



Delrapport - Struktur

Delrapport
fördjupad strukturbild
för kustzonen, mars 2019



Projektet har finansierats av Göteborgsregionen och de åtta kustkommunerna;
Kungsbacka, Göteborg, Öckerö, Kungälv, Tjörn, Stenungsund, Orust och Uddevalla tillsammans med:



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Havs
och Vatten
myndigheten



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN



Göteborgsregionen (GR) består av 13 kommuner som har valt att jobba tillsammans. Vi driver utvecklingsprojekt, har myndighetsuppdrag, forskar, ordnar utbildningar och är storstadsregionens röst i Västsverige, bland mycket annat. I våra nätverk träffas politiker och tjänstepersoner för att utbyta erfarenheter, bolla idéer och besluta om gemensamma satsningar. Allt för att regionens en miljon invånare ska få ett så bra liv som möjligt.

Göteborgsregionen 2019
Miljö och Samhällsbyggnad
Box 5073, 402 22 Göteborg
gr@goteborgsregionen.se
Layout: Göteborgsregionen

Innehåll

Inledning	4
Principer för byggande	4
Tillgänglighet till kusten	4
Transportinfrastruktur	4
Medverkande	5
Arbetssätt	5
Bebyggelsestruktur	6
Planeringsförutsättningar	7
Förutsättningar för ett levande kustsamhälle	8
Areella näringar	8
Allmänhetens åtkomst till stränder och hav	10
Lokalisering av bebyggelse	11
Framtida utredningsbehov och förslag på framtida samarbeten	18
Transportinfrastruktur	19
Handelshamnar	20
Fiskehamnar och landningsställen	23
Godstransporter	26
Farleder	27
Analys	30
Framtidsspaning	32
Tillgänglighet till kusten	33
Källförteckning	35
Bilagor	37

Inledning

Den här delrapporten är en sammanställning genomförd av arbetsgruppen Upplevelser inom ramen för det treåriga projektet *Mellankommunal kustzonsplanering i Göteborgsregionen, Orust och Uddevalla*. Delprojektets arbetsgrupp har i enlighet med projektplanens uppdrag kartlagt och analyserat planeringsförutsättningar och framtida utvecklings- och utredningsbehov. Delrapporten är tänkt att utgöra ett kunskapsunderlag för kommunernas kommande planering i kust- och havsområdet. Delrapporten ligger också till grund för den fördjupade strukturbild med gemensamma överenskommelser som tagits fram inom ramarna för projektet. I enlighet med projektets arbetsplan har arbetsgruppen speciellt analyserat följande områden:

- Principer för byggande
- Transportinfrastruktur
- Tillgänglighet till kusten

Principer för byggande har kommit att kallas för bebyggelsestruktur då arbetet tagit ett något bredare angreppssätt. Principer för byggande/planering är en viktig del av analysen inför det fortsatta arbetet.

Principer för byggande

I arbetet med strukturbilden redovisas, i enlighet med inriktningen i Göteborgsregionens strategidokument *Hållbar tillväxt* (2013), att större tätorter i kustområdet ska stärkas med boende och arbetsplatser. Inom temat utvecklas principer för byggandet i kusten där bland annat frågor om klimatanpassning ingår samt principiella ställningstagande kring bebyggelseutvecklingen i kustzonen.

Tänkvärd utveckling av Principer för byggande kan exempelvis vara sådan som stödjer och möjliggör utveckling av kollektivtrafiksystem i kustområden för tåg, buss och båt. Alternativt en utveckling som inte försvårar tillgängligheten till kusten eller stödjer besöksnäringen och andra näringar i kustzonen.

Tillgänglighet till kusten

Tillgängligheten till kusten har, inom ramarna för projektet, kartlagts av konsult på en övergripande nivå. Faktorer som behandlas är exempelvis vilka platser är tillgängliga via kollektivtrafik, vilka hinder som finns i form av exploatering och privatisering. Även tillgänglighet till och inom naturskyddade områden samt områden för friluftsliv, kulturmiljöer, badplatser samt andra områden för rekreation och friluftsliv i kustzonen behandlas.

Tillgänglighet handlar även i vidare bemärkelse om att undanröja hinder i olika former för att alla människor, oavsett funktionshinder, socioekonomisk bakgrund eller annat ska kunna ta del av de värden som finns i kustzonen.

Transportinfrastruktur

I denna rapport behandlas frågor gällande sjöfart, kollektivtrafik till sjöss samt handelshamnar. Denna rapport behandlar även den transportinfrastruktur som i övrigt förbinder kustlandskapet med inlandet.

Gruppens fördjupningsfrågor, tillgänglighet, transportinfrastruktur och principer för byggande, är tätt sammankopplade och är ur ett planeringsperspektiv svåra att hantera var för sig. För att få ett hanterbart material har rapporten delats in i följande huvudinriktningar:

- Bebyggelsestruktur innefattar principer för byggande men även en del andra strukturella frågor som kopplas samman till kustkommunernas bebyggelsestruktur.
- Infrastruktur innefattar klassisk transportinfrastruktur men också annan infrastruktur som hamnanläggningar och IT. En rapport med planeringsunderlag, Tillgänglighet till kusten, har utarbetats av Ramböll inom ramarna för projektet. Innehållet i rapporten har inkluderats i denna del eftersom att den huvuddelen i rapporten har koppling till infrastrukturen längs kusten.

Medverkande

Arbetsgruppen för Struktur som framställt denna rapport har utgjorts av representanter från Bohusläns skärgårdsråd, Göteborgs Stad, Kungsbacka kommun, Kungälv kommun, Orust kommun, Stenungsunds kommun, Tjörns kommun, Uddevalla kommun, Västarvet/Västra Götalandsregionen, Öckerö kommun och Göteborgsregionen (GR).

Arbetsätt

Arbetsgruppen för Struktur är en av fyra arbetsgrupper inom projektet *Mellankommunal kustzonsplanering i Göteborgsregionen, Orust och Uddevalla*. De övriga arbetsgrupperna är Miljö, Havsanvändning och Upplevelser. Varje arbetsgrupp har under 2017 träffats månadsvis för att gemensamt höja kunskapen och ställa samman kunskapsläget inom respektive temaområde. Dessa möten utgör en grund till de fyra delrapporter som grupperna framställt.

Projektdeltagarna i arbetsgrupperna representerar flera olika ansvars- och kompetensområden. Bland annat miljö, fysisk planering och näringsliv. Det har bidragit till att flera olika perspektiv kunnat lyftas in i arbetsprocessen. Delrapporterna är sammanställda av ett flertal författare från respektive arbetsgrupp, vilket bidrar till att språket och stilen i rapporten kan variera något. Rapporten har slutredigerats av projektledningen.

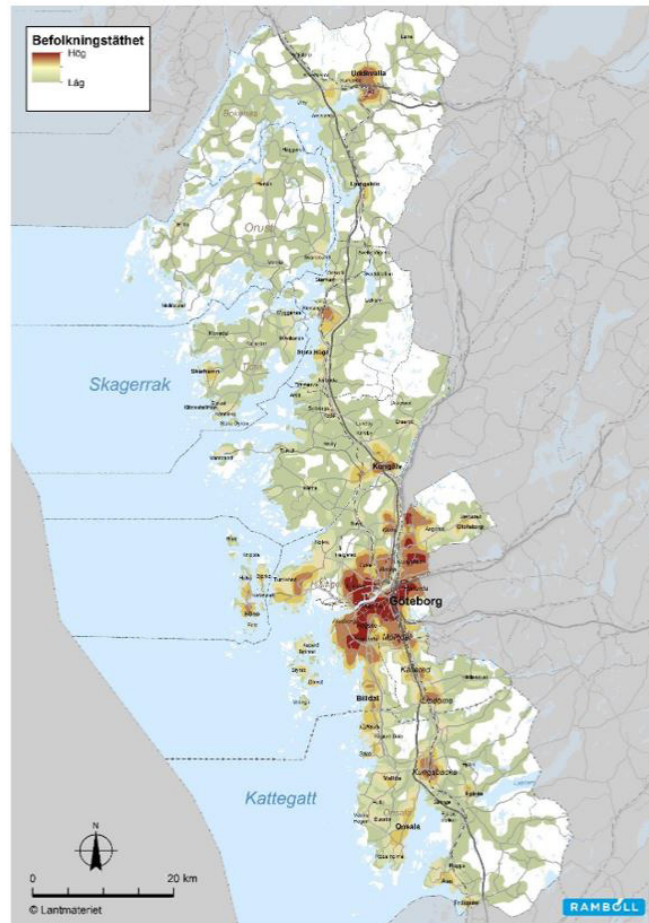
Bebyggelsestruktur



Planeringsförutsättningar

Områdets största tätorter ligger längs med transportstråket som utgörs av E6 och Bohusbanan och fungerar som knutpunkter och centralorter i området. Ur ett regionalt perspektiv är projektområdet präglad av sin närhet till Göteborg som utgör kärnan i regionen och den regionförstoring som skett under senare år.

Kustsamhällen har vanligtvis sin grund i fiskenäringen och är därför ofta knutna till hamnlägen. Den äldre bebyggelsen ligger oftast i väderskyddade och hamnnära lägen medan nytillkommande bebyggelse kan krypa upp på omkringliggande bergsstrukturer.



Karta. Befolkningstätheten i området (Göteborgsregionen 2018)

Historisk översikt

Bebyggelsestrukturen inom kustzonen skiljer från kommun till kommun. Trots det visar historiken att fritidsbebyggelse från förr har spelat in en viktig roll på hur utvecklingen kring kusten har skett i alla områdets kommuner.

Befolkningen i Bohusläns kustområden har minskat under de senaste 70 åren med några få undantag. Vissa avbrott i befolkningsminskningen syns då viktiga infrastruktuursatsningar har skett. Detta gäller främst att broar har byggts som knutit öarna till fastlandet. Förbättrade resmöjligheter gör det numera möjligt att exempelvis pendla från Tjörn och Öckerö till industrierna i Stenungssund och Göteborg. Det finns områden som ligger nära industriella centra, där det finns en god arbetsmarknad som har haft en positiv befolkningsutveckling och därmed har en möjlighet att även framåt ha ett levande samhälle.

Det pågår sedan 60-talet en strukturell omvandling av Bohusläns samhällen, från åretruntboende till delårsboende, en förändring som präglar det lokala samhället. Gamla

fastigheter i de kustnära samhällskärnorna, i så kallade attraktiva lägen har i stor utsträckning sålts till höga priser till deltidsboende. Därför är stora delar av samhällskärnan i kustsamhällen idag relativt folktomma under vinterhalvåret. Den bofasta befolkningen har ofta istället flyttat till områdena runt den gamla samhällskärnan. Ofta är detta uppe på höjder där det tidigare inte anlades någon bebyggelse.

På sommaren lever kustsamhällena upp igen, de deltidsboende är konsumenter som bidrar till omsättning i affärer, restauranger och kaféer vilket underlättar främst för dagligvaruaffärer att kunna överleva vinterperioden. De deltidsboende investerar i fastigheter, något som förbättrar marknaden för exempelvis hantverkare.

Kommunerna har ofta aktiviteter riktade mot de deltidsboende för att locka dem att folkbokföra sig i sina sommarhus. Exempelvis genom att möjliggöra för de boende att omvandla sitt fritidshus till permanentboende. Detta lockar främst äldre som är pensionerade och som bott i sina fritidshus i många år. Dessa försök har haft viss framgång, men det är ingen massinflyttning som sker.

I södra delarna av projektområdet, i Göteborg och runt hela Kungsbackas kustområde, sker delvis en annan utveckling då där finns ett starkt exploateringsstryck. Dels på grund av tidigare fritidsområden som successivt omvandlats till helårsbostäder och dels på grund av nya bostadsområden som tillkommer eftersom det finns ett stort intresse för de attraktiva lägena i kommunerna. Infrastrukturen på sådana platser håller inte alltid samma standard som områden kommunen aktivt har valt att utveckla. Som en konsekvens av utvecklingen utan samhällsplanering händer det att områdena växer utan tillgång till kollektivtrafik, med otillräckligt vägnät, vardagsservice och avsaknad av exempelvis förskolor.

Sammantaget är det viktigt att det i planeringen skapas förutsättningar så att kustsamhället i så hög utsträckning som möjligt kan leva året om.

Förutsättningar för ett levande kustsamhälle

- Öka andelen åretruntboende. En viss del fastboende befolkning är en förutsättning för att nödvändiga basfunktioner som kommunal service och näringsliv kan finnas. I vissa kommuner i projektområdet, som nämnts ovan, ser förutsättningarna annorlunda ut. Där krävs snarare en begränsning av utvecklingen på grund av att exploateringsstrycket är för hårt och frågor rörande exempelvis trafik, VA eller dagvatten blir problematiska.
- I största möjliga mån ska kommunen möjliggöra för etablering av flexibla arbetsplatser i anslutning till lokala samhällen. Exempelvis kontorshotell och distansarbete.
- Öka tillgängligheten till och från samhällen med framförallt kollektivtrafik men även cykel.
- Utveckla samhällen med nya och kompletterande boendeformer.

Areella näringar

Att bevara och skapa förutsättningar för areella näringar är en fråga som får allt större vikt i takt med en ökad befolkning, högre standard och större efterfrågan på livsmedel. Att kunna producera tillräckligt med mat till alla människor på jorden är en av framtidens största utmaningar (FAO 2012). Fysisk planering blir ett viktigt verktyg i denna utmaning.

Flera av FN:s globala utvecklingsmål, Agenda 2030, har starka kopplingar till jordbruket och livsmedelsproduktionen (Agenda 2030-delegationen 2019). Den nationella livsmedelsstrategin (Näringsdepartementet 2016) har även ett mål om trygghet livsmed-

elsförsörjning. Det kommer i ett planeringsperspektiv vara viktigt att underlätta för verksamheter att ställa om till en mer hållbar livsmedelsproduktion och säkra den framtida livsmedelsproduktionen.

Inom området för kustzonsplanering handlar det om att skapa förutsättningar för landningshamnar för fiskberedningsindustrin, ge förutsättningar för ett hållbart fiske, utveckla och hitta kompletterande näringar inom vattenbruk och havsodling som på ett hållbart sätt kan bidra med exempelvis livsmedel och energi. (Läs mer om förutsättningarna för fiske och vattenbruk i Delrapport Havsanvändning, 2019)

Det småskaliga fisket, men även vattenbruk och havsbaserad odling, är i behov att kunna landa lokalt och även ha tillgång till en fungerande infrastruktur på land. De större företagen är inte lika känsliga då deras båtar kan landa fisk långt ifrån industrin, de importerar även upp till tre fjärdedelar av råvaruanvändningen (Näringsdepartementet 2016). Förutsättningar behöver skapas för utveckling inom vattenbruk genom att planera för infrastruktur såsom hamnar, peka ut lämpliga områden och ytor på land och i havet eller på andra sätt möjliggöra för utveckling inom vattenbruk och fiske.

Vid fysisk planering av hav och land är det möjligt att i större utsträckning behandla frågan om försörjningstrygghet vad gäller livsmedel. Jordbruksmark anses i miljöbalken (MB 1998:808) vara av nationell betydelse. 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. (3 kap 4§ Miljöbalken).

Vidare säger länsstyrelsens antagna regionala miljömål att år 2020 ska den totala arealen åkermark i regionen inte ska ha minskat med mer än 200 ha jämfört med 2015, för att så långt det är möjligt kunna användas i produktion. För att säkerställa en framtida hållbar matproduktion och avlasta trycket på värdefull jordbruksmark kan vattenbruk och havsodling komma att vara en del av svaret.

Rekommendationer för planeringen

- I planeringsskedet underlätta för både befintliga och nya verksamheter att ställa om till en mer hållbar livsmedelsproduktion och säkra den framtida livsmedelsproduktionen.
- Skapa och behålla förutsättningar för landningshamnar för fiskberedningsindustrin.
- Tillgängliggörande av vattenområden för vattenbruk såsom ostron- och musselodlingar är en viktig strategisk fråga för att stärka konkurrenskraften för svenskt vattenbruk.
- Det småskaliga fisket, men även vattenbruk och havsbaserad odling, är i behov att kunna landa lokalt och även ha tillgång till en fungerande infrastruktur på land.
- En förutsättning för att fiske ska kunna bedrivas är att det finns tillgång till goda fiskbestånd. Goda fiskbestånd kräver att fisken har tillgång till livsmiljöer under sina livsstadier. Grunda oexploaterade vikar är viktiga att skydda då de fungerar som viktiga livsmiljöer.
- Brukningsvärd jordbruksmark ska bevaras.
- Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt.

Vattenbruk och havsodling kan i framtiden, även förutom att bidra med livsmedel, ge positiva miljöeffekter för övergödning och rening av vatten. Det skulle även kunna bidra till energiomställningen och skapandet av miljövänliga biobränslen, där restprodukterna kan komma att användas som organiska gödselmedel. Näring återförs från havet till jordbruksmark, innehållande stora mängder kväve och fosfor.

Att skapa utrymme och planera för vattenbruk och odling bidrar även till att uppfylla det globala målet nummer 14, Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt i syfte att uppnå en hållbar utveckling. I mål nummer 14 framgår även att vattenbruket i det här avseendet har en nyckelroll och är en del i att trygga livsmedelsförsörjningen, under förutsättning att det sker på ett hållbart sätt. Det globala målet nummer 12, Främja hållbara konsumtions- och produktionsmönster framkommer att en hållbar konsumtion och produktion innebär en effektiv användning av resurser, att ekosystemtjänster som är nödvändiga för försörjningen beaktas samt en minskad påverkan från farliga kemikalier.

Allmänhetens åtkomst till stränder och hav

Varje kommun bör i sin planering stödja, möjliggöra och utveckla allmänhetens åtkomst till stränder och hav. Planeringen bör möjliggöra för aktiviteter och verksamheter som främjar rekreation och det rörliga friluftslivet.

Stora delar av utvecklingen i kustzonen berör områden som har stora värden för friluftsliv och ur naturvårdssynpunkt. Stora delar av området är därför skyddade på olika sätt vilket kan framstå som en konflikt i planeringen. Det är viktigt att dessa värden så långt som möjligt värnas och om möjligt utvecklas då det är en viktig del i kustområdets identitet och struktur. Ett sådant skydd är strandskyddet. Strandskyddet har två huvudsakliga syften. Dels ta till vara medborgarnas långsiktiga möjligheter att röra sig fritt vid våra gemensamma stränder, såväl vid sjöar och vattendrag som utmed kusten, och dels att bevara goda livsvillkor för växter och djur. Strandskyddet gör att vi kan bada och fiska, åka skridskor eller stanna till med båt. Det är tillgång för befolkningen som rimligen bör stärkas och inte begränsas.

Rekommendationer för planeringen

- Skapa strukturer för konnektivitet och grön infrastruktur (även marin), i syfte att stärka sociala och ekologiska värden. Detta bör göras på regional nivå och inte enbart kommunvis.
- Planera utifrån ett ekosystemtjänstperspektiv så att befintliga tjänster stärks och att nya kan skapas.
- Värna och bevara viktiga naturmiljöer på land och i vatten.
- Naturbaserade lösningar bör användas eller prioriteras före teknikbaserade lösningar. Detta är tillämpligt i områden med risk för skred, erosion, ras och stärkning av vattenhållande förmåga. Det är också tillämpligt för klimatregering, klimatanpassning, hantering av dagvatten.
- Kulturmiljöer, landskap och tradition bör beaktas, bevaras och utvecklas så att framtida generationer kan nyttja dess funktioner. Även de som finns under ytan exempelvis vrak. Med tradition menas exempelvis kustnära fiske och andra delar av det immateriella kulturarvet.

Lokalisering av bebyggelse

Här presenteras ett antal strategier för hur framtida bebyggelse kan placeras på bästa möjliga sätt för att ta hänsyn till de utgångspunkter som beskrivs i föregående avsnitt.

Översiktsplanering

Att leda och samordna utvecklingen för en god livsmiljö är en av kommunens viktigaste uppgifter. Enligt plan- och bygglagen (2010:900) har kommunen det yttersta ansvaret att hushålla med sin mark- och vattenanvändning via sitt planmonopol. Översiktsplanen, som ej är juridiskt bindande, är kommunens övergripande styrdokument för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön och ska omfatta hela kommunens yta.

Översiktsplanering ger kommunen möjlighet att styra samhällsplaneringen mot uppsatta mål, förtydliga var det är lämpligt att bygga men även lokalisera platser där andra resurser behöver säkras samt redogöra för vilka strategier som behövs för att nå önskad utveckling. Vid exploatering inom kustzonen ger översiktsplanen ett stöd genom att se enskilda ärenden i ett större sammanhang och fungera som vägledande i samband med avvägning mellan användning av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas, användas och bevaras (Boverket, 2017).

Vid konkurrens om mark- och vattenanvändningen måste noggrann avvägning göras mellan enskilda och allmänna intressen vid lokalisering av bebyggelse enligt 4 kap. plan- och bygglagen. Den regionala kustzonsplanering behöver grunda sig på en god planeringsberedskap via aktuella översiktsplaner som speglar den politiska viljan. Inom markanvändningsplaneringen som inkluderar hushållning med mark och vatten måste avvägningar göras gällande beslut mellan exploatering och bevarande av naturmark och vattensystem.

För att underlätta avvägningen mellan olika intressen vid fysisk planering bör de blå-, gröna- och grå värdena lyftas fram inom ramen för översiktsplanen via infrastrukturplaner. Planen bör innehålla en nulägesbeskrivning över vilka områden på land och vatten som är av betydelse för att tillhandahålla fungerande livsmiljöer för växter, djur och till människors välbefinnande. Underlaget synliggör vilka områden som bedöms tillhandahålla högt bevarandevärde och områden som är mer lämpade för exploatering.

Från hösten 2018 ska så kallad grön infrastruktur vara en naturlig del av planering och prioritering av insatser i olika samhällsprocesser. Enligt Naturvårdsverket (2018c) definieras grön infrastruktur som ”ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet”.

Arbete med grön infrastruktur syftar till att bevara biologisk mångfald, upprätthålla ekosystemens status för att stärka viktiga ekosystemtjänster och säkerställa att kapaciteten för återhämtning efter störningar inte försämras. Rent praktiskt innebär arbetet med grön infrastruktur att skydd, bevarande, restaurering och återskapande av livsmiljöer, ekosystemfunktioner och naturliga processer berörs och hanteras i den fysiska planeringen. För att uppnå syftet med grön infrastruktur behövs en samordnad syn för de gröna värdena inom samhället i stort. Lokala myndigheter och organisationer samverkar för att utöka och bredda kunskapen om ekologiska sammanhang för att på så vis inkludera grön

infrastruktur som en naturlig del av planering och prioritering av insatser i olika samhällsprocesser (Naturvårdsverket, 2018c). Den blå infrastrukturen tydliggör också, liksom den gröna, behovet av fungerande ekosystem för såväl artbevarande som för att leverera ekosystemtjänster när det handlar om vatten som exempelvis vattendrag, hållbara dräneringssystem och våtmarker. Grå infrastruktur måste också, liksom den gröna- och blå infrastrukturen, bilda funktionsdugliga nätverk som omfattar exempelvis vägar, järnvägar, internet, el-, telefon-, gas- samt vatten- och avloppsnät. Grön-, blå- och grå infrastruktur bör samordnas i så stor utsträckning som möjligt i den fysiska planeringen.

Strategi 1

Blå, grön och grå infrastrukturplan

För lokalisering av bebyggelse inom kustzonen bör respektive kommun inom ramen för sin översiktsplan redogöra för gröna, blå och grå värden via en infrastrukturplan som samverkas och godkänns av grannkommuner. Alternativt att dessa planer samordnas via regional planering. Syftet med infrastrukturplanen är att inventera och kartlägga betydelsefulla värden såsom exempelvis natur- och vattenområden med hög biologisk mångfald för att säkerställa dess bevarandevärde. Underlaget i infrastrukturplanen är vägledande inom den fysiska planeringen och för att lokalisera var bebyggelse är mest lämplig.

Regional bebyggelsestruktur

Gränsöverskridande samordning inom den fysiska planeringen är förutsättning för att placera kommunen i ett större och funktionellt sammanhang för att utveckla klimatsmart bebyggelsestrukturer i en regional kontext. Enligt plan- och bygglagen ska den kommunala översiktsplanen ta hänsyn till regionala mål, planer och program. För att möta de framtida planeringsutmaningarna som finns är kommunen ofta en liten enhet för frågor som berör urbanisering, befolkningsutvecklingen och klimathotet och därmed behövs ett nytt synsätt. Människors vardagsliv baseras på en funktionell användning av yta snarare än utifrån administrativa gränser. Denna utgångspunkt bör planeringen också utgå ifrån för att säkerställa att den är relevant och hanterar de utmaningar som den är till för. Vid lokalisering av bebyggelse för att gynna bostadsförsörjningen behövs ett regionalt perspektiv för att tillgodose en hållbar utveckling. Den kommunala planeringen måste

därmed samspele med andra typer av samhällsplanering. En enskild kommun påverkar andra kommuner men även regionens utveckling (Boverket, 2017b).

För lokalisering av bebyggelse ur ett mellankommunalt kustzonsplaneringsperspektiv finns flertalet aspekter att ta hänsyn till. En av dessa är att lyfta blicken i ett större sammanhang och utanför den enskilda kommunens administrativa gränser för att se bebyggelsestrukturen i sin helhet. Strategisk placering bidrar till att skapa goda förutsättningar för att tillförse bebyggelseområden med infrastrukturstråk för både mark- och vattenområden samt andra grundläggande samhällsfunktioner såsom servicefunktioner och avloppsnätverk.

Kust- och skärgårdsområden innefattar unika upplevelsevärden och kultur- och naturmiljöer vilka ska skyddas och bevaras för att exempelvis uppnå miljökvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård. Miljömålet belyser även att näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas och att särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar (Naturvårdsverket, 2017).

Strategi 2

Strategisk placering av byggnader

För att planeringen ska utgå från en samhällsutveckling som gynnar den regionala utvecklingen mot en hållbar riktning bör lokalisering av bebyggelse utgå från strategisk placering. Bebyggelsen utgår från ett funktionellt sammanhang och är tillgängliga för samhällsviktiga målpunkter såsom utbud av servicefunktioner och vattenförsörjning via tillförlitliga avloppsnätverk. Kustzonen ska i så stor utsträckning som möjligt vara allmänt tillgänglig.

Vidareutveckla mark som är ianspråktagen

Genom förtätning skapas möjligheter att uppnå en god bebyggd miljö för de som bor, verkar och vistas i städer och tätorter genom att värden och kvaliteter kan kompletteras för att skapa attraktiva livsmiljöer. Kartläggning av platsens och områdets funktion samt dess förutsättningar bör prioriteras och den befintliga bebyggda miljön ska ses som en grundläggande resurs för utökad exploatering. Genom att vidareutveckla och komplettera mark med bebyggelse som redan är ianspråktaget kan värdefulla områden skyddas och bevaras. Värdefulla områden ges möjlighet att utvecklas i den fysiska planeringen samtidigt som lokalisering av ny bebyggelse och nya anläggningar bör undvikas om dessa innebär splittning av värdefulla och sammanhållna frilufts-, natur- och kulturmiljöer. (Länsstyrelsen, 2003)

Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö innehåller preciseringar som bland annat handlar om att skapa en hållbar bebyggelsestruktur genom att omvandla befintlig bebyggelse. Sambandet mellan städer, tätorter och landsbygd planeras utifrån en sammanhållen struktur som gynnar sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer. Den sammanhållna infrastrukturen baseras på människors behov och bidrar till att minska resurs och energi användningen och klimatpåverkan samtidigt som hänsyn tas till natur- och kulturmiljö, estetik, hälsa och säkerhet (Boverket, 2017c).

Strategi 3

Förtätning

Genom att tillämpa en förtättningsstrategi vid regional kustzonsplanering lokaliseras bebyggelse inom mark- och vattenområden som redan är ianspråkta. Detta för att minska risken att bebyggelse medför negativa konsekvenser för värdefulla frilufts-, natur och kulturmiljöer. Noggranna avvägningar mellan exploateringsbehov och bevarandebestånd krävs. Förtätning som strategi skapar en sammanhållen bebyggelsestruktur och då bebyggelsen lokaliseras till kollektivtrafiknära lägen.

Säkerställ en hållbar livsmedelsförsörjning

Hushållning av jordbruksmark är en viktig del i miljö kvalitetsmålet Ett rikt odlingslandskap. Exploatering av jordbruksmark sker utan de avvägningar som lagen kräver. Inom ramen för plan- och bygglagen reglerar miljöbalkens 3 kap. 4 § för när jordbruksmark får tas i anspråk vid exploatering av bebyggelse. Bebyggd jordbruksmark går inte att återställa till jordbruksmark vilket hotar framtidens livsmedel- och foderproduktion. Därmed måste kommunerna använda sig av planeringsunderlag av god kvalitet för att underlätta avvägningen mellan olika samhällsintressen (Jordbruksverket, 2017).

(Jordbruksverket, 2017) Vid avvägning mellan olika intressen är det viktigt att se över om behovet av exploatering kan uppnås på annan mark.

Strategi 4

Undvik exploatering på jordbruksmark

Exploatering på jordbruksmark äventyrar framtidens livsmedelsförsörjning då ianspråktagen jordbruksmark inte går att återställa. Vid kustzonsplanering är det av stor vikt att noggrann avvägning mellan olika intressen görs för att inte värdefull jordbruksmark förstörs. Exploatering av enskilda fastigheter är olämpligt. Undantagsfall är om exploatering sker på mark som redan är ianspråktagen, som en del av förtättningsstrategin eller om ändamålet är av stort allmänintresse som inte går att uppnå på annan mark. Klassificering av jordbruksmarkens värde är en planeringsmetod som kan underlätta vid avvägning mellan olika intressen.

Bevara ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster bidrar med produkter och tjänster från naturens ekosystem som ligger till grund för människans välfärd. Ekosystemtjänster har påverkan på olika samhällsfrågor vilket speglas tydligt i Agenda 2030 där samtliga 17 globala mål direkt eller indirekt står i beroendeställning till fungerande ekosystemtjänster för att målen ska kunna uppnås. Exempel på mål som är direkt är beroende av fungerande ekosystemtjänster är mål 11 Hållbara städer och samhällen, mål 14 Hav och marina resurser samt mål 15 Ekosystem och biologisk mångfald (Naturvårdsverket, 2018).

Ekosystemtjänster inom planeringen har en stark koppling till miljö kvalitetsmålet Ett rikt växt- och djurliv. Ekosystemtjänster bör bevaras i den mån att bebyggelsens ända-

mål uppnås med minsta möjliga intrång på arters livsmiljöer och ekosystem och att den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett sätt som är hållbart för nuvarande och framtida generationer. För att ekosystemen ska fungera och ge oss dess förmånliga tjänster såsom rena vatten och luft, lagra kol och pollinera våra grödor är det avgörande att lyckas bibehålla en biologisk mångfald. Folkhälsan gynnas också av biologisk mångfald då många natur- och kulturmiljöer bidrar till områden för rekreation och friluftsliv (Naturvårdsverket 2018b).

Lokalisering av bebyggelse inom kustzonen bör ta stor hänsyn till markens karaktär. Därmed bör placering av bebyggelse som medför omfattande ingrepp på landskapsbilden genom sprängning och fyllning undvikas i så stor utsträckning som möjligt.

Strategi 5

Tillämpa försiktighetsprincipen

Vid planering ska ekosystemtjänster och betydelsefulla naturvärden inventeras, kartläggas och stärkas. Vid osäkerhet över vilka risker som bedöms förekomma vid potentiell exploatering bör detta undvikas som en del av att tillämpa de allmänna hänsynsreglerna: försiktighetsprincipen och lokaliseringsprincipen enligt 2 kap Miljöbalken. För att skydda värdefull natur behövs planering som tar större hänsyn till naturresurser och som främjar en grön infrastruktur.

Hänsyn till klimatförändringar

Samhällsplaneringen måste ta hänsyn till faktorer som är följder av klimatförändringar såsom stigande havsnivåer, ökad nederbörd och risk för ras, skred och erosion. Samhällsplaneringen måste vara medveten om de klimatrelaterade utmaningarna som finns idag och i framtiden. Tillkommen bebyggelse och infrastruktur bör planeras och lokaliseras på ett sådant sätt som minskar samhällets sårbarhet samtidigt som samhället måste anpassa sig till de följder som ett förändrat klimat medför men även minska samhällsbyggandets klimatpåverkan.

Enligt plan- och bygglagen ska kommuner ta hänsyn till klimatfrågorna vid planläggningen. Klimatanpassning innebär exempelvis att inte bygga på låglänt mark eller mark som riskerar att översvämmas. Att anordna en hållbar dagvattenhantering är också av

stor betydelse till följd av ökad nederbörds mängd och alltmer frekvent nederbörd. I denna aspekt spelar grönstrukturen en viktig roll både vad gäller att ta hand om vatten men även som temperaturreglerande effekt vid värmeböljor. Enligt plan- och bygglagen är kommunens skyldighet att genom planläggning beakta hälsa och säkerhet men även att ange vilka risker som finns (Boverket, 2017d).

Inom den mellankommunala kustzonsplaneringen ska lokalisering av bebyggelse ta stor hänsyn till klimatförändringar och dess följder för att säkerställa en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Kommunens översiktsplan är ett användbart verktyg för att påvisa den långsiktiga strategin för den fysiska miljön och därmed är det väsentligt att klimatfrågor lyfts fram i översiktsplanen.

Strategi 6

Inkludera klimatfrågor i översiktsplanen

Kommunens översiktsplan har en betydande roll för att lyfta fram klimatfrågor, vilka har betydelse för lokalisering av bebyggelse inom kustzonen.

- Ett exempel är att utforma en översiktlig geografisk risk- och sårbarhetsanalys som baseras på klimatförändringar men även områdets förutsättningar. Det kan handla om områden som är förorenade, deponier, miljöfarliga verksamheter, kommunaltekniska anläggningar eller andra områden som kan medföra risker för hälsa och säkerhet vid en översvämning.
- Ytterligare exempel är att sätta upp regionala mål och strategier som är av relevans för kommunens klimatanpassning.
- Anordna skyddsområden för exempelvis vattenskyddsområde och dricksvattentäkter.
- Identifiera områden som riskerar att drabbas av översvämningar, erosion, ras och skred (Boverket, 2017d).

Framtida utredningsbehov och förslag på framtida samarbeten

Med utgångspunkt i föregående avsnitt om rådande planeringsförutsättningar och strategier för kustzonsplaneringen har arbetsgruppen identifierat några områden där vidare utredningsbehov finns och möjliga framtida samarbeten.

Vattenförsörjning

- Utredning om avsaltningsverk.

Klimatförebyggande åtgärder

- Uppdatering av rapporten Stigande vatten i samarbete med bland annat länsstyrelsen.

Areella näringar

Förslag på ytterligare utredningar:

- Kartlägga vilka förutsättningar företagande inom areella näringar är beroende av för att kunna etablera sig och verka inom vårt område. Exempelvis infrastruktur, djuphamnar, ramper för sjösättning, bärgning av utrustning och skör av råvaror.
- Jordbruksmarkens klassificering - utredning behövs.
- En regional maritim näringslivsstrategi för de åtta kustkommunerna, likt den som tagits fram i Norra Bohuslän.



Transportinfrastruktur



Arbetsgruppen har valt följande inriktningar:

- Handelshamnar
- Fiskehamnar
- Transportinfrastrukturen på land och i vatten för både persontrafik och gods

Nedan beskrivs nuläget avseende befintlig infrastruktur medan tankarna om framtiden presenteras sist i detta stycke. I bilaga 1 finns också uppgifter från kommunerna om möjliga framtida infrastrukturprojekt.

Handelshamnar

Inom området finns flera viktiga handelshamnar vilka beskrivs nedan. Syftet med att beskriva de olika hamnarna är för att dessa påverkar infrastrukturen både på land och i vatten samt att de fyller en viktig funktion i regionen. Regionens handelshamnar beskrivs utifrån storlek, verksamhetsinriktning och godsslag.



Göteborgs Hamn

Göteborgs Hamn är Skandinaviens största hamn och porten till världen för stora delar av svensk industri. Totalt passerar nära 30 procent av Sveriges utrikeshandel via Göteborgs Hamn. Göteborgs hamn drivs av det kommunala hamnbolaget Göteborgs Hamn AB. Bolaget ansvarar för att underhålla, utveckla och marknadsföra hela godsnavet. Själva godshanteringen sköts av specialiserade terminaloperatörer. Balansen mellan import och export är jämn i Göteborgs Hamn, femtio/femtio.

Gods/passagerare

Hamnen har ett brett linjeutbud med runt 120 anlöp per vecka, omkring 6 000 anlöp per år. Det inkluderar till exempel 130 direktlinjer till destinationer i Europa, Asien, Mellanöstern, Afrika och Nordamerika. Förutom direkttrafiken har hamnen frekventa avgångar

till de stora omlastningsnaven på kontinenten samt en daglig intraeuropeisk fartygstrafik. I Göteborgs Hamn finns terminaler för containrar, Ro/Ro (roll on/roll off), passagerare- samt olja och andra energiprodukter. Främst exporteras stål, fordon samt skogsprodukter som papper, pappersmassa och trävaror. Importen består främst av konsumtionsvaror som kläder, möbler, livsmedel, elektronik med mera.

Göteborgs Hamn i siffror

(Data från 2016, förutom passagerare som är från 2013)

Container	798000 [TEU ²]
Ro/Ro-enheter	538 000 [Ro-ro enheter]
Antal bilar	246 000
Antal passagerare	1,6 miljoner
Energiprodukter	23,7 miljoner
Gods i ton	40,8 miljoner



Stenungsunds Hamn

Det finns ett antal privatägda viktiga hamnar i Stenungsund. Den absoluta majoriteten av produkter som importerar eller exporteras till Stenungsund är farligt gods och kommer på tankfartyg antingen som vätska eller som kondenserad gas. Prognosen är att trafiken till och från Stenungsund kommer att fortsätta öka. De hamnar som finns i Stenungsund beskrivs härnäst.

Petroporten

Hamnen ägs gemensamt av Borealis och Petroport och färdigställdes under 2012. Hamnen nyttjas även av Akzo Nobel och Inovyn. Importer och exporter sker via fartyg och all transport på land sker via rörledningar till industrierna. Trafiken under 2017 var 140 fartyg och 580 000 ton.

Vattenfalls hamn

Hamnen ägs av Vattenfall men det finns ett avtal mellan Petroport och Vattenfall där alla importer av industrins produkter hanteras av Petroport. Importer och exporter sker via fartyg och all transport på land sker via rörledningar till industrierna.

Endast farligt gods importerats eller exporterats via hamnen. Trafiken under 2017 var 205 fartyg och 1 170 000 ton.

Borealis Hamn Havden

Hamnen ägs av Borealis och används för import av råvaror till deras krackeranläggning, där sker sönderdelning av råolja för att framställa nafta, etan, propan och butan. Viss export av råvaror förekommer.

I hamnen hanteras endast farligt gods. All transport på land sker via rörledningar. År 2017 anlöpte 140 stycken fartyg och totalt 1 560 000 ton farligt gods hanterades.

Inovyns Hamn

Hamnen ägs av Inovyn för import av farligt gods samt salt (natriumklorid). Det farliga godset går på landsidan via rörledningar och saltet hanteras med hjälp av bil, men endast inom hamnens och Inovyns område. Under 2017 anlöpte 95 fartyg och totalt 337 000 ton hanterades.

Talluden

Talluden ägs av NCC och används för export av sten. Trafiken till hamnen med sten sker via lastbil. Under 2017 anlöpte 52 fartyg och totalt 144 000 ton hanterades.

Stenungsund Hamntjänst Hamn

Hamnen ägs av Stenungsund Hamntjänst AB som är ett kommunalägt hamnbolag. Hamnen tar emot processutrustning och stora maskindelar för nybyggnation och underhåll av ortens petrokemiska industri. Under år 2017 var det endast 2 anlöp.



Foto: Wallhamn

Wallhamn

I Vallhamn på Tjörn ligger Sveriges enda privatägda handelshamn, commercial public port. Hamnen är landets tredje största fordonshamn och en av de ledande fordonsham-

narna i Norden. Hamnen ägs av Wallhamn AB. Verksamheten består av Ro/Ro och containrar. Det finns även produktionsanläggningar och diverse påbyggnadsstationer för lätta transportfordon i hamnen. Kombinationen av fordonshamn och bilverkstad är unik även kallat pre delivery inspection (PDI).

Hamnen har cirka 154 anlöp per år, en del gods kommer med lastbil. Sjöstatistikrapporten visar att hamnen hanterade totalt 421 000 ton år 2017 detta fördelat på motorfordon och containrar.



Uddevalla Hamn

Uddevalla Hamnterminal är belägen längst in i Byfjorden. Uddevalla Hamnterminal AB är ett helägt dotterbolag till Uddevalla Utvecklings AB och ingår i Uddevallas kommun-koncern.

De gods som hanteras i hamnen är farligt gods, projektgods som till exempel vindkraftverk, styckegods, bulk, Ro/Ro, timmer, virke, papper och pappersmassa.

Uddevalla hamn har cirka 300 anlöp per år. Det finns tillstånd för 1,5 miljoner ton, maximal kapacitet för hamnen är 5 miljoner ton.

Fiskehamnar och landningsställen

Hamnen är ofta de Bohuslänska samhällenas och orternas centralpunkt. Någon gång under årens lopp har hamnen använts av fiskare även om de idag är borta från många av hamnarna. Därför kallas ofta hamnen för fiskehamnen av nostalgiska skäl. Under senare år har landningsställen tillkommit i hamnar utan att det finns fiskare med hemort i hamnen.

Det kan även finnas enskilda bryggor eller platser som används av fiskare utan att det kallas för en hamn.

Definition av fiskehamnar och landningsställen

En fiskehamn är per definition en hamn som är hemmahamn för fiskefartyg eller som ger service till fiskefartyg. Med fiskefartyg menas ett fartyg som fiskar med yrkesfiskelicens. I begreppet fiskehamn ingår inte små bryggor och enkla förtöjningsplatser. (Transportstyrelsen 2019)

Landningsställen eller landningsplatser är samhällen eller orter där fiskare kan landa sin fångst. Detta kan ske i en fiskehamn eller i hamnar utan egna yrkesfiskare. Fiskebåtarnas antal och därmed antal fiskehamnar är under förändring med en nedåtgående trend. Detta medför att de utsagor som ges i denna rapport är en bild nulägesbild som kan komma att förändras.

Vad gäller båttyper skiljer vi på stora fiskebåtar och små fiskebåtar. De stora fiskebåtarna är båtar med en besättning på mer än två personer. De fiskar ute i Skagerakk, Kattegatt samt Nordsjön på fiskekvoter som de fått eller köpt. De landar sin fisk i Sverige men ofta också i Danmark på Skagen. De små fiskebåtarna har en eller två mans besättning. De bedriver ett kustnära småskaligt fiske. De landar sin fångst mestadels i Sverige.

Lista med fiskehamnar per kommun

Kungsbacka

I Lerkil finns en fiskehamn med ett fåtal stora och små båtar. I Gottskär finns en fiskehamn med någon enstaka småbåt.

Göteborg

I Fiskebäck finns en fiskehamn som hyser ett antal stora fiskebåtar. I Fiskebäck finns Sveriges till antalet fiskebåtar största antal.

I Göteborgs hamn finns två platser där man kan landa fisk.

Göteborg, södra skärgården

På öarna Donsö, Vrångö och Styrso finns fiskehamnar för både stora och små fiskebåtar.

Öckerö

På Fotö finns en nyanlagd hamn för stora fiskebåtar. På ön finns även ett mindre antal fiskebåtar.

I Hönö Klåva finns en fiskehamn för både stora och små fiskebåtar.

På Öckerö finns en fiskehamn för stora och små båtar.

På Rörö och Hyppeln finns fiskehamnar med stora båtar.

Björkö har hamn för små båtar.

På Öckerö finns också en landningsplats som heter Björnhuvudet. Den har en djuphamn som gör att stora fiskebåtar kan landa sin fisk här.

Tjörn

På Tjörn är Rönnäng den stora fiskehamnen med både stora och små båtar. I Skärhamn och på Dyrön finns fiskehamnar med både stora och små båtar. På Åstol finns en fiskehamn med endast små båtar.

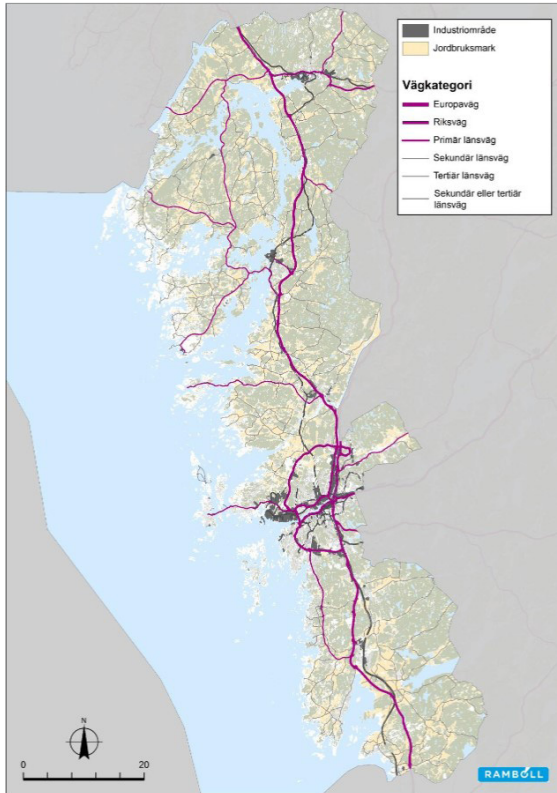
Rönnäng är också en landningsplats där stora mängder fisk landas för vidare transport inåt land.

Orust

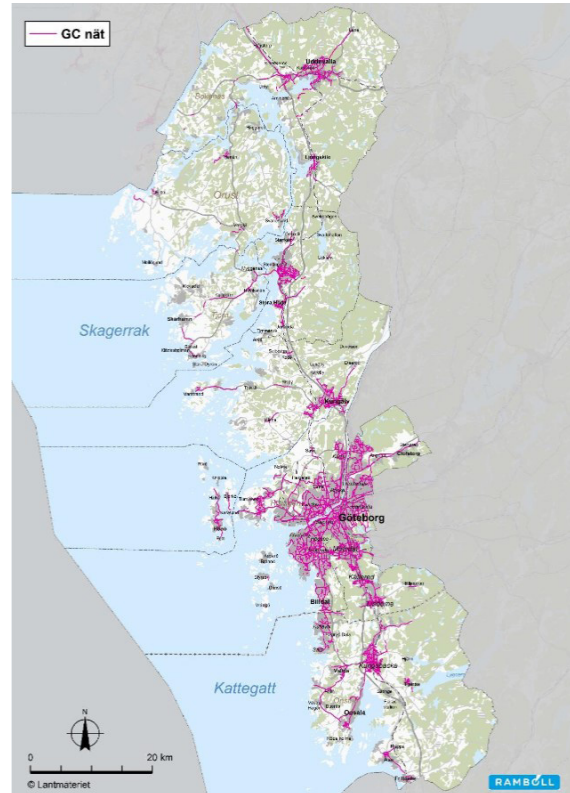
På Orust finns fiskehamnar för små båtar i Ellös, Stocken och Mollösund samt på Käringön och på Gullholmen. Ellös är också en landningsplats för fisk.

Persontransporter

Vad gäller transporter på land kan konstateras att den är bilinriktad vilket även visas av tillgänglighetsrapporten som visar att just tillgängligheten med bil är relativt god i hela området. Det finns delar av vägnätet som tidvis är överbelastat men i stort är området välförsett med vägar.



Vägnätet i området är väl utbyggt
(Källa: Göteborgsregionen 2018 – Tillgänglighet till Kusten)



Gång och cykelvägnätet i området är inte lika väl utbyggt
(Källa: Göteborgsregionen 2018 – Tillgänglighet till Kusten)

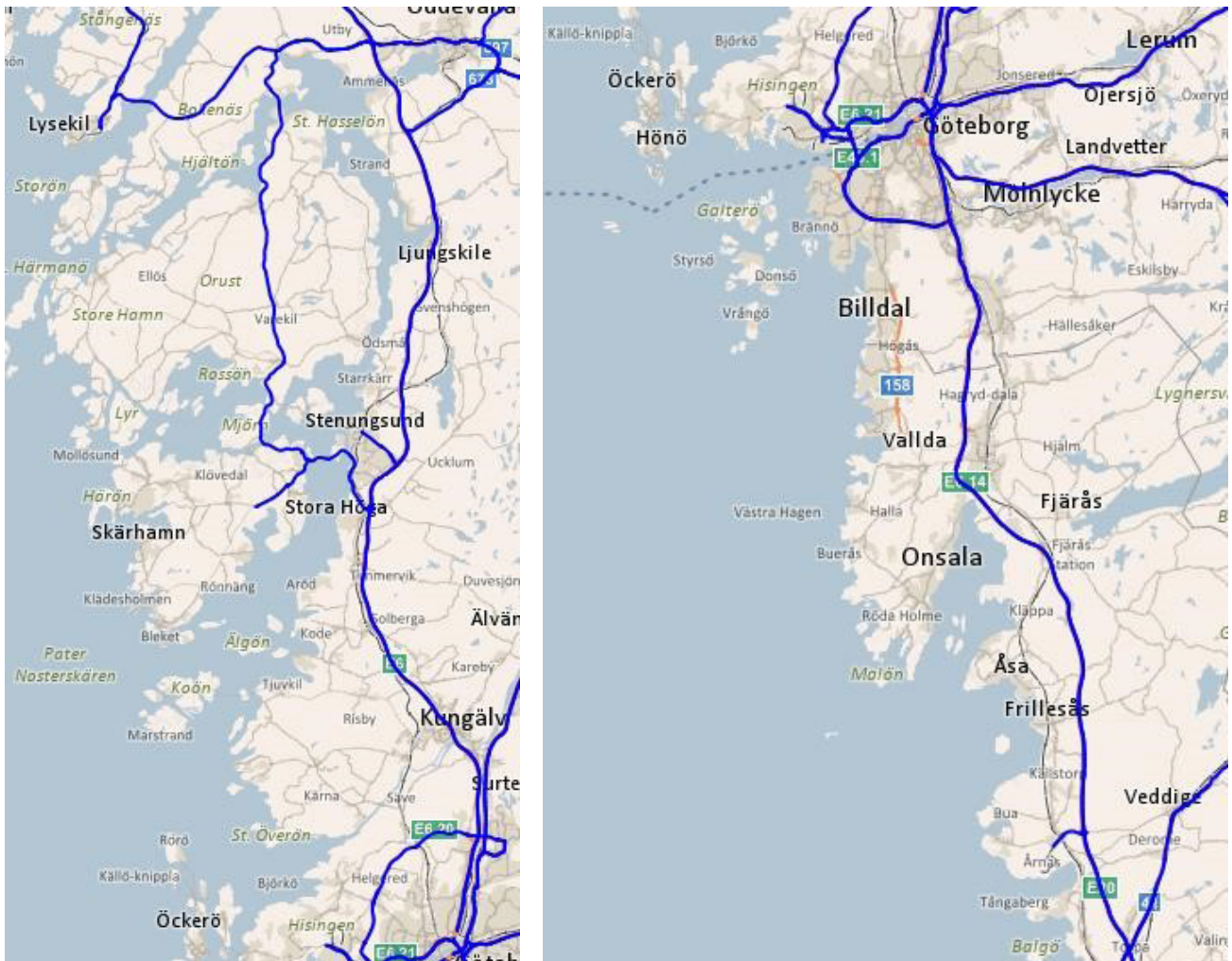
Järnvägsnätets huvudstråk i området är:

- Bohusbanan, en förbindelse mellan Göteborg och Strömstad.
- Älvsborgsbanan, en förbindelse mellan Borås och Uddevalla.
- Västkustbanan, en förbindelse mellan Göteborg och Lund/Malmö.
- Västra Stambanan, en förbindelse mellan Göteborg och Stockholm.
- Hamnbanan, en godsjärnväg från Göteborgs hamn till det övriga tågnätet.

Godstransporter

Transporter på land

När det gäller godstrafiken är den viktig i området och särskilt viktig är den vad gäller transporter till och från områdets hamnar. Infrastrukturen på land är i stort sätt samma som nyttjas för persontransporter. Undantaget kan vara hamnarnas egen infrastruktur och då framförallt via järnväg, där till exempel Hamnbanan i Göteborg endast används för godstransporter till och från hamnen.



Trafikverket nationellt utpekade viktiga godsleder på land

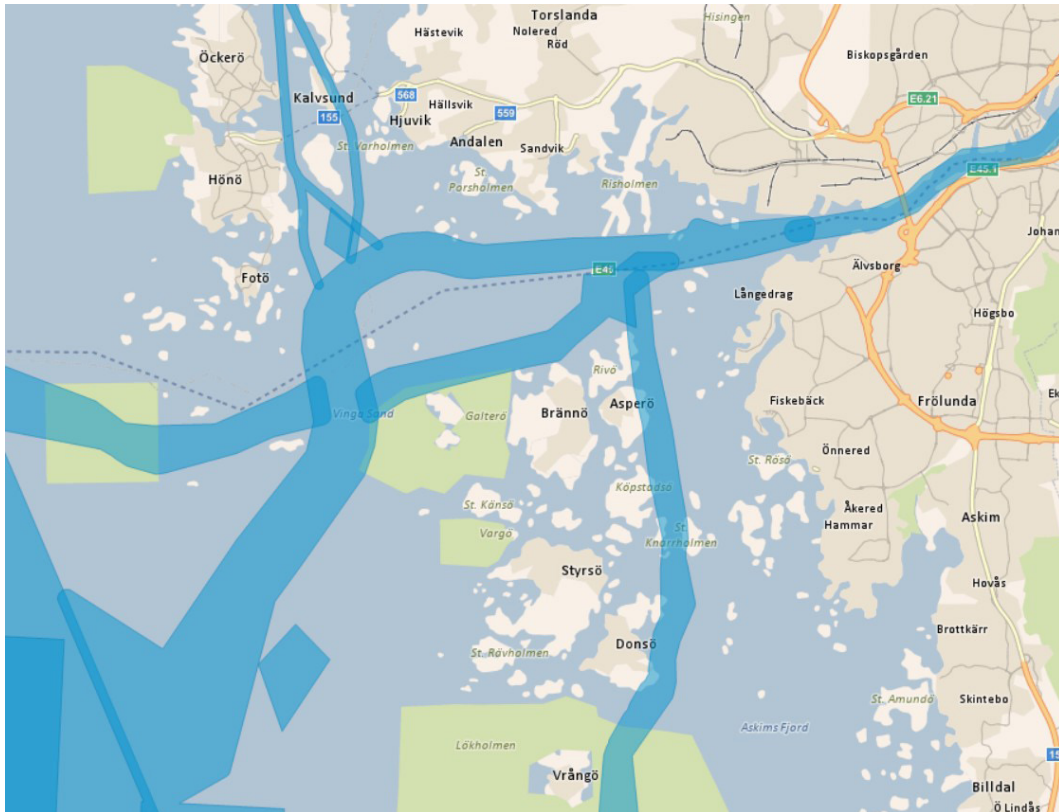
Farleder

Inom havsområdet trafikeras farlederna av såväl yrkestrafik som fritidsbåtar. Vissa är utpekade som riksintressen vilka visas på kartorna under avsnittet om områdets hamnar nedan. Andra är allmänna farleder och kartor över dessa presenteras under det avsnittet Nedan beskrivs farlederna inom projektområdet för respektive hamn.

Göteborgs hamn

Göteborgs Hamn kan nås via utpekade farleder norr eller öster om södra skärgården. De två norra farlederna är Torshamnsleden och Böttöleden. Torshamnsleden går från söder om fyren Trubaduren över Vinga Sand, Dana Fjord och norra delen av Hakefjorden. Böttöleden går över södra delen av Hake Fjord och förenar Vinga Sand med Rivö Fjord.

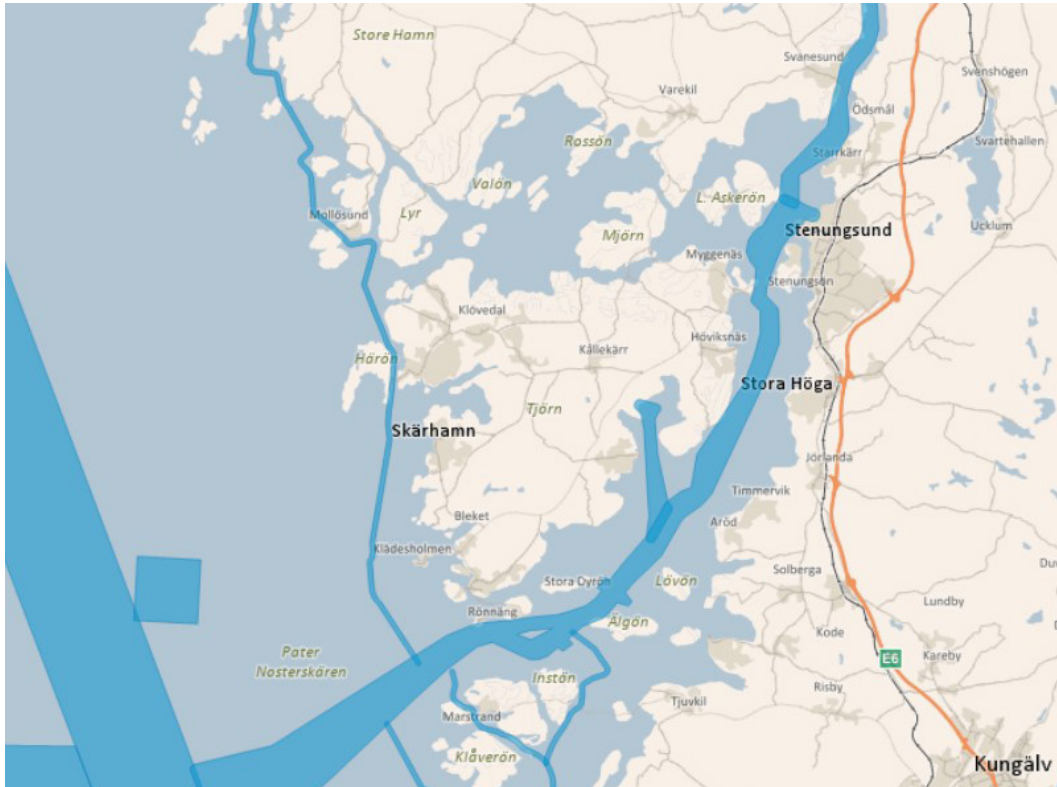
Den östra farleden går inomskärs, öster om södra skärgården via Askimsfjorden enligt bifogad karta:



Karta över farlederna till och från Göteborgs hamn (källa Trafikverket)

Stenungsundshamnar och Wallhamn

De fartyg som anlöper i hamnarna i detta område använder farleden som går från Marstrand. Söder om Dyrön delar sig leden i två för att sedan gå ihop vid Älgön, Kungälv kommun. Den södra delen används för infart och den norra för utfart.



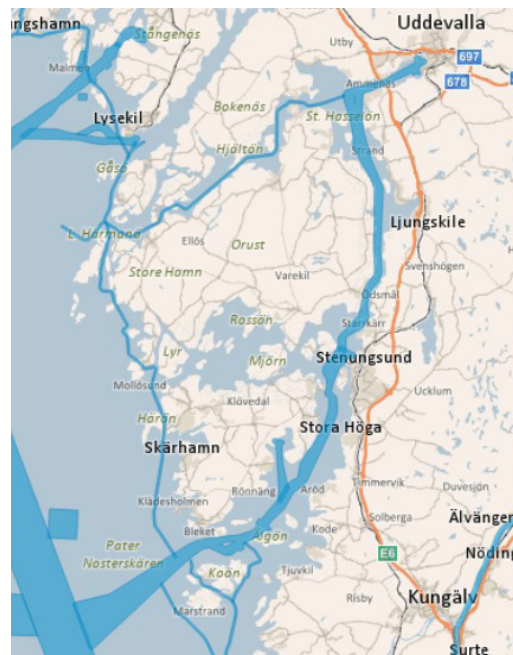
Farled för hamnarna på Tjörn och i Stenungsund. (källa Trafikverket)

Uddevalle hamnterminal

Uddevalle hamnterminal nås via två farleder från Skagerakk, den norra och den södra.

Södra farleden börjar vid Hätteberget och Marstrand Lotsstation och går nordost om Tjörn och Orust, sedan förbi Stenungsund via Sunningsund och vidare in i Byfjorden mot Uddevalla.

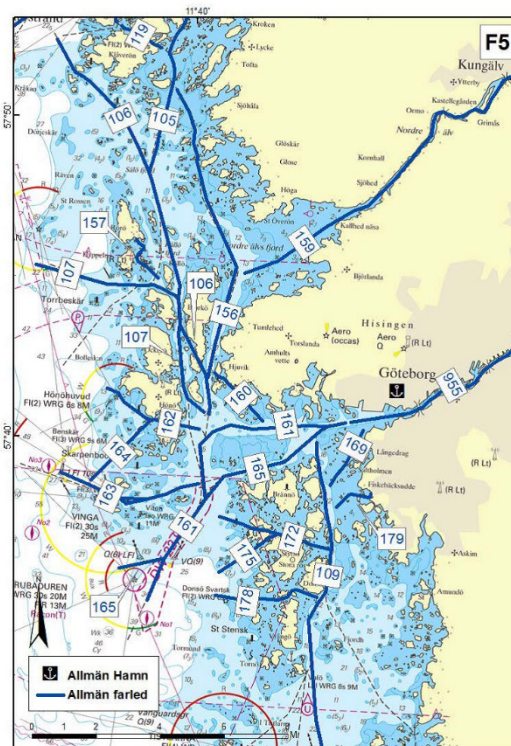
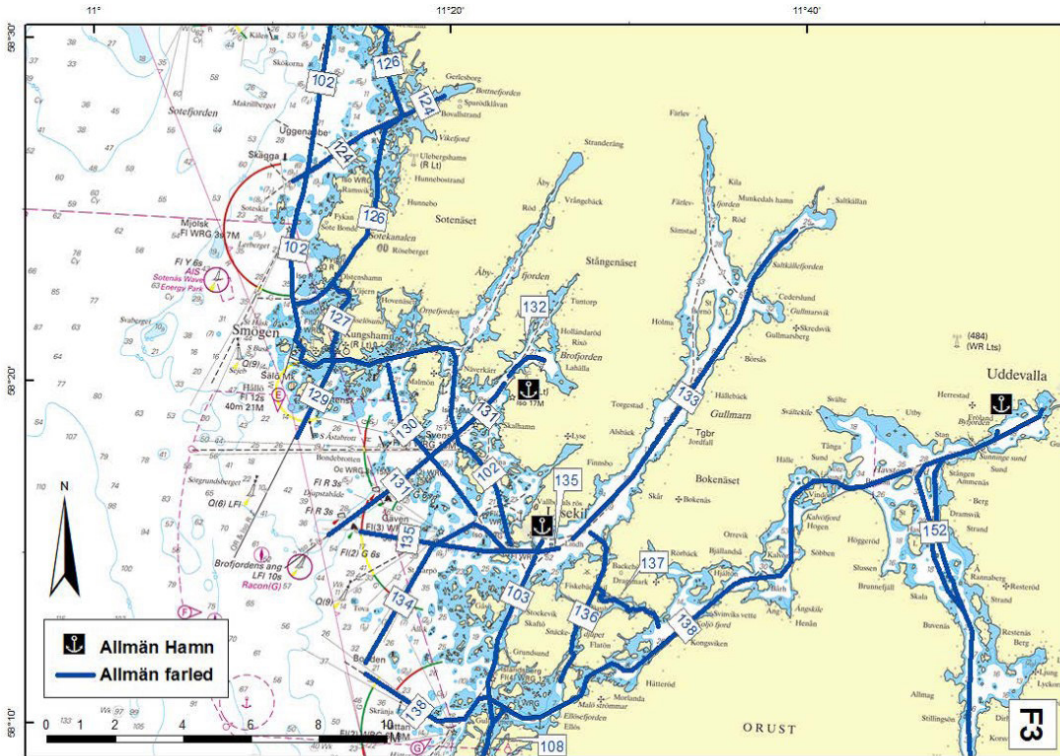
Norra farleden till Uddevalla går från farvattnet vid fyren Hättan, belägen nordväst om Hermanö och Gullholmen, via Ellösefjorden. Sedan fortsätter farleden nordväst om Orust till Sunningsund, vid mynningen av Byfjorden, strax väster om Uddevallabron och vidare till Uddevalla Hamn.



Farlederna till Uddevalla hamn. (källa Trafikverket)

Allmänna farleder

Dessa pekas ut och registreras av Sjöfartsverket. Nedan kan ses de allmänna farleder som finns inom området idag.



De allmänna farlederna (Sjöfartsverket 2013)

Analys

Västra Götalandsregionen har i uppdrag av regeringen ansvar att upprätta länsplan för den regionala transportinfrastrukturen samt ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt kollektivtrafiklagen finnas i varje län.

Planen innefattar investeringar främst för regionala vägar och kollektivtrafikanläggningar på det regionala vägnätet. Det regionala vägnätet utgörs av riksvägar och primära länsvägar. Drift och underhåll på det regionala vägnätet ansvarar Trafikverket för.

Arbetsgruppen föreslår att nu framtagna planeringsunderlag avseende, redovisning av handelshamnar, tillgänglighet till kusten samt beskrivning av farleder och vägnät i kustzonen skall komplettera kommande regional transportinfrastrukturplan och trafikförsörjningsprogram.



Framtidsspaning



Förslag för framtida planering

- Framtagna planeringsunderlag ska komplettera kommande regional transportinfrastrukturplan och trafikförsörjningsprogram. Viktig koppling till havsplanearbetet.
- Utveckla blå kollektivtrafik längs med kustzonen.
- Utveckla arbetssättet med naturbaserade lösningar.
- Utveckla arbetssätt för klassificering av jordbruksmark.
- Regional samverkan vid fysisk planering.
- Homogenisera bedömningen av strandskyddet då det bedöms olika i olika län.
- Värna områdets handelshamnar och den till dem hörande infrastrukturen.
- Åtgärda befintliga flaskhalsar i den lokala och mellankommunala infrastrukturen.
- Satsa på bättre kollektivtrafik som komplement till den starka bilinriktningen exempelvis genom att bygga ut Bohusbanan till dubbelspår.

Infrastruktur

- Identifiera viktiga stråk i öst-västlig riktning för viktiga infrastruktursatsningar.
- Identifiera och utveckla viktiga stråk i kustbandet för dem som inte har egen båt men vill ta sig längs med kusten med cykel, gång och kollektivtrafik.
- Arbeta med vandrings- och cykelleden Skagerrakleden.

Tillgänglighet till kusten

Inom ramen för projektet har en särskild tillgänglighetsanalys gjorts, se bifogad rapport Tillgänglighet till kusten (Göteborgsregionen 2018). Nedan sammanfattas de slutsatser som arbetsgruppen anser är viktiga att dra utifrån rapportens resultat samt de rekommendationer för fortsatta arbeten som gruppen anser att rapporten innebär.

Stråket i nord-sydlig riktning som utgörs av framförallt E6 och Bohusbanan är en viktig tillgängliggörare för området i stort genom att man relativt snabbt kan ta sig mellan projektområdets norra delar och de allra sydligaste.

Den nord-sydliga tillgängligheten i kustbandet är sämre, både till havs, där det kan vara svårt att röra sig utan egen båt och på land för gång- och cykeltrafik.

I öst-västlig riktning kan konstateras att tillgängligheten till kusten generellt är mycket god med bil i princip i hela området. Detsamma gäller dock inte för cykel och kollektivtrafik. För cykel kan konstateras att det istället i mycket hög utsträckning saknas avgränsade cykelbanor och att den väg som finns att ta sig till kusten med cykel utanför storstadsområdet oftast består av att cykla på vägnätet. Utförd tillgänglighetsanalys avseende cykel har inte skiljt på separerade cykel- och bilvägar. Det hade varit intressant att även göra en fördjupad utredning av möjligheten att cykla längs separerade cykelvägar till kusten. Arbetsgruppens bedömning är, med exempelvis stöd i (nedanstående karta) över utpekade cykelvägar, att tillgängligheten för cyklister är mycket begränsad i stora delar av området. Undantaget är Göteborgsområdet där cykelvägnätet generellt är mer utbyggt.

Vad gäller skillnader i avstånd till kusten är den norra delens tätorter i större utsträckning i kustnära lägen. Den södra delens tätorter och centrum, med Kungälv, Göteborg och Kungsbacka, är placerade på längre avstånd från kusten än i de norra delarna.

Det kan vara svårt att dra slutsatser kring tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv. Det som är tydligt är att tillgången till kusten som bostadsort, oavsett åretruntboende eller delårsboende är på väg att bli en socioekonomisk fråga med stigande fastighetspriser i kustnära lägen.

Öka tillgängligheten till kusten genom att:

1. Behålla och stärka områdets goda kopplingar i nord-sydlig riktning i form av E6 och Bohusbanan.
2. Stärka kopplingen till kusten i öst-västlig riktning för cykel och kollektivtrafik.
3. Stärka kopplingarna i nord-sydlig riktning i kustbandet via exempelvis satsningar på cykelleder, vandringsleder och färjetrafik.
4. Stärka kopplingen mellan större tätorter och de mindre men mer havsnära tätorterna.
5. Stärka kopplingen till områdets utposter, exempelvis Kåringön.
6. Blanda bostadstyper vid utveckling av kustsamhällena och komplettera med sådana bostadstyper som är underrepresenterade, social tillgänglighet.



Källförteckning

Agenda 2030-delegationen (2019). Tillgänglig: (2019-01-16)

<https://agenda2030delegationen.se/agenda-2030/om-agendan/>

Boverket (2017). Webbutbildningar. Att arbeta med PBL. Tillgänglig: <https://boverket.onlineacademy.se/external/listing> (2018-03-23)

Boverket (2017b). Regional och mellankommunal samordning. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/samordnad-planering/regional-och-mellankommunal-samordning/> (2 Idéer och förslag om framtiden 018-03-24)

Boverket (2017c) God bebyggd miljö – ett miljömål med människan i fokus. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationella-mal-for-planering/miljomalsarbete/god-bebyggd-miljo/> (2018-03-24)

Boverket (2017d). Klimatanpassning. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/halsa-och-klimat-i-samhallsplaneringen/klimatanpassning/> (2017-03-25)

Delrapport Havsanvändning. Mellankommunal kustzonsplanering i Göteborgsregionen, Orust och Uddevalla (2019)

FAO. Food and Agriculture Organization of the United Nations. Senast uppdaterad 2012-05-25 <http://www.fao.org/liaison/nordic/62107/se/>

Göteborgs Hamn. (2016) Världens hamnar i siffror. Tillgängligt 2019-01-16

<https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/varldens-hamnar-i-siffror/>

Göteborgsregionen (2013). Hållbar tillväxt. Mål och strategier med fokus på regional struktur.

Göteborgsregionen (2018). Tillgänglighetsanalys av kusten. Rapport från Ramböll.

Haddad, N. (2000). Corridor length and patch colonization by a butterfly, *Junonia coenia*. *Conservation Biology* 14: 738–745.

Jordbruksverket (2017). Jordbruksmarken värden. Tillgänglig: <http://www.jordbruksverket.se/amnesomraden/miljoklimat/jordbruksverketsmiljomalsarbete/jordbruksmarkens-varden.4.4224fc4d159550e9652d5beb.html> (2018-03-24)

Länsstyrelsen (2003). Checklista- ett handlägningsstöd för integrering av regionala miljömål i den fysiska planeringen. Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/blekinge/SiteCollectionDocuments/sv/miljo-och-klimat/miljomal/aktuellt/checklista.pdf> (2018-03-24)

MB 3 kap 4§ Miljöbalk (1998:808)

Naturvårdsverket (2017). Hav i balans samt levande kust och skärgård. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Hav-i-balans-samt-levande-kust-och-skargard/> (2018-03-24)

Naturvårdsverket (2018). Kommunikationssatsning om ekosystemtjänster- att få fler att se naturens gratisarbete. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6798-4.pdf?pid=21807> (2018-03-24)

Naturvårdsverket (2018b.) Ett rikt växt- och djurliv. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Ett-rikt-vaxt-och-djurliv/> (2018-03-24)

Naturvårdsverket (2018c). Grön infrastruktur. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/gron-infrastruktur> (2018-05-24)

Näringsdepartementet 2016. Prop. 2016/17:104. En livsmedelsstrategi för Sverige – fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet.

Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)

Sjöfartsverket 2013. SJÖFS 2013:4. Sjöfartsverkets tillkännagivande av register över allmänna farleder och allmänna hamnar.

Transportstyrelsen 2019. Avfallsmottagning i fiskehamn. Tillgänglig (2019-01-16) <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Avfallshantering/Avfallshantering-i-fiskehamnar/>

Bilagor



Bilaga 1. Kommunvis sammanställning av viktiga utvecklingsprojekt, pågående och möjliga framtida utvecklingsprojekt

Denna bilaga omfattar den inventering av utvecklingsprojekt, såväl bebyggelse- som infrastrukturprojekt, som skett inom ramen för arbetsgruppens arbete.

Uddevalla kommun

2017 hade Uddevalla kommun 55 763 invånare (SCB) och har de senaste åren haft en positiv befolkningstillväxt på 4,2 procent, jämfört med 3,8 procent för hela riket. Under den kommande tioårsperioden beräknas antalet invånare öka med cirka 6 700 personer, till knappt 61 900 invånare år 2026.

Infrastrukturprojekt

I Uddevalla pågår eller planeras ett antal infrastrukturprojekt. Väg 161 föreslås byggas om i ny sträckning på sträckan mellan Bäckan och Rotviksbro då kapaciteten otillräcklig på vägsträckan och det saknas utrymme för oskyddade trafikanter. Trafikmängderna väntas dessutom öka kraftigt under kommande år. Vägplanen är överklagad och ligger hos regeringen för prövning.

Vid korsningen Kuröd och väg 172 skall det byggas ett stigningsfält för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.

En ny gång- och cykelväg skall byggas längs väg 679 mellan Ammenäsvägen och Sundstrand för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

Det skall byggas ett nytt mötesspår på Bohusbanan i Grohed för att öka kapaciteten och minska förseningstiden.

Vidare har ett nytt resecentrum lagts in i regionalplan till år 2026 som skall placeras mer centralt än i nuvarande läge.

Bebyggelseprojekt

För närvarande pågår ett omfattande arbete med det översvämningsskydd som är förutsättningen för att kunna utveckla Uddevallas centrum i framtiden. Förslaget är indelat i åtta etapper, med start i Årummets centrala delar (Hamngatorna) ut till Bäveåns utlopp i Byfjorden (Bäve-Badö). En handlingsplan är framtagen som föreslår hur arbetet ska gå vidare för att komma till ett genomförande. Handlingsplanen är uppdelad i tre faser: Utredning, projektering och genomförande. Arbetet är för närvarande i utredningsfasen.

Uddevalla kommun antog hösten år 2016 en områdesplan med syftet att skapa en gemensam bild över hur området kring Bäveån skall utvecklas i framtiden. Planen ger utrymme för upp till 3500 nya bostäder. Målsättningen är att bostäderna ska blandas upp med arbetsplatser, butiker, restauranger, kaféer, förskolor, skolor och andra verksamheter för att skapa ett levande område dygnet runt.

För att områdesplanen skall kunna förverkligas behöver delar av nuvarande hamnverksamhet flyttas västerut till Frölandsområdet där den nuvarande Frölandskrossen är belägen. Stenbrytningen på Fröland kommer att upphöra år 2022 vilket möjliggör en flytt av

den hamnverksamhet som verkar i området närmast staden, Bäve- och Badökajen. Stora delar av området är redan tomt och används idag som övningsområde för räddningstjänsten.

Även i nuvarande centrum pågår en omfattande upprustning av området som syftar till att göra centrum till ett mer attraktivt område. Det övergripande målet med upprustningen är skapa ett mer levande affärsstråk med mötesplatser i centrum, kopplade till stadens vatten - Bäveån och hamnen.

Ljungskile är tillsammans med Uddevalla tätort och Ammenäs den del av kommunen som kommer att ha störst befolkningsökning fram till år 2021 (Uddevallas befolkningsprognos 2017). Under våren har ett gestaltungsprogram upprättats för centrala Ljungskile som syftar till att visa hur samhället kan utvecklas och utformas. Det pågår byggnationer av både småhus och flerbostadshus och det finns ett antal detaljplaner för bostadsändamål som är antagna men ännu inte genomförda. Behovet av kommunal service ökar i takt med befolkningen vilket innebär att det planeras för större lokalinvesteringar de närmaste åren och då främst kopplat till Ljungskileskolan.

Nordvästsvenska initiativet – STO-regionen (Stenungsund, Tjörn och Orust)

Ett samverkansprojekt mellan näringslivet och kommunerna i STO-regionen med start 2015 med utgångspunkten på infrastrukturfrågor för fortsatt utveckling av södra Bohuslän. De tre kommunerna och näringslivet står enade i det gemensamma initiativet för bättre infrastruktur innehållande tre huvudområden:

- Bohusbanan.
- Åtgärdsvalstudie för väg 160.
- Broförbindelse mellan Orust och fastlandet.

Bohusbanan

Fortsatt utbyggnad av södra Bohusbanan genom att gå vidare med resultaten från den idéstudie som redan är framtagen för banan.

Åtgärdsvalstudie för väg 160

En åtgärdsvalstudie (ÅVS) har genomförts för hela vägsträckan 160, genom Stenungsund, förbi Tjörns infart och vidare till Orust. Vägsträckan E6 – Skåpesund bedöms vara en av fyra sträckor med brister och där åtgärd prioriteras. En första utredning, en åtgärdsvalstudie påbörjades under 2018. Inom ÅVS-studien kommer bland annat trafiklösningen för tunneln och vävningskorsningen i Stenungsund att behandlas. Utöver lösningar på befintliga vägsträckor kommer ÅVS-studien att belysa behovet av att bygga en ny bro mellan Orust och E6.

Broförbindelse mellan Orust och fastlandet

Sedan hösten 2017 pågår arbetet med en samhällsekonomisk analys av en bro mellan Orust och E6. Syftet med analysen är att fastställa om det är samhällsekonomiskt motiverat att ersätta nuvarande färjeförbindelse mellan Svanesund och fastlandet med en bro. Finansiering för arbetet sker både av regionen och STO- kommunerna och bedöms vara

klart under första halvan av 2018. Påvisar den samhällsekonomiska analysen lönsamhet kan bron finansieras med statens avsatta medel för att ersätta färjor med fasta förbindelser. Detta skulle snabba på processen att färdigställa en bro jämfört med att finansiering sker via den nya Regionala transportinfrastrukturplan i nästkommande revidering 2021 (gäller mellan 2018-2029). Arbetet med både åtgärdsvalstudien och samhällsekonomisk analys av bron ska leda till att kommunikationerna som helhet stärks påtagligt då det är helt avgörande för en fortsatt utveckling av kommunerna Orust, Tjörn och Stenungsund.

Orust kommun

Cykelstrategi för Orust kommun år 2017-2027

Målet med Orust cykelstrategi har varit att utifrån nuläge, samt invånarnas och politiker- nas önskemål, arbeta fram övergripande strategier för utvecklingen av cykling på Orust. Strategin ska även kompletteras med konkreta åtgärdsförslag i en handlingsplan. Ambitionen är att utveckla förslag med bred förankring som kan antas av kommunfullmäktige.

Cykelstrategin är uppdelad i fem prioriterade områden:

1. Cykelinfrastruktur
2. Cykla till skolan
3. Cykla till arbetet
4. Turism- och fritidscyklning
5. Sport- och motionscyklning

Respektive område har berörda mål och ambitionen är att dessa ska nås inom perioden 2017-2027.

Kungälv kommun

Under perioden 2017-2021 beräknas befolkningen öka med drygt 7 300 personer, från runt 43 300 invånare i slutet av 2016 till cirka 50 600 i slutet av 2021. Det innebär en genomsnittlig folkökning med cirka 1 460 personer per år. Utblicken pekar sedan på en fortsatt ökning till drygt 54 900 personer 2026.

Det programområde som förväntas växa mest under prognosperioden, både i antal invånare och procentuellt sett, är Kungälv stad. Här förväntas befolkningen öka med 5 700 personer, eller cirka 19 procent, till och med år 2021. Kärna och Marstrand förväntas växa med ungefär lika mycket, 15 respektive 14 procent, medan den prognostiserade utvecklingen i Kode beräknas till sex procent.

Antalet inflyttade beräknas bli i genomsnitt 3 266 personer per år under perioden 2017-2026, medan antalet utflyttade skattas till 2 320 personer per år under samma period. Antalet barn som föds förväntas vara 627 per år i genomsnitt under prognos- och utblicksperioden medan antalet avlidna skattas till 416 personer per år. Detta medför en befolkningsförändring med 211 personer per år. Totalt ger detta en förändring med i genomsnitt cirka dryga 1 100 personer per år under perioden 2017-2026. Att den genomsnittliga befolkningsökningen per år på tio års sikt beräknas bli lägre än den på fem års sikt beror på att byggandet i kommunen antas vara högre under prognosperioden (2017-2021) än under utblicksperioden (2022-2026).

Enligt den senaste bostadsförsörjningsprognosen för 2017-2019, ska det byggas och färdigställas cirka 400 bostäder per år. Befolkningstillväxt i Kungälvs kommun ska i genomsnitt vara ca 1,5–2,0 % under ett 15-årigt perspektiv (2030-2035).

Kungälv ska satsa på besöksnäringen. Det ska skapas fler möjligheter till båtplatser, fler campingplatser och hotellrum. Portföljmålet Ökad tillväxt genom stärkt besöksnäring och handel anger att:

- Antalet gästnätter i Marstrand ska öka med 5 % per år.
- Omsättningen i Marstrand ska öka med 7,5 % per år.
- Handelsindex i Kungälv stad ska öka till 80 senast år 2020.

Kungälvs kommun har som mål att vara självförsörjande med el från förnyelsebara energikällor. Vindkraften och andra förnyelsebara energikällor som vågkraft, strömkraft, solenergi ska utvecklas. Lösningar för energiförsörjning ska utvecklas i samarbete med andra kommuner.

Infrastruktur

Väg 168 ska förbättras och kopplas till E6 via ett mot vid Grokareby. På lång sikt ska en ny sträckning av Bohusbanan genom Kungälv möjliggöras. Som stöd för kollektivtrafiken och robust transportsystem ska på lång sikt fler förbindelser över Nordre och Göta älv skapas. Kommunalt vatten och avlopp byggs ut enligt VA i kustzon. En utbyggnad av VA-systemet medverkar till att alla hushåll får rent vatten och att miljöpåverkande utsläpp från bristfälliga avlopp i kustzonen åtgärdas.

Kommunen kommer att se över möjligheterna att lägga en gång- och cykelbana längs med den befintliga sträckningen av väg 168, längs med Marstrandsvägen från Kungälv till Marstrand.

Befintlig E6-bro genom Kungälv har nått sin trafikmässiga kapacitet och en utredning av Vägverket 2008 visar att den inte kan utvidgas med fler körfält. Detta konstaterande skapar funderingar på eventuella behov av ytterligare transportförbindelser över älvarna, antingen parallellt med dagens system eller på nya platser. Denna fråga behöver lyftas i ett större perspektiv för att få en regional konsekvensanalys avseende vilken påverkan och vilka effekter olika alternativ får. I detta sammanhang kan man fundera på om en ny länk över till Ale kommun, till exempel i höjd med Diseröd-Nol, skulle avlasta E6 genom Kungälv tillräckligt mycket samtidigt som kustbandet blir mer tillgängligt österifrån.

Alternativt eller parallellt med studien av en länk till Ale bör en fast förbindelse vid Kornhall med eller utan tillhörande koppling upp till väg 168 studeras och analyseras. Dessa tvärförbindelser finns inte med i GR:s strukturbild vilket medför att frågan måste lyftas upp till regional nivå och i samarbete med grannkommuner och Trafikverket.

Trafikverket har genomfört en idéstudie för Södra Bohusbanan mellan Göteborg och Uddevalla. För Kungälvs del har det varit viktigt att i processen belysa möjligheterna med en ny kompletterande järnvägssträckning med en station i centrala Kungälv. Inom ramen för idéstudien diskuteras detta som en möjlighet på lång sikt. I översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta redovisas översiktligt var en framtida sträckning skulle kunna vara aktuell, parallellt med E6 med möjlighet att ansluta till befintlig järnväg i höjd med Kareby, men sträckningen är inte utlagd i form av ett reservat.

Tjörns kommun lyfter i samrådshandlingen för sin översiktsplan, frågan om en ny förbindelse till ön. Enligt de översiktliga utredningar som de utfört skulle en förbindelse vara möjlig från ett område norr om Rönnäng och en anslutning vara möjlig vid Tjuvkil.

En annan tänkbar förbindelse skulle enligt utredningarna vara möjlig mellan Fagerfjäll och Aröd-området. Denna kustförbindelse skulle även leda över Tjörn, vidare norrut. Det kan konstateras att en ny förbindelse till Tjörn skulle innebära förändringar i Kungälv kommun till exempel vad gäller bebyggelsestruktur och belastningar på vägnät. Den föreslagna nya förbindelsen väcker även en rad frågor som lämpligen bör analyseras i ett regionalt perspektiv.

Ett nytt resecentrum har byggts under 2017-2018 nära Kungälv motorväghållplats istället för att vara etablerat i centrala Kungälv.

GC-väg, utbyggnad, Kungälv-Marstrand

Kommunen har i sin ÖP planerat att bygga ut GC-bana längs med väg 168, Marstrandsvägen. Utbyggnaden av GC-väg pågår. Just nu är Vägplanen för delen Stället-Risby klar och byggnation påbörjas under år 2019. För delen Vävra-Tjuvkil pågår arbete med vägplan och byggnation beräknas till först år 2020-2021. Projektet Tjuvkil har startats upp och byggnation beräknas tidigast till 2021 på grund av överklagande. Koppling Kareby-Ekelöv har startats upp och byggnation beräknas till tidigast 2024.

Nytt vattenverk

För närvarande byggs Kungälv vattenverk i Dösebacka, vilket även Ale kommun kommer att nyttja. Det finns även tankar kring att koppla samman Stenungsund i framtiden.

I Kungälv planeras även för en VA-utbyggnad mot kusten och de mer landsbygdspräglade delarna väster om Kungälv tätort.

Utveckling av Kungälv stad

I Kungälv har även sjukhuset byggts ut och ett stort köpcentrum, Nya Kongahälla, byggs för närvarande intill E6:an i centrum.

Ny marin naturreservatsbildning, Marstrandsskärgården

Nya marina naturreservat planeras i Kungälv skärgård, Marstrandsskärgårdens naturreservat. Troligen kommer remissen för denna relativt stora reservatsbildning under 2019.

Utveckling av Marstrand, internationell seglararena och miljöanpassad färja

Projekt internationell seglararena Marstrand handlar om att förbättra möjligheterna för seglarnäring och kultur i Marstrand. Projektet som pågår mellan mars 2018 och juni 2020 skall leverera 20 meter extra ramp, goda lösningar för uppställningsytor för trailers, fler övernattningsalternativ, logistiska lösningar som underlättar framför allt för besökare till seglarevent, samt en långsiktig affärs- och eventutvecklingsplan. Projektet undersöker hur fler jobb kan tillskapas genom seglararenan och den kopplande båtverksamheten samt förutsättningar för hållbar båtnäring/båthantering. Projektet stämmer överens med regionala satsningar inom besöksnäringen och fokus på blå tillväxt. Seglingen kompletterar även den växande naturturism som tillskapas genom Marstrands naturreservat och dess unika vandringsleder. Särskilt samarbete finns mellan Göteborgs kungliga segelsällskap och Marstrands segelsällskap och projektet kan leverera synergier och nya typ av

event av regionalt perspektiv.

Uppdrag miljöanpassning av Marstrandsfärjan handlar om en fördjupad förstudie för att analysera de tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningar som finns för att byta driftform från diesel till ett mer koldioxidneutralt alternativ som dessutom får ner driftkostnaderna. Marstrandsfärjan står idag för proportionerligt stora koldioxidutsläpp från kommunens verksamhet. Ett driftformbyte är förenligt med kommunens miljöpolitiska program samt även med de riktlinjer och rekommendationer på nationell och regional nivå. I Göteborgsregionen ser vi nu att allt fler dielseldrivna färjor byts ut mot elhybrider, eldrift eller lindrift.

Nytt mot på E6:an samt ny förbindelse mellan väg 168 och Kareby

Planer finns på att skapa ny förbindelse mellan väg 168 och E6:an med nytt motorvägs- mot norr om Kungälv för att förbättra tillgänglighet och resande till och från Marstrand och Tjuvkil, samt avlasta Ytterby.

Öckerö kommun

- Nytt reningsverk planeras på Björkö. Planering i mycket tidigt skede med pågående konsultuppdrag i syfte att ta fram underlag.
- Pågående arbete för att införa personfärjetrafik mellan Hönö Pinan och Göteborg Stenpiren/Lilla bommen.
- Pågående utredning för personfärjetrafik nordöarna - Öckerö centrum – Pinan - Göteborg.
- Pågående utredning för personfärjetrafik Öckerö centrum - Björkö hamn,
- Reservat för fast förbindelse Öckerö centrum - Björkö - Hisingen i översiktsplanens utställningshandling.
- Pågående detaljplanearbete för Öckerö centrum kommer sannolikt innebära ny skyltning då planen medger kommunens hittills högsta bostadshus.

Göteborgs stad

Göteborg, som utgör regionens kärna, står inför sitt största utvecklingssprång i modern historia. Staden ska växa med nära en tredjedel till 2035. Det innebär 150 000 nya göteborgare och 80 000 nya bostäder och lika många arbetsplatser. Enbart innerstaden ska bli minst dubbelt så stor med fler än 25 000 nya lägenheter och 45 000 arbetsplatser. I övrigt ska utvecklingen ske i den så kallade mellanstaden och då längs det befintliga kollektivtrafiknätet och vid strategiska knutpunkter.

I denna stadsutveckling ingår även kraftiga satsningar på transportinfrastrukturen för att möta både stadens egen utveckling och regionens.

Infrastruktursatsningar i närtid

I flera år har utvecklingen av infrastrukturen enligt det så kallade västsvenska paketet pågått vilket inneburit exempelvis stora satsningar på kollektivtrafik in och ut från centrum och varit viktiga satsningar ur ett regionalt perspektiv. Paketet har inneburit även andra förbättringar i trafiken, bland annat genom satsningar på gång- och cykelbanor, nya vägar och trimningsåtgärder samt bättre trafikinformation.

Arbetet pågår fortfarande. Under 2018 påbörjas exempelvis bygget av tågtunneln Västlänken som får stationer på tre platser under jord i centrala staden. Byggnationsarbetet med Västlänken beräknas pågå i tio års tid och tunneln gör ur ett regionalt perspektiv kärnan mer tillgänglig med kollektivtrafik. Marieholmstunneln är en annan del av det västsvenska paketet, en biltunnel under Göta älv som kommer att binda samma E6 med E45 och E20 på var sin sida om älven. Den beräknas öppnas för trafik år 2020.

Till Göteborgs 400-årsjubileum 2021 ska även en ny bro över Göta älv ha ersatt nuvarande Götaälvbron.

I övrigt har staden beslutat om ytterligare satsningar på cykelåtgärder och det finns en målsättning om att en linbana mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen vara på plats innan 400 årsjubileet.

Infrastrukturen och förutsättningarna för Nordens största hamn

Ur ett infrastrukturperspektiv är även Göteborgs hamn viktig att nämna. Den är nordens största hamn och nationellt och regionalt mycket viktig. Det gäller även infrastrukturen i och till och från hamnen. Nya hamnterminaler, logistikområden, vägar och järnvägar byggs för att stärka Göteborgs Hamn som Skandinaviens främsta godsnav. Ett arbete med dubbelspår på hamnbanan pågår och en ny järnvägsbro över Göta älv har färdigställts.

Framtidens kollektivtrafik i Göteborg

För den stadsutveckling som Göteborg står inför krävs dock mer satsningar på infrastruktur och framförallt framkomligheten för cykel- och kollektivtrafik inom staden men även det kan anses ha stor vikt ur ett regionalt perspektiv då många i regionen har Göteborg som sin arbetsort. Det är dock också viktigt att skapa möjlighet till vidgad arbetsmarknadsregion även för göteborgarna då detta ger större utbud för arbetsgivare och arbetstagarer. Dubbelriktat resande ger också bättre förutsättningar att få lönsamhet i kollektivtrafiken och ger då på sikt större utbud även i den meningen med fler och tätare linjer.

Arbetet med att planera för kommande infrastruktursatsningar har redan påbörjats. Bland det som kan anses ha regional påverkan kan nämnas den gemensamma målbilden för Göteborg, Mölndal och Partille kring kollektivtrafiken 2035.

Målbild Koll2035 är en vidareutveckling av Kollektivtrafikprogrammet K2020 med fokus på stadstrafikområdet i Göteborg, Mölndal och Partille. Målbilden fokuserar på stomnätet, det som idag omfattar spårvagns- och stombusstrafik samt expressbussar och pendeltåg där de trafikerar storstadsområdet.

Stomnätet ska utvecklas för att:

- Stödja en hållbar regions- och stadsutveckling,
- Underlätta ett enkelt vardagsliv, och
- Öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät behöver utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035 för att både kunna attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer. En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik är en förutsättning för ett mer tätbebyggt storstadsområde med fler än 800 000 boende och närmare 400 000 arbetsplatser.

Målbilden innehåller nio principer för utvecklingen av stornätet. Dessa är:

1. Snabba och tydliga tvärförbindelser.
2. Stornätet kompletteras med ett snabbnät.
3. Kapaciteten och framkomligheten höjs i spårvagns- och stombussnätet.
4. Brunnsparkens funktion i kollektivtrafiken sprids på fler platser i centrum.
5. City blir mer målpunkt och mindre bytespunkt.
6. Linjenätet förenklas.
7. Rymligare fordon snarare än fler.
8. Utbyggnaden av stornätet sker samordnat med stadsutvecklingen.
9. Stornätet samlas i utpekade stråk och differentieras.

De övergripande förslagen i sammanfattning:

- För att avlasta de centrala delarna av staden och samtidigt förkorta restiderna mellan platser utanför innerstaden kompletteras dagens radiella stråk med två ringar. Innerstadsringen består av spårväg med hög standard. Mellanstadsringen består av separata metrobussbanor längs befintliga trafikleder.
- En ny spårväg i Alléstråket mellan Haga och Polhemsplatsen förbi Centralen till Hisingbron avlastar Brunnsparken och andra delar av City och gör hela spårvägsnätet pålitligare. Det ligger i linje med att se City i första hand som en målpunkt, inte en bytespunkt.

Med Målbild Koll2035 kan restiderna kortas med 20-25 procent. Ett exempel är restidsmålet som innebär att det ska gå att resa med kollektivtrafik mellan alla viktiga platser i storstadsområdet på max 30 minuter och längs stråken till City på max 15 minuter utan byten. Störst är restidsvinsterna mellan viktiga målpunkter på tvären utanför innerstaden. Mellanstadsringens Metrobussbanor längs trafiklederna och innerstadsringens spårväg med hög framkomlighet och Allélinken avlastar enligt förslaget de centrala delarna av Göteborg och ökar kvaliteten i hela systemet. Färre resenärer än idag kommer att behöva åka in från Mellanstaden via City för att ta sig till en annan del av staden, utan kan i högre utsträckning resa på tvären. Kollektivtrafikresandet beräknas öka med 60-75 procent.

Kostnaden för åtgärderna i målbilden bedöms till omkring 25 miljarder kronor med 2015 års prisnivå. Idag finns avtal via Sverigeförhandlingen som med finansiering från stat, region och kommun täcker drygt 7 miljarder kronor av kostnaderna för målbilden.

Andra möjliga framtida infrastruktursatsningar

Fast förbindelse till Öckerö

I Göteborgsregionens regi sker en utredning av förutsättningarna för en bro mellan Göteborg och Öckerö kommun.

Götalandsbanan

Götalandsbanan syftar på järnvägssträckningen Göteborg-Landvetter flygplats – Borås – Jönköping – Stockholm. Syftet med järnvägen är att underlätta en regionförstoring i Västsverige, det vill säga utvidgade lokala arbetsmarknadsregioner, se ovan. Det är viktigt att det erbjuds konkurrenskraftiga alternativ till flyget på sträckan Göteborg till Stockholm. Det saknas idag järnvägsanslutning till regionens viktigaste flygplats, Landvetter.

Utveckling av Göteborgs hamn

Farleden i Göteborgs hamn behöver kontinuerligt muddras kunna ta emot de största fartygen fullastade och behålla konkurrenskraften i att kunna erbjuda transoceangående direkttrafik.

Kungsbacka kommun

Kungsbacka kommun kommer att arbeta fram en ny översiktsplan. Översiktsplanen ska medverka till att uppfylla Kungsbackas Vision 2030 genom att utarbeta övergripande strategier för hur utveckling av mark- och vattenområden ska ske för kommunens tätorter, landsbygden och kustområden.

Kungsbacka kommun har cirka 195 km² kust med flera orter som genom åren växt i närheten av havet, detta utan en genomtänkt utvecklingsplan. Riktlinjerna i den gällande översiktsplanen från 2006 är ganska restriktiva gällande exploatering av kommunens västra delar, samtidigt saknar den riktlinjer för utveckling och bevarande av kustområdet. Bostadstrycket på orterna har ökat och delvis orsakat flera problem såsom ökad trafik. Avsaknad av samhällsfunktioner och begränsad tillgänglighet till och genom kustorterna är andra utmaningar kommunen måste lösa med långsiktig planering.

Kommunen kommer att börja att börja arbeta med ett planprogram för utveckling av Gottskär. En förstudie är klar och syftet med den var att underlätta framtida planering och skapa förutsättningar för Gottskärs utveckling som hamnmiljö, besöksmiljö och bostadsmiljö. Ambitionen är att göra hamnplanen tillgänglig och attraktiv för alla under en större del av året.

Intentionen är att öka tillgänglighet och tryggheten för gående och cyklister samt stärka och skapa nya stråk, minska biltrafiken till och begränsa parkeringsmöjligheterna på hamnplanen och samtidigt säkerställa goda parkeringslösningar inom gångavstånd från hamnplanen. En annan målsättning för utvecklingen är att skapa förutsättningar för befintliga och nya verksamheter samt stärka samarbete och samförstånd bland aktörerna i Gottskärs hamnområde.

Ambitionerna för Gottskärs utveckling är desamma för många av kommunens kustområden, att öka tillgänglighet genom att skapa nya stråk samt att förbättra förutsättningar för orterna vad det gäller service och infrastruktur.

Dessutom finns det många planer för utvecklingen av centralorten. Kungsbacka stad är i relation till kommunens yta och invånarantal en ganska liten stad. Det finns en politisk ambition att ändra på detta. Flera projekt är på gång inom Kungsbacka stad, ett av dem är planprogram för nordöstra Kungsbacka som syftar till att möjliggöra flera nya stadsdelar i Voxlöv och Tölö ängar. Områdena ska ha ett varierat bostadsutbud och utrymme för kommunal service. Hedeleden ska byggas ut för att underlätta transporter och koppla ihop Voxlöv och Tölö ängar. Det ska vara enkelt att röra sig till fots och med cykel och det ska vara enkelt att nå Hede station.



Gothenburgsregionen (GR) består av 13 kommuner som har valt att jobba tillsammans. Vi driver utvecklingsprojekt, har myndighetsuppdrag, forskar, ordnar utbildningar och är storstadsregionens röst i Västsverige, bland mycket annat. I våra nätverk träffas politiker och tjänstepersoner för att utbyta erfarenheter, bolla idéer och besluta om gemensamma satsningar. Allt för att regionens en miljon invånare ska få ett så bra liv som möjligt.



GÖTEBORGS
REGIONEN

www.goteborgsregionen.se