

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Diarienummer KS 2016/0329

## 2020-05-13

Fördjupad översiktsplan för Ytterby

## FÖP YTTERBY

**SAMHÄLLE OCH UTVECKLING**

**KUNGÄLVS  
KOMMUN**



ADRESS Stadshuset · 442 81 Kungälv  
TELEFON 0303-23 80 00 vx  
FAX 0303-190 35  
E-POST [kommun@kungalv.se](mailto:kommun@kungalv.se)  
HEMSIDA [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)

## Fördjupad översiktsplan för Ytterby

### SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Det rubricerade förslaget daterat 2019-04-17 har varit utställt för granskning enligt plan- och bygglagen (PBL 3:8), mellan den 21 maj 2019 och den 30 augusti 2019 i Stadshuset och på biblioteket i Ytterby.

### Innehåll

SAMMANFATTNING.....	2
STATLIGA MYNDIGHETER .....	4
STATLIGA BOLAG .....	30
REGIONALA ORGAN .....	31
KOMMUNALA NÄMNDER .....	41
KOMMUNALA BOLAG.....	43
FASTIGHETSÄGARE .....	45
BOENDE, ARRENDATORER.....	49
ÖVRIGA.....	63

Till kommunen har inkommit nedanstående yttranden vilka har kommenterats av förvaltningen. Under samrådet har inkommit 19 st yttranden från statliga organ och kommunala nämnder eller verksamheter varav 9 är skrivna av män och 11 är skrivna av kvinnor. När det gäller de 35 yttrandena från privatpersoner och föreningar så är 16 st skrivna av män och 16 st skrivna av kvinnor.

### SAMMANFATTNING

Arbetsgruppen för FÖP Ytterby fanns på plats den **27 och 28 maj 2019 vid entréen på Citygross i Ytterby**. Där visades FÖPen upp och medborgare hade möjlighet att ställa frågor samt komma med synpunkter.

Övergripande tyckte medborgare att det är positivt att det händer saker i Ytterby att det är ett intressant förslag, Jättebra! Kul att ni jobbar med utveckling av Ytterby men även någon synpunkt att, bygg inget, förstör inte Ytterby.

När det gäller bostäder och boende så var några synpunkter att det är för lite med fördubbling, bygg för äldre, bygg inte där det är sankt samt bygg inte på jordbruksmark.

Bygg fler förskolor och bygg dem parallellt med bostäderna.

Ungdomarna ville ha fler caféer och restauranger.

PRO undrar vad som händer med deras föreningslokal.

Pendelparkering är viktig för boende utanför Ytterby många tycker inte att det är möjligt att åka kollektivtrafik.

Andra menade att bygg inte pendelparkeringar, det gynnar bara bilismen.

Bra kollektivtrafik i Kungälv's kommun dock borde tågen gå oftare. Tåg bättre än buss, framför allt om man har hund.

Cyklar mycket, vill ha bättre cykelbanor.

Bygg inte i naturområdet mellan Länsmansgården och Rollsbo. Bra att kunna promenera ner till älven. Stigar och promenadvägar viktiga.

Den 13 juni 2019 höll förvaltningen ett Öppet hus i Ytterbyskolans matsal som besöktes av 16 personer boende i Ytterby.

Mötet inleddes med en presentation av FÖPen på ca 1 timma där frågor kunde ställas. Sen delade tjänstemännen in sig på 3 stationer där kartmaterial fanns som underlag för var och en av de besökande att ställa frågor kring.

Några av de frågor som lyftes under mötet berörde bl.a. följande:

Möjligheten kring att överklaga eller att komma med synpunkter.

Byggande nära Bohusbanan och problematik med farligt gods och trafikbuller.

Synpunkter på för mycket busstrafiken i centrala Ytterby.

Byggande på jordbruksmarken mellan Enekullen och centrala Ytterby samt byggande på jordbruksmarken (trekanten) mitt emot City gross. Oro över hur byggnationen skulle utformas samt att utsikt skulle försvinna.

Positiva reaktioner på Grönstrukturplanen men att den borde kompletteras med bättre underlag av befintliga stigar.

Vad innebär byggande på Porteberget för de befintliga villaägarna? Kan det innebära svårigheter att sälja eller innebär det ett ökat markvärde när området pekas ut för exploatering. Kommer de nya husen att skugga befintliga? I dagsläget är det problem med dagvatten nedanför Porteberget. Ny bebyggelse på Porteberget borde lokaliseras mot Björkås.

Oro över om grönområdet med stigar mellan Rollsbo och Ytterby skulle bebyggas.

Göra de översiktliga kartorna lättare att orientera sig i.

### **Sammanfattning ändringar av FÖPen efter samråd.**

Samrådet har inte inneburit några större förändringar av FÖPen utan framför allt förtydligande. **Dock i samband med att FÖP Ytterby lyftes i Kommunstyrelsen (KS) för information beslutade KS att den jordbruksmark som idag ägs av Statens fastighetsverk som föreslås för exploatering i FÖPen ska utgå. Dessutom har område för framtida dubbelspår förtydligas samt centrumutveckling genom förtätning vid Torsbyvägen.** Mark- och vattenanvändningskartan har kompletterats med säkerhetsområde för järnväg samt att centrumbebyggelse ny har minskats vid Lilla Smällen. Ett mindre område med verksamhetsmark har tillkommit mot Rollsbo samt att område för ny ÅVC har tagits bort. Förtydligande har gjorts för de områdesvisa riktlinjerna och preciseringarna. Kapitlet om Förutsättningar och riktlinjer har utvecklats och förtydligats. Det sista kapitlet om Fortsatt planering och arbetet har utökats för att tydligare beskriva vad som behöver göras för att genomföra FÖPen. Miljökonsekvensbeskrivning och Grönstrukturplan har reviderats efter inkomna synpunkter. FÖPen har kompletterats med en bilaga avseende geoteknik och bergteknik, där delar av texten lagts in under kapitel Geoteknik och Geologi.

### **Sammanfattning inkomna synpunkter under samrådet.**

Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen för Naturvård och friluftslivet kan tillgodoses.

Detsamma gäller för riksintresse för kommunikationer (Bohusbanan) och kulturmiljövård förutsatt att de riktlinjer som finns i FÖPen följs under kommande detaljplanering. I dessa avseenden kan dock FÖPen kompletteras enligt de rekommendationer som finns i det här yttrandet.

Länsstyrelsen bedömer att det som föreslås medverkar till att MKN enligt 5 kap. MB följs.

Utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen inte utesluta att det som föreslås i planen medför sådana problem avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL. Det gäller framförallt frågor som berör farligt gods på Bohusbanan. Etablering av ny bebyggelse i närheten till Bohusbanan samt väg 168 förutsätter också att hänsyn till bl.a. buller och vibrationer hanteras på ett bra sätt. Kommunen bör också komplettera riktlinjer för geotekniska frågor med en strategi för hur dessa frågor kartläggs innan utställningsskedet.

Kommunen bör också beakta scenarier på hur utveckling av Ytterby ska ske om vissa trafiksatsningar inte sker som man har tänkt sig. Detta gäller exempelvis om projekt *väg 168- delen Ekelöv-Kareby* inte blir av eller försenas.

Länsstyrelsen och Trafikverket har lyft frågan om projekt Ekelöv- Kareby och konsekvenser för FÖPen. Förvaltningen har valt att inte lyfta detta som ett alternativ med konsekvensbeskrivning utan avvaktar projektets egna konsekvensbeskrivning av nollalternativet.

Dock har MKB beskrivningen kompletterats med alternativbeskrivning avseende statens fastighetsmark under tidigare process.

Frågan har lyfts avseende behov av utredning av trafikbuller, luftmiljö vilket kommunen har valt att hänskjuta till nästa skede. FÖPen har dock kompletterats textmässigt.

En geoteknisk strategi har tagits fram i enlighet med SGI:s samt länsstyrelsens yttrande.

Statens fastighetsverk (SFV) som flera yttrande har haft synpunkter på och varit negativa till en exploatering av delar av SFV jordbruksmark. Förvaltningen har valt att låta marken finnas kvar i mark- och vattenanvändningskartan för exploatering och förtydligat i text om samhällsintresset av en exploatering av området samt behovet av att området ingår i FÖPen inför ett eventuellt markköp. I FÖPen är syftet att kommunen ska kunna få rådighet över den centralt belägna marken för eventuell exploatering under en tidsperiod mellan 2035-2050.

Västtrafik och GR lyfter fram behovet av förtydligande av den fortsatta processen för ett genomförande av infrastrukturdelarna inom FÖPområdet. Dessa delar har förtydligats i FÖPen.

Från privata fastighetsägare och boende har det både kommit positiva synpunkter på det som FÖPen och Grönstrukturplanen förslår, men även negativa synpunkter eller oro inför vad den föreslagna exploatering kommer att innebära. Många synpunkter har kommit avseende motions/grönområdet mellan Tunge där boende är negativa till bebyggelse. Flera fastighetsägare har kommit med förslag på åtgärder eller lösningar för Ytterby. En markägare har kommit med önskemål om exploatering i västra Ytterby. FÖPen vidhåller de mål, strategier samt syftet med FÖPen som framtagits i ett tidigt skede och genomsyrat hela processen. En ändring av den inriktningen skulle innebära inte bara en omstart av FÖParbetet utan att de övergripande målen om hållbar utveckling samt mål om hållbara transporter inte skulle nås.

Naturskyddsföreningen, Kungälv's orienteringsklubb och Kungälv's musei vänner har lyft frågor kring anpassning till naturförhållanden, exploatering av jordbruksmarkbevarande av befintliga motions slingor och vikten av genomförande av den höga ambitionsnivån avseende kulturmiljön i Ytterby.

## STATLIGA MYNDIGHETER

### YTTRANDE

#### Länsstyrelsen 2019-09-06

Länsstyrelsen ska enligt 3 kap. 10§ plan- och bygglagen (PBL) vid samråd om översiktsplan särskilt:

- ta till vara och samordna statens intressen,
- ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. PBL som hänsyn bör tas till vid beslut om mark- och vattenanvändningen,

- verka för att riksintressen tillgodoses – 3 och 4 kap. miljöbalken (MB), att miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap. MB följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. MB,
- verka för att mellankommunala frågor samordnas på lämpligt sätt samt
- verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

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 Sveriges geotekniska institut (SGI), Trafikverket, Statens fastighetsverk, Försvarmakten, Luftfartsverket, Lantmäteriet. Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom.

### **Samlad bedömning**

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen tagit fram ett förslag till ny FÖP för Ytterby som är en av kommunens viktigaste serviceorter. Ytterby har stor potential för att bli ett attraktivt stationssamhälle längs en av kommunens huvudstråk för kollektivtrafik. Översiktsplanen ger god vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. FÖP:en kan dock med fördel kompletteras innan utställningsskedet.

Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen för Naturvård och friluftslivet kan tillgodoses. Detsamma gäller för riksintresse för kommunikationer (Bohusbanan) och kulturmiljövård förutsatt att de riktlinjer som finns i FÖP:en följs under kommande detaljplanering. I dessa avseenden kan dock FÖP:en kompletteras enligt de rekommendationer som finns i det här yttrandet.

Länsstyrelsen bedömer att det som föreslås medverkar till att MKN enligt 5 kap. MB följs. Utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen inte utesluta att det som föreslås i planen medför sådana problem avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL. Det gäller framförallt frågor som berör farligt gods på Bohusbanan. Etablering av ny bebyggelse i närheten till Bohusbanan samt väg 168 förutsätter också att hänsyn till bl.a. buller och vibrationer hanteras på ett bra sätt. Kommunen bör också komplettera riktlinjer för geotekniska frågor med en strategi för hur dessa frågor kartläggs innan utställningsskedet.

Kommunen bör också beakta scenarier på hur utveckling av Ytterby ska ske om vissa trafiksatsningar inte sker som man har tänkt sig. Detta gäller exempelvis om projekt *väg 168- delen Ekelöv-Kareby* inte blir av eller försenas.

### **Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt**

#### **11 kap. 10 § PBL**

#### **Riksintressen**

*Naturvård (3 kap. 6 § MB) och Friluftsliv (3 kap. 6 § MB)*

Det är positivt att kommunen valt att inte exploatera inom riksintresse för naturvården eller riksintresse för friluftslivet och vi delar bedömningen att FÖP:en inte riskerar att skada dessa.

*Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)*

FÖP:en berör riksintresseområde för kulturmiljö, Kastellegården-Ragnhilds- holmen (O15), vilket är en omfattande och komplex kulturmiljö. Med anledning av detta kan länsstyrelsen inte utesluta risk på påtaglig skada på riksintresset. Särskilt viktigt framstår planerat utbyggnadsområde vid Lilla Smällen. (Se vidare under punkt 7 i yttrandet om kulturmiljö). Kommunens resonemang kring planerad utbyggnad av detta område är otydligt och inkonsekvent (se sid 63 och 97 i FÖP:en). Vi kan i nuläget inte ta ställning till risk för påtaglig skada på riksintresset utan ber kommunen genom kartbild och

resonemang gällande planerad utbyggnad och buffertzoon till riksintresset tydliggöra hur de har tänkt sig att använda området vid Lilla Smällen.

#### *Kommunikationer (3 kap. 8 § MB)*

Södra Bohusbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8§ Miljöbalken. Trafikverket tar upp frågan i sitt yttrande daterat 2019-08-29. I yttrandet står det att, ”*Kommunen måste därför säkerställa genom sin planering så att tillkommande bebyggelse inte leder till att riksintresset påtagligt skadas, eller att eventuell utbyggnad av järnvägen förhindras*”.

Kommunen har också medgett behovet av hänsyn och skyddsåtgärder vid planering av områden i närheten av järnvägen. Detta är positivt och Länsstyrelsen utgår från att detta ska ske. Vi vill samtidigt påminna att utreda och ta fram lämpliga skyddsåtgärder när det gäller järnväg kan vara svårt vid detaljplanläggning. En anledning är att vissa skyddsåtgärder behöver vara storskaliga eller berör ett större geografiskt område medan detaljplaneplanområdet utgör en mindre yta. Därför skulle det underlätta för kommande planering att redan i FÖP:n föra ett resonemang om vilka typer av skyddsåtgärder kan eller andra strategier kan tillämpas i större skala och vilka ska utredas vid framtida planläggningar.

#### *Naturresevat, Natura 2000 och strandskydd*

Inom området för FÖP Ytterby finns stora områden som ligger inom naturresevat, Natura 2000. Det är bra att kommunen inte planerar exploatering inom dessa. Vissa åtgärder för att gynna friluftslivet föreslås inom dem i grönstrukturplanen och det är, som kommunen också poängterar, viktigt att ev. åtgärder är förenliga med syftena med de skyddade områdena och att nödvändiga tillstånd/dispenser söks.

På sida 63 i FÖP:en står att ”*Utanför detaljplanelagt område kan länsstyrelsen bevilja strandskyddsdispens*”. Detta stämmer bara om det aktuella området även ligger inom annat områdesskydd i 7 kap. miljöbalken, t.ex. naturresevat eller Natura 2000. Om det endast är strandskydd är det kommunen som prövar möjligheten till dispens.

#### **Miljö kvalitetsnormer**

##### *Luftkvalitet – miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet*

Länsstyrelsen instämmer i Kungälv's kommuns bedömning att risken för att en miljö kvalitetsnorm (MKN) för luftkvalitet överskrids i dagsläget i Ytterby är relativt liten.

Kommunens intention är att Ytterby ska växa bl.a. genom nybyggnation och förtätning i de centrala delarna. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att en förtätning kring en trafikerad väg kan försämra ventilationen och därmed avsevärt försämra luftkvaliteten i närområdet av vägen. En årsmedeldygnstrafik på knappt 15 000 fordon kan vara tillräckligt för att överskrida miljö kvalitetsnormerna för både partiklar (PM10) och kvävedioxid om gaturummet är tätbebyggt och den urbana bakgrundshalten relativt hög. Till exempel överskrids MKN för kvävedioxid på Sprängkullsgatan i Göteborg med knappt 12 000 fordon per dygn. Bakgrundshalten i Ytterby är dock avsevärt lägre än i Göteborg (se nedan). Den mest trafikerade delen av Marstrandsvägen har idag en årsmedeldygnstrafik på knappt 20 000 fordon. I framtiden prognosticeras trafikmängderna öka upp mot 25 000 fordon per dygn som medel över året.

Länsstyrelsen anser att det är nödvändigt att i det fortsatta planarbetet inkludera utredningar av luftkvaliteten i de fall det planeras för tät bebyggelse längs Marstrandsvägen och längs den norra delen av Torsbyvägen. Syftet bör vara att undersöka hur den nya bebyggelsen kan utformas utan att riskera att utsätta människor för exponering av höga luftföroreningshalter, speciellt i närheten

av bostäder, förskolor och skolor. På övriga platser i Ytterby anser Länsstyrelsen, utifrån nuvarande förutsättningar, inte att luftkvaliteten behöver utredas vidare.

#### *Lufthaltsmätningar i Ytterby*

Det beskrivs i planhandlingarna att det saknas mätningar av lufthalter i Ytterby. Länsstyrelsen vill därför påminna om att det finns en nationell mätstation för marknära ozon som är belägen på taket på Ytterbyskolan. Förutom ozon mäts årsmedelhalter av kvävedioxid med passiva provtagare. Kvävedioxidmätaren sitter på 7 meters höjd och ett antal huskroppar skyddar mätaren från närbelägna vägar. Uppmätta halter kan anses representera en bakgrundshalt av kvävedioxid i Ytterby. Åren 2014–2018 har årsmedelhalten av kvävedioxid varierat mellan 8–10 µg/m<sup>3</sup> i Ytterby. Detta kan t.ex. jämföras med den urbana bakgrundshalten på Femman i Göteborg som varierat mellan 17–22 µg/m<sup>3</sup> under samma period. Lufthalterna nära trafikerade vägar är generellt högre än den urbana bakgrundshalten.

### **Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion**

#### *Farligt gods*

Det finns beskrivet att *”Risker, buller och vibrationer som orsakas av järnvägen är frågor som ska hanteras i framtida planläggning i närhet till järnvägen”*. I FÖP:en görs en hänvisning till Länsstyrelsens riskpolicy som tydliggör att det är vid exploatering inom 150 m från järnvägen som det gäller. Riskhanteringszon på 150 meter kring farligt godsleder kan med fördel markeras ut på karta för att tydliggöra var denna fråga behöver hanteras.

På mark- och vattenanvändningskartan har lokalisering av bebyggelse ritats ända fram till järnvägen. Länsstyrelsen förespråkar ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter intill farligt godsleder.

Ju känsligare verksamhet, desto längre från farligt godsled bör lokalisering/placering ske. Det förhållningssättet är något som till viss del beskrivs för områdena centralt i Ytterby. Där står att *”Marken närmast kan lämpligen utnyttjas för parkeringsdäck och kontorsbyggnader. Dessa kan på så sätt fungera som skydd för bakomliggande bostadsbebyggelse”*.

I MKB anges i tabellform (tabell 12) övergripande hur stor hänsyn som behöver tas till risksituationen till järnvägen för respektive område samt under Förslag till åtgärder (kap. 5.10.3) hur planering av bebyggelsen bör ske. Detta bör studeras och tydligare lyftas upp i FÖP:en.

Riktlinjer finns för alla delområden. En översyn av riktlinjerna (blå ruta) för respektive område kan göras för att enhetliggöra informationen om risker.

Hänsyn bör tas till eventuell framtida utbyggnad av fler spår på Södra Bohusbanan. Trafikverket skriver i sitt yttrande att i kommande riskutredningar ska uppgifter hämtas från Trafikverkets trafikuppgifter för 20 år efter öppningsår. Vidare bör kommunen i beräkningarna ta höjd för förekomst av genomgående trafik på Södra Bohusbanan, det vill säga beräkningar ska genomföras utifrån skyltad hastighet (110 km/h)”. Länsstyrelsens delar Trafikverkets synpunkter i det här avseendet.

#### *Översvämning och skyfall*

Det har gjorts en dagvattenutredning som belyser risken för översvämning till följd av skyfall och vilka åtgärder som bör vidtas för att minimera risken för skador på byggnader. Samhällsviktig verksamhet som riskerar att översvämmas och ta skada i samband med skyfall har också identifierats. Det poängteras i utredningen att skyfallskarteringen gäller för befintliga förhållanden och att översvämningsbilden kan komma att ändras vid exploatering, då marken höjdsätts med nya höjd- och lågpunkter. Det är därför viktigt att denna fråga finns med i fortsatta skeden.

Det anges i FÖP:en att hänsyn ska tas till skyfall med 100 års återkomsttid vid planläggning/exploatering. Länsstyrelsen vill lyfta fram att det är ett 100-årsregn med klimatfaktor som ska utgöra underlag. Kommunen förordar öppna dagvattenlösningar vilket är bra.

#### *Geoteknik*

Statens geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2019-08-13. SGI anser att en strategi för hur de geotekniska frågorna ska klarläggas bör tillfogas i FÖP:en. SGI ger också råd på vad den här strategin ska innehålla. SGI rekommenderar också att både skredriskarteringen längs Göta älv och de identifierade områdena i MSB:s (f.d. Räddningsverket) stabilitetskartering redovisas på karta, gärna med planerad och befintlig bebyggelse.

SGI instämmer med kommunens angivna riktlinjer och poängterar samtidigt vikten att geotekniska säkerhetsfrågor ska utredas och kartläggas i kommande detaljplanering. I det avseende påminner de om vilka frågor ska beaktas bl.a. på byggnadernas livslängd och påverkan av ett förändrat klimat.

Länsstyrelsen delar SGI:s bedömning i sin helhet och gör ingen annan bedömning. SGI:s yttrande bifogas.

#### *Trafikbuller*

Kommunen har tagit upp frågan om buller i FÖP:en och i MKB:n. Någon bullerutredning har inte gjorts i samband med framtagandet av FÖP:en. Dock står det i FÖP:en att bullerfrågan ska utredas i ett tidigt skede och ur ett helhetsperspektiv. Att detta genomförs är viktigt då den främsta exploateringen är tänkt längs med väg 168 och längs med Bohusbanan. Under kapitel 6 Användning av mark- och vattenområden är buller utpekad som något att särskilt beakta för flera av områdena.

Trafikverket kommenterar frågan om buller i sitt yttrande från 2019-08-29. Trafikverket anser att riktvärdena enligt trafikbullerförordningen (2015:216) ska gälla vid kommande bostadsplanering. Länsstyrelsen utgår också från trafikbullerförordningen (2015:216) i sin bedömning av kommande detaljplaner. Vi har dock inga invändningar om kommunen vill tillämpa striktare krav för att åstadkomma en bättre ljudmiljö.

#### *Vibrationer*

Det står angivet i FÖP:en under kapitel 7 *Förutsättningar och riktlinjer* att riskanalys för markvibrationer måste göras vid planläggning invid Bohusbanan. Länsstyrelsen tycker att det är bra att detta uppmärksammas. Under kapitel 6 *Användning av mark- och vattenområden* anges inte alltid vibrationer som en områdesspecifik riktlinje även om det står i löptexten att detta ska beaktas, till exempel för Östra Porten. Det skulle kunna förtydligas genom att stå med som en områdesspecifik riktlinje.

Trafikverket anser, enligt yttrande från 2019-08-29, att *"0,4 mm/s vägd RMS inte bör överstigas i utrymmen där människor stadigvarande vistas TDOK 2014:1021)".* Trafikverket anser också att, *"Kommunen kommer behöva genomföra riskanalyser och studera de geotekniska förutsättningarna vid kommande detaljplanläggning, för att säkerställa vilken typ av grundläggning eller val av byggnadsstommar som kommer krävas".* Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning.

#### *Föreordade områden*

I FÖP:en har kommunen visualiserat på en karta de potentiellt förenade områden som finns i databasen EBH-stödet. Kommunen har även lyft fram stråket längs med Bohusbanan som ett område där föroreningar kan antas finnas. Detta område har även fått en riktlinje som säger att inom utpekad område ska markundersökningar utföras i samband med planläggning. Detta är bra men Länsstyrelsen anser att



det bör finnas liknande riktlinjer för alla kända potentiella eller konstaterade förorenade områden där förändrad markanvändning föreslås.

I MKB:n finns en karta med potentiellt och konstaterat förorenade områden som bygger på information från miljökontorets ärendehanteringssystem.

Kartan och riktlinjerna för förorenade områden i FÖP:en bör kompletteras med denna information.

#### *Skyddsavstånd till verksamheter*

Länsstyrelsen vill upplysa om att i de fall exploatering planeras intill befintlig industri kan det försvåra för framtida expanderingsplaner av industrin samt att klagomål på buller och lukt med mera kan uppstå.

#### *Skyddsavstånd till djurhållning*

Om ny bebyggelse medges för nära befintligt jordbruk och djurhållning skulle det kunna uppstå klagomål på lukt och buller med mera vilket skulle kunna leda till restriktioner för verksamheten. I FÖP:en finns riktlinjer om bufferzoner mellan ny bebyggelse och befintligt jordbruk vilket är bra.

#### *Elektromagnetiska fält*

Exploatering bör inte ske i närhet av kraftledningar om dessa riskerar att skapa elektromagnetiska fält i sådana nivåer som kan vara skadliga för människors hälsa. Detta tas upp i FÖP:en och det diskuteras olika förslag till åtgärder för att minska påverkan från elektromagnetiska fält.

## **Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen**

### **Generellt om koppling till kommunomfattande översiktsplan**

Länsstyrelsen delar kommunens bild av att FÖP för Ytterby tar visionen om det hållbara stationssamhället längre genom att mer styra exploateringen till de centrala områdena runt stationen, lyfta fram mobilitet genom koppling till kollektivtrafik och gena trygga gång- och cykelstråk, och att förtydliga grönstrukturen. Om föreslagen utbyggnad är genomförbar, framför allt med hänsyn till infrastruktur (se nedan) kan FÖP:en väl följa översiktsplanens intentioner om en mer sammanhållen bebyggelse i de stationsnära och centrala delarna.

En avvägning som angavs i ÖP var mellan att bebygga området kring ridskolan eller inte. I FÖP tas tydlig ställning för att bebygga området och motiverar avvägningen väl.

Syftet med FÖP är tydligt och förklarar på ett bra sätt hur FÖP:en förhåller sig till den kommunomfattande översiktsplanen. På några områden, exempelvis kring infrastruktur och grönstruktur, kan FÖP bli mer vägledande inför kommande processer genom förtydliganden, se följande rubriker.

## **Nationella och regionala mål, planer och program**

### *Miljömålet Frisk Luft*

Länsstyrelsen instämmer inte fullt ut i kommunens bedömning att miljö kvalitetsmålet Frisk Luft klaras i dagsläget samt vid ett genomförande av planen. Om miljömålet kommer att klaras vid ett genomförande av planen är bl.a. beroende av att trafikmängderna kan hållas nere och graden av förtätning längs främst Marstrandsvägen och norra delen av Torsbyvägen. I övriga delar av Ytterby klaras sannolikt miljö kvalitetsmålet, både idag och i framtiden.

Underlaget vad gäller luftmiljön i gaturum är litet för Ytterby. Inom ramen

för Göteborgsregionens Luftvårdsförbund gjorde SMHI en beräkning av partikelhalten (PM10) i utvalda gaturum år 2010 (SMHI-rapport 156, december 2012). I utredningen inkluderades Marstrandsvägen genom Ytterby. Årsmedelvärdet av partiklar beräknades till 15,9 µg/m<sup>3</sup> och dygnsmedelvärdet till 26,5 µg/m<sup>3</sup> (som 90-percentil). Preciseringarna för Frisk luft är 15µg/m<sup>3</sup> respektive 30 µg/m<sup>3</sup>. Eftersom den dominerande källan till halten av partiklar (PM10) i trafikerade miljöer är slitagepartiklar och trafiken sannolikt ökat sedan 2010 på Marstrandsvägen bedömer Länsstyrelsen att det finns en risk att miljömålet för partiklar överskrids längs delar av vägen i dagsläget. En eventuell förtätning längs vägen leder sannolikt till högre halter av partiklar än i dagsläget.

Avseende kvävedioxid har en översiktlig beräkning av årsmedelhalten resulterat i bedömningen att halten inte överskrider 18 µg/m<sup>3</sup> längs Marstrandsvägen (MKB avsnitt 5.7.2). En årsmedelhalt på cirka 18 µg/m<sup>3</sup> kan dock motsvaras av timmedelhalter runt 60 µg/m<sup>3</sup> på samma mätplats, vilket är i nivå med preciseringen för Frisk luft (se t.ex. lufthalter på Femman i Göteborg).

### **Bebyggelsestruktur**

Förändringar som gjorts i FÖP:s markanvändningskarta jämfört med ÖP är framför allt att områden för nya bostäder i västra och norra delarna av planområdet tagits bort, och fokus har istället flyttats till förtätning i de centrala delarna. Detta stämmer med ÖP:s intentioner om att orten ska växa inifrån och ut, vilket Länsstyrelsen anser är en god planeringsprincip. I de centrala delarna visar markanvändningskartan dock på att grönytor och jordbruksmark på detta sätt tas i anspråk för centrumbebyggelse och blandad bebyggelse, vilket orsakar konflikter.

ÖP beskriver att sambandet mellan Kungälv och Ytterby kan förbättras genom gång- och cykelvägar och ny bebyggelse som knyter samman de två orterna. FÖP:en visar vad som är möjligt i det så kallade sammanlänkningsstråket, genom förbättrad cykelväg, upprustad parkmiljö och idrottsanläggning. I delen närmast Ytterby i stråket föreslås också bostäder. För bostäderna behöver jordbruksmark tas i anspråk. På sida 64 motiverar kommunen varför dessa bostäder är av väsentligt samhällsintresse, bland annat genom närhet till kollektivtrafik och som bidrag till integration.

### **Infrastruktur och transporter**

I avsnittet Trafik och kommunikationer föreslår FÖP:en ett antal förändringar för infrastruktur och kollektivtrafik som krävs för att stödja förtätningen. För att kunna utläsa vad som i praktiken blir genomfört och när behöver kommunen vara tydlig med vilka frågor kommunen har mandat att påverka och vad som beror av andra aktörer.

En central fråga är motorvägsnot och ny regional väglänk mellan Ekelöv och Grotkareby för att avlasta Kungälvsmotet och minska genomfartstrafiken genom Ytterby. Här behöver kommunen vara tydlig med vad som anges i Regional infrastrukturplan och Trafikverkets arbete. Hur ser tidplan ut för detta och hur kan utbyggnad av Ytterby ske för att utvecklingen ska bli hållbar? Kommunen bör i FÖP:en visa hur trafikfrågorna på väg 168 kan hanteras av kommunen om projektet inte blir av innan planerad bebyggelseutveckling. Hur långt räcker kommunens ambitioner för att hålla nere bilresandet genom bättre cykelvägar och central lokalisering av bostäder? Hur Marstrand påverkar kommunen och regionen vad gäller trafik bör lyftas i kommunomfattande översiktsplan.

### **Gröninfrastruktur**

På den strategiska kartan på sida 36 skulle gärna grönområden och grönstråk

få illustreras nå ända in i den centrala urbana zonen, för att förtydliga kommunens avsikter med den gröna strukturen. Denna fråga riskerar ofta att falla bort och alla sätt att förtydliga principen om en väv av grönska är av värde.

FÖP:ens ambitioner gällande grön infrastruktur är överlag mycket genomarbetade och innefattar flera frågor så som tillgänglighet för olika grupper, upplevelsevärden och hantering av dagvatten.

Grönstrukturplanen är underlag för natur- och rekreationsområden i markanvändningskartan. Detta är mycket bra. Grönstrukturplanen ska också vara ett underlag till det fortsatta arbetet med grönytor i Ytterby. FÖP:en anger riktlinjer för naturvärden och rekreation vilka Länsstyrelsen ser som positiva.

Kopplat till riktlinjen om att ställningstagande i dagvattenplan/dagvattenpolicy ska följas kan gärna en hänvisning göras till sida 104-105 om det är vad som avses, så riskerar läsaren inte att missa det.

Observera att det endast är sådana slutsatser från grönstrukturplanen som lyfts in i översiktsplaneringen där kommunen kan få Länsstyrelsens synpunkter enligt PBL.

### **Bostadsförsörjning och demografi**

Kungälv kommun har antagna riktlinjer för bostadsförsörjning från 2017.

Det finns en koppling till FÖP Ytterby, men den skulle kunna förtydligas framför allt kring vilka av nuvarande och kommande kommuninvånarens bostadsbehov som FÖP:en kommer att tillgodose. I vårt yttrande över riktlinjerna 2017 skrev vi att riktlinjerna var bra, men att sambandet mellan vilka bostadsbehov som finns och hur de behoven tillgodoses kunde utvecklas.

Riktlinjerna för bostadsförsörjning gäller enligt kommunen själva till 2019- 12-31. Lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar att kommunfullmäktige ska anta riktlinjer för bostadsförsörjning minst en gång varje mandatperiod. Det är alltså aktuellt att för kommunen att påbörja översyn av sina riktlinjer.

I FÖP:en beskrivs den önskade demografiska utvecklingen i Ytterby tillsammans med hur mycket bostäder som planeras. Utifrån de statistiska underlag som vi har, är kommunens bedömningar rimliga, både vad gäller den demografiska utvecklingen och bostadsbyggandet.

### **Kulturmiljövård**

Kommunen belyser på ett ambitiöst och lovvärt sätt kulturmiljöaspekterna i föreslagen FÖP för Ytterby. Som stöd i arbetet med översiktsplanen har kommunen låtit ta fram gedigna och överskådliga kunskapsunderlag i form av kulturhistoriska analyser och en MKB. Den tydligt uttalade ambitionen om hänsynstagande gentemot kulturmiljövärden i samband med planerad ny bebyggelse, infrastruktur etc. är positiv.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma följande synpunkter på innehållet i FÖP:

- En större karta som visar forn- och kulturlämningar, utpekade kommunala kulturmiljöer samt riksintresseområde för kultur bör bifogas FÖP:en. Den fornlämningskarta som finns på sid. 95 i är för liten för att vara läsbar.
- Det är bra att kommunen planerar att ta fram detaljerade gestaltnings-program för ny bebyggelse i syfte att minska negativ påverkan på kulturmiljön.

- 1. Centrala Ytterby: Det finns risk för att påträffa okända fornlämningar inom området. Arkeologisk utredning krävs i samband med detaljplaneläggning för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse.
- 2. Björkås – Östra Porten – Porteberget: I området finns flera kända fornlämningar och även risk för att påträffa okända fornlämningar. Arkeologiska åtgärder behöver genomföras i samband med detaljplaneläggning för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse.  
Det är positivt att en yta i södra delen av planområdet föreslås vara naturområde där befintliga fornlämningar i form av gravar och siktlinjer mellan bergshöjder kan bevaras. Området kan samtidigt fungera som buffertzon mellan bebyggelse och riksintresset vid gravfältet Smällen. Vid utformningen av ny bebyggelse bör mycket stor hänsyn tas till riksintresset så att påverkan på kulturmiljön blir så liten som möjligt.
- 3. Västra Porten: Arkeologiska åtgärder samt hänsyn till riksintresse för kultur krävs i samband med detaljplaneläggning för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse och ny vägförbindelse. Ny vägförbindelse berör den gränsbestämda fornlämningen gravfältet Smällen och kräver tillstånd enligt KML. Befintlig bebyggelse närmast gravfältet Smällen utgörs idag av villor och parhus. Det är viktigt att behålla den småskaliga karaktären och hålla nere höjden på bebyggelsen närmast gravfältet.
- 4. Norra Storängen: Det finns risk för att påträffa okända fornlämningar inom området. Arkeologisk åtgärd kommer att krävas i samband med detaljplaneläggning för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse. Statens fastighetsverks har en del invändningar mot planerna för Storängen, se yttrandet daterat 2019-07-04. Ägare till marken är Statens Fastighetsverk vilket medges i FÖP:en. Det pågår en dialog mellan kommunen och SFV om att kommunen ska få köpa den här marken. Länsstyrelsen förutsätter att frågan om hur marken ska nyttjas eller få köpas av kommunen bör kunna hanteras under det pågående dialogen.
- 5. Västra Tunge: Arkeologisk utredning är genomförd. Ytterligare arkeologisk åtgärd kan komma att krävas i samband med detaljplaneläggning.
- 6. Östra Sparrås: Det finns risk för att påträffa okända fornlämningar inom området. Arkeologisk utredning steg 2 krävs i samband med detaljplaneläggning för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse
- 7. Lilla Smällen: En utbyggnad fram till riksintressområdets gräns är olämplig och medför risk för påtaglig skada på riksintresset. Utbyggnadsområdet vid Lilla Smällen bör undantas från exploatering och den öppna småskaliga miljön på platsen bör bevaras som en buffertzon mot riksintresset. Det finns risk för att påträffa okända fornlämningar i området. Om planerna på exploatering fortskrider krävs arkeologisk utredning i samband med detaljplaneläggning för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse och för nedgrävning av kraftledning.
- 8. Yttern: Området är delvis omfattat av arkeologisk utredning och arkeologisk förundersökning inför planerad multiarena för idrott. Ytterligare arkeologisk utredning för outhärrda delar av planområdet kan komma

att krävas i samband med vidare detaljplaneläggning. Arkeologisk undersökning av förundersökta fornlämningar krävs inför borttagande, efter att detaljplanen är antagen.

- 9. Södra Tornhaga: På platsen för tänkt förskola och aktivitetspark finns risk för att påträffa okända fornlämningar. Arkeologisk utredning steg 2 krävs i samband med detaljplaneläggning för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse.
- Nordtag: Större delen av planområdet enligt FÖP är klart avseende arkeologi. En mindre utskjutande del i planområdets nordöstra del är dock endast omfattat av arkeologisk utredning steg 1. Arkeologisk utredning steg 2 kan därför komma att krävas för att fastställa förekomst av eventuella okända fornlämningar inom denna del.

## Naturmiljö och områdesskydd

### *Biotopskydd*

Ny bebyggelse planeras inom jordbruksmark, vilket kommer påverka ett flertal biotopskyddade objekt såsom stenmurar, odlingsrösen, diken m.m.. Det saknas information om detta skydd i FÖP:en och borde t.ex. finnas med på sid 62-63. Det saknas därmed även strategier för hur dessa objekt ska hanteras i kommande detaljplanarbeten, vilket hade varit önskvärt att ha redan i FÖP:en. I första hand bör biotopskyddade miljöer bevaras på sina befintliga platser, och i anslutning till naturmark, genom att vävas in i respektive detaljplan samt ges skydd i planbestämmelser. För de platser där detta inte är möjligt behöver kommunen ansöka om biotopskyddsdispens i samband med den pågående detaljplaneprocessen, innan planen är antagen. När det gäller kompensationsåtgärder bör de i första hand innebära att förlust av en biotop ersätts av en liknande biotop inom detaljplaneområdet, vilket innebär att kommunen tidigt i planarbetet behöver se över var kompensation kan utföras i de fall en biotopskyddsdispens kan beviljas.

### *Grönstruktur och ekosystemtjänster*

Grönstrukturplanen är omfattande och välarbetad när det gäller de sociala bitarna och det är positivt att kommunen vill utveckla Kyrkebäcken samt anordna öppna dagvattensystem med diken och dammar. Grönstruktur och ekosystemtjänster, utöver vattenanknutna miljöer, hanteras dock desto mindre. Det hade varit önskvärt att planen tog upp mer konkreta exempel på hur kommunen inom Ytterby kan bibehålla och utveckla ekologisk grönstruktur och ekosystemtjänster. Även inom bebyggelse, ny som gammal, kan mycket åstadkommas och det hade varit bra med riktlinjer kring detta i FÖP:en eftersom det bör göras i ett större landskapsperspektiv än inom respektive detaljplan. Exempel på åtgärder som gynnar den biologiska mångfalden samtidigt som ekosystemtjänster förbättras är plantering av mer alléer, gärna ädellövträd, utmed vägnätet, plantering av bärande buskar (buskar med blomning) inom parker och utmed vägkanter, anläggande av blommande ängsmarker istället för rena gräsmattor i rondeller, utmed vägar, i parker etc., s.k. gröna tak med t.ex. sedumväxter på nya hus/byggnader.

I FÖP:en konstateras att *”trädrader och alléer finns på flera platser i Ytterby men generellt råder det brist på större träd inne i centrala Ytterby”*, men det finns inga förslag på hur detta ska förändras framöver, t.ex. genom att plantera fler träd i parker eller som alléer utmed vägar. Det enda som nämns är att komplettering av ädellövträd ska ske inom flera skogsområden. Det hade t.ex. varit önskvärt att knyta ihop skogsbestånden genom att fler träd planteras utmed de gröna stråken som föreslås ur social aspekt, för att även förstärka den biologiska mångfalden.

### *Skyddsvärda träd*

Hela området för FÖP Ytterby ligger inom en värdestrakt för skyddsvärda träd (trakt Göteborg-Sjuhärad) och det förekommer flera utpekade skyddsvärda träd inom området, varav ny bebyggelse planeras nära intill ett flertal träd vid Västra Tunge. Inom

utpekade värdeetrakter är det särskilt viktigt att det tillkommer nya träd även på längre sikt, utöver att befintliga gamla träd värnas. Träd förser oss med en rad olika ekosystemtjänster, bl.a. biologisk mångfald, temperaturreglering, erosionsskydd, vattenreglering, luftrening, kollagring och friluftsliv. Gamla och grova träd är därför väldigt viktiga att skydda. Eftersom det tar några hundra år att skapa ett grovt träd så är det lika viktigt att ta till vara på de blivande grova träden, de s.k. ersättningsträden. Ett viktigt arbete är att lokalisera dessa träd och se till att de har en chans att bli gamla och grova, och detta bör göras i ett större landskapsperspektiv än i en detaljplan, t.ex. i en ÖP eller, som i detta fall, en FÖP.

### *Regionalt värdefulla odlingslandskap*

De utpekade regionalt värdefulla odlingslandskapen i området bevaras till största delen, vilket är bra. Nordvästra delen av odlingslandskapet Kastellegårdsområdet, Munkholmen planeras dock att bebyggas, men kommunen har redogjort sin avvägning gällande jordbruksmark kontra samhällsutveckling på ett fullgott sätt.

### **Jordbruksmark**

Varje gång jordbruksmark planeras att tas i anspråk ska följande 3 frågor utredas, för att leva upp till vad 3 kap. 4§ Miljöbalken kräver:

- Är jordbruksmarken brukningsvärd?
- Är den aktuella förändrade markanvändningen ett väsentligt samhällsintresse?
- Varför är förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte tillfredsställande?

De första två frågorna har besvarats i planbeskrivningen, kvar att redovisa är den sista frågan om varför annan mark inte kan tas i anspråk. Denna utredning saknas i planbeskrivningen och har även påtalats i tidigare yttranden från Länsstyrelsen från februari år 2018. Redan i översiktsplanen ska de alternativa utbyggnadsområden som har studerats redovisas samt även visa på konsekvenserna från allmän synpunkt av de olika alternativen (Prop.1985/86:3 s54 förarbetena till 3 kap. 4§ Miljöbalken). Dessa områden ska utgöras av annan mark som inte är jordbruksmark.

### **Klimatanpassning**

I FÖP:en står det att *"Ett varmare klimat kan innebära nya sätt att använda stadsmiljön med nya krav på gröna lösningar, behov av skugga under varma perioder och hantering av regn under andra"*. Länsstyrelsen tycker detta resonemang är bra och vill lyfta fram att i all planering bör man ta med klimatanpassningsaspekten. Grönytor med träd med mera har en kylande effekt vid varmt klimat och en förmåga att ta dämpa effekter av stora nederbörds mängder.

### **Teknisk försörjning**

#### *Avfallshantering*

Frågor kring avfallshantering har hanterats på ett bra sätt.

#### *Avloppsvattenhantering*

Avloppsvattnet i Kungälv leds till Ryaverket i Göteborg och då kapaciteten i Ryaverket är begränsad anser länsstyrelsen att kommunen bör utreda och kommentera om och hur ytterligare påkoppling på det kommunala nätet klaras inom gällande tillstånd.

#### *Dricksvatten*

Det är positivt ur robusthetssynpunkt att åtgärder vidtas för att stärka upp leverans av dricksvatten.

## Miljökonsekvenser

Kommunen har gjort samråd beträffande avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till FÖP:en. Länsstyrelsen lämnade i sin tur ett yttrande daterat 2018-02-09. Både kommunen och Länsstyrelsen delar uppfattningen att det finns risk för betydande miljöpåverkan till följd av planförslagets genomförande. Därför har kommunen tagit fram en MKB.

I vårt yttrande rekommenderade vi att kommunen bör formulera ett rimligt alternativ, utifrån planens syfte och geografisk räckvidd, utöver nollalternativ och huvudalternativ. Vi gav också förslag på att exempelvis vissa uteblivna trafiksatsningar så som kopplingen mellan E6 och väg 168 inte blir av. Kommunen har valt att inte ta fram ett alternativ förslag. Vår tidigare rekommendation står fortfarande fast.

Utöver det bör kommunen tydliggöra resonemanget på sidan 12 i MKB:en under rubriken 2.5 *Studerade alternativ*. Där står det, ” I aktuellt fall har Kungälv kommun angett ett nytt förslag på framtida utvecklingsområden, vilka skiljer sig från den gällande översiktsplanen. I och med detta har man två tydliga utbyggnadsalternativ”.

Vi delar inte det här resonemanget. Utveckling enligt gällande översiktsplan kan inte både vara ett nollalternativ och ett utbyggnadsalternativ.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

### Riksintresse

#### Kulturmiljövård

Text avseende utbyggnadsområde vid Lilla Smällen kompletteras. Kartan revideras efter synpunkter.

### Kommunikationer

I mark- och vattenanvändningskartan är ett område på trettio meter på var sida av befintligt järnvägsspår markerat som säkerhetsområde för järnväg som bebyggelsefrizon samt att möjliggöra framtida dubbelspårsutbyggnad. Under kapitel Centrala Ytterby anges även att inga åtgärder får vidtas som kan försvåra trafikering av järnväg, vilken är av riksintresse. Komplettering om vilka typer av skyddsåtgärder kan eller andra strategier kan tillämpas i större skala och vilka ska utredas vid framtida planläggningar. Text under kapitel Miljö- och riskfaktorer / farligt gods kompletteras.

### Strandskydd

Text avseende strandskydd i kapitel om riksintressen och skyddade områden revideras.

### Miljö kvalitetsnormer

#### Luftkvalitet – miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet

Text under kapitel Miljö- och riskfaktorer avseende luftkvalitet, revideras samt kompletteras med riktlinje om mätningar.

### Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

#### Farligt gods

FÖPen kompletteras under kapitel miljö- och riskfaktorer med karta som visar riskhanteringszon på 150 meter kring farligt godsleder.

Mark- och vattenanvändningskartan revideras med ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter intill Bohusbanan.

Text avseende farligt gods kompletteras under kapitel Miljö- och riskfaktorer.  
Riktlinjerna för områden som berörs av risker kompletteras.

#### Översvämning skyfall

Text samt riktlinjer under kapitel Miljö- och riskfaktorer/ Klimatanpassning kompletteras avseende att förutsättningar kan förändras bl.a. utifrån höjdsättning av framtida exploatering.

Riktlinje avseende grönstruktur under kapitel naturvärden och rekreation revideras.

#### Geoteknik

Beaktas, en övergripande utredning för hur geotekniken ska hanteras tas fram. FÖPen kompletteras.

#### Vibrationer

Texten kompletteras under kapitel Användning- av mark- och vattenområden avseende vibrationer under områdesspecifika riktlinjer.

#### Förorenad mark

Riktlinje för förorenad mark under kapitel Miljö- och riskfaktorer kompletteras.

#### Skyddsavstånd till verksamheter

FÖPen kompletteras med text avseende skyddsavstånd till verksamheter med ny rubrik under Miljö- och riskfaktorer.

### **Nationella och regionala mål, planer och program**

#### *Miljömålet Frisk Luft*

Text i MKB avseende frisk luft kompletteras.

### **Infrastruktur och transporter**

FÖPen kompletteras under kapitel Fortsatt planering och genomförande avseende vilka frågor kommunen kommer att fortsätta arbeta med samt vad som kräver samarbetet med Trafikverket och Västtrafik, då infrastruktur och kollektivtrafik är grundläggande frågor att hantera för att uppnå FÖPens mål.

Trafikverkets projekt ”Väg 168 Ekelöv-Kareby” pågår och har en tidplan för fastställelse av vägplan 2021/2022 och beräknad byggnation 2024. Konsekvenser för en försenad eller utebliven väglänk kommer att beskrivas i pågående projekt som nollalternativ. Kommunens mål är att verka för hållbara transporter är beroende av ett samarbete med Trafikverket och Västtrafik för att utveckla Ytterby till ett attraktivt stationsområde. Kommunen prioriterar utbyggnad av GC-banor samt prioriterar central utbyggnad enligt kapitel Fortsatt planering och genomförande.

### **Gröninfrastruktur**

Bedömningen är att Grönstrukturplanen som ska fortsätta att vara ett levande arbetsdokument är ett bra sätt att säkerställa grönytor i kommande exploatering och utveckling tillsammans med de riktlinjer som tagits fram avseende både naturvärden och rekreation, dagvatten.



Dagvattenplan/Policy är ett levande dokument och kan komma att revideras därför lyfter riktlinjen vikten av att läsa vad som står just där.

### **Bostadsförsörjning och demografi**

Bedömningen är att FÖPen förhåller sig till de riktlinjer som är finns i bostadsförsörjningsprogrammet avseende att det ska finnas god tillgång till bostäder i olika upplåtelseformer för livets alla faser. Bostadsbyggnationen och samhällsplaneringen ska präglas av social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

### **Kulturmiljövård**

Bilagorna nr 3 (Porten, Björkås och Smällen arkeologiskutredning 2014) och nr 4 (2 kulturmiljöutredningar 2017-2019) beskriver forn- och kulturlämningar i detalj. Riksintresse för kulturmiljön redovisas under kapitel Riksintressen och skyddade områden.

Centrala Ytterby: Texten kompletteras med riktlinje.

Björkås – Östra Porten – Porteberget: Texten kompletteras med riktlinje.

Västra Porten: Texten kompletteras med riktlinje.

Norra Storängen: Arkeologisk utredning står som riktlinje för området.

Västra Tunge: Texten kompletteras med riktlinje.

Östra Sparrås: FÖPen anger som övergripande riktlinje under kapitel kulturmiljö att samråd ska ske tidigt med länsstyrelsen ska ske avseende eventuell arkeologisk utredning

Lilla Smällen: FÖPen har reviderats avseende avgränsning av området Lilla smällen mot Stora Smällen samt komplettering med riktlinje.

Yttern: FÖPen har kompletterats med riktlinje under beskrivning av Yttern.

Södra Tornhaga: Det aktuella området är sen lång tid tillbaka planlagt för allmänt ändamål och kan eventuellt komma att innebära en byggnation av förskola. FÖPen kompletteras med riktlinje om arkeologisk utredning vid bygglov vid ev byggnation av förskola. Aktivitetspark kommer att anläggas tillfälligt i det aktuella området.

FÖPen kompletteras med riktlinje södra Tornhaga avseende att arkeologisk utredning kan komma att krävas i samband med bygglov.

Nordtag: Detaljplan för Nordtag har vunnit laga kraft. Det aktuella området är markerat på plankartan med upplysning om att ingrepp i det aktuella området kräver länsstyrelsens tillstånd enligt kulturmiljölagens bestämmelser.

### **Biotopskydd**

FÖPen kompletteras med text under kapitel Riksintressen och skyddade områden samt under kapitel naturvärden och rekreation som riktlinje.

### **Grönstruktur och ekosystemtjänster**

FÖPen kompletteras med text och riktlinjer under kapitel Naturvärden och rekreation.

Grönstrukturplanens karta kompletteras med Skyddsvärda träd.

**Jordbruksmark**

Text avseende ställningstagande att ta jordbruksmarken i anspråk kompletteras under kapitel Jordbruk och skogsbruk.

**Avloppsvattenhantering**

Kungälv kommun är delägare i Gryaab. Enligt ursprungligt delägaravtal ska allt kommunalt spillvatten i Kungälv anslutas till Ryaverket.

**Miljökonsekvenser**

Kommunens bedömning är att en utebliven väglänk genom TRV:s projekt "Väg 168 Ekelöv-Kareby" inte är ett alternativ som ska beskrivas i MKB för FÖP Ytterby. En utebliven väglänk ska beskrivas som ett nollalternativ i det aktuella projektet. Kommunen inväntar beskrivning av nollalternativ för TRV:s projekt "Väg 168 Ekelöv-Kareby" Kommunen instämmer i att formuleringen i MKB avseende två tydliga alternativ är felaktig och den har reviderats.

MKB kompletteras med beskrivning av alternativ utifrån tidigare process, avseende förslag till exploatering av ett större område av Statens fastighetsverks mark.

**YTTRANDE****Luftfartsverket 2019-05-20**

Ett sekretessbelagt yttrande har inkommit som behandlas internt.

**YTTRANDE****Sjöfartsverket 2019-05-23**

Sjöfartsverket har inget att erinra på förslaget. Det anses ej påverka sjötrafiken eller Sjöfartsverkets intressen.

**FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras.

**YTTRANDE****Skogsvårdsstyrelsen 2019-08-20**

Skogsvårdsstyrelsen har ingen ytterligare information att bidra med.

**FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras

**YTTRANDE****Försvarsmakten 2019-09-02**

Försvarsmakten har inget att erinra avseende fördjupad översiktsplan för Ytterby, Kungälv kommun.

**FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras.

**YTTRANDE**

### **SGI (Statens geotekniska institut) 2019-08-13**

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricera översiktsplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med FÖP Ytterby är enligt handlingen att för det avgränsade geografiska området ersätta översiktsplanen (ÖP2010) avseende mark- och vattenanvändningskartan samt utveckla och förtydliga

ÖP2010:s övergripande mål om ett hållbart stationssamhälle. Syftet är att få ett mer detaljerat underlag som är vägledande och förenklar processen i kommande detaljplanering, bygglov och övriga beslut.

#### **Underlag:**

1. Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Ytterby. Samrådshandling, 2019-04-17.
2. Jordartskarta SGU.

#### **SGI:s överväganden**

SGI lämnade ett yttrande i samband med avgränsning av miljöbedömningen för FÖP, dnr. 5.1-1712-0819, daterat 2018-01-31.

I en översiktsplan är det lämpligt att man översiktligt redovisar geologiska och geotekniska förhållanden samt eventuella risker, som underlag för strategiska val av markanvändning. Särskilt bör framgå i vilken utsträckning de geotekniska säkerhetsfrågorna är styrande för markanvändningen, det vill säga områden där markens stabilitet kan orsaka svårigheter vid planläggning och/eller särskilt behöver utredas i samband med detaljplanläggning eller bygglovgivning

En strategi för hur de geotekniska frågorna ska klarläggas bör tillfogas översiktsplanens beskrivning.

En sådan strategi bör innehålla:

- Identifierade, och med redovisning på karta, områden med osäkra förhållanden eller förutsättningar för försämrad säkerhet med hänsyn till skred och ras i jord och berg, erosion, översvämning, områden med begränsad byggbarhet till följd av komplicerade geotekniska förhållanden.
- Identifiering av områden där det krävs detaljerade geotekniska utredningar inför detaljplanarbetet.
- Riktlinjer för eventuella restriktioner mht geotekniska förhållanden.
- Översiktlig bedömning av hur klimatförändringen kan påverka de geotekniska förutsättningarna
- Risken för skador på den bebyggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion

Avsikten med en strategi är att ange vad som ska utredas för att ha en beredskap för detta i samband med detaljplanläggning. Det kan t.ex. påverka i vilken ordning man planlägger områden eller att man samordnar utredningar för flera områden. Strategin innebär också att de geotekniska säkerhetsfrågorna kommer med tidigt i planläggning och bygglovgivning vilket är ett stöd för att styra markanvändning mot ökad säkerhet och minskade kostnader.

Planområdet utgörs geologiskt huvudsakligen av berg i höjdparter och lera i dalsänkor och längs mindre vattendrag och Göta älv. Området ligger också inom vad som SGU i en regional skala klassar som område med betydande förutsättningar för jordskred.

Planhandlingen redovisar geoteknik och geologi i ett eget kapitel, och beskriver utredningar som

Finns framtagna sedan tidigare, bland annat skredriskkarteringen längs Göta älv (SGI 2012). Sannolikheten för skred längs älven varierar mellan låg (1) till tydlig (4). SGI rekommenderar att både skredriskkarteringen längs Göta älv och de identifierade områdena i MSB:s (f.d. Räddningsverket) stabilitetskartering redovisas på karta, gärna tillsammans med planerad och befintlig bebyggelse. Exempelvis är området längs Kyrkebäcken, där ny bebyggelse planeras, markerat som otillfredsställande stabilt alternativt otillräckligt utrett.

Planen anger i riktlinjer för ny bebyggelse att de geotekniska säkerhetsfrågorna ska utredas och klarläggas i planskedet. Det anges också att byggrätter i befintliga detaljplaner som visar sig ha otillfredsställande stabilitet för nyexploatering bör upphävas. SGI instämmer i detta och vill trycka på att det i samband med detaljplanering alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Vi vill också framhålla vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas. Klimatscenerierna indikerar att för de kommande 100 åren kan ökad nederbörd förväntas leda till ökade flöden och förhöjda vattennivåer i mark och vattendrag. Detta kan öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning (för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse). Översvämningförebyggande åtgärder, tex uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

FÖPen kompletteras med en strategi för de geotekniska frågorna som lyfts in i FÖPen.

## YTTRANDE

### Statens fastighetsverk 2019-07-04

Statens fastighetsverk förvaltar Sveriges nationalbyggnader och fria marker, slott och kungsgårdar, teatrar, museer, ambassader och en sjundedel av landets yta med skog och mark. Statens fastighetsverk representerar staten som fastighetsägare av det statliga byggnadsminnet Kastellegården O 644. När det gäller statliga byggnadsminnen är Riksantikvarieämbetet tillsynsmyndighet för dessa. Kastellegården är ett statligt byggnadsminne sedan 25 januari 1935.

Enligt Statens fastighetsverks regleringsbrev från regeringen skall Statens fastighetsverk förvalta fastigheterna så att en god hushållning och en hög ekonomisk effektivitet uppnås, verka för att de nationella miljö kvalitetsmålen uppnås och bidra till att uppnå målen Agenda 2030. Statens fastighetsverk skall inom sitt uppdrag bidra till ett hållbart byggande och en hållbar förvaltning.

Kastellegården kungsgårds nuvarande areal är totalt 342 ha, varav 122 ha åker, 50 ha bete, 111 ha skog och 59 ha övrig mark. Statens fastighetsverk brukar Kastellegårdens kungsgård som en lantbruksfastighet med mycket höga kulturvärden och egendomen brukas med hänsyn till natur-, kultur- och rekreationsvärden.

Statens fastighetsverk har tidigare yttrat sig "Angående samråd - översiktsplan 2010 för Kungälvs kommun, utställningshandling 110316", daterat 2011-06-13 (SFV dnr 232-3132/10) och "PM Analys av skäl för statligt ägande av Kastellegården 1 :1 i Kungälvs kommun", daterat 2019-04-16 (SFV dnr 236-1829/17).

### Bakgrund

Kungälvs kommun arbetar med en fördjupad översiktsplan för Ytterby som berör Statens fastighetsverks fastighet Kastellegården 1:1. Kungälvs kommun planerar för ny blandad bebyggelse och centrumbebyggelse samt ett parkstråk längs delar av Kyrkebäcken.

## Yttrande

Kastellegården har sitt ursprung i kungsgården Kungahälla som förmodas ha legat i Storängens dalgång strax nedanför gravfältet Smällen/Porten, intill den då ännu med skepp farbara Kyrkebäcken. Sannolikt kan kungsgården härledas så långt tillbaka som äldre järnåldern. På platsen har fynd efter en hallbyggnad som kan knytas till en stormansmiljö gjorts. Det ovanliggande gravfältets storlek och flera ytterligare enskilda fynd tyder på att en betydelsefull person med hög status har levt på platsen. Den tidigaste formen av kungsgård kan därmed ha utgjort säte för fylkeskungen i Ranarike under slutet av järnåldern. Arkeologiska utgrävningar visar att platsen med säkerhet har varit bebodd sedan yngre stenåldern vilket innebär att Storängens bördiga dalgång således har utgjort boplats lika länge som människan varit bofast. Det kontinuerliga jordbruket, som har varit en bas i gårdens ekonomi så långt tillbaka man kan följa har ett avgörande värde för anläggningen som helhet. Trots att så skiftande intressen och aktörer har drivit gården har jordbruket bestått. Fastigheten utgör ännu, trots tidigare avstyckningar, en avläsbar enhet som förklarar skeende från järnålder till idag. Byggnader, ruiner efter byggnader, markens disposition och innehåll utgör högst värdefulla delar i denna berättelse. Storängen, som kan knytas till den tidigaste formen av kungsgård har ett särskilt högt värde för inte bara fastigheten utan även för regionen och i ett nordiskt historiskt perspektiv. Genom platsen förklaras kungsgården Kungahälla, staden Kungahälla, Kastellegården och staden Kungälv framväxt, vilket innebär att hela fastigheten Kastellegården har ett extremt högt värde.

Statens fastighetsverk har tagit del av utredningen "Kulturmiljö och landskap vid Kastellegården", som har varit underlagsmaterial till samrådshandling för fördjupad översiktsplan. Utredningen "Kulturmiljö och landskap vid Kastellegården" redovisar en mycket översiktlig historik och ofullständig värdering av kulturmiljön inom Kastellegården 1 :1.

Statens fastighetsverk kan därför inte hålla med en av utredningens slutsatser att "De kulturhistoriska kärnvärdena på fastigheten föreligger utan tvivel inom den gamla inägomiljön kring dagens bebyggelse nere vid Nordre älv." Statens fastighetsverk är förvånad över beskrivningen av Kyrkebäckens dalgång som att "Miljön domineras starkt av modern åkermark som "fyller ut" landskapet ända fram till lövskogen och villabebyggelsen längs östra sidan." Landskapet är en naturlig dalgång med finkorniga jordar som troligtvis har brukats så länge som människan har varit bofast. Området är omgivet av höjdparter och har historiskt saknat sammanhängande bebyggelse.

Rapporten "Kulturmiljö och landskap vid Kastellegården" är motsägelsefull avseende jordbrukslandskapets kulturhistoriska värden. Under rubriken "Riksintresset" diskuteras riksintressets värdetext. Det nämns att "Dessa förhållanden avspeglar naturligtvis delvis ett äldre kunskapsläge inom kulturmiljövården, då urval i hög grad utgick från enskilda objekt (fornlämningar, byggnader, monument etc) snarare än landskap/miljö." något som Riksantikvarieämbetet i sin publikation Kulturmiljövård 2.97 också påpekar att "Många kungsgårdar har en historia som går långt ner i medeltiden. Avsikten med kungsgårdarna är emellertid inte att skapa några friluftsmuseer, utan att bevara och sköta de kulturhistoriskt mest intressanta delarna av Statens markinnehav. Byggnaderna är en del av kulturhistorien, men de tillhörande markerna runt omkring är lika viktiga." Rapporten "Kulturmiljö och landskap vid Kastellegården" skriver under "Konsekvenser vid byggnation" om föreslagen exploatering i den norra delen av Storängen att "Mot bakgrund av att de synliga spåren är få, att huvuddelen av marken utgörs av rationellt brukad åkermark och att omgivande tätortsbebyggelse redan har stor påverkan, utgör inte området någon från kulturmiljösynpunkt omistlig miljö" och att "Nybyggnation inom delar av odlingsmarken norr om Klevevägen framstår därför från kulturmiljösynpunkt som fullt möjligt utan att några viktiga, övergripande eller enskilda värden påverkas negativt".

Statens fastighetsverk anser att jordbruksmarken i sig självt och det faktum att jordbruksmarken aktivt brukats under lång tid har ett stort kulturhistoriskt värde. Jordbruket har extremt lång kontinuitet i aktuellt område. Storängen var år 1750 ungefär 1.824.000 m<sup>2</sup> stor. Fram till år 2019 har det skett en dramatisk minskning av Storängens areal till 877.580 kvm. Kungälv kommunens anspråk skulle innebära

att ytterligare 267. 740 kvm skulle tas i anspråk det vill säga 30% av den nuvarande Storängen (Se bilaga 1, Kastellegården, Storängens ytmässiga utveckling). Föreslagen exploatering skulle innebära att ungefär bara en fjärdedel av Statens del av Storängen skulle finnas kvar jämfört med 1750.

De ekonomiska konsekvenserna av att bygga på åkermarken tillhörande Statens fastighetsverks fastighet blir att Kastellegården får försämrad lönsamhet. På Kastellegården skulle driften och förutsättningarna för sysselsättningen därmed bli betydligt försämrad. Det har under de senaste åren pågått en projektering av ombyggnation av ladugården för 80 dikor plus ungdjur, vilket är en förutsättning för att Kastellegården skall kunna ha ekonomisk bärighet och möjlighet att hålla det rika odlingslandskapet öppet. Gården består i nuläget av 122 ha åker och 50 ha naturbetesmark. Till 80 dikor behövs det odlas cirka 80 ha vall som blir grovfoder och till viss del bete åt dessa 80 dikor och ungdjur. Då finns det möjlighet att odla 27 ha spannmål som till stor del ger foder och halm till djuren. Träda måste finnas på ungefär 10 % av åkermarken för att få goda förutsättningar för odling av vall och spannmål i ekologisk produktion. Skulle Kungälv kommun förvärva den del som de gett anspråk på, det vill säga ungefär 25 ha av åkermarken på Kastellegården blir läget ett helt annat. I driftsplan, Framtidsläge har 25 ha tagits bort från åkermarken och därmed går det inte att odla så mycket spannmål på gården längre. Avkastningen blir också något sämre på spannmålen på grund av att en del av åkrarna blir mindre till ytan och på grund av de intressekonflikter som kommer att uppstå med närliggande bostäder. Med fler bostäder i anslutning till gården kommer troligtvis exploateringsstrycket att öka ytterligare i framtiden med till exempel cykelvägar och idrottsplatser. Det ekologiska jordbruket blir i detta framtidsscenario mycket känsligare då foderspannmålen och halmen inte kan produceras på gården utan i betydligt större utsträckning kommer att behöva köpas in. Ett torrår kan det ha mycket större betydelse för driften än vad kalkylen i Framtidsläget visar. Detta betyder att jordbruksföretaget kommer att gå med förlust. Det kommer att bli svårt att få ett jordbruksföretag att gå runt med dessa förutsättningar.

Det är förvånande att rapporten "Kulturmiljö och landskap vid Kastellegården" inte har analyserat landskapsbildens historiska förändring och konsekvenserna för landskapsbildens om föreslagen exploatering genomförs. Storängens längdmått från nordost till sydväst är idag ungefär samma som år 1750 det vill säga 2.000 meter. Skulle det öppna landskapsrummet norr om Klevevägen bebyggas skulle landskapsrummet nästan halveras. Det skulle innebära en extremt dramatisk förändring av kulturlandskapet om halva dalgången exploaterades i nordostlig-sydvästlig riktning och Storängens yta minskades med 30 %. I den fördjupade översiktsplanens kapitel 8 Konsekvenser, under rubriken Landskapsbild, nämns inte den förändrade landskapsbildens vid Storängen. Enligt Statens fastighetsverks regleringsbrev från regeringen skall Statens fastighetsverk förvalta fastigheterna så att en god hushållning och en hög ekonomisk effektivitet uppnås, verka för att de nationella miljö kvalitetsmålen uppnås och bidra till att uppnå målen Agenda 2030. De miljö kvalitetsmål som berörs i detta ärende är bland annat 1. Begränsad klimatpåverkan ("Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras"), 13. Ett rikt odlingslandskap ("Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks") och 15. God bebyggd miljö ("Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas"). Statens fastighetsverk anser att en försäljning av jordbruksmark inte överensstämmer med regleringsbrevets intentioner för att nå en hållbar samhällsutveckling.

Föreslagen avyttring skulle vara förödande för det aktiva jordbruket som drivs på kungsgården och dess framtida utveckling. Jordbruket har en extrem lång kontinuitet i aktuellt område, där den äldsta delen knyts till kungsgården Kungahälla vid Storängen. Det aktiva jordbruket är en förutsättning för att kunna bevara det unika kulturlandskapet med anor från minst järnåldern, med bland annat betesdrift som är en

förutsättning för att hålla det oexploaterade älvdalslandskapet invid Göta älv och Nordre älv öppet som i sin tur gynnar en artrik kärlväxtflora, ett mycket rikt fågelliv och den biologiska mångfalden. Jordbruket är en förutsättning för områdets mycket höga kulturmiljövärden, naturmiljövärden och även viktigt för det rörliga friluftslivet. Ett aktivt jordbruk är i sig självt av stort kulturmiljövärde.

Statens fastighetsverk anser att en exploatering av Storängen med blandad bebyggelse och centrumbebyggelse på jordbruksmark inte överensstämmer med de nationella miljökvalitetsmålen för att nå ett hållbart samhälle. Storängen är utpekad i översiktsplanen 2010 för Kungälv kommun som särskilt värdefull åkermark och av Sveriges Geologiska Undersökning som ett aktsamhetsområde för skred i finkorning jordart. Ur hållbarhetssynpunkt vore det mycket olyckligt om Storängens jordbrukslandskap skulle gå förlorat för framtida generationer.

Statens fastighetsverk anser att den markanvändning som föreslås i Kungälv kommuns fördjupade översiktsplan, som kraftigt negativt påverkar kungsgården Kastellegården, inte överensstämmer med det uppdrag som Statens fastighetsverk har att långsiktigt och hållbart förvalta kulturhistoriska fastigheter av mycket högt nationellt kulturhistoriskt värde.

Bilaga 1 (Kastellegården, Storängens ytmässiga utbredning) och 2 (Konsekvensanalys av markförändring för Kastellegården tillhörande SFV, Hushållningssällskapet.) till Statens fastighetsverks yttrande bifogas sist i samrådsredogörelsen

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

Förvaltningens bedömning är att utifrån områdets placering, med nära avstånd till stationsområdet och kollektivtrafik, är det ett viktigt samhällsintresse att kunna exploatera området med bostäder. Ytterby är en av orterna i GRs strukturbild som är utpekad som stationssamhälle i huvudstråket.

**Dock har FÖPen efter att ärendet lyfts för information i Kommunstyrelsen återremitterats med beslut om att den aktuella jordbruksmarken på SFVs mark ska utgå ur FÖPen som föreslagen för exploatering.** Att spara värdefull jordbruksmark är även ett viktigt mål för kommunen. Därför har den totala ytan av jordbruksmark som föreslås för exploatering minskas i FÖPen jämfört med gällande Översiktsplan (ÖP2010).

FÖPen har som mål att tillgängliggöra de naturområde som omger de centrala Ytterby, bland annat föreslås i grönstrukturplanen sammankoppling av stråk ner mot Nordre älv. Dessutom är det ett mål att tillgängliga och öka kunskapen om kulturmiljön som är en viktig del av Ytterbys identitet.

Under kapitel 8 Konsekvenser beskrivs sammanfattning av Miljökonsekvensbeskrivningen som finns som helhet som bilaga. Bedömningen var att bostadsutvecklingen på Norra Storängen skulle komma att påverka landskapsbilden, vilket även anges under kapitel Landskapsbild. Sammanfattningsvis får en exploatering enligt FÖPen en medelstor till stor påverkan på landskapsbilden, men det är framför allt en byggnation på Porteberget som skulle ge mest påverkan.

SFV motsätter sig starkt att den aktuella, norra delen av Kyrkebäckens dalgång exploateras. Argumenten mot en sådan utveckling är dock färgade av ett lönsamhetsperspektiv och utgår från en önskan att bibehålla den nuvarande fastigheten intakt. I yttrandet betonas inledningsvis – helt korrekt – de historiska sambanden mellan fornlämningsmiljön vid Porten/Smällen och nuvarande Kastellegården samt att landskapet (jordbruksmarken) har ett kulturhistoriskt värde. Argumenten är emellertid mycket svepande och innehåller överdrifter av typen ”Jordbruket har extremt lång kontinuitet i aktuellt område”. När det gäller (hypotesen kring) en ursprunglig kungsgård i anslutning till gravfältet sägs att

denna sannolikt kan ”härledas så långt tillbaka som äldre järnåldern”. Vidare påstås att ”arkeologiska utgrävningar visar att platsen med säkerhet varit bebodd sedan yngre stenåldern...”.

Det råder inget tvivel om att det föreligger flera viktiga och ännu avläsbara historiska samband mellan fornlämningsområdet vid Porten/Smällen och kulturmiljön kring dagens Kastellegården. Den tidigare ”Storängen”, som idag nästan helt utgörs av öppen åkermark, är i detta sammanhang viktig från landskapssynpunkt. De öppna dalgången möjliggör både överblick och förstärker genom sin storlek känslan av storgårdsmiljö. Det stämmer naturligtvis också att exploateringen av dalgångens norra del skulle innebära en ytterligare reducering av jordbruksmarken i den gamla Storängen.

Ytan i norr har emellertid inte samma historiska ”tyngd” eller betydelse ur landskaplig synvinkel som dalgångens södra del. Gravfältet och det antagna äldre läget för kungsgården kan i första hand antas ha exponerat mot söder och sydväst, dvs ned mot Göta älv och – i dess förlängning – ut mot havet. Något visuellt samband har aldrig funnits mellan den arkeologiska miljön vid gravfältet och området kring dagens Kastellegården, inte ens när den tidigare utmarken på Källeberget var skoglös. Jordbruksmarken norr om Klevevägen är idag de facto starkt påverkad och inramad av tätortsbebyggelsen och präglas dessutom av allt att döma inte alls av samma arkeologiska innehåll som längre söderut. Utblickar från denna del av dalgången är endast möjligt från terrängen strax norr om Klevevägen.

Det är viktigt att komma ihåg, att Kastellegårdens mark såväl storleksmässigt som innehållsligt ständigt har varit i förändring; ett förhållande som både tydliggörs och betonas i rapporten Kulturmiljö och landskap vid Kastellegården. 1600-, 1700- och 1800-talets Kastellegården brukades t ex i hög grad med hjälp av ett stort antal dagsverksskyldiga torp, en driftsform som skiljer sig avsevärt från dagens rationella ”storjordbruk”. Storängen användes en bra bit in på 1800-talet nästan helt som slåttermark och transformerades till åker först under den agrara revolutionens mest intensiva skede under andra hälften av samma århundrade. De tidigare utmarkerna, på bl a det centralt belägna Källeberget, betades under århundraden och var ännu omkring 1900 praktiskt taget helt trädlösa.

Jordbruket på fastigheten Kastellegården 1:1 är naturligtvis av betydelse för landskapsbilden och upplevelsen av delar av de historiska sammanhangen. Dagens ganska ensidiga driftsform med inriktning på åkerbruk avviker dock avsevärt från den historiska situationen. En utveckling av jordbruket mot större variation i markanvändningen skulle skapa stora mervärden i landskapet, både kulturmiljömässiga sådana och för biologisk mångfald. I detta perspektiv framstår ett fortsatt åkerbruk i området norr om Klevevägen som mindre betydelsefullt.

För FÖPområdet har ett PM för geoteknik och bergteknik tagits fram, enligt den finns inga ytor inom FÖPområdet där exploatering ur en geoteknisk synvinkel inte rekommenderas. Dock kommer de geotekniska förhållandena till stor del påverka och styra möjligheterna till en framtida exploatering inom vissa områden som t ex Norra Storängen.

## YTTRANDE

### Trafikverket 2019-08-29

#### **Riksintressen för kommunikation och funktionellt prioriterat vägnät**

Trafikverkets roll som riksintressemyndighet för allmänintresset kommunikation går ut på att värna, förvalta och utveckla den viktigaste statliga och regionala transportinfrastrukturen av nationell betydelse. Den skarpa lagparagrafen som styr arbetet gör skillnad på särskilt lämpliga kommunikationsanläggningar och anläggningar eller stråk som är av riksintresse (3 kap. 8§ Miljöbalken). Den förstnämnda gruppen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av kommunikationsanläggningen. I olika prövningar och beslut som rör markanvändningen agerar Trafikverket tillsammans med Länsstyrelsen för att tillgodose allmänintresset kommunikation.



Inom aktuellt fördjupningsområde ansvarar Trafikverket för Södra Bohusbanan och väg 168 (Marstrandsvägen). I nära anslutning till FÖP-området ligger även väg 604 (Torsbyvägen) och 601, vilka också är av statlig väghållning. Av nämnda anläggningar utgör Södra Bohusbanan ett riksintresse för kommunikationer. Väg 168 är inte utpekad som riksintresse, men har ändå stor regional betydelse som funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för dagliga personresor och kollektivtrafik. Vägen är även viktig för gods- och för semestertrafiken.

### **Utveckling av Södra Bohusbanan**

Kungälv kommun är mycket angelägna om att en ökad kapacitet längs Södra Bohusbanan kan tillskapas. I dagsläget finns inte Södra Bohusbanan med som finansierat namngivet objekt i den beslutade nationella transportinfrastrukturplanen för 2018-2029. Järnvägen utgör dock en del av en utpekad brist, ”Storgöteborg, kapacitetsbrist i regionalt system för kollektiva persontransporter på väg och järnväg”, i den nationella transportplanen.

Trafikverket genomförde år 2012 en idéstudie för att undersöka hur kapaciteten på Södra Bohusbanan kan förbättras. I samband med detta studerades bland annat möjligheten till utbyggnad av partiellt dubbelspår längs delar av stråket. Under hösten 2019 påbörjar Trafikverket en fördjupad kompletterande utredning av Södra Bohusbanan. Den fördjupade utredningen syftar till att skapa förutsättningar för att pröva Södra Bohusbanan i nästkommande nationella transportinfrastrukturplan. Södra Bohusbanan kan därmed som tidigast bli ett finansierat namngivet objekt i nationell transportinfrastrukturplan för 2022-2033.

### **Projekt väg 168 Ekelöv-Kareby**

Väg 168 förbinder Marstrand med väg E6 via Ytterby. Vägen har idag en begränsad framkomlighet, framför allt under sommaren då semestertrafiken tidvis är mycket stor. Därtill råder en hög trafikbelastning i Kungälvsmotet, med köer genom Ytterby som följd.

Trafikverket genomför nu projektet ”Väg 168, delen Ekelöv-Kareby”, vars syfte är att skapa en ny vägförbindelse mellan Ekelöv och Kareby och därigenom avlasta befintlig väg 168. Den nya väglänken bedöms i stora drag neutralisera för de beräknade trafikökningarna som uppstår på befintlig väg 168 till följd av exploatering Ytterby och Marstrand. Under sommaren 2018 gjordes ett omtag i projektet efter att det tidigare beslutet av korridor hade upphävts. Därefter har utbredningsområdet utökats och Trafikverket utreder nu alternativa lösningar och förutsättningar inom ett större område inför framtagandet av ny vägplan.

Mer information om projektet finns på Trafikverkets hemsida:

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vag-168-Kungalv-Marstrand-/vag168-ekelov-kareby/>

### **Trafikverkets synpunkter**

#### *Övergripande*

Trafikverket ser positivt på att kommunen vill förtäta i stationsnära lägen eftersom detta skapar förutsättningar för hållbart resande och nyttjande av befintlig infrastruktur. Vidare ställer sig Trafikverket positivt till de olika riktlinjer som kommunen har formulerat gällande den fortsatta utvecklingen av Ytterby som ett hållbart stationssamhälle.

Det är tydligt att planeringen för FÖP Ytterby samverkar med den kommunala trafikplanen från 2017, vars inriktning är att utveckla kommunen i led mot ett mer hållbart resande.

Trafikplanens strategiska mål är bland annat att öka andelen hållbara resor, öka tryggheten, säkerheten och tillgängligheten i trafikmiljöer, öka samnyttjandet av trafikslag, samt begränsa framtida miljö- och klimatpåverkan. Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och

attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.

Hållbara kommunikationer och mobilitet genom koppling till kollektivtrafik och gena trygga gång- och cykelstråk präglar det framtida Ytterby. Trafikverket ser positivt på kommunens ambition om välutbyggda gång- och cykelnät med koppling till stationen och centrum samt Rollsbo.

#### *Påverkan på statligt vägnät*

Vid genomförande av projektet ”Väg 168, delen Ekelöv-Kareby” kan förutsättningarna för avlastning av väg 168 tillskapas. Tidigare dialog har förts mellan Trafikverket och Kungälv kommun gällande eventuellt kommunalt övertagande av väg 168 på sträckan Kungälvsmotet-Ekelöv, efter det att ny vägsträckning finns på plats. Då projektet än så länge befinner sig i ett tidigt planeringsskede, finns inga fattade beslut gällande framtida ägarskap av vägen på sträckan förbi Ytterby.

I handlingarna tillhörande den fördjupade översiktsplanen föreslås att väg 168 får en stadsmässig karaktär med en tydlig sammanlänkande funktion mellan Ytterby och Kungälv centrum. Så länge väg 168 genom Ytterby ägs och förvaltas av Trafikverket måste vägens utformning vara förenlig med kraven i VGU. Vidare måste all planering som innebär påverkan på vägen förankras och godkännas av Trafikverket.

Trafikverket bedömer att den kommande exploateringen i Ytterby i stor utsträckning samverkar med utvecklingen av den nya vägsträckan mellan Ekelöv-Kareby. Det hade därför varit intressant att ta del av kommunens tankar gällande Ytterbys utveckling i ett scenario av projektet Ekelöv-Kareby inte genomförs eller försenas. Hur skulle ett sådant scenario påverka den fördjupade översiktsplanen? Inför det fortsatta arbetet med FÖP Ytterby efterfrågar Trafikverket att handlingarna kompletteras med ett resonemang där hänsyn tas till väg 168 utifrån dagens befintliga och prognostiserade förutsättningar.

Vidare anser Trafikverket att en övergripande trafikutredning för Ytterby bör tas fram inför nästa skede. Utifrån kommunens exploateringsplaner som presenteras i den fördjupade översiktsplanen bör trafikutredningen redovisa påverkan på närliggande vägnät avseende kapacitet, köllängder med mera. En övergripande trafikutredning kan även fungera som ett bra underlag inför kommande detaljplanering i området.

#### *Påverkan på järnvägen*

Södra Bohusbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8§ Miljöbalken. Kommunen måste därför säkerställa genom sin planering så att tillkommande bebyggelse inte leder till att riksintresset påtagligt skadas, eller att eventuell utbyggnad av järnvägen förhindras. Trafikverket kan i dagsläget inte lämna besked om eventuell ny spårsträckning eller behov av fler spår i Ytterby. Vid byggnation nära järnväg är det även viktigt att hänsyn tas till elsäkerhetsavstånd, urspårningsrisk och andra rekommenderade avstånd baserat på bebyggelsens karaktär. Eventuella planer gällande planskilda passager måste i tidigt skede diskuteras och förankras i dialog med Trafikverket.

#### *Nytt resecentrum*

I den fördjupade översiktsplanen för Ytterby uttrycks kommunens ambition om att utveckla ett nytt resecentrum vid platsen för dagens befintliga tågstation. Det nya resecentrumet ska ha som uppgift att koppla ihop järnvägen med övrig kollektivtrafik på båda sidor om Bohusbanan. Vidare ska resecentrumet fungera som en nod för gena gång- och cykelstråk och därigenom bidra till utvecklingen av ett sammanhållet och attraktivt kommunikationsnät.

Vid planering av nya resecentrum i järnvägsmiljö är det av stor vikt att Trafikverket, GR, Västra Götalandsregionen och andra berörda aktörer bjuds in tidigt till dialog. Lokalisering, genomförbarhet och tekniska förutsättningar på platsen behöver studeras och säkerställas innan eventuell utformning av resecentrumet kan diskuteras. Kostnaden för att bygga resecentrum med tillhörande stationsanläggning är som regel mycket hög, och finansiering via regional och nationell transportinfrastrukturplan kan därmed bli nödvändigt för att möjliggöra projektet. För finansiering via Staten måste resecentrumet först bli ett namngivet objekt i regional och nationell transportinfrastrukturplan. Trafikverket vill tydliggöra att kriterierna för att ett projekt ska klassas som ett namngivet objekt är höga. Kommunen behöver arbeta aktivt tillsammans med kommunalförbundet för att lyfta frågan till VGR.

### *Risker- farligt gods*

Kommunens ambition om att utveckla Ytterby genom koncentrerad förtätning i anslutning till järnvägen ställer höga krav på säkerhet och riskhantering. Då Södra Bohusbanan är utpekad som transportled för farligt gods passerar godstrafik dagligen Ytterby station. Vid exploatering inom 150 meter från farligt godsled ska Länsstyrelsens riskpolicy beaktas och en riskbedömning genomföras. I kommande riskutredningar anser Trafikverket att uppgifter ska hämtas från Trafikverkets trafikuppgifter för 20 år efter öppningsår. Vidare bör kommunen i beräkningarna ta höjd för förekomst av genomgående trafik på Södra Bohusbanan, det vill säga beräkningar ska genomföras utifrån skyltad hastighet (110km/h).

Väg 168 är inte utpekad som transportled för farligt gods. Dock förekommer en viss mängd transporter av farligt gods på vägen ut mot Marstrand. Då kommunen enligt FÖP-handlingarna planerar bebyggelse i nära anslutning till väg 168, anser Trafikverket att riskbedömningar bör genomföras och att skyddsåtgärder kan bli nödvändiga. Hänsyn ska tas till Räddningstjänstens synpunkter på lokalisering och utformning av exploateringen.

### *Vibrationer*

Vid exploatering i väg-och järnvägsnära lägen finns risker för vibrationer och stomljud i omgivande bebyggelse. Trafikverket tycker att det är positivt att kommunen är medveten om riskerna kopplat till vibrationer. Då FÖPens riktlinjer i huvudsak bygger på förtätning i ortens centrala delar runt Södra Bohusbanan, kommer frågan om vibrationer behöva hanteras. Som riktvärde anser Trafikverket att 0,4 mm/s vägd RMS inte bör överstigas i utrymmen där människor stadigvarande vistas ([TDOK 2014:1021](#)).

Kommunen kommer behöva genomföra riskanalyser och studera de geotekniska förutsättningarna vid kommande detaljplanläggning, för att säkerställa vilken typ av grundläggning eller val av byggnadsstommar som kommer krävas.

### *Buller*

Trafikverket noterar att ingen övergripande trafikbullerutredning har genomförts vid framtagande av FÖPen. Som underlag har kommunen istället använt trafikbullerutredningar från tidigare planarbeten i Ytterby samt Trafikverkets underlag för väg 168 utifrån 2011-års trafikmängder.

Exploatering och förtätning i närheten av Södra Bohusbanan och väg 168 kommer att ställa höga krav på bebyggelseutformning och effektiv bullerhantering. Trafikverket bedömer att ljudnivåerna närmast transportlederna riskerar att bli stundtals höga, särskilt nära väg 168 om trafikmängderna ökar. Detta kan medföra en osund ljudmiljö för boende i närområdet. Det är bra att kommunen är medvetna om riskerna kopplat till trafikbuller och vikten av bullerreducerande åtgärder i den fortsatta detaljplaneringen.

Kommunen anger i FÖP-handlingarna att riktvärdena för trafikbuller som stadgas i Infrastrukturinriktningen för framtida transporter (prop 1996/97:53), utgör den långsiktiga målsättningen i planeringen för nya bostäder inom FÖP-området. Trafikverket utgår dock från Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader vid bedömning av detaljplaner. Trafikverket förutsätter att kommande exploatering utformas för att klara riktvärdena i sistnämnda förordning.

#### *Luftkvalitet*

Underlag avseende luftkvalitet inom FÖP-området saknas, då inga analyser genomförts i samband med framtagande av samrådshandlingarna. Trafikverket delar till viss del kommunens resonemang om att en transportsnål planering, kombinerat med en långsiktig omställning av fordonsflottan, kan komma att kompensera för ökade halter av kväveoxid och partiklar till följd av prognostiserade trafikökningar.

Trafikverket anser dock att det är viktigt att rådande riktlinjer för miljökvalitetsnormer, kvävedioxid och partiklar efterföljs. För såväl luftkvalitet som buller finns indicier som talar för påståendet att luft-och bullermiljön i Ytterby och intill väg 168 i synnerhet, är dålig i förhållande till miljökonsekvensnormer och trafikbullerförordningen. Trafikverket efterfrågar inför nästa skede att kommunen tar fram en övergripande utredning av luftkvaliteten i området. En övergripande utredning kan även fungera som ett bra och nödvändigt underlag inför kommande detaljplanering i området.

#### **Planeringsförutsättningar - Att ta med sig i det fortsatta arbetet**

Kommunen har i samrådshandlingarna identifierat behovet av ett flertal fördjupande utredningar. Trafikverket välkomnar detta och deltar gärna i de utredningar som eventuellt genomförs inför granskningsskedet och kommande detaljplanering.

Inför det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen anser Trafikverket att kommunen bör utgå från följande planeringsförutsättningar:

- I kommande utredningar som avser bedömning av risker, buller och vibrationer anser Trafikverket att uppgifter ska hämtas från Trafikverkets trafikuppgifter för 20 år efter öppningsår. I dagläget hänvisar trafikverket till basprognoser för 2040 men med tiden kommer dessa att uppdateras till 2045 och på sikt 2050. Vilket prognosår som bör användas i utredningarna beror med andra ord på när utredningen utförs.
- Vidare bör kommunen i beräkningarna för risker, buller och vibrationer ta höjd för förekomst av genomgående trafik på Södra Bohusbanan, det vill säga beräkningar ska genomföras utifrån skyltad hastighet (110 km/h). Så länge väg 168 är av statlig väghållning ska även vägens skyltade hastighet användas som planeringsförutsättning i utredningar kopplade till detaljplaner.
- När det gäller övergripande frågor inom planområdet, så som luftkvalitet, dagvattenhantering och trafiklösningar, rekommenderar Trafikverket att kommunen tar fram övergripande analyser inför granskningen av FÖP:en. Övergripande utredningar i den fördjupande översiktsplanen underlättar inte enbart inför kommande detaljplanering, utan skapar även bättre förutsättningar för FÖP:ens genomförande. Även i dessa utredningar anser Trafikverket att Trafikverkets basprognos för år 2040.

- Trafikverket bedömer att den kommande exploateringen i Ytterby i stor utsträckning samverkar med utvecklingen av den nya vägsträckan mellan Ekelöv- Kareby. Det hade därför varit intressant att ta del av kommunens tankar gällande Ytterbys utveckling i ett scenario av projektet Ekelöv-Kareby inte genomförs eller försenas. Inför det fortsatta arbetet med FÖP Ytterby efterfrågar Trafikverket att handlingarna kompletteras med ett resonemang där hänsyn tas till väg 168 utifrån dagens befintliga och prognostiserade förutsättningar.

#### Övrigt

För mer information, se Trafikverkets underlagsmaterial Transportsystemet i samhällsplaneringen eller läs på <https://trafikverket.ineko.se/se/transportsystemet-i-samhällsplaneringen-trafikverkets-underlag-för-tillämpning-av-35-kap-miljöbalken-och-av-plan-och-bygglagen>

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

### Södra Bohusbanan

Kommunen arbetar i enlighet med GR strukturbild för att utveckla Ytterby som stationssamhälle. Kommunen utgår från att vi tillsammans med Trafikverket har ett gemensamt ansvar där Södra Bohusbanan är avgörande för att nå FÖPens mål och genomförande.

### Påverkan på statligt vägnät

Det finns inga fattade beslut gällande framtida ägarskap av väg 168 på sträckan förbi Ytterby. Frågan om hur, väg 168 genom Ytterby ska hanteras på sikt, ingår i TRVs projekt väg 168 Ekelöv-Grokareby.

Den stadsmässiga karaktär som avses i sammanlänkingsstråket avser i första hand åtgärder på grönytor längs med Marstrandsvägen samt breddning av gång och cykelstråk. På sikt kan andra åtgärder bli aktuella.

Kommunen hänvisar till TRV:s pågående projekt med kommande beskrivning av nollalternativ samt resonemang och dialog kring väg 168. I nuläget finns flera alternativa föreslagna vägstråk som skulle innebära olika konsekvenser för FÖPen.

Målet med FÖPen är ett hållbart attraktivt stationssamhälle där kommunen ska arbeta för att fler transporter sker hållbart med kollektivtrafik, gång och cykel. Detta gäller både befintlig som tillkommande bebyggelse i Ytterby och även oavsett en ny väglänk mellan väg 168 och E6. Stor del av den föreslagna bebyggelsen föreslås runt stationsområdet där framför allt Bohusbanans framtida utveckling är viktig. Viss exploatering föreslås närmare Marstrandsvägen (Norra Storängen, Västra Tunge) där trafikbuller och luftkvalitet behöver hanteras i ett tidigt skede i kommande planläggning inför gestaltning av bostadsområden.

Kommunen bedömer det svårt att ta fram en trafikutredning för FÖPområdet som helhet då det finns så många förutsättningar som är oklara, bl.a. avseende förtätning av befintliga områden där kommunen inte har rådighet. I kommande planarbeten är det viktigt att göra trafikutredningar ur ett större perspektiv t.ex. vad en förtätning av Björkås och en kommande byggnation av Porteberget innebär. Under kapitel Trafik och kommunikationer kompletteras texten under rubriken Biltrafik med hur biltrafiken fördelats från nya centrala områden till omgivande vägnät.

**Påverkan på järnvägen**

För genomförandet av FÖPen är vikten av Bohusbanans utveckling avgörande. Dialog har påbörjats med Trafikverket och Västtrafik om ett samverkansavtal.

**Nytt resecentrum**

Kommunen har påbörjat en tidig dialog med berörda aktörer för att kunna formulera krav och behov i kommande planering i Ytterby. Ett antal frågeställningar har lyfts från kommunen i samband med möte med TRV och Västtrafik.

**Risker farligt gods**

FÖPen kompletteras under kapitel miljö- och riskfaktorer med text och karta.

**Vibrationer**

FÖPen kompletteras under kapitel miljö- och riskfaktorer med text och riktlinjer.

**Luftkvalitet**

FÖPen kompletteras under kapitel Miljö- och riskfaktorer. Kommunen har inte för avsikt att ta fram en övergripande utredning av luftkvaliteten i detta skede. Luftövervakningen i kommunen ombesörjs av luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen som regelbundet utför övergripande utredningar. Centrala Ytterby behöver uppmärksammas i kommande utredningar av kvävedioxid och partiklar. I samband med planläggning av bostäder, förskolor eller skolor längs med Marstrandsvägen eller norra delen av Torsbyvägen ska det aktuella projektet beakta hur det påverkar luftkvaliteten genom relevanta undersökningar.

**Planerings förutsättningar**

Beaktas. Kommunen stämmer av med TRV inför utredningsarbete.

FÖPen kompletteras under kapitel miljö- och riskfaktorer med text och riktlinjer avseende underlag för utredningar av risker, buller och vibrationer.

Dagvattenhantering har utretts övergripande i enlighet med gällande dagvattenplan och beskrivs under kapitel teknisk försörjning. Trafiklösningar ska utredas i kommande detaljplaner avseende aktuellt samt omgivande kommande förändringar avseende trafiksituationen. Frågan om utredning luftkvalitet se svar ovan.

Kommunen deltar i arbetet med ny vägsträckning mellan Ekelöv- Grokareby och kommer även att yttra sig under kommande samråd. Beroende av val av placering av ny vägsträckning kan påverka trafikföring olika i Ytterby området.

**STATLIGA BOLAG****YTTRANDE****Vattenfall 2019-09-29**

Bilagda kartor är sekretessbelagda.

Vattenfall har elanläggningar inom området vilket visas av bifogade kartor. Lila linje = 130 kV högspänningsledning, turkos linje = 20 kV högspänningsledning. Heldragna linjer är luftledningar och

streckade linjer är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som blå blixtförsedd kvadrat.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

Enligt Nät 2012 K § 7.3 får inte byggnader uppföras, marknivån ändras, eller andra åtgärder vidtagas som äventyrar funktionen eller driften av nätägarens anläggningar.

Vattenfall har som nämnts i samrådshandlingarna högspänningsluftledning inom Ytterby. Ledningen är koncessionspliktigt, ska ledningarna byggas om d.v.s. grävas ned kommer Vattenfall behöva söka ny koncession. En åtgärd som är mycket kostsam och tidskrävande, och bekostas av exploatören.

Vattenfalls markförlagda kablar får inte byggas över och Vattenfalls anläggningar måste uppfylla det säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter. Befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet.

Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se). Om ärendet brådskar kontakta Vattenfalls kundtjänst på telefon: 020-82 00 00, kostnaden för uttryckningen debiteras då beställaren.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras.

## **YTTRANDE**

### **Skanova 2019-08-30**

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot föreslagen översiktsplan.

Om eller hur Skanovas anläggningar påverkas av föreslagen exploatering, får belysas i framtida detaljplanearbete.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras.

## **REGIONALA ORGAN**

## **YTTRANDE**

### **Polisen Kungälv/Ale 2019-05-22**

I nuläget har Lokalpolisområde Kungälv/Ale inte några synpunkter på den fördjupade översiktsplanen FÖP för Ytterby Kungälvs kommun som skickats ut.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras.

## **YTTRANDE**

### **Lantmäteriet 2019-05-27**

Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar (daterade 2019-04-17) har följande noterats: Lantmäteriet har enligt 3 kap. 9-10 §§ PBL ingen fristående roll i samrådsförfarandet när översiktsplaner tas fram. Lantmäteriet ska vid förfrågan lämna sina synpunkter till länsstyrelsen och har därför inte några synpunkter att lämna till kommunen i detta ärende.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras.

## **YTTRANDE**

### **Västtrafik 2019-08-30**

#### **Övergripande kommentarer**

Västtrafik har tagit del av samrådshandlingen för den fördjupade översiktsplanen för Ytterby. Handlingen är omfattande och informativ med en lyhördhet för sociala frågor där medborgarnas engagemang genomsyrar planhandlingen och även visionerna för det framtida Ytterby. Kommunens vilja att förtäta och utveckla Ytterby hållbart framgår tydligt och stort fokus ligger på en förtätning närmast befintlig tåg- och busstation, något som anses mycket positivt ur ett kollektivtrafikperspektiv. För att kunna möta den förväntade resandeökningen så behöver kollektivtrafiken fortsatt framstå som attraktiv. Att tätortens invånare idag benämner de goda kollektivtrafikförbindelserna som det mest positiva med Ytterby måste värnas. Att gemensamt fortsatt verka för kollektivtrafikens konkurrenskraft är viktigt, både vad gäller infrastruktur och utbud.

Cykel- och gång omnämns på flera ställen som första transportval inom och utanför tätorten, vad gäller etapputbyggnad är det viktigt att möjligheterna för att ta sig till fots eller på cykel utvecklas i tidigt skede. Det finns som omnämns, stor potential att knyta ihop Ytterby med kommunens övriga tätorter genom att utveckla gång- och cykelförbindelser.

En blandning av verksamheter och bostäder är att föredra, kan människor bo och arbeta på samma plats ges goda möjligheter att färdas till arbetet med gång- och cykel.

#### **Kollektivtrafiklösningar i den fördjupade översiktsplanen**

Stort fokus läggs vid järnvägen och befintlig station, att stationen får ett tydligare sammanhang i området är positivt. Tåget ska vara stomme i det mellankommunala och regionala resandet. Redan idag och även i en framtid är dock den lokala busstrafiken nödvändig för att koppla ihop kommunens olika tätorter.

Busstationens utformning kommer därför bli viktig och alla åtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet uppskattas. Västtrafik ser fram emot en fortsatt diskussion om framtida stationsläge och dess utformning. Viktigt att understryka redan nu är att befintliga funktioner på busstationen så som möjlighet till vändning och reglering även kommer behövas i en framtida lösning. I övrigt är det viktigt att fundera på hur den hållbara mobiliteten löses från Ytterbys mer perifera delar. Tas befintlig pendelparkering i anspråk för andra ändamål, behöver befintliga kombinationsresenärer förändra sina vanor.

Vad gäller utbyggnad av resecentrum i Ytterby finns i dagsläget inga sådana planer från Västtrafiks sida. Om Ytterby växer och resandet ökar kan dock ett resecentrum vara motiverat.

Den fördjupade översiktsplanen förutsätter att tågavgångarna och kapaciteten på Bohusbanan kommer öka i en framtid vilket är den långsiktiga planen. Det kan dock dröja innan en full utbyggnad är på plats och det är viktigt att fundera över andra lösningar i tidigt skede. Befintlig



busstrafik är ett medel att arbeta med, även att styra resandet till andra tider, främja lokal verksamhetsetablering och utveckla gång- och cykelstråk blir viktigt för helheten.

### **Social konsekvensbeskrivning ur ett kollektivtrafikperspektiv**

Eftersom det kommer vara delvis längre avstånd från den bebyggelsen som placeras längst bort från stationen vill vi belysa behovet av säkra, trygga och tillgängliga gång och cykelvägar i området. En förtätning av Ytterby med blandade funktioner bidrar till en sammanhållning och ger förutsättningar för människor som av olika anledning inte har tillgång till bil att klara av vardagslivet i närområdet. Viktiga funktioner att värna om i en framtida utbyggnad för att nå en diversifierad stad är band annat verksamheter, skolor, vård, handel, idrottsanläggningar och kulturarenor. Framtida kollektivtrafiksystem bör göras tillgängligt för så många som möjligt, därför är en tät exploatering att föredra närmast hållplats/station. Närheten och tillgången på god kollektivtrafik gör även att personer som inte har möjlighet att köra bil kan ta sig till och från området vilket är positivt ur ett socialt hållbart perspektiv. Vid lokala knutpunkter som exempelvis Ytterby station är det viktig att väga in det sociala perspektivet då platserna bör fyllas med mervärde för att upplevas som attraktiva och tillgängliga från resenärshåll.

### **Övrigt**

I den fördjupade översiktsplanen omnämns flera regionala strategidokument men trafikförsörjningsprogrammet saknas. Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramar och visar riktning för kollektivtrafiken i stort och kan behöva omnämnas i planen under rubriken ”regionala ställningstaganden”.

### **Fortsatt arbete**

Det kan behöva tas fram trafikprognoser och mobilitetsutredningar i ett senare skede där de olika delområdena behandlas, för att kunna dra slutsatser om vilket framtida resande som kan förväntas från och till området.

Det bör också konkretiseras vilken etapputbyggnad man tänker sig och hur den hållbara mobiliteten uppmuntras redan från start. Istället för att låsa sig vid exempelvis just en kollektivtrafiklösning är det viktigare att fundera hur framtida kapacitetsbehov (resandemässigt) uppfylls med rätt färdmedel, där gång, cykel och kollektivtrafik måste tar de största resandeströmmarna.

Med tanke på kommunens höga ambitioner om att minska biltrafiken till förmån för kollektivresande, gång och cykel, är det viktigt med en tydlig prioritering av dessa trafikslag i området. Att enbart satsa på kollektivtrafikåtgärder samtidigt som bilens attraktivitet och tillgänglighet kvarstår, kommer inte leda till någon större överflyttning.

Västtrafik ser fram emot att medverka i att omsätta programmet i fysiska planer, handlingsplaner och åtgärder.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

### **Kollektivtrafiklösningar i den fördjupade översiktsplanen**

Dialog har påbörjats med Västtrafik och Trafikverket om behov av kollektivtrafiklösningar i centrala Ytterby. Upplägget i FÖPen är att till stora delar koppla de perifera Ytterby till stationen via gena gång- och cykelvägar. Väster om Bohusbanan föreslås en ny lokalgata för kollektivtrafik. Västtrafiks framtida kollektivtrafiklösningar är avgörande för FÖPens genomförande. Dialog och studie kring lösning av pendelparkeringsfrågan pågår.

Kommunen är medveten om att det är en långsiktig lösning avseende utbyggnad av Bohusbanan och att utveckling av busstrafik och gång- och cykel är viktig initialt. Här ligger ett ansvar hos både Kommunen och Västtrafik.

### **Social konsekvensbeskrivning ur ett kollektivtrafikperspektiv**

Ett av målen i FÖPen är att bygga ut attraktiva, gena Gång- och cykelstråk. Riktlinjerna under Trafik och kommunikationer förtydligas.

Att stationsområdet och övriga gemensamma utemiljöer ska vara trygga, inbjudande och inkluderande är ett av målen i FÖPen. Att utveckla ett resecentrum skulle bidra till detta.

### **Övrigt**

FÖPen kompletteras med Trafikförsörjningsprogrammet under rubriken Regionala ställningstaganden.

### **Fortsatt arbete**

Kommunen instämmer i att det kommer att behöva tas fram trafikprognoser och mobilitetsutredningar i ett senare skede för de olika delområdena i dialog mellan Västtrafik/kommunen.

Under kapitel fortsatt planering och genomförande förtydligas genomförandet av FÖPen. Kommunen prioriterar utbyggnad av huvudstråk för gång- och cykel.

Kommunen avsikt är att prioritera utbyggnad av gång- och cykelbanor till förmån för både befintliga bostads- och verksamhetsområden samt tillkommande. Kommunen avser även att arbeta med påverkansåtgärder. Detta lyfts fram under kapitel Fortsatt planering och arbete.

## **YTTRANDE**

### **Bohusläns museum 2019-08-30**

Efter granskning kan museet meddela följande.

#### *Kulturhistorisk bakgrund*

Som utgångspunkt berör FÖP ett geografiskt område med betydande kulturvärden både regionalt och nationellt. Inom området finns två riksintressen för kulturmiljövärden vilka även är uttagna som kommunala kulturmiljöer, vilka är Kastellegården samt Porten-Smållen.

Därutöver finns fornlämningar med bland annat gravfält och boplatser. Förutom det stora gravfältet vid Smållen och Västra Porten, Ytterby 22, finns flera gravar och gravfält registrerade på båda sidor om den dalgång som sträcker sig åt sydväst från Ytterby samhälle ut mot Tega och Nordre älv. Flertalet arkeologiska utredningar samt utgrävningar har genomförts i området under årens lopp.

En kulturhistorisk analys har utförts i två omgångar inom området som utgör den fördjupade översiktsplanen för Ytterby. Analyserna utfördes 2017 samt 2019 av Kula ABB (Ytterby – två kulturhistoriska analyser). Ett område inom översiktsplanens yta ingår ej. Detta är Ytterby centrum. Därutöver behandlas kulturmiljön i miljökonsekvensbeskrivningens utförd av (Norconsult2019-04-26 version 2).

#### *Utlåtande ur Kulturhistoriskt perspektiv*

Bohusläns museum ser det positivt att tidigare förslag att bygga inom öppen jordbruksmark är borttaget gällande Nedre Tega och del av den norra delen av området. Det är av vikt att bevara det öppna landskapet i största möjliga mån för att förstå det kulturhistoriska sambanden.

Enligt handlingarna avses att levandegöra kulturmiljöerna i området. Sammantaget finns en mängd av spännande historia att förmedla med utgångspunkt i bland annat från förhistorisk tid, landskapet och byggnader inom det område som ingår i den fördjupade översiktsplanen. Bohusläns museum ser det angeläget att de kulturhistoriska värdena lyfts fram i det framtida arbetet med att Ytterby expanderar. Bohusläns museum finner det positivt att det uttalat finns riktlinjer för att ta vara på de kulturhistoriska miljöerna och värdena i området (s 100).

Bohusläns museum ser gärna att tydliga bedömningar och analyser utförs i framtida avvägningar i detaljplanering och bygglovsansökningar/förhandsbesked. Även de kommunala kulturmiljöerna och riksintresse bör vara tydligt beskrivna gällande värde och innehåll med motivering kring bedömd påverkan.

#### *Utlåtande ur bebyggelseperspektiv*

Vi anser att kulturmiljön har tillgodosetts i de allra flesta delar av den fördjupade översiktsplanen. Då bebyggelsen i Ytterby representeras av flera olika tidsepoker men till största delen av efterkrigstidens bebyggelse så vill vi uppmärksamma er på att även den tidens bebyggelse blir alltmer angelägen att betrakta som en del av vårt kulturarv vilket innebär att också dessa hus bör behandlas varsamt i förhållande till sin ursprunglighet.

Vi vill också uttrycka vår tveksamhet inför att placera byggnader som är 6–7 våningar höga på höjden Porteberget i centrala Ytterby. Vi bedömer att förändringen av landskapsbilden och därmed förståelsen för Ytterbys ursprung kommer att påverkas negativt då dessa hus tar över rollen som landmärke över kyrkan.

#### *Utlåtande ur fornlämningsperspektiv*

Ytterby socken är mycket rik på fornlämningar med flera gravfält och boplatser och med rika fynd. Förutom det stora gravfältet vid Smällen och Västra Porten, Ytterby 22, finns flera gravar och gravfält registrerade på båda sidor om den dalgång som sträcker sig åt sydväst från Ytterby samhälle ut mot Tega och Nordre älv.

Utöver de ovan nämnda rapporterna har flertalet arkeologiska undersökningar utförts inom området. Nya fornlämningar har påträffats och kända lämningar har undersökts. Bland annat kan nämnas undersökningar området väster och sydost om Ytterby centrum (Bohusläns museum 2014:7, 2016:38, 2017:23, 2019:05 m.fl.). Därutöver behövs nämnas att gravfältet vid Porten-Smällen Ytterby 22:1 delvis har undersökts (Bengtsson, K. 2002. Kungarnas hälla och det stora gravfältet i Ytterby. Fynd 1–2/02 :47–60).

Fornlämningar riskeras att påverkas i områden som avses exploateras. Bohusläns museum finner det angeläget att vid varje enskild exploatering inom området för fördjupad översiktsplan bör samråd ske med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet rörande arkeologiska insatser.

Det har tidigare framförts att vissa områden är komplexa såsom gravfältet Ytterby 22:1. En vägdragning har föreslagits invid gravfältet. En vägdragning på platsen är komplicerad sett ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Därmed är det brådskande att en arkeologisk utredning vid östra kanten av Ytterby 22:1 kommer till stånd (Connelid 2018). Vägdragning vid Ytterby 22:1 samt byggande på Porteberget är två områden där det påpekas att arkeologiska utredningar brådskar (s 100).

För framtida exploatering såsom exempelvis utbyggnad av Bohusbanan eller andra ingrepp är det av stor vikt att samråd sker med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

#### *Sammanfattning*

Ur bebyggelseperspektiv vill museet att kommunen tar i beaktning att även efterkrigstidens bebyggelse får allt större kulturhistoriskt värde. Vi vill också uttrycka tveksamhet till att bebygga Porteberget med byggnader som tar över landmärkesrollen.

Samråd bör ske på ett tidigt stadium med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet rörande arkeologiska insatser vid kommande exploatering.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

### **Utlåtande ur Kulturhistoriskt perspektiv**

Kommunen har förhoppning om att kunna ta fram en kultur- och arkitekturstrategi för att djupare kunna analysera hur man i samband med utveckling av ett samhälle kan utveckla och lyfta fram kulturmiljö bl.a. ur ett identitetsskapande perspektiv samt att kunna bedöma eventuell risk för påverkan.

Kommunen ser att det är av vikt att göra bedömningar avseende kulturmiljön i kommande detaljplanering. Riktlinje avseende kulturmiljö kompletteras.

### **Utlåtande ur bebyggelseperspektiv**

Vid kommande planläggning som berör befintlig bebyggelse behöver gestaltningsprogram tas fram som innehåller analyser av vilken hänsyn som krävs till intilliggande bebyggelse.

En hållbar utveckling av Ytterby som stationssamhälle med en central förtätning kräver högre bebyggelse, istället för en utbredd låg bebyggelse som tar mer mark i anspråk. Förutom fler bostäder i centrala lägen ger mer friyta omkring tillskillnad från lägre bebyggelse. Så som beskrivs i MKBn, kommer en byggnation på Porteberget påtagligt påverka landskapsbilden därför är det av största vikt att ställa höga krav på gestaltningen. Övergripande i Ytterby är det viktigt att bevara siktlinjer öppna mot kyrkan i tex viktiga stråk.

### **Utlåtande ur fornlämningsperspektiv**

FÖPen kompletteras med text och riktlinje avseende tidiga samråd.

Avseende ny vägdragning samt byggande på Porteberget kommer kommunen att påbörja arkeologiska utredningar i ett tidigt skede kopplat till projekten.

Avseende framtida planläggning och kommunala projekt kommer kommunen tidigt att samråda med länsstyrelsen. När det gäller Bohusbanan ser kommunen att ansvaret ligger på Trafikverket.

## **YTTRANDE**

### **Göteborgsregionen (GR) 2019-08-30**

#### **Bedömning**

Kungälv presenterar ett välstrukturerat och genomarbetat planförslag som tydligt följer intentionerna i GR:s regionala mål- och strategidokument Hållbar tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen.

Planförslaget är detaljrikt och lättläst med bra visuellt stöd i form av kartor och foton.

Utvecklingsstrategin är förtjänstfullt välgrundad i dialoger med invånare, näringsliv och besökare, samt kunskapsinhämtning genom deltagande i olika forskningssamarbeten. Planförslaget visar en omsorg för de kvalitéer som redan utmärker Ytterby och visar på hur dessa kan stärkas genom en utveckling mot ett attraktivt och hållbart stationsområde. Avväganden mellan olika intressen är tydligt beskrivna och synergier har eftersträvat.

FÖP Ytterby pekar ut flera arbetsområden för att genomföra planförslaget. Dessa kan med fördel synkroniseras för att fånga ytterligare synergieffekter mellan till exempel social hållbarhet och markanvisning, eller mellan hållbart resande och parkering.

### **Stationsnära utveckling**

FÖP Ytterby har som mål att befolkningen i Ytterby ska fördubblas fram till år 2050. Ortens bebyggelseutveckling ska ske inifrån och ut, där nya bostäder prioriteras inom 500 m från stationen i "Den centrala urbana zonen" och i nästa etapp inom 1000 m från stationen, "Den yttre urbana zonen". Bostadsbyggande i stationsnära lägen stärker förutsättningarna för tillväxt i Göteborgsregionen och möjliggör för ett ökat antal hållbara resor. Ytterbys lokalisering i ett av GR:s huvudstråk gör orten särskilt lämplig för en sådan utveckling. GR ser mycket positivt på att kommunen tydligt tar ett ansvar för en hållbar regional utveckling, i linje med GR:s mål- och strategidokument.

FÖP Ytterbys prioritering av stationsnära utveckling är en betydande förändring från ÖP 2010:s markanvändning där en större del av utvecklingen skulle ske på ortens utkanter. GR välkomnar att det nya planförslaget har nyttjat ridskolans flytt och möjliggör för att läka orten och stärka kopplingar till centrala Kungälv. FÖP Ytterby påpekar dock att ett flertal detaljplaner nyligen har antagits eller pågår som utgår från ÖP2010:s markanvändning. Detta innebär att en stor andel av den prognosticerade befolkningsökningen kommer att ske i Ytterbys utkanter kontinuerligt under planperioden. GR saknar en diskussion av hur denna parallella utveckling påverkar planförslaget ambitioner om en stationsnära utveckling. GR vill betona vikten av att få till goda kollektivtrafiklösningar redan från första inflyttning för att knyta ihop orten.

GR ser särskilt positivt på att FÖP Ytterby har tagit tillvara på slutsatserna från de forskning- och samverkansprojekt som kommunen har deltagit i. Planförslaget för centrumområdets utveckling följer till stor del de rekommendationer som avser täthet och en funktionsblandning mellan bostäder i olika upplåtelseformer och storlekar, service, rekreation och handel. Ett tätt och funktionsblandat centrumområde skapar förutsättningar för en attraktiv och levande stadskärna och ligger väl i linje med GR:s styrdokument som förespråkar en lokalisering av handel och arbetsintensiva arbetsplatser till stationsnära lägen.

Planförslaget lyfter risken om att en förtätning i centrumområdet kommer att påverka luftkvaliteten negativt, bland annat till följd av en trafikökning. I ett längre perspektiv hoppas kommunen på att en framtida omställning till andra drivmedel mildrar konsekvenserna. GR rekommenderar att kommunen i sin fortsatta planering aktivt möjliggör för en snabb omställning till fossilfria fordon. Även en bebyggelsestruktur som möjliggör hög grad av luftgenomströmning kan bidra positivt till luftkvaliteten, vilket skulle kunna ingå i de gestaltungsprogram som planeras.

En förtätning i stationsområdet medför även utmaningar vad gäller buller och vibrationer. Planförslaget inkluderar några idéer på hur lokalisering av till exempel kontor och parkeringshus kan skydda mot buller men annars skjuts frågan till ett senare planeringsstadium. Hantering av vibrationer och buller

från såväl järnväg som vägar är en nyckelfråga i en stationsnära utveckling och GR ser gärna att den kommer in tidigt i planeringsprocesserna. Vidare bidrar GR gärna med erfarenheter från projekt inom kunskapsprocessen ”Det urbana stationssamhället.”

Det är mycket positivt att FÖP Ytterby planerar för fastighetsnära insamling och att kommunen avser att möjliggöra för återbruk och återanvändning. Vid anläggning av en ny återvinningscentral vill GR betona vikten av att planera för både dagens och framtidens behov samt en lokalisering som möjliggör för effektiva, säkra och hållbara transporter. GR bidrar gärna med erfarenheter utifrån arbetet med den regionala avfallsplanen.

### **Mobilitet**

FÖP Ytterbys långsiktiga målsättning är att år 2050 ska gång, cykel och kollektivtrafik vara det självklara transportsättet i orten och till/från Kungälv, Rollsbo och andra regionala målpunkter. Resor med gång, cykel och kollektivtrafik är effektiva, bidrar positivt till folkhälsa, social hållbarhet och en tillgänglig arbetsmarknadsregion. GR ser mycket positivt på målsättningen och anser att det även blir ett viktigt bidrag till att nå såväl de regionala som de nationella klimatmålen på transportområdet, som dock behöver uppnås mycket tidigare än 2050.

Riktlinjerna och strategierna i FÖP Ytterby stödjer målsättningen till stor del. Ett nytt resecentrum, fler separata busskörfält och en ny bussgata väster om spåret stärker kollektivtrafikens attraktivitet och framkomlighet såväl lokalt som regionalt. FÖP Ytterby hänvisar till ett antal planer för olika trafikslag som är under framtagande. GR ser gärna att dessa planer samordnas för att beakta synergieffekter och underlätta för hållbara regionala multimodala resor. GR är gärna med i en fortsatt dialog tillsammans med andra parter om en förverkligande av Målbild tåg 2035.

För att möjliggöra för ökat cyklande och gång har FÖP Ytterby som målsättning att år 2035 ska gång- och cykelvägnätet vara välutbyggt med koppling till stationen och centrum samt Rollsbo.

Utbyggnadsförslaget är väl genomtänkt med tydliga stråk och riktlinjer som styr mot ökad trygghet och funktionalitet, samt kopplingar till gröna stråk som ökar attraktiviteten. Det är även positivt att behovet av trygga och lägliga cykelparkeringar tas upp och GR ser gärna att cykelparkeringar läggs till i riktlinjerna för parkering. GR arbetar i nuläget på en regional cykelplan med fokus på det regionala huvudnätet, där ett stråk passerar norr om planområdet. GR skulle välkomna att planförslaget belyser hur cykelnätsutbyggnaden förhåller sig till och bidrar till att stärka cykelns roll i ett regionalt sammanhang.

Som planförslaget medger innebär en förtätning av centrala Ytterby mer trafik i hela Ytterby.

Kommunen uttrycker en riktlinje om att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras och skriver att målsättningen är att inte skapa mer biltrafik, utan att fler, nya som gamla resor kan ske med annat än bil. GR vill betona vikten av en målstyrd planering för att nå detta. Samrådshandlingen hade kunnat stärkas med en analys av hur de planerade nya bilvägarna och bilparkeringarna påverkar ambitionen om att biltrafiken inte ska öka.

### **Natur, kultur och rekreation**

Grönstruktur får en betydande roll i FÖP Ytterby och bygger på en kombinerad grönstrukturplan och dagvattenutredning. GR ser mycket positivt på arbetssättet att ta fram en gemensam grönstrukturplan och dagvattenutredning då frågorna ofta går ihop och det skapar underlag för hållbara lösningar. FÖP Ytterby har tagit tillvara på sådana lösningar och hittat synergieffekter mellan å ena sidan dagvattenhantering och översvämningsproblematik och å andra sidan naturvårds- och rekreatiionsfrågor.

FÖP Ytterby har också nyttjat synergieffekterna för att skapa förutsättningar för ett klimatanpassat samhälle. GR välkomnar att kommunen tydligt har inkluderat klimatanpassningsåtgärder i planförslaget. De specificerade åtgärderna handlar dock främst om hantering av skyfall och översvämningar och GR ser gärna att även hantering av värmeböljor får en tydlig plats i planförslagets riktlinjer, till exempel de ekosystemtjänster som träd erbjuder som temperatursänkare i den bebyggda miljön.

FÖP Ytterbys planerade utbyggnad av centrumområdet innebär att viss jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse. Förtätningen i centrum betyder dock en minskad utbyggnad på jordbruksmark än vad som angavs i ÖP 2010. GR ser mycket positivt på att planförslaget har bevarat en större andel jordbruksmark än i tidigare planer och att den jordbruksmark som tas i anspråk fyller en viktig funktion såväl för den stationsnära utvecklingen som för att länka ihop orten med resten av Kungälv's centralort. GR skulle gärna se en reflektion över hur utbyggnaden på jordbruksmark i Ytterby påverkar den totala mängden jordbruksmark i regionen. Att FÖP Ytterby lyfter möjligheterna med stadsodling och akvaponik är också positivt, som ett bidrag till en framtida livsmedelsförsörjning.

Överlag visar FÖP Ytterby en omsorg för de unika kultur- och naturvärdena som finns i Ytterby. GR ser mycket positivt på att planförslaget möjliggör för att värdena förstärks genom anläggning av stadsparker och tillgängliggörande genom gröna stråk och kopplingar till kulturvärdena i bl.a. Smällen. Dessa förändringar kan bidra till Ytterbys regionala attraktionskraft som både boendeort och besöksmål. Det är även välkommet att planförslaget har ambitionen att inte enbart bevara en biologisk mångfald utan även att förstärka den.

### **Social hållbarhet**

GR arbetar utifrån en definition av social hållbarhet som: jämlik tillgång till, välfungerande boende- och livsmiljöer, rekreation (natur, fritid och kultur), service och kollektivtrafik, samt tillit och social sammanhållning genom, delaktighet, mötesplatser och sammanlänkande stråk. FÖP Ytterby bidrar positivt till samtliga aspekter.

Det är positivt att Ytterbys bidrag till den regionala bostadsförsörjningen ska eftersträva en blandning av olika upplåtelseformer, bostadstyper och storlek i samma byggnad eller i samma kvarter. Det bidrar positivt till att motverka segregation och till jämlik tillgång till välfungerande boendemiljöer. Planförslagets gröna stråk och anläggning av parker innebär en ökad tillgänglighet till natur, fritid och kultur och en sammanlänkning av orten. Genom att ta tillvara på ortens unika naturmässiga och kulturella värden stärks ortens identitet, vilket är positivt för social sammanhållning och stärker ortens attraktionskraft som regionalt besöksmål.

### **Omvärlden**

GR ser positivt på att FÖP Ytterby har ett tydligt regionalt perspektiv i många frågor, inklusive bostadsförsörjning, arbetsmarknad och näringslivsutveckling, och särskilt avseende Bohusbanan och dess möjligheter och utmaningar. GR efterlyser dock ett utvecklat omvärldsperspektiv på några andra områden. När Ytterby får en utökad handel och service, hur påverkar det godstransporter lokalt och regionalt och vilken planering krävs för att göra dessa hållbara?

FÖP Ytterby innehåller visionen om att Ytterby på sikt ska bli en entrépunkt till Bohuslän där stationen är hjärtat för tätorten, landsbygden och kustzonen. GR skulle välkomna en utförligare beskrivning av hur denna vision påverkar och påverkas av kommunala och regionala förutsättningar och strategier i en vidare geografi. Till exempel lyfts problematiken med att väg 168 används som genomfart för alla som vill besöka eller bosätta sig i Marstrand och FÖP Ytterby förespråkar en väglänk mellan Ekelöv och

Kareby som lösning. Men vilken roll kan stationssamhället Ytterby spela, tillsammans med annan kommunal och regional planering, för att skapa förutsättningar för fler hållbara kommunikationer till Marstrand och andra regionala målpunkter? Vad innebär en sammanväxt med centrala Kungälv för kommunen och de regionala flöden av människor som i nuläget går via centrala Kungälv? Vilken potential finns för en utveckling av kollektivtrafikstråk mellan det nya resecentrumet i Kungälv, Ytterby och andra kommunala och regionala målpunkter?

GR anser att en utveckling av Ytterby i linje med planförslaget kan skapa såväl lokal som regional klimatnytta och ser gärna att planförslaget kopplas till målen i Västra Götalands klimatstrategi "Klimat 2030".

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

### **Stationsnära utveckling**

FÖPen kompletteras under kapitel Fortsatt planering och genomförande med förtydligande avseende hur befintlig och nyttillkommen bebyggelse behöver kopplas till centrala Ytterby genom prioritering av utbyggnad GCbanor.

FÖPen kompletteras både under kapitel Miljö- och riskfaktorer samt och Gestaltning avseende bebyggelsestruktur kopplat till luftkvalitet och trafikbuller. Parallellt arbetar kommunen med arbetar kommunen med frågan om ett hållbart resande.

FÖPen kompletteras under kapitel Miljö- och riskfaktorer med text avseende hur exploatering nära Bohusbanan samt vägar bör hanteras. Kommunen tar gärna del av erfarenheter från projekt inom kunskapsprocessen "Det urbana stationssamhället." Det finns konfliktsituationer med förtätning i stationssamhällen där risker finns avseende trafikbuller, vibrationer samt farligt gods.

### **Mobilitet**

I det interna arbetet samordnar kommunen de olika planer som tas fram för olika trafikslag för att nå det övergripande målet om hållbara transporter.

FÖPen hänvisar till kommande plan för Smart och effektiv parkering, där parkeringsnormer för bil och cykel kommer att finnas.

FÖPen kompletteras med text under kapitel Trafik och kommunikationer avseende koppling av cykelstråk till omlandet.

FÖPen kompletteras med text under kapitel Trafik och kommunikationer avseende trafikplanering till nya och befintliga bostadsområden.

### **Natur, kultur och rekreation**

FÖPen kompletteras med text under kapitel Natur och rekreation avseende ekosystemtjänster.

FÖPen kompletteras med text under kapitel Jordbruk och skogsbruk.

### **Omvärlden**

Likväl som att persontransporter ska vara hållbara så ska även godstransporter vara det. Dock råder inte kommunen över frågan mer än att genom i FÖPen peka ut områden såsom den centrala urbana zonen där det möjliggörs för transporter med tåg alt nya transportslag, effektivare transporter och nya drivmedel. Kommunen har för avsikt att på sikt ta fram en strategi för hållbara godstransporter i enlighet med vad som anges i Trafikplanen.



Som nod föreslås resecentrum koppla ihop kollektivtrafiken via Bohusbanan till övriga kommunalar såsom vidare till Marstrand, Kärna och kusten. Det blir även en nod med koppling från kommunen till regionen såsom norrut mot Stenungsund och vidare samt mot Göteborg och vidare. Den nya väglänken mellan Ekelöv och Grokareby är en lösning som Trafikverket jobbar med för att lösa problem med nuvarande trafiksituation i Ytterby.

En sammanlänkning av Ytterby och centrala Kungälv möjliggör en koppling mellan Resecentrum vid E6 och ett eventuellt framtida resecentrum i Ytterby via Ytterby med bättre förutsättningar att förflytta sig via kollektivtrafik eller gång- och cykel.

FÖPen kompletteras med Klimat 2030 läggs in som ett regionalt mål under kapitel Bakgrund och utgångspunkter.

## KOMMUNALA NÄMNDER

### YTTRANDE

#### Miljö- och byggnadsnämnden 2019-09-04

Miljö- och Bygglösheten anser att det är en väl genomarbetad plan som tagits fram med en bra beskrivning och vision om Ytterby. Trafikfrågan är väl genomarbetad och det finns en tydlig vilja att driva på en förändring i våra resvanor för att få en förskjutning från biltrafik till mer kollektivtrafik och cykling.

Det som behöver lyftas är att järnvägen genom Ytterby trots allt är en transportled för farligt gods dvs det fraktas en hel del kemikalier via järnväg bl.a till och från Stenungsunds petrokemiska industri. Det är viktigt att ha det i beaktandet så att inte bebyggelsen hamnar inom skyddszone för järnvägen utan att riskreducerande åtgärder vidtas. Miljö- och byggnadsnämnden vill att skyddszone för järnvägen är markerad även i kartunderlag för FÖP Ytterby.

För trafikbuller har man i text förklarat att byggnader ska placeras så att godtagbar ljudnivå erhålls. Man föreslår att byggnader för annat än bostadsändamål placeras så att de skärmar ljud från bullerkällorna som t ex järnvägen. Miljöheten och Bygglösheten har märkt av, i samband med framtagande av detaljplaner, att det varit svårt att få in tillräckligt detaljerade planbestämmelser som reglerar var byggnader och bostäder eller skolor ska placeras med hänsyn till buller. Tydliga riktlinjer för hantering av i synnerhet trafikbuller i FÖPen underlättar detaljplaneringen. Tre områden som föreslås bebyggas i FÖP:en kan få problem med höga bullernivåer. Dessa är centrala Ytterby, (markerad som ny centrumbebyggelse på sid 42) med ett område vid järnvägen och ett område som kallas Åkerhörnet vid City Gross, samt området som kallas Västra Tunge, beläget vid väg 168, Marstrandsvägen. FÖP:en pekar ut en riktning för hur man tänker sig hanteringen av trafikbuller. Dessvärre saknas en övergripande bild av dagens bullersituation frånsatt Trafikverkets något föråldrade bullerkartläggning för Marstrandsvägen. Miljöheten och Bygglösheten anser att trafikbullerfrågan bör utredas mer ingående och presenteras i form av bland annat bullerutbredningskartor så att kommunen kan ta ställning till var tex bostäder och skolor är olämpliga att placera. Eventuellt kan olika framtidsscenario vara nödvändiga för att skapa en bra bild av hur stadsplaneringen bör ta sig ut i centrala Ytterby.

Det finns inga mätningar gjorda för luftföroreningar och därför kan det inte bedömas huruvida miljökonsekvensnormer kommer överskridas eller inte. Det är osäkert att skriva, som det står på sidan 112, att man räknar med mindre utsläpp eftersom det sker en övergång till nya drivmedel. Det är positivt om utvecklingen går åt det hållet men det finns hittills inga centrala beslut om förbud mot vissa drivmedel eller liknande.

En bra dagvattenutredning har utförts, men placeringen av multiarenan i Rollsbo är olämplig med hänsyn till att det utpekade området är en lågvattenpunkt. Där borde det istället anläggas någon form av dagvattendamm/släckvattendamm eftersom det är en lågpunkt i terrängen och därmed också ett väldigt blött område. Kommunens dagvattenhandbok föreskriver att man undviker byggnation inom låglänta områden.

Miljöenheten har intresse av att släckvattenplanerna tas fram enligt dagvattenutredningen. Släckvattenplaneringen är inte en del av kommande detaljplanearbeten utan behöver vara utförda innan detaljplanearbete påbörjas i likhet med planeringen av övrig infrastruktur. Det är bra om ansvaret för att anlägga och sköta släckvattenanläggningarna klargörs. Det är också viktigt att det sparas markutrymme för dessa dammar vars funktion lämpligen också kombineras med annan dagvattenhantering.

Jordbruksmark är en annan viktig hållbarhetsfråga som belyses i FÖP:en. Jämfört med ÖP2010 minskar andelen byggnation på jordbruksmark vilket är bra. Om särskilt värdefull åkermarken ändå tas i anspråk av byggnation inom FÖP:en är det ännu viktigare att jordbruksmark sparas i andra delar av kommunen.

Marken i området runt järnvägsspåren och ABC-fabriken är kraftigt förorenat. Detta behöver tas hänsyn till i det fortsatta arbetet med FÖP:en utifrån vilken typ av verksamhet som planeras i dessa områden.

Slutligen anser miljöenheten att det borde finnas en radonkartläggning över markradon inom området i digital form.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

FÖPen kompletteras under kapitel om Miljö- och riskfaktorer med en karta som redovisar skyddszonen för farligt godsleden Bohusbanan samt att texten avseende typ eventuell byggnation inom skyddszonen förtydligas.

Någon Trafikbullerutredning kommer inte att göras i FÖParbetet men frågan kommer att behöva hanteras vid kommande planläggning. Framförallt är det exploatering längsmed Marstrandsvägen och Bohusbanan där trafikbuller måste hanteras samt även till viss del Torsbyvägen. Som riktlinje i FÖPen anges att trafikbuller ska utredas i ett tidigt skede vid planering för att utgöra en planeringsförutsättning.

Texten avseende luftföroreningar under kapitel Miljö- och riskfaktorer förtydligas avseende osäkerheten kring framtida förutsättningar.

Detaljplan för multiarenan i Ytterby är i sitt sluteskede, dock vilande i nuläget. Frågan om dess lämplighet på platsen samt en placering av släckvattendamm borde ha hanterats i det aktuella planarbetet. En övergripande dagvattenutredning har gjorts för FÖPområdet där placering av en släckvattendamm har pekats ut för FÖPområdet i den norra delen av planområdet för Multiarenan. Förvaltningen instämmer i vikten av att en övergripande släckvattenplan görs, då frågorna är svåra att hantera i en detaljplan.

Texten avseende luftkvalitet under kapitel Miljö- och riskfaktorer kompletteras med att framtida mätningar kan krävas p.g.a. Luftvårdsförbundets kontinuerliga övervakning.

FÖPens övergripande riktlinje är att vara restriktiv med byggnation på jordbruksmark. Men genom att bygga på centralt belägen mark med effektivt markutnyttjande kan jordbruksmark utanför tätorter sparas. Förvaltningens bedömning i FÖPen är att bebygga den aktuella jordbruksmarken är att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse p.g.a. markens centrala placering i Ytterby som är utpekad som stationsområde i regionen. Dock har den jordbruksmark som ligger på Statens fastighetsverks mark utgått ur FÖPen efter beslut från Kommunstyrelsen.

Texten under riktlinjer för förorenade markområden kompletteras med att gälla alla områden med förorenad mark samt att val av verksamheter behöver belysas.

I den övergripande geotekniska utredningen finns frågan om radonrisk med och riskområden pekats ut inom FÖPområdet.

## KOMMUNALA BOLAG

### YTTRANDE

#### Kungälv Energi AB 2019-06-14

Efter genomgången Planbeskrivning har Kungälv Energi AB inget att invända gällande avsnittet Teknisk försörjning, där Fiber- El-belysning samt Värmeförsörjning beskrivs, innebärande att Kungälv Energi i nuläget är intresserad av att vara en del i dessa leveranser.

Följande bör dock beaktas i fortsatt planering och projektering:

- Att det skall finnas plats för transformatorstationer vid varje kvarter.
- Att det skall finnas plats för bredbandsnoder vid varje kvarter.
- Att det skall finnas plats i gator för fjärrvärmerör, elkablar och fiberkanalisation i samma stråk och inte vid eller i planteringar och träd.
- Att det finns plats för kabelskåp för både el, belysning och fiber vid gång och cykelbanorna.
- Att det finns plats för brunnar för fjärrvärme och fiber i gång och cykelbanorna.
- Kungälv Energi skall vara involverad vid val av ljuskällor, konstruktion och fabrikat av gatljus för att kunna säkerställa drift och underhållet av gatljuset i Ytterby.
- Kungälv Energi önskar att få vara med så tidigt som möjligt vid kommande planeringar och projekteringar för att kunna få till så bra lösning som möjligt.

### FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

Noteras och beaktas. FÖPen kompletteras under kapitel teknisk försörjning.

### YTTRANDE

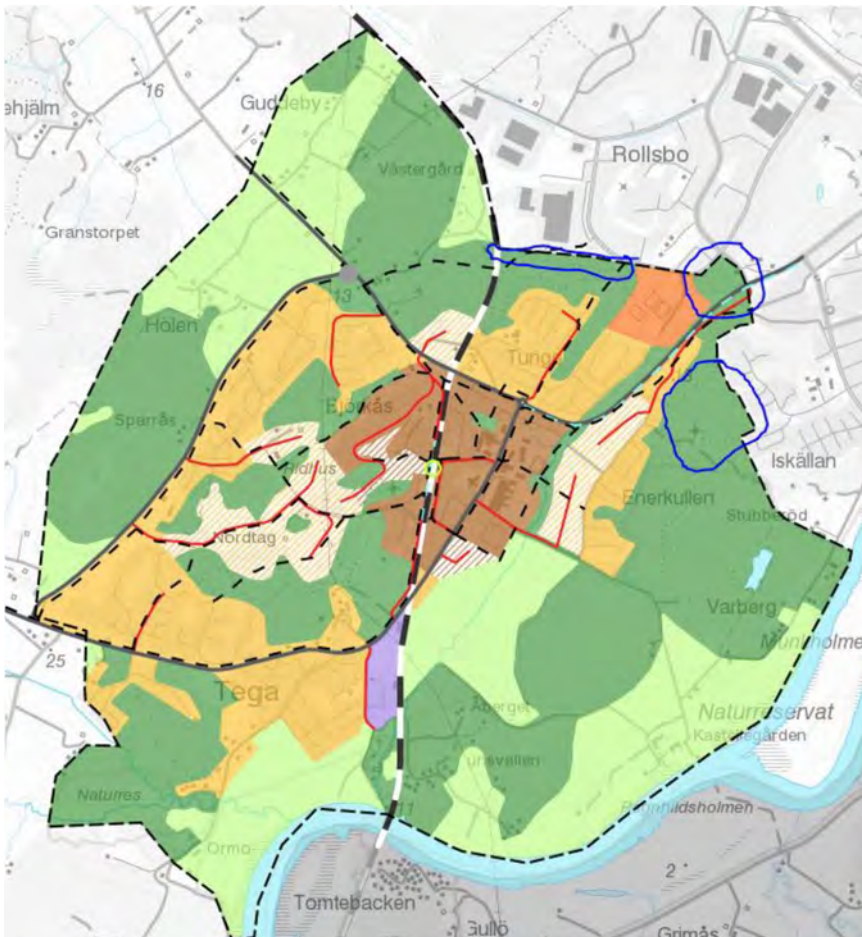
#### Bokab 2019-07-03

Tre områden som är inringade i blått:

*Det avlånga området;* "Vägreservatet". Detta är ett område som är planlagt som en starkt trafikerad väg, vilken vi inom befintlig detaljplan sökt bygglov för "annan användning av detaljplanerad mark", vi omvandla vägen till verksamhetsmark.

*Det lilla runda området;* "Rollsbokrysset". Detta har vi fått detaljplanebesked på och det ska bli verksamhetsområde.

*Det stora runda området;* "Mellan Enekullen och vattentornet". Detta är en mycket liten del av ett över 200 ha stort grön och åkermarksområde som är klassat som när strövområde. Då 200 ha är enormt stort område som ägs till största av Statens Fastighetsverk kommer varken Kungälvs Kommun eller Bokab ha några som helst möjligheter att ta fram några bostäder i detta område förutom på det inringade området där marken ägs av Bokab. Då det är brist på "kommande områden" i FÖP'en, de mesta av den gul streckade marken är redan på gång och håller på att detaljplaneras. Villatomter är en bristvara i dessa detaljplaner och just detta område skulle utmärkt lämpa sig för just villor.



Karta som ingår i BOKAB:s yttrande

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

*Det avlånga området; "Vägreservatet"* Är ett område som i tidigare översiktsplan låg som ett vägreservat i mark- och vattenanvändningskartan. I gällande ÖP2010 är detta vägreservat borttaget då behovet inte kvarstod. Nytt vägreservat placerades i ett nordligare läge, där trafikverket i nuläget utreder koppling mellan Kareby och Marstrandsvägen. Området finns i gällande detaljplan från 1973 där området anges som Område för trafikändamål "Planerad Marstrandsväg", men är inte längre aktuellt och bör ersättas genom planändring med allmän plats Natur.

I planprogram för Rollabo från 2012 är området markerat som naturområde för vilket anges följande:

*Det fungerar även som en grön buffertzonen mellan industrierna och bostadsområdet. Detta minskar risken för störningar från buller, avgaser, utsläpp av farliga ämnen vid olyckor m.m.*

Området bedöms inte lämpligt för bostäder och ligger kvar som natur i FÖPens Mark- och vattenanvändningskartan.

*Det lilla runda området; "Rollsbokrysset"*.

Även detta område ligger inom tidigare "Vägreservat" och är trafikområde för ny dragning av Marstrandsväg i gällande detaljplan. Planprogram (2012) anger för området; Utred var exploatering kan ske i kommande planarbete. Vissa delar kan vara olämpliga med tanke på närheten till bostäder (risk för störningar) och problematik med dagvatten. Det är idag ett svärgenomträngligt naturområde. Privata villor ligger vid Rollbovägen och skogsridå bör sparas intill dem och mot Marstrandsvägen. Som anges finns ett positivt planbesked för området för "Centrumverksamhet, Idrott, Handel, Verksamhetsområde".

Mark- och vattenanvändningskartan revideras för det aktuella området.

*Det stora runda området; "Mellan Enekullen och vattentornet"* Området som benämns Kastellegårdsberget är utpekad som natur- och friluftsområde i den Grönstrukturplan som är underlag till FÖPen. Kastellegårdsberget bör vidareutvecklas till att bli ett friluftsområde som lockar folk från både Ytterby och Kungälv. Redan idag finns det många boende i närområdet och Kastellegårdsberget har därför hög prioritet för utveckling. Efter BOKABs ianspråktagande av naturområdet vid Iskällan gjordes en överenskommelse om kompensationsåtgärder i det nu aktuella området. Under de senaste åren har det gjorts insatser i Kastellegårdsskogen i form av förbättrade stigar, en elljusslinga, grillplatser och en ny parkering längs Klevevägen. Kommunen har tagit fram en plan med åtgärdsförslag i Kastellegårdsskogen (Kungälv kommun, 2008b). Området bedöms efter Fontin vara det mest besökta natur- och friluftsområdet i kommunen.

FÖPens mål är att utveckla Ytterby som stationssamhälle med en exploatering nära stationen samt med en effektiv markanvändning.

Området bedöms inte lämpligt för bostäder och ligger kvar som natur i FÖPens Mark- och vattenanvändningskartan.

## YTTRANDE

### **Bohus Räddningstjänstförbund 2019-08-22**

Den fördjupade översiktsplanen beskriver hur området kring centrala Ytterby i allmänhet, och järnvägen i synnerhet, ska förtätas och bebyggas med ett flertal nya bostäder. Bohusbanan, som sträcker sig mellan Göteborg och Strömstad, är en transportled för farligt gods vilket kan innebära en ökad risk för personer som bor eller befinner sig i området i samband med olycka på järnvägen. Det förekommer även transporter av farligt gods på Marstrandsvägen och Torsbyvägen med anledning av bensinstationer i Ytterby, Marstrand och Kärna.

På sidan 113-114 av den fördjupade översiktsplanen beskrivs att en riskbedömning ska göras vid exploatering närmare än 150 meter från transportled för farligt gods, i enlighet med Länsstyrelsens riskpolicy. I framtida detaljplanläggning kommer riskfrågan från transporter med farligt gods att behöva belysas ytterligare. Räddningstjänsten anser att kommunen redan nu bör starta upp ett arbete för att ta fram riktlinjer för hur mark i närheten av transportleder för farligt gods ska användas, inte bara i Ytterby utan i hela kommunen.

Bohusbanan utgör ett riksintresse. Det är därför av vikt att belysa hur den nya bebyggelsen kan komma att påverkas av transporter med farligt gods på järnvägen.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

Frågan om en övergripande riskutredning för hur mark i närheten av transportleder för farligt gods ska användas har diskuterats tidigare i förvaltningen och frågan kan lyftas igen.

Bohusbanan som riksintresse är en viktig utgångspunkt för FÖPen. Samtidigt är målsättningen av effektivt markutnyttjande viktigt samt att Bohusbanan inte blir en barriär. I det fortsatta arbetet med Ytterby behöver stationsområdet studeras utifrån hur nära Bohusbanan det går att bygga samt vilken typ av bebyggelse som kan placeras närmast.

## FASTIGHETSÄGARE

## YTTRANDE

### **Fastighetsägare Vena 2:5**

Med anledning av det pågående arbete med "Fördjupad Översiktsplan För Ytterby" vill vi härmed anmäla vårt intresse att delta i den pågående processen och den framtida utvecklingen av Ytterby.

Fastigheten Vena 2:5 är belägen väster om den strategiska och väl dimensionerade Sparråsvägen. Ur ett hållbarhetsperspektiv anser vi att det är mycket som talar för att fastigheten bör bebyggas och ingå i den pågående fördjupade översiktsplanen.

Såsom:

Sparråsvägen är utbyggd och finansierad, några ytterligare exploateringskostnader drabbar därför inte kommunen.

Mark för Sparråsvägen är tagen i anspråk och borde nyttjas maximalt med byggnation på båda sidor.

Läget är stationsnära, 7 minuter med cykel och 20 minuter att gå.

Befintlig buss slinga med hållplatser finns vid fastighetsgräns.

Möjlighet att arbeta med mobilitetslösningar såsom elcykelpool och subventionerade kort till kollektivtrafiken.

Kopplingen till naturen förbättras, då Vena 2:5 idag utgör en barriär och försvårar tillgängligheten till närliggande naturområden.

Enkel koppling till Sparråsvägen.

En betydande exploatering är möjlig med attraktiva bostäder, förskolor, samhällsservice mm.

Vår avsikt är att utveckla en klimatsmart hållbar stadsdel, med varierande upplåtelseformer med genomtänkt gestaltning och god arkitektur.

Avslutningsvis vill vi härmed anmäla vårt intresse att delta i arbetet med utvecklingen av det framtida Ytterby.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Kommunens bedömning är att området inte uppfyller de kriterier som innebär att FÖPens mål och syfte uppnås. D.v.s. ett attraktivt och hållbart stationssamhälle, där exploatering är koncentrerad till en radie på ca 500m från stationen i ett första utbyggnadsskede och upp till ca. max 1000m i nästa. Kommunen behöver ändra på tidigare utbyggnadsordningen så att den sker inifrån och ut.

All exploatering innebär kostnader för kommunen då det innebär fler medborgare med krav på service. Området bedöms inte stationsnära p.g.a. sitt långa avstånd till stationen.

I FÖPens mark- och vattenanvändningskarta är det aktuella området markerat som jordbruksmark samt natur- och rekreationsområde.

Skogsområdet är kuperat men har ändå en funktion som besöksmål för närboende och elever från Sparråsskolan då det erbjuder vistelse i orörd skogsmark. Skogsområdet är av värde ur ekologiskt synpunkt då det utgör en del i ett sammanhängande vegetationsbälte som sträcker sig åt sydväst via Tega och åt nordväst mot Guddehjälm.

Bifogat förslag innebär en stor exploateringsgrad med ca 1000 alt ca 1400 bostäder. Det är endast i den centrala urbana (500m från stationen) som FÖPen föreslår en sådan hög exploateringsgrad.

FÖPen tas fram av kommunen som ett strategiskt dokument i dialog med medborgare, fastighetsägare och näringsidkare m.fl..

## **YTTRANDE**

### **Fastighetsägare Tega 1:2**

Vi har som ägare till fastigheten Tega 1:2 tagit del av utställt samrådsförslag till fördjupad översiktsplan för Ytterby. Vår fastighet har gräns i Kyrkbäcken och ligger nedanför kyrkoruinen i Ytterby strax innan bäckens utlopp i Nordre älv.

I grunden är vi positiva till att de centrala delarna av Ytterby fortsätter utvecklas mer "stadsmässigt" men denna utveckling måste ske med en dagvattenhantering som inte ytterligare ökar flödena och erosionsskadorna i Kyrkbäcken.

Inför fortsatt översiktsplanearbete och kommande detaljplanearbete lämnar vi följande synpunkter:

### ***Dagvattenhanteringen***

Nästan hela Ytterby avvattnas idag via Kyrkbäcken till Nordre älv. FÖP Ytterby och den tillhörande översiktliga dagvattenutredningen verkar väl medvetna om att detta är en kritisk faktor som måste ges prioritet i fortsatt planering och utbyggnad av Ytterby.

Vi vill understryka frågans vikt och har på de sju år vi bott här noterat att flödena blivit större i Kyrkbäcken och att flödes hastigheten ökat avsevärt med kortare omloppstider förbi och över vår tomt. Erosionen i bäckslänterna har därför ökat och vattnet äter sig allt längre in i de lägst belägna delarna av vår tomt.

Detta kan i viss mån bero på klimat- och vädermässiga förändringar och variationer men är troligen mestadels kopplat till de senaste årens ökade exploatering med fler hårdgjorda ytor i bl.a. centrala Ytterby och Valnäs industriområde. De tekniska fördröjningsåtgärder som har vidtagits t.ex. vid utbyggnaden av den stora nya pendelparkeringen i Ytterby centrum verkar inte räcka.

Det är därför av största vikt att kommunen vid all kommande byggnation och planering på kort och lång sikt bevakar att dagvattenavledning till Kyrkbäcken inte leder till större och/eller snabbare flöden i Kyrkbäcken.

Mot bakgrund av scenarierna med ökad och kraftigare nederbörd i klimatförändringarnas spår, Kyrkbäckens redan idag begränsade kapacitet och kommunens utbyggnadsplaner för Ytterby är dagvattenhanteringen en kritisk nyckelfråga, inte bara i framtiden, utan redan nu.

Vi vill därför att kommunens VA-ansvariga fullföljer den åtgärdsutredning för Kyrkbäcken som påbörjades för några år sedan och snarast möjligt vidtar förebyggande åtgärder i linje med de förslag som lämnas i FÖPen och den översiktliga dagvattenutredningen, t.ex. i avsnittet Ekologi och Naturvärden, sid 13, där omgrävning till ett mer slingrande lopp och anläggandet av dammar/våtmarker i anslutning till Kyrkbäcken föreslås.

Positiva åtgärder som kommer att ge bättre kapacitet i dagvattensystemet med lugnare flöden i Kyrkbäcken och ökade natur- och miljövärden. Åtgärderna behöver inte heller invänta planering och byggande av nya bostäder och verksamheter utan kan hanteras i en egen och snabbare process.

### ***Trafiken***

Genomfartstrafiken på Torsbyvägen genom Ytterby måste minskas om ambitionen i FÖP om stadsgator ska kunna förverkligas. Den allt mer frekventa tågtrafiken på Bohusbanan skapar ofta långa köer vid järnvägs korsningen nära Ytterby gamla brandstation. Vi anser att Torsbyvägens karaktär av genomfartsled ska byggas bort i närtid samtidigt som Sparråsvägen blir den naturliga förbifarten för de som saknar målpunkt i Tega eller centrala Ytterby, så som det ursprungligen var tänkt. Huvudriktningen från Kärna via Sparråsvägen ut till Marstrandsvägen behöver ändras genom ombyggnad av korsningen vid Vena till en rondell eller ett nytt trevägskäl där en sidogata leder ner mot södra Ytterby.

### ***Byggande på jordbruksmark***

Vi anser att byggande på norra Storängen bör undvikas. I första hand bör Ytterby växa vidare med fortsatt "förtätning inifrån" genom att bygga fler bostäder, i liknande skala som husen närmast Ytterby torg och järnvägsstationen, på ömse sidor om en till stadsgata ombyggd Torsbyväg fram till rondellen vid Marstrandsvägen. Stadsgatan kan möjliggöras tidigt i processen genom trafikomläggning enligt ovan.

### ***Kulturarvet***

Avslutningsvis vill vi uttrycka vår uppskattning för att Ytterbys kulturhistoria fått ta stor plats i planförslaget. Vi hoppas att den höga ambitionsnivån att värna kulturarvet och göra de historiskt värdefulla miljöerna synliga och tillgängliga fortsätter genomsyra kommande planering och byggande.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

### *Dagvattenhanteringen*

I varje tillkommande planläggning ska dagvattenfrågan utredas med utgångspunkt att dagvattenflödet inte ska vara större efter exploatering än innan. FÖPen har i Grönstrukturplanen angett områden för dagvattenhantering i kombination med grönområden samt angett i riktlinjer hur möjligheterna att hantera dagvatten ska hanteras vid exploatering. Dessutom har riktlinjer tagits fram i Kommunens dagvattenpolicy.

Tidigare påbörjad och avbruten åtgärdsutredning för Kyrkebäcken behöver färdigställas. Detta för att för att utreda vilka åtgärder som krävs samt både vilket ansvar kommunen har och vilken enhet som ska stå som ansvarig. Dessutom måste utredas vilket ansvar som ligger på såväl privata fastighetsägare som befintliga markavvattningsföretag. Detta behöver ske innan nya exploateringsområden kan påkoppla dagvattenavrinning till Kyrkebäcken.

### *Trafiken*

Kommunens avsikt är att Torsbyvägen genom Ytterby på sikt ska få en stadskaraktär genom byggnation som kan placeras närmare vägen samt utformning med Gång- och cykelbanor längs med. Någon ombyggnad av korsningen vid Vena planeras inte i nuläget. Sparråsvägen är nyligen färdigställd.

### *Byggande på jordbruksmark*

FÖPens övergripande riktlinje är att vara restriktiv med byggnation på jordbruksmark. Men genom att bygga på centralt belägen mark med effektivt markutnyttjande kan jordbruksmark utanför tätorter sparas. Förvaltningens bedömning är att bebygga den aktuella jordbruksmarken är att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse p.g.a. markens centrala placering i Ytterby som är utpekad som stationsområde i regionen. Dock har efter beslut i kommunstyrelsen den aktuella jordbruksmarken utgått som område för exploatering och anges som jordbruksmark.

## YTTRANDE

### **Fastighetsägare Kastellegården 1:183**

Det är ett bra angreppssätt att Ytterby växer inifrån och ut, för att fler människor ska få nära till kollektivtrafik och service, och centrum blir mer befolkat.

Men för att den centrala urbana zonen ska hänga ihop bättre tror jag att det är nödvändigt att Torsbyvägen i denna sträcka byggs om till en stadshuvudgata, med omgivande bebyggelse, gång- och cykelstråk, cirkulationer och trädrader. Exempel finns t.ex. i Nya Hovås. För att behålla en god kapacitet på Torsbyvägen för fordonstrafiken, om än i lägre hastighet, kan prioritering av korsande gående och cyklister ske i ett begränsat antal punkter.

Om Torsbyvägen fortsatt är utformad som en genomfartsled finns det risk att den nya (och befintliga) bebyggelsen på östra sidan Torsbyvägen, inom den centrala urbana zonen, upplevs som bostadsområden "på åkern", utan god kontakt med övriga centrum.

Om den nya bebyggelsen istället får stöd i Torsbyvägen, där stadshuvudgatan är en del av centrummiljön, läks Ytterbys centrala delar samman, och upplevelsen av den fysiska barriären minskar till övriga centrum och stationsområdet. Det kommer även ha betydelse för de nya bostäderna i den yttre urbana zonen - för känslan av närhet och sammanlänkning med centrum.

I texten står på något ställe att flera sträckor kan utvecklas som stadsgator, men jag anser att denna sträcka utmärker sig jämfört med de andra. Detta eftersom den skär mitt igenom den centrala urbana zonen och inte ligger i utkanten, vilket övriga sträckor gör. Därför tycker jag att denna sträcka bör få



en egen markering i markanvändningskarta och kanske till och med i strategiska kartan, se bilaga. Annars finns risk att tanken om stadsgata prioriteras bort i genomförandefasen, istället för att tidigt finnas med i kalkyler och planering av etapputbyggnad i samband med utbyggnad av omgivande bebyggelse och förtätning.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Kommunens avsikt är att Torsbyvägen ska utvecklas till att bli en gata med stadskaraktär påsikt, men detta har inte beskrivits tydligt i FÖPen.

FÖPen kompletteras med text under kapitel Användning av mark- och vattenområden under rubriken Östra Centrum samt under kapitel Trafik och kommunikationer.

## **BOENDE, ARRENDATORER, VERKSAMHETSIDKARE**

### **YTTRANDE**

#### **Inlands Gjuteri 2019-06-13**

Synpunkter: Vi kan inte acceptera att järnvägsövergången vid Västra Porten stängs. Det skulle hindra räddningstjänsten till snabb åtkomst till västra sidan av spårområdet. En eventuell tågurspårning eller brand måste kunna bekämpas omgående.

Vi kräver att järnvägen kulverteras genom Ytterby centrum. Kostnaden för detta måste spårägaren ta ut via ökade trafikavgifter.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

För att möjliggöra en tätare tågtrafik på Bohusbanan krävs på sikt dubbelspår samt att bilöverfarter i centrala Ytterby stängs. I FÖPen föreslås en parallell väg på västra sidan längs med Bohusbanan med infart i söder från Torsbyvägen och i norr från Marstrandsvägen. Trafikverket är ansvarig för Bohusbanan och dess utveckling. Något förslag på att kulvertera Bohusbanan genom Ytterby eller annan tätort har inte föreslagits vad kommunen känner till. För att Bohusbanan inte ska bli en barriär i Ytterby krävs trygga och säkra över- eller undergångar för gång och cykel.

### **YTTRANDE**

#### **Boende Östra Porten 2019-06-18**

Bor på Östra Porten 12-20 sedan det byggdes 1978.

Enligt planen skall ju Ytterby förtätas, exempelvis runt järnvägen, från gångtunneln under järnvägen i en båge på berget bort till Hällebergsgatan.

Jag missade mötet den 13 juni därför mitt mail.

Det innebär för oss som bor nedanför bågen att rekreationsområdet med skog ersätts med hårdgjorda ytor med ny skyline i form av hus på 5-7 våningar med om jag minns rätt 200-300 lägenheter.

Ni poängterar att det blir viktigt med att ta hand om regnvatten från de hårdgjorda ytorna på höjderna.

För oss som bor på Östra Porten 12-20 har vi redan märkt hur känsligt det är.

Förortsbostäder utökade för många år sedan parkeringsplatserna i övre Björkås .

Utökningen försågs inte med brunnar vilket fick till följd att en vattenåder bildades och skapade översvämning på våra tomter i princip varje vår.

Radhuset ligger ca 15-20 meter nedanför parkeringen.

Vi anmälde problemet för Kungälv's kommun som tillsammans med Förortsbostäder skapade ett uppsamlingsdike i skogen mellan våra radhus och Björkås parkering.

Regnvattnet från diket samlas upp i en brunn och anslöts till vårt dräneringssystem.

Sedan blev vi ansvariga för skötseln av anläggningen !!!!!

Nu undrar jag följande :

När ligger denna byggnadsdel på berget i tiden för produktion ?

Är det tänkt att bygga hus mellan Östra Porten 12-20 och Björkås parkering eller blir det endast en väg dvs en fortsättning av Hällebergsgatan och resten naturmark som idag?

Tack för ditt svar.

Du skriver att byggnationen på berget ligger i etapp 1 men utan planerad tidsangivelse.

När jag läste om det nya "helade" Ytterby gällde det perioden 2035 till 2050.

Innebär det att etapp 1 startar 2035 eller skall det vara klart då eller ligger det ännu tidigare i tiden.

Ytterby skall vara ett attraktivt område att bo på med bostäder och grönområden intill varandra säger du i K-posten.

Om jag förstår rätt försvinner grönområdet och då blir det ju mindre attraktivt för oss som redan bor i detta område.

Det är ganska många som drabbas, Björkås , Östra Porten området samt alla som bor i Ytterbycentrum.

Ytterby centrum har redan förtätats på båda sidor om järnvägen. Har man undersökt hur många som åker tåg dagligen av dessa? Jag tror det är en övertro på järnvägen som klimaträddare. Den går bara i nord sydlig riktning och alla som bor i Ytterby skall väl inte till Göteborgs central. Däremot bussar som man kan anpassa till där folket i det utspridda Ytterby bor.

Så elektrifierade bussar vore flexibelt och klimatvettigt. Ytterbys nya skyline är det ett önskemål från ytterbyborna .?

Vad är syftet behovet av en fördubbling av innevånarantalet i Ytterby. Kungälv's kommun har ökat ganska mycket i folkmängd sedan jag flyttade hit 1967. En ökning verkar märkligt nog inte skapa bättre ekonomiska förutsättningar för kommunen.

Kommunalskatten och alla avgifter har bara ökat.

Exempel 1978 när jag flyttade till Ytterby kostade elen 12 öre/kwh dagtid och 7 öre/ kwh nattetid och helger jämfört med ca 1,5 kr/kwh i dag.

Det var lite reflektioner men åter till frågan i början av mailet nämligen er planerade start av byggnationen runt Östra Porten.

Jag förstår inte ditt svar angående tider för byggprojektet ovan östra porten.

Ni måste ha i era planer en tänkt startidplan och tänkt tid då projektet är färdigt.

Jag förstår att det kan ske saker som kan försena projektet men ni måste väl ha en viljeinriktning som är tidsatt.

När kommer FÖP för Ytterby antagas, är det i höst efter den 13 augusti.

Vad händer sen?

Kommer en mer detaljerad plan att presenteras Ytterbyborna?

Eller är fördjupad samma sak som detaljerad i kommunens terminologi?

Jag tycker inte det skafferade området i etapp 1 är särskilt detaljerat i sin presentation visserligen finns det även textbeskrivning men inte så lätt att förstå för oss lekmän.

Det känns lite märkligt hur det kommunala synsättet och respekten för skog och mark som rekreationsbehov plötsligt försvinner och ersätts med en ny vision. Hittills har vi inte ens fått ta ner träd som äventyrar byggnader då skogen är naturmark och viktigt för fågelliv och annat. Nu kan den plötsligt tas bort och gamla "heliga värden" är inget värda.

När det gäller behovet av cykelbanor, finns idag gång/cykelbana till centrum från: Björkås, Stället, Övre och nedre Tega, Klockarebolet m.fl. Var skall de nya cykelbanorna till centrum som behövs, byggas?

När det gäller tågen, påstår du att tågen är fulla idag. Jag har åkt till och från Göteborg ett tiotal gånger under våren och noterar att dom inte ens är halvfulla. Jag har inte åkt alla tider på dygnet men vad bygger du ditt påstående på?

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

Utbyggnad av Porteberget är prioriterat som etapp 1 utifrån sitt centrala läge vid stationen, dock är arbetet inte tidsatt utan behöver samordnas med kommunens projekt i stort. Området kommer att tidssättas i Utställningshandlingen av FÖPen.

Den övergripande dagvattenutredningen konstaterat svårigheterna som måste hanteras om området exploateras.

Det kommer att krävas ett flertal utredningar och studier av området för att konstatera hur det skulle kunna exploateras eller om det ev. inte är lämpligt att exploateras.

Det gäller frågor om dagvatten men även naturvärden, arkeologi, gestaltning m.m..

En exploatering av området gör att man måste ta ett helhetsgrepp om dagvattenfrågan.

Om det blir bostäder förutom väg mellan Östra Porten och Björkås får studeras eller om området sparas som natur bl.a. p.g.a. dagvatten eller nivåskillnaderna.

Kommunen har också ett planuppdrag för Björkås där Förbo önskar förtäta med nya bostäder som kommer att starta tidigare.

De har bl.a. tankar på att bygga på parkeringarna som ligger söder om Hällebergsgatan.

### *Mail nr 2*

Utvecklingen av Ytterby och de mål som är satta som helhet är till 2035 och 2050.

Tex är målet att invånarantalet ska öka med 50% från 2018 till 2035. Den ökningen har redan påbörjats i och med de pågående projekt som genomförs i Ytterby Vena, Tega ängar, Enekullen och Nordtag.

Men tidplanen för de enskilda kommande planområdena är inte tidsatta men bör rimligtvis påbörjas då FÖP Ytterby har antagits, för att kunna nå målen inom utsatt tid.

Utvecklingen av Ytterby bygger på gällande översiktsplan och målen om att Kungälv ska växa samt behovet av fler bostäder.

För att nå målen och riktlinjerna i FÖPen så krävs en förtätning centralt som bara kan ske med en hög exploateringsgrad. Det handlar inte bara om antal invånare utan även sociala mål med utveckling av service, verksamheter och gemensamma utemiljöer men även att inte sprida ut exploateringen på ytterligare jordbruksmark och naturområden.

I FÖPen föreslås både natur och jordbruksmark för exploatering utifrån att det är centralt belägen mark nära kollektivtrafik. Dock är syftet med FÖPen att tydligare lyfta fram var exploatering föreslås och var grönytor med olika funktioner kan utvecklas. I gällande översiktsplan ligger exploateringsytor och närströvmråden överlappande varandra. FÖPen har även studerat placering av dagvattendammar, översvämningsytor samt platser för utveckling av parker och gröna stråk.

Hållbart resande med tåg och buss är en del i klimatfrågan och med en central förtätning möjliggörs för fler att välja kollektivtrafik som ett smidigt transportmedel.

Men eftersom tågen redan idag är fulla krävs en utveckling av Bohusbanan avs tättare trafik.

Fram till 2050 kommer mycket att ske som vi inte vet idag utan det kommer att behövas en konstant anpassning till nya färdmedel.

### *Mail nr 3*

FÖPen är en mer detaljerad del av översiktsplanen och är en viljeinriktning hur kommunen ska utvecklas.

Förhoppningen är att den ska bli antagen och börja gälla 2020.

Kapitel 9 i FÖPen anger en grov etappindelning för exploatering av den kommunala marken. Ev kan den komma att ändras innan FÖPen antas, beroende på ev. inkomna synpunkter.

För att nå de mål som anges i FÖPen så skulle efterföljande planarbeten behöva starta 2021. Men för var och ett av de utpekade områden krävs beslut om planuppdrag. I samband med beslut om planuppdrag så ska dessa prioriteras utifrån tid och resurser samt övriga uppdrag som redan ligger i listan över beslutade uppdrag. Detta innebär att det inte går att säga idag när planläggning av dessa områden exakt skulle kunna påbörjas.

När själva planarbetena påbörjas kommer detta arbete inledas med flertal utredningar av: arkeologi, naturinventering, geoteknik, gestaltning m.m.. Detta för att kunna utreda om området är möjligt att exploatera och i vilken omfattning. I det planskedet presenteras en detaljerad karta över ett exakt avgränsat område som samråds med berörda grannar.

När det gäller naturmarken så är det som du skriver en ändring av visionen av området vid Porteberget, vilket har att göra med områdets placering nära stationen. Som helhet så är syftet med FÖPen och den bifogade grönstrukturplanen att tydliggöra vilka områden som ska bevaras som grönytor samt hur de kan utvecklas. Idag finns ingen övergripande plan för hur grönstrukturen ska utvecklas eller bevaras i Ytterby.

FÖPen pekar ut gång- och cykelhuvudstråk varav vissa är befintliga som behöver breddas medan andra är nya föreslagna stråk. Detaljerad studie av dessa kommer senare där vissa hamnar inom nya planområden och andra inom kommunens generella utbyggnad av GC-nät. När det gäller tågtrafiken är det vissa tider på morgon och em som tåget kan vara fullt inte alla tider på dygnet. Om en utbyggnad av Ytterby ska ske samt en förbättring av tillgängligheten till stationen för alla innebär det fler resande med kollektivet.

## YTTRANDE

### Boende vid Östra Porten 2019-08-31

Jag bor på Östra Porten och fick igår höra att kommunen ska utöka exploateringen i Nordtag med Ytterligare 7,5 hektar naturmark.

Jag skulle vilja be om en bra, tydlig och detaljerad plan över hur ni ska förändra området vid Västra Björkås, alltså den vackra skogskullen som ligger mellan Nordtag, Östra Porten, Västra Porten och Björkås. Den 3D-modell som ska visas via en länk på er hemsida fungerar inte på någon av de tre datorer jag har provat på. Jag är intresserad av att få veta hur mycket mark som kommer tas i anspråk, hur husen kommer läggas och hur vägar kommer dras.

Jag undrar också när förberedelserna för bygget kommer att starta samt hur länge vi medborgare kan lämna in synpunkter respektive överklaga.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

FÖPen anger på mark- och vattenanvändningskartan vilka områden som föreslås exploateras och vilka som föreslås bevaras eller utvecklas. Grönstrukturplanen som ligger som bilaga till FÖPen redovisar i detalj hur grönstrukturen kan utvecklas. Tolkningen är att det är Porteberget som avses i yttrandet, där exploatering delvis föreslås. Delvis kommer park/naturområden finnas kvar. Var och i vilken omfattning kommer att utredas vid kommande planläggning där naturvärden, dagvattenhantering, arkeologi samt gestaltning kommer att utredas.

När FÖPen går ut på utställning finns möjlighet att lämna synpunkter men det är framför allt vid planläggning som berörda fastighetsägare och övriga kommer att höras. Om man bedömer att ens synpunkter inte tillmötesgår kan möjligheten att överklaga finnas.

### **Boende vid Bergåsvägen 2019-06-27**

Bra att kommunen gör detta arbete. Det är mycket i planen som känns bra och som en bra framtid för Ytterby. Några specifika synpunkter:

- Ang utbyggnad av Västra Tunge. Från planen: ”Vid en framtida dubbelspårsutbyggnad kan Häradsvägens befintliga passage över järnvägen komma att stängas. En ny gång- och cykelväg föreslås vid ett sådant scenario att anläggas längs Marstrandsvägen in mot Tunge och Centrum.” Jag tror att det är ett allvarligt misstag att vänta på dubbelspårsutbyggnaden innan den befintliga järnvägspassagen (Häradsvägen) stängs/åtgärdas. I Stenungsund har flera dödsolyckor och andra allvarliga olyckor med ungdomar inträffat vid liknande järnvägspassager. Jag är orolig för att om Västra Tunge byggs ut utan åtgärder för järnvägspassagen, kommer liknande olyckor inträffa här.
- Trafiksituationen på Marstrandsvägen genom Ytterby är redan idag ansträngd. Jag tror att en utbyggnad av Ytterby enligt planen kräver åtgärder för att minska genomfartstrafiken. Ny motorvägsanslutning norr om Ytterby. Kanske en bro över älven i Kornhall.
- Måste det finnas en pendelparkering i Ytterby? Är det inte lite svårt att förena en pendelparkering med visionen om ett tätt centrum?
- Det vore mycket positivt med dubbelspårig järnväg till Ytterby (och vidare på Bohusbanan).

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Järnvägsövergången vid Häradsvägen utreds av Trafikverket som en del i att se över hela Bohusbanan. Trafikverket utreder hur en ny koppling mellan Kareby och Marstrandsvägen skulle kunna byggas i enlighet med Vägreservatet i gällande översiktsplan (ÖP2010). Genomförandet av projektet beräknas påbörjas år 2024.

Frågan om pendelparkering är inte självklar. Syftet med pendelparkeringen är att underlätta för de medborgare som inte bor i Ytterby utan i omlandet, att kunna komma till kollektivtrafiken. Att bygga markparkering i centrala Ytterby är inte hållbart om markanvändningen ska vara effektiv. Det innebär lösningar med parkerings-däck/garage som genererar en annan kostnad.

Kommunen verkar för en förbättring av Bohusbanan vilket på sikt troligtvis innebär dubbelspår. Ansvaret ligger dock hos Trafikverket. I FÖPen är utgångspunkten att en dubbelspårig järnväg går genom Ytterby.

## **YTTRANDE**

### **Boende Ytterby Tunge 2019-08-30**

Jag och min man flyttade till Ytterby från Göteborg för nästan 12 år sedan och jag trivs mycket bra här. Jag uppskattar grönområdet mellan Tunge och Rollsbo och vi har nyttjat det området mycket under dessa år vi bott här. Jag anser det mycket viktigt att bevara grönområdena för både motion och rekreation, och hoppas verkligen att vi får behålla vårt grönområde/motions slinga här!

### **Boende Ytterby Tunge 2019-08-30**

Nej! Bygg inte i vår skog mellan Rollsbo och Tunge! Vi behöver den slingan att promenera i! Det är viktigt med fysisk aktivitet, frisk luft o h gröna träd!

### **Boende Ytterby-Tunge 2019-08-30**

PROTEST!!

Jag blir ledsen, rent av förbannad. Hur tänker ni här??

Alla dessa människor som skall få plats, bo in sig i vår kommun, behöver också närhet till grönområden. Vi behöver alla komma bort från asfalten emellanåt. Nu om någonsin. med alla som mår så psykiskt dåligt, är utmattade, stressade. Naturen gör underverk. skyddar oss från ohälsa!! Själv jobbar jag på en av kommunens vårdcentraler, så jag vet.

### **Boende Ytterby Tunge 2019-08-30**

Vi tycker översiktsplanen är en bra plan med ett bra syfte. Det är trevligt att Ytterby ska växa kring de centrala delarna och samtidigt få en genomtänkt och säkrare förbindelse med Kungälv.

Det är också bra att man väljer att prioritera grönområden och spara dessa då det är viktigt att man blandar upp gammal och ny bebyggelse med rekreationsområden. Det är också viktigt att det fortsätter att vara ett s.k. närströvsområde som inte ska exploateras mellan industriområdet Rollsbo och småhusområdet i Östra Tunge.

### **Boende Ytterby-Tunge 2019-08-30**

Skogen som ni vill bygga i används i stor utsträckning av boende från HELA Ytterby. Området innehåller en löpslinga som även Ytterby IS använder i stor utsträckning.

Snälla låt oss bevara dessa grönområden nära bostadsområden. All forskning visar att vi människor ha behov av naturen. I dagens samhälle med fler och fler som bränner ut sig blir det extra viktigt. Många patienter får skogspromenader utskrivna på recept. Vi behöver ha grönområden lättillgängliga för oss alla.

Jag önskar att ni tittar på områden som inte innehåller promenad eller löparslingor.

### **Boende Ytterby-Tunge 2019-08-30**

Era planer på att bebygga skogen mellan Ica lagret och bostadsområdet är helt galet och jag vill gärna se att ni inte genomför dessa planer. Skogen används idag som ett mycket populärt strövsområde för motionärer, hundägare, skolbarn, bär och svamplockare, idrottsklubbar mm. I dagens stressade samhälle är det av yttersta vikt att det finns grönområden i närområdet som människor kan utnyttja för att få en bättre hälsa både fysiskt och psykiskt.

Så gör om och gör rätt, rör inte en av få strövsområden i Ytterby som idag används mycket flitigt.

### **Boende Ytterby-Tunge 2019-08-30**

Angående grönområdet söder om ICA-lagret i Rollsbo och norr om bostadsområdet i Östra Tunge - "området". Området är idag ett naturområde med motionsslinga.

Lars Petterson, vd Bokab, uppger i intervju publicerad i Kungälv-Posten 9 augusti 2019 att Bokab fortfarande ser möjligheter att skapa industriområde i detta området.

Förslaget till FÖP Ytterby anger i "MARK- OCH VATTENANVÄDNINGSKARTA" att området skall vara "Natur och rekreationsområde". Det ser också ut som att strategin för FÖP:en (se "STRATEGISK KARTA") bygger på att området är ett grönområde.

Jag är boende i Östra Tunge och jag och min familj använder ofta området för motion och annan rekreation. Jag motsätter mig därför Bokabs tankar om att göra området till industriområde och stödjer FÖP:ens förslag att området skall förbli ett natur- och rekreationsområde.

### **Boende Ytterby-tunge 2019-08-30**

Jag motsätter mig byggnation av Rollsbo mot Tunge. Det är viktig och bostadsnära rekreationsmark som har stort värde för de i Östra Ytterby. I ett läge när fler o fler blir överviktiga är det av yttersta vikt att rekreationsområden är lättillgängliga. God hälsa är en grundbult i en hållbar framtid i kommunen. Skogen är även ljudvall mot den tunga trafiken i Rollsbo industri-område. Det är väldigt billigt och bra sätt att stoppa oljud. Låt skogen stå kvar.

### **Boende Ytterby-tunge 2019-08-30**

De allra flesta Ytterbybor som har den lilla skogen mellan Rollsbo och Östra Tunge i sitt närområde anser att det är avgörande att ha den i sin vardag, för hälsa, motion, rekreation. Själv flyttade jag från Göteborg till Häradsvägen av den avgörande anledningen så sent som förra året i dec. Vi vill ha den orörd och kommer om så behövs göra största möjliga motstånd med alla demokratiska metoder som finns.

### **Boende Ytterby-tunge 2019-08-30**

Det verkar som om ni vill ta alla våra ströv- och rekreationsområden och skogar till bebyggelse. Detta är inget jag vill. Jag vill ha tystnaden, skogen och känslan av att bo på landet. Att ni nu vill ta skogen i Rollsbo är bedrövligt. Stoppa detta omgående.  
Vem har sagt att vi vill ha förtätning av bebyggelsen?  
Det räcker med Nortag och Vena ängar.  
Sen är det svårt att se på kartan hur ni tänker bygga. Bara att ni vill bygga. Nej säger jag. Stoppa detta nu.

### **Boende 2 Nämndemansvägen 2019-08-22**

Av stort intresse är Grönöversiktsplanen som är mycket genomarbetad och bra. Det är mycket viktigt att bevara närströvområden och grönytor i anslutning till befintliga bostadsområden. Av särskilt intresse är området benämnt Eklunden men även Södra Tungeberget. Eklunden är idag ett mycket uppskattat och utnyttjat närströvområde av många. Nyttjas för motion, orientering, av förskolan, av hundägare, bär och svampplockare för att nämna några.

Det utgör dessutom en viktig bullerbarriär för boende mot bullrande verksamhet i Rollsbo industriområde, fr a Ica-lagret.

Har nyligen kunnat läsa om att Bokab vill ta området i anspråk för industriverksamhet. Detta får inte ske! Jag har full förståelse för att man behöver mer industrimark men industriverksamhet ska inte läggas nära bostadsområden utan lämpligen mera perifert i kommunen.

### **Boende Nämndemansvägen 2019-08-21**

För några år sedan fanns det idéer i samhällsbyggnadsutskottet och kommunstyrelsen om att planarbete för byggnation skulle påbörjas i en del av området Rollsbo 1:32. Eftersom det område det var tal om är ett närströvområde med en jogging/promenadslinga som flitigt används av de närboende i Ytterby blev det massiva protester mot detta. Kommunstyrelsen beslutade sommaren 2016 att inte påbörja planarbetet.

Området finns nu med i den fördjupade översiktsplan som benämns Grönstrukturplan. Planen ger ett gediget intryck, och bygger på grundligt gjorda analyser. I det sista avsnittet "Utveckling grönstruktur" finns bland annat områdena Eklunden (5) och Södra Tungeberget (6) markerade som närströvområden, och det känns oerhört glädjande. Jag vill understryka vikten av att kommunstyrelsen också beslutar enligt detta förslag. Ett orosmoment är att området Ytterby-Tunge (norr om Marstrandsvägen och väster om Bohusbanan) anges ingå i en pågående detaljplan för ca 150 bostäder (s. 11). Det är viktigt att även spara detta ängsområde invid närströvområdena för att bevara tystnaden och naturkänslan i dessa.

Ytterligare ett orosmoment utgör Bokabs planer som framkom i en artikel i Kungälv-Posten den 9

augusti 2019 där de ånyo vill exploatera närströvsområde Eklunden. Jag hoppas innerligt att kommunen låter natur- och rekreationsvärdena vinna över exploateringsintressena! En helt ny studie gjord av forskare (Schwartz, A.J, Sheridan, P., Jarlath, D., O'Neil-Dunne, P. M., Danforth, C. & Ricketts, T. (2019)) vid University of Vermont i New Hampshire visar att när människor vistas i grönområden mår de emotionellt bättre, och denna effekt gick att spåra upp till 4 timmar efter vistelsen i grönområdet. Forskarna skriver bland annat "The greener the greenspace, the happier and less self-absorbed people are." Hela artikeln finns att läsa via: <https://doi.org/10.1002/pan3.10045>

För att ånyo understryka att det är väldigt många närboende som värnar om att bevara ovan nämnda närströvsområden bifogar jag än en gång den skrivelse och de 157 namnunderskrifter som i original lämnades dels till samhällsbyggnadsutskottet och dels till kommunstyrelsen våren 2016.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

FÖPens Mark- och vattenanvändningskarta markerar det aktuella området som Natur- och rekreationsområde. Grönstrukturplanen som är underlag till FÖPen anger området som Närströvsområdet Eklunden. Det är ett naturområde med välutvecklat stignät och motionsspår, vilket gör det till ett viktigt område för de boende i närheten. Skogsområdet fungerar även som buffert mot Rollsbo industriområde. Avsikten är att både att skydda bostäder från störningar men även att skydda verksamheter från klagomål och eventuella begränsningar i deras verksamhetsutövande. För att kunna nyttjas bättre och skapa ett större sammanhängande grönområde kan Eklunden på sikt kopplas samman med närströvsområdet och det möjliga exploateringsområdet i Tunge, genom en bro över järnvägen. I den västra delen av området finns nyckelbiotoper och höga naturvärden.

Området Västra Tunge bedöms lämplig för exploatering utifrån sin närhet till centrala Ytterby. Dock måste frågor om gestaltning, störningar avseende trafikbuller och risk från Bohusbanan samt hur området kopplas till övriga Ytterby på ett tryggt och trafiksäkert sätt hanteras.

## YTTRANDE

### Boende Västra porten 2019-08-17

Vi har bott i Ytterby i 7 år och att flytta hit från centrala Göteborg var en klar förhöjning av vår livskvalitet. Här finns öppna fält att blicka ut över, skog som får vara skog med alla dess dofter. Många olika promenadrundor, närhet till naturen och vår underbara trädgård. Det var näst intill ångestladdat att läsa FÖP och de planer ni har för Ytterby.

Förtätningen runt Ytterby station är ett direkt övergrepp på vårt liv och livsmiljö. Så som vårt hus är beläget, innebär detta i förlängningen att ni kommer att behöva lösa ut oss. Fram tills dess kommer byggnationen av Porteberget. Enligt FÖP anses seniorens småhusbebyggelse se ut som "villamattan som landat på åkern" Men hur tror ni det egentligen kommer att se ut med höghus på Porteberget? Den här planen osar storhetsvansinne. Det är lätt att komma med idéer när man inte själv får sin närmiljö förstörd.

Livskvalitet är inte "attraktiva parker" som det står i Social konsekvensanalys. Livskvalitet är frihet att kunna röra sig fritt i naturen utan tillrätta lagda gångbanor och parker. I Ytterby finns idag ett gott utbud av cykelbanor och trottoarer. Det går enkelt att ta sig runt utan bil, ändå trycker man på att terrängen väster om stationen är kuperad och glest bebyggd samt hinder för cyklister och gående. I verkligheten finns inte alla dessa hinder som målas upp, det går utmärkt att ta sig till tågstationen via vägar och trottoarer.

Vidare skrivs det i FÖP om hur viktigt det är att bevara de kulturella värdena som finns i Ytterby. Så långt allt väl, men har någon satt dessa kulturvärden i perspektiv till sin omgivning? En del av upplevelsen med en kulturell plats är att se den i sitt rätta sammanhang och på så sätt tänka sig in i hur



det kan ha sett ut en gång. Exempel på detta är ” Stora Smällen ” Vad händer med upplevelsen av detta kulturvärde när det går en bussgata , ” lokalgata” rätt förbi ?

Klimatpåverkan - ipcc - The Intergovernmental Panel on Climate Change, har publicerat en rapport, Global Warming of 1.5 degrees celsius. Den bör ni läsa. I sommar har vi sett konsekvensen av den globala uppvärmningen. I Paris, som denna sommar 2019 haft över 40 grader varmt, talar man nu om att plantera mer träd. Utan träd blir vår miljö varmare.

Om vi inte har naturen och biologisk mångfald, så kommer det i förlängningen innebära att människan försvinner. Genom att hugga ned skog och bebygga åkermark så försämras förutsättningarna för ett hållbart samhälle. Genom att husägare har trädgårdar med gräsmatta blommor och buskar, gynnas våra insekter, pollineringen och fågellivet. När man istället stenlägger, tar bort grönområden och hugger ned skog, så utarmas möjligheten för växer och djur att överleva. Deras yta att finnas till på krymper och vi människor klarar oss inte utan deras existens. Dessutom så ökar trycket på kommunens dagvattenbrunnar. Detta löser ni med att anlägga dagvattendammar... Vi har alla ansvar för kommande generationer.

Petra Åkerman tågpendlar till Göteborg varje dag och vill korrigerera påståendet om att tåget ofta är fullt när det når Ytterby station. Tåget är fullt när Västtrafik haft problem i form av att man saknar vagnar och kör kort tåg. Tåget kan även bli fullt om föregående avgång ställts in pga teknik. När Västtrafik har ordning på sina tåg fungerar det utmärkt och jag har under 7 års tid aldrig behövt stå ombord på tåget, pga någon annan anledning, än ovan nämnd.

Till sist vill vi säga att informationen till oss berörda har varit undermålig. Hur ska jag som medborgare veta att jag ska gå in och läsa på Kungälv's kommuns hemsida om kommande planer, när jag inte ens vet att det finns något där jag bör ta del av?

Tycker ni verkligen att stå på City Gross, är den rätta kanalen att kommunicera viktig information på? Fler hade kommit på informationsmötet i Ytterbyskolan i Juni om de bara hade känt till det. Om ni saknar e-postadresser eller mobilnummer så går det fortfarande att skicka brev.

Vi efterlyser som skattebetalare i Kungälv's kommun, att informationen till medborgarna sköts på ett öppet och korrekt sätt istället för detta ” smygande ”.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Kommunens och regionens mål är att utvecklas genom en hållbar tillväxt med hållbara transporter. Enligt Göteborgsregionens (GR) strukturbild och kommunens översiktsplan (ÖP2010) är det genom att förtäta intill stations- och hållplatsnära lägen i befintliga orter. Områden inom gångavstånd till stationsområdet i Ytterby ska ha särskilt hög bebyggelsetäthet. Detta är med andra ord ingen ny vision som presenteras i FÖPen utan ett förtydligande av gällande ÖP. Med förtätning sker en omvandling från lantlig miljö till stadsmiljö. En förtätning centralt innebär att de yttre områdena kan sparas för jordbruksmark, natur och rekreation.

Den framtagna gröstrukturplanen har som syfte att visa på en långsiktig utveckling av grönytor i Ytterby med syfte att fylla allas behov av både tillgängliga trygga parker och naturmiljöer och kopplingar från den centrala delen till Ytterområdena. Syftet är att öka den biologiska mångfalden och utveckla ekosystemtjänster.

Dagvattenhantering har utretts övergripande för att undvika låglänt terräng samt peka ut ytor för fördröjning av dagvatten och hantering av skyfall.

Tågen är vid vissa tider på dagen fullsatta men som helhet fungerar det bra. Men med en förtätning av Ytterby samt för att möjliggöra för fler som redan bor i Ytterby att pendla så krävs tätare tågtrafik.

Det är tråkigt att informationen upplevs som undermålig. Vid framtagande av en fördjupad översiktsplan skickas inte brev till alla fastigheter inom området.

Dock har arbetet inletts med en medborgardialog i Ytterby. I dialogarbetet genomfördes workshops med två högstadielklasser på Ytterbyskolan samt en mobilitetsvandring i Ytterby med en av klasserna. Det utfördes även en workshop med PRO:s lokala förening i Ytterby samt en workshop med företrädare för Ytterbys näringsliv. Till näringslivet har också en enkät skickats ut. Vidare genomfördes intervjuer med människor på plats i Ytterby samtidigt som det fanns möjlighet att svara på en enkät på Kungälvskommuns hemsida.

Under samrådet har Kommunen funnits på plats 2 dagar på City gross samt haft ett möte på Ytterbyskolan kvällstid. Samrådet har annonserats i KP samt GP. Handlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida och i entréplan i Stadshuset samt i Ytterby bibliotek.

Inföblad om FÖPen har satts upp på flera platser i centrala Ytterby. Dessutom har både KP och GP haft artiklar om den pågående FÖPen.

## YTTRANDE

### **Boende Östra Porten 3 2019-08-26**

Då området på Östra Porten omsluts av berg och skog (Porteberget) är det redan idag begränsat med kvällssol till fastigheten. Det föreslås byggas höga byggnader om 5-7 våningar, vilket drastisk kommer minska eftermiddagssolen. Det är därför nödvändigt att utforma och placera byggnader så att solen inte hindras från att nå fastigheten.

Tillgång till rekreationsområden behöver kompenseras i och med minskningen av skog på Porteberget. Kommunala vattentrycket till fastigheten är redan idag låg (2,5 kg vid anslutningspunkten). Åtgärder behöver vidtas för att garantera att dagens låga vattentryck inte ytterligare försämras.

Väg till och från E20 samt E20 till och från Göteborg är redan idag belastad med långa köer i morgon- och eftermiddagstrafiken. Innan förtätning sker i Ytterby, behöver kapaciteten i vägnätet ökas. Det är inte sannolikt att alla nyinflyttade kommer använda kollektivtrafik.

Redan idag är tåg och bussar överfulla i morgon- och eftermiddagstrafiken där det saknas sittplats till resenärer. Kapaciteten i kollektivtrafiken behöver ökas så att det finns sittplats till alla resenärer.

Innefattar även möjlighet att arbeta under resan så att det därigenom är ett mervärde att välja kollektivtrafik.

Generellt är FÖP Ytterby en intressant läsning och fungerar väl som en vision för ett framtida Ytterby, men den behöver detaljeras avseende vilka förslag som faktiskt kan och ska genomföras och hur finansiering säkras.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

En exploatering av Porteberget kräver såsom FÖPen anger utredningar av många slag både avseende gestaltning, påverkan på landskapsbild, dagvattenhantering m.m. Det innebär även hur den nya byggnationen skulle påverka befintlig bebyggelse avseende bl.a. skuggning.

FÖPen och grönstrukturplanen hanterar frågan om grönytor i förhållande till föreslagen exploatering. Hur den övergripande infrastrukturen avseende trafik ska utvecklas utreds i regionen i stort där kommunen inte har rådighet över frågan men försöker påverka via dialoger inom Göteborgs regionen (GR). Dock handlar frågan mycket om hur infrastrukturen ska utvecklas för att uppnå en hållbar tillväxt och där blir frågan om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik viktig. En dialog har påbörjats med Trafikverket och Västtrafik.

Kapitlet om fortsatt planering och arbete kommer att förtydligas gällande genomförandet för de delar där kommunen har rådighet och äger mark samt har ett ansvar. Till stora delar pekar FÖPen ut en möjlig utveckling för områden där staten eller privata fastighetsägare har rådigheten.

## YTTRANDE

### Boende Östra Porten 2019-08-26

Idag bor vi på i ett lugnt centralt område där vi kan hämta kraft mellan de hektiska arbetsdagarna på jobbet. Att få njuta av lugnet, fågelsången, höra träden susa i vinden och den härliga skogsluften gör att man njuter av livet till fullo här på Östra Porten.

Höghusen på Portenberget kommer att dels störa vår utsikt, öka insynen, ljudet från alla bilar från vägen som skall förse de boende samt tillhörande avgaser kommer att inkräkta stort på vår vardag i hemmet.

Det kommer även påverka djurlivet och naturen i området vilket är en stor del av lugnet i området. Vi har många fågelarter som riskerar att försvinna när träden och lugnet försvinner.

Solen som vi ser knappt 7 månader per år kommer att få färre dagar att lysa ner i vår dal. Då husen är högre än befintlig sol. Vilket gör att vintern och kylan håller greppet längre.

Höga byggnader kommer även att störa den bräckliga mobiltelefonmottagningen samt satellitmottagningen som idag knappt kommer fram.

Ökad trafik på Hällebergsgatan kommer att göra så att buller och avgaser ökar avsevärt och Hällebergsgatan är inte anpassad för mer trafik än vad som finns i dagsläget.

Ut och infarten till området från 168an kommer inte bli enklare bara för att det planeras en rondell. Då måste den nya avfarten från E6:an mot Marstrand vara klar samt att rondellen vid Premmacken måste fungera som den ska då trafikflödet kommer öka i och med det nya området som planeras där.

Samt att om det nu skall in fler affärsverksamheter på Portenberget gör att trafikflödet till det området även kommer kräva att fler tunga transporter kommer att trafikera, inklusive sopbilen, vilket gör att buller och avgaser ökar. Ljud från tunga fordon är ett störande moment idag och tanken att den trafiken skall öka känns inte bra.

Vattentrycket är i dagsläget inte bra.

Risken för skador på vårt hus pga sprängningar på berget är oroande när man ser hur andra i Ytterbyområdet blir behandlade av kommunen när tvist uppstår.

När det gäller vår lugna dal som idag har en återvändsgata och ingen genomfartstrafik kommer att påverkas stort av den planerade bussgatan vid tågspåret samt av det p-hus som planeras norr om området.

Vi förstår att en förtätning behövs men den bör göras i samförstånd med oss som bor och verkar i området, som förstår känslan vi vill att Ytterby förmedlar idag och ska förmedla i framtiden.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

Se kommunens kommentarer till tidigare yttrande avseende Portenbergets exploatering.

Vilka trafiklösningar som krävs för att hantera kommande exploatering behöver studeras ytterligare samt samrådas med Trafikverket som har ansvar för väg 168.

Trafikbuller samt luftkvalitet behöver utredas och bevakas i samband med kommande planläggning.

Tanken är inte att verksamheter som kräver tunga transporter ska finnas i de centrala delarna av Ytterby.

Förutsättningarna för utbyggnad av det kommunala verksamhetsområdet för vatten, avlopp och dagvatten behöver även utredas.

Risk för eventuella skador vid sprängning hanteras enligt gängse rutiner i samband med byggnation. Den föreslagna bussgatan längs med västra sidan av Bohusbanan behöver studeras och diskuteras med Trafikverket. Även när det gäller en eventuell byggnation av parkeringshus så behöver den utredas avseende utformning och gestaltning. Förhoppningen är att den även skulle kunna innebära förbättring avseende trafikbuller och risk för farligt gods för bostäder på västra sidan av Bohusbanan.

Bedömningen är att dialog till stor del har skett med boende och näringsidkare i Ytterby. Dock är det förståeligt att de som är boende i de centrala delarna av Ytterby som ännu inte har stadskaraktär reagerar på en förändring. Dock är Ytterby en viktig ort i Kungälv såsom stationssamhälle för en framtida hållbar utveckling.

## YTTRANDE

### **Brf Studenten och Brf Kandidaten 2019-08-30**

Synpunkter gällande FÖP Ytterby, gällande s.k. Trekanten vid Torsbyvägen mitt emot City Gross. Idag är detta område jordbruksmark ägd av SFV under förvaltande av Kastellegården.

Enligt planerna förväntas Ytterbys befolkning öka med >50% under perioden 2016-2020. Vi inser att nya bostäder då behövs.

Infrastrukturen måste då byggas ut i konsekvens med detta, så att köerna på Marstrandsvägen och Torsbyvägen minimeras. En stor del av denna trafik ska sedan ut på E6 mot framförallt Göteborg. Ombyggnaden av motorvägsbron över Nordre älv, med bl.a. busskörfält kommer att påverka Ytterbyborna (Kungälv också) negativt då köerna ned på E6 och över bron blir långa framförallt morgon och kväll de närmaste åren.

En utbyggnad av Ytterby under denna period kan snarare bli negativ reklam för Ytterby (och Kungälv) för de som vill flytta ut från Göteborg till "landet" för att slippa storstadens köer.

Att ta sig ut från Trekanten kan bli nog så krångligt då köerna vid järnvägsövergången redan idag sträcker sig förbi City Gross bort mot Klevevägen.

Till infrastrukturen hör också buss- och tåg-trafik. Med de senaste förändringarna i t.ex. Grön-express trafiken, har tillgängligheten från Ytterby kraftigt försämrats mot Göteborg då ett extra byte måste ske i Kungälv. Detta måste också ses över.

Tågtrafiken fungerar sisådär också. Framförallt på kvällar och helger bör trafikintensiteten öka.

Dubbelspår som nämns är ett måste för ökad tillgänglighet så att man smidigare når arbeten, nöjen etc. i Göteborg.

Pendelparkeringar är idag en stor bristvara och måste prioriteras för att vi boende ska ta kollektiva färdmedel från Ytterby.

Vårt förslag är att avvakta med utbyggnaden i Ytterby tills infrastrukturen är löst, så vi kan ta emot fler boende som kommer att trivas, vilja bo kvar och kanske locka fler nya boende.

Flerbostadshus ger ju fler boende per markyta men bör inte vara byggnadsalternativ på Trekanten.

Enplanshus/radhus bör prioriteras för detta område för att passa in i den befintliga bebyggelsen på Klevevägen. Dessa skulle kunna byggas med tanke på barnfamiljer och deras behov. S.k.

"seniorboenden" kan också vara lämpligt men kräver att viss service blir knuten till dem. Med ålderns rätt behöver man stöd med diverse saker som gräsklippning, snöskottning etc.

När våra fyra områden kallade "Senioren 1-4" byggdes i mitten på 1990-talet så fanns preliminära planer om att bebygga området mellan "Ytterby-el" och oss med liknande bebyggelse (små enplanshus i form av friliggande hus och parhus). Detta genomfördes inte pga att jordbruksmarken då ansågs bli för liten för Kastellegårdens markbehov (enl. dåvarande information).

Exploateringen av jordbruksmark för bebyggelse kan verkligen ifrågasättas då ju försörjningsgraden i Sverige minskat under många år och importen av livsmedel ökat lavinartat. Man bör snarare värna om

jordbruksmarken så att vi i Sverige kan få en högre självförsörjningsgrad avseende livsmedel och därmed minska behovet av att transportera livsmedel runt jorden. Det kanske på kort sikt blir dyrare men för framtida generationer livsviktigt och därmed mer ekonomiskt. I de orostider vi gått in i, med Brexit, handelskrig etc. bör självförsörjning vara högt prioriterad.

Vad vi förstår så har studien till stor del tagits fram innan s.k. "Greta-effekten" (Greta Thunbergs skolstrejk) startade. I en global värld där CO2 utsläppen måste minskas för att klara temperaturmålen, bör närodlade livsmedel vara en självklarhet. Att då bygga bostäder på jordbruksmark kan därför vara osmart och bör verkligen leda till eftertanke.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Bl.a. på grund av de trafikinfrastrukturproblem som finns i området i stort så krävs en utveckling av stationsområden som Ytterby, för att förbättra möjligheterna för medborgare att välja ett hållbart resande, som kollektivtrafik och gång- och cykel. Naturligtvis förutsätter detta en utveckling av kollektivtrafiken som möter efterfrågan. Här krävs en samordning av kommunens, Trafikverkets och Västtrafiks arbete.

Pendelparkering för boende utanför Ytterby är en viktig fråga i FÖPen men som ännu inte är helt löst. Utbyggnad av Ytterby kan inte vänta utan måste hålla sig till tidsordningen 2035. Dock krävs både utbyggnad av infrastruktur och utredningsarbete innan nya bostäder är på plats.

Den s.k. trekanten vid Citygross är ett område som behöver studeras väl inför en eventuell exploatering. Såsom anges i FÖPen handlar det om en måttlig skala på bebyggelse samt en buffertzonen som övergång mellan bebyggelse och jordbruksmark.

FÖPens övergripande riktlinje är att vara restriktiv med byggnation på jordbruksmark. Men genom att bygga på centralt belägen mark med effektivt markutnyttjande kan jordbruksmark i utkant av och utanför tätorter sparas. Förvaltningens bedömning är att bebygga den aktuella jordbruksmarken är att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse p.g.a. markens centrala placering i Ytterby som är utpekad som stationsområde i regionen. Dock efter beslut i Kommunstyrelsen har det aktuella området utgått ur FÖPen som område för exploatering och anges istället som jordbruksmark.

## **YTTRANDE**

### **Boende Vandilgatan 2019-08-30**

#### ***Förslag 1 rör busstrafiken i Ytterby.***

Mitt förslag går ut på att förkorta körsträckan och restiden och samtidigt öka tillgängligheten till bussarna för flertalet resenärer. Förslaget går ut på att bussarna körs på gator för bilar och bussar respektive bussgata på en begränsad sträcka. Se linje 1 på kartan. På sträckan mellan Sparråsvägen/skolan och fram till i höjd med det nuvarande ridhuset, körs bussarna på den nu planerade och delvis utbyggda vägsträckan inom Nordtagsområdet. På sträckan mellan ridhuset och Marstrandsvägen anläggs en bussgata. Bussen trafikerar med detta förslag inte Hällebergsgatan.

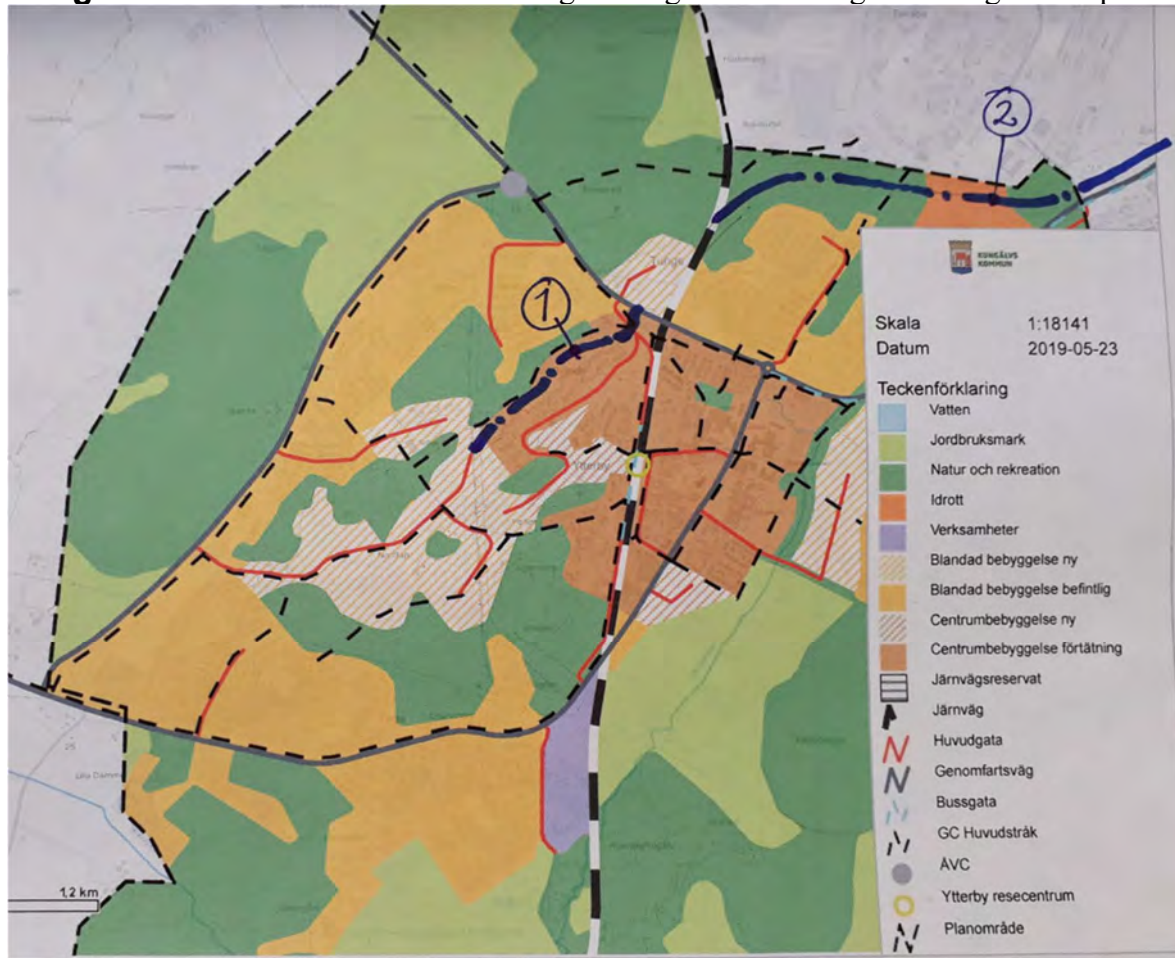
Fördelen med förslaget är att restiden förkortas och tillgängligheten förbättras för boende inom Nordtagsområdet, delar av norra Tega, Sparrås, Stället och Tunge. På grund av nivåskillnaderna kommer boende med adress Hällebergsgatan att få något sämre tillgänglighet. Genom förkortad körsträcka, jmf med dagens linjesträckning, görs även en ekonomisk och miljömässig vinst.

#### ***Förslag 2 rör järnvägstrafiken regionalt, som ett reservat i översiktsplanen.***

Förslaget är att anlägga en kompletterande järnvägssträckning med anknypning till Bohusbanan vid Ytterby/Rollsbo och en spårsträckning utmed Marstrandsvägen, vid foten av Åseberget, samt ett stationsläge vid och över E6. Vidare en spårsträckning utmed och korsande med Romelandavägen. Därefter korsar spårsträckningen Göta Älv för att ansluta till Norge Vänernbanan söder om Nödinge.

Fördelen med den nu föreslagna järnvägsreservatet är att regionen norr om Göteborg stärks. Tillgängligheten till regionala målpunkter som exempelvis Kungälv's sjukhus, Mimershus gymnasiet, Rollsbo industriområde, Kongahälla centrumanläggning och större målpunkter på Hisingen och inom Ale kommun mellan Nödinge och Alvhem förbättras avsevärt. För de som bor utmed Norge Vänerbanan upp till Vänersborg och som arbetar på Hisingen och tvärt om kan tiden för arbetspendling avsevärt förkortas. Det viktigaste med förslag 2 är att man i dagsläget inte bygger in framtida hinder för att genomföra denna anläggningsmässigt relativt dyra järnvägsutbyggnaden inom Kungälv och över Göta älv. Noteras kan att det allra viktigaste i planeringssammanhang är att helheten måste vara bra för att detaljerna skall kunna bli riktigt bra.

**Bilaga:** Karta med ett markerat översiktligt förslag till sträckning av förslagen 1 resp 2.



## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

**Förslag 1** Föreslagen dragning för busstrafik gränsar till område som föreslås för gång- och cykel, grönområde samt till stor del inom FÖRBOs fastighet som nu ska provas för förtätning. FÖPens förslag är att busstrafiken ska fånga in boende i de yttre delarna av västra Ytterby längs med Torsbyvägen och Sparråsvägen samt en ny bussgata som ska följa längs med västra sidan av Bohusbanan. För boende mer centralt bl.a. i Nordtag kommer gång- och cykelmöjligheter att förbättras kopplat till stationen.

Ansvar för kollektivtrafik ligger hos Västtrafik. Kommunen har påbörjat en dialog med Västtrafik avseende FÖPens förslag, där även andra möjliga alternativa lösningar lyfts fram.

**Förslag2** Avseende framtida järnvägsnät så utgår nuvarande diskussionen kring gällande dragning av Bohusbanan samt det järnvägsreservat som ligger i översiktsplanen (ÖP2010) med ett reservat som kopplar från Bohusbanan via centrala Kungälv mot Hisingen. Som förslag finns även i ÖP en koppling från Kareby över Göta älv till Ale med en vägkoppling och som i dagens dialog främst borde gälla för kollektivtrafik. **Förslaget kräver en dialog mellan kommuner och på regionalnivå.**

## ÖVRIGA

### YTTRANDE

#### Postnord 2019-08-09

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och industriområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på [utdelningsforbattningar@postnord.com](mailto:utdelningsforbattningar@postnord.com) för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

### FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

Noteras

### YTTRANDE

#### Göteborgs stad 2019-08-09

##### **Satsning på bebyggelseutveckling enligt GR strukturbild**

Att Ytterby ska utvecklas stationsnära ligger i linje med Göteborgsregionens strukturbild.

Detta möjliggör för boende, verksamma och besökande att välja kollektivtrafik.

Bebyggelse inom en kilometer från stationslägen ger förutsättningar för att gå eller cykla till stationen. Inriktningen för tillkommande bebyggelse är att det ska ske dels i en inre urban zon inom 500 m från stationen och en yttre urban zon inom 500–1000 m från stationen. Målet är att Ytterbys invånarantal 2050 ska ha fördubblats inom området ca 1000 m från stationen. Idag bor ca 6000 invånare i området.

#### **Mobilitet**

I Kungälv kommunens Trafikplan 2017 finns det en tydlig inriktning mot ett mer hållbart resande. Ytterby är en av kommunens tre större knutpunkter för kollektivtrafik. Knutpunkten har både buss- och tågtrafik vilket ger bra förutsättningar för ett högt kollektivtrafikresande. Ett resecentrum ska utvecklas som kopplar ihop järnväg med övrig kollektivtrafik och som blir en nod för gång- och cykelstråk. Bohusbanan trafikeras i nuläget endast med fjärr- och godståg.

Fördjupningen av översiktsplanen förutsätter att Bohusbanan ska utvecklas för en ökad kapacitet och på ett sätt som gör att person- och godstrafik inte begränsar varandra. Vid planeringen av områden i närheten av järnvägen ska hänsyn tas till de ytor som krävs för en framtida dubbelspårutbyggnad, ett eventuellt nytt resecentrum och skyddsåtgärder. Inga åtgärder som riskerar att hindra trafiken på järnvägen ska genomföras.

### **Natur och kulturvärden**

Områdena närmast Nordre älv ingår i riksintresse för kulturmiljö, naturvård och friluftsliv samt är utpekade som Natura 2000-område. Dessa områden är gemensamma med Göteborg. Områdena är till stor del skyddade genom naturreservat och strandskydd, vars bestämmelser ger ett starkt skydd. Inga nya bebyggelseområden föreslås inom dessa områden och exploatering i närliggande områden ska genomföras så att inte heller skada indirekt uppstår i dessa områden.

### **Stadsbyggnadskontorets bedömning**

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på förslaget till fördjupningen av översiktsplanen för Ytterby. Förslagets inriktning med utveckling i ett kollektivtrafikhögt läge stämmer väl överens med Göteborgsregionens strukturbild vilket är positivt för hela göteborgsregionen. Göteborg ställer sig också bakom inriktningen med ökad kapacitet på Bohusbanan. Det är positivt att fördjupningen av översiktsplanen är tydlig med att utveckling inte ska förhindra en utbyggnad till dubbelspår. Även i förslag till ny översiktsplan för Göteborg tas hänsyn till möjligheten att bygga ut Bohusbanan. Med den relativt kraftiga utbyggnaden av Ytterby som föreslås i fördjupningen blir detta än mer aktuellt för att det ska bli möjligt att nå de mål om hållbara transporter som båda kommunerna eftersträvar.

Stadsbyggnadskontoret vill även passa på att nämna att i förslaget till ny översiktsplan för Göteborg har tre lägen för skyddsportar mot framtida översvämningar pekats ut varav ett läge berör det aktuella området i Ytterby. Kungälv kommun har tidigare påtalat att de önskar vara delaktiga i fortsatta diskussioner kring skyddsportarna vilket kontoret ser fram emot.

I övrigt har stadsbyggnadskontoret inga synpunkter på förslaget till fördjupning av översiktsplan för Ytterby.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Noteras.

## **YTTRANDE**

**Naturskyddsföreningen 2019-08-30**  
***Kommunikationer.***



Det är positivt med den föreslagna förtätning runt Ytterby station som möjliggör att fler kan utnyttja kollektiva färdmedel och begränsa ökningen av biltrafik. Med dubblerad befolkning kommer trafikinfarkt att uppstå både i Ytterby och på E6 om inte andelen kollektivtrafikresenärer kraftigt ökar.

### ***Trygga gång och cykelstråk.***

För att få innevånare att ställa bilen behöver de GC stråk som byggs uppfattas som trygga och bekväma.

En bra cykelparkering, motsvarande Alingsås krävs vid stationen.

### ***Bostäder***

För att uppnå bra boendemiljö krävs att detaljplaner tar hänsyn till materialval. Ur både klimatsynpunkt och exteriör miljösynpunkt bör trähus väljas. Det finns idag teknik att bygga trähus upp till 6 våningar.

### ***Anpassning till naturförhållanden***

Genom att bibehålla topografi, gamla träd etc skapas redan från början i ett nytt kvarter element som ger rikare närnatur.

För att ta hand om dagvatten behöver grönstråk i lågpunkter bevaras där med fördel små våtmarker skapas omgivna av blomsterrika öppna områden.

Bibehåll stråk av närnatur. Även med högre exploateringsgrad måste områden för skogspromenad, leka med barnen, rasta hunden etc identifieras så att nya områden inte kräver bil för naturupplevelser i vardagen.

Redan kultur- eller naturskyddade områden kan förses med en kantzona av ej exploaterad mark. Det tjänar två syften: Större sammanhängande områden behövs för skydd av biologisk mångfald där spridning av flora och fauna gynnas. Ett större område skänker människan en ökad naturupplevelse med allt vad det innebär för rekreation, återhämtning och främjande av hälsa.

### ***Exploatering av jordbruksmark.***

Norra Storängen skall utgå som exploateringsområde då det utgör jordbruksmark av **högsta klass** som dessutom bidrar till en vacker landskapsbild.

Jordbruksfastigheten Kastellegården behöver sin areal för att vara bärkraftigt jordbruk med bruk av marker på andra sidan Enekullen.

Kultur och landskapsskyddat område vid gamla Kongahälla skall bevaras. Vid all utbyggnad där jordbruksmark tas i anspråk skall arealminskningen anges för de olika alternativa utbyggnaderna.

Vi anser att det är anmärkningsvärt att kommunen lyfter fram miljömålen; de lokala, regionala, nationella och globala men ändå väljer att föreslå byggnation på produktiv jordbruksmark i planen. Det är särskilt angeläget och av stor betydelse att i en översiktsplan sätta gränser för exploatering/byggnation på jordbruksmark. Planen kan på så vis ge en tydlig riktning för kommunens arbete för ett hållbart byggande i en hållbar samhällsutveckling. För att förhindra att jordbrukslandskapet "äts upp" en liten bit i taget anser vi att kommunen bör sätta en absolut gräns för hur stora förluster av jordbruksmark som kan accepteras.

Vi hänvisar till en dom i MÖD ang 3 kap 4 § MB brukningsvärd jordbruksmark:

"Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för bebyggelse för att tillgodose väsentliga allmänintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk (3 kap. 4 § miljöbalken, MB). Med jordbruksmark avses åkermark och betesmark som ingår i fastighet som är taxerad som lantbruksenhet (12 kap. 7 § MB). Sådan mark är brukningsvärd om den med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är väl lämpad för jordbruksproduktion (prop.1985/86:3 s. 158). Vid den bedömningen bör även beaktas att jordbruksmark är en begränsad resurs med avgörande betydelse för att trygga livsmedelsförsörjningen i landet och att syftet med bestämmelsen var att säkerställa en långsiktig hushållning (jfr prop.1985/86:3 s. 53").

Innan produktiv jordbruksmark kan komma ifråga för bostadsbyggnation måste således utredas huruvida ett motsvarande tillskott av bostäder kan åstadkommas genom att annan mark tas i anspråk. Naturskyddsföreningen menar att sådana alternativ måste föredras vid all planering/exploatering. Enligt samrådshandlingen har hänsyn tagits eftersom delar av den jordbruksmark som anges för byggnation i ÖP10 har minskats i FÖPen (s 64, s 94). Det är bra med en minskning men den är inte tillräckligt.

Vi citerar ur Fördjupad översiktsplan för Ytterby samrådshandling 2019-04-17, s 122

"Att bebygga produktiv jordbruksmark är negativt ur ett resursperspektiv. FÖPens intentioner är att undanhålla jordbruksmark från exploatering men i de centrala lägena väger behovet av att utveckla Ytterby och få ett befolkningsunderlag som kan bära en förbättrad service och kollektivtrafik inom plan-området högre än intresset av att bevara den brukningsvärda jordbruksmarken".

Naturskyddsföreningen är mycket kritisk till detta uttalande. Vi har i många år påpekat i våra yttranden att jordbruksmark INTE ska tas i anspråk för exploatering. När kommunen i sina planer lyfter fram att jordbruksmark ska undanhållas från exploatering MEN sedan påpekar att "i det här fallet väger samhällsintressen högre" blir det uppenbart att jordbruksmarken successivt och kontinuerligt minskar. Detta är inte hållbart i förhållande till något av miljömålen.

I FÖPen på s 21 noteras de miljömål som främst har betydelse för arbetet med FÖP Ytterby. Naturskyddsföreningen menar att *Ett rikt odlingslandskap* saknas. "Odlingslandskapets och jordbrukets värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks (Riksdagens definition av miljömålet). Den biologiska mångfalden och kulturmiljöerna är *beroende av ett fortsatt jordbruk*, men också av vilka metoder som används. Bland annat är betande djur en förutsättning för att bevara artrika betesmarker. I delar av landet har jordbruket blivit allt mer specialiserat och intensivt, medan marker på andra håll inte brukas längre och många gårdar läggs ned. Båda trenderna leder till att många arter och naturtyper i odlingslandskapet hotas. Att bygga på jordbruksmark får många negativa konsekvenser. I FÖPen noteras på s 21 angående den biologiska mångfaldens och ekosystemtjänsternas värden "att senast år 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt".

Naturskyddsföreningen anser att det är mycket relevant och angeläget att de som arbetar med FÖPen och beslutar om den, tar hänsyn till de *avgörande* samband som finns mellan odlingslandskap, jordbruksmark, biologisk mångfald, ekosystemtjänster, artrikedom, spridningsvägar och andra utmaningar i en hållbar samhällsutveckling där livsmedelsproduktionen blir allt viktigare. I Det goda livet ingår, menar vi, en hållbar livsmedelsproduktion. Att *ersätta* livsmedelsproduktionen på produktiv jordbruksmark med "landbaserad fiskodling kombinerad med grönsaksproduktion (akvaponik)" eller "stadsodling på befintlig jordbruksmark" är inte hållbar samhällsutveckling. Däremot kan denna typ av livsmedelproduktion ses som ett komplement till ett rationellt jordbruk med moderna metoder som bedrivs av professionella, yrkesverksamma lantbrukare. Att producera livsmedel kräver mänskliga resurser med gedigen kunskap och erfarenhet. När jordbruksmark exploateras och gårdar läggs ner går såväl dessa livsviktiga mänskliga resurser som materiella resurser förlorade. Detta kan inte ersättas av till exempel odling i pallkragar i stadsmiljö.

Vi ställer oss således negativa och mycket kritiska till att kommunen i FÖP Ytterby föreslår byggnation på produktiv jordbruksmark.

## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

### *Trygga gång- och cykelstråk*

FÖPens mål och riktlinjer är att gång- och cykelstråk ska vara attraktiva. En väl utbyggd cykelparkering är en del av attraktiviteten.

### ***Bostäder***

FÖPen anger att hållbara lösningar ska prioriteras och goda exempel lyftas fram t.ex. flerbostadshus i träbyggnation. Det gäller dock att detta lyfts fram i kommande markanvisningstävlingar då kravet inte kan ställas i detaljplan.

### ***Anpassning till naturförhållanden***

Vid en exploatering ska naturliga förhållanden bibehållas i möjligaste mån för att grönsstrukturen ska innehålla en blandning av parkmiljöer och natur.

Framför allt anges att buffertzoner ska finnas mellan bostäder och jordbruksmark men detta kan även gälla natur och bostäder bl.a. lyfts detta i området Västra-Tunge där en buffertzona krävs mellan bostäder och skogsområdet i väster.

### ***Exploatering av jordbruksmark.***

FÖPens övergripande riktlinje är att vara restriktiv med byggnation på jordbruksmark. Men genom att bygga på centralt belägen mark med effektivt markutnyttjande kan jordbruksmark utanför tätorter sparas. Förvaltningens bedömning är, att bebygga den aktuella jordbruksmarken, är att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse p.g.a. markens centrala placering i Ytterby som är utpekad som stationssamhälle i regionen. Dock har efter beslut i Kommunstyrelsen det aktuella området utgått ur FÖPen som område föreslaget för exploatering och anges istället som jordbruksmark.

Miljömålet om rikt Odlingslandskap lyfts in under Utgångspunkter för planeringen. Bedömningen är att frågan är viktig kopplat till kommunens övergripande riktlinje avseende byggnation på jordbruksmark eller ej. I FÖPen är en hållbar stadsutveckling prioriterad men bedömningen behöver lyftas in i övriga beslut där jordbruksmark tas i anspråk i mer perifera områden vid tex beslut för förhandsbesked på landsbygden.

## **YTTRANDE**

Centerpartiet ser generellt mycket negativt på att bebygga jordbruksmark. Kastellegården är en stor kronogård, som staten tidigare varit mycket mån om att skydda. När vi nu läser FÖP Ytterby och ser att det är inlagt ett nytt stort byggnadsprojekt på åkermark måste vi protestera. Vi anser att del 4.Norra Storängen ska utgå ur FÖP Ytterby, och att restriktivitet ska gälla kring all ny byggnation på åkermark. Åker som bebyggs är för alltid förstörd! Om miljöbalkens skydd av åkermark ska gälla som det är tänkt, då är det här förslaget helt förkastligt, och ska stoppas!

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

Förvaltningens bedömning är att utifrån områdets placering, med närhet till kollektivtrafik, är det ett viktigt samhällsintresse att kunna exploatera området med bostäder. Det aktuella området ligger inom en radie av 1000m från stationsområdet i Ytterby som är utpekad som stationssamhälle i huvudstråket i GRs strukturbild. Att spara värdefull jordbruksmark är även ett viktigt mål för kommunen. Därför har den totala ytan av jordbruksmark som föreslås för exploatering minskas i FÖPen jämfört med gällande Översiktsplan (ÖP2010). Den föreslagna exploateringen är i FÖPen tidsatt till perioden 2035-2050, m.a.o. en exploatering på lång sikt.

Kommunens avsikt med att köpa och exploatera delar av Statens fastighetsverks mark är att kunna uppnå de mål som är satta avseende en hållbar utveckling av Ytterby som ett attraktivt stationssamhälle.

I det fall kommunen inte får förvärva statens mark (statens fastighetsverk, område nr 4 och 6) innebär det att kommunens stadsbyggnadsnetto (kommunens exploateringsnetto – kommunens följdinvesteringar) bedöms till cirka 450 miljoner kronor i förlust tillskillnad från 360 miljoner vid ett köp av marken.

Dock har de aktuella området efter beslut i Kommunstyrelsen utgått ur FÖPen som område för exploatering och anges istället som jordbruksmark.

## YTTRANDE

### Kungälv's orienteringsklubb 2019-08-30

Mina synpunkter rör främst bristen på redovisade motionsslingor.

Endast 2 st nämns i Grönplanen på sidan 30, Kastellegården och Ekelunden. Jag saknar den motions- och rid slinga som fanns på Nordtag/Stället innan byggnationen av nya vägar startade.

På sidan 38 redovisas stråk för motion. Område 5-6 saknas, 12 är till största delen raserat och område 1 endast delvis utritat.

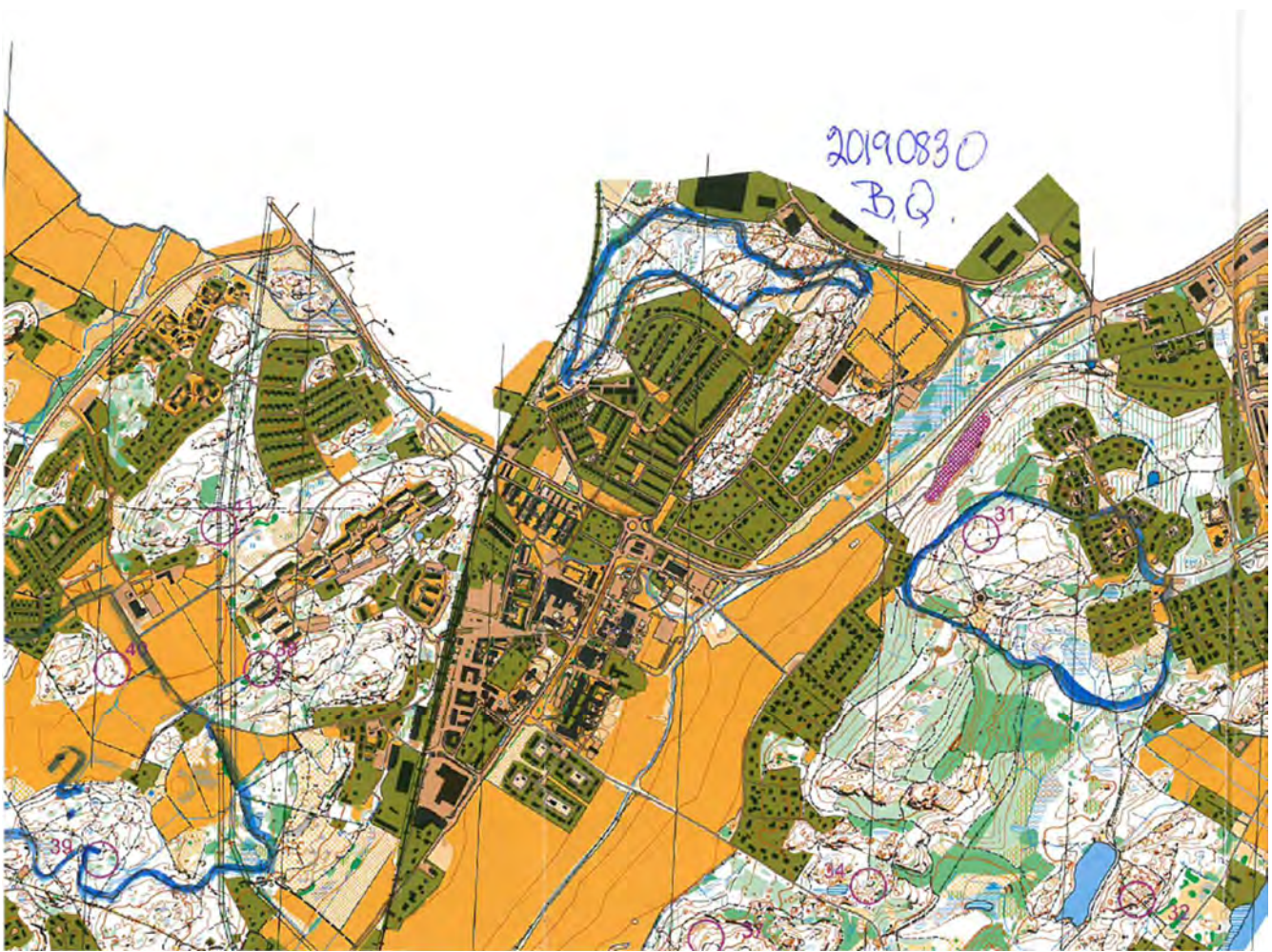
Jag bifogar kartor med de befintliga motionsslingorna inritade.

Motionsslingor är av stor betydelse för rekreation och hälsa för många människor.

På sidan 83 & 84 i FÖP Ytterby ställs mål på max 2 km till ett rekreationsområde som enligt min uppfattning måste innehålla en motionsslinga. En ny FÖP för Ytterby bör ha planerade motionsslingor inritade så att man slipper få svaret att en eventuell motionsslinga PLANLÄGGS NÄR VÄGARNA ÄR KLARA (=om det ev. finns pengar kvar?) vilket är fallet för Nordtag enligt ansvarig projektledare.

En annan brist är skolornas behov av tillgång på närströvområden på gångavstånd för att kunna utöva den i läroplanen krävda undervisningen i orientering. Över områdena Kastellegårdsskogen och Ekelunden finns fungerande orienteringskartor som används frekvent av skolorna. För Nordtag togs det fram en ny karta med stöd från kommunen 2014 för den nya Sparråsskolan som nu tack vare Nordtagbyggnationen blir till största delen oanvändbar. Enligt insändare i KP verkar nu även Ekelunden gå samma öde till mötes när BOKAB ska exploatera området.

Jag hoppas att ovanstående och bilagd karta kan vara användbart i det fortsatta arbetet med FÖP arbetet.



## FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR

Kommunen ser över och kompletterat underlaget i grönstrukturplanen så att befintliga stigar fångas upp som inte tidigare finns med.

## YTTRANDE

### Kungälv's Musei vänner 2019-08-30

Kungälv's Musei vänner har studerat samrådsförslaget utifrån föreningens intresse och bevakning av Kungälv's och Ytterbys kulturhistoria, fornminnen, kulturmiljö och kulturvård och har följande synpunkter:

#### *Allmänt*

Under kommunens arbete med planförslaget har föreningen bjudits in till möten och muntligt lämnat information och synpunkter om viktiga kulturhistoriska utgångspunkter, förutsättningar och kulturvärden som måste skyddas, bevaras och tillgängliggöras när Ytterby växer och utvecklas. Vi konstaterar med tillfredsställelse att Ytterbys kulturhistoria fått ta stor plats i planförslaget där man lyfter fram områdets långa historia och unika nordiska betydelse. Vi uppskattar den höga ambitionsnivån när det gäller åtgärdsförslag för att i fortsatt utveckling av Ytterby och bättre synliggöra och tillgängliggöra de historiskt intressanta miljöerna. Det avgörande är dock att kommunen i fortsatt arbete verkligen bär vidare översiktsplanens intentioner in i kommande detaljplaner och dess genomförande.

Tyvärr har vi dåliga erfarenheter från kommunens praktiska arbete med kulturmiljöfrågor de senaste åren. Trots uttalade ambitioner i egna styrdokument har frågorna nedprioriterats, tjänster avvecklats och finansiering dragits ner.

Föreningen hoppas att ambitionerna i FÖP Ytterby innebär en vändpunkt och att kommunen säkerställer att Ytterbys kulturarv får det skydd och uppmärksamhet det förtjänar och att föreslagna åtgärder leder till många positiva effekter.

### ***Förslag till bebyggelseutveckling***

Kungälv's Musei Vänner har förståelse för att kommunen vill bygga fler bostäder i Ytterby med dess närhet till pendeltågsstationen på Bohusbanan men fortsatt planering måste värna befintliga kulturvärden så de inte förvanskas utan istället lyfts fram och stärks.

### ***Porteberget, Västra Porten och Lilla Smällen***

I förslaget till bebyggelse inom områdena talas om fem-till sjuvåningshus.

Här kan fel typ av hus helt sabotera kulturmiljön. Vi vill betona att blivande byggherrar måste styras hårt i planer och i avtal med kommunen så att bebyggelsen får en passande skala och gestaltning.

En arkitektävling skulle kunna ge positiv uppmärksamhet och goda förslag på hur utveckling och bevarande kan gå hand i hand.

Den nya tillfartsgata som föreslås längs Bohusbanan från Torsbyvägen till Västra Porten kan inte accepteras då den inkräktar på området där Kungahälla kungsgård legat. Ett intrång som riskerar att bli ännu större om Bohusbanan i framtiden byggs ut med dubbelspår. Andra lösningar måste sökas där även planskilda korsningar för biltrafik utreds.

Föreslagen ny pendelparkering inom Västra Porten-området bör, om tillfarten kan lösas, utformas som en markparkering som också kan användas som P-plats och entre till gravfältet och området där lämningar efter kungsgårdens hallbyggnader hittats. Här skulle man också kunna sätta upp informationsskyltar etc..

I texten om Smällens historiska betydelse (FÖP sid 95) finns ett faktafel:

Gravarna dateras till 500 f.Kr. till 1000 e.Kr., dvs. en brukningstid på hela 1500 år, vilket är mycket, mycket ovanligt!

### ***Åkerhörnet***

Vi har förståelse för att åkerhörnet mittemot City gross föreslås för utvidgad låghusbebyggelse men området är arkeologiskt intressant så ***där måste en utbyggnad föregås av arkeologiska undersökningar.***

### ***Kastellegården***

Föreningen är tveksam till att Kastellegårdens värdefulla åkermark föreslås för exploatering inom Norra Storängen.

Kastellegården har en central plats i Ytterbys historia och utgör en av de största sammanhängande jordbruksfastigheterna i Bohuslän.

Vi anser att man i första hand bör fortsätta förtäta centrala Ytterby inifrån och längs Torsbyvägen.

### ***Avslutning***

Kungälv's Musei Vänner ser med intresse fram emot fortsatt arbete med att utveckla Ytterby och samtidigt bevara och lyfta fram områdets kulturvärden. Vi bidrar gärna som tidigare till fortsatt positiv dialog.

## **FÖRVALTNINGENS KOMMENTAR**

### ***Porteberget, Västra Porten och Lilla Smällen***

Kommunen har förhoppning om att kulturmiljön ska lyftas fram på ett övergripande sett i utvecklingen av Ytterby. Kommunen har som avsikt att ta fram ett övergripande dokument som innefattar både en arkitekturpolicy samt ett kulturmiljöutvecklingsprogram där dessa frågor kan lyftas ytterligare och studeras.

I Kommande planprocesser är gestaltningsprogram för varje område viktigt föra att lyfta fram det specifika med varje område samt beskriva vad som behöver tas hänsyn till i omgivningen.

Kommunen avser att pröva en ny vägdragning på västra sidan av Bohusbanan. Hur påverkan blir på kulturmiljön kommer då att behöva utredas.

Texten avseende Smällens historiska betydelse under kapitel Kulturmiljö revideras.

Att utnyttja pendelparkering även som en besöksparkering till Smällen är en god idé där skyltning kan ske. Hur denna parkering utformas får studeras men inriktningen från FÖPen är att inte använda markparkering.

### ***Åkerhörnet***

I Ytterby så kommer flertalet av exploateringsytorna att föregås av arkeologiska utredningar då antalet okända fornlämningar kan vara stort.

### ***Kastellegården***

FÖPens prioriteringsordning för kommunens markinnehav eller tänkta, utgår från de centrala delarna och där Norra Storängen och åkerhörnet kommer sist. Efter beslut i Kommunstyrelsen har de aktuella området utgått ur FÖPen som område som föreslås för exploatering och anges istället som jordbruksmark.

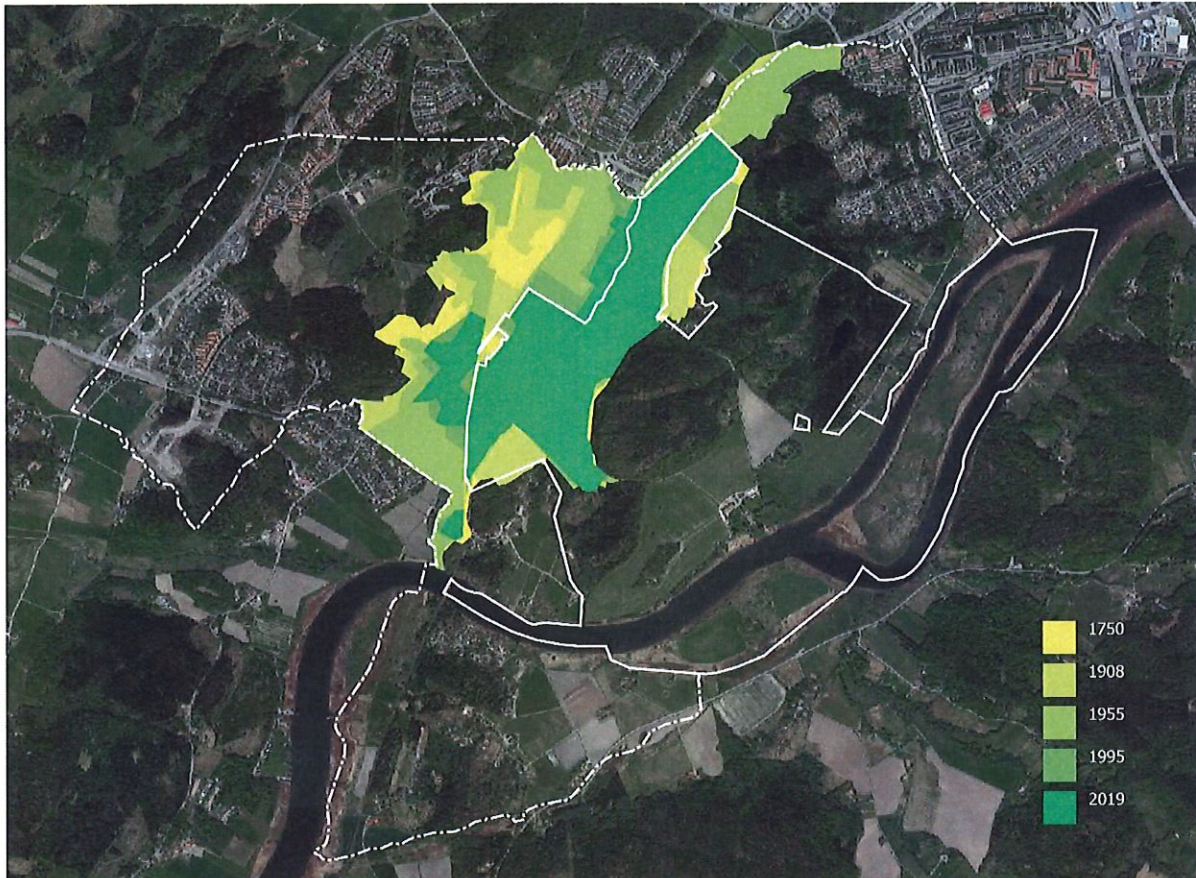
Med detta föreslås att Kommunstyrelsen godkänner planförslaget för granskning enl PBL 3 kap 24 §.

SAMHÄLLE OCH UTVECKLING 2020-04-06

Fredric Norrå  
T.f. Enhetschef Plan/Verksamhetschef  
Planering och myndighet

Linda Andreasson  
Översiktsplanerare

## KASTELLEGÅRDEN, STORÄNGENS YTMÄSSIGA UTVECKLING



1750 års fastighetsgräns streckprickad i vitt, dagens gräns heldragen vit. För kartutsnitt se nästa sida.

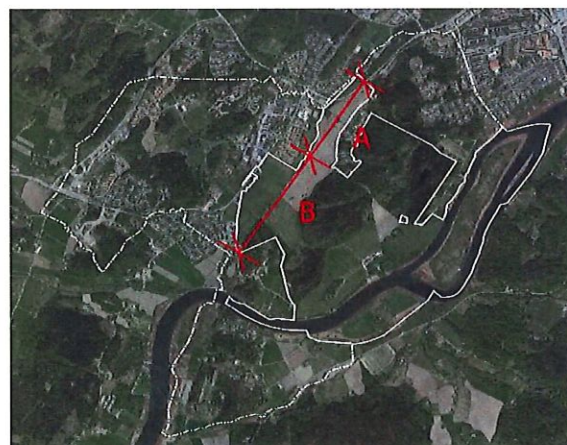
1750 uppskattas ytan till **1 824 000 m<sup>2</sup>** dvs 182,4 ha  
 1908 uppskattas ytan till **1 731 890 m<sup>2</sup>** dvs 173,2 ha  
 1955 uppskattas ytan till **1 598 245 m<sup>2</sup>** dvs 159,8 ha  
 1995 uppskattas ytan till **917 440 m<sup>2</sup>** dvs 91,7 ha  
 2019 uppskattas ytan till **877 580 m<sup>2</sup>** dvs 87,8 ha

Stora delar av Storängen har styckats av från den statligt ägda fastigheten och exploaterats. Vissa delar är dock ännu inte bebyggda, varför den sammanhängande ytan även omfattar andra fastigheter.

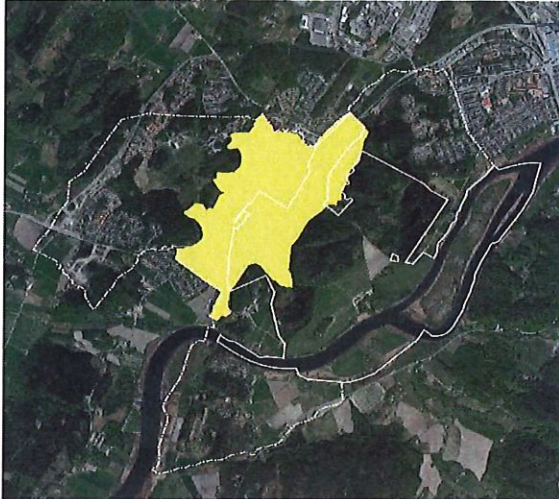
2019 uppskattas ytan till **769 215 m<sup>2</sup>** dvs 76,9 ha inom den statligt ägda Kastellegården 1:1

**Kommunens anspråk** på Storängen uppskattas till **267 740 m<sup>2</sup>** dvs 26,8 ha.

Storängens längd uppskattas till 2040 meter från fastighetsgräns i norr till gränsen i söder. Mått A i kartan till höger (motsvarande norr om Klevevägen) uppskattas till 910 meter och B (söder om Klevevägen) till 1140 meter.







1750



1908



1955



1995



2019



2019-01-14  
Dnr. 236-1829/17

## Konsekvensanalys av markförändring för Kastellegården tillhörande Statens fastighetsverk

### Sammanfattning

Kungälv kommun vill ta över 25 ha produktiv åkermark för att bygga bostäder. Detta skulle gå emot en stor del av målen i Agenda 2030. Samt delar av Miljöbalken, EG/EU-direktiv och kommunens egna översiktsplaner.

Att låta kommunen köpa den mark tillhörande Statens fastighetsverks gård Kastellegården skulle leda till att totalt 25 hektar (ha) produktiv åkermark helt försvinner för lantbruksdrift och livsmedelsproduktion i all framtid. Därmed försvinner även en del av landskapsbilden och sysselsättning på landsbygden.

Enligt Miljöbalken finns en mycket restriktiv hållning till att använda jordbruksmark för bebyggelseändamål. I Lagstiftningen står att 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 kapitlet 4 § miljöbalken (MB 3:4)).

I Kungälv kommunens översiktsplan går att läsa att den ökande folkmängden globalt i kombination med förstörelse av åkermark, utfiskning av haven, klimatförändringar och en förväntad minskad tillgång på olja bidrar tillsammans till att livsmedelspriserna har ökat och att vi riskerar att möta en minskad tillgång på livsmedel globalt. Att värna om produktiv åkermark är därför en viktig del i den lokala planeringen för att bidra till ett globalt hållbart samhälle. I vision för Kungälv kommun (sid 4) anges att jordbruksmark som grundprincip inte ska användas för ny bebyggelse.

Konsekvenserna med att låta kommunen ta över marken och bygga bostäder på denna yta blir att förutsättningen att driva lantbruksföretag avsevärt skulle försämrats. Sysselsättningen på Kastellegården skulle minska likaså den biologiska mångfalden, det rika odlingslandskapet, växt och djurlivet och den ekologiska producerade åkermarken skulle också bli mindre. Detta talar emot regeringens och EU:s önskan med att nå uppsatta miljömål. Stor del av arealen som kommunen vill göra anspråk på ligger även i angränsning till ett Natura 2000 område, som har skapats inom EU för att hejda utrotningen av djur och växter och för att hindra att deras livsmiljöer förstörs.

Skulle marken förvärfvas går det också emot Sveriges Livsmedelsstrategi där regeringen vill att den totala livsmedelsproduktionen i landet ökar.

På Kastellegården skulle driften och sysselsättningen bli betydligt försämrad. Genom sämre lönsamhet och lägre sysselsättning.

Hushållningssällskapet | Huvudkontor | Box 412 | 751 06 Uppsala | Tel 018-56 04 00 | Fax 018-56 04 29 | hskonsult@hushallningssallsskapet.se | www.hushallningssallsskapet.se

**HS Konsult Uppsala**  
Box 412  
751 06 Uppsala  
Besöksadress:  
Knivstagan 8  
Tel 018-56 04 00  
Fax 018-56 04 29

**Strängnäs**  
Sergeantsstigen 5  
645 33 Strängnäs  
Tel 0152-235 30  
Fax 018-56 04 29

**Nyköping**  
Tingshusplatsen 2  
611 32 Nyköping  
Tel 018-56 04 00  
Fax 018-56 04 29

**Västerås**  
Brunnby Gård  
725 97 Västerås  
Tel 021-17 77 20  
Fax 021-17 77 32

**Örebro**  
Box 271  
701 45 Örebro  
Besöksadress:  
Boställsvägen 4  
Tel 019-603 27 00  
Fax 019-10 21 33

**Storvik**  
Magasinsgatan 25  
812 31 Storvik  
Tel 0290-336 00  
Fax 0290-336 09

**Arbrå**  
Kyrkbyn 4900  
820 10 Arbrå  
Tel 0278-404 82  
Fax 018-56 04 29

## Gårdens betydelse för EU:s och regeringens miljömål och EU:s skyddande av djurs och växters livsmiljö.

På Kastellegården främjas med dagens drift flera av regeringens miljömålsområden, bland annat, Ett rikt odlingslandskap, Ett rikt växt och djurliv och Biologisk mångfald. Även målet med ekologisk produktion främjas, då gården idag är certifierad enligt ramen för regelverket.

Enligt Agenda 2030 står det att regeringen dessutom ska öka takten på genomförandet av bland annat dessa ovanstående miljömål. Det framgår också att i det odlade landskapet ska betesmarker brukas med betande djur så att den biologiska mångfalden bevaras. Det står att Regeringen genomför den hittills största satsningen i Sverige på att skydda, restaurera och främja ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem och hejda förlusten av biologisk mångfald.

I det senare målområdet, Biologisk mångfald finns även en strategi inom EU för främjande av biologisk mångfald till 2020. Det finns även en strategisk plan för att nå dessa mål som har antagits inom konventionen för biologisk mångfald (Aichimålen).

Exploateringen har en ytterst negativ påverkan på målområdet, Ett rikt odlingslandskap. Odlingslandskapet skulle minska och bebyggelse och vägar och bostäder innebär en irreversibel förändring som gör att marken aldrig kan återtas till odling.

Kommunens exploateringsplaner på Kastellegården leder till att totalt 25 ha försvinner från livsmedelsproduktion. I detta område finns även ett riksintresse för kulturmiljövården, naturvården samt friluftslivet. Det förekommer fornlämningar inom och strax i angränsning till markerna, se karta 1.

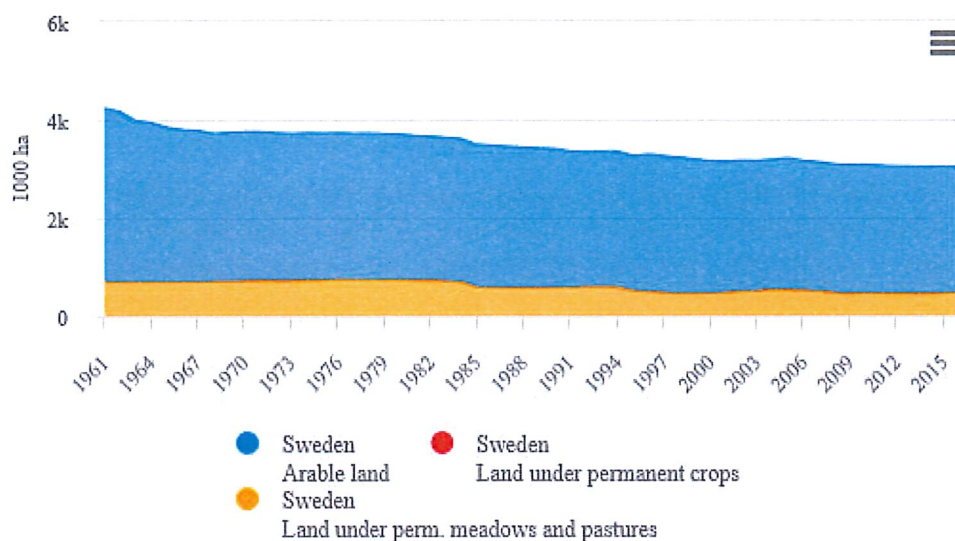
## Livsmedelsproduktion och sysselsättning på landsbygden

I Agenda 2030 står tydligt att regeringens livsmedelsstrategi syftar till att skapa en konkurrenskraftig livsmedelskedja, där den totala livsmedelsproduktionen ökar, samtidigt som relevanta nationella miljömål nås, för att skapa tillväxt, sysselsättning och bidra till hållbar utveckling i hela landet. Om kommunen fick göra anspråk på marken skulle totalt 25 ha som idag används till livsmedelsproduktion helt försvinna.

## Tillämpningen av MB 3:4

Lagstiftningen i MB 3:4 anger en mycket restriktiv hållning till att använda jordbruksmark för bebyggelseändamål. Ändå visar en kartläggning från Jordbruksverket att beslut kring markanvändningen i stor utsträckning påverkas av kommunala markinnehav och externa intressens efterfrågan på mark istället för att tillämpa lagen. Detta överensstämmer inte med lagstiftningens långsiktiga perspektiv på resurshushållning. Exploateringsstakten är ungefär 600–700 hektar jordbruksmark om året för bebyggelse och anläggningar i Sverige. Lagstiftningen i MB 3:4 tillämpas i allmänhet inte väl.

Orsakerna till att kommunerna inte följer lagstiftningen i MB 3:4 kan vara flera enligt undersökningen genomförd av Jordbruksverket. Bland annat nämns, avsaknaden av tillsyn över det aktuella lagrummet och brist på relevanta underlag och tillräcklig kompetens kring jordbruksmark. Det faktum att det kommunala beslutsfattandet vanligen planerar sina beslut på 10–20 års tidshorisont och på lokal nivå kan också vara en orsak till att de regionala, nationella och globala långsiktiga perspektiven förbises.



I diagrammet ovan går det att se hur mycket Sveriges jordbruksareal har minskat sen 1961. (FAO)

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) bedömer att jordbruksproduktionen behöver öka med 70 procent till 2050 och att det till 2080 behövs ytterligare 100–250 miljoner hektar jordbruksmark för att tillgodose livsmedelsbehovet i världen. Inom EU beräknas arealen jordbruksmark som används till jordbruk minska med 20 miljoner hektar till 2030, vilket motsvarar en minskning av jordbruksarealen med 11 procent. Det är därför angeläget att det finns fungerande instrument för en god förvaltning av jordbruksmarken på lång sikt.

I en enkätstudie som Jordbruksverket utfört anger både kommunerna själva och Länsstyrelserna att de har svårare att bedöma och värdera jordbruksnäringens ekonomiska värde och jordbruksmarkens värde för framtida livsmedelsförsörjning i jämförelse med andra intressen i den fysiska planeringen. Lagstiftningen i MB 3:4 borde generellt tillämpas i högre omfattning av kommunerna och jordbruksmarkens värde för framtida livsmedelsförsörjning värderas högre. (SJV:s Rapport 2013:35)

År 1971 gjordes en gradering av åkermark i Sverige som då skulle ses som vägledning åt kommunerna när de skulle göra avvägningar mellan användningen av marken för jordbruk och andra samhällsintressen. Åkrarna klassades in på en tiogradig skala avseende deras ekonomiska avkastningsvärde baserat på åkerklassificering och skördestatistik från 1969 års 421 skördeskadeområden. Enligt denna gradering ligger Kungälv kommun i klass 3–4 av 10. Någon uppdaterad gradering finns inte att tillgå.

## Kastellegården

### Förutsättningar

Kastellegården ligger i Kungälv kommun och här drivs idag ett ekologiskt nötköttsföretag med specialisering på betesdrift. Den som för närvarande arrenderar gården driver andra jordbruk och denna gård är en viktig del av hans verksamhet. Därför har en driftsplan tagits fram på enbart Kastellegården. Tanken är att gården ska vara attraktiv att arrendera och det ska kunna gå att driva ett jordbruk som man kan försörja sig på enbart på Kastellegården.

Förutsättningarna i Nuläget, (se Driftsplan Kastellegården, Nuläge) är att det finns en ladugård med plats för 80 dikor och ungdjur i ekologisk produktion. Beslut om förprovning för djurstallar har godkänts av

Länsstyrelsen tillika har Riksantikvarieämbetet tillstyrkt en byggnation. Djuren är en förutsättning på Kastellegården för att det till gården hör 50 hektar naturbeten varav 35 ha av dessa har särskilt höga biologiska värden som ska betas årligen. En del av betesmarkerna ligger på en ö, Munkholmen i Göta Älv och en stor del av gården ligger i ett Natura 2000 område, se karta 2.

Gården består i nuläget av totalt 120 ha åker och 50 ha naturbetesmark. Till 80 dikor behövs det odlas cirka 80 ha vall som blir grovfoder och till viss del bete åt dessa 80 kor och ungdjur. Då finns det möjlighet att odla 27 ha spannmål som till stor del ger foder och halm till djuren. Träda måste finnas på cirka 10 % av åkermarken för att få goda förutsättningar för odling av vall och spannmål i ekologisk produktion.

I Nuläget i driftsplanen för Kastellegården finns en gårdsbutik för avsalu av kött som produceras på gården, då planen är att genomföra det inom kort. Det finns goda förutsättningar för det med det stadsnära läget och det ger också fler besökare till den unika kulturmiljön som finns på Kastellegården. Med en gårdsbutik går det också att få en större lönsamhet på köttet och det är nästan en förutsättning för att gården ska gå runt och kunna sysselsätta två heltidstjänster.

### **Ekonomiskt utfall i framtidsscenarioet**

Skulle kommunen förvärva den del som de gett anspråk på, dvs 25 ha av åkermarken på Kastellegården blir läget ett helt annat. I driftsplan, Framtidsläge har 25 hektar tagits bort från åkermarken och därmed går det inte att odla så mycket spannmål på gården längre. Avkastningen blir också något sämre på spannmålen på grund av att en del av åkrarna blir mindre till ytan och på grund av de intressekonflikter som kommer att uppstå med närliggande bostäder. Med fler bostäder i anslutning till gården kommer troligtvis exploateringstrycket att öka ytterligare i framtiden med till exempel cykelvägar och idrottsplatser. Det ekologiska lantbruket blir i denna version mycket känsligare då foderspannmålen och halmen inte alls kan produceras på gården utan i betydligt större utsträckning kommer att behöva köpas in. Ett torrår kan det ha mycket större betydelse för driften än vad kalkylen i Framtidsläget visar. I framtidsläget tappar företaget mer än 200 000 kr per år om 25 hektar av åkermarken försvinner. Detta betyder att företaget då kommer att gå med förlust. Det kommer att bli svårt att få ett jordbruksföretag att gå runt med dessa förutsättningar.

### **Spridningsarealen begränsas**

Man måste också beakta att gården har tillräcklig spridningsareal för gödseln, för 80 dikor med rekrytering och uppfödning av tjurar behövs 90 hektar åker för spridning av gödsel och det för att man inte ska komma upp i gränsvärdet för regelverkets krav på maximalt 22 kg P/ha. (SJVFS 2004:62) Tar kommunen 25 hektar i anspråk på denna gård hamnar gården på 95 ha spridningsareal, men i verkligheten begränsas spridningsarealen med ytterligare 30 hektar. Det är 30 hektar som försvinner eftersom att det praktiskt inte kommer att gå att sprida gödsel i angränsning till de bostäder som ska byggas. Det innebär att spridningsarealen endast kommer att vara 65 hektar och det begränsar gården till att ha fulla stallar och utnyttja sin fulla potential och därmed vara mindre intressant att arrendera.

### **Slutsats**

Konsekvenserna av att bygga på åkermarken tillhörande Statens fastighetsverks gård blir att Kastellegården kommer att tappa lönsamheten med ca 200 000 kr per år (normalår). Vilket i sin tur kommer att leda till minskad sysselsättning på landsbygden. Totalt skulle 25 ha produktiv åkermark försvinna där det idag odlas spannmål och vall som blir till foder åt gårdens djur och i förlängningen livsmedel. Det här går även emot den svenska livsmedelsstrategin och regeringens målområde, ett rikt odlingslandskap. I miljöbalken och i kommunens egna översiktsplan står det att byggande på åkermark inte ska genomföras, utan att annan mark i första hand ska tas i anspråk. Jordbruksmarkens värde för framtida livsmedelsförsörjning ska värderas högt i detta fall och Lagstiftningen i MB 3:4 bör därmed tillämpas, annan mark bör tas i anspråk.



## Lönsamhetsberäkning driftsplan

Kund: Kastellegården

Version: Nuläge

Produktionsgren	Antal enh	Arbetsbehov		Täckningsbidrag (inkl räntor)	
		per enhet	totalt	per enhet	totalt
1 DIKO	80	12	960	3 268	261 433
2 DIKVIGA	38	10	380	7 528	286 075
3 UNGT JUR-DIKALV	38	6,0	228	1 095	41 603
4 SLÅTTERVALL ENS	80	6,2	495	2 281	182 456
5 BETESMARK	50	3,0	150	3 842	192 086
6 HAVRE	27	5,5	149	7 573	204 462
7 ÅKERBÖNA	0	5,5	0	1 031	0
8 TRÄDA	13	2,0	26	-1 071	-13 922
9	0		0		0
10	0		0		0
11	0		0		0
12	0		0		0
13	0		0		0
14	0		0		0
15	0		0		0
16	0		0		0
17	0		0		0
18	0		0		0
19	0		0		0
20	0		0		0
Total åkerareal (ha):	120		2 388		1 154 192
<b>Frikopplat stöd</b>					
Stödrätter på åker	120	*	1850 kr/ha		222 000
Stödrätter på betesmark	50	*	1850 kr/ha		92 500
Ung lantbrukare	0		500		0
<b>Intäkter &amp; arbete övriga verksamheter</b>					
Hyror					450 000
Körslor	0				
Bostads- & naturaförmån					
Skogen netto	0 ha	1000 kr/ha		tim	0
<b>Arbete övrigt</b>					
Eget arbete transporter					
Eget arbete underhåll		I huvudsak i bidragskalkylerna			
Driftsledning			300		
<b>Summa arbete</b>			<b>2 688</b>	tim	
Återläggning rörelsekapitalränta		(Ränta.) 4%			44 836
Återläggning djurkapitalränta		(Ränta.) 4%			62 141
<i>(kalkylräntan ska sedan ersättas med verklig ränta)</i>					
<b>Bruttoresultat = Summa TB och övriga intäkter före samkostnader</b>					<b>2 025 670</b>

<b>Bruttoresultat = Summa TB och övriga intäkter före samkostnader</b>					<b>2 025 670</b>
<b>Div samkostnader utöver produktionsgrenskalkyler:</b>					
Maskinstationskörslor					0
Arrende 1	SFV	500000			-800 000
Arrende 2					0
Underhåll ekonomibyggnader					-230 000
Underhåll markanläggningar		150	kr/ha * ha	113,5	-17 025
El, renhållning- utöver bidragskalkylerna		36880	KWH	1	-36 880
Drivmedel transporter & övriga transportkostnader					0
Hyra inv/förbr.mtrl					-5 000
Underhåll byggnadsinventarier- utöver bidragskalkylerna					0
Underhåll inventarier- utöver bidragskalkylerna		80	kr/ha * ha	113,5	-9 080
Personbil/gårdsbil					-10 000
Försäkringar					-10 000
Kontor, administration					-15 000
Rådgivning					-5 000
Övriga kostnader					0
<b>Summa samkostnader utöver produktionsgrenskalkyler</b>					<b>-1 137 985</b>
<b>Arbetskraft inkl. soc avg</b>	<b>Totalt arbetsbehov enl ovan</b>			timmar	2 688
		Arbetskraft köttbutik, helg	280	kr/tim *	400
		Arbetskraft växtodling		kr/tim *	0
		Arbetskraft underhåll	220	kr/tim *	500
<b>Summa kostnader arbetskraft</b>					<b>-222 000</b>
<b>Resultat före avskrivningar = Ersättning till investeringar, kapital och eget arbete</b>					<b>665 685</b>
<b>Årligt investeringsbehov på befintliga inventarier</b>					
Avskrivning produktionsrätter			kr*	% =	0
Avskrivning maskiner		113,5	ha*	1000 kr/ha =	-113 500
Avskrivning specialmaskiner			ha*	2000 kr/ha =	0
Avskrivning vallmaskiner		80	ha*	1500 kr/ha =	-120 000
Avskrivning inventarier slaktsvin		0	pl*	100 kr/pl =	0
Avskrivning inventarier suggor		0	pl*	300 kr/pl =	0
Avskrivning inventarier koplats		0	pl*	1300 kr/pl =	0
Avskrivning inventarier rekrytering		118	pl*	300 kr/pl =	-35 400
Avskrivning byggnader					0
<b>Totalt investeringsbehov</b>					<b>-268 900</b>
<b>Årlig avskrivning på nya investeringar (beräknas nedan)</b>					<b>0</b>
<b>Resultat efter avskrivningar = Ersättning till främmande och eget kapital och eget arbete</b>					<b>396 785</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>					
Ränteintäkter (enligt uträkning vid balansräkningen)					0
Räntekostnader befintliga (enligt uträkning vid balansräkningen)					0
Räntekostnader för nyinvesteringar (genomsnittlig)					0
<b>Eget arbete</b>		Återstår egen arbetsinsats	220	kr/tim *	1 788
<b>Kalkylmässigt resultat efter eget arbete</b>					<b>3 461</b>



# Lönsamhetsberäkning driftsplan

Kund: Kastellegården

Version: Framtid

Produktionsgren	Antal	Arbetsbehov		Täckningsbidrag (inkl räntor)	
	enh	per enhet	totalt	per enhet	totalt
1 DIKO	80	12	960	3 199	255 925
2 DIKVIGA	38	10	380	7 453	283 226
3 UNGT JUR-DIKALV	38	6,0	228	436	16 577
4 SLÅTTERVALL ENS	80	6,2	495	2 281	182 456
5 BETESMARK	50	3,0	150	3 842	192 086
6 HAVRE	6	5,5	33	6 454	38 723
7 ÅKERBÖNA	0	5,5	0	1 031	0
8 TRÄDA	9	2,0	18	-1 071	-9 638
9	0		0		0
10	0		0		0
11	0		0		0
12	0		0		0
13	0		0		0
14	0		0		0
15			0		0
16			0		0
17			0		0
18			0		0
19			0		0
20			0		0
Total åkerareal (ha):	95		2 264		959 355
<b>Frikopplat stöd</b>					
Stödrätter på åker	95	*	1850 kr/ha		175 750
Stödrätter på betesmark	50	*	1850 kr/ha		92 500
Ung lantbrukare	0		500		0
<b>Intäkter &amp; arbete övriga verksamheter</b>					
Hyrer					450 000
Körslor	0				
Bostads- & naturaförmån					
Skogen netto	0 ha	1000 kr/ha		tim	0
<b>Arbete övrigt</b>					
Eget arbete transporter					
Eget arbete underhåll	I huvudsak i bidragskalkylema				
Driftsledning			300		
<b>Summa arbete</b>			<b>2 564</b>	tim	
Återläggning rörelsekapitalränta		(Ränta.)	4%		43 729
Återläggning djurkapitalränta		(Ränta.)	4%		62 141
<i>(kalkylräntan ska sedan ersättas med verklig ränta!)</i>					
<b>Bruttoresultat = Summa TB och övriga intäkter före samkostnader</b>					<b>1 783 475</b>



<b>Bruttoresultat = Summa TB och övriga intäkter före samkostnader</b>					<b>1 783 475</b>
<b>Div samkostnader utöver produktionsgrenskalkyler:</b>					
Maskinstationskörslor					0
Arrende 1	SFV	500000			-800 000
Arrende 2					0
Underhåll ekonomibyggnader					-230 000
Underhåll markanläggningar		150 kr/ha * ha	90,5		-13 575
El, renhållning- utöver bidragskalkylerna		36880 KWH	1		-36 880
Drivmedel transporter & övriga transportkostnader					0
Hyra inv/förbr.mtrl					-5 000
Underhåll byggnadsinventarier- utöver bidragskalkylerna					0
Underhåll inventarier- utöver bidragskalkylerna		80 kr/ha * ha	90,5		-7 240
Personbil/gårdsbil					-10 000
Försäkringar					-10 000
Kontor, administration					-15 000
Rådgivning					-5 000
Övriga kostnader					0
<b>Summa samkostnader utöver produktionsgrenskalkyler</b>					<b>-1 132 695</b>
<b>Arbetskraft inkl. soc avg</b>	<b>Totalt arbetsbehov enl ovan</b>		timmar	2 564	
	Arbetskraft köttbutik, helg	280 kr/tim *	400		-112 000
	Arbetskraft växtodling	kr/tim *	0		0
	Arbetskraft underhåll	220 kr/tim *	500		-110 000
<b>Summa kostnader arbetskraft</b>					<b>-222 000</b>
<b>Resultat före avskrivningar = Ersättning till investeringar, kapital och eget arbete</b>					<b>428 780</b>
<b>Årligt investeringsbehov på befintliga inventarier</b>					
Avskrivning produktionsrätter		kr*	% =		0
Avskrivning maskiner	113,5	ha*	1000 kr/ha =		-113 500
Avskrivning specialmaskiner		ha*	2000 kr/ha =		0
Avskrivning vallmaskiner	80	ha*	1500 kr/ha =		-120 000
Avskrivning inventarier slaktsvin	0	pl*	100 kr/pl =		0
Avskrivning inventarier suggor	0	pl*	300 kr/pl =		0
Avskrivning inventarier koplats	0	pl*	1300 kr/pl =		0
Avskrivning inventarier rekrytering	118	pl*	300 kr/pl =		-35 400
Avskrivning byggnader					0
<b>Totalt investeringsbehov</b>					<b>-268 900</b>
<b>Årlig avskrivning på nya investeringar (beräknas nedan)</b>					<b>0</b>
<b>Resultat efter avskrivningar = Ersättning till främmande och eget kapital och eget arbete</b>					<b>159 880</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>					
Ränteintäkter (enligt uträkning vid balansräkningen)					0
Räntekostnader befintliga (enligt uträkning vid balansräkningen)					0
Räntekostnader för nyinvesteringar (genomsnittlig)					0
<b>Eget arbete</b>	Återstår egen arbetsinsats	220 kr/tim *	1 664		-366 154
<b>Kalkylmässigt resultat efter eget arbete</b>					<b>-206 273</b>

Beräkningar gjorda av Sofia Äng, Rådgivare inom Lantbruksdjur och Ekonomi. Hushållningssällskapet  
Tel. 0704237525