliv som för nyetableringar, är ett viktigt politiskt mål på Tjörn för att stärka lokal arbetsmarknad och försörjning. Resursen av exploaterbar

mark är samtidigt begränsad på grund av bland annat höga natur-, kultur-, rekreations-, och landskapsvärden, strandskydd samt jordbruksmark. Under samrådet anfördes såväl att större ytor behöver pekas ut för näringslivets expansion, som att näringslivet bör anpassas efter den begränsade markresursen.

Efter samrådet utökas föreslagna ytor för verksamheter och näringsliv kring Vallhamn och Svanvik. I Rönnängs hamn ersätts utvecklingsområde för centrum vid "Astrids fisk" av verksamhetsområde, i linje med pågående markanvändning och till stöd för befintligt industri- och hamnområde i Stansvik. Markanvändningen i anslutning till kommunens serviceorter kompletteras och preciseras för att förtydliga förutsättningar för näringslivsutveckling. Vidare justeras generella ställningstaganden inom landsbygden för att möjliggöra bebyggelseutveckling för verksamheter utifrån platsens förutsättningar.

1.1.4 Bostäder

Möjliggörande av nya bostäder är en viktig strategi för att nå kommunens mål om befolkningsökning. Under samrådet anfördes såväl önskemål om att öka möjligheterna för bostadsbyggande ytterligare inom kommunen, som att inriktningen mot ökad befolkning ska skruvas ned.

Efter samrådet justeras och kompletteras utvecklingsområden för bostäder i flera av kommunens serviceorter. Ytterligare omvandlingsområden till helårsboende och förtätning pekas också ut inom delar av landsbygden. Vidare justeras generella ställningstaganden inom landsbygden för att möjliggöra bebyggelseutveckling för bostäder utifrån platsens förutsättningar.

1.1.5 Samhällsservice

Skolstruktur och fördelning av service inom kommunen är föremål för pågående kommunpolitisk dialog. Under samrådet anfördes såväl önskemål om utökad service på olika ställen i kommunen, som tankar om att antalet servicepunkter i kommunen bör reduceras.

Planförslaget är inriktat mot att i första hand stärka befintliga serviceorter, men utesluter inte att serviceutbudet förändras över tid i orterna eller att serviceetableringar sker även inom landsbygd. Efter samrådet kompletteras förslaget med utbyggnadsområden inom och i anslutning till serviceorterna, som möjliga alternativa platser för skola respektive förskola. Befintliga skolområden markeras också för utvecklad mångfunktionell markanvändning, för att erbjuda ökad flexibilitet inför fortsatt arbete med kommunens skolstruktur.

1.1.6 Miljöpåverkan

Länsstyrelsen påtalar att samrådsförslaget inte hanterar miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten och fisk- och musselvatten, samt att föreslagen bebyggelse i kommunens västra delar utgör risk för påverkan på riksintresset ”högexploaterad kust”.

Planförslaget kompletteras med beskrivning av hur MKN hanteras. Kommunens ställningstagande till tätortsavgränsning samt hänsyn till landskapsbild förtydligas.

1.1.7 Klimatrisker

Flera instanser efterfrågar tydligare vägledning gällande hantering av klimatrisker kopplat till stigande havsnivåer, skyfall och geoteknik, och klimatförändringarnas påverkan på bebyggelse, infrastruktur och markområden.

Planförslaget kompletteras med ställningstaganden om översvämningsrisker och övriga geotekniska frågor samt kartmaterial om risker för ras och skred. Klimatriskhantering lyfts till ett eget avsnitt under kapitlet om allmänna intressen.

1.1.8 Övriga ändringar

Övrig större förändring av planförslaget är att område för vindkraft efter politisk dialog omvandlas till utredningsområde för energiproduktion. Texterna i planförslaget har över lag utvecklats och förtydligats.

2 Samrådet

Kommunstyrelsen i Tjörns kommun godkände 15 december 2022 att genomföra samråd enligt plan- och bygglagen om förslag till ny översiktsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Samrådet pågick 25 januari till och med 10 april 2023. Planförslag med tillhörande handlingar fanns under samrådstiden i kommunhuset samt på kommunens hemsida tjorn.se/översiktsplan.

2.1 Samrådsaktiviteter

Under samrådet hölls fyra samrådsmöten i form av öppet hus på kvällstid i Höviksnäs, Kållekärr och Skärhamn. Till mötena kom sammantaget ca 80 deltagare. Vidare genomfördes ett frukostmöte med kommunens företagarförening, samt ytterligare några externa samrådsmöten med föreningar och företag på särskilda förfrågningar från dessa. Vid de externa mötena deltog sammantaget ca 100 personer. Anteckningar från samrådsmötena framgår av Bilaga 1 till samrådsredogörelsen.

2.2 Yttranden och synpunkter

Under samrådstiden inkom ca 250 yttranden, varav ca 75 till samhällsbyggnadsförvaltningens diarium och ca 175 via synpunktsformulär på kommunens hemsida. Samrådsresultatet vittnar om en utförlig och omfattande granskning av planförslaget. Flera yttranden innehåller många olika synpunkter, idéer och informationer vilka som helhet utgör ett rikt material till stöd för bearbetning av planhandlingen.

Utöver offentliga instanser är de målgrupper som kommit till tals i samrådet huvudsakligen boende och/eller verksamma i förenings- och näringsliv inom kommunen, bedömningsvis i ålderskategorin 50-80 år.

2.3 Bemötanden

Yttranden från statliga och regionala instanser samt grannkommuner redogörs och bemöts separat i denna handling. Yttranden från kommunala instanser inom Tjörn samt föreningar, företag, organisationer och privatpersoner redogörs och bemöts i tematisk redogörelse sist i denna handling. Dessa yttranden redogörs separat och i vissa fall nedkortade i Bilaga 1 till samrådsredogörelsen. Samtliga yttranden finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningens planavdelning.

3 Synpunkter och bemötanden

3.1 Statliga instanser

Synpunkter från statliga instanser redogörs delvis nedkortat och bemöts separat med samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer i kursiv stil.

3.1.1 Länsstyrelsen Västra Götalands län

I rollen att ta tillvara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från Energimyndigheten, Luftfartsverket (omfattas av sekretess), Post- och telestyrelsen, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut, Svenska kraftnät och Trafikverket. Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom. Försvarsmakten har avstått från yttrande.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen tagit fram ett förslag till ny översiktsplan. Översiktsplanen lyfter kommunens natur-, kultur- och friluftsvärden som kommunens stora tillgångar och resurser för boende och besökare, vilket också avspeglas i mark- och vattenanvändningen. Huvuddelen av den tillkommande bebyggelsen planeras i anslutning till befintliga orter och verksamhetsområden med tillgänglighet till infrastruktur och service. Planen har bra strategier och riktlinjer som ger övergripande vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Till granskningen av översiktsplanen behöver kommunen dock komma längre med riktlinjer och ställningstaganden för efterföljande planering och prövning. Det gäller bland annat förutsättningar, utmaningar och riktlinjer för föreslagna utvecklingsområden. Kommunen skriver att Tjörn har komplexa planeringsförutsättningar som kräver stor arbetsinsats men resulterar i få bostäder/ byggrätter. Mot bakgrund av det anser Länsstyrelsen att översiktsplanen behöver ge tydligare vägledning till fortsatta planeringsprocesser.

Översiktsplanen ger god planberedskap för att möta befolkningsmålet om 20 000 invånare år 2050. Planen anger att de utpekade utvecklingsområdena rymmer fler bostäder än de cirka 1800 bostäder och tillhörande samhällsservice som behöver tillkomma. Enligt kommunen är detta nödvändigt på grund av de komplexa planeringsförutsättningarna och att det är en utmaning att hitta lämplig mark att bebygga med hänsyn till höga värden. För att säkerställa god mark- och vattenhushållning och begränsa klimatpåverkan rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen utvecklar tydligare riktlinjer för prioriterad utbyggnadsordning,

på kort och lång sikt. Detta då befolkningsutvecklingen är starkt kopplad till möjligheterna att utveckla en hållbar bebyggelsestruktur.

Det är en brist att översiktsplanen inte hanterar miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten och fisk- och musselvatten enligt 5 kap. miljöbalken. För att kunna bedöma om det som föreslås medverkar till att MKN följs behöver kommunen utveckla redovisningen.

Länsstyrelsen anser att föreslagen utveckling kommer att påverka riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken, ”högexploaterad kust”. Kommunen behöver särskilt arbeta vidare med analys av och riktlinjer för bebyggelseutveckling för att visa hur riksintresset ska tillgodoses.

Konflikterna med riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken är relativt få. För de områden där föreslagen utveckling påverkar riksintressen behöver kommunen förtydliga hur riksintressena ska tillgodoses.

Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanens redovisning av frågor som rör mark- och vattenområden och som angår angränsande kommuner kan utvecklas.

När det gäller påverkan på människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion finns det en del frågeställningar som behöver utredas vidare. Det krävs också tydligare riktlinjer och ställningstaganden. Det gäller bland annat frågor kring översvämning, geotekniska risker, farliga och störande verksamheter och risken för olyckor med transport av farligt gods.

Kommunens kommentar: Kommunen noterar och tackar för Länsstyrelsens samlade bedömning och bemöter synpunkterna under respektive rubrik nedan.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljökvalitetsnormer för vatten, fisk & musselvatten

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utveckla översiktsplanen gällande miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten och fisk- och musselvatten i såväl text som karta. Planen saknar helt en bedömning av påverkan på berörda vattenförekomster och möjligheterna att uppnå MKN, vilket är en brist. Kommunen behöver bedöma om ett genomförande av planen innebär svårigheter att nå MKN för vattenförekomsterna i kommunen. Det är påverkanskällornas samlade, kumulativa effekter som ska bedömas. Vattenförekomster som berörs av ändrad markanvändning i form av bostäder och verksamheter behöver särskilt fokus för att bedöma lämpligheten i föreslagen exploatering.

Planen behöver ange rekommendationer och strategier för hur påverkan på vattenkvaliteten ska hanteras i efterföljande planer och beslut och analysera konsekvenserna av de föreslagna strategierna.

Länsstyrelsen noterar att kommunen inte avser bygga ut VA inom högriskområde med många enskilda avlopp och med utsläpp till Stigfjorden. Kommunen behöver särskilt förtydliga hur befintlig problematik med utsläpp ska åtgärdas och belysa möjligheterna att uppnå MKN för vattenförekomst Stigfjorden. I samband med detta bör även behov av mellankommunal samordning uppmärksammas.

Av planen bör det framgå om det finns befintliga eller planerade områden med dagvattenproblematik. Det bör även finnas en övergripande analys av risken för omgivningspåverkan och redovisning av vad som behövs för att bibehålla eller, i det fall det behövs, förbättra MKN för vatten. För att fungera som ett tydligt, vägledande dokument för kommande planering behöver översiktsplanen innehålla riktlinjer om plats för lokalt omhändertagande av dagvatten.

Kommunens kommentar: Planhandling kompletteras med redogörelse för hantering av miljökvalitetsnormer för vatten och fisk- och musselvatten, med särskilda förtydliganden gällande Stigfjorden och mellankommunal samordning. Ställningstaganden om dagvattenhantering kompletteras avseende hänsyn till miljökvalitetsnormer.

Riksintressen

”Högexploaterad kust” (4 kap. 2-4 MB)

Tjörn ligger i sin helhet inom geografiskt område av riksintresse för sina samlade natur- och kulturvärden samt stora värden för friluftslivet. Värdena är i hög utsträckning knutna till landskapet. Kommunen har ett stort ansvar för att aktivt och medvetet arbeta med mark- och vattenanvändning på ett sätt som utvecklar och bevarar landskapet. Översiktsplanen är ett betydande instrument för att göra intresseavvägningar och säkerställa att värden och attraktionskraft finns kvar.

Med hänsyn till att riksintresset inte utgör hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet är det angeläget att kommunen utvecklar och motiverar sitt resonemang om lämpliga tätortsavgränsningar. Länsstyrelsen uppfattar att orterna på den västra sidan av kommunen tenderar att på sikt växa samman.

Det är positivt att översiktsplanen lyfter fram havet, det öppna landskapet och kulturmiljöer som unika värden för kommunen och att föreslagen utveckling i stor utsträckning sker i anslutning till serviceorter. Länsstyrelsens bedömning är dock att ett planeringsunderlag som tar ett

helhetsgrepp om landskapets känslighet och tålighet för bebyggelseutveckling behöver tas fram i översiktsplaneprocessen. Exempelvis genom en landskapskaraktärsanalys. Framför allt gäller det den västra kuststräckan. Underlaget behöver aktualisera vilka värden och karaktärer som särskilt behöver uppmärksammas vid bebyggelseutveckling så att översiktsplanen kan ge tydlig vägledning om vad som ska värnas och beaktas i fortsatt planering. Inför granskning behöver lämpligheten för byggnation i höjdlägen (exempelvis Rönnäng-Bleket och öster om Skärhamn) utredas för att visa hur riksintresse ”högexploaterad kust” ska tillgodoses. Översiktsplanen behöver precisera lämplig täthet och volym för tillkommande bebyggelse. Analysen är nödvändig för att kunna se på helhetsverkan på kustens karaktär och särdrag.

Utveckling som bör undvikas är exploatering lik bebyggelseområdet Nordviksberg. Detta höjdläge har bebyggts på ett iögonfallande sätt som utformningsmässigt avviker från bebyggelsestrukturens karaktär i övrigt. Det kan förväntas liknande angreppssätt i andra exploateringsområden om översiktsplanen saknar vägledande principer för byggnation i känsliga landskapskaraktärer.

Kommunens kommentar: Föreslagen bebyggelseutveckling mellan Skärhamn och Bleket/Rönnäng utgör en utveckling av Skärhamns tätort. Merparten av befintlig bebyggelse här, exempelvis Stockevik, ingår idag i SCB:s avgränsning av Skärhamns tätort. Bleket och Rönnäng har under lång tid betraktats och planlagts som en sammanhängande tätort. Kommunen anser att fortsatt förtätning med bostadsbebyggelse mellan Rönnäng och Bleket är önskvärt då det bidrar till att binda ihop samhället avseende service och kommunikationer. Kommunen delar dock uppfattningen att hänsyn och försiktighet ska iakttas vid byggande i höjdlägen. En övergripande landskapskaraktärsanalys pekas ut som en viktig åtgärd att genomföra som inledande steg i efterföljande detaljplanering inom dessa delar av kommunen.

Naturvård och friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

Det är positivt att riksintresseområden för naturvård och friluftsliv i stor utsträckning ingår i de områden som är gula och gröna i mark- och vattenanvändningskartan. I vissa delar sker dock en direkt påverkan på riksintressena Härön-Breviks kile och FO39 Södra Bohusläns kust. Kommunen anser att påverkan är så begränsad att det inte uppstår påtaglig skada. Länsstyrelsens uppfattning är att förtätning och komplettering i anslutning till befintlig bebyggelse kan vara lämplig. För att ge stöd och vägledning i kommande planering behöver de områdesspecifika riktlinjerna utvecklas med resonemang om hur riksintressena påverkas och om det finns värden som behöver visas särskild hänsyn i samband med planering. Utöver föreslagen förtätning och komplettering i direkt

anslutning till service behöver förtydliganden göras även för följande områden:

- Omvandlingsområdet Tådås – berör mindre del av riksintresse för naturvård Härön-Breviks kile, delar av området ingår i våtmarksinventeringen.
- Röavallen, Höviksnäs och Myggenäs - utvecklingsområden med direkt påverkan på riksintresse för friluftsliv, FO39 Södra Bohusläns kust

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen anser att kommunen bör ha ett mer restriktivt förhållningssätt till ny bebyggelse inom Säby. Området, som är mycket känsligt och oexploaterat, utgör såväl kommunal kulturmiljö som riksintresseområde för kulturmiljövården. Kommunen har inte motiverat föreslagen användning eller hur riksintresset ska tillgodoses. Länsstyrelsens uppfattning är att Säby i sin helhet ska omfattas av markanvändningskartans gulgröna bestämmelse.

Kommunens kommentar: Översyn av planförslagets förhållningssätt till riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård genomförs och beskrivningar och resonemang förtydligas.

Översiktsplanen revideras så att hela riksintresseområdet vid Säby markeras som skyddad landsbygd respektive landsbygd med höga natur- och kulturmiljövärden.

Yrkesfiske (3 kap. 5 § MB)

Översiktsplanens påverkan på riksintresse för yrkesfisket behöver förtydligas. Det gäller framför allt hur området Hakefjorden Åstol Lövön (RI YF H58, lekområde för fisk) påverkas av en utveckling av Rönnängs hamn. Kommunen behöver även utveckla hur utbyggnadsområdet Rönnäng-Bleket, öster om Stansviksvägen eventuellt påverkar riksintresset fiskehamn, Rönnäng (RI YF H54).

Kommunens kommentar: Hänsyn till riksintressen yrkesfiske och hamn i Rönnäng förtydligas i markanvändningskartan. Översiktsplanen revideras avseende användning nära Rönnängs hamn så att det framgår att pågående markanvändning är industri och att lämplig utveckling är mot ej störande verksamhet.

Kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Riksintresse för kommunikationer har tillgodosetts.

Kommunens kommentar: Länsstyrelsens bedömning noteras.

Totalförsvaret ((3 kap. 9 § MB)

Försvarsmakten har avstått från att yttra sig. Länsstyrelsens bedömning är att Försvarsmaktens intressen har tillgodosetts. Kommunen bör ha en dialog med Försvarsmakten innan granskning.

Kommunens kommentar: Försvarsmakten fick separat remissutskick i samrådet och avstod ifrån att yttra sig. Försvarsmakten ges ny möjlighet till dialog i samband med granskning.

Mellankommunala frågor

Översiktsplanen listar under fliken *Utgångspunkter* de frågor som bedöms vara av mellankommunalt intresse. Länsstyrelsens uppfattning är att frågorna är relevanta, men att det är svårt att hitta till de texter där respektive fråga beskrivs mer utförligt. Det ger dålig överblickbarhet.

Det är önskvärt att översiktsplanen blir mer konkret med vilka frågor som berör vilken kommun och hur eventuell samordning sker. I sammanhanget önskar Länsstyrelsen lyfta två specifika frågor som behöver uppmärksammas tydligare: (1) konsekvenser för transportsystemet till följd av föreslagen bebyggelseutveckling (se även rubriken *Transportinfrastruktur*) och (2) påverkan på vattenkvaliteten i Stigfjorden till följd av enskilda avloppsanläggningar (se även rubriken *Miljökvalitetsnormer*…).

Kommunens kommentar: Texter gällande mellankommunala frågor förtydligas.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

I stort hanterar planen frågeställningar som rör människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion på ett bra sätt. Inför granskning behöver vissa delar kompletteras och utvecklas. Dels för att förbättra översiktsplanen som vägledande beslutsunderlag, dels för att uppnå kraven som ställs på en översiktsplan.

Översvämning till följd av stigande havsnivåer

Generellt har kommunen på ett bra sätt belyst riskerna med framtida havsnivåer. Hänvisning sker till Länsstyrelsens handbok *Stigande vatten* och planen anger rekommendationer för planeringsnivåer för ny bebyggelse, vilket är positivt. Planeringsnivåerna som nämns i planen anges för tidshorisonten 2100. Havsnivåhöjningen kommer dock att fortsätta stiga även efter seklets slut. Kommunen kan med fördel förtydliga och beskriva mer nyanserat hur översvämningsrisker för olika tidsperspektiv kan hanteras, där hänsyn även tas till klimatförändringar efter seklets slut. Länsstyrelsens uppfattning är att vägar ska planeras på samma nivå som till exempel bostäder/den nya sammanhållna bebyggelsen. Detta kan vara viktigt att lyfta fram i översiktsplanen.

Skyfall och höga flöden i vattendrag

Det är positivt att kommunen arbetat med att ta fram underlag för skyfallshantering på en övergripande nivå. Länsstyrelsen förordar generellt att skyfallsfrågan hanteras övergripande för att få till helhetslösningar som fungerar för större områden. Kommunen kan med fördel arbeta in slutsatserna från skyfallskarteringen och strukturplanen i översiktsplanen. Det är exempelvis bra om skyfallsleder och ytor som är tänkta att fungera som flödesutjämnande pekas ut i översiktsplanen.

Risker för den byggda miljön

Kommunen skriver att ett stort antal befintliga byggnader och viktiga samhällsbyggnader berörs av översvämning vid skyfall och höga flöden i vattendrag. En kartläggning av byggnader och verksamheter med samhällsfunktioner som påverkas av stigande havsnivåer har också gjorts, vilket är bra. Kartläggningen är ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet för att minska riskerna för den byggda miljön.

Kommunens syn på risker för den byggda miljön behöver utvecklas. Det saknas resonemang om och en långsiktig strategi för hur riskerna kan minska för de områden som man identifierat som utsatta. Det behöver tydligare framgå hur kommunen avser minska riskerna för den byggda miljön. För att öka tydligheten i översiktsplanen kan kommunen med fördel även arbeta in anvisad mark för att hantera identifierade översvämningsrisker till följd av skyfall och höga flöden i vattendrag för befintlig bebyggelse. Det saknas även utpekade områden för anläggningar till skydd mot havsnivåhöjning.

Farligt gods

Kommunen har på ett bra sätt fångat upp risker kopplat till transporter av farligt gods och följer Länsstyrelsens rekommendationer. Det är positivt att kommunen utgår från Länsstyrelsen riskpolicy och riskhanteringsavståndet 150 meter. När det gäller föreslagna utvecklingsområden går det dock inte att göra en lämplighetsbedömning fullt ut på denna övergripande nivå. I kommande detaljplaner kan det komma att krävas mer detaljerade utredningar avseende risken för olyckor med transport av farligt gods. Det gäller framför allt utvecklingsområden utmed väg 169, i samhällena Aröd, Rönnäng samt Myggenäs.

Farliga och störande verksamheter

Översiktsplanen anger att det finns flera verksamheter som kan vara farliga eller störande för sin omgivning. Till granskningen behöver kommunen förtydliga om det finns befintliga verksamheter/industrier som kräver skyddsavstånd till befintlig och/eller planerad bebyggelse samt

vilken typ av risker som behöver tas hänsyn till. Kommunen bör även förtydliga riskperspektivet för nyetablering av verksamheter/ industrier. Det gäller framför allt vilka typer av risker som kan vara aktuella att ta hänsyn till och hur dessa behöver hanteras i den fortsatta processen. Även transporter till och från verksamheter behöver vägas in i bedömningen.

Risk- och sårbarhetsanalys

Översiktsplanen nämner inte kommunens risk- och sårbarhetsanalys (RSA). Kommunen bör titta på risk- och sårbarhetsanalysen och överväga om det finns något som påverkar innehållet i översiktsplanen.

Förorenade områden

Kommunen behöver tydliggöra om ny bebyggelse planeras inom områden som är potentiellt förorenade. Om så är fallet är det lämpligt att genomföra en översiktlig bedömning av undersöknings- och åtgärdsbehovet som stöd inför kommande planering.

Geoteknik – erosion, skred och ras

Det är bra att planen innehåller kartredovisning och ställningstaganden för områden med stranderosion och översvämningar. Detsamma behöver redovisas för områden med kända förutsättningar för skred samt branta bergsslänter med risk för ras. Planen behöver även kompletteras med en redogörelse för vad ett förändrat klimat innebär för geotekniska riskfrågor kopplat till risken för skador på den byggda miljön. Vidare behöver beskrivningen av klimatförändringarnas effekter på markstabiliteten utvecklas och omfatta såväl befintlig och planerad bebyggelse som eventuella skyddsåtgärder mot översvämningar eller skyfall. För ökad tydlighet bör planen ange vilket planeringsunderlag som använts för att bedöma förutsättningar för geotekniska risker.

Kommunen bör överväga att lyfta in generella riktlinjer gällande hantering av geotekniska aspekter i samband med byggande och planering för att förtydliga och underlätta i kommande processer.

Kommunens kommentar: Planförslagets text och kartor utvecklas och förtydligas gällande kommunens syn på klimatrelaterade risker för den byggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion, samt strategier för att minska och hantera dessa risker. Planförslaget kompletteras med riktlinjer om översvämningsrisker utifrån de underlag som tagits fram inom ramen för översiktsplanearbetet. Kartmaterial om risker för ras och skred förs in i handlingen. Klimatriskhantering lyfts till ett eget avsnitt under allmänna intressen, och pekas ut som del av fortsatt planeringsarbete i genomförandeavsnitt.

Översiktsplanen kompletteras med ställningstaganden om övriga geotekniska frågor samt hänvisningar till relevanta geoteknikrelaterade planeringsunderlag. Ställningstaganden om farligt gods, farliga och störande verksamheter samt förorenade områden kompletteras och förtydligas. Avstämning görs mot kommunens RSA.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen

Nationella och regionala mål, planer och program

Det är positivt att översiktsplanen kopplar an till nationella mål och Agenda 2030. Länsstyrelsen saknar dock kopplingar till mål som anknyter till jämställdhet och minskad ojämlikhet. Kommunen kan med fördel utveckla detta.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen saknar över lag sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser i översiktsplanen. Den fysiska planeringen har tydlig påverkan på aspekter som jämställdhet, ojämlikhet och trygghet. Länsstyrelsen uppmuntrar kommunen att lyfta detta perspektiv tydligare.

Kommunens kommentar: Planhandlingen kompletteras med övergripande bedömning av sociala konsekvenser och konsekvenser för barn.

Befolkning, bebyggelse och boende

Riktlinjer för bostadsförsörjningen

Parallellt med förslag till ny översiktsplan arbetar kommunen med nya riktlinjer för bostadsförsörjningen. Detta är positivt då de båda dokumenten därmed är aktuella och har en koppling till varandra. Helst ser Länsstyrelsen att riktlinjerna är antagna innan översiktsplanen så att det bostadsbehov som redovisas i riktlinjerna kan bemötas i översiktsplanen.

Befolkningsutveckling, byggande och boende

De senaste tio åren har befolkningen ökat med cirka 0,8 % i snitt per år vilket ligger i linje med översiktsplanens intentioner om att vara 20 000 invånare år 2050. Länsstyrelsens uppfattning är att kommunens planering och framtida beredskap för bostadsbyggande ligger i linje med de senaste årens nivåer av färdigställda bostäder. Länsstyrelsen noterar att SCB:s senaste befolkningsframskrivning för Tjörn visar att kommunens befolkning prognosticeras vara cirka 18 000 invånare år 2050. Översiktsplanen bör därmed innebära en mycket god planberedskap.

Omvandlingsområden

Översiktsplanen anger att centrumnära områden ska förtätas/ kompletteras och att blandade funktioner ska eftersträvas. Länsstyrelsen uppmuntrar detta markanvändningsperspektiv. Planen bör uppmärksamma om det finns kända omvandlingsområden och vilka utmaningar och avvägningar som i sådana fall behöver hanteras i kommande planering. Det bör framgå om omvandlingen innebär att verksamheter behöver flytta till andra områden och hur en flytt kan hanteras.

Det är önskvärt att kommunen tar fram generella riktlinjer för hur möjlighet till ökade byggrätter i omvandlingsområden för fritidshusbebyggelse ska utformas och tillåtas. Dels med hänsyn till riksintresse för högexploaterad kust, kulturmiljövärden och anpassning till landskapsbilden, dels då permanent boende innebär andra krav på bostaden och närmiljön.

Service

Översiktsplanen kan förtydligas med vilka förutsättningar och eventuella behov av markanspråk som finns för utveckling av kommunal och kommersiell service. Faktorer som nåbarhet och tillgänglighet till service för kommunens invånare behöver särskilt uppmärksammas. Det bör även framgå var service i första hand behöver tillkomma för att utveckla/stärka en ort eller del av kommunen. Länsstyrelsen noterar exempelvis att en stor del av tillkommande bostadsbebyggelse planeras i anslutning till Rönnäng-Bleket och inte i huvudorten Skärhamn.

Skolor och förskolor kräver stora ytor och bör med fördel lokaliseras i centrala lägen, nära bostäder och med goda förbindelser, framför allt gång- och cykelvägar. Det är önskvärt att kommunen utvecklar resonemanget om lämpliga områden för skolor för att säkerställa att dessa får en bra placering.

Friluftsliv och besöksnäring

Inom relativt stora områden ska friluftsliv, rekreation, turism, biologisk mångfald och areella näringar prioriteras. Detta är positivt. Översiktsplanen kan dock bli mer specifik i mark- och vattenanvändningskartan med vilka områden som särskilt ska ges större möjlighet för utveckling av strukturer och anläggningar som främjar friluftsliv och besöksnäring.

Kommunens kommentar: Kommunen har antagit riktlinjer för bostadsförsörjningen i november 2023. Markanvändningskartan revideras utifrån Boverkets ÖP-modell. En större ändring är att områden som i huvudsak utgörs av befintliga bostäder redovisas som pågående användning, sammanhängande bostadsbebyggelse oavsett om det är centrumnära läge eller ytterområde till en serviceort. Pågående användning, mångfunktionell bebyggelse

avgränsas till de delar av serviceorterna som idag har flera olika centrumfunktioner. Texter gällande omvandlingsområden respektive tillgång till kommunal och kommersiell service utvecklas. Kartredovisning gällande fritidsanläggningar utvecklas.

Infrastruktur och transporter

Transportinfrastruktur

Kommunikationerna med fastlandet är en utmaning. Kommunen behöver bli tydligare med hur den föreslagna utvecklingen i översiktsplanen (såväl bostäder som verksamheter) påverkar transportsystemet och vilka konsekvenser som uppstår till följd av utvecklingen. Konsekvenser bör beskrivas för olika scenarion beroende av vilka åtgärder som kan komma att genomföras på transportsystemet under planens tidshorisont. I samband med detta behöver samverkansbehov med andra kommuner uppmärksammas.

Kommunens kommentar: Texter gällande påverkan på transportsystemet utvecklas, se kommentar till Trafikverkets yttrande.

Kollektivtrafik och hållbara transporter

Resurserna på regional nivå är begränsade både för att vidmakthålla och för att bygga ut kollektivtrafiken. Länsstyrelsens uppfattning är att kommunen genom sin fysiska planering i hög utsträckning påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Det är kommunen som ansvarar för att styra bebyggelseutvecklingen och skapa förutsättningar för god och konkurrenskraftig kollektivtrafik och minska bilberoendet.

Kommunen har en positiv inställning till utveckling med bostäder på landsbygden och omvandling av fritidshus till helårsboende. Länsstyrelsen anser att utbyggnad på landsbygden i första hand bör tillåtas i områden och stråk som redan idag har god kollektivtrafik och närhet till service och där kommunen prioriterar utbyggnad av gång- och cykelvägar.

Kommunens kommentar: Merparten av ny bebyggelse avses tillkomma inom och i anslutning till serviceorterna. Samtidigt är den befolkade landsbygden en viktig del av kommunens karaktär och själ. Kommunen vill fortsätta ha en levande landsbygd där det ska vara möjligt att ha ett välfungerande vardagsliv.

Sjötrafik

Det är positivt att kommunen anger att strategiskt belägna kajer ska värnas för framtida färje- och båttrafik. Kommunen kan förtydliga om det kan innebära nya eller utökade markanspråk i anslutning till dessa,

exempelvis för service, bil-, moped- och cykelparkeringar. Länsstyrelsen är positiv till förslaget med en ny färjelinje mellan Tjörn och fastlandet. Länsstyrelsen kan dock inte med stöd av översiktsplanen bedöma påverkan och eventuella konsekvenser till följd av en sådan. Påverkan på värdefulla marina miljöer behöver utredas.

Kommunens kommentar: Kommunen noterar Länsstyrelsens positiva inställning till förslag om färjelinje mellan Tjörn och fastlandet. Kommunen avser att fortsätta arbetet med att ta fram planeringsunderlag för ett framtida genomförande, inklusive bedömning av konsekvenser.

Småbåtshamnar

En utveckling av småbåtshamnar påverkar både land- och vattenmiljöer och en hamn kan vara mer eller mindre lämplig för utveckling beroende på lokalisering. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver precisera var utveckling av småbåtshamnar är tänkt att ske, områdets förutsättningar för utveckling och vilken påverkan det innebär. Kommunen behöver belysa om det finns alternativ för båtförvaring eller andra lösningar för ett hållbart framtida båtliv. Länsstyrelsen har i samråds- och granskningsyttrande för ändring av översiktsplanen för havet (FÖP Havet) framfört att denna aspekt inte är belyst i tillfredsställande omfattning i FÖP Havet. Det är av stor vikt att kommunen hanterar småbåtshamnarnas mark- och vattenanspråk samt belastning på miljön i ett helhetsperspektiv. Även kumulativa effekter behöver hanteras.

Kommunens kommentar: Kommunen delar uppfattningen att småbåtshamnarnas mark- och vattenanspråk samt belastning på miljön behöver hanteras och avvägas i ett helhetsperspektiv, och avser att utreda dessa frågor vidare inom ramen för fortsatt översiktlig planering. Dialog om mellankommunal samverkan med Orust kring arbetet är inledd.

Civil luftfart

Översiktsplanen behöver förtydligas gällande flyghinder för den civila luftfarten. Alla byggnadsobjekt (master, torn, pyloner, skyltar, konstverk, byggnader etc) som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan ska remitteras till Luftfartsverket och Försvarsmakten. Befinner sig objektet till havs ska även Kustbevakningen i Karlskrona remitteras.

Kommunens kommentar: Information om remittering av flyghinder förs in i planhandlingen.

Kulturmiljövård

Kommunens kulturmiljöer finns markerade på karta. Länsstyrelsen noterar att cirka 10 kulturmiljöer från kommunens kulturmiljöprogram

saknas. Dessa behöver redovisas och ge avtryck i markanvändningens gulgröna områden (höga natur- och kulturvärden).

Exploatering som kommer i konflikt med fornlämningar behöver i första hand anpassas för att ta hänsyn till dessa. Exempelvis bör hänsyn tas till siktlinjer mellan gravar i höjdlägen vid lokalisering och gestaltning av ny bebyggelse. För att ge vägledning i kommande planeringsprocesser behöver översiktsplanens riktlinjer för utvecklingsområdena förtydligas med vilken hänsyn som kan krävas.

Nedanstående utvecklingsområden kräver särskild hänsyn i kommande planering. Det kan handla om kända fornlämningar, men även hög sannolikhet för okända fornlämningar. Arkeologiska utredningar kan behövas för att förbättra kunskapsunderlaget inför detaljplanering.

- Skärhamn, norr om Kroksdal. Norra delen av utvecklingsområdet kommer i konflikt med ett röse beläget strax utanför områdets nordöstra gräns. Byggnation bör inte ske på den höjdrygg där röset är beläget.
- Rönnäng-Bleket, öster om Stansviksvägen. Utvecklingsområdet berör flera kända fornlämningar. I området Tuveslätt-Tåsskärr strax öster om utvecklingsområdet finns en länsintressant fornlämningsmiljö som utgörs av en sammanhållen stenåldersmiljö. Gränsdragning mellan utbyggnadsområdet och stenåldersmiljön bör tydligare anpassas efter landskapsbild och fornlämningar.
- Skärhamn mellan Långavägen och Storgatan. Utvecklingsområdet berör ett flertal fornlämningar. Bergsryggen där röset är beläget bör inte exploateras alls.
- Höviksnäs, mellan Tångerödsvägen och Bergavägen. Utvecklingsområdet berör ett större antal fornlämningar. Höjdområdet med gravar bör inte exploateras.
- Bleket, mellan Aröd och Morik. Utvecklingsområdet berör bland annat ett röse beläget på bergsterrass. Berget där röset är beläget bör inte exploateras.
- Skärhamn, Nordvik 1:37. Utvecklingsområdet berör ett röse på bergsrygg. Bergsryggen där röset är beläget bör inte exploateras.
- Kållekärr, västra och östra. Fornlämningar berörs. Sannolikhet finns för okända fornlämningar.
- Bleket, Morik. Fornlämningar berörs. Sannolikhet finns för okända fornlämningar
- Skärhamn, Märkesten. Inga kända fornlämningar berörs av utbyggnadsområdet, omgivande fornlämningsbild indikerar sannolikhet för okända fornlämningar.

Kommunens kommentar: Kartredovisning gällande kommunens kulturmiljövårdsprogram rättas. Ställningstaganden kompletteras avseende arkeologiska utredningar och hänsyn till fornlämningar vid planering och byggande. I förekommande fall kompletteras även områdesspecifika ställningstaganden.

Gestaltad livsmiljö

Kommunen har på ett övergripande sätt inkluderat gestaltad livsmiljö genom att bland annat lyfta fram kulturvärden och arkitektur. Detta är en bra början och ett viktigt bidrag till att hantera allmänna intressen bland annat enligt 2 kap 3§ PBL. För att ge mer konkret vägledning kan kommunen utveckla begreppen som används, exempelvis förutsättningar, karaktär och identitet. Det är viktigt att i översiktsplanen ange riktlinjer för arbete med gestaltad livsmiljö i kommande planeringsskeden. Ett sätt att göra detta är att ta fram en arkitekturstrategi kopplad till översiktsplanen eller som underlag.

Kommunens kommentar: Kontinuerligt arbete sker inom kommunen för att ta fram underlag och stöd för handläggning och bedömning av gestaltningsfrågor i de kommunala ärendena.

Naturmiljö

Strandskydd

Det är svårt att få förståelse för den planerade utvecklingens fulla effekter på strandskyddets intressen. Det gäller i synnerhet för utvecklingen i Skärhamn, Rönnäng-Bleket och Myggenäs. För att ge stöd och vägledning i kommande planering och prövning behöver översiktsplanen föra ett utvecklat resonemang kring vald lokalisering. Redovisning kan med fördel ske i karta kompletterad med text som tydliggör och motiverar utbyggnadsområdenas påverkan på strandskyddet.

Länsstyrelsens uppfattning är att tätortsutveckling som ianspråktar strandskyddade områden (eller områden där strandskyddet återinträder) kan vara lämplig under förutsättning att särskilda skäl finns och att strandskyddets intressen visas nödvändig hänsyn i kommande detaljplaner.

Kommunens kommentar: Resonemang kring strandskydd förtydligas i text och karta. Kommunen noterar Länsstyrelsens uppfattning gällande tätortsutveckling inom strandskyddade områden.

Skyddade arter

Länsstyrelsen kan inte se hur nuvarande naturvårdsprogram kan hjälpa kommunen att i kommande detaljplanearbete ta tillräcklig hänsyn till skyddade arter. Det kan leda till tidskrävande och osäkra detaljplaneprocesser. De områdesspecifika riktlinjerna i översiktsplanen kan utvecklas med vilka hänsynstaganden som kan vara aktuella vid exploatering. Ett exempel är värdetrakter och värdekärnor för småvatten på västra Tjörn inklusive spridningsmöjligheterna inom trakten. Genom riktlinjer för bevarande av förutsättningarna för arterna som nyttjar dessa miljöer kan frågan uppmärksammas och hanteras tidigt i efterkommande detaljplaneprocesser.

Kommunens kommentar: Text gällande hänsyn till skyddade arter utvecklas. Uppdatering av kommunens naturvårdsprogram pågår.

Jordbruksmark

Översiktsplanen har en bra beskrivning av hur kommunen bedömer om jordbruksmarken är brukningsvärd. Planen anger att det är ett väsentligt samhällsintresse att ta jordbruksmark i anspråk för att komplettera befintliga serviceorter med bostäder och möjliggöra verksamheter/ industrier i Svanvik. Länsstyrelsens uppfattning är att redovisningen i översiktsplanen inte uppfyller kravet på utredning enligt 3 kap 4 § miljöbalken för att ta jordbruksmark i anspråk. Utredning hänskjuts därmed till detaljplaneringen. Att vid detaljplaneringen behöva frångå översiktsplanen och föreslå nya alternativa markområden för utbyggnad bör undvikas. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att i översiktsplanen redovisa vilka alternativ som studerats och vilka avväganden som ligger till grund för föreslagen utveckling.

Kommunens kommentar: Text gällande ianspråktagande av jordbruksmark för tätorts- och näringslivsutveckling kompletteras med resonemang kring avvägningar.

Energi, material och teknisk försörjning

Vattenförsörjning

Kommunen bör tydliggöra om befintlig eller föreslagen mark- och vattenanvändning innebär risk för påverkan på skyddsområde för ytvattentäkt.

Kommunens kommentar: Text utvecklas och förtydligas med att föreslagen mark- och vattenanvändning inom skyddsområde för ytvattentäkt inte innebär risk för negativ påverkan på vattentäkten. Översiktsplanen föreslår ingen ny bebyggelse eller annan exploatering inom vattenskyddsområden och har riktlinjer om att skydda dricksvattenkvalitet.

Markavvattning

Inom några utvecklingsområden finns område för markavvattningsföretag, exempelvis Rönnäng-Bleket, öster om Stansviksvägen. Detta bör uppmärksammas i de områdesspecifika rekommendationerna, liksom vilken hänsyn som behöver tas i kommande planering.

Länsstyrelsen vill även upplysa om att uppförande av översvämningsskydd/högvattenskydd kan räknas som markavvattning.

Kommunens kommentar: Båtnadsområden för markavvattningsföretag uppmärksammas i berörda områdesspecifika rekommendationer. Information om att översvämningsskydd/högvattenskydd kan räknas som markavvattning noteras.

Vindkraft

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen tar fram en energi- och klimatplan. Till följd av det förväntade elbehovet i Västra Götaland är det betydelsefullt med generationsväxling av vindkraftverk. Länsstyrelsen uppmuntrar kommunen att tänka över om det finns anledning att överväga ett generösare förhållningssätt till vindkraftverkens totalhöjd. Kommunen bör ha med sig att enstaka höga verk kan ersätta flera små verk och därmed förändra påverkan på landskapet – vilket kan vägas in i kommunens bedömning.

Solkraft

Med hänsyn till det stora intresset för uppförande av solcellsanläggningar bör kommunen komplettera översiktsplanen med analys av och riktlinjer för lämpliga platser för etablering av solcellsanläggningar.

Kommunens kommentar: Arbete pågår dels med en klimat- och energistrategi för kommunen, med inriktning mot begränsad klimatpåverkan och omställning till hållbarare energianvändning, dels med en övergripande kommunal energiplan. Båda handlingarna beräknas gå till antagande under 2024. Arbetena avses konkretiseras inom ramen för fortsatt fördjupad energiplanering. I detta sammanhang kan förutsättningar för lokalisering av anläggningar för produktion av solel och andra energislag utredas.

Efter politiska överväganden under samrådet kommer utpekat område för ny vindkraft att omvandlas till utredningsområde för energiproduktion, dock ej vindkraft. Kommunen bedömer att utbyggnad av modern fullskalig landbaserad vindkraft på Tjörn skulle utgöra oproportionerligt stor negativ påverkan på landskapsbild, natur- och boendemiljö.

Materialförsörjning/masshantering

Kommunen bör beakta behovet av omlastningsplatser för massor som kan återvinnas. Planen kan med fördel kompletteras med ställningstaganden kring nuvarande materialförsörjning och vilka framtida behov som finns för att tillgodose mark för bland annat bostäder och verksamhetsområden.

Kommunens kommentar: Text kompletteras med resonemang kring materialförsörjning och hantering av massor.

Miljökonsekvenser

Länsstyrelsens uppfattning är att alternativredovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kan utvecklas med resonemang om alternativa vägval för att uppnå syftet med planen. Alternativ bör också redovisas i de fall kommunen önskar förändra markanvändningen på jordbruksmark och inom strandskydd. Kommunen bör även överväga att lyfta in flera av MKB:ns förslag till åtgärder och vidare utredning i det fortsatta planarbetet. Bland annat föreslås att översiktsplanen kompletteras med en genomförandeplan som redovisar områden med behov av ökad kunskap inför fortsatt planering. Länsstyrelsen instämmer att detta skulle vara av stor nytta i kommande planerings- och prövningsprocesser.

Kommunens kommentar: MKB:n utgår ifrån de scenarios som kommunen analyserade i ett tidigt skede av planprocessen. Planförslaget utvecklas gällande redovisning av kommunens syn på väsentliga samhällsintressen och alternativ avseende byggande på jordbruksmark. Planförslaget kompletteras med genomförandeavsnitt.

Övriga synpunkter

<u>Samverkan med FÖP Havet</u>

Enligt PBL ska kommunens översiktsplan (inklusive ändringar) omfatta hela kommunen. Länsstyrelsen anser att kommunen bör anta ändring av översiktsplanen för havet (FÖP Havet) innan granskning genomförs för den kommunövergripande översiktsplanen. Alternativt arbeta in FÖP:ens ställningstaganden och riktlinjer i översiktsplanen. För att underlätta för den som ska använda planeringsdokumenten för vägledning i beslut och processer behöver kommunen: (1) förtydliga kopplingarna mellan dokumenten, (2) möta upp strategier/riktlinjer som lämnas i FÖP Havet och som innebär markanspråk på land och (3) arbeta in frågeställningar som inte har hanteras i tillfredsställande omfattning i FÖP Havet. Kommunen behöver säkerställa att den översiktliga planeringen ger tydlig och relevant vägledning för mark- och vattenanvändningen i kustzonen.

Kommunens kommentar: Kommunen har antagit fördjupad översiktsplan för havet (FÖP Hav) i november 2023. Koppling mellan FÖP och översiktsplanen förtydligas så att dokumentens strategier/riktlinjer hänger samman och kompletterar varandra. Handlingarna kommer att länkas samman digitalt för att underlätta läsningen.

Kartredovisning

I kartbiblioteket finns många finesser och möjligheter till egna inställningar, vilket är positivt. Till granskningen är det önskvärt att kommunen förbättrar läsbarheten i grundinställningen i den digitala mark- och vattenanvändningskartan. Kartredovisningen behöver vara tydlig utan att läsaren själv ska behöva göra egna inställningar.

Kommunens kommentar: Kartredovisningen bearbetas för ökad tydlighet.

3.1.2 Statens geotekniska institut, SGI

Bakgrund och förutsättningar

Dominerande jordart inom planområdet är urberg men med inslag av postglacial finlera, glacial finlera och svallsediment. SGU:s jordartskarta samt kartlagren *Förutsättningar för skred i finkorniga jordarter* antyder att det kan finnas förutsättningar för skred inom delar av planområdet. Skogsstyrelsens kartlager *Instabila slänter* tillsammans med Lantmäteriets *terränglutningskartor (brunton)* pekar på att det kan finnas branta partier med risk för ras i berg eller jord. Området har tidigare varit täkt av saltvatten och det finns därför förutsättningar för kvicklera. Samtliga kartlager finns redovisade i kartvisningstjänsten *Vägledning ras, skred, erosion*

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. Vidare ska kommunen enligt 3 kap 5 § p 4 i sin översiktsplan redovisa sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. Med anledning av detta anser SGI att översiktsplanen bör kompletteras med:

- En redogörelse för kommunens syn på klimatrelaterade risker, med hänsyn till skador på den byggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion. I avsnittet 7.5.1 beskrivs förutsättningar för klimatrelaterade skador vilket är bra. Men avsnittet bör kompletteras med en redogörelse för vad ett förändrat klimat innebär för geotekniska riskfrågor.

- I den digitala översiktsplanen [2] finns områden med förutsättningar för stranderosion och översvämningar redovisade i karta med ställningstagande kring befintlig och tillkommande bebyggelse vilket är mycket bra. Kartredovisning och ställningstagandet bör dock även inbegripa områden med förutsättningar för skred samt branta bergslänter med risk för ras.
- En hänvisning till vilket planeringsunderlag som använts för att bedöma förutsättningar för geotekniska risker.
- Beskrivningen av klimatförändringarnas effekter på markstabiliteten behöver utvecklas. Beskrivningen behöver inbegripa både befintlig och kommande bebyggelse. Kommunen bör även beskriva om eventuella skyddsåtgärder mot översvämningar eller skyfall påverkar markens stabilitet.

Övrig information som bör framgå av översiktsplanen:

- Att det i samband med detaljplanering alltid ska göras en inledande bedömning av geotekniska förutsättningar för platsen.
- Att klimatförändringars effekter på planerad markanvändning alltid måste beaktas i arbetet med att ta fram nya detaljplaner.
- Att ny byggnation inom områden där geotekniska säkerhetsfrågor är styrande för markanvändningen kommer innebära krav på geotekniska utredningar i efterföljande detaljplanering eller i bygglovsärenden utanför planlagt område.
- Att nivåändringar, som exempelvis fyllning och schakter, kan öka sannolikheten för ras och skred vilket behöver uppmärksammas.

Rekommenderat planeringsunderlag

Det finns ett flertal statliga underlag som kan vara värdefulla vid kommunens arbete med strategisk planering. Både som rapporter, vägledningar och kartvisningstjänster. Underlaget är översiktligt och det kan således finnas andra områden med förutsättningar för ras, skred och erosion.

- SGI har i ett regeringsuppdrag om harmonisering av statligt framställda planeringsunderlag avseende ras, skred och erosion tillsammans med bl. a MSB och SGU tagit fram en Vägledning ras, skred och erosion (http://www.swedgeo.se/globalassets/publikationer/sgi-vagledning/sgi-v1.pdf.
- Underlagen finns åskådliggjorda i en kartvisningstjänst: https://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/. Kartlagren uppdateras regelbundet och nya underlag kan tillkomma. Informationen är från geoteknisk synpunkt värdefull vid strategiska val av lämplig markanvändning.

- SGI, SGU och Trafikverket (2018) har tagit fram en metodik för kartläggning av kvicklera. Vägledningen består av en rapport och en kartvisningstjänst. Kartvisningstjänsten lämpar sig för tidiga planeringsskeden för att bedöma om det finns förutsättningar för förekomst av kvicklera. http://www.swedgeo.se/sv/samhallsplanering--sakerhet/kartlaggning-av-kvicklera/vagledning-metoderkartlaggningkvicklera/
- För ytterligare information om hur geotekniska säkerhetsfrågor bör hanteras i planprocessen, se följande film: https://www.youtube.com/watch?v=Aldfd98UopU.

Kommunens kommentar: Planförslagets text och kartor utvecklas och förtydligas gällande kommunens syn på klimatrelaterade risker för den byggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion, samt strategier för att minska och hantera dessa risker. Översiktsplanen kompletteras med ställningstaganden om geotekniska frågor samt hänvisningar till relevanta planeringsunderlag.

3.1.3 Trafikverket

Trafikverket bevakar frågor som rör transportsystemet och viktiga aspekter som behöver behandlas i en översiktsplan. Att dessa aspekter beaktas är en förutsättning för att kommunens transportsystem som helhet ska fungera väl utifrån tillgänglighet, jämställdhet och långsiktig hållbarhet. I översiktsplanen skall kommunen redovisa grunddragen i den avsedda mark- och vattenanvändningen, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, vilken hänsyn som ska tas till allmänna intressen och hur man tänker tillgodose riksintressen och miljökvalitetsnormer. Hur infrastrukturen planeras kan i hög grad påverka om inriktningen kan leda till en hållbar samhällsutveckling. Trafikverket anser att det är önskvärt att kommunens översiktsplan innehåller en långsiktig strategi med ett helhetsgrepp kring trafikfrågor. Av planen bör också framgå hur kommunen tar hänsyn till nationella och regionala mål, planer och program.

Synpunkter

Riksintressen: Trafikverket bedömer att riksintressen som Trafikverket har att bevaka är beaktade i samrådshandlingen.

Transportinfrastruktur och mellan kommunal samordning: Kommunen förklarar att en av utmaningarna för kommunens utveckling är kommunikationer. Tjörnbron och väg 160 ut till väg E6 är idag periodvis hårt ansatta av trafikmängder inte minst sommartid. Ett flertal åtgärdsvalsstudier är genomförda och en är pågående, där förbindelse mellan Orust och fastlandet studeras som ett möjligt alternativ för eventuell

avlastning av Tjörnbron och väg 160. Kommunen beskriver också hur kommunen, näringslivet och orterna ska ha möjlighet att utvecklas, vilket är positivt. Dock saknar Trafikverket en konsekvensanalys på vad denna utveckling får för påverkan och konsekvenser på transportsystemet. Denna analys bör genomföras tillsammans med Stenungsunds kommun som är högst berörd av en utveckling på Tjörn tillsammans med sina egna planer.

Hälsa och säkerhet, olyckor: Som en konsekvens av utveckling genererar denna också trafik. Vi har sett ett ökat antal olyckor på främst väg 160 i Stenungsunds kommun mellan Nösnäsmotet och Spekeröd. Denna aspekt behöver också vägas in i ovan föreslagna konsekvensanalys.

Kommunens kommentar: Kommunen bedömer att planerad befolkningsökning och näringslivsutveckling på Tjörn förväntas leda till ökad trafik och belastning på olika delar av det lokala och regionala trafiksystemet, med risk för konsekvenser i form av sämre framkomlighet, ökad trängsel och olycksrisk på vägarna. För att motverka dylika negativa konsekvenser för trafiksystemet arbetar kommunen med att främja lokalt och regionalt resande på annat sätt än med bil. 2021 antog kommunen trafikstrategi och trafikprogram med inriktning mot hållbara transporter. Handlingarna ger stöd för fortsatt arbete med bland annat att skapa fler pendelparkeringar, verka för utvecklad kollektivtrafik samt komplettera gång- och cykelvägnätet i samverkan med andra aktörer. Översiktsplanen förtydligas gällande de sträckor och korsningar i transportsystemet som har stort behov av att utvecklas/förbättras även om kommunen inte i dagsläget ser hur det ska kunna genomföras. Flertalet objekt som markeras saknar dock finansiering eller plan för hur det ska genomföras. Kommunen anser att det är viktigt att översiktsplanen redovisar behoven även om det är oklart hur det ska genomföras. Texten kompletteras med ett genomförandeavsnitt där detta förklaras.

Kommunen arbetar även med att stärka lokal arbetsmarknad med fler arbetsplatser för att behovet av pendlingsresor ska kunna begränsas trots att befolkningen ökar. Enligt antagen näringslivsstrategi från 2020 är målet att 1200 nya arbetsplatser ska tillskapas inom kommunen till 2035, i linje med kommungemensamt uppsatt mål inom göteborgsregionen.

Kommunens långsiktiga befolkningsmål om 20 000 tjörnbor ingår sedan länge i de underlag som spelas in i regionala arbeten gällande trafiksystemets utveckling, exempelvis ÅVS Myggenäs korsväg, ÅVS väg 160, ÅVS Nösnäsmotet med fördjupad utredning, samt pågående arbete med ÅVS förbindelse Orust-fastlandet. Trafikverket har nyligen gett kommunen information om att tjörnbroarnas tekniska livslängd beräknas löpa ut kring 2040, och att de kommer behöva ersättas av nya broar. Kommunen anser att de trafikåtgärdsval som pågående och kommande utredningar resulterar i bör

dimensioneras för att klara avsedd befolkningsökning på Tjörn såväl som i övriga berörda delar av regionen.

Det bör även noteras att stipulerad utvecklingstakt om cirka 0,7% årligen i samrådsförslaget är betydligt lägre än i kommunens gällande översiktsplan ÖP13, där befolkningsmålet var ca 20 000 tjörnbor till år 2025 (ca 2%). Takten är även lägre än i den kommunala visionen från 2015 som anger 20 000 tjörnbor till 2035 (ca 1,5%). Inför nästa planskede avses utvecklingstakten räknas upp till ca 1% årligen, vilket fortsatt är något lägre än tidigare målsättningar. En långsammare befolkningsökning i den nya översiktsplanen syftar bland annat till att erforderlig förstärkning av infrastruktur och omställning av resande ska hinna ske i takt med ökningen, och att negativa konsekvenser fram tills att nödvändiga åtgärder är genomförda därmed ska kunna minimeras.

Vad gäller förslag på samverkan med Stenungsunds kommun om konsekvensanalys gällande väg 160 så har avstämning skett i ärendet. I trafikberäkningar i utredningen görs en uppräkning av genomfartstrafik (från bland annat Tjörn och Orust) med 1% årligen. Tjörn bedömer att denna beräkningsmodell tar höjd för avsedd befolkningsökning, och att utredningen kan antas spegla konsekvenser på ett korrekt sätt.

Planförslagets texter kompletteras och förtydligas enligt ovan.

3.1.4 Sjöfartsverket

Riksintresse sjöfart

I stort anser Sjöfartsverket att Tjörns kommun har gjort ett förtjänstfullt arbete i att betona och värna sjöfartens intressen i översiktsplanen. Sjöfartsverket noterar att kommunen identifierar att det i kommunen finns fyra allmänna farleder av riksintresse för kommunikation, sjöfart, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken: farled 108 (Gullholmen – Marstrand); farled 147 (Hakefjorden – Wallhamn); farled 151 (Hätteberget – Stenungsund) samt den riksintresseklassade fartygsstråket mellan Oslofjorden och Öresund.

Kommunen anger att kommunens förhållningssätt till riksintresse för sjöfart framgår av fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommun. Sjöfartsverket har tidigare yttrat sig över denna under 2020 respektive 2022 (diarienummer 20-00426, 20-00654 samt 22-03833).

Det är givetvis positivt att kommunen betonar att farled 151 och farled 147 ska värnas avseende sjöfartens framkomlighet, liksom farled 145 till Skärhamn och Rönnängs hamnar värnas för fiskerinäringen och andra godstransporter. Sjöfartsverket anser dock att det vore lämpligt att även kommunens fem övriga allmänna farleder presenteras i översiktsplanen. Även om dessa inte utgör riksintresse för kommunikation är

Sjöfartsverket av uppfattningen att dessa farleder och deras funktion bör värnas. I tabellen nedan presenteras samtliga farleder i Tjörns kommun.

Farled	Utsträckning	Ansvarig	Riksintresse
104	Bredbåden – Marstrand norra	SjöV, Wallhamn	
108	Gullholmen – Marstrand (kustled)	SjöV	Ja
142	Kråkefjord - Hjärteröfjord	SjöV	
143	Kråkefjord - Askeröfjorden	SjöV	
144	Krossefjorden - Klädesholmen	SjöV	
145	Bredbåden – Skärhamn	SjöV	
147	Hakefjorden – Wallhamn	SjöV Wallhamn AB	Ja
151	Hätteberget – Stenungsund	Sjöv, Stenungsunds kommun, Tjörns kommun	Ja

Riksintresse hamn

Ifråga om utvecklingsstrategi har Tjörns kommun förtjänstfullt har identifierat kommunens hamnar, och därtill närliggande verksamhetsområden, i Wallhamn respektive fiskehamnen i Rönnäng som kommunens viktigaste hamnverksamhetsområden. Sjöfartsverket noterar även tillfredställande att kommunen betonar att Wallhamn, samt farleden till och från hamnen, utgör riksintresse. Att kommunen avser att tillgodose riksintresset genom att markera området för verksamheter och industri som får vara störande för omgivning är positivt. I samma linje är det även positivt att kommunen pekat ut ett större utbyggnadsområde för industri i anslutning till Wallhamn.

Ur mark- och vattenanvändningssynpunkt anser Sjöfartsverket därför att kommunen har gjort genomtänkta avväganden och ställningstaganden för var fortsatt utveckling industriverksamhet ska lokaliseras. Sjöfartsverket delar kommunens uppfattning att det är specifikt områdena kring Wallhamn och Svanvik primärt som bör utgöra områden för verksamheter och industri. Sjöfartsverket delar i synnerhet uppfattningen att området omkring Wallhamn är lämpligt och att det är ett väsentligt samhällsintresse att kunna utveckla fler verksamheter/industrier i närheten av hamnen och befintligt industriområde, inte minst för att främja kommunens näringsliv i stort.

Mot bakgrund av detta delar Sjöfartsverket kommunens ambition om att verksamhetsområdena vid Wallhamn och Rönnängs hamn ska utvecklas. Det är på så vis positivt att kommunen avser att arbeta för att inte planera bostäder eller annan känslig markanvändning som kan medföra restriktioner för befintlig industri. Sjöfartsverket delar kommunens

uppfattning om vikten att ha planberedskap för att säkerställa detaljplanelagd och byggklar mark för näringslivets behov, i synnerhet i dessa områden.

Sjöfartsverket tillstyrker kommunens ambition att både Wallhamn och Rönnängs hamn ska värnas avseende funktion och anslutande infrastruktur på land och hav. Att i Wallhamn möjliggöra fortsatt internationell godstransport ser Sjöfartsverket extra positivt på.

Gällande Wallhamn har Sjöfartsverket tidigare yttrat sig till Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt gällande det pågående ärendet om att ge tillstånd för den redan anlagda småbåtshamnen bredvid industrihamnen (målnummer M 2478-21). Precis som det framgår i Sjöfartsverkets tidigare yttranden i ärendet (diarienummer 21-03557) avstyrker Sjöfartsverket att småbåtshamnen lagligförklaras med hänsyn till sjösäkerheten.

Generellt sett är det positivt att kommunen betonar att befintliga hamnar i kommunen ska kunna utvecklas för ytterligare hantering och omlastning av gods. Detta ligger i linje med regeringens prioriterade arbete med att uppnå en överflytt av gods till sjöfart från vägtrafik. Sjöfartsverket ställer sig dock frågande för hur kommunen rent praktiskt avser att verka för effektiva och tillförlitliga godstransporter som är säkra och trygga för trafikanter och boende i kommunen?

Vägar

Gällande den landbaserade infrastrukturen instämmer Sjöfartsverket att de primära länsvägarna 160 och 169 har särskild betydelse för godstransporter till och från kommunens hamnar och större verksamhetsområden. Sjöfartsverket delar uppfattningen att dessa måste värnas avseende denna funktion. Sjöfartsverket noterar tillfredställande att kommunen nämner att dessa vägar utgör riksintresse för kommunikation. Sjöfartsverket tillstyrker kommunens ambition att verka för att belastade stråk utmed dessa vägar byggs ut. Det är viktigt för att minska sårbarheten i transportsystemet. Därutöver noterar Sjöfartsverket att kommunen anger att dessa två vägar utgör primär respektive sekundär transportväg för farligt gods.

Fritidssjöfart

Sjöfartsverket ser positivt att kommunen betonar att tillgängligheten till havet och skärgården är grundläggande för Tjörns attraktivitet för friluftsliv och besöksnäring. Sjöfartsverket noterar att kommunen nämner att båtlivet utgör en viktig del av det rörliga friluftslivet och att det finns ett stort antal småbåtshamnar i kommunen. Sjöfartsverket tillstyrker att möjligheterna för båtliv utvecklas i syfte att nå bättre tillgänglighet och

service. Allt större djupgående ställer mycket riktigt krav på ökat utrymme och vattendjup i småbåtshamnarna, men även ett ökat markbehov på land. Att förutsättningarna för ett hållbart båtliv ska utvecklas, ifråga om hänsyn till ekosystem och naturmiljöer i farleden, är givetvis positivt.

Ny färjelinje

Sjöfartsverket noterar att kommunen anger att strategiskt belägna kajer ska värnas så att framtida färje- och båttrafik inte försvåras. Sjöfartsverket tillstyrker den föreslagna färjelinjen mellan Rönnäng och Kungälv, antingen med koppling till expressbuss eller fortsatt båttrafik till Göteborg. En ny koppling mellan Tjörn och fastlandet kan sannolikt ha positiva effekter på vägnätets belastning.

Övrigt

Sjöfartsverket anser det vara positivt att kommunen avser att samverka med Stenungsund för krisberedskap vid oförutsedda händelser kopplade till den petrokemiska industrin.

Avslutningsvis delar Sjöfartsverket uppfattningen att det är lämpligt att vindkraftsexploatörer tidigt i tillståndsprocessen samråder med bland annat trafik- och transportmyndigheter. Ur riksintressesynpunkt är det positivt att inga havsområden har pekats ut för utbyggnad av vindkraft. Att denna lokaliseras till land är positivt med hänsyn till sjöfartens framkomlighet och säkerhet.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för positiva omdömen. Särskilt noteras att Sjöfartsverket tillstyrker färjelinje söderut från Tjörn. Allmänna farleder redovisas i kommunens fördjupade översiktsplan för havet FÖP hav Tjörn Orust. Kommunen avser att utreda småbåtshamnarnas mark- och vattenanspråk inom ramen för fortsatt översiktlig planering.

Kommunens arbete för effektiva och tillförlitliga samt säkra och trygga godstransporter rör främst väg 169 och väg 160. Dessa vägar utgör kommunens tyngst belastade vägstråk. På väg 160 finns bland annat tunneln på Stenungsön som är trång och har stor olycksrisk. Längs väg 169 finns problem med osäkra korsningar för såväl biltrafik som oskyddade trafikanter från omkring liggande bostäder. Kommunen samverkar bland annat med Trafikverket för att på olika sätt lyfta och adressera dessa problem.

3.1.5 Energimyndigheten

Energimyndigheten ser positivt på Tjörn kommuns arbete med att peka ut områden lämpliga för etablering av vindkraft. Detta eftersom vikten av lokal elproduktion ökar i takt med att behovet av el ökar i och med

elektrifieringen av samhället. Detta sker också samtidigt som elsystemet har kapacitetsutmaningar.

På grund av det förväntade elbehovet i Västra Götalandsregionen blir generationsväxling av vindkraftverk ännu viktigare. Tjörn kommun har väldigt goda vindresurser enligt de vindkarteringar som finns, och har redan ett antal vindkraftverk som nyttjar dessa resurser. När de verken når sin ekonomiska livslängd behövs en ny process för att bedöma vilken som är den lämpligaste vägen att gå. Lösningar gällande vindkraftverk som kommer till sin ekonomiska livslängd är antingen livstidsförlängning eller generationsväxling. Den tekniska utvecklingen inom vindkraften har lett till verk som är högre än de som byggdes för tio – tjugo år sedan, men då effekten har ökat så kan ett högt verk ersätta flera små verk vilket leder till en annan, potentiellt lägre, påverkan på landskapet. Samtidigt leder det också till en mer resurseffektiv elproduktion i kommunen. Energimyndigheten vill därför trycka på att kommunens bedömning att vindkraftverkens totalhöjd bör begränsas och annars anses olämpliga inte bör föregå prövningen och det arbete som utförs i tillståndsprocessen.

Under fliken Energiförsörjning anges att kommunen håller på att ta fram en energi- och klimatplan för åren 2021–2024. Det framgår inte om avsikten är att planen ska gälla retroaktivt (2021–2022) och hur tidplanen ser ut för när den är klar. Oavsett är det positivt att en energiplan tas fram och de inriktningar som nämns är relevanta. För mer tips och vägledning om framtagande av energiplaner se Energimyndighetens webbplats Lagen om kommunal energiplanering (energimyndigheten.se). Där finns exempelvis en länk till Västra Götalands läns nya vägledning om kommunala energiplaner.

Kommunens kommentar: Arbete pågår dels med en klimat- och energistrategi för kommunen, med inriktning mot begränsad klimatpåverkan och omställning till hållbarare energianvändning, dels med en övergripande kommunal energiplan. Båda handlingarna beräknas gå till antagande under 2024. Arbetena avses konkretiseras inom ramen för fortsatt fördjupad energiplanering. I detta sammanhang kan förutsättningar för lokalisering av anläggningar för produktion av solel och andra energislag utredas.

Efter politiska överväganden under samrådet kommer utpekat område för ny vindkraft att omvandlas till utredningsområde för energiproduktion, dock ej vindkraft. Kommunen bedömer att utbyggnad av modern fullskalig landbaserad vindkraft på Tjörn skulle utgöra oproportionerligt stor negativ påverkan på landskapsbild, natur- och boendemiljö.

3.1.6 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga transmissionsnätsanläggningar i Tjörn kommun.

Svenska kraftnät vill dock påminna om att etablering av storskalig elintensiv verksamhet ställer krav på elnätsstrukturen i regionen. Det elnät som behövs för att tillgodose behovet av el tas ofta för givet. I många områden i Sverige utnyttjas transmissionsnätet redan idag fullt ut stora delar av året. Stora elintensiva industri- eller infrastrukturetableringar behöver alltid föregås av noggrann planering och samverkan med områdets berörda elnätägare. Det är distributionsnätsägaren som gör en initial bedömning av om verksamheten är så pass stor och elintensiv att det krävs förstärkningar på transmissionsnätsnivå. Efter en initial bedömning har distributionsnätsägaren och Svenska kraftnät en dialog om hur det önskade uttaget mest effektivt ska tillgodoses. Normalt behöver Svenska kraftnät alltid involveras vid etablering av verksamheter som förbrukar mer än 100 MW.

Elförsörjningen är ett prioriterat område för totalförsvaret, vilket medför att såväl transmissionsnät som region- och lokalnät utgör essentiella delar av totalförsvaret. Svenska kraftnäts beredskapsarbete riktar sig till att bidra till Försvarsmaktens förmåga, men även till att säkerställa elförsörjningen i det civila samhället. Som elberedskapsmyndighet verkar Svenska kraftnät för att hela den svenska elförsörjningen har beredskap för händelser som krig, terrorhandlingar och jordbävningar.

Vi vill också informera om att förändringar av elnätsstrukturen i regionen kan vara anmälningspliktigt enligt elberedskapslagen. Svenska kraftnäts elberedskapsföreskrift (SvKFS 2013:2) anger såväl vilka anläggningar som vilka typer av förändringar som omfattas av anmälningsskyldigheten. Den planerade förändringen ska i ett så tidigt skede som möjligt anmälas till Svenska kraftnät för att Svenska kraftnät i egenskap av elberedskapsmyndighet ska kunna vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa en robust elförsörjning i Sverige. Föreskriften och blankett för anmälan om förändring i elförsörjningen finns att hämta på Svenska kraftnäts webbplats, https://www.svk.se/aktorsportalen/elberedskap/anmala-forandringstorning/

Här finns även ett förtydligande dokument, Frågor och svar om Elberedskapsföreskriften.

Ytterligare information om lagar, föreskrifter, förordningar och vägledning kopplade till för elberedskapsverksamheten återfinns på vår webbplats, https://www.svk.se/aktorsportalen/elberedskap/regelverk/

I Västra Götalands län är utvecklingen med kraftigt ökad elanvändning och ökad elproduktion som måste följa av den, väldigt tydlig på en övergripande nivå. Forskningsinstitutet RISE:s (ett oberoende statligt forskningsinstitut) scenario för total elanvändning i västra Götalands län är följande: år 2025: en ökning med drygt 20%, år 2030: en ökning med drygt 70 % och år 2045:en ökning med 110 - 190 %.

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2022-2031. Dessa dokument finns publicerade på vår webbplats, www.svk.se

Allmän information: Svenska kraftnäts anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se, som WMS eller som en shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: ”© Affärsverket svenska kraftnät”

Information angående samråd och remisser till Svenska kraftnät: Svenska kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder fullständigt material till oss. Vi ser gärna att relevant lägesbunden data i form av shape- eller dwg-filer skickas till oss med information om vilket koordinatsystem de är skapade i. Exempel på detta kan vara detaljplanegränser och utredningskorridorer. Samråd skickas till: registrator@svk.se alternativt till: Svenska kraftnät, Box 1200 172 24 Sundbyberg

Kommunens kommentar: Informationen noteras. Planhandlingen kompletteras avseende energiförsörjning. registrator@svk.se noteras som adress för framtida samråd.

3.1.7 Luftfartsverket

Luftfartsverkets yttrande omfattas av sekretess och redovisas därför inte i samrådsredogörelsen.

Kommunens kommentar: Informationen noteras. Texten kompletteras avseende information om regler för flyghinder för den civila luftfarten.

3.1.8 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig i rubricerat ärende. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och

delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under skogsvårdslagen). Vidare ingår bland Skogsstyrelsens uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser. Den föreslagna översiktsplanen förefaller vara väl avvägd mellan olika samhällsintressen, där de globala målen för hållbar utveckling och de nationella miljökvalitetsmålen ligger till grund.

Skogsstyrelsen ser positivt på att skogens olika miljövärden ska värnas, med hänsyn till såväl friluftsliv som biologisk mångfald och vattenförekomster. Ett planeringsunderlag om skogliga naturvärden finns på webbplatsen www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor.

I planer för byggnation anser Skogsstyrelsen att det är viktigt att man tar hänsyn så långt det är möjligt till pågående markanvändning vad gäller skogsbruk. Likaså att ta hänsyn till värdefulla naturmiljöer och kulturmiljöer och väva in hänsynen och bevara dessa i kommande bebyggelsemiljöer om möjligt. Tänk på de regionala planerna för grön infrastruktur.

I planförslaget förordas en stark koppling mellan blågrön infrastruktur och ekosystemtjänster, till nytta för såväl människor som arters överlevnad.

Biomassa från skogen är en möjlighet som kan får stor betydelse för framtida energiförsörjning.

Sammantaget är samrådsunderlaget relativt väl strukturerat och Skogsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter på den föreslagna översiktsplanen.

Kommentar: Yttrandet noteras.

3.1.9 Lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet har av nedanstående skäl inte granskat den aktuella översiktsplanen och lämnar därför inga synpunkter. Lantmäterimyndigheten har ingen lagstadgad skyldighet att granska översiktsplaner och dessa berör normalt sett endast indirekt Lantmäteriets kommande arbete. Många av de ställningstaganden som beskrivs i översiktsplaner kommer i och för sig att innebära förändringar i fastighetsindelningen eller att fastighetsanknutna rättigheter (servitut, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar etcetera) kommer att bildas eller ombildas. Omfattningen av dessa behov kommer dock att konkretiseras i senare skeden, till

exempel då områden detaljplaneläggs. Lantmäteriet genomför däremot granskning i detaljplaneprocessen.

Kommentar: Kommunen noterar informationen. Lantmäteriet stryks som remissinstans i översiktsplaneskedet, men kvarstår för detaljplaneskedet.

3.1.10 Statens geologiska undersökning, SGU

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har tagit emot en planremiss enligt rubricerat ärende i tillhörande epost. Som ett led i SGUs arbete med att effektivisera myndighetens remisshantering avger SGU generellt sett inte yttranden i denna typ av ärenden. SGU avstår därför från att yttra sig. SGU har en checklista gällande kommunala planer som är till hjälp för att hitta till relevant information på vår hemsida https://www.sg:u. /samhallsplanering/planering-och-markanvandning/kommunal-planering/

Kommentar: Kommunen noterar informationen. SGU stryks som remissinstans. SGU's checklista noteras i kommunens rutin för planprocessen.

3.1.11 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende. Det är Länsstyrelsens uppgift att tillgodose statens intressen i samband med kommunal planering. Av den anledningen kan ni med fördel stryka MSB som remissinstans i liknande ärenden. Vi betraktar vår uppgift som att vi stödjer Länsstyrelsen i den mån de särskilt så önskar.

Kommentar: Kommunen noterar informationen. MSB stryks som remissinstans i plansammanhang.

3.1.12 Telia/Skanova

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. För ledningssamordning kontakta Skanova-Remisser-goteborg@teliacompany.com

Kommentar: Kommunen noterar informationen. Telia Skanova stryks som remissinstans i översiktsplaneskedet, men kvarstår för detaljplaneskedet. Kontakt för ledningssamordning tas via Skanova-Remisser-goteborg@teliacompany.com.

3.1.13 Post- och telestyrelsen

PTS har av Länsstyrelsen i Västra Götaland ombetts att inkomma med synpunkter på Tjörns översiktsplan.

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. År 2016 presenterade regeringen en ny bredbandsstrategi ”Sverige helt uppkopplat 2025” där det kortsiktiga målet är att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till minst 100 Mbit/s år 2020. På längre sikt är målen att 98 procent av alla hushåll och företag i hela Sverige bör ha tillgång till minst 1 Gbit/s senast år 2025 samt att det bör finnas tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig senast år 2023.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan- och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område för ytterligare

information. I detta fall kan det vara lämpligt att kontakta nationella bredbandsaktörer samt aktuella regionala och lokala bredbandsaktörer. Kommunen bör ha en förteckning över vilka befintliga ledningsägare som blir berörda eller liknande funktion. Exempelvis bredbandskoordinatorer bör ha information om potentiella ledningsägare gällande elektroniska kommunikationer.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, ”ledningskollen.se”. För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via https://www.ledningskollen.se/

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkrafts-etableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

Kommentar: Kommunen noterar informationen.

3.2 Regionala instanser och grannkommuner

Synpunkter från regionala instanser och grannkommuner redogörs och bemöts separat med samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer i kursiv stil.

3.2.1 Västra Götalandsregionen VGR

Västra Götalandsregionen har tagit del av samrådshandlingen för ny översiktsplan för Tjörns kommun. Avdelningen för Regional samhällsplanering yttrar sig utifrån Infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens ansvarsområden. Yttrandet har stämts av med Västtrafik och deras synpunkter har arbetats in i remissvaret.

Regionala mål och strategier, utgångspunkter för yttrandet
I Västra Götaland har det i bred samverkan tagits fram ett flertal mål och strategier som är regionens och kommunernas gemensamma prioriteringar för regionens utveckling.

Övergripande är Vision Västra Götaland – Det goda livet. Västra Götaland ska vara en attraktiv region att bo, verka och leva i och invånarna i

Västra Götaland ska ha bra förutsättningar att ta del av arbete, utbildning och livskvalitet. Målet i den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021–2030 är Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

En av de långsiktiga prioriteringarna i utvecklingsstrategin är att knyta samman Västra Götaland – för hållbar och förbättrad tillgänglighet. Yttrandet utgår i första hand från Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Regional plan för transportinfrastrukturen. Västra Götalandsregionens långsiktiga mål för persontransporter är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Målet för godstransporter är att vara en internationellt och nationellt ledande hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet.

Det är vid byggande av områden för bostäder och verksamheter som förutsättningarna för transportsystemet läggs fast. Att våra transporter idag använder mycket energi, samt ger stora utsläpp av koldioxid och andra emissioner är delvis en konsekvens av vår utspridda bebyggelsestruktur. Om ny bebyggelse koncentreras till befintliga orter och längs stråk ger det möjlighet för fler att använda cykel, gång och kollektivtrafik för sina resor.

Synpunkter på översiktsplanen

Översiktsplanen finns tillgänglig både i digital form och rapportform (pdf). Den digitala versionen är överskådlig och väl strukturerad samt lätt att hitta och navigera i. Nedan redovisas ett antal generella och specifika synpunkter ur ett infrastruktur- och kollektivtrafikperspektiv.

Under rubriken Övriga regionala planer och program på sidan 14 omnämns det förra trafikförsörjningsprogrammet 2016. Nu gällande program avser perioden 2021–2025, se länk: www.vgregion.se/kollektivtrafik/sa-styrs-kollektivtrafiken/trafikforsorjningsprogrammet/

På samma sida refereras till tidigare version av regional infrastrukturplan, länk till den aktuella planen är: www.vgregion.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/transportinfrastruktur/regional-infrastrukturplan/

Det finns ett tydligt stråktänk i Översiktsplanen och en ambition att utveckla bebyggelse främst i redan etablerade tätorter i dessa stråk, vilket ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken i ett hållbart transportsystem att kunna utvecklas. Det finns vidare flera goda exempel där hållbart resande lyfts fram, liksom kollektivtrafikens framkomlighet och förbättringar för gång- och cykeltrafik etc.

Det är också positivt att flera platser identifieras där pendelparkeringar skulle kunna tillkomma vilka även skulle kunna nyttjas som infartsparkeringar under besöksintensiva semesterperioder då resor till och från arbetet minskar, vilket gör att dessa på ett bra sätt kan samnyttjas till flera ändamål.

På några ställen i dokumentet hänvisas till att ”Tjörn stödjer den regionala visionen om långsiktig möjlighet till kollektivt båtresande längs kusten. Läs mer i GR fördjupad strukturbild för kustzonen.” Vi vill härmed förtydliga att detta inte är en regional vision som Västra Götalandsregionen står bakom, utan ett delregionalt dokument framtaget av Göteborgsregionens kommunalförbund.

Under rubriken Färjelinjer på sidan 27 föreslås en ny linje mellan Rönnäng och Kungälv. Västtrafik har gjort bedömningen att potentialen i att knyta ihop Tjörn och Kungälv med en reguljär båtlinje är liten sett till ett ökat hållbart resande. Underlaget på öarna är för litet för att motivera en utökning av trafik. Däremot kan det finnas möjligheter för kommersiella aktörer att utveckla båttrafik, inte minst kopplat till turism- och besöksnäringen.

Det finns även en skrivning på sidan 26 om att ”Färjetrafik för persontrafik ska finnas till öar med permanentboende”. Trafikförsörjningsprogrammet är styrande för kollektivtrafikens utveckling i kommunen. Ambitionen att utveckla kollektivtrafik med båt till andra platser än de som redan trafikeras idag stöds inte av några regionala strategier utan är i så fall en kommunal angelägenhet.

Under rubriken Kollektivtrafik på sidan 71 anges att ”Det behövs både direktbussar och snabba bytesmöjligheter till tåg på södra Bohusbanan. Bohusbanan behöver utvecklas för ökad kapacitet med fler avgångar”. Tågtrafiken utgör stommen för kollektivtrafiken i Bohusstråket. Övrig busstrafik som trafikerar finns till för att dels mata till tåget, dels förstärka eller komplettera med lokala uppdrag. Att trafikera med direktbussar mellan Tjörn och Göteborg parallellt med tåget saknar stöd i Trafikförsörjningsprogrammet och Målbild Tåg2035.

Västra Götalandsregionen och Västtrafik ser fram emot fortsatt gott samarbete.

Kommentar: Referenser till regional infrastrukturplan respektive trafikförsörjningsprogram uppdateras i planhandling. Skrivning gällande Göteborgsregionens vision om kollektivt båtresande längs kusten förtydligas. Kommunen noterar att VGR för närvarande inte aktivt stödjer utvecklad färjeförbindelse mellan Tjörn och Kungälv. Kommunen avser att fortsätta

att utforska möjligheterna att stärka denna länk i delregional och mellankommunal samverkan.

Vidare noteras att VGR uttrycker att stöd saknas i regionala dokument för trafikering med direktbussar mellan Tjörn och Göteborg parallellt med tåget. För kommunen och dess invånare är möjligheten att kunna resa med direktbuss till och från regioncentrum fortsatt viktig, ur såväl arbets- och studiependlingsperspektiv som för fritids-, rekreations- och serviceresor. Det är även angeläget för att upprätthålla en god regional tillgänglighet till kusten som plats för rekreation och friluftsliv, samt för utveckling av hållbara besöksnäringar.

Mot bakgrund av kommunens trafikmässiga utmaning med en sårbar fastlandsförbindelse i kombination med högt bilresande som belastar systemet, är det angeläget att kollektivtrafikutbudet utvecklas i en riktning mot ökad attraktivitet. Kommunen bedömer att fortsatt möjlighet till gen och snabb kollektivtrafikförbindelse utan byten är en förutsättning för att resenärer ska välja buss framför bil, och därmed kunna bidra till effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

3.2.2 Bohusläns museum

Bohusläns museum har beretts möjlighet att yttra sig i ärendet. Det gäller förslag till ny översiktsplan. De tänkta åtgärderna är beskrivna i samrådshandlingar som digitalt inkom till museet 2023-01-25.

Sammanfattning

Bohusläns museum finner att översiktsplanen är lättillgänglig och uppskattar att materialet presenteras i digital form samt att möjlighet finns att ta del av planen i PDF form.

Generella synpunkter

Planen ger en god bild av hur kommunen vill utveckla, använda och bevara Tjörns mark- och vattenområden. Det framgår att man bör ta hänsyn till landskapets kulturmiljövärden i ett långsiktigt perspektiv.

I avsnittet Allmänna intressen/Kulturmiljö redovisas rubrikerna riksintressen, fornlämningar, byggnadsminnen, marina fornlämningar vägminnen samt värdefulla odlingslandskap. Ett positivt inslag i planen är att här finns en tydlig förklaring av kulturmiljöbegreppet och här finns tydliga inriktningar för hur man bör förhålla sig till kulturmiljöer i samband med planering. Det är angeläget, att visa för bland annat Tjörns invånare samt de som aktivt arbetar med planeringsfrågor, att det finns riktlinjer. Riktlinjer som grundar sig på, att värna och ta hänsyn till kulturmiljövärdena både idag och i framtiden.

Det framgår att det finns rekommendationer när detaljplaner ska upprättas, samt vid prövning av bygglov och förhandsbesked. Under rubrik Mark- och vattenområden presenteras riktlinjer för hur ny bebyggelse bör hanteras i känsliga områden. Här hänvisas till Tjörns kulturmiljöprogram (2016), där kulturmiljöer med höga kulturvärden presenteras.

Bohusläns museum uppfattar det som att det finns ett starkt förhållningssätt hur man bör utveckla Tjörns mark - och vattenområden i förhållande till natur- och kulturvärden. Under rubriken Utvecklingsstrategi presenteras riktlinjer om lokalisering av ny bebyggelse. Det framgår att det är olämpligt med ny bebyggelse i områden med höga kulturmiljövärden. Bohusläns museum finner att det är bra, att det finns tydliga riktlinjer för hantering av exempelvis bygglov och detaljplaner i förhållande till kulturmiljövärden.

Bohusläns museum uppskattar det digitala kartmaterialet som ger om så önskas en fördjupad information om olika företeelser. Exempelvis så hänvisar man vidare till Riksantikvarieämbetets Fornsök. I Fornsök har man möjlighet att få en fördjupad information om de lämningar man vill veta mer om.

Under rubriken Allmänna intressen /miljö- och riskfaktorer har klimatfrågan belysts. Det finns en medvetenhet att vattennivåer kan komma att förändras i framtiden. Kommunen avser följa de rekommendationer som presenteras i Handbok stigande vatten, (Västra Götaland och Värmlands län, 2011), för att undvika översvämningsproblematik. I handboken lyfts inventering av kultur- och arkeologiska värden, konsekvenser och åtgärder.

Bohusläns museum vill informera om, att ett projekt ”Kulturarv för framtida generationer – med klimatperspektiv på Västsveriges kulturarv” genomfördes 2014–2016, som en länsövergripande analys av klimatförändringarnas effekter på kulturarvet. Projektrapport med tillhörande webbGIS finns tillgängligt via www.kulturarvklimat.se. Analysen fördjupades ner till kommunnivå under 2019–2020 och finns tillgängligt på samma webbsida. Den västsvenska arbetsgruppen för kulturarv och klimatfrågor jobbar vidare med dessa frågor och Bohusläns museum har en representant i gruppen.

Bohusläns museum håller med om, att i samband med fortsatt planering inom kommunen så bör fortsatt hänsyn tas till kulturmiljöer och -värden och de resultat som presenterats i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB Tjörn kn Calluna AB 2022).

Utlåtande ur bebyggelseperspektiv
Kulturmiljöprogrammet för Tjörn från 2016 är ett välgjort och värdefullt underlag för Översiktsplanen. För allmänhetens upplysning, när det gäller kulturhistoriska hänsynstagande i samband med bygglovshandläggning m m, är det olyckligt att ”kommunalt utpekade miljöer” i denna ibland inte överensstämmer med motsvarande i Länsstyrelsen Informationskarta Västra Götaland” Lagerlista/ Kulturmiljöer” t ex för nr 18 Pilane, 31 Valbergshamna m fl.

Utlåtande ur fornlämningsperspektiv
Fornlämningar beskrivs kortfattat under rubriken Allmänna intressen/kulturmiljö. Bohusläns museum ser att detta parti av text kan kompletteras. Alla fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. Kulturmiljö-lagen. Skyddet gäller själva fornlämningen och ett så stort område på marken eller sjöbottnen som krävs för att bevara fornlämningen. Detta område benämns fornlämningsområde. Fornlämningar får inte skadas, täckas över eller på annat sätt påverkas utan tillstånd (2 kap. KML 6§). Innan åtgärder utförs som berör fornlämningar ska kontakt tas med Länsstyrelsen.

I landskapet finns även kulturhistoriska lämningar. Den vanligaste skillnaden mellan en fornlämning och en övrig kulturhistorisk lämning är åldern. I kulturmiljölagen från 2014 anges år 1850 som en brytpunkt. (En fornlämning ska ha tillkommit före 1850, vara en lämning efter människors verksamhet och den ska vara varaktigt övergiven. Uppfylls dessa kriterier klassificeras lämningen som en fornlämning).

Enligt miljöbalkens hänsynsregler ställs krav på att undvika skador på områden och miljöer som innehåller kulturvärden. Även övriga kulturhistoriska lämningar omfattas av detta generella skydd som ges i miljöbalken.

Arkeologisk utredning nämns under rubriken Energiförsörjning/vindbruk. Bohusläns museum vill informera om att arkeologiska utredningar och undersökningar kan komma att bli aktuella även i samband med annan exploatering på land och i vatten. Det bör på ett tidigt stadium utredas om fornlämningar berörs på land och/eller i vatten i samband med exploatering. Samråd bör ske med Länsstyrelsen i ett tidigt skede i syfte att klarlägga om fornlämningar berörs.

Kommunens kommentar: Information om planeringsunderlag gällande klimatperspektiv på kulturmiljöer noteras. Kartredovisning gällande kommunens kulturmiljövårdsprogram rättas. Text kompletteras avseende behov av arkeologiska utredningar och hänsyn till fornlämningar vid planering och byggande på land och i vatten.

3.2.3 Göteborgsregionen, GR

Sammanfattning

Tjörns kommuns översiktsplan lägger grunden för den fysiska planeringen inom kommunens administrativa gränser. Planen pekar ut viljeriktningen för kommunens utveckling över tid och sätter ramar för mer detaljerade planer och projekt i kommunens olika delar.

GR:s yttrande utgår från de politiska överenskommelserna i Hållbar tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen, likväl Fördjupad strukturbild för kustzonen som anger att vi tar ett gemensamt ansvar för att den regionala strukturen utvecklas på ett hållbart sätt. Även Strategisk inriktning 2020–2023 (2024) har legat till grund för bedömningen.

GR har tidigare yttrat sig i ärende 2020–00020 Fördjupad Översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Sammanfattningsvis ser GR positivt på Tjörns kommuns ambitioner för den fysiska planeringen och anser att Tjörns kommun presenterar ett underbyggt planförslag som går väl i linje med intentionerna i GR:s mål, strategidokument och överenskommelser.

GR ser i synnerhet positivt på kommunens ambitioner att värna om regionens kustzon och de kvalitéer som bidrar till en attraktiv region, likväl kommunens ambitioner om att fokusera bebyggelseutveckling i anslutning till serviceorter och kollektivtrafiknära lägen.

Bedömning

GR:s yttrande utgår från de politiska överenskommelserna i Hållbar tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen som anger att vi tar ett gemensamt ansvar för att den regionala strukturen utvecklas på ett hållbart sätt. Även Strategisk inriktning 2020-2023 (2024) och Fördjupad strukturbild för kustzonen har legat till grund för bedömningen.

Tjörns kommun presenterar ett genomarbetat och väl underbyggt planförslag som går väl i linje med intentionerna i GR:s mål och strategidokument. Översiktsplanen hanterar mellankommunala och regionala överenskommelser, likväl placerar kommunen i en regional kontext. Tjörns kommun refererar genomgående till regionala styrdokument och överenskommelser.

Vid frågor som hanterar kust och hav används Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommuner istället för översiktsplanen. GR har tidigare yttrat sig i Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommuner. GR:s samlade bedömning var att Tjörn och Orust presenterar ett genomarbetat och väl underbyggt planförslag som går väl i

linje med intentionerna i GR:s mål, strategidokument och överenskommelser. Denna bedömning kvarstår.

Bebyggelseutveckling

GR är positiva till att bebyggelseutvecklingen i huvudsak ska ske inom befintliga serviceorter med fokus på utveckling och förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Det ligger i linje med överenskommelserna i Strukturbild för Göteborgsregionen och Fördjupad strukturbild för kustzonen.

Idag har Tjörns kommun hög andel småhus. Överenskommelsen Hållbar tillväxt konstaterar att regionens långsiktiga inriktning är att skapa en regional struktur med en befolkningsmässig balans. Utifrån det är GR positiv till att Tjörns kommun avser planlägga för flerbostadshus och andra boendeformer som kompletterar befintligt utbud och attraherar helårsboende i olika åldrar och med olika tillgångar och behov. Detta bidrar också till att skapa och stärka underlag för resande med hållbara transportsätt inom regionen.

Näringslivsetableringar

Mark för näringslivet är en särskilt utpekat utmaning i GR:s strategiska inriktning för 2021-2023 (2024). GR ser positivt på att Tjörns kommun tar ett regionalt ansvar för regionens försörjning av mark för näringslivet i enlighet med utvecklingsprincip fem i överenskommelsen Fördjupad strukturbild för kustzonen.

GR är också positiva till att Tjörns kommun avser stärka serviceorter med arbetsplatser i enlighet med utvecklingsprincip två och fem i Fördjupad strukturbild för kustzonen. För att regionen ska stå sig i den globala konkurrensen behöver kommunerna i sin tur erbjuda service av hög kvalitet. Tillväxten får inte ske på bekostnad av miljön. GR vill betona vikten av att verksamheter med högre besöksandel eller personal lokaliseras till områden med en god kollektivtrafikförsörjning.

I Fördjupad Översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner förs ett resonemang kring utveckling av båtplatser på land. GR ser fram emot hur denna ambition kan kopplas till översiktsplanens ambitioner gällande mark- och vattenanvändning samt hur ett sådant koncept skulle kunna gynna näringslivsutvecklingen i kommunen.

Grön- och blåstruktur

Kustzonen har en sådan attraktionskraft och är så identitetsskapande för hela Göteborgsregionen att såväl utvecklingen av som tillgängligheten till den är av gemensamt intresse. Tjörns kommun lyfter genomgående Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommuner då frågor som rör kust och hav hanteras. GR är positiva till att översiktsplanen

lyfter den gemensamma fördjupade översiktsplanen, då detta ligger i linje med det regionala perspektivet. GR har tidigare yttrat sig i Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommuner under samrådsskedet genom beslut i styrgruppen för Miljö och Samhällsbyggnad, 2022-09-09. GR:s samlade bedömning var att Tjörn och Orust presenterar ett genomarbetat och väl underbyggt planförslag som går väl i linje med intentionerna i GR:s mål, strategidokument och överenskommelser. Denna bedömning kvarstår.

Översiktsplanen lyfter även kommunens naturvårdsprogram, grönstrukturplan och grön infrastruktur, vilket GR ligger i linje med Hållbar tillväxt. Vidare är GR positiva till att Tjörns kommun tar regionalt ansvar genom att skydda och planera för salta strandängar, och således värnar både om de kulturella upplevelserna i regionens landskap och ekosystemen i kustzonen.

Klimatanpassning

GR anser att Tjörns kommun lyfter underbyggda och tydliga formuleringar om klimatanpassning och dess relation till fysisk planering. GR är positiva till att Tjörns kommun identifierar klimatrisker och kopplar dessa till resonemang om grön infrastruktur, exempelvis genom att både tillhandahålla skyfallskartering och strukturplan för hantering av skyfall. Vidare är GR positiva till Tjörns kommuns resonemang om att sammanlänka klimatomställning och klimatanpassning - "hindra och lindra".

Vattenförsörjning

Tjörns kommun lyfter den kommunala vattenförsörjningsplanen i översiktsplanen samt konstaterar att vattenförsörjning förutsätter mellankommunala och regionala samarbeten. GR ser positivt på Tjörns kommuns resonemang och kommunens initiativ att lyfta vattenförsörjningsplanen. Kommunens viljeriktning ligger i linje med vattenförsörjningsplanen för Göteborgsregionen.

Infrastruktur

I kustzonen finns en del av regionens bosättning med ett antal större och mindre orter samt fritidshusområden. Tjörns kommun är en attraktiv boende- och besökskommun, vilket skapar möjligheter, men också svårigheter då det saknas en kapacitetsstark infrastruktur. Hållbar tillväxt fastslår att det är en gemensam uppgift att verka för att skapa en attraktiv region med lättillgänglig kärna och kust. GR är positiva till att Tjörn fokuserar på pendelparkering på strategiska platser och verkar för att underlätta för kollektivtrafik på väg 160 och 169 i högtrafik.

Översiktsplanen presenterar tydliga resonemang och kopplingar mellan hållbart resande av olika trafikslag. Tjörns kommun visar en ambition

om utbyggnad av gång- och cykelvägnät, vilket är i linje med det regionala stomcykelnätet. GR uppmuntrar kommunens ambition och är positiva till att Tjörns kommun tar regionalt ansvar om hela-resan-perspektiv och verkar för hållbart regionalt resande.

GR noterar att översiktsplanen värnar om det regionala kulturintresset om båtliv, som är en attraktiv del av regionen. Hållbar tillväxt fastslår att Göteborgsregionen har stora värden i kusten, havet, skogen och sjöarna och de är stora tillgångar inte bara för regionens attraktivitet utan också för t ex ekosystemtjänster. För att behålla denna potential krävs ett medvetet arbete med att skydda värdefulla miljöer.

Övrigt

GR anser att Tjörns kommun har en god kommunikativ plan, som genom bildspråk placerar kommunen i en mellankommunal och regional kontext, likväl är i linje med bildspråket i Strukturbild för Göteborgsregionen. GR uppskattar också att översiktsplanen sammanställts i både pappersformat och digitalt format.

Vi ser fram emot att följa ert fortsatta arbete med översiktsplanen och bidrar gärna med regionala perspektiv.

Kommunens kommentar: Tackar för positiva omdömen och bekräftelse på att planförslaget ligger i linje med GR's mål.

Att uppnå näringslivstillväxt bedöms i Tjörns fall bland annat förutsätta anspråk på tidigare oexploaterad mark och ökad påverkan på luft och vatten. Att detta ska kunna ske helt utan bekostnad på miljön ser kommunen som mycket svårt. Kommunen delar dock uppfattningen att verksamheter med högre besöksandel eller personaltäthet bör lokaliseras till områden med god kollektivtrafikförsörjning bland annat för att främja hållbart resande och därmed begränsa klimatpåverkan. Översiktsplanen anger flera utbyggnadsområden för mångfunktionell bebyggelse i såväl centrumnära lägen som i andra lägen med god kollektivtrafik där denna typ av näringsliv kan utvecklas.

Kommunen delar uppfattningen att det finns betydande utmaningar gällande transportinfrastrukturen och därmed den regiongemensamma uppgiften att verka för en lättillgänglig kärna och kust. Texter gällande påverkan på transportsystemet utvecklas, se kommentar till Trafikverkets yttrande.

Kommunen delar uppfattningen att det vid utveckling av förutsättningar för båtlivet är viktigt att göra en god avvägning mellan motstående intressen avseende båtlivets påverkan på ekosystem i kustzonen. Kommunen avser att utreda småbåtshamnars och fritidsbåtars mark- och vattenanspråk inom ramen för fortsatt översiktlig planering.

3.2.4 Räddningstjänsten Storgöteborg, RSG

Beslut
Förbundsstyrelsen antar förbundets yttrande som eget yttrande och översänder det till byggnadsnämnden i Tjörns kommun.

Sammanfattning
Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har fått en remiss angående Tjörns kommuns översiktsplan.

- För att minska åtaganden med stegutrymning över tid, ska nya byggnader utformas med tillämpliga byggnadstekniska åtgärder i stället för utökade åtaganden för RSG.
- För att RSG ska kunna uppfylla LSO 1 kap. 3 § behöver Tjörns kommun säkerställa brandvattenförsörjningen.
- För att minska insatstiderna bör Tjörns kommun bevaka RSG:s intresse för samverkansmöjligheter vid sjötransporter och verka för god framkomlighet överlag.

Ärendet
Tjörns kommun har översänt handlingar för samråd avseende ny översiktsplan. Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har tagit del av handlingar från kommunens hemsida 2022-12-01 och lämnar följande synpunkter.

Riskhantering
Riskbild

Förutom normala riskobjekt som hotell, samlingslokaler, äldreboende, industrihamnen Wallhamn och gästhamnar, så finns det tät trähusbebyggelse (riksintresse) som innebär ökad risk för brandspridning vid brand. Riskobjekten är utspridda på Tjörn och mindre öar där broförbindelse saknas, vilket innebär att bland annat insatstiderna är en utmaning. Befolkningen och besökare varierar från 16 000 personer vintertid, upp mot 45 000 personer under högsäsong på sommaren.

Det fraktas även stora mängder kemikalier till sjöss i och i närheten av kommunens skärgård.

I syfte att minska brandriskerna i tät trähusbebyggelse med högt kulturhistoriskt värde/riksintressen bör en strategi tas fram. Det finns erfarenheter från bränder samt brandförebyggande åtgärder i städer med liknande tät trähusbebyggelse att ta lärdom av. Särskilda brandskyddsåtgärder i form av fast installerad teknik för detektering av värme eller brand bör utredas och eventuellt implementeras.

Farliga verksamheter

NCC Industry AB och Panda Fyrverkerier i Sverige AB är verksamheter som anses vara farliga enligt 2 kap. 4§ Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Vid exploatering i närheten av anläggningarna behöver riskerna beaktas och RSG remitteras.

Det finns inga kända farliga verksamheter i grannkommunerna som begränsar Tjörns kommuns exploatering i nuläget.

Farligt gods

För att förtydliga de områden där farligt godstransporter påverkar vid planläggning, nybyggnation, ändring av byggnad och ändrad verksamhet, bör riskbeaktningsavståndet (150 meter) ritas in på båda sidor om farligt godslederna, på den digitala markanvändningskartan. En grafisk framställan förenklar för myndigheter och skapar en medvetenhet hos allmänheten.

Den primära farligt godsleden saknas på kartan för vägar och farleder (sidan 65).

Extremt väder

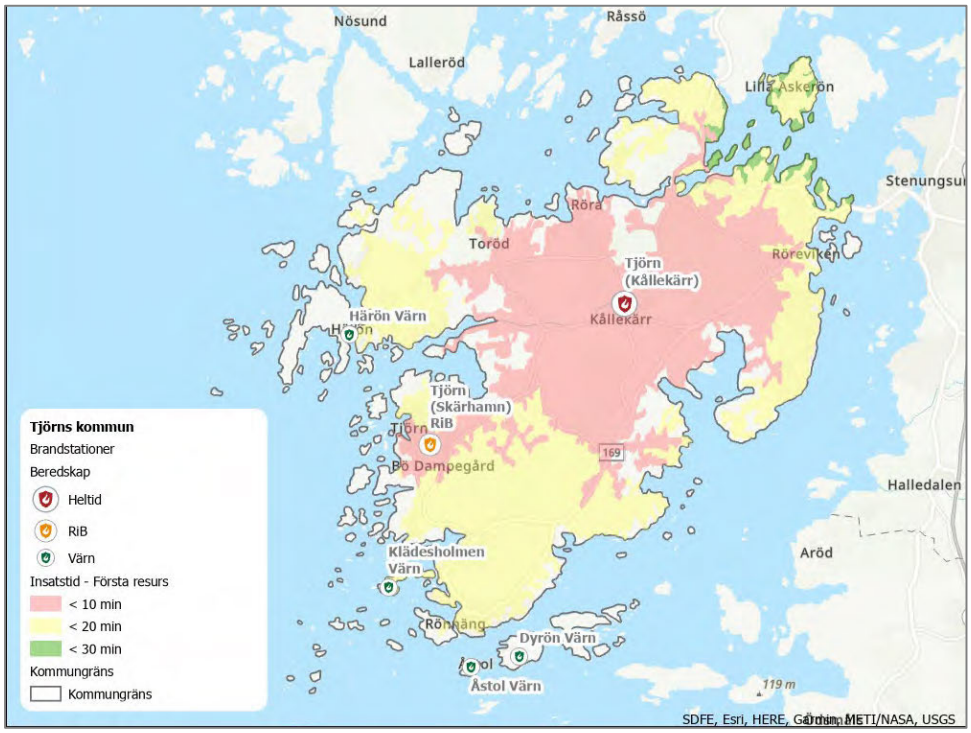
RSG vill understryka vikten av att kommunens fysiska planering är inriktad på att minska riskerna för att översvämningar, ras och skred uppstår samt att stormar och andra väderhändelser ej leder till extraordinära störningar i samhället. Stråk som är av vikt för räddningstjänstens insats behöver vara definierade och framkomliga även vid exempelvis extremt väder. Med andra ord ett prioriterat vägnät som är robust men även underlättar för snabba och effektiva räddningsinsatser.

Kommunal räddningstjänst

Beredskap

I samband med att RSG övertog ansvaret för Tjörns kommuns räddningstjänst vid årsskiftet 2022/2023 så identifierades ett behov av att utreda beredskapen. Syftet är att säkerställa beredskapsnivån och kostnadseffektiviteten över tid.

RSG:s beredskap 2023-05-02



Insatstid 10, 20 och 30 minuter för första resurs (1+2) på skadeplats.

Insatstid 10, 20 och 30 minuter för 1+4 på skadeplats.

Det finns ett flertal riksintressen (bl.a. tät bebyggelse med trähus), natura 2000-områden och kustvärdekärnor som kräver båtförmåga. Kommunen bör bevaka och stödja möjligheter för samverkan med Kustbevakningen, Sjöräddningssällskapet och andra verksamheter inom Tjörns kommun.

Framkomlighet

Delar av Tjörns kommun (till exempel Åstol, Dyrön, Klädesholmen och Härön) har så kallad ”långsam resurstillväxt”. Detta innebär att förstärkning från fastlandet tar längre tid än normalt. En av orsakerna till långsam resurstillväxt är att trafikflödena har stor säsongs- och dygnsvariation vilket skapar kapacitetsproblem på Tjörnbroarna, väg 160 och 169.

Tjörns kommun behöver verka för god framkomlighet under normala förhållanden och vid samhällsstörningar som översvämningar och liknande. Framkomligheten till den täta trähusbebyggelsen, badplatser och samhällsviktiga funktioner som till exempel färjetrafik, broförbindelserna, brandstationer, kommunhuset med flera bör upprätthållas.

För att säkerställa en skälig insatsförmåga på kommunens öar med kollektivtrafik bör RSG vara remissinstans vid upphandling av fartygen.

Brandvattenförsörjning

För att RSG ska kunna uppfylla LSO 1 kap. 3 § behöver Tjörns kommun säkerställa brandvattenförsörjning vilket ska beaktas vid fysisk planering.

Brandvattenförsörjningen på Tjörn är bristfällig sedan många år (se Länsstyrelsens föreläggande dnr. 72-36545-1999 och 456-33304-2008 som inte åtgärdats). För att säkerställa ett hållbart brandvattensystem behöver Tjörns kommun besluta om en brandvattenplan enligt Svenskt vattens publikation P114, i samråd med RSG. Vid utveckling av brandvattensystemet bör öarna Åstol, Klädesholmen, Dyrön och Härön prioriteras.

Stegutrymning

Med utgångspunkt i plan- och bygglagstiftningen har RSG tidigare åtagande att med stegutrustning tillskapa en andra utrymningsväg från vissa befintliga byggnader. Med hänsyn till insatstid, pågående förändringar i regelverk samt att stegfordon inte kan tillgodoräknas inom Tjörns kommun är räddningstjänstens möjlighet att utgöra andra utrymningsväg begränsad.

I detta avseende är det av stor vikt att nya byggnader utformas med tillämpliga byggnadstekniska åtgärder för att ha två eller fler av varandra oberoende utrymningsmöjligheter. Att förlita sig på RSG:s stegutrustning när det gäller kommande utbyggnadsplanering innebär en strukturell svaghet och oskäliga beredskapskostnader över tid.

Kommunal beredskap och civilt försvar

RSG anser att kommunal beredskap behöver hanteras i nya översiktsplanen. Krisberedskap behöver beaktas vid fysisk planering och grunden i krisberedskapen är samhällsviktig verksamhet, alltså sådan verksamhet som alltid måste upprätthållas. Det inbegriper verksamheter där ett bortfall eller en svår störning kan skapa en allvarlig kris samt verksamheter som är nödvändiga för att kunna hantera och begränsa skadeverkningarna av en kris. Samhällsviktiga verksamheter finns bland annat inom räddningstjänst, sjukvård, skola, äldreomsorg och kommunalteknisk försörjning. För att skapa robusthet, redundans och anpassningsmöjlighet för kommunens invånare under höjd beredskap bör planeringen ske inom områden som berör geografiskt områdesansvar samt skydd och undsättning med för ändamålet nödvändiga byggnader och verksamheter.

Kommunens kommentar: Kommunen bekräftar RSG's bild av särskilda riskfaktorer på och omkring Tjörn, samt att utmaningar gällande insatstider finns såväl på land som till sjöss. Av kommunens risk- och sårbarhetsanalys för 2023-2026 framgår ytterligare riskfaktorer som kommunen uppmanar RSG att notera.

Kommunen verkar kontinuerligt och långsiktigt för god framkomlighet och minskad sårbarhet i vägnätet, med stöd i trafikstrategi och trafikprogram antagna 2021. Arbete för erforderlig klimatanpassning av trafiksystemet är inlett genom kunskapsuppbyggnad under arbetet med översiktsplanen, och avses fördjupas och konkretiseras inom ramen för fortsatt klimatanpassningsplanering.

Tjörns kommun är idag sammankallade till ett Krishanteringsråd där samverkan sker med övriga samhällsviktiga aktörer inom kommunens geografiska område, bland annat Sjöräddningssällskapet, Kustbevakning och Räddningstjänsten. Kommunen bedömer detta som lämpligt forum för upprätthållande och vidareutveckling av möjligheter till sjötransport vid räddningsinsatser. Vidare kan räddningstjänsten i nuläget via SOS få hjälp av Västtrafiks färjor för transporter i den mån det är möjligt. RSG's önskemål om att vara remissinstans vid upphandling av nya färjor vidarebefordras till Tjörns hamnar AB som hanterar upphandlingen.

Tillgången till släckvatten skiljer sig inom Tjörns geografiska yta, vilket innebär att räddningstjänsten kan behöva använda havsvatten vid bränder som ligger nära havet. Kommunen delar uppfattningen att brandvattentillgången behöver säkras på fler platser inom kommunen, och avser att initiera vidare dialog med RSG kring detta.

Kartmaterial i översiktsplanen förtydligas avseende leder på land och vatten för farligt gods, samt riskbeaktningsavstånd längs berörda vägar.

Texten förtydligas avseende kommunal krisberedskap och samhällsviktiga verksamheter, samt kompletteras med riktlinjer om att nya byggnader utformas med tillämpliga byggnadstekniska åtgärder för att minska åtaganden med stegutrymning över tid.

3.2.5 Göteborgs stad

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förutsättningarna för hållbart resande mellan Tjörn och dess regionala målpunkter ska värnas och utvecklas för att underlätta bekväm arbetspendling och därmed helårsboende på Tjörn, samt för att främja besöksnäring och regional tillgänglighet till kusten. Väg 160, Tjörnbroleden, har stor betydelse som den enda direkta fastlandsförbindelsen, vilket tillsammans med väg 169 har särskilt betydelse för godstransporter till och från kommunens hamnar och större verksamhetsområden. Hamnen i Wallhamn ges möjlighet till utveckling för ytterligare hantering och omlastning av gods av befintlig hamn.

Kommunikationer beskrivs i översiktsplanen som en stor utmaning. Tjörnbron som enda fasta förbindelse till fastlandet ger en sårbarhet vid olyckor och stora trafikflöden. Det uppstår ofta långa köer som ger förlängd restid för såväl godstransporter som kollektivtrafik, boende och besökande, särskilt under sommarhalvåret. Kollektivtrafiken behöver utvecklas både inom Tjörn och mot Stenungssund och vidare till Göteborg.

Översiktsplanen beskriver att stora åtgärder behövs i vägsystemet samt att en utbyggnad av Bohusbanan behövs för att kunna hantera arbetspendlingen mot regionkärnan. Trafikverket är huvudman både för stora delar av vägnätet inom Tjörns kommun och för det övergripande nationella vägnätet (E6) samt för järnvägen. Översiktsplanen medför att kommens utveckling på sikt blir beroende av utbyggnaden av storskalig statlig infrastruktur. Göteborgs Stad ser positivt på att kommunen lyfter dessa behov i sin översiktsplan men ser samtidigt att det kan vara svårt att bedöma när i tid dessa åtgärder kan bli aktuella att genomföra, vilket riskerar att påverka inriktningen och genomförandet av översiktsplanen.

Det finns stora investeringsbehov av infrastruktur i regionen (både vägprojekt och järnvägsprojekt) och konkurrensen mellan investeringarna är stor. Det är viktigt att kommunerna i regionen fortsatt samverkar kring behoven både med Trafikverket och Västtrafik för att verka för ett mer hållbart resande (både lokalt och regionalt) samt för att säkerställa att de investeringar som prioriteras och genomförs skapar förutsättningar för det.

För att främja en hållbar utveckling både lokalt på Tjörn och regionalt behöver andelen tillkommande arbetsplatser inom kommunen minst motsvara antalet tillkommande bostäder, vilket även nämns i översiktsplanen. Detta för att stärka det lokala samhället och samtidigt minska behovet av arbetspendling från kommunen. Fler tillkommande arbetsplatser möjliggör även en utveckling som i lägre grad är beroende av osäkra framtida satsningar inom järnväg, nya fastlandsförbindelser eller stora satsningar inom kollektivtrafik. Detta påverkar också det regionala trafiksystemet inte kan hantera en ökad arbetspendling med bil in till Göteborg.

Tjörn stödjer den regionala visioner om långsiktig möjlighet till kollektivt båtresande längs kusten (GR fördjupad strukturbild för kustzonen). Göteborg ser positivt på att utveckla fler kopplingar för kollektivt resande vattenvägen. Med en ny koppling mot Kungälvs kommun kan på sikt en avlastande/kompletterande förbindelse uppnås. Ny kollektivtrafik till Kungälv och Göteborg kommer att behöva ansluta till ett nytt färjeläge på fastlandssidan.

Förslaget innehåller ett område för vindbruk som kan omfatta två eller flera vindkraftverk (50 – 105 meter) samt ett omkringliggande större område där mindre vindkraftverk (<50 meter) kan prövas. Göteborg ser positivt på att översiktsplanen pekar ut lämpligt område för vindkraftsverk, vilket möjliggör för lokal elförsörjning som kommer till nytta för hela regionen.

Göteborgs stad stödjer inriktningen i översiktsplanen och dess ambitioner, men vill lyfta behovet av regional samverkan och prioritering av infrastuktursåtgärder som i högre grad bidrar till hållbart resande. Vidare finns ett behov att utveckla en lokal arbetsmarknad som kan stärka både kommun och region.

Stadsbyggnadsnämndens (S, V, MP) kommentar
Tjänsteutlåtandets förslag till yttrande beskriver på ett välavvägt sätt förslaget till ny översiktsplan för Tjörn och vi instämmer i detta. Vi ser positivt på att Tjörn använder konceptet serviceorter. Ökat befolkningsunderlag i mindre tätorter ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik,

offentlig service och lokal kommersiell verksamhet. Detta kan ge många positiva konsekvenser, inte minst ur klimatperspektiv. En utveckling av färjetrafiken skulle också kunna stärka både arbetspendling och turism, inte minst om vissa turer skulle förlängas till Göteborg under turistsäsongen.

Kommunens kommentar: Kommunen delar uppfattningen att befolkningsökningen riskerar att påverka det regionala trafiksystemet, med behov av trafikåtgärder inom olika tidsperspektiv som följd. Texter i handlingen utvecklas, se kommentar till Trafikverkets yttrande.

Kommunen delar uppfattningen att en hållbar och robust utveckling förutsätter att den lokala arbetsmarknaden växer i takt med befolkningsökningen, så att utpendlingsbehovet begränsas. Kommunens antagna mål för näringslivsutveckling och tillskapande av 1200 arbetsplatser till 2035 är baserat på BRG's fördelning av 120 000 nya arbetsplatser i hela storstadsregionen.

Behov av nytt färjeläge på fastlandssidan vid utveckling av färjeförbindelse till Göteborg noteras. Kommunen hoppas på fortsatt mellankommunal samverkan i färjefrågan.

3.2.6 Orusts kommun

Trafik och infrastruktur

Orust kommun ser positivt på att frågan om bro mellan Orust och fastlandet lyfts redan i utvecklingsstrategin. Detta visar att det är en fråga av stor betydelse även för Tjörn snarare än att det bara tas upp som en mellankommunal fråga.

I samrådsförslaget för Orust Översiktsplan 2040 konstateras att en ny bro mellan Orust och E6 är en viktig förutsättning och satsning för Orust kommuns fortsatta utveckling. Utan bron väntas Orust, till följd av kapacitetsbrist och längre restider, få en mer begränsad befolkningsutveckling än Översiktsplanen tar höjd för.

Både Orust och Tjörns förslag till översiktsplaner redovisar en viljestyrd planering för befolkningsökning, vilket inte bedöms genomföras utan en väsentlig kapacitetsökning i trafiksystemet. Kopplingen mellan Tjörns planförslag och kapaciteten i trafiksystemet bör redovisas tydligare i granskningshandlingen. Olika trafikåtgärders påverkan på förutsättningarna för genomförande av planförslaget bör ingå. Den åtgärdsvalsstudie för *Förbindelse Orust till fastlandet* som pågår, föreslås utgöra underlag för förtydliganden till granskningshandlingen.

Planförslaget kan antas medföra en ökad biltrafik trots åtgärder för att främja cykling och kollektivtrafik, särskilt då Tjörns kommun ställer sig

positiva till byggande utanför tätorterna utan konkreta riktlinjer för tillgång till kollektivtrafik eller cykelbana. Detta behöver hanteras i andra delar av översiktsplanen.

Åtgärdsvalsstudien utreder en bro mellan Orust och fastlandet. Vägfärja går idag mellan Svanesund och Kolhättan, vilket inte bör blandas ihop med bron.

För att minska klimatpåverkan och belastning på trafiksystemet finns ett behov av att öka andelen resor med kollektivtrafik och cykel. Orust ser ett behov av ökat samarbete och samordning av kollektivtrafik och gemensamma perspektiv i dialog med Västtrafik. Genom samordning kan underlaget för kollektivt resande öka vilket motiverar en stärkt kollektivtrafik som skulle gynna båda kommunerna

På kartan över gång- och cykelvägar *(Allmänna intressen- kommunikationer och infrastruktur)* finns endast kommunens cykelvägar utritade. På Orust sida finns cykelväg upp till Varekil. Det skulle gynna turism och besöksnäring att knyta samman kommunernas cykelinfrastruktur söderut från Skåpesund. Vad är motiven bakom att detta inte är utpekat som en föreslagen ny gång- och cykelväg?

Natur och miljö

Kommunerna är öar och därmed främst sammankopplade genom den blå infrastrukturen. Orust ser positivt på den pågående gemensamma havsplaneringen, och ser att det finns behov av fortsatt dialog i genomförandeskede och kring viktiga åtgärder som berör den gemensamma blåstrukturen. Ett exempel på en sådan fråga är kunskaps- och beslutsunderlag om hamnar för fritidsbåtar. Vi ser ett ökat behov av hänsyn till fritidsbåtars påverkan på grunda havsområden vilket behöver hanteras i planeringen. Frågan hanteras i *Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommuner,* men ligger i gränslandet mellan hav och land. Orust föreslår i Översiktsplan 2040 att frågan utreds vidare, och är positiva till samverkan med Tjörns kommun om intresse finns.

Risk och krisberedskap

Då väg 160 och Tjörnbroarna är en viktig nod för Orust, vill vi framföra vikten av att dialogen kring risk och sårbarhetsfrågor förs mellankommunalt. Ett robust vägnät och en alternativ väglösning med ny bro mellan Orust och Stenungsund är den enskilt viktigaste infrastruktursatsningen ur detta perspektiv. Även frågor som energisäkerhet och dricksvattenförsörjning är en mellankommunal fråga där ett tydligt samarbete mellan Tjörn och Orust eventuellt skulle kunna förtydligas i samrådsförslaget. Andra mellankommunala samarbeten vi menar är viktiga för ett

robust samhälle är samverkan inom räddningstjänst, samt kustbevakningen avseende sjötransporter av farligt gods och oljeutsläpp. Avslutningsvis kan nämnas att Orust också menar att det finns ett behov av samarbete avseende risker och insatser mellan kommunerna i frågan om att säkra vattenområden med hänsyn till den gemensamma närheten till Stenungsunds petrokemiska industrier.

Energiförsörjning

I samrådsförslaget lyfter Tjörns kommunsamarbetet mellan Stenungsund och Orust för att säkerställa en stabil elförsörjning med tillräcklig kapacitet i kraftledningsstråken. Orust kommun menar att det även är viktigt att samverka kring anslutningspunkter och överföringsledningar.

Vatten och avlopp

Orust kommun ser positivt på samverkan inom VA-området, vilket kan bidra till att minska sårbarheten och öka vår förmåga att stå emot olika påfrestningar i samhället.

Tjörns kommun lyfter ett alternativ till reservvattenförsörjning som är att ansluta till Orust kommun som i nuläget bygger ut sitt VA-nät i sydvästra delen av kommunen. Orust kommun bedömer att detta skulle kunna vara aktuellt i mindre omfattning och är öppna för fortsatt dialog i frågan om behov finns.

Som en del i den pågående VA-utbyggnaden diskuteras anslutning av Säckebäck strax norr om Skåpesund. Orust kommun önskar ha dialog kring eventuellt intresse av VA-samarbete kring Askeröarna som tillhör Tjörns respektive Stenungsunds kommun i samband med utbyggnad i Säckebäck.

Orust kommun ser positivt på att det pågår ett arbete att ta fram gemensamma riktlinjer för enskilda avlopp i STO-kommunerna. Det är viktigt att Tjörns positiva inställning till bebyggelse på landsbygden inte resulterar i negativ påverkan på naturmiljön från enskilda avlopp. Detta förebyggs delvis genom utpekandet av riskområden för VA men frågan behöver bevakas i kommande planering, uppföljning, lovprövning och tillsyn.

Kommunens kommentar: Texter gällande påverkan på transportsystemet utvecklas, se kommentar till Trafikverkets yttrande. Skrivningar gällande ÅVS Orust-fastlandet ses över och förtydligas. Framtida cykelväg söderut från Skåpesund läggs till i karta. Text förtydligas avseende tillgång till kollektivtrafik och infrastruktur för gång- och cykeltrafik vid byggande på landsbygd. Merparten av ny bebyggelse avses tillkomma inom och i anslutning till

serviceorterna, vilket innebär god tillgång till kollektivtrafik och cykelbana. Samtidigt är den befolkade landsbygden en viktig del av kommunens karaktär och själ, som kommunen vill fortsätta att främja och utveckla.

Texten utvecklas också med tydligare koppling till kommunens trafikstrategi respektive trafikprogram som antogs 2021. Handlingarna ger stöd för och listar ett antal åtgärder med syfte att ställa om till hållbart resande inom kommunen och i samverkan med grannkommuner och andra aktörer. Tjörns kommun är öppen för fortsatt och utökad samverkan med Orust i dessa frågor, inte minst gällande gemensam dialog med Västtrafik för utveckling av kollektivtrafiken, samt gällande sammanlänkning av det regionala cykelvägnätet.

Kommunen delar vidare uppfattningen att behov finns av stärkt kunskaps- och beslutsunderlag om hamnar för fritidsbåtar, och ser fram emot gemensamt utredningssamarbete kring detta.

Tjörns kommun är även öppen för stärkt mellankommunal samverkan kring risk- och sårbarhetsfrågor, samt gällande anslutningspunkter och överföringsledningar för elförsörjning.

Tack för möjlighet till framtida samverkan kring reservvattenförsörjning. Kommunen är även öppen för fortsatt samtal om samverkan med både Orust och Stenungsund avseende allmänt VA på Askeröarna. Utbyggnad inom detta område är dock inte prioriterat i kommunens nya VA-plan.

Kommunen delar uppfattningen att det är viktigt att byggande på landsbygden inte resulterar i negativ påverkan på natur- och vattenmiljön, och att risker kopplade till enskilda avlopp behöver bevakas i kommande planering, uppföljning, lovprövning och tillsyn, i enlighet med kommungemensam policy för små avlopp. Policyn har stöd i och ligger i linje med pågående arbete med en ny VA-plan för Tjörns kommun.

3.2.7 Kungälvs kommun

Den fråga som främst berör Kungälvs kommun är frågan om kollektivtrafik och förslaget om en färja från Rönnäng till Kungälv. Förvaltningens bedömning är positiv till förslaget och denna typ av färjetrafik och främst på sommarhalvåret. Dock är bedömningen att en angöring i Tjuvkil inte är genomförbar med tanke på logistik och utrymmesbehov. Förslaget är att den s.k. Rökan (tidigare brofästet på Vrångholmen) alternativt Marstrand är en lämpligare angöringsplats.

Förvaltningen instämmer i att vattenförsörjning är en viktig regional och mellankommunal fråga. Såsom anges i översiktsplanen bidrar Kungälvs kommun genom en anslutning till Stenungssunds kommun. Förutom dessa mellankommunala frågor så har kommunerna flera

beröringspunkter bl.a. kopplat till havet avseende maritima näringar, naturskydd och friluftsliv. Dessa frågor hanteras i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för havet i Tjörns och Orusts kommuner.

Beslut: Kungälvs kommun har inga synpunkter på Tjörns förslag till översiktsplan avseende mellankommunala frågor, men vill påpeka att angöringsplats för eventuell personfärja bör vara på annan plats än Tjuvkil. Förslagsvis Marstrand eller den s.k. Rökan vid tidigare brofäste på Vrångholmen.

Kommunens kommentar: Positiv syn på utvecklad färjeförbindelse mellan kommunerna noteras. Skrivning om angöringsplats på Kungälvssidan rättas till "Rökan alternativt Marstrand". Kommunen ser fram emot fortsatt mellankommunal samverkan i färjefrågan jämte övriga nämnda mellankommunala angelägenheter.

3.2.8 Stenungsunds kommun

Stenungsunds kommun har tagit del av samrådshandlingen *Möjligheternas översiktsplan – Tjörns kommun.* Bedömningen är att förslaget till stora delar stämmer överens med den dialog och samarbeten som sker mellan kommunerna. Stenungsunds kommun har dock några medskick inför det fortsatta arbetet med den nya översiktsplanen. Yttrandet berör i första hand mellankommunala frågor inom infrastruktur, natur och miljö samt näringsliv.

Trafik

Vägnätet mellan Stenungsunds kommun och Tjörns kommun är kraftigt belastat och planeringsinriktningen att till år 2050 vara 20 000 helårsboende på Tjörn riskerar att innebära ytterligare belastning på vägnätet om resvanor och resmönster inte förändras. En ny bro mellan Stenungsund och Orust ses som ett möjligt steg mot minskad sårbarhet och en säkrad framkomlighet i det delregionala trafiksystemet. Stenungsunds kommun håller med om detta men ser ändå utmaningar i en ökad befolkning på Tjörn samtidigt som en fungerande trafiksituation ska upprätthållas. Översiktsplanen bör kompletteras med tydligare redogörelse för hur framtida befolkningsscenarier kan uppnås utan att riskera att försämra trafiksituationen på väg 160.

I översiktsplanen redovisas en karta med förslag på nya cykelvägar tillsammans med inriktningar för gång- och cykelvägar. Stenungsunds kommun saknar ett resonemang kring hur föreslagna nya cykelvägar förhåller sig till de utpekade utbyggnadsområdena. Det framgår inte vilka cykelvägar eller vilken typ av cykelresor som kommer prioriteras i kommande utbyggnad. Avsnittet skulle kunna kompletteras med ett förtydligande över utbyggnadsprioritering mellan de nya cykelvägarna.

Utifrån Tjörns målsättning om en ökad helårsbefolkning och med nuvarande resmönster i beaktning förespråkar Stenungsunds kommun en prioritering av de sträckor som kan skapa förutsättningar att ersätta bilresor mellan kommunerna.

Stenungsund, Tjörn och Orust utgör gemensamt en lokal arbetsmarknadsregion där de tre kommunerna är beroende av att kunna röra sig mellan bostäder, arbetsplatser och skolor. För att fortsätta stärka näringslivet i regionen är det viktigt att det finns förutsättningar att bo, leva och verka i våra kommuner. Transportinfrastruktur är en viktig faktor som bidrar till att skapa möjligheter till fortsatt utveckling. Stenungsunds kommun ser gärna ett utökat samarbete i arbetet med att öka andelen resor som sker med cykel, kollektivtrafik och gång. Genom nytänkande och innovativa mobilitetslösningar kan nya resvanor och rörelsemönster uppnås med förhoppning att minskad belastning på det gemensamma vägnätet samt bidra till minskade utsläpp av växthusgaser.

Natur och miljö

Stenungsunds kommun saknar en beskrivning över hur den kommungemensamma policyn för små avlopp som Tjörn, Orust och Stenungsunds kommun arbetar med tillsammans hanterats i planförslaget. I planförslagets mark- och vattenanvändningskarta är högriskområden för VA utpekade, Stenungsund önskar en utvecklad beskrivning över hur dessa områden förhåller sig till den gemensamma policyn.

Det är viktigt att kommunerna fortsätter sitt samarbete med att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten och då även inom arbetet med kommunal VA-planering. I förslaget anges att Tjörns kommun inte avser att bygga ut kommunalt VA inom områden som pekats ut som högriskområden för VA. Ett sådant område är Lilla Askerön. Stenungsund har i sin VA-handlingsplan angett Stora Askerön som ett VA-utredningsområde vilket innebär att området på sikt kan komma att bli ett verksamhetsområde för kommunalt VA. Om en sådan utbyggnad skulle bli aktuell ser Stenungsund gärna att kommunerna tillsammans utreder möjligheterna till en gemensam utbyggnad.

Näringsliv

Tjörns kommun, likt Stenungsunds kommun är en del av Göteborgsregionen och Business Region Göteborg. Kommunerna inom regionen har kommit överens om att tillsammans skapa 120 000 nya arbetstillfällen i Göteborgsregionen. Av dessa ska 1 200 tillkomma inom Tjörns kommun. I förslaget till ny översiktsplan står det på sida 39 att kommunen ska *ta höjd för minst 1 200 nya arbetstillfällen inom kommunen.* För att uppnå det gemensamt satta målet är det en förutsättning att

kommunerna står fast vid de gemensamma målen som är satta för respektive kommun. I arbetet med att nå målen är samverkan mellan kommunerna i STO- regionen en framgångsfaktor. Det är särskilt angeläget att kommunerna fortsätter samarbete kring infrastrukturfrågor för att tillsammans skapa förutsättningar för ett rikt näringsliv. Vi behöver fortsätta samverka kring vatten och avlopp, elnät och trafik. Stenungsund uppskattar det pågående samarbetet och ser stor potential i att fortsätta arbeta tillsammans och på så vis stärka näringslivet i vår delregion.

Stenungsunds kommun har inga ytterligare synpunkter till förslaget till översiktsplan för Tjörns kommun.

Kommunens kommentar: Texter gällande påverkan på transportsystemet utvecklas, se kommentar till Trafikverkets yttrande. Texten utvecklas också med tydligare koppling till kommunens trafikstrategi respektive trafikprogram som antogs 2021. Handlingarna ger stöd för och listar ett antal åtgärder med syfte att ställa om till hållbart resande inom kommunen och i samverkan med grannkommuner och andra aktörer. Tjörns kommun är öppen för fortsatt och utökad samverkan med Stenungsund i dessa frågor. Kommunen delar även uppfattningen att utbyggnad av gång- och cykelvägar bör prioriteras bland annat utifrån potential för att ersätta bilresor.

Text förtydligas avseende kommungemensam policy för små avlopp så att det framgår att den gäller och hur den förhåller sig till utpekat högriskområde för VA i planförslaget.

Kommunen är öppen för fortsatt samtal om samverkan kring kommunalt VA på Askeröarna. Utbyggnad inom detta område är dock inte prioriterat i pågående arbete med kommunens nya VA-plan.

Skrivning kring tillskapande av arbetstillfällen inom Tjörn förtydligas med att kommunen arbetar för att uppnå sin del av den kommungemensamma målsättningen inom göteborgsregionen.

Tjörns kommun delar Stenungsunds ambition om fortsatt samverkan kring viktiga mellankommunala och delregionala frågor som vatten och avlopp, elnät och trafik, inte minst för att stärka delregionalt näringsliv.

3.3 Kommunala instanser

Synpunkter från Tjörns kommunala instanser bemöts i tematisk redogörelse nedan. För yttranden se Bilaga 1 till samrådsredogörelse.

3.4 Föreningar, företag och organisationer

Synpunkter från föreningar, företag och organisationer bemöts i tematisk redogörelse nedan. För yttranden se Bilaga 1 till samrådsredogörelse. Kommunen tackar berörda föreningar, företag och organisationer för engagemang, kritisk granskning och förbättringsförslag.

3.5 Privatpersoner

Synpunkter från privatpersoner bemöts i tematisk redogörelse nedan. För yttranden se Bilaga 1 till samrådsredogörelse. Kommunen tackar berörda privatpersoner för engagemang, kritisk granskning och förbättringsförslag.

3.6 Yttranden från webformulär

Synpunkter framförda genom webformulär bemöts i tematisk redogörelse nedan. För yttranden se Bilaga 1 till samrådsredogörelse. Kommunen tackar berörda synpunktsförfattare för engagemang, kritisk granskning och förbättringsförslag.

3.7 Samrådsmöten

Synpunkter framförda vid samrådsmöten bemöttes muntligt på plats, och omfattas i stort av bemötanden i tematisk redogörelse nedan. För anteckningar från samrådsmöten se Bilaga 1 till samrådsredogörelse. Kommunen tackar mötesdeltagarna.

4 Tematisk redogörelse

Nedan redogörs synpunkter tematiskt sammanfattat med samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer i kursiv stil.

4.1 Utgångspunkter / Utvecklingsstrategi

Kommunala instanser och företag/föreningar hade omfattande synpunkter angående utgångspunkter och utvecklingsstrategi. Kommunstyrelsen, Socialnämnden och Kultur- och Fritidsnämnden ifrågasätter tillsammans med tre föreningar det nedjusterade målet om befolkningsökning. De vill inte se sänkta ambitioner och anser att kommunen ska ta höjd för påskyndad utveckling. De anser att den långa tidshorisonten leder till otydlighet i ambition och prioritering. Kommunstyrelsen, Socialnämnden, Kultur- och Fritidsnämnden, ett oppositionsparti och en förening trycker på vikten av en sänkt medelålder. De vill se en ökad inflyttning av yngre och barnfamiljer. Kommunstyrelsen och den politiska majoriteten saknar en bedömning om hur förslaget påverkar kommunen ekonomiskt.

Synpunkter gällande detta har även inkommit från privatpersoner. En person föreslår framtida samverkan med grannkommuner för ökad effektivitet. Samma person föreslår en aggressiv ekonomisk planering för kommunen med skattesänkning för ökad attraktivitet. En person föreslår inkludering av olika befolkningsscenarios som tar höjd för en realistisk befolkningsökning och hur dessa då påverkar Tjörns utveckling och styrningen av kommunens resurser. En person saknar hänsyn till och belysning av andra faktorer än ökad folkmängd till framtagning av översiktsplan.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande översiktsplanens övergripande utgångspunkter. Samrådsförslaget till ny översiktsplan tar utgångspunkt i kommunens vision från 2015 (bortsett från målåret 2035, se nedan). Visionen beskriver Tjörn som ”en åretruntlevande ö för livets alla faser. Företagsamhet, småskalighet och närhet är våra kännetecken. Havet, det öppna landskapet och kulturen är våra unika värden.” vilket sammanfattar flera av de många faktorer som beaktas i översiktsplaneringen utöver just ökad folkmängd. Planhandlingen kompletteras med citat från kommunens vision.

Föreslaget utvecklingsmål i samrådshandlingen om ca 0,7% årlig befolkningsökning är lägre än i kommunens gällande översiktsplan ÖP2013, som anger 20 000 tjörnbor till år 2025 (ca 2%) och i den kommunala visionen som anger 20 000 tjörnbor till 2035 (ca 1,5%). En lägre utvecklingstakt

bedöms som mer realistisk och långsiktigt hållbar än tidigare uppställda mål, bland annat utifrån kommunens möjligheter att dels främja nya bostäder och arbetsplatser för en ökande befolkning, dels främja framkomligheten i befintligt transportsystem och säkerställa en god resurshushållning. Inför granskning justeras befolkningsmålet upp till ca 1% med beaktande av synpunkterna i samrådet. Planhandlingens text kompletteras med resonemang kring konsekvenser av en lägre befolkningsökningstakt än vad som tidigare stipulerats.

Med ökningstakt på 1% årligen beräknas målet om 20 000 tjörnbor uppnås omkring 2045. Denna takt skulle motsvara det genomsnittliga utfallet av årlig befolkningsökning i göteborgsregionens kommuner sedan 2013 (1%, med en spridning i enskilda kommuner mellan 0,36% och 1,37%). En väl avvägd utvecklingstakt bedöms möjliggöra att erforderliga förbättringar av transportsystemet hinner ske i takt med ökad belastning, att rådrum ges för hänsyn och styrning mot hållbar utveckling så att vissa negativa konsekvenser för människor och miljö kan begränsas, samt att Tjörns attraktivitet som livsmiljö och besöksmål kan upprätthållas.

Befolkningsökning och inflyttningstryck på Tjörn kan också förväntas fortsätta även efter att befolkningsmålet är uppnått, vilket ställer krav på mer långsiktiga resonemang om hushållning med mark, vatten och andra resurser. Under arbetet med översiktsplanen har frågan ställts om det finns en lämplig "max-befolkning" på Tjörn, med hänsyn till markytans begränsningar, dricksvattentillgång, kapacitet i tekniska system, slitage på natur- och kulturmiljöer, etc. Frågan saknar ett enkelt svar, men för att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling för Tjörn och många framtida generationer tjörnbor, väljer kommunen att i denna översiktsplan dels ange en mer varsam utvecklingstakt än i tidigare översiktsplan, dels öppna för ytterligare befolkningsökning bortom 20 000 invånare. Planhandlingens text kompletteras med resonemang om detta.

Målet om en föryngrad befolkning på Tjörn ligger till grund för översiktsplanens inriktningar för bland annat bostadsförsörjningen. Inriktning mot att möjliggöra nya bostäder i form av både lägenhetsbostäder och småhus, i olika storlekar och upplåtelseformer, syftar till att erbjuda ett breddat lokalt bostadsutbud tillgängligt för fler befolkningsgrupper, stimulera lokala flyttkedjor och främja inflyttning till kommunen. Alla dessa strategier kan på olika sätt främja unga personers inflyttning eller kvarboende i kommunen.

4.2 Hållbar Utveckling

Flera yttranden framhåller att översiktsplanen inte tar höjd för en hållbar utveckling och många önskar en tydligare satsning på hållbarhet. Även kommunstyrelsen understryker att alla hållbarhetsdimensioner

behöver beaktas i samhällsutvecklingen. Privatpersoner nämner att kommunen borde satsa på en ökad självförsörjningsgrad genom egen produktion av livsmedel och energi. Flera synpunkter handlar om att det saknas idéer för alternativa lösningar och för lokala initiativ för en hållbar och fossilfri utveckling och ett cirkulärt samhälle. Föreningarna saknar miljömål och hållbarhetsomställning som riktlinjer i översiktsplanen vad gäller bland annat bostadsbyggande, sociala mötesplatser, energi och matförsörjning. Två föreningar vill se en strävan mot ökad självförsörjningsgrad. Ett oppositionsparti vill se en starkare koppling mellan koldioxidbudget och översiktsplanen. Ett annat oppositionsparti framför att Långekärr/Klövedal bör anges som område för innovation inom klimat och omställning, gällande boende och företagsamhet. En person föreslår att möjligheterna i namnet ”Möjligheternas Översiktsplan” utnyttjas så att det ger skäl för namnet genom att visa möjligheterna till reella åtgärder för en klimatomställning.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande hållbar utveckling. Planförslaget utgår från kommunens politiska vision om en utveckling som rymmer såväl befolkningsökning och näringslivsutveckling som bevarande av kommunens unika natur- och kulturvärden. Planförslaget syftar till att genom en balanserad avvägning av delvis motstridiga intressen möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling för Tjörn, där markresurs och infrastruktur kan nyttjas effektivt för att medge både bebyggelseutveckling och fortsatt möjlighet till friluftsliv, turism och olika areella näringar. Synpunkter i samrådet rymmer skilda uppfattningar om huruvida planförslaget stödjer hållbar utveckling eller ej, utifrån de olika hållbarhetsdimensionerna. Olika hållbarhetsdimensioner är i viss mån motstående mot varandra. Inför granskning kompletteras planhandlingen med beskrivning av sociala och ekonomiska konsekvenser, vilka ihop med miljökonsekvensbeskrivningen ska kunna ge en god helhetsbild av frågan.

Utöver dricksvattenproduktion bedriver kommunen inte någon egen livsmedelsproduktion, men kan genom vägledning i översiktsplanen gällande framtida markanvändning upprätthålla förutsättningar för exempelvis jordbruk. I planförslaget omfattas övervägande delar av befintlig jordbruksmark av beteckningen ”Landsbygd, skyddad natur”, inom vilken rekommenderas att pågående markanvändning (jordbruk, bete etc.) fortgår. Inom de avgränsade områden där kommunen föreslår ianspråktagande av jordbruksmark för bebyggelseutveckling har kommunen bedömt att det föreligger ett väsentligt samhällsintresse av exempelvis tätortsutveckling eller tillskapande av mark för näringslivet och att behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Frågan om jordbruksmarkens brukningsvärde hanteras slutligt i varje enskilt plan- eller byggärende. Kommande arbeten med grönstrukturplanering och

kunskapsunderlag om jordbruksmark kan förbättra kommunens möjlighet till platsspecifika bedömningar av jordbruksmarkens brukningsvärde.

Intresse för lokal produktion av förnyelsebar energi noteras. Arbete pågår dels med en klimat- och energistrategi för kommunen, med inriktning mot begränsad klimatpåverkan och omställning till hållbarare energianvändning, dels med en övergripande kommunal energiplan. Båda handlingarna beräknas gå till antagande under 2024. Arbetena avses konkretiseras inom ramen för fördjupad energiplanering. I detta sammanhang kan förutsättningar för lokalisering av anläggningar för produktion av solel och andra energislag utredas.

Kommunen välkomnar idéer och initiativ till landsbygdsutveckling, och bedömer att översiktsplanen ger förutsättningar för olika typer av utveckling inom landsbygden. Kommunen anser att potential för utveckling kan finnas inom flera delar av landsbygden, och därmed inte bör kopplas eller begränsas till en särskild geografisk del av kommunen. Texten i planförslaget utvecklas för att förtydliga kommunens ställningstaganden om landsbygdsutveckling.

Kommunen bedömer vidare att översiktsplanen rymmer goda möjligheter till hållbart byggande, tillskapande av sociala mötesplatser, goda gestaltade livsmiljöer och god arkitektur. Frågorna hanteras främst i andra delar av samhällsbyggnadsprocessen och kommunens verksamheter. Kontinuerligt arbete sker för att ta fram underlag och stöd för handläggning och bedömning av gestaltningsfrågor i de kommunala ärendena.

Kommunens ser också positivt på inspel gällande klimatomställning. En stor del av klimatomställningen på Tjörn är relaterad till resor och privatbilism, se svar nedan under hållbar mobilitet. Planförslaget kompletteras med text om kommunens koldioxidbudget och arbetet med att få till stånd minskade utsläpp.

4.3 Kommunikationer och infrastruktur

4.3.1 Hållbar mobilitet

Flera synpunkter från privatpersoner belyser att översiktsplanen inte tar höjd för hållbar mobilitet. Många önskar sig att gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafiklösningar och alternativa trafiklösningar, som bilpooler och bättre lösningar för elbilar, tar mycket större plats i planeringen. Kommunstyrelsen påpekar även att kommuninvånarna vill se utbyggnad av gång- och cykelvägar. Många vill se en hållbar utveckling när det kommer till infrastrukturen och önskar sig tydligare satsningar så att alla har möjlighet att resa hållbart. Ett ökat behov av laddinfrastruktur lyfts i flera yttranden. Det efterfrågas även samåkningsappar för att underlätta för invånare i alla åldrar att ta sig runt på ön eller till

angränsande platser. Två föreningar talar om att det bör strävas mot minskat klimatavtryck (minskat bilåkande) och att satsningar bör göras på kollektivtrafiken och cykeltransport. De vill se billigare priser och elektrifiering av transportmedel. Politisk opposition vill se mål införda kring elektrifiering av transporter med prioritet av kollektivtrafik, lokal- och skolbussar och kommunens fordonsflotta.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande hållbar mobilitet. Tjörn har utmaningar inom detta område, då befintlig bebyggelsestruktur är gles och relativt svår att försörja med hållbara färdmedel. Boende och arbete på Tjörn idag förutsätter till stor del resande med bil, vilket avspeglas i att Tjörns befolkning har jämförelsevis stort bilinnehav. Enligt kommunens koldioxidbudget är också en stor del av klimatpåverkan från Tjörn relaterad till resor och privatbilism. Översiktsplanens inriktning att tillskapa huvuddelen av nya bostäder och områden för arbetsplatser i anslutning till serviceorter eller stråk med god kollektivtrafik och gång- och cykelmöjlighet syftar bland annat till att påverka just dessa förhållanden i riktning mot ökad hållbarhet. Inriktningen att å andra sidan möjliggöra komplettering med bebyggelse för boende och verksamhet även utanför serviceort och längre ifrån effektiva kommunikationsstråk syftar till att främja en levande landsbygd, och därigenom olika aspekter av social och ekonomisk hållbarhet.

2021 antog kommunfullmäktige en trafikstrategi och ett trafikprogram som ger brett stöd för fortsatt arbete med dessa frågor. Ett av huvudmålen i trafikstrategin är att uppnå "miljö- och klimatsmart" mobilitet där "transportsystemet ska utvecklas i miljömässigt hållbar riktning" och "andelen arbets- och studiependlingsresor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka". Trafikprogrammet i sin tur pekar på en mängd åtgärder och aktiviteter som syftar till styrning mot hållbar mobilitet, genom såväl stärkt infrastruktur som främjande av förändrade resval. Kommunen har också under 2023 antagit Laddplan 2023-2026, av vilken framgår kommunens prioriteringar gällande laddinfrastruktur och elektrifiering av fordonsflottan. Förslag om samåkningsapp noteras och förmedlas till kommunens trafikavdelning.

Vad gäller genomförandet av omställningen mot hållbar mobilitet vilar även ett ansvar på den enskilde resenären, för att bosätta sig där hållbart resande är möjligt, samt att sedan i praktiken i möjligaste mån göra hållbara resval.

4.3.2 Satsa på gång- och cykeltrafiken

En stor mängd (ca 50) av synpunkterna från både privatpersoner, politiska företrädare, företag och föreningar handlar om att förutsättningarna för gång- och cykeltrafik behöver förbättras.

Kultur- och Fritidsnämnden anser det bra att översiktsplanen uppmärksammar bristen på tillgänglighet för gång- och cykeltrafik. Politisk opposition vill se tydligare och utökade ambitioner med gång- och cykelvägar över större delar av Tjörn. En förening håller med om detta och listar många exempel i deras yttrande. Cykeltrafiken behöver prioriteras högt. Många privatpersoner önskar att kommunen ska satsa på cykeltrafik genom en utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Flera föreslår att cykeltrafiken ska bli attraktivare och enklare med bra förbindelser och ett sammanhängande cykelvägnät. En förening önskar uthyrning av cyklar/elcyklar och väderskyddade cykelparkeringar. Flera (5) yttranden handlar om barns möjligheter att röra sig säkert och på egen hand i trafiken. Enligt synpunkterna är gång- och cykelvägar och även kollektivtrafiken idag inte tillräckligt bra utbyggd för att barn ska kunna röra sig hållbart och på egen hand på ett säkert sätt.

Det föreslås utbyggnad och förbättrat underhåll av gång- och cykelvägar, förbättringar i kollektivtrafiken, samt speciellt förbättrade vägar till viktiga målpunkter för barn, exempelvis skolor och idrottsanläggningar. Flera yttranden handlar även om att förbättra förutsättningar för el- och lastcyklar.

Gång- och cykelinfrastrukturen föreslås att byggas ut:

- Mellan Myggenäs och Sundsby,
- Mellan Myggenäs och Skåpesund,
- Mellan Stenungsund och Sundsby,
- Mellan Kållekärr och Sundsby,
- Mellan Kållekärr och Skärhamn,
- I Skärhamn (exempelvis från Utäng mot Kroksdal/ Märkesten söder om väg 723)
- Mellan Långekärr och Björholmen,
- Mellan Bäckevik och Kuballe,
- Mellan Wallhamn och Rönnäng,
- Från Skärhamn till Kyrkesund,
- Bro mellan Kyrkesund och Härön
- Bro mellan Rönnäng och Tjörnekalv
- Gång- och cykelbro för att passera väg 169 vid gamla Myggenäs/Tången.
- Mellan Myggenäs korsväg och Almösund,
- Längs väg 169
- Längs Klädesholmenbron.
- Vid cirkulationsplatsen Radona - centrum
- Kuballe mot Rönnäng
- En person påpekar att planerad cykelbana vid Utäng är viktig.

- Ett företag framför vikten av gång- och cykelväg Myggenäs korsväg – bryggan
- Tjörnbro arena önskar upprustning av gång- och cykelväg mot deras entré
- Förlängning av bron längs sundet Tjörnekalv-Rönnäng
- Återställ gångvägen i Båtvik

Kartan visar inkomna förlag till utbyggnad av gång- och cykelinfrastrukturen på Tjörn. Målpunkterna representerar generella områden, exakta startpunkter är ospecificerade.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel om behov av gång- och cykelvägar och andra satsningar för att främja gång- och cykeltrafiken. 2021 antog kommunen en trafikstrategi och ett trafikprogram som ger stöd för fortsatt arbete med dessa frågor, bland annat genom framtagande av en gång- och cykelplan. Arbetet förutsätter att kommunala budgetmedel avsätts för genomförande.

Markanvändningskartan förtydligas avseende nya gång- och cykelvägar. Flertalet av de föreslagna sträckorna saknar finansiering och det är oklart hur och när de kan genomföras. Texten utvecklas avseende genomförandeaspekter, så att detta dilemma förklaras.

Vissa förslag och idéer är för detaljerade för att kunna beaktas i översiktsplanen och förmedlas därför till kommunens trafikavdelning för fortsatt hantering. Se vidare bemötande till Trafikverkets yttrande.

4.3.3 Reglera biltrafiken

Flera yttranden från privatpersoner handlar om reglering av biltrafiken och bättre infrastruktur. Det önskas framför allt:

- Underhåll av vägar
- Hastighetsbegränsningar (Sundsby-Kållekärr)
- Förbud mot tung trafik Kållekärr-Valsäng
- Hastighetskontroller
- Tullar
- Bredda vägen Hogarrondellen-Pilane
- Ny cirkulationsplats vid infarten till gamla Myggenäs
- Underjordiska lösningar dels för att koppla Tjörn till fastlandet dels genom Wallhamn, Myggenäs och Almösund.

Många privatpersoner lyfter fram att biltrafiken bidrar till en trafikfarlig situation för gående och cyklister och att de vill minska trafikbullret. Två företag vill se aktivt arbete för sänkt bilhastighet där gång- och cykelvägar idag saknas. Dessa synpunkter handlar bland annat om ökad trafiksäkerhet vid Myggenäs korsväg, där det föreslås en planskild korsning, Södra Hamnen föreslås att bli ett bilfritt område. Kritik riktas mot den föreslagna förbindelsevägen Tubbegatan – Krokdalsvägen och Hamngatan – Storgatan föreslås istället att stängas av för genomfartstrafik. Privatpersoner riktar kritik mot Svanesundsbron. Däremot ser den politiska majoriteten det som positivt att kommunen stödjer broförbindelsen Svanesund-Kolhättan, även om de ser att det är osannolikt att den blir klar inom översiktsplanens tidshorisont.

En person nämner förslag ”Förbifart Höviksnäs” från 2012 som bättre alternativ till nya förslaget om väg på Hakenäset. Ett företag framför behov av framkomlighet och parkering vid sitt område.

Många privatpersoner vill ha bättre trafikflöde på Tjörnbron. Det föreslås förbud mot epatraktorer på bron eller en avgift för att köra över bron för att reglera och minska biltrafiken och förbättra trafikflödena. Även två företag vill införa trängselavgifter och ett av dem föreslår app eller dylikt för samåkning. Flera synpunkter handlar om att det blir en flaskhals för trafiken vid Tjörnbron eftersom det inte finns några andra fastlandsförbindelser. Det framgår även att det saknas förbindelse från södra Tjörn.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel om behov av insatser gällande biltrafik på Tjörn, samt gällande trafiksituationen på Tjörnbron. 2021 antog kommunen en trafikstrategi och ett trafikprogram som ger stöd för fortsatt arbete med dessa frågor, bland annat genom framtagande av en plan för ökad robusthet i transportsystemet (där sårbarheten kring fastlandsförbindelsen är central), identifiering av osäkra passager och åtgärdsplan för säkra skolvägar. Av strategi- och programhandlingarna framgår också vilken rådighet kommunen har över olika delar av trafiksystemet och dess reglering.

Markanvändningskartan förtydligas avseende sträckor och korsningar i vägnätet som bör utvecklas för ökad framkomlighet och säkerhet för alla färdmedel. Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till kommunens trafikavdelning för fortsatt hantering.

4.3.4 Kommunikationer på vattnet

Flera privatpersoner, företag och föreningar har synpunkter om färjeförbindelser. Exempelvis önskar både privatpersoner och en förening färjeförbindelser från Tjörn – Marstrand - Göteborg och, samt Marstrand-Skagen och till Pater Noster under sommartiden. Flera yttrar sig positivt kring en vattenkommunikationsled till Göteborg. De önskar också båttrafik runt ön för att locka besökare till olika delar av kommunen och en färja som trafikerar Tjuvkil i Kungälvs kommun och mellan Kyrkesund och Skärhamn. En förening anser att färjeleder över Hakefjorden inte löser trafiksituationen då Kungälv ej planerar för pendeltrafik. Föreningen föreslår utredning av färjelinje Höviksnäs – Nösnäs med anslutande lokal buss. En person föreslår brygga/färja mellan öarna och närliggande verksamheter för ökad beboelighet. Många önskar utökning av färjetrafiken för bland annat:

- Risön, Rökan, Rörtången, Hättan, Krokholmen
- Mellan Lilla Brattön och Almön
- Rönnäng-Åstol-Dyrön

En person tycker att färjeläget bör flyttas från Rönnäng till Tegen/Mölnebo. En annan synpunkt handlar om att bygga ut Astrids fiskhamn med brygga, parkering och färjeterminal för att avlasta infrastrukturen i Rönnäng. En person föreslår kommunal investering i eldrivna färjor. En förening önskar rimliga godstaxor på linje 361 och tillsedd plats i hamnen för hantering av gods.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande färjeförbindelser. Kommunen ser potential för utvecklad kommunikation på vatten kring Tjörn, vilket i planförslaget uttrycks genom föreslagen stärkt förbindelse mellan Tjörn och Kungälv. Kommunens trafikprogram från 2021 ger stöd för utredning för att visa på nyttan av utökad färjetrafik till Kungälv till att kunna användas för arbetspendling. Kommunen har för närvarande inga ytterligare avsikter att utöka reguljär färjetrafik. Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till kommunens trafikavdelning och hamnbolag för fortsatt hantering. Se vidare bemötande till yttrande från VGR.

4.3.5 Kollektivtrafik

Flera yttranden handlar om gratis kollektivtrafik och främjande av kollektivtrafiken för att få en hållbar utveckling av trafiken på Tjörn med goda pendlingsmöjligheter. En synpunkt handlar om att skapa nya körbanor för linjetrafiken för att förbättra dess framkomlighet. Det föreslås även en bussförbindelse via Kornhall/Säve till Hjalmar Brantingsplatsen i Göteborg för pendeltrafik till Göteborg.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande kollektivtrafik. Kommunen samverkar kontinuerligt med Västragötalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket för att upprätthålla och utveckla en god lokal och regional kollektivtrafik för såväl vardags- som besöksresor. Tjörns kommun tillhandahåller gratis seniorkort inom zon B samt subventionerade fritidskort för ungdomar. Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till kommunens trafikavdelning för fortsatt hantering. Se vidare bemötande till yttrande från VGR.

4.3.6 Parkering

Flera yttranden kretsar kring parkeringsfrågor. Det gäller cykelparkering, bilparkering, pendelparkering samt specifika lösningar för kringliggande öar. När det gäller bilparkering är det många som anser att bilarna tar för mycket plats i kommunen. Det föreslås parkeringshus och underjordiska garage för att undvika att bilarna tar så mycket mark i anspråk. Samtidigt är det många synpunkter som handlar om att det behövs fler parkeringsplatser, framförallt kring besöksmålen för turister. En synpunkt handlar om att komplettera Bö tjärn med en

parkeringsplats för att främja området som besöksmål. Pendelparkering föreslås vid Aröd i sydvästra Tjörn för att öka busstrafiken därifrån till Stenungsund. Två föreningar talar om anläggning av pendelparkeringar och föreslår bland annat Skärhamn, Wallhamn/Svanvik och det påpekas även att pendelparkeringarna i Hoga och Vallhamn saknar utredningsunderlag och bör strykas, med ett nytt förslag om Kållekärr för samma ändamål. Politisk opposition håller med att pendelparkeringar bör finnas i Skärhamn och Wallhamn. Situationen för Stora Dyrön bör belysas mer enligt en person. Flera personer och två föreningar framför att det behövs parkeringsplatser i närheten av Rönnängs brygga för att möta behovet från Dyrön, Åstol och Tjörnekalv, samt därmed möjliggöra åretruntboende. En förening vill att parkeringsplatser för öarna hänvisas i översiktsplanen och påpekar parkeringsbristerna på öarna året runt. Ett företag vill se större utbud av parkering vid Myggenäs korsväg och Granitabryggan vid Almön. Det föreslås att hitta kommunal mark och skapa fler parkeringsplatser. I samband med behovet av parkeringsplatser nämns även det ökande behovet av att skapa laddmöjligheter för elbilar.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande parkeringsfrågor. 2021 antog kommunen en trafikstrategi och ett trafikprogram som ger stöd för fortsatt arbete med dessa frågor, bland annat inventering av cykel- respektive bilparkeringar för att analysera utvecklingsbehov, parkeringsnorm med strategier för bil- och cykelparkering, åtgärdsplan för pendelparkeringar. Kommunen har också under 2023 antagit Laddplan 2023-2026. Översiktsplanen revideras så att pendelparkeringen vid Hoga utgår. Istället förtydligas behovet av pendelparkering i Kållekärr. Frågan om parkering i anslutning till färjeläget i Rönnäng utvecklas. Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till kommunens trafikavdelning för fortsatt hantering.

4.4 Bostäder- och samhällsservice

4.4.1 Breddat bostadsutbud

Flera yttranden handlar om att locka fler barnfamiljer till Tjörns kommun och göra kommunen attraktiv bostadsmässigt. För att kunna locka fler barnfamiljer till kommunen föreslås bättre möjligheter att bo i bostads- och framförallt hyresrätter. Många är positiva till att det skapas möjligheter för alla, samt önskar det aktivt arbetas mot segregation. Två personer föreslår komplettering med bostäder inom Mölnebo.

Den politiska majoriteten anser att samrådshandlingen i för hög grad fokuserar på att det ska byggas flerbostadshus. De påpekar att betydligt fler detaljplaner bör tas fram för småhus/villor. Politisk opposition vill se

ett förtydligande kring vikten av varierade bostadsformer för att främja flyttkedjor och bostäder för unga. I samma anda ser flera privatpersoner och fyra föreningar behovet av ett blandat utbud med varierande upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar, vilket skulle göra det möjligt för yngre och äldre att bo kvar i kommunen genom att exempelvis flytta till en hyresrätt.

Två föreningar vill se arbete för en ökad åretruntbefolkning. Flera synpunkter handlar om att bygga tillgänglighetsanpassade lägenheter för äldre, generationsboende, trygghetsboende och äldreboende i centralt läge. Äldreboende föreslås exempelvis i centrala Myggenäs och Skärhamn. Flera synpunkter anser att översiktsplanen inte tar höjd för den demografiska förändringen. Tre föreningar vill att civilsamhället får en större roll i att driva fram alternativa boenden, exempelvis sociala och kooperativa former, samägande och uthyrning till turister. De framför även att huspriser måste hållas nere.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande bostadsförsörjning. Bostadsbeståndet på Tjörn utgörs idag av 84% småhus med äganderätt, exklusive fritidshusen. Översiktsplanen möjliggör komplettering av befintligt bostadsbestånd med både lägenhetsbostäder och ytterligare småhus i olika storlekar, upplåtelse- och ägandeformer. Byggandet av lägenhetsbostäder utgör inget hinder för att kommunen även medger ytterligare småhusbebyggelse. Större variation behövs dock i bostadsutbudet, dels för att tillgodose bostadsbehov hos de befolkningsgrupper som av olika skäl inte kan eller vill efterfråga småhus, dels för att möjliggöra och stimulera flyttkedjor som tillgängliggör befintliga småhus för yngre personer och familjer. Kommunen har under 2023 antagit Bostadsförsörjningsprogram 2024-2027. Av handlingen framgår riktlinjer för bostadsförsörjningen samt vilka verktyg kommunen har för att påverka bostadsmarknaden. Se även bemötande ovan gällande översiktsplanens "Utgångspunkter".

4.4.2 Utvecklingsområden

Några är positiva till föreslagna utvecklingsområden och andra är kritiska. Ett oppositionsparti står positiva till förtätning av nuvarande tätorter. Likaså håller en förening med om idén att koncentrera områden för ny bostadsbebyggelse och är även positiv till bredbandsbullerbyar och lantliga flerbostadshus för utvecklingen av landsbygden. En annan förening föreslår att nya byggnader lokaliseras till områden som är fördelaktiga ur pendlingssynpunkt. I Skärhamn önskar flera privatpersoner ett tydligt centrum och en förening föreslår hotell i anslutning till detta. En person saknar utvecklingsplaner för nordvästra Tjörn, exempelvis vid Klövedal och en annan person saknar aktiv behandling av Kyrkesund-Härön-Björholmen i översiktsplanen. En person önskar främjad

utveckling i östra Rönnäng (en förening vill se ökade attraktionsvärden i Rönnäng), östra Skärhamn, östra Kyrkesund och väster om Tjörnbron. En person föreslår att man bygger ihop Änghagen, Katrinevik och Bäckevik för att locka barnfamiljer till Tjörn. Det finns även synpunkter från privatpersoner om att planen ger för lite utrymme att bygga på landsbygden och att utvecklingsområdena borde vara större. Några yttranden önskar att gränserna för utbyggnadsområden ändras för att möjliggöra utveckling av sina fastigheter eller för att kunna underhålla garage eller bryggor.

Kultur-och Fritidsnämnden lyfter områdena nära Stansvik och menar att det finns goda möjligheter att utveckla närområdet med exempelvis skatepark eller utegym i samband med det kommunala övertagandet av ishallen. De påpekar även att förutsättningar för aktiviteter i det offentliga rummet måste främjas i översiktsplanen. En grupp med företag föreslår fördjupad översiktsplan och utveckling av Myggenäs/Almö. En förening påpekar bebyggelsemöjligheter i anslutning till bebyggelse på Dyrön. En annan förening önskar underhåll och utveckling av hamn i Tjörnekalv.

Privatpersoner framför att verksamhetslokaler behövs i anslutning till den planerade småbåtshamnen i Stansvik. En förening efterfrågar byggbar mark för verksamheter, särskilt i Vallhamn och Svanviks industriområden och i centrala lägen i serviceorter. En förening står bakom ambitionerna att utveckla Svanvik som Utbyggnadsområde för småskalig och icke störande verksamhet. En annan förening understryker utvecklingen av serviceorterna och föreslår inkludering av Klädesholmen, Dyrön och Åstol.

Kommunstyrelsen och den politiska majoriteten anser att översiktsplanen inte möjliggör önskad tillväxt kopplat till byggnation och näringsliv och att utpekade områden är starkt avgränsade. I sina yttranden listar de områden för ytterligare utveckling av bostäder, samhällsservice, verksamheter och industri. Den politiska majoriteten anser expansionen i Kållekärr med 300-400 bostäder som väl optimistisk. De anser det märkligt att Skärhamn och Rönnäng har så liten utveckling med tanke på efterfrågan i deras tidigare detaljplanerade områden. De framför att Kyrkesund möjligen hade kunnat expandera med ett mindre planområde om cirka 20-40 bostäder. De framför även att Höviksnäs har bra möjligheter att växa med tanke på läget.

Flera personer och företag/föreningar talar om att freda områden som Rönnäng/Bleket, Almön och Wallhamn från ny bebyggelse. Tvärtemot detta föreslår en person utbyggnad av Myggenäs till nytt centrum med Svanvik-Wallhamn som industricentrum. Många ser kritiskt på en

exploatering av Tubbeberget, Tubbeskogen och genomfartsleden i Tubberöd. Tubbeskogen används av olika målgrupper för fritidsaktiviteter och är ett omtyckt fritidsområde som många önskar ska förbli obebyggt. Vissa områden anses olämpliga att bygga ut av andra anledningar. En person nämner hur områden i anslutning till Gamla Höviksnäs är olämpliga att bebygga ut vattennivåsynpunkt. En person och en förening vill se restriktivitet vid utbyggnad av områden som klassas som högriskområde för radon. En person ifrågasätter kommunens val att bygga så nära havet då detta är allmän plats.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande utvecklingsområden. Ett syfte med översiktsplanen är att möjliggöra bebyggelseutveckling för att stödja befolkningsökning och näringslivsutveckling i enlighet med kommunens vision och politiska målsättningar. Föreslagna utbyggnadsområden och ställningstaganden öppnar för möjlighet till bebyggelseutveckling både i serviceorter och på landsbygd. Denna "både-och-strategi" syftar till att dels stärka befintliga orter med utökat serviceunderlag, nyttja och bygga vidare på befintlig infrastruktur, dels att främja en fortsatt levande landsbygd där många tjörnbor bor och verkar redan idag. Huvuddelen av tillkommande bebyggelse föreslås inom och i anslutning till befintliga serviceorter där det finns tillgång till service och goda kommunikationer.

Bebyggelseutveckling i eller i anslutning till tätort innebär ofta inskränkning av pågående markanvändning, exempelvis intrång i yta för fritidsaktiviteter i tätortsnära natur. Kartläggning och värdering av grönstruktur inom utpekade utbyggnadsområden görs i samband med efterföljande detaljplanering. Då görs även slutlig avvägning av lämplig markanvändning och precisering av hur stor del av området som blir bebyggelse respektive grönområde.

Översiktsplanen kompletteras med fler utbyggnadsområden för såväl bostäder, som mångfunktionell bebyggelse och verksamhet/industri. Avgränsningen av utbyggnadsområdena har också setts över. Bland annat har ett område för verksamheter och industri väster om Vallhamn lagts till. Detta område finns med i gällande ÖP2013 men föll bort från planförslaget inför samrådet.

4.4.3 Anpassa ny bebyggelse

Flera yttranden handlar om att anpassa nya byggnader till omgivningen och att nybyggnation ska smälta in med befintlig bebyggelse. Flera önskar varierande former och arkitektur som smälter in i berg och grönytor. Även tiny houses nämns som en möjlighet. Ett företag anser att vissa delar av översiktsplanen inte tar hänsyn till befintlig bebyggelse.

Två personer föreslår omvärdering av detaljplan för Mossholmen där området omfattar både marina och bostäder med hänsyn till boendes hälsa och säkerhet. En person är kritisk till bostäder vid Saga biografen och föreslår mötesplats, alternativt platsanpassad bebyggelse.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande arkitektur och gestaltning. Inom kommunen finns känsliga natur-, kultur- och landskapsmiljöer där det är av stor vikt att ny bebyggelse anpassas till platsen, men även miljöer där det finns större utrymme för variation och kontraster i bebyggelsen. I kommunens kulturmiljövårdsprogram från 2016 finns de mest värdefulla kulturmiljöerna beskrivna inklusive råd om anpassning av ny bebyggelse. Översiktsplanen anger också ställningstaganden om utformning och anpassning av ny bebyggelse. Kontinuerligt arbete sker inom kommunen för att ta fram underlag och stöd för handläggning och bedömning av gestaltningsfrågor i de kommunala ärendena.

4.4.4 Samhällsservice

En person framför att Ica i nuläget har ett monopol i kommunen, vilket gör att det saknas alternativ och många pendlar till Stenungssund för att handa mat. Detta anses ge sämre förutsättningar för exempelvis barnfamiljer. Det framgår också att det saknas service med matbutik i den nordvästra delen av kommunen.

En person önskar större kulturutbud för en förbättrad social hälsa. Många vill se ökat utbud och satsning på platser för barn och unga. Kommunstyrelsen anser att barnperspektivet är viktigt att tydligare lyfta fram. Möjligheter att bevara och utveckla arenor för olika aktiviteter bör lyftas och kan med fördel planeras in nära skolor. Flera synpunkter från privatpersoner handlar om att bygga en simhall eller en bio i kommunen för att skapa platser för barn. En del synpunkter handlar om satsning på skolor och att det är viktigt att ha fungerande skolor för att locka barnfamiljer till kommunen. En person önskar större omklädningsrum till Häggvallsskolans gymnastiksal och upprustning av skolgård Fridas Hage. En person föreslår ett Naturum i Kårevik. Två föreningar framför akut behov av renovering av Bleketskolan och komplettering med idrottshall.

Barn- och utbildningsnämnden vill se färre, större skolor - inte fler med bristande utbildningskvalitet. De anser att översiktsplanen behöver ta höjd för och peka ut lämpliga områden för de olika förvaltningarnas behov. Nämnden ser det som nödvändigt att kommunens bebyggelsestrategi förtydligas i översiktsplanen. Politisk opposition önskar att skolstrukturen beslutas innan översiktsplanen antas då många faktorer i stor utsträckning påverkas av denna.

Socialnämnden ifrågasätter om antalet serviceorter på sikt är planeringsmässigt hållbart och strategiskt utifrån öns förutsättningar. De saknar perspektivet attraktiv arbetsgivare och rekrytering. Det anser det som viktigt att koncentrera verksamheter till färre platser. Kollektivtrafik bör planeras utifrån stråk med serviceorter. Utifrån rekryteringsbehov bör socialförvaltningens verksamheter och kommunens huvudsakliga expansion koncentreras till östra Tjörn.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande samhällsservice. Kommunen har inget inflytande över vilka livsmedelskedjor som väljer att etablera sig inom kommunen, men kan avgöra vilka platser som kan vara lämpliga servicepunkter utifrån trafikflöden, boende- och bebyggelsestruktur. Översiktsplanen är inriktad mot att i första hand stärka befintliga servicepunkter i de större tätorterna, men utesluter inte att serviceutbudet förändras över tid i orterna eller att serviceetableringar sker även inom landsbygd. Översiktsplanen kompletteras med ytterligare utbyggnadsområden som möjliga alternativa platser för skola och förskola främst på västra Tjörn. Befintliga skolområden markeras också för utvecklad mångfunktionell markanvändning, för att erbjuda ökad flexibilitet inför fortsatt arbete med kommunens skolstruktur. Översiktsplanen kompletteras vidare avseende barnperspektivet. Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till lämplig förvaltning för fortsatt hantering.

4.5 Näringsliv

En privatperson föreslår tillägg av framtidsscenarier för näringslivet som turist- och kulturmål. Kommunstyrelsen saknar en framtidsbeskrivning gällande Tjörns näringsliv och en analys kring verksamhetsmark i relation till behov/tillväxt. De ser potential för fler områden längs kollektivtrafikstråk som väg 169 och Vallhamn-Skärhamn. De saknar vidare marina och kulturella näringar i strategin samt anser att beskrivna areella näringar saknar förankring i antagna politiska dokument.

Två personer önskar att det ska byggas på höjden i Wallhamn för att bevara så mycket natur som möjligt. Flera synpunkter handlar även om att utbyggnation i Wallhamn borde ske på vattnet istället för på land för att använda så lite mark som möjligt. Flera önskar sig en varsam utveckling i Wallhamn.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande näringsliv. Tjörn kommuns näringslivsstrategi 2020-2035 utgör ett av underlagen till översiktsplanen. Ett av planförslagets syften är att möjliggöra förverkligande av kommunens mål för näringslivet avseende bland annat tillgång till mark för näringslivet och utveckling av lokal arbetsmarknad, väl fungerande transportinfrastruktur, attraktivitet som besöksmål och möjlighet till

kompetensförsörjning. Föreslagen markanvändning, med utbyggnadsområden för nya eller utvecklade företag både inom och utanför serviceort, såväl som förslag till fortsatt markanvändning på platser med olika typer av befintligt näringsliv (inklusive marina och kulturella näringar), avses rymma stor flexibilitet för olika framtidsscenarier gällande näringslivet.

Utbyggnadsområde för industri och verksamhet i Vallhamn har funnits med i kommunens översiktsplaner under lång tid. Befintlig kraftfull transportinfrastruktur i form av godshamn och anslutning till väg 169 gör Vallhamn till ett strategiskt viktigt område för kommunens näringsliv, med hög prioritet för fortsatt utveckling av industri och verksamhet. Detaljplanering pågår inom delar av området. Bebyggelsens placering och utformning, samt hantering av planeringens påverkan på omgivande områden hanteras i samband med upprättandet av nya detaljplaner.

Inför granskning utökas utbyggnadsytor för industri och verksamheter både inom serviceort och i externa verksamhetsområden på landsbygd. Text kompletteras med resonemang kring utrymmeskrav för olika typer av verksamheter. Text med beskrivning av areella näringar ses över.

4.6 Turism

Flera personer framhåller att det finns ett ökat intresse för naturturism och hållbar turism, exempelvis cykling. De vill att det satsas mer på turism, att Tjörn främjas som ett attraktivt turistmål året runt och ökar antalet gästbäddar, samt att kommunen marknadsförs som attraktivt resmål för besökare. I samma anda vill två föreningar se en ökad besöksnäring och att Tjörn profileras som turist-ö. Med hänsyn till turistnäringen behöver infrastrukturen förbättras, både avseende cykel- och gångvägar, parkeringsplatser, men även offentliga toaletter. En av föreningarna vill att båt-turister möts av tydliga sopsorteringssystem och cyklar. Denna förening håller inte med översiktsplanen i att ”Bristen på ridvägar innebär ett hinder för ridsporten och ridturismen att utvecklas utan att skapa konflikter…”då de anser att befintliga småvägar kan samnyttjas.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande turism. Kommunens strategi för en hållbar natur- och kulturturism 2018-2025 utgör ett av underlagen till översiktsplanen. Ett av planförslagets syften är att möjliggöra förverkligande av kommunens mål för den turistiska utvecklingen, avseende bland annat väl fungerande transportinfrastruktur och attraktivitet som besöksmål. Kommunen delar bilden av att infrastruktur för gång, cykel och parkering behöver stärkas i olika avseenden, och arbetar kontinuerligt med dessa frågor. Se bemötande ovan gällande kommunikationer och infrastruktur. Text med beskrivning av ridvägar ses över.

Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till lämplig förvaltning för fortsatt hantering.

4.7 Friluftsliv

Flera synpunkter handlar om att det saknas lekplatser och aktiviteter för barn och unga. Det föreslås en skatepark eller stora, roliga lekplatser. Flera saknar en tydlig strategi när det kommer till utvecklingen av platser för unga. En synpunkt handlar om att hitta en ny användning till en grusplan i Rönnäng som till exempel helikopterplatta, idrottsplats eller lekplats.

Flera yttranden handlar om att det behövs fler båtplatser när samhället växer. En förening önskar att utöka hamnens område på Åstol för att möta framtidens behov av båtplatser för de boende, besöksnäringen och friluftslivet. Föreningen pekar ut fyra specifika områden för nya båtplatser: tre i den norra delen av ön och en i västra delen. Två privatpersoner vill att småbåtshamnar bevaras och utvecklas i stället för skapandet av nya hamnar. En person önskar synliggörande av småbåtshamn på i Röra i översiktsplanen.

En person presenterar ett lokaliseringsförslag för bastu på Åstol. En synpunkt handlar om en möjlig promenadslinga till Kyrkesunds brygga.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande friluftsliv. Kommunen anser att det idag finns platser och anläggningar utomhus för lek och aktiviteter för barn och unga inom kommunen, men delar uppfattningen att det också finns utvecklingspotential inom detta område. Kommunens arbete med friluftslivet sker idag utifrån antagen Friluftsplan 2022-2024.

Kommunen känner till att det finns behov av båtplatser för fritidsbåtar. Kommunen har antagit fördjupad översiktsplan för havet (FÖP Hav) i november 2023. Av denna framgår kommunens syn att det i första hand är lämpligt att utveckla befintliga småbåtshamnar i stället för att tillskapa nya, i synnerhet inom grunda havsområden. Kommunen avser dock att utreda frågor om småbåtshamnarnas mark- och vattenanspråk samt belastning på miljön vidare i fortsatt översiktlig planering.

Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till lämplig förvaltning för fortsatt hantering.

4.8 Klimatanpassning

Flera yttranden handlar om klimatanpassning och påpekar att översiktsplanen saknar viktiga aspekter kring klimatanpassning, så som skydd för skyfall och översvämning. Kommunstyrelsen vill att resultat från

utredningen om grön infrastruktur och klimatrisker förtydligas i förslaget, och att planförslaget kompletteras med grön infrastrukturplan och klimatanpassningsplan. En privatperson och en förening tar upp behovet att säkra kustbebyggelsen för att klara framtida havsnivåhöjning.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande klimatanpassning. Planförslaget förtydligas avseende behov av åtgärder för klimatanpassning. Se bemötande ovan till Länsstyrelsens yttrande.

4.9 Energiproduktion

Många yttrar sig emot utbyggnation av vindkraft på land och i vatten. Flera yttrar sig exempelvis emot vindkraft i Fagerfjäll och Tyfta. Många påpekar hur viktigt det är med utsikten på Tjörn och att vindkraft medför risker för naturen. Flera personer önskar sig hellre havsbaserad vindkraft. Två föreningar önskar att havsbaserad vindkraft ges en betydligt större roll. Privatpersoner framhåller att vindkraftverk kan ha negativ påverkan på havsmiljöer och biotoper. En person lyfter att höjden och färgen på vindkraftsverk skulle kunna anpassas för att ge moderna standarder och få mindre påverkan. En person vill att Heås och Stansvik ska förbli område för vindkraft. Två personer tycker att lokalinvånare ska kunna investera i vindkraftverk.

Två föreningar anser att texten kring vindkraftverk är omodern och att detaljnivån på vindkraftens utformning är för hög för översiktsplanen. De lyfter även att fler lämpliga platser bör finnas i Tyfta och Wallhamn. Politisk opposition vill att mål och ambitioner kring havsbaserad vindkraft förtydligas i översiktsplanen.

Flera synpunkter handlar om att uppmuntra kommunen och boende att satsa på solkraft. Fyra föreningar vill se satsningar på solkraft. Två av dessa vill se lättade restriktioner för solpaneler i kulturmiljöer. De andra två vill att översiktsplanen kompletteras med lämpliga områden för solcellsparker och mindre solenergianläggningar. Politisk opposition vill också att områden för solcellsparker anges i översiktsplanen.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande vind- och solkraft. Efter politiska övervägande under samrådet kommer utpekat områden för vindkraft omvandlas till utredningsområde för energiproduktion, dock ej vindkraft. Kommunen bedömer att utbyggnad av modern fullskalig landbaserad vindkraft på Tjörn skulle utgöra oproportionerligt stor negativ påverkan på landskapsbild, natur- och boendemiljö. Vad gäller havsbaserad vindkraft har testområde för vindkraft inom kommunens vattenområde utgått ur fördjupad översiktsplan för havet inför antagandet. Kommunen har även nyligen yttrat sig negativt i ett antal tillstånds- och planprocesser

gällande framtida havsbaserat vindbruk utanför kommunens havsområde. Texter gällande vindkraft justeras utifrån detta.

Intresse för lokal produktion av solkraft noteras. Arbete pågår dels med en klimat- och energistrategi för kommunen, med inriktning mot begränsad klimatpåverkan och omställning till hållbarare energianvändning, dels med en övergripande kommunal energiplan. Båda handlingarna beräknas gå till antagande under 2024. Arbetena avses konkretiseras inom ramen för fördjupad energiplanering. I detta sammanhang kan förutsättningar för lokalisering av anläggningar för produktion av solel och andra energislag utredas.

4.10 Natur- vatten- och kulturmiljö

Flera yttranden handlar om att bevara, skydda och gynna så mycket som möjligt av naturmiljöerna på Tjörn. Flera yttrar sig emot en byggnation vid kusten. En person önskar stoppade sprängningar och anser att byggnationer som Nordviksberg, Mossholmen och Bleket-Rönnäng bör undvikas på Tjörn, med hänsyn till bevarandevärden. Flera yttrar sig också emot en utbyggnad av Wallhamn och vid Tubbeberget. En synpunkt handlar om att minska igenväxningen och att underhålla naturen så att skärgårdsmiljön framträder tydligare. En person föreslår att Pater Nosterskärgården förvandlas till nationalpark för utökat skydd. I kontrast till detta anser en person att de gröna och gula områdena på kartan är för stora (skyddade områden samt höga natur- och kulturmiljövärden). Det borde vara mer/större vita områden (övrig landsbygd).

Flera synpunkter handlar om att bebyggelse inte bör tillåtas på jordbruksmark. Flera föreningar vill att förtätning enbart sker i områden med befintlig bebyggelse och infrastruktur för att värna om strandskyddade områden och jordbruksmark. I motsats till detta önskar en person mer frikostighet vad gäller byggande på jordbruksmark (utom åkermark) då Tjörn bör utvecklas för de som vill bosätta sig på landet.

Utöver dessa synpunkter uttrycker en familj oro kring ljusföroreningar från Wallhamn och de redan märkbara konsekvenserna för fladdermuspopulationen i området. En annan person undrar hur kommunekolog/miljöavdelningen har deltagit i beredningen då utveckling i översiktsplanen kommer i konflikt med långsiktig god hushållning, mark och vatten.

Flera yttranden från privatpersoner och två föreningar handlar om att en särskild hänsyn bör tas till vattenmiljön och vattenbiotoper. De vill se en förbättrad vattenmiljö kring Tjörn. Det nämns att vattenkvaliteten kan försämras vid eventuella sprängningar. En person och en förening önskar åtgärder för försämrad vattenkvalitet i Linneviken.

Flera uttrycker önskan kring bevarandet av kulturmiljöer. En person önskar kulturmiljöhänsyn vid utveckling av Rönnäng-Bleket. En person önskar bevarande av kulturmiljöområden i Höviksnäs. En förening anser att kommunen bör värna om företagarområde för maritima verksamheter och förhindra bostadsbyggande i hamnområden. Två personer ifrågasätter kommunens beviljande av sjöbodar som går emot alla riktlinjer. Likaså vill en förening se skärpt hantering av sjöbodarna. En organisation uttrycker uppfattningen att sjöbodar är kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande natur- och kulturmiljöer. Översiktsplanen tar utgångspunkt i kommunens vision, där "Havet, det öppna landskapet och kulturen" lyfts fram som kommunens unika värden. Samtidigt är bebyggelseutveckling för att stödja befolkningsökning och näringslivsutveckling ett grundläggande syfte med översiktsplanen. I översiktsplanen görs avvägning mellan å ena sidan bevarande av natur- och vattenmiljöer (pågående markanvändning på många ställen) och å andra sidan bebyggelseutveckling (ändrad markanvändning på många ställen) utifrån en lång rad förutsättningar och hänsyn. Några av de parametrar som i avvägningen väger tungt emot bebyggelseutveckling är jordbruksmark, större oexploaterade naturområden och högt belägna synliga bergspartier. Även strandskyddade miljöer har ett starkt lagligt skydd mot byggnation och kan enbart bebyggas om särskilda skäl finns. Specifika naturvärden och biotoper ska alltid inventeras i samband med detaljplanering för att möjliggöra anpassning av tillkommande bebyggelse och minimering av negativ påverkan på naturmiljö. Såväl kommunens miljöavdelning som extern konsultexpertis inom miljöbedömning och hållbarhet har medverkat i planarbetet sedan start.

Avvägningar avseende kulturmiljövärden grundas bland annat på kommunens kulturmiljövårdsprogram, som omfattar kommunens kulturmiljöer såväl inom serviceort som på landsbygd. Av översiktsplanens generella och platsspecifika ställningstaganden framgår var särskilda hänsyn till kulturmiljövärden ska tas i efterföljande planering och lovgivning. Värnande av befintliga kulturmiljövärden kan ofta vara förenligt med bebyggelseutveckling, förutsatt att befintliga värden förvaltas medvetet och tillkommande bebyggelse placeras och utformas på ett hänsynsfullt sätt.

Område för bostäder i Rönnängs hamn justeras till verksamheter förenliga med pågående hamnverksamhet.

Förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till lämplig förvaltning för fortsatt hantering. Se även bemötande vid "Utvecklingsområden" och "Anpassa ny bebyggelse".

4.11 Vatten och avlopp (VA)

Flera yttranden handlar om att VA-infrastrukturen behöver förbättras. En person lyfter fram att det behövs VA till Pilane för att kunna uppföra en servicebyggnad med toaletter, café, utställningar mm. Flera önskar att den befintliga VA-infrastrukturen förbättras innan kommunen växer med mer befolkning. En person anser att högriskområdet för VA ska vara mycket mindre eftersom en stor del av denna mark inte leds till Stigfjorden utan till Tådås. Personen framhåller att det borde byggas ut VA även i detta område på sikt, alternativt att kraven på de enskilda avloppsanläggningarna höjs i området istället för att utbyggnad av bostäder begränsas. Personen ifrågasätter också varför området mellan Röra och Sundsby inte omfattas av högriskområdet då de också släpper ut vatten till Stigfjorden.

Den politiska majoriteten ifrågasätter att en rad områden på kartan är listade som Högriskområde VA, fast där redan finns kommunalt VA idag. De anger att exempelvis Sundsby inte kommer få kommunalt VA trots att det är en viktig kommun- och besöksnäringsverksamhet. Partierna anser att VA-utbyggnad i högriskområde på norra Tjörn bör undvikas.

En person vill se utveckling av alternativa sätt för vattenhushållning då Tjörn har brist på dricksvatten. I samma anda vill en förening se återvinning av gråvatten och dagvattenhantering. De anser att kommunen bör säkerställa tillgång till vatten och sanitet för alla boende. De tar även upp att dagvatten bör separeras från hushållsavlopp vid nybyggnation och hänsyn till VA-frågorna bör tas vid bygglovsgivning.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande vatten- och avloppsfrågor (VA-frågor). Kommunen arbetar kontinuerligt och parallellt med ledningsförnyelse för att förbättra befintligt VA-system. Separation av dagvatten från hushållsavlopp sker redan idag. Som ett av stegen i att säkra dricksvattenförsörjningen på sikt och skapa ett redundant system har Tjörns kommun tecknat avtal med Kungälvs kommun om dricksvattenleverans via Stenungsund.

Arbete pågår med ny VA-plan för kommunen, inklusive en vattentjänstplan. Av den kommer att framgå inom vilka områden kommunen avser att bygga ut kommunalt VA de närmaste 15 åren. Inom områdena bland annat Fjälebro och Skåpesund har behov av VA-utbyggnad noterats under arbetet, varför dessa pekas ut som utvecklingsområden för helårsboende.

Avgränsningen av "Högriskområde för VA" baseras dels på kommunens bedömning av risk för att krav på kommunal VA-utbyggnad ska lösas ut av tillkommande bebyggelse, dels på risk för påverkan på omgivande känsliga

havsmiljöer av enskilda avlopp. Området mellan Röra och Sundsby är idag glesbebyggt, varför den sammanvägda risken här bedöms som lägre. Inom de delar av högriskområdet som redan idag har kommunalt vatten och avlopp tas beteckningen bort inför nästa planskede. Kommunen bedömer att befintliga bostäder och verksamheter inom och i anslutning till högriskområdet, exempelvis besöksmålen Pilane och Sundsby, tills vidare kan VA-försörjas genom enskilda VA-anläggningar. Krav på enskilda avloppsanläggningar ställs utifrån Miljöbalken, med tillsyn av den kommunala miljöavdelningen.

Övriga förslag och idéer som inte kan beaktas i översiktsplanen förmedlas till lämplig förvaltning för fortsatt hantering.

4.12 Avfallshantering

En synpunkt handlar om att förbättra tillgängligheten och infrastrukturen för avfallshantering i kommunen. På Dyrön och Åstol behövs det exempelvis nya återvinningsstationer. Två föreningar vill se utökad källsortering.

Kommunens kommentar: Kommunen tackar för inspel gällande avfallsfrågor. Avfallsfrågor hanteras i första hand genom kommunens förvaltnings- och driftsorganisationer inom samhällsbyggnadsförvaltningens avfallsavdelning respektive kultur- och fritidsförvaltningens gata- och parkavdelning.

De närmaste åren ges kommunen enligt ett nytt lagkrav utökat ansvar för insamling av förpackningsavfall, vilket förväntas medföra förbättrad tillgänglighet till avfallshantering i stora delar av kommunen. Detta gäller dels fastighetsnära insamling av förpackningsavfall från bostäder (samhällsbyggnadsförvaltningen), dels från torg, parker och andra populära platser (kultur- och fritidsförvaltningen). I samband med införandet av insamling från bostäder kommer möjligheten utredas för att även samla in förpackningar på de mindre helårsbebodda öarna, i form av återvinningsstationer på kaj. För verksamheter gäller att avtal för källsortering behöver tecknas separat med entreprenör.

4.13 Redaktionellt

De redaktionella synpunkterna har främst handlat om önskemål kring förtydliganden och ändringar i Möjligheternas Översiktsplan. Kommunstyrelsen, den politiska majoriteten och ett oppositionsparti har många redaktionella synpunkter. Kultur- och Fritidsnämnden anser att översiktsplanen dels ibland är för detaljerad, exempelvis genom exakta ändamål för sjöbodar och sträckning för ridleder, dels för odetaljerade exempelvis gällande besöksnäringen. Även många föreningar har redaktionella synpunkter.

Privatpersoner önskar att översiktsplanen tar vid följande åtgärder/förändringar:

- Konkretisera möjligheten för ny bebyggelse och förtydliga av skillnaden mellan ”sällan är möjligt” och ”ofta är lämpligt”.
- Förtydliga vad utbyggnadsområde för industri betyder och vilka konsekvenser det medför för de boende i området.
- Förtydliga gränser i plan och tydligare text för att visa en klar bild av vad planerna innebär.
- Två personer påpekar hur kartmaterialet i översiktsplanen behöver uppdateras då stora delar av Mossholmens marina redan är bebyggt med bostäder.
- En person önskar omplacering av ”allmänna intressen” till inledningen och ”energiförsörjning” till före ”energianläggningar ”under rubriken ”mark- och vattenanvändning.” Denna person anser även att ordet ”utveckling” framstår som oärligt när det i översiktsplanen endast ersätter ordet ”exploatering.”
- En person anser det svårt att förstå viljeinriktningen av översiktsplanen och nämner att sådan bör visas.

Kommunens kommentar: Lämplighetsbedömning i samband med detaljplanering, bygglov och andra tillstånd görs från fall till fall utifrån översiktsplanens ställningstaganden och beroende på specifika förutsättningar på den aktuella platsen. Ställningstagandena syftar dels till att ge övergripande vägledning till sökande och byggintressenter, så att de kan lägga sina förväntningar inför en ansökan på rätt nivå, dels till att ge kommunens bygglovhandläggare vägledning inför närmare utredning av platsens specifika förutsättningar och slutlig lämplighetsbedömning. Ställningstaganden om platsens förutsättningar i olika delar av landsbygden förtydligas.

Utbyggnadsområde för industri kan innebära risk för störningar i form av exempelvis buller, lukt och risker för närliggande bostadsbebyggelse. Hantering av störningsrisker sker i samband med detaljplanering, då risker och åtgärdsbehov klarläggs under planprocessen, som en förutsättning för att utbyggnaden ska kunna genomföras.

Markanvändningskartan revideras utifrån Boverkets ÖP-modell. Det innebär att Mossholmens marina redovisas som pågående sammanhängande bostadsbebyggelse.

Plandokumentets struktur ses över. Kommunen delar inte uppfattningen att ordet ”utveckling” på alla ställen i dokumentet avser ”exploatering”.

Beskrivning av översiktsplanens övergripande inriktning förtydligas.

Grafisk presentation i kartor ses över för ökad tydlighet.

4.14 Övriga synpunkter

Övriga synpunkter handlar främst om enskilda intressen.

- En person önskar att fler aktörer stimuleras för att kommentera ÖP.
- En person önskar slippa ändrad beskrivning av sin fastighet i Häggvall från ”område med endast generella rekommendationer” till ”landsbygd med höga natur-och kulturmiljövärden.”
- En person uttrycker intresse för bebyggelseutveckling av egna fastigheter söder om Skärhamn i Nordvik.
- En person frågar om åtgärd mot hussättningar orsakade av byggtrafik.
- Ett företag planerar exploatering av sin fastighet i Habborsby och önskar ändring av fastighetsbeskrivning ”Landsbygd med höga natur- och kulturvärden” till ”Utbyggnadsområde verksamheter och industri.”
- Ett företag påpekar att formuleringen ”exponerade lägen mot havet ska undantas från exploatering” bör strykas då det går emot ett förslag för deras fastigheter som kommer att prövas i en kommande detaljplanprocess.
- Ett företag anser att Stansviks sydöstra del bör betecknas som ”verksamheter (ej störande)” istället för ”storskaliga/transportorienterande verksamheter.”
- Ett företag nära Tjörnbron vill betecknas som ”större besöksmål” på strategiska kartan och ”verksamhet (ej störande)”.
- En förening vill vara remissinstans i ÖP-arbetet.
- En förening vill vara formell remissinstans på alla kommunala ärenden gällande skogs- och åkermark.
- Ett företag vill att deras regionnätsledningar skyddas i samhällsutvecklingen.

Kommunens kommentar: Inför och under samrådet genomförde kommunen ett flertal aktiviteter, såväl digitalt som fysiskt, för att stimulera till delaktighet i översiktsplanen och främja kommentarer på planförslaget. I nästa planskede kommer kommunen åter igen att använda tillgängliga marknadsförings- och kommunikationskanaler för att nå ut med justerat planförslag och låta så många som möjligt ta del av och kommentera det. Förfrågan om att vara remissinstans i granskningsskedet beaktas och tillgodoses. Gällande förfrågan om att vara formell remissinstans i kommunala ärenden rörande skogs- och åkermark förbehåller kommunen sig rätten att avgöra i vilka ärenden sådan remittering är relevant. Regionnätsledningar beaktas som viktig infrastruktur i kommunens samhällsplanering. Intressen kopplade till enskilda fastigheter, exploateringsprojekt eller företag hanteras inte i översiktsplanen.

KUNGÄLVS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Frida Källberg

2024-10-11

Tillägg till markanvisningsavtal - Ekeblad Bostad AB (Dnr KS2016/2111-239)

Sammanfattning

I december 2019 tecknades ett markanvisningsavtal med Ekeblad Bostad AB om ett område i Nordtag som tänktes byggas ut i tre etapper. Första etappen är utbyggd och inflyttad. Ekeblad Bostad AB har erhållit bygglov och projekterat de två kvarvarande etapperna så som en utbyggnadsetapp.

Under sensommar 2024 har det inkommit synpunkter från boende att det finns fridlysta vattensalamandrar i pölar på det aktuella markområdet. I groddjursinventering som genomfördes 2017, i samband med detaljplanen påträffades inga vattensalamandrar, så de har troligen flyttat in efter att marken röjdes inför byggnation. Förekomsten av fridlysta arter kan påverka exploateringen av marken, och behöver därmed utredas innan markförsäljning. En artbestämning av vattensalamandrarna kan göras först under våren 2025.

Markanvisningen föreslås därför förlängas på ett år med förutsättningen att hela köpeskillingen ska vara Kommunen tillhanda under 2025 ifall ett marköverlåtelseavtal nås.

Förvaltningens bedömning är att projektet tidigare försenats på grund av rådande marknadsläge och inte på grund av Ekeblad Bostad ABs agerande. Att Ekeblad Bostad AB erhållit bygglov och projekterat området visar dessutom på att de ämnar slutföra projektet. Deras förhoppning är att marknaden håller på att vända och att de därmed kan starta projektet under 2025.

Intäkten för de delar som exploatören ännu inte har förvärvat kommer skjutas upp ett år, vilket påverkar årets intäktsprognos. Då exploatören har vunnit en markanvisningstävling och köpeskillingen räknas upp med KPI från datumet då markanvisningsavtalet tecknades bedöms inte den slutliga intäkten påverkas av att markanvisningsavtalet förlängs med ett år. Förekomst av fridlysta vattensalamandrar kan komma att påverka möjligheten till byggnation och därmed även intäkten.

Förvaltningens förslag till beslut:

1. Upprättat tilläggsavtal till markanvisningsavtal med Ekeblad Bostad godkänns.
2. Kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna tilläggsavtalet.

Juridisk bedömning

Tilläggsavtalet är ett tillägg till markanvisningsavtal KS2016/2111 skrivet mellan Kungälvs kommun och Ekeblad bostad AB. Både avtalen följer reglerna i Plan- och bygglagen. Avtalet är avstämt med kommunjuristen.

Förvaltningens bedömning

I december 2019 tecknades ett markanvisningsavtal med Ekeblad Bostad AB om ett område i Nordtag som tänktes byggas ut i tre etapper. Första etappen är utbyggd och inflyttad. Ekeblad Bostad AB har erhållit bygglov och projekterat de två kvarvarande etapperna så som en utbyggnadsetapp. På grund av rådande marknadsläge under skrevs ett tillägg till markanvisningsavtalet under förra året där avtalet förlängdes till 2024-12-3 så att exploatören skulle få möjlighet att kunna fullfölja projektet.

Under sensommar 2024 har det inkommit synpunkter från boende att det finns fridlysta vattensalamandrar i pölar på det aktuella markområdet. I groddjursinventering som genomfördes 2017, i samband med detaljplanen påträffades inga vattensalamandrar, så de har troligen flyttat in efter att marken röjdes inför byggnation. Förekomsten av fridlysta arter kan påverka exploateringen av marken, och behöver därmed utredas innan markförsäljning. En artbestämning av vattensalamandrarna kan göras först under våren 2025, därmed föreslås markanvisningen att förlängas.

Markanvisningen föreslås förlängas på ett år med förutsättningen att hela köpeskillingen ska vara Kommunen tillhanda under 2025 ifall ett marköverlåtelseavtal nås.

I markanvisningsavtalet finns en överenskommen köpeskilling och tänkt byggnadsarea samt en tilläggsköpeskilling. Köpeskillingen ska dessutom räknas upp med KPI.

Förvaltningens bedömning är att projektet tidigare försenats på grund av rådande marknadsläge och inte på grund av Ekeblad Bostad ABs agerande. Att Ekeblad Bostad AB erhållit bygglov och projekterat området visar dessutom på att de ämnar slutföra projektet. Deras förhoppning är att marknaden håller på att vända och att de därmed kan starta projektet under 2025.

Förvaltningen bedömer att det är högst osannolikt att man skulle nå bättre resultat genom att avbryta samarbetet med Ekeblad Bostad AB och söka en ny aktör. Varken i tid eller ekonomi bedöms ett bättre resultat vara uppnåeligt med dagens förutsättningar. Dessutom kan marken inte bebyggas förrän frågan gällande vilka konsekvenserna blir till följd av de funna salamandrarna inom markanvisningsavtalets omfattning

Förvaltningen föreslår att tilläggsavtalet till upprättat markanvisningsavtal ska godkännas och att kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna tilläggsavtalet.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Genom att agera transparent och konsekvent samtidigt som besluten anpassas till utmaningarna i en turbulent tid ökar medborgarnas och näringslivets förtroende för kommunen. Dessutom blir samhällsutvecklingen mer hållbar då vi möjliggör för exploatören att göra investeringar och för invånarna att köpa bostad i ett mer gynnsamt ekonomiskt klimat.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Området ligger en dryg kilometers gångväg från stationen i Ytterby. Med sitt stationsnära läge uppfyller det flera av delmålen i Agenda 2030s elfte mål så som att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla, inkluderande och hållbar urbanisering och minska städers miljöpåverkan. Med detta tilläggsavtal motverkas onödigt fördyrande av bostäder som även bidrar till delmålet om att säkra bostäder till överkomlig kostnad.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Vid tillfället då markanvisningstävlingen ägde rum fanns inga antagna riktlinjer för markanvisning.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

De boende i området påverkas av att utbyggnadstakten förändras, då det kommer vara en byggarbetsplats under en längre period i och med att exploatören behöver längre tid på sig att sälja bostäderna än enligt tidigare prognoser.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Ärendet har ingen påverkan på medarbetarperspektivet då det avser ett tilläggsavtal till upprättat markanvisningsavtal.

Ekonomisk bedömning

Intäkten för de delar som exploatören ännu inte har förvärvat kommer skjutas upp ett år, vilket påverkar årets intäktsprognos. Då exploatören har vunnit en markanvisningstävling och köpeskillingen räknas upp med KPI från datumet då markanvisningsavtalet tecknades bedöms inte den slutliga intäkten påverkas av att markanvisningsavtalet förlängs med ett år. Förekomst av fridlysta vattensalamandrar kan komma att påverka möjligheten till byggnation och därmed även intäkten.

Förslag till Kommunstyrelsen

1. Upprättat tilläggsavtal till markanvisningsavtal med Ekeblad Bostad godkänns.
2. Kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna tilläggsavtalet.

Mirsad Radoncic
Tf. Verksamhetschef Planering och myndighet

Anders Holm
Sektorchef Samhällsbyggnad

Expedieras till:	Jonas Zachrisson Ekeblad Bostad,
För kännedom till:	Mirsad Radoncic, tf. Verksamhetschef Planering och myndighet
Anders Holm,	Sektorchef Samhälle
Frida Källberg,	Plan, mark och exploatering
Stina Gunnarsson,	Projektenheten

Mellan

- **Ekeblad Bostad AB**, orgnr: 556792-5838, c/o Arkipelagen Företagscenter Stora Åvägen 21, 436 34 Askim, nedan kallad Exploatören och
- **Kungälvs kommun** orgnr: 212000-1371, 442 81 Kungälv, nedan kallad Kommunen, gemensamt kallat Parterna,

träffas härmed följande

TILLÄGG TILL MARKANVISNINGSAVTAL

avseende marköverlåtelse och exploatering inom Kastellegården 1:52, Nordtag, Kungälvs kommun, Västra Götalands län.

Bakgrund och syfte

Ett markanvisningsavtal tecknades för Ekeblad Bostad AB, 2019-12-12 och tilläggsavtal till markanvisningsavtalet tecknades 2024-03-12. Det återstår nu en bostadsetapp kvar innan Exploatören har förvärvat all mark i enlighet med markanvisningsavtalet. Exploatören har gjort en projektering samt erhållit bygglov för den sista bostadsetappen. Då fridlyst djur har upptäckts inom området som markanvisningsavtalet avser behöver prover tas under vården 2025 för att identifiera arten och vilka konsekvenser det får för byggnationen innan marköverlåtelseavtal tecknas och Exploatören förvärvar marken. Därför förlängs markanvisningsavtalet med ett år.

Punkt I och J i tilläggsavtal som tecknades 202-03-12 ska ersättas i sin helhet av detta tillägg till markanvisningsavtal. I övriga delar, som inte omnämns i detta avtal, gäller tidigare tecknat markanvisningsavtal.

I. MARKANVISNINGSAVTALETS GILTIGHET OCH ÅTERGÅNG

Detta Avtal gäller till 2025-12-31, eller till den tidigare tidpunkt då hela Exploateringsområdet överlåtits via Marköverlåtelseavtal, eller till att det blir klarlagt att de inte kan träffas mellan parterna oavsett skäl, såvida inte parterna överenskommer om ny giltighetstid som beslutas av Kommunstyrelsen.

I det fall Marköverlåtelseavtal inte kan träffas mellan parterna före 2025-12-31, ska samarbetet enligt detta Avtal brytas utan krav på ersättning från någondera av parterna för nedlagda kostnader, utfört arbete eller svikna förhoppningar

Handlingar som har upprättats i samband med arbetet enligt ovan är Kommunens egendom om de berör allmän platsmark och Exploatörens egendom om de berör den egna kvartersmarken.

J. VILLKOR

Detta Avtal ska godkännas senast 2024-12-31 av kommunstyrelsen genom beslut som därefter vinner laga kraft.

Detta tillägg till Markanvisningsavtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt

---

Kungälv 202 - -

För KUNGÄLVS KOMMUN

Miguel Odhner
Kommunstyrelsens ordförande

Haleh Lindqvist
Kommundirektör

2024-10-10

Ekeblad Bostad AB

Staffan Hagström

0
1,5 km
3 km
© Lantmäteriet

0
30 m
60 m
© Lantmäteriet

KUNGÄLVS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Ulrika Engström

2024-10-21

Förslag till beslut – Planuppdrag för Detaljplan för parkering, del av Fjällsholmen 1:16 (Dnr KS2023/1913-10)

Sammanfattning

Utskottet för Samhälle och utveckling beslutade 2021-06-08 att ge positivt planbesked för detaljplan för parkering inom fastighet Fjällsholmen 1:16. Parkeringen är tänkt att vara till för de boende i flerbostadshuset på fastighet Fjällsholmen 1:119.

Marken är redan ianspråktagen för användningen parkering. Detta är dock gjort olovligen, åtgärden saknar bygglov och strider i dagsläget mot detaljplanen. I detaljplanen är ytan markerad som Allmän plats- Naturområde för äng och kvartersväg.

Ön Trälen består till största del av friliggande bostadshus. De friliggande bostadshusen har skapat yta inom sina tomter som de använder för uppställning av bilar. Detaljplanen medger att cirka en fjärdedel av kvartersmarken för de friliggande bostadshusens fastigheter bebyggs vilket innebär att det finns yta över inom kvartersmark att använda för parkering.

Vid det enda flerfamiljshuset (Fjällsholmen 1:119) på ön finns endast en liten yta kvar av kvartersmark inom den yta som ligger närmast öns vägar. För att möjliggöra parkering måste denna yta göras större.

I syftet för detaljplanen står att ”Avsikten är att skapa en landskapsanpassad ny bebyggelse. Bostäderna planeras för fritidsboende, som kommer att projekteras med en rimlig utrustningsstandard”. Det står sedan i planbeskrivningen att ”Någon biluppställning i anslutning till husen accepteras ej” samt att ”all parkering för ön Trälen sker på Långholmen”.

Ön omfattas inte av strandskydd vilket inte heller var fallet när man tog fram den tidigare detaljplanen. På grund av öns strandnära läge inträder strandskydd på platsen vid ett upphävande av naturmarken till förmån för parkering. En ny detaljplan inom området innebär därför att man måste kunna motivera skäl till dispens från strandskyddet alternativt upphävande av strandskyddet

En ny detaljplan för parkering inom delar av den nuvarande detaljplanen bedöms inte motverka detaljplanens syfte om landskapsanpassad bebyggelse med rimlig utrustningsstandard. Ändring från Naturmark till kvartersmark bedöms för omfattande för att ske inom ramen för en ändring. Därför måste en ny detaljplan göras inom de delar man vill ändra. Detta innebär att den nu gällande detaljplanen delvis upphävs.

Ön har inte blivit bilfri så som intentionen är i planbeskrivningen. Det finns dock inget som gör att de friliggande bostadshusens parkeringar är olovligen uppförda. Det finns vägar in till ön och inga

bestämmelser i den juridiskt bindande plankartan som förbjuder biltrafik. Det bedöms därför som rimligt att även de boende i flerfamiljshuset får en parkering vid bostaden.

För att inte ta mer mark i anspråk för parkering än nödvändigt bedöms det som rimligt att delar av de parkeringsytor som tillåts på Långholmen upphävs till förmån för naturmark.

Utifrån strandskyddets syfte bedöms det också lämpligt att parkering sker vid bostadshuset snarare än på idag orörda ytor längre från bebyggelse. Strandskyddet bedöms kunna upphävas på platsen utifrån Miljöbalkens 7 kapitel 18 c § punkt 3;

Juridisk bedömning

Planläggning kommer att hanteras utifrån plan- och bygglagen (2010:900) ändrad t.o.m. SFS 2024:24.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund
Utskottet för Samhälle och utveckling beslutade 2021-06-08 att ge positivt planbesked för detaljplan för parkering inom fastighet Fjällsholmen 1:16. Parkeringen är tänkt att vara till för de boende i flerbostadshuset på fastighet Fjällsholmen 1:119.

Marken är redan ianspråktagen för användningen parkering. Detta är dock gjort olovligen, åtgärden saknar bygglov och strider i dagsläget mot detaljplanen. I detaljplanen är ytan markerad som Allmän plats- Naturområde för äng och kvartersväg.

Enligt den nu gällande detaljplanen, vilken vann laga kraft 2007-03-08, ska parkering för hela ön ske på den intilliggande ön Långholmen. Parkeringsplats på ön Långholmen innebär ett avstånd på åtminstone 400 meter från flerbostadshuset. Den yta som i detaljplanen är avsedd för parkeringar på Långholmen har endast exploaterats till viss del och stora delar av de tillägnade ytorna på Långholmen är fortsatt orörda.

Ön Trälen består till största del av friliggande bostadshus. De friliggande bostadshusen har skapat yta inom sina tomter som de använder för uppställning av bilar. Detaljplanen medger att cirka en fjärdedel av kvartersmarken för de friliggande bostadshusens fastigheter bebyggs vilket innebär att det finns yta över inom kvartersmark att använda för parkering.

Vid det enda flerbostadshuset (Fjällsholmen 1:119) på ön finns endast en liten yta kvar av kvartersmark inom den yta som ligger närmast öns vägar. För att möjliggöra parkering måste denna yta göras större. Flerbostadshuset har en större yta kvartersmark som inte får bebyggas med byggnader men den ligger på motsatt sida från öns vägar. Att anlägga parkering på den sida huset skulle därmed innebära större ingrepp i naturen och ytterligare avsteg från detaljplanen på grund av nya vägar.

I syftet för detaljplanen står att ”Avsikten är att skapa en landskapsanpassad ny bebyggelse. Bostäderna planeras för fritidsboende, som kommer att projekteras med en rimlig utrustningsstandard”. Det står sedan i planbeskrivningen att ”Någon biluppställning i anslutning till husen accepteras ej” samt att ”all parkering för ön Trälen sker på Långholmen”.

Ön omfattas inte av strandskydd vilket inte heller var fallet när man tog fram den tidigare detaljplanen. På grund av öns strandnära läge inträder strandskydd på platsen vid ett upphävande av naturmarken till förmån för parkering. En ny detaljplan inom området innebär därför att man måste kunna motivera skäl till dispens från strandskyddet alternativt upphävande av strandskyddet.

Bedömning
En ny detaljplan för parkering inom delar av den nuvarande detaljplanen bedöms inte motverka detaljplanens syfte om landskapsanpassad bebyggelse med rimlig utrustningsstandard. Ändring från naturmark till kvartersmark bedöms som för omfattande för att ske inom ramen för en ändring. Därför måste en ny detaljplan göras inom de delar man vill ändra. Detta innebär att den nu gällande detaljplanen delvis upphävs.

Ön har inte blivit bilfri så som intentionen är i planbeskrivningen. Det finns dock inget som gör att de friliggande bostadshusens parkeringar är olovligen uppförda. Det finns vägar in till ön och inga bestämmelser i den juridiskt bindande plankartan som förbjuder biltrafik. Det bedöms därför som rimligt att även de boende i flerfamiljshuset får en parkering vid bostaden.

En ny detaljplan för parkering skulle innebära att allmän plats- Naturmark tas i anspråk och görs om till kvartersmark vilket är negativt för allmänhetens tillgång samt för djur och naturliv. Den nu gällande detaljplanen medger dock mer parkering på Långholmen än vad som används och stora delar av dessa ytor är heller inte exploaterade.

För att inte ta mer mark i anspråk för parkering än nödvändigt bedöms det som rimligt att delar av de parkeringsytor som tillåts på Långholmen upphävs till förmån för naturmark. Då de tänkta parkeringsplatserna på Långholmen också ligger mer avskilt från bebyggelse bedöms bevarande av dessa ytor som viktigare för allmänhetens fria rörelsefrihet och för bevarande av växt och djurliv.

Om man har kvar detaljplanen i sitt nuvarande utförande och att parkering för Trälen sker helt på Långholmen skulle det kunna innebära sprängningar och exploatering på ytor som idag är orörda berghällar.

Storleken på parkeringen behöver anpassas till flerbostadshusets behov och till den gällande parkeringsnormen för kommunen. Det är därför inte säkert att hela den yta som idag olovligen används som parkering kommer att detaljplaneläggas för parkering.

Strandskyddet återinträder på ön vid ett eventuellt upphävande av delar av detaljplanen. Strandskyddet syftar till att långsiktigt 1. trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och 2. bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten

Utifrån strandskyddets syfte bedöms det också lämpligt att parkering sker vid bostadshuset snarare än på idag orörda ytor längre från bebyggelse.

Strandskyddet bedöms kunna upphävas på platsen utifrån Miljöbalkens 7 kapitel 18 c § punkt 3; behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området. Detta då parkering krävs för bostadshusen och att oavsett om de sker på Långholmen eller vid bostadshuset så måste parkeringen förläggas på ytor vid vattnet för att avstånd till parkering kan bedömas som rimlig. Det finns därför skäl till upphävande samtidigt som en placering vid bostadshuset bedöms som mer förenligt med strandskyddets syfte.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Planen bedöms vara förenlig med kommunfullmäktiges strategiska mål och kommunstyrelsens resultatmål. Parkering vid bostadshuset bedöms vara positivt för bevarandet av oexploaterade ytor och därmed minska kommunens klimatavtryck,

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Parkering vid bostadshuset bedöms vara positivt för bevarandet av oexploaterade ytor och därmed även i linje med mål 15 om ekosystem och biologisk mångfald. Detta då parkering precis angränsande redan exploaterade ytor bedöms ha mindre effekt på växt och djurliv än en plats som ligger avskilt.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Gällande översiktsplan 2010 anger inget specifikt för aktuellt område.

En översyn av parkeringsbehovet på öarna Trälen och Långholmen bedöms vara positivt för ett mer effektivt utnyttjande av ytor för parkering enligt kommunens Mobilitetspolicy, antagen 2023-12-14.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Nya parkeringar vid flerbostadshuset bedöms som positivt för den enskilde boende i Flerbostadshuset samt för allmänhetens intresse av orörda ytor i strandnära lägen. Ny parkering på Trälen innebär en viss inskränkning i den allmänna ytan Ängsmark. Detta kan bedömas som negativt främst för de närboende på ön men utifrån ett större perspektiv utifrån båda öarna bedöms ändringen kunna leda till att ytor avsedda för naturmark kan öka.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

En planläggning kommer medföra att resurser från Planenheten och övriga enheter kommer att krävas.

Ekonomisk bedömning

Planläggningen bekostas av exploatören genom upprättandet av ett plankostnadsavtal.

Förslag till beslut

1. Positivt planuppdrag ges, enligt 5 kap. 2 § Plan- och bygglagen (PBL).
2. Detaljplanen förväntas antas tidigast 2025.

Mirsad Radoncic
Tf. Verksamhetschef planering och myndighet

Anders Holm
Sektorchef
samhällsbyggnad

Expedieras till: Exploatör, Planchef

Plankostnadskalkyl Detaljplan för parkering Fjällsholmen 1:16

	Timmar	Timpris	
Plan	200	1030	206000
Övriga enheter	30	1030	30900
		Totalt	**236900**

Planarbete, byggnation och drift		**Beräknade kostnader**
Investering		
Kostnad detaljplan		236900
Anläggningsarbete		0
Projektledning och byggledning		0
Utredningar		0
Drift		
Driftkostnad per år		0
Totalt		236900

KUNGÄLVS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Marielle Månskär

2024-10-22

Revidering av parkeringsnorm - Del av mobilitetspolicy (Dnr KS2024/1135-1)

Sammanfattning

Revidering av parkeringsnorm – del av mobilitetspolicy togs upp för beslut i utskottet den 9 oktober 2024 och blev då återremitterad med följande beslut:

"..Underlagen för parkeringsnormen bör innehålla en utredning/analys av det totala behovet av parkeringar som en helhet i centrala delarna (zon A) men även för nybyggnation i serviceorterna (zon B, C). Tillgodosedda besöksplatser kommer att tas i anspråk då risken för boendeparkeringar är minimalt tilltagna. För att bidra till ett hållbart kollektivt resande med parkeringsnormen som styrmedel behövs en konsekvensbedömning. Att tvinga in familjer i en svårlöst situation utan att få ihop vardagen gagnar ingen.."

Parkeringsnormen är ett framåtblickande dokument som syftar till att belysa och säkerställa behovet av parkering i såväl planerings- som bygglovsskede. Förvaltningen har i framtagandet av normen analyserat och utrett nuvarande situation, som bilinnehav och framtida förväntad färdmedelsfördelning, samt Kungälvs geografiska förutsättningar.
Normen är däremot inte ett verktyg för att lösa nuvarande utbud och efterfrågan på parkering. Förvaltningen bedömer att framtagen parkeringsnorm kommer hantera frågan om parkering i linje med antagna övergripande styrdokument. Under förvaltningens bedömning nedan bemöts de synpunkter som gavs som underlag till återremissen.

Förvaltningens ambition med föreslagen parkeringsnorm är att det ska bli lätt att förstå kommunens hantering av parkering, såväl i tidiga skeden som i bygglovsskeden. Normen ska spegla kommunens Strukturplan och Mobilitetspolicy, underlätta och bidra till en utökad samverkan med externa aktörer samt skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.

Förvaltningen föreslår därför kommunfullmäktige att besluta följande:
1. Parkeringsnorm - Del av mobilitetspolicy Dnr KS2023/1849 upphör att gälla
2. Parkeringsnorm Dnr KS2024/1135 antas.

Juridisk bedömning

Parkering vid nybyggnad av hus och anläggningar regleras i Plan- och bygglag (2010:900) 8 kap. 9–10 §§, 4 kap. 13 §. I lagen framgår att kommunen har övergripande ansvar för och möjlighet att planera parkering.

En parkeringsnorm är vägledande vid framtagandet av detaljplan och vid bygglov.

Kommunen får i en detaljplan ställa krav om utrymme för parkering samt placering och utformning av parkeringsplatser. PBL anger att en fastighet ska ordnas så att det "på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon".

Parkering regleras också med stöd från andra lagar och förordningar såsom PBF (plan och byggförordningen) BBR (boverkets byggregler) och Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner 2 §

Förvaltningens bedömning

Revidering av parkeringsnorm – del av mobilitetspolicy togs upp för beslut i utskottet den 9 oktober 2024 och blev då återremitterat.

”..Underlagen för parkeringsnormen bör innehålla en utredning/analys av det totala behovet av parkeringar som en helhet i centrala delarna (zon A) men även för nybyggnation i serviceorterna (zon B, C). Tillgodosedda besöksplatser kommer att tas i anspråk då risken för boendeparkeringar är minimalt tilltagna. För att bidra till ett hållbart kollektivt resande med parkeringsnormen som styrmedel behövs en konsekvensbedömning. Att tvinga in familjer i en svårlöst situation utan att få ihop vardagen gagnar ingen..”

Parkeringsnormen är ett framåtblickande dokument som syftar till att belysa och säkerställa behovet av parkering i såväl planerings- som bygglovsskede.
Normen är däremot inte ett verktyg för att lösa nuvarande utbud och efterfrågan på parkering.
Förvaltningen bedömer att framtagen parkeringsnorm kommer hantera frågan om parkering i linje med antagna övergripande styrdokument. Under förvaltningens bedömning nedan bemöts de synpunkter som gavs som underlag till återremissen.

Gällande beslutet bedömer förvaltningen att den framtagna parkeringsnormen grundas på en utredning och analys av det nuvarande bilinnehavet samt en framtida förväntad färdmedelsfördelning. Normen är första steget i att ta ett helhetsgrepp över parkeringsfrågan i hela Kungälvs kommun. Den säkerställer att respektive projekt möjliggör, möter och skapar ytor för parkering motsvarande den tillkommande efterfrågan. Dock är det inte enkom normen som ger den totala efterfrågan av parkering inom kommunens centrala delar.

Parkeringstalen för zon A samt Kode bygger på nuvarande faktiskt bilinnehav.
Parkeringsnormen talar inte om dagens behov utan ska vara vägledande för framtida efterfrågan.

En konsekvensbedömning av nuvarande parkeringsnorms zonindelning har gjorts och förvaltningen möjliggör genom förändringen till zoner i stråk att normen ger förbättrade möjligheter till att leva och förflytta sig på ett hållbart sätt. Parkeringsnormens zonstruktur tar hänsyn till rimligt avstånd till hållplats i stråk, med över tid säkerställd god kollektivtrafik.

Återremissen lyfter följande synpunkter och ståndpunkter:

”..Beslut avseende p-norm, kostnad för parkeringsköp, laddinfrastrukturplan mm måste tas som ett paket/helhet i Mobilitetspolicyn..”

Förvaltningen bedömer att så gjordes vid årsskiftet 2023/2024 när Mobilitetspolicyn och den nu gällande parkeringsnormen antogs. Kostnad för parkeringsköp är ett enskilt taxebeslut som förvaltningen bedömer ligger på en rimlig kostnadsnivå, alltså behövs i nuläget ingen revidering.
Laddinfrastrukturplanen är under arbete och kommer förhoppningsvis upp för antagande under våren 2025.
Givet att samtliga tre dokument ska revideras ser förvaltningen positivt på att de presenteras som ett paket för att ytterligare belysa den röda tråden i dokumenten och hur de hänger samman.

”..Elektrifiering av p-platser kommer att öka kraven på kommunen avseende tillgängliga övriga parkeringar. Detta bör analyseras och hanteras..”

Parkeringsnormens krav på mobilitets- och parkeringsredovisning i samtliga projekt kommer att analysera detta. Hanteringen av elektrifieringens konsekvenser på vanliga platser bör motsvara efterfrågan i varje enskilt projekt.

”..Parkeringsköp i centrum är för billiga pga att dessa parkeringar måste byggas på höjden samt kommande elektrifiering..”

Parkeringsnormen hanterar inte taxor eller avgifter, den innehålla därför inte kostnader för parkeringsköp. Frågan är därmed inte relevant för ärendet om själva normen. Kostnadsnivån för parkeringsköp tas i separat taxebeslut.

Planen bör omarbetas med avseende på:

”..Flexibiliteten i normen avseende områdestyp/stadstyp, enskilt fastighetsprojekt och målgrupp, som påverkar efterfrågan av parkeringar måste utredas, definieras och förklaras ytterligare..”

Den framtagna parkeringsnormen tydliggör hur behovet av parkering ska hanteras och redovisas i såväl planskedet som bygglovsskedet. Kravet på mobilitets- och parkeringsredovisning kommer att definiera förväntad efterfrågan samt rimliga förutsättningar för parkering i projektet. Anledningen till flexibiliteten i normen är för att möta verklig efterfrågan och nyttja ytor på ett effektivt sätt och inte skapa vare sig över- eller underkapacitet samt tomma parkeringsytor.

Redovisningen tar höjd för allt som kan tänkas påverka efterfrågan på parkering och ställer krav på exploatören att redovisa förutsättningar, ambitioner och lösningar.
Nedan följer exempel på frågor från mobilitets- och parkeringsredovisningen:

Vilka förutsättningar för hållbart resande finns inom projektområdet och dess närhet?
Analysera projektets läge och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och service i detalj.
Hur regleras parkeringen på allmän plats i anslutning till projektområdet?

Är risken hög eller låg för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkering på allmän plats/gatan är mer attraktiv?

Hur kommer de befintliga boende och anställda i området påverkas om parkering på gatan är mer attraktiv för exploateringen än den parkeringslösning som exploatören föreslår?

”..Omedelbar närhet till knutpunkt av kollektivtrafik i stället för hållplats..”

Kollektivtrafik har inte endast upptagning från en punkt utan har upptagning av resenärer utefter hela linjens sträckning.
Parkeringsnormens zonstruktur tar hänsyn till rimligt avstånd till hållplats i stråk, med över tid säkerställd god kollektivtrafik. Detta för att fler medborgare och projekt ska hanteras med rätt förutsättningar för resvanor med kollektivtrafik och eventuella reduktioner genom mobilitetsåtgärder.

”..Mobilitetsfrämjande åtgärder/Reduktionserbjudande är för generösa både för cyklar och bilpool..”

Reduktionen i föreslagen norm är sänkt i procent i förhållande till nuvarande norm med 5-7% och även begränsad till att endast vara möjlig att nyttja för zon A och B. Förvaltningen bedömer reduktionen i sig som rimlig. Bedömning av rimlighet och utfall kommer göras i varje enskilt fall där exploatören önskar reduktion.

”..Minskningen av p-talet är för stort i förhållande till t ex bilpoolsplatser långt från fastigheten och som dessutom ska vara tillgängligt för allmänheten..”

Avsteg samt reduktion från p-talens grundvärde bedöms i varje enskilt fall och eventuella reduktioner genom mobilitetsåtgärder ska godkännas av förvaltningen.

Nedan följer förvaltningens bedömning enligt tidigare tjänsteskrivelse, vilken kvarstår.

Behovet av en tydligare parkeringsnorm har under ett par år varit efterfrågad inom förvaltningen och av externa aktörer. Parkeringsfrågorna bör behandlas integrerat med den övergripande planeringen i kommunen och kräver en tydlighet samt flexibilitet för att möta behov och efterfrågan.

Nuvarande parkeringsnorm innehåller tolkningsmån inom nästan alla avsnitt. I den nya normen har förtydligande och uppdateringar gjorts avseende kopplingar till nya styrdokument, processbeskrivningar för olika skeden, hantering, ansvarsfördelning, parkeringstal samt för parkeringsköp och reduktionspaket.

Förvaltningen bedömer att justeringarna inom samtliga avsnitt kommer att påverka arbetet med parkering inom kommunen i positiv bemärkelse jämfört med nuvarande norm. Enkelhet och tydlighet skapar effektivare processer i såväl planskede som bygglovsskede.

Förvaltningens ambition med föreslagen parkeringsnorm är att det ska bli lätt att förstå kommunens parkeringstal och hur man använder tabellerna, både i tidiga skeden och i bygglovsskeden. Den ska också bidra till en utökad samverkan mellan kommun och extern aktör samt skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.

Nya styrdokument som parkeringsnormen tar hänsyn till är kommunens beslutade Strukturplan och Mobilitetspolicy.

Processbeskrivningen innebär ett förtydligande om hur man ska använda sig av parkeringstalen i både planskede samt bygglovsskede.

Hanteringen av parkering har utökats med en mobilitets- och parkeringsredovisning (e-tjänst under uppbyggnad) och innehåller fyra steg för att skapa en yta för dialog mellan externa aktörer och kommunen.

Ansvarsfördelningen förtydligar vilka enheter som samverkar kring parkeringsfrågorna och vilken enhet som har det yttersta ansvaret för hantering, planering och godkännande.

Zonindelningen har minskat till endast tre zoner och markerats utifrån stråk med förväntad god kollektivtrafik, närhet till handel och service och där möjligheten att leva hållbart över tid finns inom rimliga avstånd.
Parkeringsnormen ska tillämpas i hela kommunen. Parkeringstal i tre olika zoner (A-C) ska säkerställa att det framtida utbudet av parkeringsplatser är väl avvägt mot de övergripande målsättningarna om förtätning och tillgänglighet. Zonindelningen förtydligas mer i bilaga 1 *Zonindelning Parkeringsnorm 2024*.

Parkeringstalen baseras på nuvarande bilinnehav, färdmedelsfördelning och Kungälvs förutsättningar. Bilinnehav för statistikområde Nyko 6 (centrala delar av Kungälv) har lett till anpassning av p-tal i de olika zonerna.

Parkeringstalen för bil är justerade marginellt för bostäder men har ökat något för besöksparkering kopplat till handel och andra verksamheter. Som ett led i detta har exempelvis besöksparkering för livsmedelshandel höjts.

Parkeringstalen för verksamheter är väl underbyggda med nyckeltal och förväntad färdmedelsfördelning. Nedbrytning av p-tal har gjorts och jämkats så att alla p-tal för anställda i olika typer av verksamheter utgår från samma färdmedelsfördelning.

För cykel har parkeringstalen höjts, främst inom zon A, för att möta framtida behov.

Reduktionspaketen är justerade till enbart fysiska åtgärder som är lätta att följa upp och parkeringsköpen är förtydligade om hur och när de kan göras.

Förvaltningens bedömning om nuvarande upplägg med flexibla parkeringstal och samnyttjande är att de ska kvarstå. Detta går i linje med kommunens mobilitetspolicy och möjliggör för fastighetsägare att uppmuntras och medverka till beteendeförändringar för de boende.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Hållbar samhällsutveckling genom ökad samordning mellan infrastruktur och byggnation i hela kommunen
Kommunen, medborgarna och företagen minskar tillsammans klimatutsläpp och miljöpåverkan

Parkeringsnormen anger idag minimikrav för antalet parkeringsplatser som ska byggas för bil och cykel.
Den innehåller flexibla parkeringstal som är möjliga att ytterligare minska genom reduktionspaket för annat resande än med bil samt därigenom underlätta för invånare och företag som vill reducera sina klimatutsläpp.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

11. Hållbara städer och samhällen.

Hållbar stadsutveckling omfattar hållbart byggande och hållbar planering.
Hållbar stadsutveckling kräver samarbete mellan sektorer och styrning på flera nivåer samtidigt.

Parkeringsnormen är ett av kommunens verktyg för att kunna påverka transportmönstret och bilinnehavet i syfte att skapa långsiktig hållbarhet för kommunen.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Parkeringsnormen går i linje med Mobilitetspolicy KS2023/2306 som har som mål att tydliggöra hur trafik, mobilitet och parkeringsstrategier samverkar och kan bidra till ökad tillgänglighet samt ett resurseffektivt och hållbart transportsystem för alla som bor, verkar och besöker Kungälvs kommun.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Revideringen innebär justeringar som ska bidra till att ge förutsättningar för ett mer hållbart resande för kommunens medborgare. Parkeringsnormen förväntas även skapa god tillgång till besöksparkering med hänsyn till omlandets medborgare och deras besök i centrala Kungälv.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Föreslagen parkeringsnorm har tagit höjd för att kunna bedöma verksamheters behov i varje enskilt fall av parkeringsplatser så som vid skolor i serviceorter och på landsbygd. Detta för att skapa parkeringsytor som stämmer mer överens med det faktiska behovet än i tidigare norm.
Medarbetare som jobbar i huvudort påverkas marginellt.

Ekonomisk bedömning

Externa aktörer såsom byggherre eller fastighetsägare står för kostnader kopplat till anläggning och uppförande av parkering för fastigheters behov.
Kommunen tydliggör genom parkeringsnormen fastighetsägarens ansvar för behoven kopplat till parkering för fastigheten.

En parkeringsnorm i samklang med nuvarande bilinnehav, färdmedelsfördelning och Kungälvs förutsättningar säkerställer att vi varken kräver ytor eller bygger mer parkering än för förväntade behov. Därigenom säkerställs god hushållning med resurser för såväl kommun som exploatörer.

Ur ett samhällsekonomiskt såväl som kommunekonomiskt perspektiv är möjliggörande av samnyttjande av parkeringsytor positivt. Detta då den totala ytan för parkering minskar när ytor kan användas för olika parkeringsbehov över dygnet, som verksamheters behov dagtid och

boendeparkering nattetid. Därigenom kan mark som annars bundits upp för parkering nyttjas för andra ändamål.

Förslag till Kommunfullmäktige

1. Parkeringsnorm - Del av mobilitetspolicy Dnr KS2023/1849 upphör att gälla
2. Parkeringsnorm Dnr KS2024/1135 antas.

Haleh Lindqvist
kommundirektör

Anders Holm
sektorchef samhällsbyggnad

Martin Gistell
enhetschef trafik, gata, park

Expedieras till:
Marielle Månskär

För kännedom till:

Sammanträdesprotokoll

§ 133/2024

Revidering av parkeringsnorm - Del av mobilitetspolicy (Dnr KS2024/1135)

Sammanfattning

Behovet av en tydligare parkeringsnorm har under en längre tid varit efterfrågad inom förvaltningen. Parkeringsfrågorna bör behandlas integrerat med den övergripande planeringen i kommunen och kräver en tydlighet samt flexibilitet för att möta behov och efterfrågan.
Nuvarande parkeringsnorm saknar till viss del detta då den innehåller tolkningsmån inom nästan alla avsnitt.

Förvaltningens ambition med föreslagen parkeringsnorm är att det ska bli lätt att förstå kommunens hantering av parkering, såväl i tidiga skeden som i bygglovsskeden. Normen ska spegla kommunens Strukturplan och Mobilitetspolicy, underlätta och bidra till en utökad samverkan med externa aktörer samt skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.

Förvaltningen föreslår därför kommunstyrelsen att besluta om följande:
1. Parkeringsnorm - Del av mobilitetspolicy Dnr KS2023/1849 upphör att gälla
2. Parkeringsnorm Dnr KS2024/1135 antas.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Revidering av parkeringsnorm - Del av mobilitetspolicy
Bilaga Parkeringsnorm - 2024
Bilaga Zonindelning Parkeringsnorm 2024 Bilaga 1

Information på sammanträdet

Handläggare Kollektiv Marielle Månskär redogör för ärendet. Ärendet diskuteras.

Återremissyrkande

Greger Plannthin (SD): Underlagen för parkeringsnormen bör innehålla en utredning/analys av det totala behovet av parkeringar som en helhet i centrala delarna (zon A) men även för nybyggnation i serviceorterna (zon B, C). Tillgodosedda besöksplatser kommer att tas i anspråk då risken för boendeparkeringar är minimalt tilltagna. För att bidra till ett hållbart kollektivt resande med parkeringsnormen som styrmedel behövs en konsekvensbedömning. Att tvinga in familjer i en svårlöst situation utan att få ihop vardagen gagnar ingen. Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet yrkar på återremiss av parkeringsnormen av följande skäl:

1. Beslut avseende p-norm, kostnad för parkeringsköp, laddinfrastrukturplan mm måste tas som ett paket/helhet i Mobilitetspolicyn
    - Elektrifiering av p-platser kommer att öka kraven på kommunen avseende tillgängliga övriga parkeringar. Detta bör analyseras och hanteras
    - Parkeringsköp i centrum är för billiga pga att dessa parkeringar måste byggas på höjden samt kommande elektrifiering.

2. Planen bör omarbetas med avseende på:
    - Flexibiliteten i normen avseende områdestyp/stadstyp, enskilt fastighetsprojekt och målgrupp, som påverkar efterfrågan av parkeringar måste utredas, definieras och förklaras ytterligare
    - Omedelbar närhet till knutpunkt av kollektivtrafik i stället för hållplats
    - Mobilitetsfrämjande åtgärder/Reduktionserbjudande är för generösa både för cyklar och bilpool. Minskningen av p-talet är för stort i förhållande till t ex bilpoolsplatser långt från fastigheten och som dessutom ska vara tillgängligt för allmänheten

I andra hand yrkar Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet på avslag.

Jonas Andersson (S): Avslag på Greger Plannthins (SD) återremissyrkande.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på att avgöra ärendet idag mot Greger Plannthins (SD) yrkande och finner att Utskottet för samhälle och utveckling beslutar att avgöra ärendet idag.

Omröstning begärs. Utskottet för samhälle och utveckling godkänner följande propositionsordning:
Ja-röst för att avgöra ärendet idag och
Nej-röst för bifall till Greger Plannthin (SD) yrkande.

Omröstningsresultat

Med två ja-röster för att avgöra ärendet idag och tre nej-röster för Greger Plannthin (SD) yrkande antar Utskottet för samhälle och utveckling Greger Plannthin (SD) yrkande.

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Ilona Wearn (KD)		x	
Greger Plannthin (SD)		x	
Charlotta Windeman (M)	x		
Ove Wiktorsson (C)		x	
Jonas Andersson (S)	x		
Summa:	2	3	

Beslut

Underlagen för parkeringsnormen bör innehålla en utredning/analys av det totala behovet av parkeringar som en helhet i centrala delarna (zon A) men även för nybyggnation i serviceorterna (zon B, C). Tillgodosedda besöksplatser kommer att tas i anspråk då risken för boendeparkeringar är minimalt tilltagna. För att bidra till ett hållbart kollektivt resande med parkeringsnormen som styrmedel behövs en konsekvensbedömning. Att tvinga in familjer i en svårlöst situation utan att få ihop vardagen gagnar ingen.

Sammanträdesprotokoll

Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet yrkar på återremiss av parkeringsnormen av följande skäl:

1. Beslut avseende p-norm, kostnad för parkeringsköp, laddinfrastrukturplan mm måste tas som ett paket/helhet i Mobilitetspolicyn
   - Elektrifiering av p-platser kommer att öka kraven på kommunen avseende tillgängliga övriga parkeringar. Detta bör analyseras och hanteras
   - Parkeringsköp i centrum är för billiga pga att dessa parkeringar måste byggas på höjden samt kommande elektrifiering.

2. Planen bör omarbetas med avseende på:
   - Flexibiliteten i normen avseende områdestyp/stadstyp, enskilt fastighetsprojekt och målgrupp, som påverkar efterfrågan av parkeringar måste utredas, definieras och förklaras ytterligare
   - Omedelbar närhet till knutpunkt av kollektivtrafik i stället för hållplats
   - Mobilitetsfrämjande åtgärder/Reduktionserbjudande är för generösa både för cyklar och bilpool. Minskningen av p-talet är för stort i förhållande till t ex bilpoolsplatser långt från fastigheten och som dessutom ska vara tillgängligt för allmänheten

_____

Ärendet ajourneras 15.58-16.07

Expedieras till: Samtliga enhetschefer på Sektor samhällsbyggnad

För kännedom till: Marielle Månskär

KUNGÄLVS KOMMUN

Parkeringsnorm

Diarie-/dokumentnummer:	KS2024/1135
Beslut:	2024-11-07 Kommunfullmäktige §…/År och datum
Beredande politiskt organ:	Utskottet för samhälle och utveckling
Ersätter tidigare beslut	Ersätter alla tidigare antagna versioner
Giltighetstid:	2030-12-31
Dokumentansvarig:	Enhetschef Trafik gata park
Senast uppdaterad av:	Marielle Månskär

KUNGÄLVS KOMMUN

Innehållsförteckning

1. Inledning ... 3
2. Relation till andra styrdokument ... 3
3. Syfte ... 3
4. Mål och viljeinriktning ... 3
   Mobilitetspolicy ... 3
5. Andra förutsättningar ... 4
   Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) ... 4
   Ansvar ... 5
   Hantering ... 5
   Zonindelning ... 6
6. Parkeringstal – grundvärden ... 7
   En- och tvåbostadshus ... 7
   Flerbostadshus ... 7
   Särskilt boende, gruppboende och serviceboende ... 8
   Kontor, handel och restaurang ... 8
   Industri och lager ... 9
   Hotell ... 9
   Förskola och skolor ... 9
   Fritidsaktiviteter, idrottsanläggningar samt turistmål ... 10
   Parkering för rörelsehindrade ... 10
7. Laddinfrastruktur vid nybyggnation och ombyggnation ... 10
8. Parkeringsköp ... 11
   Parkeringsköp via kommunen ... 11
   Parkeringsköp via tredje part ... 11
9. Reduktion genom mobilitetsåtgärder ... 11
   Reduktionspaket ... 12
10. Levandegöra ... 13
11. Uppföljning ... 13

KUNGÄLVS KOMMUN

1. Inledning

Tillgången till parkering är en grundläggande förutsättning för att kommunens invånare ska kunna nyttja fordon, som bilar och cyklar. Parkering är också en del av kommunens samhällsplanering och inverkar på hur kommunen och dess tätorter utvecklas, vad som byggs och hur ytan används. Parkering har också en central roll i trafiksystemet och påverkar hur och när resor sker med olika färdmedel.

Ett bra samarbete mellan kommunens förvaltningar och med de aktörer som utvecklar och äger fastigheter ger förutsättningar för en avvägd utformning och reglering av parkering som styr både mot tillgänglighet för kommunens invånare och mot önskad riktning för stadsplaneringen och trafiksystemet i stort.

2. Relation till andra styrdokument

Dokumentets innehåll, regleringar och tabeller baseras på övriga kommunala styrdokuments intentioner och målsättningar, exempelvis gällande översiktsplan och mobilitetspolicy.

Kommunfullmäktiges strategiska mål, kommunstyrelsens resultatmål och Agenda 2030 har också tagits i beaktande vid framtagandet av parkeringsnormen.

3. Syfte

Parkeringsnormen utgör vägledning för kommunens arbete med att säkerställa att parkering anordnas enligt plan- och bygglagen och att likställighetsprincipen värnas.

Parkeringsnormen beskriver den efterfrågan på parkering som en fastighetsägare ska tillgodose. Parkeringsnormen ska till viss del vara flexibel och därigenom skapa möjlighet för de aktörer som vill planera för en minskad klimatpåverkan i sina projekt genom att minska antalet parkeringsplatser mot att andra mobilitetsåtgärder genomförs i stället.

4. Mål och viljeinriktning

Mobilitetspolicy

Parkeringsnormen ska bidra till uppfyllnad av mobilitetspolicyns övergripande mål, viljeinriktning och den övergripande strategin *Hållbart resande*.

Därtill ska parkeringsnormen stödja mobilitetspolicyns strategier. Nedan redovisas hur strategierna är omhändertagna i stort i parkeringsnormen:

- Övergripande strategi *Hållbart resande* – Tillämpning av fyrstegsprincipen:
    - Tänk om – Parkeringsnormen ger utrymme för flexibilitet och möjlighet att ersätta bilparkering med andra mobilitetstjänster för att stärka förutsättningarna för ett ökat hållbart resande.
    - Optimera – Parkeringsnormen uppmuntrar samnyttjande, fastighetsövergripande lösningar och parkeringsköp.
- Strategi för gång- och cykeltrafik – Parkeringsnormens skrivning om parkeringstal och standard för cykelparkering bidrar till utökade och förbättrade möjligheter för cykelparkering.
- Strategi för Biltrafik – Parkeringsnormen stödjer ett effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur genom att uppmuntra samnyttjande, fastighetsövergripande lösningar och parkeringsköp. Parkeringsnormen skapar förutsättningar för nya tekniker (bil- och cykeldelning) och beaktar lägesspecifika egenskaper som närhet till attraktiv kollektivtrafik i utformning av zonerna.

KUNGÄLVS KOMMUN

- Strategi för parkering – Parkeringsnormen uppmuntrar samnyttjande, fastighetsövergripande lösningar, parkeringsköp och undvikande av större markparkeringar för att bättre nyttja de markytor som upplåts till bilparkering och som i förlängningen skapar förutsättningar för en mer attraktiv vistelsemiljö. Parkeringsnormen måste kompletteras med en väl avvägd reglering på parkeringsytor i tätorterna för att parkeringsplaneringen ska bidra till mobilitetspolicyns mål.

Utöver vad som beskrivs i följande dokument om dimensionering och hantering av efterfrågan på bilparkering och i den överliggande mobilitetspolicyn så beskrivs här två principer som stöd för parkeringsplaneringen i Kungälv:

- Markparkering som huvudsaklig lösning för bilparkering ska undvikas i de centrala tätorterna (zon A, primärt Kungälv och Ytterby). Detta då en sådan lösning motverkar flera av strategierna i mobilitetspolicyn (exempelvis attraktiv vistelsemiljö, förbättrade möjligheter till cykelparkering) och kan strida mot formuleringen i PBL att friyta ska prioriteras före parkeringsyta (se stycket om *Andra förutsättningar*). Undantag kan göras för små projekt, upp till 10 lägenheter eller motsvarande yta för verksamheter.
- Då det finns ledig parkeringskapacitet idag bör en del av den efterfrågan som uppstår vid nyproduktion i de centrala delarna av tätorterna lösas genom parkeringsköp eller andra motsvarade lösningar. Kungälvs kommun planerar för och styr mot att minst 20 % av all ny efterfrågan på bilparkering från bostäder och 70 % för verksamheter ska lösas på andra fastigheter och företrädelsevis där det finns befintlig bilparkering idag, exempelvis på de parkeringsytor på kvartersmark som ägs av Kungälvs kommun. Syftet med möjlighet till parkeringsköp är att skapa flexibilitet i projekten och minska risken att projekt behöver begränsa antal bostäder eller att bostäderna blir dyrare på grund av ett ensidigt krav att parkering ska lösas på egen fastighet.

5. Andra förutsättningar

Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)

I 4 kap. 13 § står det om bestämmelserna för krav på parkeringsutrymmen:

”I en detaljplan får kommunen bestämma:

(1) de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4, (2) placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och (3) att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.”

I 8 kap. 9 § punkt 4 står det att:

Det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

I 8 kap. 10 § står att: Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.

KUNGÄLVS KOMMUN

Ansvar

Fastighetsägaren bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Inom kommunen gäller nedanstående ansvarsfördelning avseende parkeringsuppdraget:

Ansvarsfördelning inom Kungälvs kommun

Enhet	Beskrivning
Trafik gata park	Hanterar samtliga frågor, processer och uppföljning gällande parkering
Plan	Säkerställer parkering- och mobilitetsredovisning i planprocessen
Bygglov	Godkännande av bygglov enligt PBL med vägledande P-norm

Hantering

Som grund för parkeringsnormen är Plan- och bygglagens bestämmelser och beaktande av likställighetsprincipen. Parkeringsfrågorna hanteras enligt följande:

Planskede

- Parkeringsfrågan ska lyftas in tidigt i planskedet. I de tidiga planskedena kan kommunen till exempel påvisa hur mycket trafik ett område kommer att generera, hur stort efterfrågan på parkering kan tänkas bli och om parkering ska lösas på fastigheten eller i form av parkeringsköp i en gemensam parkeringsanläggning utanför fastigheten.
- En parkerings- och mobilitetsredovisning ska tas fram. Eventuella avtal som krävs för parkeringslösningen (exempelvis parkeringsköpsavtal, mobilitetsavtal) ska tecknas om parterna är kända. I andra fall ska sådana krav följa med till exempelvis markanvisningsskedet.
- I planskede (förstudie, planprogram, detaljplan) ska parkeringstalen användas baserade på 1 000 m2 BTA för bostäder och andra verksamheter. Utgångspunkt för översättning från bostadsenhet till m2 BTA är 90 m2/bostad för flerbostadshus[1]. Avsteg kan göras om Kungälvs kommun anser det finns särskilda skäl för detta.

Bygglovsskede

- Utgångspunkt är att planbeskrivning tillsammans med parkeringsnorm och PBL ska följas och utgöra grund för bygglovsgranskning. Vid större förändringar i intention från planarbetet ska parkerings- och mobilitetsredovisningen från detaljplanen uppdateras eller att det tas fram en ny om det saknas från planarbetet. Eventuella avtal ska då ses över och justeras därefter, alternativt att nya avtal tecknas om de saknas från planskedet.
- I bygglovsskedet ska parkeringstalen användas baserade per bostadsenhet för bostäder, antal avdelningar/klasser för förskolor/skolor och 1000 m2 BTA för andra verksamheter.

Oberoende av vilket skede som hanteras är det nödvändigt för kommunen att kunna förutspå vilka ytor som krävs för parkering. Detta för att inte skapa kapacitetsbrist i kommunens allmänna parkeringsbestånd.

Parkering- och mobilitetsredovisning

Syftet med parkerings- och mobilitetsredovisningen är att skapa en yta för dialog mellan fastighetsägare och Kungälvs kommun. Redovisningen genomförs i fyra steg, varav steg 1 och 4 är obligatoriska.

[1] *BTA= Bruttoarean vilken är den sammanlagda arean av alla våningsplan i en byggnad*

KUNGÄLVS KOMMUN

Steg 1. Parkeringstal – grundvärden
I steg 1 beskriver fastighetsägaren hur många parkeringsplatser som behövs utifrån parkeringstalen om inga mobilitetsåtgärder eller andra avsteg tillämpas.

Steg 2. Avsteg
I vissa fall kan det vara lämpligt att göra avsteg från de angivna parkeringstalen för bil och/eller cykelparkering. Sådana avsteg ska motiveras tydligt och underbyggas med källmaterial. Det är kommunen som bedömer om avsteg kan motiveras från fall till fall. Kommunen ska eftersträva att tillgängliggöra information när avsteg har skett och varför, för att synliggöra praxis för andra fastighetsägare som medverkar i detaljplan eller söker bygglov.

Steg 3. Reduktion genom mobilitetsåtgärder
Efter att parkeringsefterfrågan har beräknats finns det möjlighet för fastighetsägaren att arbeta med mobilitetsåtgärder för att reducera antalet parkeringsplatser.

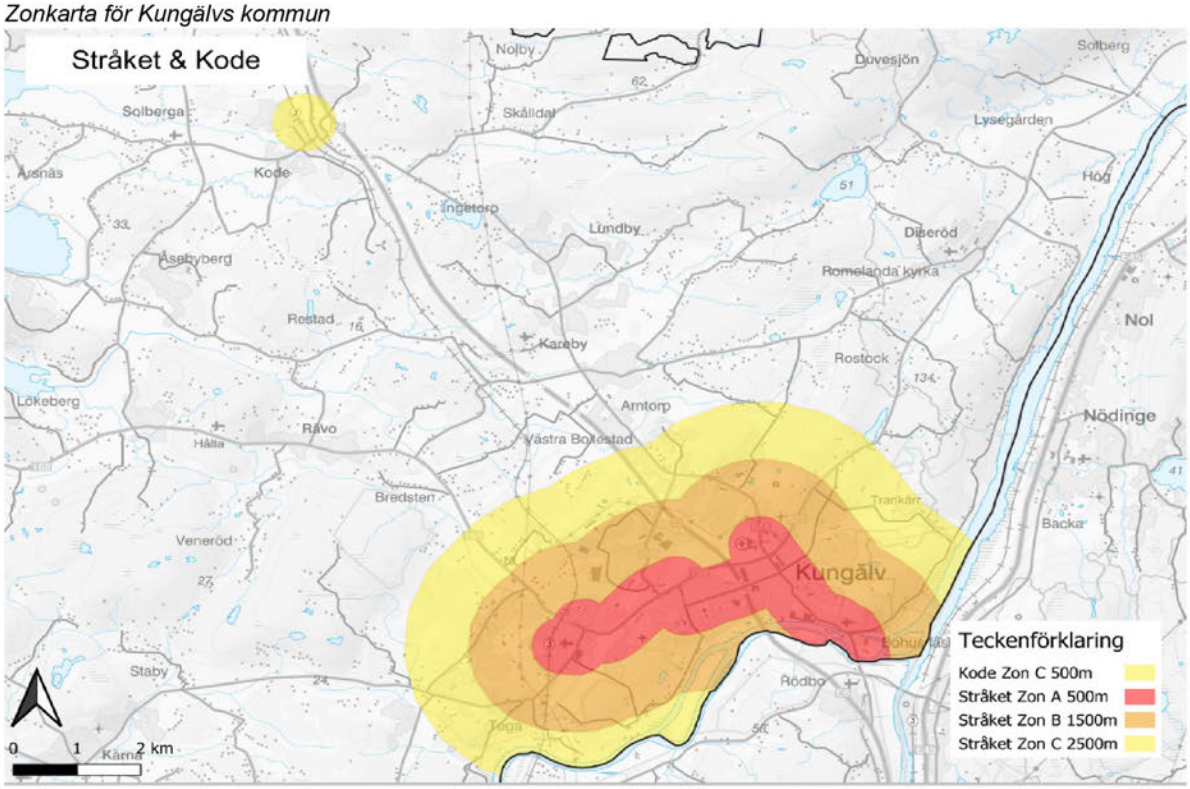
Steg 4. Beskrivning av parkeringslösning
När antalet parkeringsplatser är fastställt behöver parkeringslösningen beskrivas. Om parkeringslösningen bygger på lösningar över fastighetsgränser behöver sådana avtal vara undertecknade för att lösningen ska kunna godkännas. I de fall det inte går att skriva avtal på grund av att det saknas avtalspart så ska ett motsvarande intentionsavtal/avsiktsförklaring tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren.

Zonindelning

Parkeringsnormen ska tillämpas i hela kommunen. Parkeringstal i tre olika zoner (A-C) ska säkerställa att det framtida utbudet av parkeringsplatser är väl avvägt mot de övergripande målsättningarna om förtätning och tillgänglighet.

Zonindelningen baseras på de geografiska områdenas förutsättningar för hållbart resande och förtätningsgrad och förtydligas mer i bilaga *Zonindelning Parkeringsnorm 2024,* Bilaga 1.

Zonkarta för Kungälvs kommun



KUNGÄLVS KOMMUN

För projekt som geografiskt ligger i två olika zoner är utgångspunkten att den inre zonen ska användas. Om det finns särskilda skäl kan Kungälvs kommun tillåta att den yttre zonen används eller att projekt planeras med en annan zons grundvärde. Detta ska prövas i steg 2 i parkerings- och mobilitetsredovisningen.

6. Parkeringstal – grundvärden

Parkeringsnormen ger grundvärdet för det **minsta antal parkeringsplatser** som behöver säkerställas för att ett bygglov ska godkännas. Parkeringstalen anges för cykel- och bilparkering för bostäder, boende och besökare, verksamheter, verksamma och besökare.

I planskedet ska parkeringsefterfrågan efter steg 2 i parkerings- och mobilitetsredogörelsen möjliggöras i planen även om det finns intentioner att reducera antalet parkeringsplatser i steg 3. Detta för att säkerställa att det finns möjlighet att lösa parkering i planen om fastighetsägaren väljer att inte gå vidare med reduktion för mobilitetsåtgärder i bygglovsskedet.

I bygglovsskedet ska bygglov och eventuella kompletterande avtal (parkeringsköp, mobilitetsavtal) redovisa hur parkering löses med utgångspunkt i antalet platser som beräknas i steg 3.

Antalet parkeringsplatser ska efter att alla steg i parkerings- och mobilitetsredogörelsen genomförts avrundas uppåt till närmsta heltal.

Talen gäller för såväl nybyggnation som ombyggnation.

De parkeringsplatser som är för besökare ska vara tillgängliga för besökare när sådan efterfrågan finns.

Behov av angöringsplatser behöver utredas inom varje projekt för samtliga typer av bostäder och verksamheter.

En- och tvåbostadshus

En och tvåbostadshus inrymmer exempelvis fristående villa, rad- och kedjehus samt fritidshus. Boendeparkering ska anordnas inom eller i närheten av bostaden. Besöksplatser kan med fördel samordnas.

Flerbostadshus

Flerbostadshus avser en byggnad med flera bostadsenheter i, ex. lägenheter. Parkeringstalen för flerbostadshus anges per bostadsenhet utifrån olika bostadsenhetsstorlekar.

Antal parkeringsplatser per bostadsenhet/BTA och zon samt tillägg för besök

Bilplatser per bostadsenhet	**A**	**B**	**C**	**Tillägg för besök zon A**	**Tillägg för besök zon B-C**
Bostad <55 kvm	0,50	0,60	0,80	0,06	0,10
Bostad ≥55 kvm	0,60	0.75	1,0	0,06	0,10
Bilplatser per 1 000 m2 BTA	**A**	**B**	**C**	**Tillägg för besök zon A**	**Tillägg för besök zon B-C**
Bostad <55 kvm	5,3	6,7	8,9	0,67	1,11
Bostad ≥55 kvm	6,7	8,3	11,1	0,67	1,11
Cykelplatser per bostadsenhet	**A**	**B**	**C**	**Tillägg för besök zon A**	**Tillägg för besök zon B-C**
Bostad <55 kvm	1,6	1,6	1,6	0,06	0,1
Bostad ≥55 kvm	2	2	2	0,06	0,1
Cykelplatser per 1 000 m2 BTA	**A**	**B**	**C**	**Tillägg för besök zon A**	**Tillägg för besök zon B-C**
Bostad <55 kvm	17,8	17,8	17,8	0,67	1,11
Bostad ≥55 kvm	22,2	22,2	22,2	0,67	1,11

KUNGÄLVS KOMMUN

Särskilt boende, gruppboende och serviceboende

För andra typer av boende som särskilt boende, gruppboende och serviceboende anges nedan tabell som kan nyttjas som stöd i bedömning av efterfrågan på parkering.

Antal parkeringsplatser per bostadsenhet och zon för särskilt boende, gruppboende och serviceboende och anställda

Bilplatser per	**A**	**B**	**C**
Bostad	0,32	0,39	0,49
Cykelplatser per	**A**	**B**	**C**
Bostad	0,11	0,04	0,02

Kontor, handel och restaurang

För verksamheter anges parkeringstalen i form av antal parkeringsplatser per 1 000 kvm bruttoarea (BTA). Yta som inte ska räknas med är sådan som är avsedd för parkering såsom garage eller liknande.

Parkeringstalen för kontor utgår från att 40 anställda/1000 m2 BTA är på plats samtidigt under dimensionerande tid på dagen.

Parkeringstalen för handel är indelade i två kategorier: livsmedel respektive närservice och detaljhandel. Närservice innefattar butiker och andra serviceverksamheter i mindre lokaler och detaljhandel innefattar bland annat kläder, heminredning samt sport och fritid.

För andra typer av handel, exempelvis volymhandel, där parkeringstal ej har angetts behöver efterfrågan på parkering utredas och redovisas i parkerings- och mobilitetsredovisningen. Utgångspunkt ska vara antal anställda/besökare som är på plats samtidigt under dimensionerande tid (max) under dagen multiplicerat med förväntad andel som reser med bil/cyklar.

Om den planerade verksamheten avviker från genomsnittsvärden kan en justering av parkeringstalet motiveras i steg 2.

Antal parkeringsplatser per 1000 kvm BTA och zon för kontor, handel och restaurang

Bilplatser per 1000 BTA	**A**	**B**	**C**
Kontor			
Anställda	16,1	19,3	24,5
Besökare	1,5	1,8	2,3
Närservice och detaljhandel			
Anställda	4,6	5,5	7
Besökare	17,5	21	26,3
Livsmedelshandel			
Anställda	4,6	5,5	7
Besökare	25	30	37,5
Restaurang			
Anställda	4,6	5,5	7
Besökare	35	42	52,5
Cykelplatser per 1000 BTA	**A**	**B**	**C**
Kontor			
Anställda	7	3,5	1,8
Besökare	0,5	0,2	0,1
Närservice och detaljhandel			
Anställda	2	1	0,5
Besökare	5,6	1,8	1,1
Livsmedelshandel			
Anställda	2	1	0,5
Besökare	8	2,5	1,5

KUNGÄLVS KOMMUN

Restaurang			
Anställda	2	1	0,5
Besökare	11,2	3,5	2,1

Industri och lager

Efterfrågan på parkering för bil och för cykel utreds och redovisas i parkerings- och mobilitetsredovisningen. Utgångspunkt ska vara antal anställda/besökare som är på plats samtidigt under dimensionerande tid (max) under dagen multiplicerat med förväntad andel som reser med bil/cyklar.

Fastighetsägaren ansvarar för att skäliga ytor för lastning, lossning och uppställning av tunga fordon finns på kvartersmark. Rekommenderat standardmått för lastbil och buss (3,5x25 m).

Hotell

Nedan visas parkeringstal för hotell.

Antal parkeringsplatser per 1000 kvm BTA och zon för hotell

Bilplatser per 1000 BTA	A	B	C
Anställda	1,38	1,65	2,1
Besökare	20	24	30
Cykelplatser per 1000 BTA	**A**	**B**	**C**
Anställda	0,6	0.3	0,15
Besökare	6,4	2	1,2

Förskola och skolor

En utgångspunkt är att parkeringsplatser för personal och besökande samt hämtning och lämning med bil ska anordnas en bit bort ifrån entréer till skola/förskola och skol-/förskolegård för att skapa förutsättningar för en tryggare och säkrare trafiksituation intill skolan. Endast nödvändiga parkeringsytor så som parkering för rörelsehindrade och leveransplatser ska planeras i skolans direkta närhet. Mellan parkeringsplatser och skolan krävs en säker och tillgänglig gångväg samt hastighetssäkrade passager samt att det finns hinder mot att hämta/lämna sker på andra ytor än avsett.

Särskilt utrymme ska tillskapas så lådcyklar och cykelkärror får plats på ett bra sätt.

Antal parkeringsplatser per 1000 kvm BTA och zon för förskola och skolor

Bilplatser per 1000 BTA	A	B	C	Tillägg för besök zon A	Tillägg för besök zon B	Tillägg för besök zon C
Förskola	6	6,9	8,8	48,3	58	72,5
Grundskola	7,4	8,8	11,2	60	70	90
Gymnasium	Egen utredning					
Cykelplatser per 1000 BTA	**A**	**B**	**C**	**Tillägg för besök zon A**	**Tillägg för besök zon B**	**Tillägg för besök zon C**
Förskola	3	1,3	0,6	15,5	4,8	2,9
Grundskola	3,2	1,6	0,8	19,2	6	3,6
Gymnasium	Egen utredning					
Mopedplatser per 1000 BTA	**A**	**B**	**C**	**Tillägg för besök**		
Grundskola	Egen utredning					
Gymnasium	Egen utredning					

KUNGÄLVS KOMMUN

Fritidsaktiviteter, Idrottsanläggningar samt turistmål

För fritidsaktiviteter, idrottsanläggningar samt turistmål behöver efterfrågan utredas i parkerings- och mobilitetsredovisningen.

En generell riktlinje utgår från 0,3 bilparkeringsplatser per besökande och 0,4 cykelparkeringsplatser per besökande.

Parkering för rörelsehindrade

Enligt Boverkets byggregler (2011:6) ska parkeringsplats för rörelsehindrade (PRH) kunna anordnas efter behov inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. För bostäder är utgångspunkten att 3 % av alla bostäder ska ha tillgång till en parkeringsplats för rörelsehindrade. För publika lokaler, se tabell nedan.

Rekommenderat antal parkeringsplatser för rörelsehindrade för besökare vid publika lokaler (ISO 21542)

Parkeringsanläggning med upp till:	Antal reserverade platser:
10 platser	1 reserverad plats
50 platser	2 reserverade platser
100 platser	4 reserverade platser
200 platser	6 reserverade platser
Fler än 200 platser	6 reserverade platser + 1 plats för varje tillkommande 100 platser

För övriga platser bör det utredas hur många reserverade platser som behövs. Detta görs i parkerings- och mobilitetsredovisningen.

7. Laddinfrastruktur vid nybyggnation och ombyggnation

Bestämmelser i P-normen:

Parkeringsplatser som planeras med laddinfrastruktur ska påvisas i parkerings- och mobilitetsredovisningen.

Boverkets regler för laddning av elfordon och krav i samband med uppförande av nya byggnader och vid ombyggnader ska beaktas.

Laddning av elfordon är sedan 2020 ett egenskapskrav i plan- och bygglagen, PBL. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen, PBF.

Reglerna för uppförande av nya byggnader gäller från 2021, medan vissa retroaktiva krav för befintliga byggnader börjar att gälla under 2025. För att förenkla tillämpningen av reglerna har Boverket gett ut föreskrifter och allmänna råd om exempelvis vilken typ av ladduttag som ska användas.

Kraven på laddinfrastruktur i samband med uppförande av byggnader ska tillämpas om man söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021. Reglerna innebär i korthet:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

För ouppvärmda byggnader eller byggnader avsedda för totalförsvaret ställs inga krav.

KUNGÄLVS KOMMUN

8. Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren i stället för att ordna parkering på den egna fastigheten kan göra ett parkeringsköp mot kommunen, eller tredje part, som tillhandahåller parkeringsplatser.

Parkeringsköp via kommunen

Om parkeringsköp godkänns som lösning ska detta tydligt beskrivas i planbeskrivningen och avtal ska upprättas inför antagande av detaljplan och/eller bygglovsansökan.

Avtalskravet gäller både större och mindre aktörer och ska utgå från följande punkter:

- Utgångspunkt är att avtalet ska gälla under 25 år.
- Efter 25 år bör avtalet omförhandlas annars ska fastighetsägaren lösa parkering på egen fastighet. Kommunen kan också bedöma att det saknas anledning att fortsätta avtala kring fastighetsövergripande parkeringslösning om marknadsförutsättningarna för efterfrågan och utbud av bilparkering är goda vid platsen.
- Kostnad per plats vid nytecknade parkeringsköpsavtal fastställs av kommunfullmäktige.
- Avtalet ska innehålla en kartbild med placering och/eller beskriven hänvisning till aktuell parkeringsanläggning samt hur många platser som ska ingå i parkeringsköpet.
- Ytan ska vara inskrivning som parkering i fastighetsregistret.

Parkeringsköp för cykel kan genomföras för besöksparkering samt arbetsplatsparkering och på kvartersmark om det finns särskilda skäl som gör att det inte kan lösas på egen fastighet.

Parkeringsköp via tredje part

I de fall som fastighetsägaren väljer att lösa efterfrågan på bilparkering via en tredje part ska samma grundläggande kriterier gälla som om parkeringsköpet skulle ha gjorts via kommunen, se ovan beskrivna kriterier.

9. Reduktion genom mobilitetsåtgärder

Parkeringsnormen ger möjlighet till flexibla parkeringstal och ger därigenom fastighetsägaren möjlighet att anordna färre bilparkeringsplatser än det ursprungliga parkeringstalet anger, om fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder som kan leda till lägre efterfrågan på bilparkering. Det är Kungälvs kommun som godkänner önskad reduktion och åtgärder från fastighetsägaren.

Ett civilrättsligt avtal, så kallat mobilitetsavtal, ska tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren och beskriva vilken reduktion som beviljats och vilka mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren ska utföra. Mobilitetsavtalet tecknas för 10 år. Detta avtal sker vid sidan av myndighetsutövning och tillämpning av PBL.

Uppföljning av mobilitetsavtalet sker årligen mellan fastighetsägaren och kommunen.

KUNGÄLVS KOMMUN

Reduktionspaket

I detta avsnitt redovisas de reduktionspaket som har tagits fram med tillhörande reduktioner för bostäder. Reduktionspaketet gäller endast för flerbostadshus och avser bilparkering för de boende, ej besökande, i zon A och B.

Reduktionspaket för flerbostadshus

Reduktionspaket	Zon A	Zon B
Nivå 1 –	5% i reduktion av parkeringstal från föregående steg	4 % i reduktion av parkeringstal från föregående steg
Nivå 2 –	10 % i reduktion av parkeringstal från föregående steg	9% i reduktion av parkeringstal från föregående steg
Nivå 1 + 2 –	15% i reduktion av parkeringstal från föregående steg	13% i reduktion av parkeringstal från föregående steg

Mobilitetsåtgärder som ingår i respektive reduktionspaket för flerbostadshus

Reduktionspaket	Beskrivning
Nivå 1 – cykelpool	
Information om förutsättningarna avseende parkering och mobilitet	Fastighetsägaren ska informera potentiella hyresgäster/köpare om förutsättningarna avseende parkering och mobilitet. I samband med inflytt ska motsvarande information ges. Därefter ska boende årligen få motsvarande information eller oftare om något särskilt inträffar som innebär att utbudet och tillgängligheten med olika mobilitetstjänster, inklusive parkering för bil/cykel, påverkas.
Cykelpool	Fastighetsägaren säkerställer under 10 års tid tillgänglighet till cykelpool (1 cykel per 15 lägenheter) på egen fastighet eller på närliggande fastighet (Max 100 meters gångavstånd mellan cykelpool och entréer). Fastighetsägaren erbjuder de boende kostnadsfri cykelpool under minst 6 månader. Begränsningar i tid/antal användningar/boende är tillåtet för att upprätthålla tillgänglighet för många boende. Fastighetsägaren ska ställa i ordning parkeringsplatser för cykelpoolen utöver de ordinarie parkeringstalen för cykel om den ska finnas på egen fastighet. Yta för sådan Cykelpoolen ska innehålla el-cyklar utan och med lastkapacitet. Det är önskvärt om cykelpoolen är öppen för andra användare än de som bor i fastigheten.

KUNGÄLVS KOMMUN

Utvärdering	Fastighetsägaren ska årligen kunna förse Kungälvs kommun med information om reglering, vakanser och beläggning för bil- och cykelparkering samt hur andra mobilitetstjänster används. Det är kommunen som initierar att sådant underlag ska tas fram.
Nivå 2 – Bilpool/Bildelningstjänst	
Information om förutsättningarna avseende parkering och mobilitet	Fastighetsägaren ska informera potentiella hyresgäster/köpare om förutsättningarna avseende parkering och mobilitet. I samband med inflytt ska motsvarande information ges. Därefter ska boende årligen få motsvarande information eller oftare om något särskilt inträffar som innebär att utbudet och tillgängligheten med olika mobilitetstjänster, inklusive parkering för bil/cykel, påverkas.
Bilpool/Bildelningstjänst	Fastighetsägaren säkerställer under 10 års tid tillgång till bildelningstjänst med god tillgänglighet till bokningsbara fordon (minst en dedikerad bil/100 lägenheter) inom 500 meters gångavstånd. Fastighetsägaren ska ställa i ordning motsvarande 1 parkeringsplats/100 lägenheter för delad bil/poolbil om det saknas tillgängliga bilpoolsbilar enligt punkten ovan. Yta för sådan parkering ska redovisas i detaljplan och bygglov. Fastighetsägaren erbjuder de boende som vill nyttja bildelningstjänsten en kraftfull rabatt under minst 6 månader. Rabatten kan avse medlemskap eller vara kopplat till tid- och kilometeravgifter beroende på leverantörens och fastighetsägarens avtalade upplägg Bilpoolslösningen ska vara öppen för andra användare än de som bor i fastigheteten.
Utvärdering	Fastighetsägaren ska årligen kunna förse Kungälvs kommun med information om reglering, vakanser och beläggning för bil- och cykelparkering samt hur andra mobilitetstjänster används. Det är kommunen som initierar att sådant underlag ska tas fram.

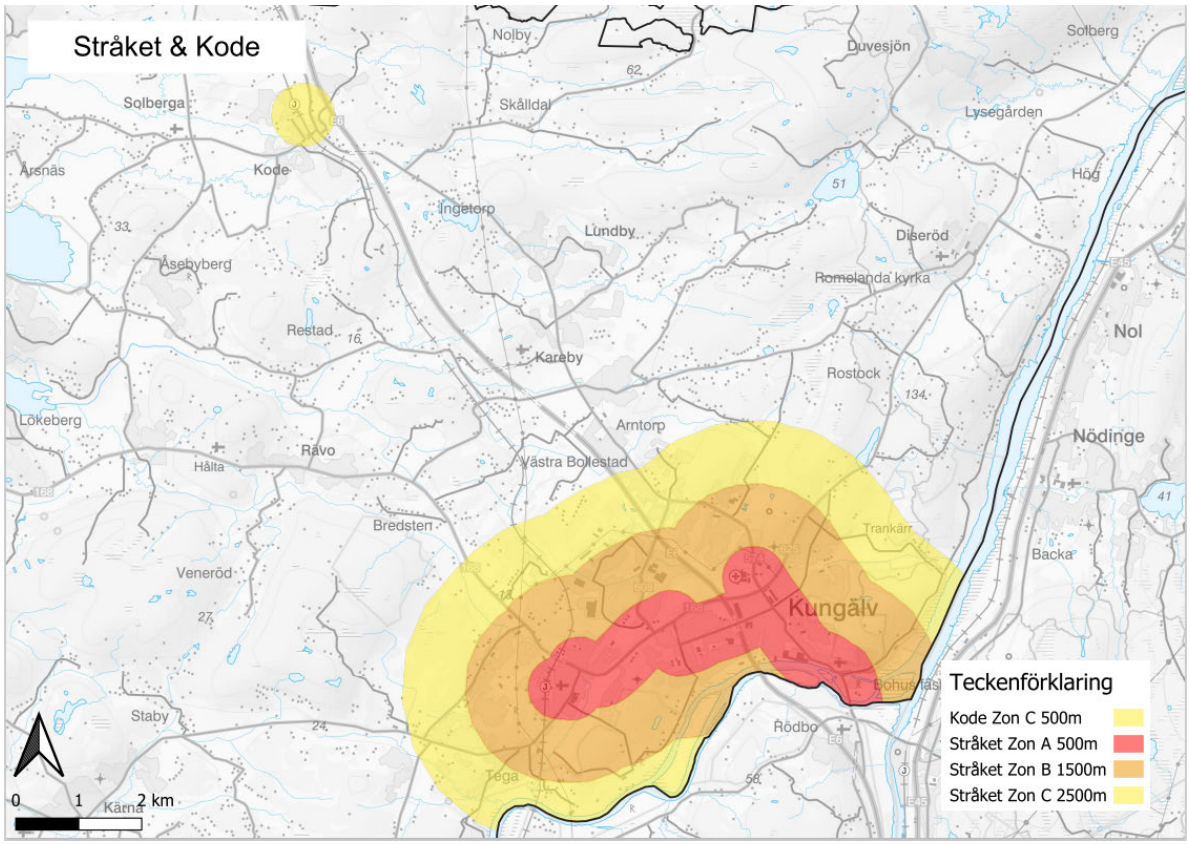
10. Levandegöra

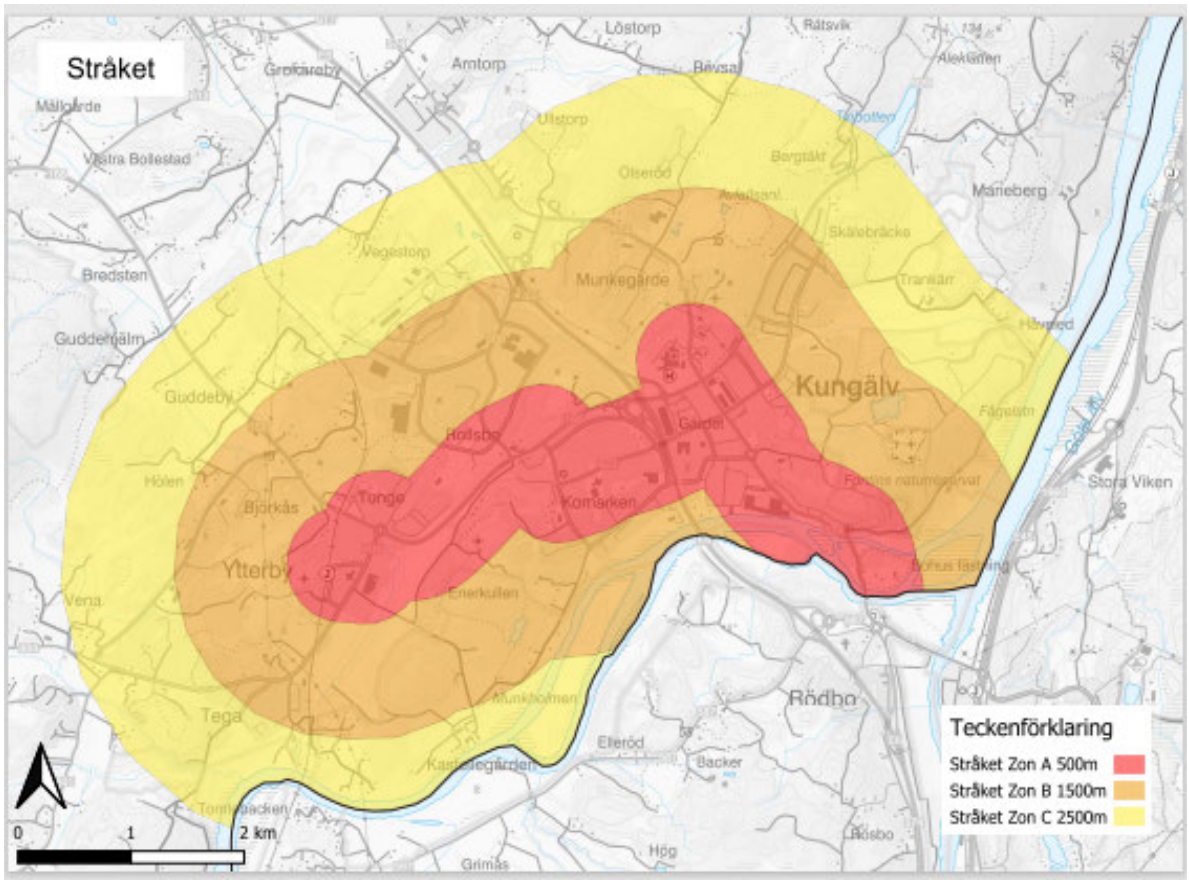
Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

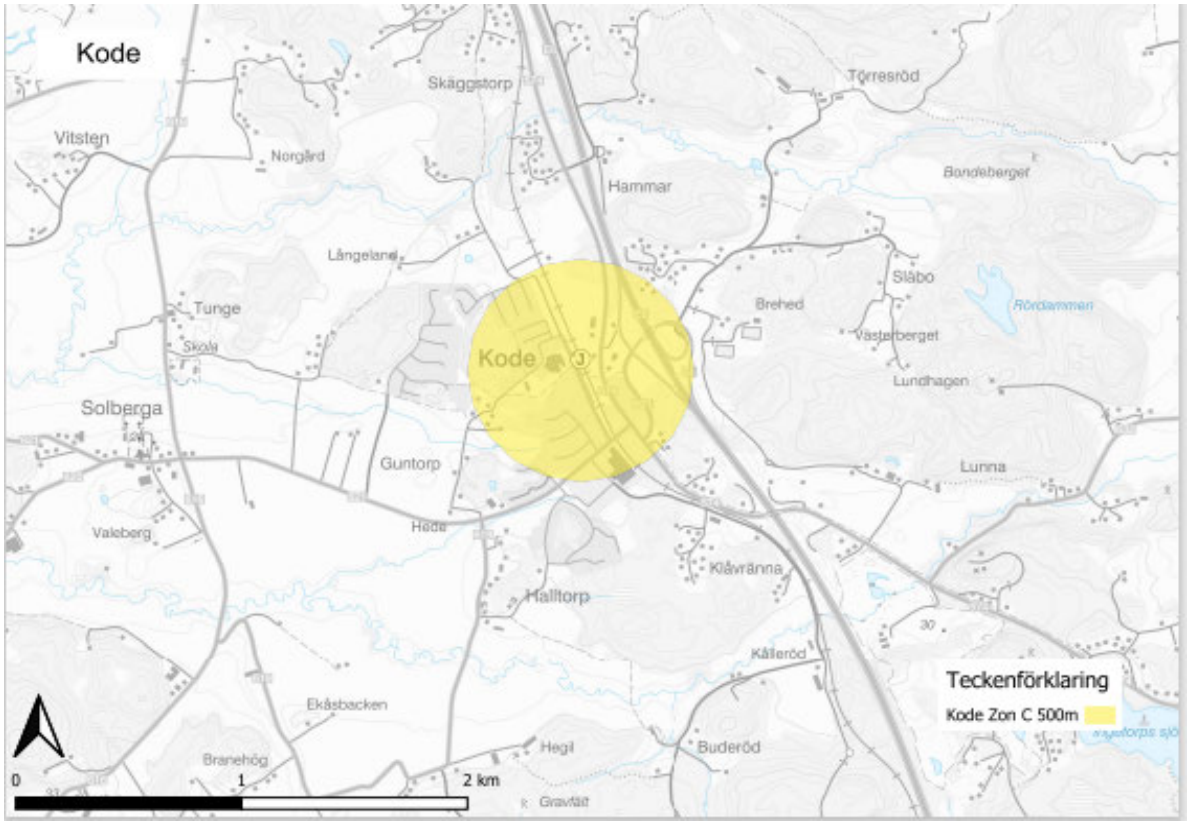
11. Uppföljning

För att säkerställa att parkeringsnormens innehåll är aktuellt ska dokumentet utvärderas samt revideras vart fjärde år eller tidigare om det framkommer större behov av justering däremellan.

Zonindelning – Parkeringsnorm 2024 Bilaga 1






Kode
Skäggstorp
Törresröd
Vitsten
Norgård
Hammar
Bondeberget
Långelanda
Tunge
Skola
Brehed
Släbo
Rördammen
Vasterberget
Kode
Lundhagen
Solberga
Guntorp
Lunna
Valeberg
Hede
Klåvränna
Hallstorp
Källeröd
Ekåsbacken
Hegi
Buderöd
Branehög
Gravfält
0
1
2 km
Teckenförklaring
Kode Zon C 500m

KUNGÄLVS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Linda Lundborg

2024-10-25

Överklagande av länsstyrelsens beslut om nedläggning av jordbruksmark dnr 29488-2024 (Dnr KS2024/2260-8)

Sammanfattning

Länsstyrelsen har, i sitt ärende med diarienummer 29488-2024, den 23 september 2024 beslutat att avvisa en anmälan om att ta jordbruksmark ur produktion på en yta inom fastigheten Toreby 4:5.

Den 11 oktober 2024 har Kungälvs kommun lämnat in en överklagan av Länsstyrelsens beslut. Överklagandet har fått diarienummer 41068-2024 hos Länsstyrelsen. I överklagandet begärdes anstånd att utveckla talan till senast den 2024-11-15.

Kungälvs kommun (nedan kommunen) utvecklar här med grunderna för den överklagan som skickades in till Länsstyrelsen i Västra Götalands län den 11 oktober 2024 gällande beslut med diarienummer 29488-2024 och beslutsdatum 2024-09-23.

Kommunen yrkar på att Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut med diarienummer 29488-2024 och beslutsdatum 2024-09-23 upphävs och återförvisas till Länsstyrelsen för ny handläggning.

Kommunen anser att Länsstyrelsen har gjort fel då de har avvisat anmälan om att ta jordbruksmark ur produktion och utvecklar talan enligt följande:

Bebyggelse innebär en irreversibel förändring som gör att marken inte kan återtas till odling. Eftersom ekonomibyggnader inte omfattas av krav på bygglov prövas inte byggnationen heller enligt annan lag eller ordning och kommunen menar därmed att prövningen av att jordbruksmark försvinner ska göras i den anmälan som fastighetsägaren lämnat in till Länsstyrelsen. Kommunen anser inte att det kan anses som prövat i särskild ordning, för att det är reglerat i en annan lag så som plan- och bygglagen 9 kap. 3§. Kommunen menar därmed att Länsstyrelsen inte kan avvisa anmälan, utan måste svara på den med ett beslut som beskriver om det är lämpligt att ta jordbruksmarken ur produktion eller inte.

Genom att avvisa anmälan har Länsstyrelsen inte gjort de bedömningar som behövs för att avgöra om jordbruksmarken på platsen kan tas ur produktion.

Kommunen anser därför att ärendet ska återförvisas till Länsstyrelsen i Västra Götalands län för handläggning, så att bedömningar mot bland annat 2 kap och 3 kap i miljöbalken (1998:808) görs. Detta för att säkerställa en långsiktig hushållning med den naturresurs som jordbruksmark utgör och för att en bedömning ska göras enligt 12 kap 9 § i miljöbalken och 3 § förordning (1998:915) om miljöhänsyn i jordbruket.

Jordbruksmark är att betrakta som ett allmänt intresse. Kommunen anser sig därför få föra talan i ärendet, för att tillvarata miljöintressen och andra allmänna intressen inom kommunen.

Förvaltningen föreslår kommunstyrelsen att anta tjänsteskrivelsen daterad 2024-10-25 KS2024/2260-5 som sin överklagan och översänder denna till Mark- och miljödomstolen i Vänersborg.

Juridisk bedömning

Ärendet har stämts av med kommunjurist samt med extern jurist. Även jurist vid SKR (Sveriges kommuner och regioner) har konsulterats.

Vad gäller frågan om kommunens rätt att överklaga görs bedömningen att jordbruksmarken kan anses vara ett sådant samhällsintresse som avses i kommunstyrelsen reglemente, beslutad 2023-12-07, Kommunfullmäktige § 240/2023.

Gällande frågan om avvisning av anmälningsärende med motivering att anmälan inte ska prövas på grund av att användningen av marken ingår i jordbruksverksamhet, och att verksamheten därmed redan ska vara prövad i särskild ordning delar förvaltningen inte synen att något är prövat i särskild ordning bara för att det är reglerat i lag. Det vill säga att en reglering i plan- och byggnadslagen om att bygglov inte behövs är endast en generell reglering gällande jordbruksverksamheter och inte att anse som en särskild prövning.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Att ta jordbruksmark ur produktion finns beskrivet i 12 kap. 9 § i miljöbalken (1998:808) och där framgår att:

> regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att jordbruksmark får tas ur jordbruksproduktion först efter anmälan till länsstyrelsen, om inte åtgärden är av ringa betydelse för jordbruket på brukningsenheten eller för natur- och kulturmiljön.
>
> Första stycket gäller inte om marken tas i anspråk för verksamhet vars tillåtlighet har prövats i särskild ordning.

Det har sedan reglerats mer detaljerat i 3 § i förordning (1998:915) om miljöhänsyn i jordbruket, där det står:

> Jordbruksmark får tas ur jordbruksproduktion tidigast åtta månader efter det att anmälan om åtgärden har gjorts till länsstyrelsen, om inte länsstyrelsen medger något annat.
>
> Anmälan behövs dock inte om åtgärden är av ringa betydelse för jordbruket på brukningsenheten eller för natur- och kulturmiljön och inte heller när marken tas i anspråk för verksamhet vars tillåtlighet prövats i särskild ordning.

Syftet med anmälningsskyldigheten är att ge samhället information om användningen av värdefull jordbruksmark och möjlighet att agera.

Länsstyrelsen har, i sitt ärende med diarienummer 29488-2024, den 23 september 2024 beslutat att avvisa en anmälan om att ta jordbruksmark ur produktion på en yta inom fastigheten Toreby 4:5. Anledningen till att ta jordbruksmarken ur produktion uppges vara att en ladugård ska anläggas på platsen. Beslutet att avvisa anmälan motiveras med att en ladugård normalt ingår i verksamheten i ett jordbruk och därför inte ska prövas som nedläggning av jordbruksmark.

I samtal och e-postkonversation mellan miljöenheten i Kungälvs kommun och Länsstyrelsen har motiveringen till beslutet utvecklats och beskrivits med att ärendet avvisats på grund av att det i 12 kap. 9 § (MB) står att anmälningsplikt inte föreligger om verksamhetens tillåtenhet har prövats i särskild ordning. Länsstyrelsen menar att byggnader prövas i särskild ordning enligt plan-och bygglag (2010:900) (PBL) och har därför avvisat ärendet.

Den 11 oktober 2024 har Kungälvs kommun lämnat in en överklagan av Länsstyrelsens beslut om att avvisa anmälan gällande att ta jordbruksmark ur produktion (dnr 29488-204). Överklagan lämnades av sektorchef Anders Holm genom delegation C 10 i (delegationsordning KS2023/2033 Beslut: 2023-11-15 Kommunstyrelsen § 385/2023). Överklagandet har fått diarienummer 41068-

2024 hos Länsstyrelsen. I överklagandet begärdes anstånd att utveckla talan till senast den 2024-11-15.

Vid en omvärldsbevakning framkom att det finns domar som till viss del liknar det aktuella ärendet:

> Mark- och miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt har i mål nr 2006-M 2465 där Sollefteå kommun har överklagat utifrån naturmiljön.
>
> Miljööverdomstolen har i mål M3874-02 gjort bedömningen att Nybro kommun har rätt att överklaga beslut i naturvårdsärenden.

Andra ärenden gällande samma plats
På den aktuella platsen har jordbruksmarken sedan flera år tillbaka varit borttagen. Miljö- och byggnadsnämnden har arbetat med flera ärenden gällande den anmälningspliktiga miljöfarliga verksamheten som har bedrivits där. Den anmälningspliktiga miljöfarliga verksamheten är nu avslutad. Miljö- och byggnadsnämnden har vid två tillfällen fattat beslut med föreläggande om att marken ska återställas (dnr MOBNM-2018-1706 respektive MOBNM-2023-1020). Båda besluten har överklagats till Länsstyrelsen, som har gått på Miljö- och byggnadsnämndens linje.

Länsstyrelsens senaste beslut (dnr 48881-2023) gällande överklagande av Miljö- och byggnadsnämndens föreläggande (beslut daterat 9 november 2023 i ärende med dnr MOBNM-2023-1020) är i nuläget överklagat och ligger hos Mark-och miljödomstolen i väntan på beslut där.

Nedan följer en sammanfattning av Miljö- och byggandsnämndes beslut i ärende MOBNM-2023-1020:

På den aktuella platsen på fastigheten Toreby 4:5 har miljöfarlig verksamhet i form av lagring och sortering bedrivits. I samband med att verksamheten anmäldes till Miljö- och byggnadsnämnden fattades beslut om att verksamheten fick pågå som längst fram till maj 2020. Av beslutet framgår också att området skulle återställas till jordbruksmark senast 31 december 2020.

Vid platsbesök i augusti 2023 konstaterade miljöenheten att den miljöfarliga verksamheten inte pågick längre, men att området används som uppställningsyta för diverse byggmaterial. Samtidigt konstaterades att jordbruksmarken inte är helt återställd.
Fastigheten är klassad som värdefull åkermark och verksamhetsområdet skulle vara återställt till jordbruksmark senast den 31 december 2020 enligt föreläggandepunkt nummer 11 i tidigare beslut M-2018-1057. Verksamhetsutövaren har inte ansökt om prövning hos Länsstyrelsen om att ta jordbruksmark ur produktion.

Av 2 kap. 6 § i miljöbalken framgår att för en verksamhet som tar i anspråk ett markområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås. Den valda platsen bedöms inte vara en lämplig plats varken för den uppställning som nu pågår och bedömdes i tidigare beslut inte heller vara lämplig för den miljöfarliga verksamhet som pågick. Hantering av avfall, som tidigare pågick, och verksamheten som nu pågår ska och kan bedrivas på annan plats än där det finns brukningsvärd jordbruksmark. Därför ska marken återställas till jordbruksmark igen.

Det framgår i 26 kap. 9 § att tillsynsmyndigheten får besluta om de förelägganden som behövs för att gällande miljölagstiftning ska följas. Enligt § 14 i samma kapitel i miljöbalken får tillsynsmyndigheten förena föreläggandet med vite.

I anmälan som gjordes i samband med att anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet bedrevs på platsen uppgavs att det är företaget [redacted], med organisationsnummer [redacted], som bedrev verksamheten. Föreläggande om att återställa platsen till jordbruksmark senast 31 december 2020 riktades då till [redacted] Eftersom företaget inte har följt tidigare föreläggande, så förenas detta föreläggande med vite.

Enligt 26 kap. 21 § i miljöbalken framgår att tillsynsmyndigheten får förelägga den som bedriver en verksamhet att till myndigheten lämna de uppgifter och handlingar som behövs för tillsynen. I det aktuella ärendet bedömer tillsynsmyndigheten att uppgifter om vilket material som avses att användas, är viktigt i bedömningen av om materialet är lämpligt att fylla ut platsen med och förelägger därför om att sådana uppgifter ska inkomma innan återställandet påbörjas. Det är också viktigt att eventuellt material som grävs bort från platsen hanteras på lämpligt sätt och därför föreläggs [redacted] om att redovisa hur det materialet hanteras vidare.

*Nedan följer en sammanställning av Länsstyrelsens beslut (*dnr 48881-2023) *att avslå det överklagande som gjordes av Miljö- och byggnadsnämndens beslut i ärende MOBNM-2023-1020*:

Länsstyrelsen beslutade den 18 mars 2019 att avslå klagandens överklagande av nämndens beslut (diarienummer 47114-2018). Av motiveringen i Länsstyrelsen beslut framgår att Länsstyrelsen delade nämndens bedömning att vald plats inte är lämplig för den aktuella verksamheten med hänsyn till att värdefull jordbruksmark tas i anspråk. Eftersom det är fråga om särskilt värdefull åkermark som är av nationell betydelse bedömde Länsstyrelsen också att det är rimligt att i enlighet med punkt 11 i nämndens beslut kräva att området återställs till jordbruksmark. Länsstyrelsens beslut överklagades till mark- och miljödomstolen (mål nr M 1597-19), men avskrevs efter att [redacted] återkallade sitt överklagande. Nämndens beslut vann laga kraft den 17 juli 2019. I enlighet med punkt 11 i nämndens lagakraftvunna beslut skulle området där verksamheten bedrevs därmed återställas till jordbruksmark senast den 31 december 2020.
Som framgår av nämndens nu överklagade beslut har nämnden vid ett platsbesök i augusti 2023 kunnat konstatera att den miljöfarliga verksamheten inte pågick längre, men att området fortfarande används som uppställningsyta för diverse byggmaterial, samt att jordbruksmarken inte är helt återställd. Den delen som enligt nämnden inte har återställts har markerats med röd linje i en flygbild som bifogats nämndens beslut.

Länsstyrelsen konstaterar att det framgår tydligt att inte hela området där klaganden har bedrivit den anmälda verksamheten har återställts till jordbruksmark.
Klaganden har invänt, såsom Länsstyrelsen uppfattar det, att punkt 11 i nämndens beslut från den 30 november 2018 inte betyder att hela fastigheten Toreby 4:5, skifte 2, skulle återställas till jordbruksmark. Enligt klaganden tillhör den hårdgjorda planen hans jordbruk och varit hårdgjord i över 10 år. Vidare menar klaganden att den miljöfarliga verksamheten endast har bedrivits på en mindre del av aktuell yta, att sorteringsverket är bortforslat, att marken är återställd till jordbruksmark och att föreläggandet därmed har följts i sin helhet.
Länsstyrelsen gör bedömningen att inget i nämndens beslut från den 30 november 2018 eller i ordalydelsen i punkt 11 i föreläggandet tyder på att det var nämndens avsikt att begränsa föreläggandet på så sätt att endast en del av eller halva fastigheten skulle återställas till jordbruksmark. Ordalydelsen i punkt 11 i föreläggandet ger snarare vid handen att hela det område där verksamheten har bedrivits ska återställas. Detta innefattar den tillfartsväg och gårdsplan på aktuell fastighet där verksamheten har bedrivits.

Länsstyrelsen noterar att bilagda flygbilder i ärendet visar att de delar av fastigheten Toreby 4:5, skifte 2, som klaganden inte vill återställa har funnits på fastigheten sedan i vart fall år 2014. Samtidigt visar flygbilderna från 2012 och 2009 att hela fastigheten bestod av jordbruksmark och därmed ha brukats i närtid. Någon anmälan om att ta ut denna del av jordbruksmarken ur jordbruksproduktion i enlighet med 12 kap. 9 § miljöbalken har inte gjorts till Länsstyrelsen. Det har inte heller gjorts någon anmälan om samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Den anmälda verksamhetens tillåtlighet får istället anses ha prövats av nämnden och omfattas därmed av nämndens lagakraftvunna beslut från den 30 november 2018.

I enlighet med 26 kap. 9 § miljöbalken får en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska följas. Med hänsyn till vad som framkommit i detta ärende delar Länsstyrelsen nämndens bedömning att punkt 11 i nämndens beslut från den 30 november 2018 inte har följts i sin helhet. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att nämnden haft både fog och laglig grund att besluta om det överklagade föreläggandet.

Länsstyrelsen delar också nämndens bedömning att första punkten i nämndens föreläggande bör förenas med vite, eftersom bolaget har underlåtit att efterkomma punkt 11 i nämndens beslut från den 30 november 2018. Vitesbeloppet kan inte anses för högt bestämt med hänsyn till att beloppet bör bestämmas så att det är mer ekonomiskt fördelaktigt att följa beslutet än att betala vitet. Länsstyrelsen bedömer också att nämnden haft fog och laglig grund för nämndens föreläggande i andra och tredje punkten. Sammantaget gör Länsstyrelsen bedömning att det inte finns några skäl att ändra nämndens beslut. Överklagandet ska därför avslås.

Länsstyrelsen beslutar att ändra det överklagade beslutet endast på så sätt att föreläggandet i första punkten, dvs. föreläggandet att återställa tidigare verksamhetsområde på fastigheten Toreby 4:5, skifte 2, till jordbruksmark, ska vara fullgjort senast sju (7) månader från det att det föreligger ett lagakraftvunnet avgörande i frågan. Detta med hänsyn till att klaganden ska ges skälig tid att efterkomma nämndens beslut.

Bedömning
Det finnas en otydlighet gällande vikten att bevara jordbruksmark eller att använda marken till annat. Det är därför generellt viktigt att få reda på vad som gäller när jordbruksmark bebyggs och samtidigt är det viktigt för den enskilda markägaren, medborgaren, brukaren, jordbrukaren och företagaren att veta vad man får göra eller inte.

Länsstyrelsen har i sitt beslut (dnr 48881-2023) gällande överklagande av Miljö- och byggnadsnämndens beslut i ärende dnr 2023-1020 varit tydliga med att vald plats inte är lämplig för den för det ärendet aktuella verksamheten med hänsyn till att värdefull jordbruksmark tas i anspråk.

Genom att Länsstyrelsen valt att avvisa det för denna överklagan aktuella ärendet (dnr 29488-2024) om att ta jordbruksmark ur produktion har de inte gjort de bedömningar som behövs för att bedöma om det är lämpligt att ha en ladugård på platsen eller om det ska vara jordbruksmark på platsen. Förvaltningens bedömning är att ett avvisande inte är möjligt i det aktuella ärende och har valt att överklaga Länsstyrelsens beslut, eftersom det är viktigt för det allmänna intresset men även för verksamhetsutövaren att det blir tydligt med vad som gäller för det aktuella markområdet.

Länsstyrelsens beslut från den 23 september 2024 (dnr 29488-2024) är felaktigt eftersom det inte är att betrakta som att verksamheten har prövats i särskild ordning. Förvaltningen gör bedömningen att det som står i 9 kap. 3 § om att ekonomibyggnader inte kräver bygglov inte innebär att verksamheten är prövad enligt särskild ordning, utan tvärt om att det innebär att byggandet av ekonomibyggnad på platsen inte alls har prövats. Därmed är det fel att avvisa anmälan. Genom att Länsstyrelsen avvisar anmälan om att ta jordbruksmark ur produktion görs ingen bedömning av den grundläggande hushållningsbestämmelsen i 3 kap. 4 §.

Enligt 12 kap. 7 § 1 st. miljöbalken avses med jordbruksmark enligt 9 § sådan åkermark och betesmark som ingår i en fastighet som är taxerad som lantbruksenhet. I detta ärende är därför marken att betrakta som jordbruksmark.

Vid ändrad användning av jordbruksmark måste en avvägning göras mellan intresset att bevara marken som jordbruksmark och intresset av att utnyttja den för andra ändamål. De allmänna intressena som särskilt skall beaktas är att, med koppling till de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken, trygga en hållbar användning av naturresurserna, bevara en god natur- och kulturmiljö samt främja ett ändamålsenligt samhällsbyggande.

Av 3 kap. 4 § miljöbalken framgår att jordbruk är av nationell betydelse och att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Enligt förarbetena till 3 kap. 4 § miljöbalken bör det vid bedömningen beaktas att jordbruksmark är en begränsad resurs med avgörande betydelse för att trygga livsmedelsförsörjningen i landet och att syftet med bestämmelsen är att säkerställa en långsiktig hushållning med naturresurser (se prop. 1997/98:45 del II s. 29 och prop. 1985/86:3 s. 53).

Bebyggelse innebär en irreversibel förändring som gör att marken inte kan återtas till odling. Förvaltningen menar därför att placeringen ska utredas och en bedömning av om huruvida platsen är lämplig ska göras. Länsstyrelsen gör fel då de avvisat ärendet och därmed inte gör en samlad bedömning av miljöbalkens regler.

Naturvården och brukningsvärd jordbruksmark är såväl en statlig som en kommunal angelägenhet, både utifrån naturmiljö och utifrån livsmedelsförsörjningssynpunkt. Kommunfullmäktige i Kungälvs kommun har i § 10 punkt 6 i reglemente (KS2023/1806, beslutat 2023-12-07 Kommunfullmäktige § 240/2023) lämnat i uppgift till Kommunstyrelsen att fullfölja kommunens uppgifter inom mark och fastigheter.

I 22 kap. 6 § i MB framgår att en kommun får föra talan för att tillvarata miljöintressen och andra allmänna intressen inom kommunen. Genom 19 kap. 5 § pkt 5 framgår att 22 kap. 6 § är tillämpbart för beslut som fattats av Länsstyrelsen. Jordbruksmark är att betrakta som ett allmänt intresse och därmed något som kommunen, genom Kommunstyrelsen, får föra talan om.

Avvägningen mellan det allmänna intresset att bevara jordbruksmark och det enskilda intresset att bygga på densamma uppkommer inom flera av kommunens verksamheter, så som vid handläggning av ärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. Frågan om bevarande av jordbruksmark är ofta aktuell vid framtagande av planer inom kommunen. Förvaltningens bedömning är att det i flera fall är oklart när intresset att bevara jordbruksmarken överväger intresset att använda marken till annat. Det är därför viktigt att Länsstyrelsens beslut fattas på rätt sätt, så att frågan om jordbruksmarkens vara eller inte vara på platsen är tydligt och riktigt utredd. Det är under alla omständigheter Länsstyrelsens uppgift att tillse att motstridiga intressen beaktas och vägs mot varandra så att rätt beslut fattas.

Miljö- och byggnadsnämnden har i sitt ärende, gällande samma markyta, gjort bedömningen att jordbruksmarken är så värd att ha på platsen att den ska återställas. Genom att Länsstyrelsen har avvisat ärendet har inte de bedömningar som behöver göras gjorts och det råder en otydlighet om vad som gäller för det aktuella markområdet. Eftersom det finns en otydlighet gällande vikten att bevara jordbruksmark eller att använda marken till annat är det generellt viktigt att få reda på vad som gäller när jordbruksmark bebyggs.

För att det ska vara klarlagt vad som gäller för den del av fastigheten Toreby 4:5 som Länsstyrelsens beslut (dnr 29488-2024) handlar om har förvaltningen gjort bedömningen att Kungälvs kommun överklagar beslutet med en begäran att utveckla talan. Utveckling av talan föreslås härmed därför att göras, som innebär att kommunen begär att beslutet upphävs och återförvisas till Länsstyrelsen för förnyad handläggning. Anledningen till det är att frågan om jordbruksmarkens bevarade eller inte ska avgöras och bedömningar utifrån bland annat kap 2 och kap 3 i MB ska göras.

Om ärendet inte överklagas kommer det fortfarande vara oklart vad som gäller då jordbruksmark tas i anspråk på platsen.

Utveckling av talan
Kungälvs kommun utvecklar härmed grunderna för den överklagan som skickades in till Länsstyrelsen i Västra Götalands län den 11 oktober 2024 gällande beslut med diarienummer 29488-2024 och beslutsdatum 2024-09-23.

Kommunen yrkar på att Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut med diarienummer 29488-2024 och beslutsdatum 2024-09-23 upphävs och återförvisas till Länsstyrelsen för ny handläggning.

Kommunen anser att Länsstyrelsen har gjort fel då de har avvisat anmälan om att ta jordbruksmark ur produktion och utvecklar talan enligt följande:

Bebyggelse innebär en irreversibel förändring som gör att marken inte kan återtas till odling. Eftersom ekonomibyggnader inte omfattas av krav på bygglov prövas inte byggnationen heller

enligt annan lag eller ordning och kommunen menar därmed att prövningen av jordbruksmark försvinner som ska göras i den anmälan som fastighetsägaren lämnat in till Länsstyrelsen. Kommunen anser inte att det kan anses som prövat i särskild ordning, för att det är reglerat i en annan lag så som plan- och bygglagen 9 kap. 3§. Kommunen menar därmed att Länsstyrelsen inte kan avvisa anmälan, utan måste svara på den med ett beslut som beskriver om det är lämpligt att ta jordbruksmarken ur produktion eller inte.

Genom att avvisa anmälan har Länsstyrelsen inte gjort de bedömningar som behövs för att avgöra om jordbruksmarken på platsen kan tas ur produktion.

Kommunen anser därför att ärendet ska återförvisas till Länsstyrelsen i Västra Götalands län för handläggning, så att bedömningar mot bland annat 2 kap och 3 kap i miljöbalken (1998:808) görs. Detta för att säkerställa en långsiktig hushållning med den naturresurs som jordbruksmark utgör och för att en bedömning ska göras enligt 12 kap 9 § i miljöbalken och 3 § förordning (1998:915) om miljöhänsyn i jordbruket.

Jordbruksmark är att betrakta som ett allmänt intresse. Kommunen anser sig därför få föra talan i ärendet, för att tillvarata miljöintressen och andra allmänna intressen inom kommunen.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet har ingen koppling till kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Att ta jordbruksmark ur produktion berörs av följande agenda 2030-mål:

- Ingen fattigdom
- Ingen hunger
- Hållbara städer
- Bekämpa klimatförändringar
- Ekosystem och biologisk mångfald

Att säkerställa en långsiktig hushållning med den naturresurs som jordbruksmark utgör, innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Överklagandet bedöms inte stå i konflikt med kommunens styrdokument.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Att Länsstyrelsens beslut handläggs på nytt för att en samlad bedömning enligt miljöbalkens regler, bedöms inte påverka medborgare eller brukare direkt. Jordbruksmark är att betrakta som ett allmänt intresse och därmed är det utifrån ett medborgarperspektiv positivt att Länsstyrelsens beslut handläggs på nytt för att en samlad bedömning enligt miljöbalkens regler, så att en avvägning görs mellan det enskilda intresset och det allmänna intresset.

Att Länsstyrelsens beslut handläggs på nytt för att en samlad bedömning enligt miljöbalkens regler ska göras torde inte påverka den enskilda markägaren, medborgaren, brukaren, jordbrukaren och företagaren. Den enskilda person som Länsstyrelsens beslut gäller har inte fått det beslut som kan förväntas av en anmälan om att ta jordbruksmark ur produktion. På så sätt kan det anses vara positivt även för den enskilde att Länsstyrelsens beslut handläggs på nytt, så att det blir tydligt om det kan stå en ladugård på platsen eller inte. I nuläget kan det beslut som Länsstyrelsen fattat kunna tolkas som att frågan om en ladugård kan stå på platsen inte är avgjord från Länsstyrelsens sida, vilket inte kan betraktas som positivt för den som gjorde en anmälan.

Att Länsstyrelsens beslut handläggs på nytt innebär att kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Det är ur ett barnperspektiv mycket positivt.

Att Länsstyrelsens beslut handläggs på nytt innebär inga ytterligare kostnader och därmed inga negativa effekter utifrån skattebetalar- och näringslivsperspektiv.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Att Länsstyrelsens beslut handläggs på nytt innebär att det blir tydligare vad som gäller vid byggnation av ekonomibyggnad på jordbruksmark. Det innebär att det i kommande ärenden kan bli mindre osäkerheter vid handläggningen på kommunens bygglovsenhet, miljöenhet och eventuellt även i samband med framtagande av planer. Det innebär en förbättrad arbetsmiljö för dem som jobbar med dessa frågor.

Ekonomisk bedömning

Att överklaga Länsstyrelsens beslut bedöms rymmas inom befintlig budget, eftersom det inte bedöms innebära några ökade kostnader för kommunen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar tjänsteskrivelsen daterad 2024-10-25 KS2024/2260-5 som sin överklagan och översänder denna till Mark- och miljödomstolen i Vänersborg.

Haleh Lindqvist
kommundirektör

Anders Holm
sektorchef Samhällsbyggnad

Kristina Franzén
enhetschef miljö

Expedieras till:	Mark- och miljödomstolen i Vänersborg (tjänsteskrivelsen ska expedieras tillsammans med beslutet)
För kännedom till:	Länsstyrelsen i Västra Götalands län på e-post: vastragotaland@lansstyrelsen.se med hänvisning till ärende med diarienummer 41068-2024

Miljö- och byggnadsnämnden Inkom 2024-09-26 Ärende MOBNM-2023-1020 - 37

Länsstyrelsen
Västra Götaland

Beslut

Datum
2024-09-23

Diarienummer
29488-2024

Mikael Gillholm
Toreby 140
44274 Harestad

Delgivningskvitto

Nedläggning av jordbruksmark på fastigheten Toreby 4:5 i Kungälvs kommun

Beslut

Länsstyrelsen beslutar att avvisa din anmälan om nedläggning av jordbruksmark på fastigheten Toreby 4:5 i Kungälvs kommun.

Beskrivning av ärendet

Du har anmält till Länsstyrelsen att du vill ta jordbruksmark ur produktion på fastigheten Toreby 4:5 i Kungälvs kommun. Anmälan inkom till Länsstyrelsen den 9 juli 2024. Anledningen till din anmälan är att du vill bygga en ladugård på marken.

Motivering till beslutet

Länsstyrelsen bedömer att bygga en ladugård normalt ingår i verksamheten i ett jordbruk och därför inte ska prövas som nedläggning av jordbruksmark.

Bestämmelser som beslutet grundas på

Enligt 12 kapitel 9 § miljöbalken (1998:808) och 3 § förordningen (1998:915) om miljöhänsyn i jordbruket får jordbruksmark tas ur jordbruksproduktion tidigast åtta månader efter att anmälan gjorts till Länsstyrelsen, om inte Länsstyrelsen medger något annat. Är åtgärden av ringa betydelse för jordbruket på brukningsenheten eller för natur- och kulturmiljön krävs ingen anmälan.

Information

Detta ärende påverkar inte miljö- och byggnadsnämndens beslut den 9 november 2023 (§ 246/2023, diarienummer 2023/0049), avseende samma mark på fastigheten Toreby 4:5. Det beslutet är

överklagat och ligger för närvarande i Mark- och miljödomstolen för prövning.

Byggnation av djurstallar kan kräva förprövning av Länsstyrelsen. I så fall ska byggnaden godkännas innan arbetet påbörjas. Förprövningen görs för att se till att utrymmen för djur byggs på ett bra sätt.

Enligt 9 kap. 3 § plan- och bygglagen (2010:900) krävs det inte bygglov för en ekonomibyggnad för jordbruket, om åtgärden vidtas i ett område som inte omfattas av en detaljplan.

Länsstyrelsen påminner om att täktverksamhet är förbjudet utan tillstånd eller innan anmälan gjorts (9 kap 6 § miljöbalken och miljöprövningsförordningen). Som täktverksamhet räknas bland annat täkt av matjord.

Du kan överklaga beslutet

Se bilaga med överklagandehänvisning.

Beslutande

Beslutet har fattats av handläggare Christina Åkerman.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga

Överklagandehänvisning mark- och miljödomstolen

Kopia till

Kungälvs kommun, kommun@kungalv.se

Miljö- och byggnadsnämnden Inkom 2024-09-26 Ärende MOBNM-2023-1020 - 37

Länsstyrelsen Västra Götaland

Bilaga 1
Överklagandehänvisning mark- och miljödomstolen

Du kan överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen

Om du inte är nöjd med Länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen.

Så här överklagar du beslutet

Länsstyrelsen måste pröva att överklagandet har kommit in i rätt tid, innan det skickas vidare tillsammans med handlingarna i ärendet. Därför ska du lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen Västra Götaland antingen via e-post; vastragotaland@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen Västra Götaland, 403 40 Göteborg.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till Länsstyrelsen **inom tre veckor** från den dag du fick del av beslutet. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det mark- och miljödomstolen som beslutar om tiden kan förlängas.

Ditt överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som du överklagar, beslutets datum och diarienummer.
- Hur du vill att beslutet ska ändras.
- Varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer ditt överklagande bifogar du kopior på dessa. Kontakta Länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 15 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet underteckna skrivelsen samt uppge sitt eget namn, adress och telefonnummer. Ombudet bör också bifoga en fullmakt.

Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta Länsstyrelsen via e-post, vastragotaland@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-224 40 00. Ange diarienummer 29488-2024.

KUNGÄLVS KOMMUN

Beslutsdatum: 2024-10-11
Diarienummer: KS2024/2260-2

Delegationsbeslut

Ärende:
Överklagande av länsstyrelsens beslut om nedläggning av jordbruksmark dnr 29488-2024

Länsstyrelsen Västra Götalands Län

Handläggare:
Linda Lundborg

vastragotaland@lansstyrelsen.se

Överklagande av länsstyrelsens beslut om nedläggning av jordbruksmark dnr 29488-2024

Beslut

Kungälvs kommun överklagar länsstyrelsens beslut att avvisa anmälan gällande att ta jordbruksmark ur produktion på fastigheten Toreby 4:5, med beslutsdatum 2024-09-23 och diarienummer 29488-2024.

Kungälvs kommun begär anstånd för att utveckla grunderna för överklagande. Utvecklingen av talan kommer skickas med e-post till Länsstyrelsen i Västra Götaland senast 2024-11-15.

Beslutet är angivet med stöd av punkt C 10 i kommunstyrelsens delegeringsordning.

Bakgrund

Länsstyrelsen har den 23 september 2024 beslutat att avvisa en anmälan om att ta jordbruksmark ur produktion på en yta inom fastigheten Toreby 4:5. Anledningen till att ta jordbruksmarken ur produktion uppges vara att en ladugård ska anläggas på platsen. Beslutet att avvisa anmälan motiveras med att en ladugård normalt ingår i verksamheten i ett jordbruk.

I samtal och e-postkonversation mellan miljöenheten i Kungälvs kommun och länsstyrelsen har motiveringen till beslutet utvecklats och beskrivits med att ärendet avvisats på grund av att det i 12 kap. 9 § miljöbalk (1998:808) står att anmälningsplikt inte föreligger om verksamhetens tillåtenhet har prövats i särskild ordning. Länsstyrelsen menar att byggnader prövas i särskild ordning enligt plan- och bygglag (2010:900) (PBL) och har därför avvisat ärendet. Samtidigt har länsstyrelsen i föreliggande beslut informerat om att det enligt 9 kap. 3 § PBL inte krävs bygglov för en ekonomibyggnad för jordbruket.

På den aktuella platsen har jordbruksmarken sedan flera år tillbaka varit borttagen. Miljö- och byggandsnämnden har vid två tillfällen fattat beslut om föreläggande om att marken ska återställas (dnr MOBNM-2018-1706 respektive MOBNM-2023-1020). Båda besluten har överklagats till länsstyrelsen, som har gått på Miljö- och byggandsnämndens linje. Länsstyrelsens senaste beslut (dnr 48881-2023) gällande överklagande av Miljö- och byggandsnämndens föreläggande (beslut daterat 9 november 2023 i ärende med dnr MOBNM-2023-1020) är i nuläget överklagat och ligger hos Mark- och miljödomstolen i väntan på beslut där.

Bedömning

Kungälvs kommun bedömer att Länsstyrelsens beslut är felaktigt. Kommunen avser att komplettera överklagan med utveckling av hur kommunen anser att beslutet ska ändras och varför det anses

KUNGÄLVS KOMMUN

Beslutsdatum: 2024-10-11
Diarienummer: KS2024/2260-2

Delegationsbeslut

felaktigt. Kungälvs kommun begär därför anstånd, så att dessa kompletteringar lämnas till Länsstyrelsen i Västra Götaland senast 2024-11-15.

Anders Holm
Sektorchef Samhällsbyggnad
2024-10-11

Bilaga:
Kommunstyrelsens delegationsordning

Bilaga till Tjänsteskrivelse i ärende 2023-1020. Område som ska återställas till åkermark är markerat med röd linje.

Översiktlig karta. Röd prick visar ungefärlig plats på fastigheten Toreby 4:5.

Denna behandling '130/24 Information från sektorchef' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '131/24 Ekonomi och avvikelser' har inget tjänsteutlåtande.