

Mötesbok: Utskottet för Samhälle och utveckling (2024-12-04)

Utskottet för Samhälle och utveckling

Datum: 2024-12-04

Plats: Stadshuset, Plan 2, Bohusrummet

Kommentar:

Dagordning

Kallelse

KallelseUtskottet för Samhälle och utveckling2024-12-04

3

Val av justerare

Tillkommande och utgående ärenden

Information

133/24 Inriktningsbeslut gällande val av alternativ- Kode skola	8
134/24 Kexstaden	9
135/24 Granskning detaljplan Floraparken	10
136/24 Detaljplan för Gärdet 1:1, Handel vid E6	11
137/24 Ansökan om planbesked Lefstad 3:23	12
138/24 Planuppdrag för Eriksberg verksamhetsområde södra, Marstrand 6:7	13
139/24 Plankostnadsavtal för detaljplan Dammsbergen	14
140/24 Vattentjänstplan - gäller bland annat VA-utbyggnadsplan och skyfallsanalys	26

Ärenden till kommunstyrelsen

141/24 Ansökan om ändring av kommungräns	27
142/24 Vision Översiktsplan 2050	60
143/24 Remissvar - Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor	65
144/24 Remissvar - Ändrade föreskrifter för havsmiljön, HVMFS 2021:18 gällande miljö kvalitetsnormer	93
145/24 Remissvar - Inbjudan till avgränsningssamråd, anslutning av havsbaserad vindkraftpark Poseidon	194
146/24 Plankostnadsavtal - Detaljplan Åseberget	317
147/24 Tillägg 1 till markanvisningsavtal avseende detaljplan för handel på del av Gärdet 1:1	332
148/24 Remissvar - trafikförsörjningsprogram 2026-2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi (FS2023-00264)	337

Ärenden som stannar i Utskottet

149/24 Ändringsavtal till tomträttsavtal Centrum 2	388
----------------------------------------------------	-----

Information från sektorchef

150/24 Information om sektorplanen	391
151/24 Information från sektorchef	392
152/24 Ekonomi och avvikelser	393

Kallelse

Sammanträdesdatum 2024-12-04

Plats Stadshuset, Plan 2, Bohusrummet
Tid Onsdagen den 4 december kl 09:00-17:00

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

Jonas Andersson (S) Ordförande	Sara Flytström Sekreterare
-----------------------------------	-------------------------------

**UTSKOTTET FÖR SAMHÄLLE OCH
UTVECKLING**

**KUNGÄLVS
KOMMUN**



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

Kallelse

Sammanträdesdatum

2024-12-04

Dagordning

			Förslag till beslut
1		Upprop	
2		Val av justerare	Utses
3		Tillkommande och utgående ärenden	Fastställs
		Information	
4	2024-414	Inriktningsbeslut gällande val av alternativ – Kode skola <i>Denis Näbring och Anton Agnefeldt</i> 09:00 – 09:40	Antecknas
5	2024-415	Kexstaden - Trafiklösningar och logistik - Markförhållanden och skredrisk <i>Hans Nilsson de la Croix och Hanna Hedin</i> 09:40 – 10:20	Antecknas
6	2024-416	Granskning detaljplan Floraparken <i>Ida Bjärmark och Stina Gunnarsson</i> 10:20 – 10:35 Paus 10:35 – 10:45	Antecknas
7	2024-418	Detaljplan för Gärdet 1:1, Handel vid E6 <i>Ida Bjärmark</i> 10:45 – 11:15	Antecknas
8	2024-417	Ansökan om planbesked Lefstad 3:23 <i>Ulrica Reuterberg</i> 11:15 – 11:30	Antecknas



Kallelse

Sammanträdesdatum

2024-12-04

- | | | | |
|----|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 9 | 2024-434 | <p>Planuppdrag för Eriksberg verksamhetsområde södra, Marstrand 6:7</p> <p><i>Ulrika Engström</i></p> <p>11:30 – 11:45</p> | Antecknas |
| 10 | | <p>Plankostnadsavtal för detaljplan Dammbergen</p> <p><i>Christoffer Bjarneberg och Johan Hellborg</i></p> <p>11.45 – 12.00</p> <p>Lunch</p> | Antecknas |
| 11 | 2024-444 | <p>Vattentjänstplan - gäller bland annat VA-utbyggnadsplan och skyfallsanalys</p> <p><i>Sofie Erlandsson</i></p> <p>13:00 – 13:40</p> <p>Ärenden till kommunstyrelsen</p> | Antecknas |
| 12 | KS2024/1828-3 | <p>Ansökan om ändring av kommungräns</p> <p><i>Nanna Starast</i></p> <p>13:40 – 13:50</p> | Beslut |
| 13 | KS2024/2275-1 | <p>Vision Översiktsplan 2050</p> <p><i>Linda Andreasson</i></p> <p>13:50 – 14:00</p> | Beslut |
| 14 | KS2024/2342-2 | <p>Remissvar - Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor</p> <p><i>Christina Storm</i></p> <p>14:00 – 14:10</p> | Beslut |
| 15 | KS2024/2285-2 | <p>Remissvar - Ändrade föreskrifter för havsmiljön, HVMFS 2021:18 gällande miljö kvalitetsnormer</p> <p><i>Jesper Hassellöv</i></p> <p>14:10 – 14:30</p> | Beslut |



Kallelse

Sammanträdesdatum

2024-12-04

- | | | | |
|----|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 16 | KS2024/2450-3 | <p>Remissvar - Inbjudan till avgränsningssamråd, anslutning av havsbaserad vindkraftpark Poseidon</p> <p><i>Jesper Hassellöv</i></p> <p>14:30 – 15:00</p> <p>Paus 15:00 – 15:10</p> | Beslut |
| 17 | KS2024/2195-1 | <p>Plankostnadsavtal - Detaljplan Åseberget</p> <p><i>Frida Källberg</i></p> <p>15:10 – 15:20</p> | Beslut |
| 18 | KS2022/2283-5 | <p>Tillägg 1 till markanvisningsavtal avseende detaljplan för handel på del av Gärdet 1:1</p> <p><i>Frida Anderberg</i></p> <p>15:20 – 15:30</p> | Beslut |
| 19 | KS2024/2341-2 | <p>Remissvar - trafikförsörjningsprogram 2026-2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi (FS2023-00264)</p> <p><i>Jenny Bjönness Bergdahl</i></p> <p>15:30 – 16:00</p> <p>Ärenden som stannar i Utskottet</p> | Beslut |
| 20 | KS2024/1527-8 | <p>Ändringsavtal till tomträttsavtal Centrum 2</p> <p><i>Emelie Skarp</i></p> <p>16:00 – 16:10</p> <p>Information från sektorchef</p> | Beslut |
| 21 | 2024-436 | Information om sektorplanen | Antecknas |
| 22 | 2024-419 | Information från sektorchef | Antecknas |
| 23 | 2024-420 | Ekonomi och avvikelser | Antecknas |



Kallelse

Sammanträdesdatum

2024-12-04

**UTSKOTTET FÖR SAMHÄLLE OCH
UTVECKLING**

**KUNGÄLVS
KOMMUN**



Denna behandling '133/24 Inriktningsbeslut gällande val av alternativ- Kode skola ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '134/24 Kexstaden ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '135/24 Granskning detaljplan Floraparken ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '136/24 Detaljplan för Gärdet 1:1, Handel vid E6' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '137/24 Ansökan om planbesked Lefstad 3:23 ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '138/24 Planuppdrag för Eriksberg verksamhetsområde södra, Marstrand 6:7' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2019/0265



Plankostnadsavtal

Detaljplan för bostäder, skola och LSS

Ullstorp 1:3 m.fl., "Dammbergen"

Kungälv, Kungälv kommun

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page.

1 AVTALET

1.1 SYFTET MED PLANKOSTNADSAVTALET

Det här avtalet tecknas mellan Bohusläns Kommunala Exploaterings AB, nedan kallad exploatör, och Kungälv kommun, nedan kallad kommunen, för upprättande av detaljplan för bostäder, skola och LSS, Ullstorp 1:3 m.fl. "Dammerbergen", i Kungälv.

Avtalets syfte är att fastställa kostnader, kostnadsfördelning och parternas olika åtaganden i samband med upprättande av detaljplanen.

Avtalet syftar även till att informera om förutsättningar som kommun och exploatör ska förhålla sig till i samband med genomförandet av planerad exploatering, dvs. efter att detaljplanearbete formellt har avslutats. Faktiska kostnader för nedlagt arbete under detaljplanens genomförandeskede samt övriga kostnader kopplade till detta skede regleras inte i detta avtal utan kommer att regleras i ett kommande exploateringsavtal.

Planläggningen syftar till att pröva exploatering enligt Kommunstyrelsens beslut om positivt planbesked 2019-04-17 § 103/2019 samt beslut om planuppdrag 2023-05-24 § 136/2023.

1.2 PARTER

Kungälv kommun

Organisationsnummer	212000-1371
Adress	442 81 KUNGÄLV
Ansvarig chef	Pernilla Attnäs Björk
Handläggare plan	Johan Hellborg
Handläggare exploateringsingenjör	Christoffer Bjarneberg
E-postadress	johan.hellborg@kungalv.se

nedan kallad kommunen

Exploatören

Organisationsnummer	556069-9539
Företag	Bohusläns Kommunala Exploaterings AB
Adress	Trädgårdsgatan 9, 442 30 Kungälv
Kontaktperson	Lars Pettersson
Telefonnummer	0706-32 90 89
E-postadress	lars.pettersson@kungalv.se

nedan kallad exploatören

Vid byte av handläggare eller kontaktperson ska samtliga parter informeras.

1.3 GILTIGHET

Detta plankostnadsavtal ska godkännas senast 2025-06-30 av Kommunstyrelsens genom beslut som vinner laga kraft. Innan plankostnadsavtalet tas upp för godkännande ska det vara undertecknat och godkänt av Exploatören.

Kommunen undertecknar plankostnadsavtalet efter beslut om plankostnadsavtalets godkännande.

Avtalet är giltigt endast om det undertecknats av båda parter.

1.4 TIDIGARE ÖVERENSKOMMELSER, ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Alla tidigare avtal, skriftliga eller muntliga åtaganden och utfästelser som föregått avtalet ersätts av innehållet i detta avtal med ev. bilagor. Ändringar och/eller tillägg till detta avtal ska, för att äga giltighet mellan parterna, upprättas skriftligen och vara behörigt undertecknade.

1.5 ÖVERLÅTELSE AV AVTAL

Exploatören får inte överlåta det här avtalet till någon annan fysisk eller juridisk person, utan kommunens skriftliga medgivande.

1.6 ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR

Båda parterna ska underhand och utan dröjsmål kommunicera och informera motparten i frågor som är av betydelse för planarbetet och dess framtagande.

Exploatören är medveten om att vissa önskemål inte alltid kan tillgodoses, även om förutsättningarna från början bedömdes positiva för en planläggning.

Eftersom det under planarbetet kan komma fram information som gör att den planläggning som det här avtalet syftar till inte längre är lämplig, kan kommunen inte garantera att planarbetet leder fram till en antagen detaljplan.

Om omfattning och innehåll ändras väsentligt ska den ändrade inriktningen förankras politiskt hos kommunen.

1.7 UPPSÄGNING AV AVTALET

Båda parterna har rätt att säga upp avtalet. I så fall upphör samarbetet omedelbart och planarbetet avbryts. Uppsägningen från exploatören ska vara skriftlig. Ett beslut från kommunen att avbryta planarbetet medför att Avtalet upphör att gälla. Skulle planarbetet avbrytas ska exploatören betala upparbetade plankostnader till och med avbrottet. I det fall kommunen har beställt arbeten, som ej går att återkalla, innan samarbetet avbröts ska exploatören stå för sin andel av dessa kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt försöka begränsa sådana kostnader för exploatören.

Kommunen kan inte garantera antagande av detaljplan utan reserverar sig för den prövning av detaljplanen som kommunen och beslutande myndigheter utför.

Exploatören äger ej rätt till ersättning/skadestånd från kommunen om planarbetet avbryts, detaljplanen inte antas eller får laga kraft, om detaljplan upphävs eller om exploateringen oavsett skäl inte kan genomföras.

1.8 HÄVNING AV AVTALET

Om exploatören inte uppfyller sina skyldigheter enligt detta avtal så har kommunen rätt att häva det. Likaså om exploatören inte kommer in med det underlag som krävs eller betalar fakturor inom överenskommen tid. Hävningen ska föregås av en skriftlig uppmaning om vad som ska åtgärdas inom en viss tid och att utebliven åtgärd leder till hävning. Meddelandet ska vara skriftligt.

Vid hävning av avtalet ska exploatören betala upparbetade plankostnader tills dess att avtalet hävs. I det fall kommunen, innan hävning, har beställt arbeten som ej går att

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2019/0265

återkalla ska exploatören stå för sin andel av dessa kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt försöka begränsa sådana kostnader för exploatören. Exploatören äger ej rätt till ersättning/skadestånd från kommunen om avtalet hävs.

1.9 TVIST

Tvist rörande tolkning eller tillämpning av detta avtal och ur avtalet uppkomna rättsförhållanden ska, om parterna inte enas om annat, hänskjutas till svensk allmän domstol.

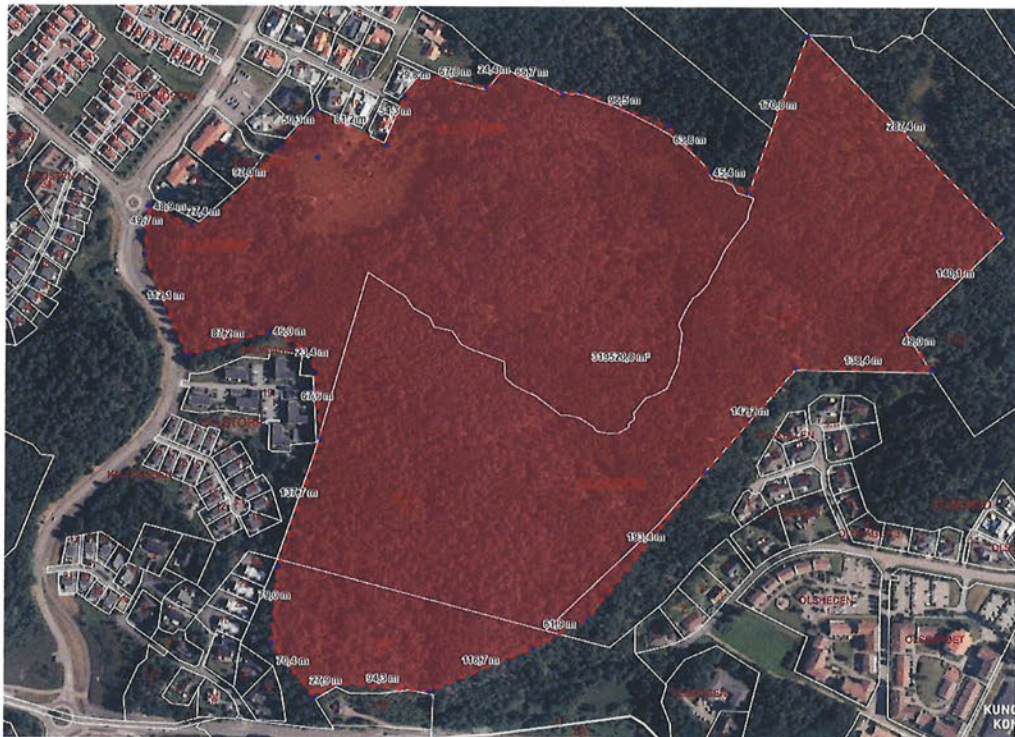
2 PLANARBETET

2.1 BAKGRUND

Avsikten med detaljplaneringen är att möjliggöra för ca 160-180 bostäder, förskola och LSS-boende.

2.2 OMRÅDESAVGRÄNSNING

Planområdet är beläget mellan Olseröd och Ullstorp. Se kartbild nedan. De fastigheter som berörs av planläggningen är Ullstorp 1:3, Arntorp 2:12, Solbräcke 1:32 och Olseröd 1:3. Områdets areal är ca 300 000 kvadratmeter. Området kan komma att justeras under pågående planarbete.



Ungefärlig plangräns baserat på planbeskedet.

2.3 PLANPROCESSEN

Planläggning av mark styrs i huvudsak av plan- och bygglagen. Förutom lagar finns det också föreskrifter, riktlinjer och andra typer av styrande dokument som kommunen behöver förhålla sig till under processens gång.

Enligt PBL 2010:900 ska detaljplaneprocessen följa en viss handläggningsordning där planprocessen kan hanteras antingen med standardförfarande eller utökad förfarande. Standardförfarande kan tillämpas om förslaget är förenligt med översiktsplanen och om det inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan. När något av dessa kriterier inte uppfylls ska ett utökad förfarande tillämpas. Kommunen avser att

handlägga förslaget enligt utökat förfarande. Val av förfarande kan komma att ändras under planprocessens gång.

Exploatören är medveten om att:

- kommunen är skyldig att beakta såväl Exploatörens intressen som allmänna och andra enskilda intressen, när det gäller detaljplanens utformning och innehåll
- beslut om att anta en detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen, granskning och andra beredningsåtgärder samt att resultatet av samråd/granskning kan innebära att planförslaget ändras eller att arbetet avbryts
- sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster, boende och hyresgästorganisationer har rätt att anföra besvär mot kommunens beslut att anta en detaljplan
- beslut att anta en detaljplan kan prövas av Länsstyrelsen, Mark- och miljödomstolen samt Mark- och miljööverdomstolen

Mot denna bakgrund har kommunen rätt att avbryta detaljplanearbetet eller ge det en annan inriktning än vad Exploatören önskar. Kommunen har vidare, mot denna bakgrund, rätt att anta en detaljplan med ett annat innehåll än vad Exploatören önskar.

2.4 ÄGANDERÄTT OCH NYTTJANDERÄTT

Äganderätten och upphovsrätten till detaljplanen och därtill hörande dokumentation, utredningar och modeller samt digitalt material (nedan gemensamt "Materialet") tillkommer oinskränkt och exklusivt Kommunen. Kommunens ovan angivna rättighet innefattar bl. a att Kommunen äger rätt att sprida, publicera, framställa exemplar och göra de ändringar i materialet som Kommunen önskar. Kommunen äger även rätt att överlåta sina rättigheter enligt ovan till annan, exempelvis Lantmäteriet.

Kommunen äger rätt att fritt disponera, publicera, kopiera och bearbeta från Exploatören inkomna handlingar för utarbetande av detaljplanen. Kommunen får inte överlåta dessa handlingar utan endast tillgodogöra sig handlingarna på sådant sätt som anges.

Därutöver har Kommunen rätt att hantera inkomna och upprättade handlingar i enlighet med gällande bestämmelser avseende allmänna handlingars offentlighet och sekretess.

Digitalt kartmaterial och digitala modeller, som tagits fram av Kommunen, får Exploatören och dennes konsulter endast använda vid framtagande av denna detaljplan. Efter det att detaljplanen fått laga kraft ska nybyggnadskarta utgöra underlag för projektering och bygglov.

2.5 PRELIMINÄR TIDPLAN

Samråd	4:e kvartalet 2024
Granskning	4:e kvartalet 2025
Antagande	2:a kvartalet 2026

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2019/0265

Tidplanen är endast en preliminär uppskattning. Parterna är medvetna om att avvikelser från upprättad tidplan kan uppkomma och har vid sådana avvikelser inga ersättningsanspråk på varandra.

2.6 PARTERNAS ÅTAGANDE

Parterna är överens om att arbetet med detaljplanen och dess genomförande sker genom samarbete.

Parterna är överens om att processen med framtagande av detaljplan och efterföljande genomförande av exploateringen ska ske genom samverkan och samarbete. Parterna ska löpande hålla varandra informerade om vad som händer i projektet. Parterna ska i detta arbeta för ett samarbete där en prestigelös dialog kan föras kring olika knäckfrågor och annat som behöver lösas för att driva projektet framåt. Parterna ska ha löpande avstämningar och uppföljningar avseende projektets framfart, ekonomi och budget.

Planarbetet ska genomföras som byggherredriven planprocess, se ärendenr: KS2019/1302 för riktlinjer.

2.6.1 KOMMUNENS ÅTAGANDE

Kommunen ansvarar för att ta fram grundkarta, fastighetsförteckning, genomföra planprocessen samt i övrigt svara för detaljplanens formella handläggning.

Kommunen tillsätter de resurser och kompetenser som behövs för att driva planarbetet och efterföljande genomförande.

2.6.2 EXPLOATÖRENS ÅTAGANDE

Exploatören ska medverka i planarbetet och ska på egen bekostnad tillhandahålla planhandlingar, erforderliga utredningar, egna resurser och erforderligt underlag till detaljplanen. Underlaget kan exempelvis bestå av projektbeskrivningar, ritningar, illustrationer och analyser. Det åligger exploatören att i samråd med kommunen tillse att underlaget får den omfattning och kvalitet som behövs.

2.7 UTREDNINGSBEHOV

I ett tidigt skede har följande utredningar bedömts vara relevanta för planarbetet:

- Geoteknisk
- Arkeologi
- VA
- Dagvatten och skyfall
- Trafik
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Buller
- Naturvärdes- och artinventering

Ytterligare utredningar kan komma att behövas under planarbetets gång.

3 PLANKOSTNAD

Enligt plan- och bygglagen 12 kap. 9§ får kommunen ta ut en ersättning för all läcka de kostnader som planarbetet innebär för kommunen. Ersättning för planarbetet kommer att tas ut i enlighet med gällande timtaxa beslutad av kommunfullmäktige 2023-11-02/192, dnr. KS2023/1512. Exploatören debiteras för timkostnaden enligt den vid var tid gällande taxan.

Exploatören åtar sig att betala för all nedlagd tid som kommunens tjänstepersoner och konsulter lägger på planarbetet. Detta inkluderar framtagande av grundkarta och fastighetsförteckning. Exploatören åtar sig även att betala för erforderliga utredningar och underlag.

Genom att plankostnadsavtal har upprättats erläggs ingen planavgift i samband med bygglov för de fastigheter som berörs av plankostnadsavtalet. Efter att planarbetet har avslutats tillkommer kostnader bland annat för kommunala resurser och nedlagd arbetstid i samband med detaljplanens genomförande. Dessa kostnader är inte inkluderade i plankostnaden utan kommer att regleras i ett kommande exploateringsavtal.

3.1 PRELIMINÄR KOSTNADSBEDÖMNING PLANARBETE

Kostnadsbedömningen är en uppskattning av den arbetstid som kommunens tjänstepersoner och konsulter kommer att behöva för planarbetet. Utredningar under planarbetet inkluderas inte i kostnadsuppskattningen. Då det kan uppkomma nya frågor som behöver hanteras under planarbetet ska uppskattningen ses som en preliminär bedömning. Handläggaren följer löpande upp arbetad tid mot budget och rapporterar avvikelser så tidigt som möjligt. Skulle arbetet kräva mindre arbetstid än beräknat betalar exploatören enbart för den nedlagda tiden. Arbete som föranleds av förändringar i angivna förutsättningar eller tillkommande moment så som överklagan/överprövning är inte inkluderade i den preliminära bedömningen, dessa kostnader faktureras i förekommande fall enligt nedlagd tid.

Kommunens kommande och nedlagda tid bedöms till cirka 800 000 kronor.

Ingen moms debiteras på de arbeten som ingår i den preliminära kostnadsbedömningen.

3.2 UPPARBETADE KOSTNADER

I samband med undertecknandet av detta plankostnadsavtal godkänner Exploatören att denne faktureras för tidigare upparbetade plankostnader samt eventuella kostnader avseende tidigare utförda utredningar för aktuellt planärende. Cirka 350 000 kr har upparbetats hittills.

3.3 KOSTNADSFÖRDELNING

Exploatören ska betala alla plan- och utredningskostnader för framtagande detaljplan. Reglering av kommunens andel av plan- och utredningskostnader för detaljplan ska

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2019/0265

regleras efter eller i slutet av detaljplanearbetet, när det är klarlagt hur fördelningen av värdet på byggrätter blir mellan Parterna.

3.4 DEBITERING

Var tredje månad faktureras den faktiska kostnaden som under perioden föranletts av arbete med ovanstående detaljplan.

Timkostnaden för kommunens tjänstepersoner regleras i en taxa som beslutas av kommunfullmäktige. Taxan ändras över tid. Exploatören debiteras för timkostnaden enligt den vid var tid gällande taxan. Timkostnaden uppgår per den 4 november 2024 till 1 030 kr.

Kostnader för konsulter och utredningar faktureras var tredje månad.

3.5 BETALNING

Betalning sker mot faktura. Av fakturan framgår arten och omfattningen av utfört arbete. Fakturan ska betalas inom 30 dagar från fakturadatum. Är parterna oense om någon del av fakturan ska ostridigt belopp betalas. Vid försenad betalning utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen.

4 GENOMFÖRANDE

4.1 EXPLOATERINGSAVTAL

Plankostnadsavtalet ska i samband med antagande av detaljplanen ersättas med ett exploateringsavtal. Exploateringsavtalet ska arbetas fram parallellt med detaljplaneprocessen och vara undertecknat av exploatören innan antagandehandlingen för detaljplanen tas upp för beslut i kommunen. Undertecknande av kommunen sker efter att kommunens antagandebeslut har fått laga kraft.

Exploateringsavtalet ska villkoras av att detaljplanen får laga kraft. Parterna avser att i Exploateringsavtalet reglera samtliga frågor rörande förutsättningar för genomförandet av detaljplan och byggnation.

4.2 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR

Det kan krävas åtgärder på vägar, gång- och cykelbanor och andra anläggningar utanför planområdet, till följd av exploateringen i planområdet, och Exploatören inom planområdet ska helt eller delvis finansiera detta.

4.3 MEDFINANSIERINGSERSÄTTNING

Medfinansieringsersättning ska tas ut och regleras i kommande exploateringsavtal. Detta kommer att ske genom förhandling enligt vid var tid gällande kommunala riktlinjer för medfinansieringsersättning. Med medfinansieringsersättning avses ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller en region ansvarar för eller motsvarande sådan ersättning.

4.4 MARKÖVERLÅTELSE

Beroende på detaljplanens utformning kan det bli aktuellt med marköverlåtelser mellan Kommunen och Exploatören. Beslut om tillvägagångssätt bör fattas gemensamt inför kommande granskningsförfarande av detaljplan och skrivas in i kommande exploateringsavtal. Slutliga fastighetsgränser avgörs och läggs fast genom efterföljande lantmäteriförrättning. Parterna är överens om att en del av markvärdet vid en marköverlåtelse från Kommunen till Exploatören ska dras av då Exploatören inte kunde få all mark överlåten vid ett tidigare markbyte mellan parterna, se ärendenr: KS2021/0170.

Mark som planläggs som allmän plats ska överlåtas till Kommunen, som huvudregel utan ersättning.

4.5 LANTMÄTERIFÖRRÄTTNINGAR, SERVITUT OCH ANDRA RÄTTIGHETER

Exploatören ska ansöka om och bekosta fastighetsbildning för sina exploateringsområden (kvartersmark) som krävs för genomförande av detaljplan, inklusive gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar. Kommunen ska ansöka om fastighetsbildning för fastighetsreglering av allmän platsmark. Huvudprincipen är att exploatören ska bekosta fastighetsbildningen. Eventuella servitut som behöver säkerställas, på exploatörens mark inom planområdet till förmån för kommunal fastighet, ska som huvudprincip upplåtas utan ersättning.

Belastningar på berörda fastigheter ska utredas under detaljplaneprocessen.

4.6 LEDNINGSRÄTT

Eventuella kommunala ledningar (inklusive kommunala bolag) som behöver säkerställas på exploatörens mark inom planområdet ska som huvudprincip upplåtas med ledningsrätt. Kommunen ska ansöka om och bekosta förrättningskostnader för ledningsrätt för kommunala ledningar.

4.7 TEKNISKA FRÅGOR

4.7.1 ALLMÄN PLATS

Allmän plats inom detaljplan ska ha kommunalt huvudmannaskap. Exploatören alternativt Kommunen svarar för utbyggnaden av anläggningar på allmän platsmark. Eventuell kostnadsfördelning för utbyggnad av allmän plats klargörs i kommande exploateringsavtal.

4.7.2 VATTEN OCH AVLOPP

Planområdet ligger utanför kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Kommunen kan komma att inordna området i verksamhetsområdet där Kommunen alternativt Exploatören svarar för utbyggnaden av VA-anläggningar. Exploatören betalar anslutningsavgift i enlighet med vid var tidpunkt gällande va-taxa om Kommunen bygger ut va-anläggningarna. Om Exploatören bygger och bekostar utbyggnad av VA-anläggningar, beslutas det senast innan projektering. Det tas då fram ett separat avtal mellan parterna som reglerar hur kostnader för anslutning ska hanteras.

4.7.3 DAGVATTEN

Dagvattenhantering inom planområdet ska följa Kungälv kommuns vid var tid gällande dagvattenpolicy antagen av kommunfullmäktige. Även kommande dagvattenutredningar som tas fram under detaljplaneläggningen ska ligga till grund för lämpligt val av teknisk lösning för dagvattenhanteringen inom planområdet.

4.7.4 VÄRME, EL OCH FIBER

Blivande byggnation inom planområdet bör om möjligt anslutas till Kommunens fjärrvärmenät. Under detaljplanearbetet kommer kapaciteten i fjärrvärmenätet och framtida utbyggnad av detta inom planområdet att utredas närmare. Det åligger Exploatören att träffa särskilt avtal om anslutning med Kungälv Energi AB, som då även tar ut en anslutningsavgift.

Planområdet ska anslutas till befintligt elnät som ägs av Kungälv Energi AB. Eventuellt tillkommande avgifter för elförsörjning betalas av respektive part.

Byggnader inom planområdet ska ges möjlighet att ansluta till fibernätet.

4.8 BYGGNATION INOM KVARTERSMARK

4.8.1 AVFALLSHANTERING

För avfallshantering ska vid var tid gällande avfallsföreskrifter följas.

4.8.2 BYGGLOVSAVGIFT OCH ANDRA AVGIFTER OCH TAXOR

Exploatören ska betala bygglovsavgift samt övriga av kommunfullmäktige beslutade anslutningsavgifter och taxor.

När plankostnader betalats enligt plankostnadsavtal som ligger till grund för detaljplan

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2019/0265

behöver Exploatören, eller framtida köpare av dennes fastigheter, inte betala planavgift i samband med bygglov inom det planområde kommande detaljplan avser.

4.8.3 PARKERING

Parkeringsbehovet för kommande exploatering ska i första hand tillgodoses inom aktuellt planområde. Parkeringsbehovet och möjlighet till parkeringsfriköp kommer att utredas i planarbetet. Den vid tidpunkten för prövningen gällande parkeringsnormen för Kungälv kommun ska tillämpas och slutgiltigt antal parkeringar fastställs i bygglovskedet.

4.8.4 KOMMUNAL SERVICE

Det stora tillskottet av bostäder inom planområdet kommer att generera ett ökat behov av kommunal service. Delar av detta ökade behov behöver tillgodoses genom att byggrätter för ändamålet tillskapas inom planområdet, till exempel avseende förskola/skola.

4.8.5 MILJÖ- SAMT TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING AV BYGGNATION

Kommunen uppmuntrar till miljöanpassad byggnation. Det gäller till exempel energieffektiva bostäder, hållbara materialval, insatser för biologisk mångfald samt underlättande för de boende att göra hållbara val i vardagen. Även byggprocessen bör vara resurs- och energieffektiv för att minska dess negativa miljöpåverkan.

4.8.6 BLANDADE UPPLÅTELSEFORMER

Kommunen ser positivt på byggnation med blandade upplåtelseformer, så som till exempel hyresrätter och bostadsrätter. I kommunen finns också behov av andra boendeformer, mer riktade mot olika samhällsgrupper. Detta som ett led i att bygga för alla skeden i livet och för alla samhällsgrupper.

4.8.7 GESTALTNINGSPRINCIPER

Exploatören ska följa de gestaltungsprinciper som beskrivs i detaljplanens planbeskrivning samt eventuellt gestaltungsprogram.

Detta avtal har upprättats i två identiska exemplar varav parterna tagit var sitt.

Kungälv datum:
För Kungälv kommun

Kungälv datum: 2024-11-11
För Bohusläns Kommunala Exploaterings AB

.....
Miguel Odhner
Kommunstyrelsens ordförande

.....
Namn: Mikael Malm, Ordf.

.....
Haleh Lindqvist
Kommundirektör

.....
Namn: Lars Pettersson, VD

Denna behandling '140/24 Vattentjänstplan - gäller bland annat VA-utbyggnadsplan och skyfallsanalys' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Sid 1 (4)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Nanna Starast & Niklas Lundstedt

2024-11-13

Ansökan om ändring av kommungräns (Dnr KS2024/1828-3)

Sammanfattning

Kommunfullmäktige mottog den 9 augusti 2024 en remiss från Kammarkollegiet. Remissen gäller en ansökan från två fastighetsägare om ändring av kommungränsen mellan Kungälv kommun och Lilla Edets kommun, där två bostadsfastigheter föreslås byta kommuntillhörighet till Kungälv kommun. Efter att ha mottagit remissvar internt från olika sektorer och enheter konstaterar förvaltningen att det inte finns några invändningar mot den föreslagna ändringen.

Förvaltningen bedömer att ändringen i kommunindelningen inte påverkar kommunens strategiska mål eller hållbarhetsmål enligt Agenda 2030. Det bedöms inte heller medföra några större ekonomiska konsekvenser eller påverka medarbetarna nämnvärt. Förvaltningen anser att Kammarkollegiet är rätt beslutsinstans enligt 1 kap. 3 § lag (1979:411) om ändringar i Sveriges indelning i kommuner och regioner (indelningslagen), då ändringen behövs på grund av oregelbundenhet i indelningen och inte föranleder ekonomisk reglering mellan kommuner.

Förslaget till beslut är därför att kommunfullmäktige tillstyrker den föreslagna ändringen av kommungränsen och att kommunen anser att Kammarkollegiet är rätt beslutsinstans.

Juridisk bedömning

Detta ärende avser ett yttrande till Kammarkollegiet med anledning av en ansökan om ändring av kommungränsen. Det ligger utanför den kommunala kompetensen att själv besluta i frågor om ändring i kommunindelningen (jfr 1 kap. 1, 3 §§ lag (1979:411) om ändringar i Sveriges indelning i kommuner och regioner (indelningslagen)).

Kommunfullmäktige har ombetts yttra sig i frågan om vilken instans som bör besluta i ärendet, Kammarkollegiet eller Regeringen, samt ändringen av kommunindelningen i sak. Förvaltningen gör bedömningen att dessa frågor hör till den kommunala kompetensen att besvara.

Förvaltningens bedömning

Kommunfullmäktige mottog den 9 augusti 2024 en remiss från Kammarkollegiet. Remissen avser en ändring av kommungränsen där två mindre bostadsfastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälv Kommun. Remissen har även skickats till Lilla Edets kommun.

Kammarkollegiet efterfrågar om Kungälv kommun tillstyrker eller motsätter sig den föreslagna indelningsändringen samt skäl för kommunens ställningstaganden utifrån indelningslagen.

Kammarkollegiet önskar också att kommunen yttrar sig i frågan avseende lämplig beslutsinstans. Av 1 kap. 1 § indelningslagen framkommer att Regeringen får besluta om ändring i rikets indelning i kommuner om ändringen kan antas medföra bestående fördel för en kommun. Av 1 kap. 3 § indelningslagen framkommer att Kammarkollegiet får besluta om en indelningsändring som behövs på grund av oregelbundenhet i indelningen eller med hänsyn till fastighetsförhållandena och som inte föranleder ekonomisk reglering mellan kommuner. Av förarbetet till indelningslagen framkommer att

ändringar i kommunindelningen som inte föranleder ekonomisk reglering mellan kommuner och understiger 10–20 personer bör vara fråga för Kammarkollegiet att besluta (prop 1978/79:157 s 55f).

Vid prövning av frågan om indelningsändring skall särskild hänsyn tas till önskemål och synpunkter från den eller de kommuner som närmast berörs av ändringen. Om en kommun motsätter sig en indelningsändring, får beslut om ändringen meddelas endast om det finns synnerliga skäl. Särskild hänsyn skall också tas till befolkningens önskemål och synpunkter.

Enligt 1 kap. 1 § indelningslagen framkommer att för att få genomföra en ändring av kommunindelningen krävs att ändringen kan antas medföra bestående fördel för en kommun eller en del av en kommun eller andra fördelar från allmän synpunkt. Av förarbeten till lagen framkommer en sådan fördel bland annat skulle kunna innebära att befolkningen får närmare tillgång till kommunal service (prop. 1978/79:157 s 99ff). Vidare framkommer att i de fall som Kammarkollegiet är behöriga att besluta i ärendet är de inte bundna av förutsättningsbestämmelserna enligt 1 kap. 1 § indelningslagen (prop.1978/79:103 s 103).

Internremisser har skickats till sektor Bildning och lärande, Trygghet och stöd, Ekonomi, Administrativa enheten/Stab samt Kungälv Energi. Eftersom ärendet har beretts inom sektor Samhällsbyggnad har även remisser skickats internt till berörda enheter inom sektorn.

Sektorn för Bildning och lärande, Kungälv Energi samt merparten av enheterna inom sektor Samhällsbyggnad har svarat utan erinran.

Miljöenheten inom sektor Samhällsbyggnad har upplyst om att berörda fastighetsägare behöver inkomma med anmälan om de har någon anmälningsskyldig verksamhet inom aktuella bostadsfastigheter, men att de inte har erinran mot föreslagna indelningsändring. Planenheten inom sektor Samhällsbyggnad har upplyst om att de likställer föreslagna indelningsändring med effekter vid beslut om positivt förhandsbesked och att de inte har någon erinran.

Övriga remissinstanser har getts möjlighet att inkomma med svar samt blivit informerade om att i det fall som svar inte inkommer, tolkas det som att de inte har någon erinran.

Förvaltningen gör därför den sammantagna bedömningen att det inte finns något att erinra avseende den föreslagna ändringen av kommunindelningen. Utefter ansökans önskemål om att tillhöra Kungälv kommun ser förvaltningen inte heller några skäl att inte tillstyrka ansökan. Vidare görs bedömningen att eftersom det rör sig om ett fåtal personer, att ärendet inte föranleder någon ekonomisk reglering mellan kommunerna samt att det är fråga om en mindre gränsreglering är ärendet av den natur att Kammarkollegiet är behöriga att fatta beslut i ärendet.

Bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet anhängiggjordes genom remiss från Kammarkollegiet och Förvaltningen gör bedömningen att den föreslagna ändringen av kommunindelningen inte påverkar möjligheten att uppnå varken Kommunfullmäktiges strategiska mål eller Kommunstyrelsens resultatmål.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Berörda fastighetsägare som ansökt om ändring av kommungränsen har anfört att ändringen skulle medföra en bättre fördelning av samhällets resurser, sett till samhällsservice.

Förvaltningen bedömer att det är sannolikt att indelningsändringen inte medför någon större positiv eller negativ påverkan enligt målen i agenda 2030, sett till att det rör sig om två befintliga bostadsfastigheter där enbart en justering av kommungränsen prövas.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Tillkommande bebyggelse hanteras primärt genom kommunens översiktsplan 2010 (ÖP2010). Översiktsplanen har som vision och mål att Kungälv kommun ska växa. De övergripande principerna för bebyggelseutveckling och markanvändning i översiktsplanen har varit till för att öka befolkningstillväxten och skapa stärkta förutsättningar för näringsliv såväl i Kungälv som i den geografiskt växande Göteborgsregionen. ÖP2010 har aktualiserats genom Kungälv kommuns Planeringsstrategi 2024, dnr KS2024/0379, beslutad 2024-06-13 av Kommunfullmäktige genom beslut §95.

Förvaltningen bedömer att den tillkommande bebyggelsen är i linje med ÖP2010 vision och mål.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Ansökan om ändring av kommungränsen mellan Kungälv kommun och Lilla Edets kommun har tagits på initiativ från medborgare tillhörande Lilla Edets kommun, som önskar tillhöra Kungälv kommun eftersom berörda fastighetsägare uppfattar att det hade resulterat i positiva effekter för de sökandes vardagsliv och bättre tillgång till samhällsservice.

Förvaltningen gör bedömningen, utifrån framförda synpunkter från berörda fastighetsägare, att det skulle innebära positiva effekter för eventuellt tillkommande medborgare i Kungälv kommun samt sett till barnperspektivet. Utifrån inkomna remissvar går det inte utläsa några nackdelar med indelningsändringen.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Tillkommande bostadsfastigheter bedöms innebära utökad samhällsservice inom de kommunala funktionerna, men sett till den ringa omfattning som två bostadsfastigheter medför bedöms ändringen inte medföra någon märkbar förändring för medarbetare.

Ekonomisk bedömning

Remissvaret till Kammarkollegiet innebär inte några kostnader för kommunen.

Under förutsättningen att Kammarkollegiet beviljar ansökt ändring av kommungränsen mellan Kungälv kommun och Lilla Edet bedöms detta inte medföra mer ökade kostnader för kommunen än i jämförelse med annan nybyggnation utanför detaljplan så som genom förhandsbesked och efterföljande bygglov.

Kommunens Ekonomichef har beretts tillfälle att inkomma med eventuella synpunkter.

Förslag till beslut

Kungälv kommun tillstyrker föreslagen indelningsändring enligt Kammarkollegiets remiss daterad 2024-08-07 och anser att Kammarkollegiet är behörig att fatta beslut enligt 1 kap. 3 § lag (1979:411) om ändringar i Sveriges indelning i kommuner och regioner.

Beslutet justeras omedelbart.

Bedömningsunderlag

Tjänsteskrivelse	2024-11-13
Remissvar Trafik, Gata, Park – utan erinran	2024-11-11
Remissvar Stab – utan erinran	2024-11-08
Remissvar Bildning och lärande – utan erinran	2024-11-04
Remissvar Miljö – utan erinran	2024-10-29
Remissvar MEX – utan erinran	2024-10-29
Remissvar Plan – utan erinran	2024-10-17

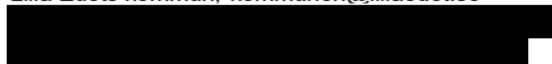
Remissvar Renhållning – utan erinran	2024-10-16
Remissvar VA Drift och Teknik – utan erinran	2024-10-16
Remissvar Kungälv Energi – utan erinran	2024-10-09
Remiss från Kammarkollegiet	2024-08-09

Mirsad Radonic
Tf Verksamhetschef

Anders Holm
Sektorchef samhällsbyggnad

Expedieras till: Kammarkollegiet, registratur@kammarkollegiet.se

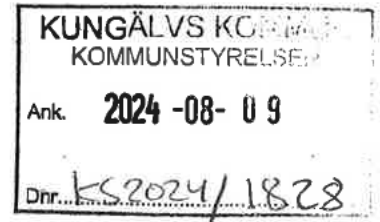
För kännedom till: Lilla Edets kommun, kommunen@lillaedet.se





Förvaltningsenheten
Sara Thelin
Sara.Thelin@Kammarkollegiet.se
08-700 07 82

Kungälv kommun
442 81 Kungälv



Remiss av ansökan om ändring av gränsen mellan Lilla Edets kommun och Kungälv kommun

Bakgrund

Jessica Svensson och Anna Vahlberg ansöker om att gränsen mellan Lilla Edets kommun och Kungälv kommun ska ändras på så sätt att fastigheterna Lilla Edet Västerlanda Nygård 1:3 och Lilla Edet Västerlanda Nygård 1:2 förs över till Kungälv kommun. Den föreslagna gränsändringen och skälen för ansökan framgår av ansökan med bilagor, som skickas med till Kungälv kommun.

Kammarkollegiet handlägger ärenden som rör ändringar i den kommunala indelningen, se 20 § och 21 § lagen (1079:411) om ändringar i Sveriges indelning i kommuner och regioner (indelningslagen).

Enligt 1 kap. 1 § indelningslagen får regeringen besluta om en ändring i indelningen i kommuner, om ändringen kan antas medföra betydande fördel för en kommun eller en del av en kommun eller andra fördelar från allmän synpunkt. Vid prövningen ska särskild hänsyn tas till önskemål eller synpunkter från den eller de kommuner som närmast berörs av ändringen. Om en sådan kommun motsätter sig en indelningsändring får beslut om ändringen meddelas endast om det finns synnerliga skäl. Särskild hänsyn ska också tas till befolkningens önskemål och synpunkter.

Kammarkollegiet får enligt 1 kap. 3 § indelningslagen besluta om en indelningsändring som behövs på grund av oregelbundenhet i indelningen eller med hänsyn till fastighetsförhållandena och som inte föranleder ekonomisk reglering mellan kommuner. Om de kommuner som närmast berörs av en sådan ändring är ense om denna och ändringen avser kommuner i samma län får länsstyrelsen besluta om ändringen.

Enligt förarbetena (prop. 1978/79:157 s. 55-57 och s. 103) är bestämmelsen i 1 kap. 3 § indelningslagen avsedd att tillämpas vid mindre omfattande gränsändringar som till exempel gränsregleringar och undanröjande av enklavförhållanden. De ärenden



Kammarkollegiet kan besluta om kan avse områden med enstaka fastigheter eller delar av fastigheter. Kammarkollegiet är inte bunden av de förutsättningar som anges i 1 kap. 1 § indelningslagen även om kommunerna alltid bör ges tillfälle att yttra sig innan frågan avgörs (s. 103 i propositionen).

En beskrivning av regelverket och processen vid ändring i kommunindelningen finns i Kommunutredningens slutbetänkande Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget (SOU 2020:8) s. 439 ff.

Remiss

Ärendet remitteras till kommunfullmäktige i Kungälv kommun för yttrande. Av yttrandet ska det framgå om kommunen tillstyrker eller motsätter sig den föreslagna indelningsändringen och skälen för kommunens inställning. Kammarkollegiet önskar få kommunens synpunkter på den föreslagna ändringen både utifrån de förutsättningar som anges i 1 kap. 1 § indelningslagen och i 1 kap. 3 § indelningslagen.

Yttrandet bör ha kommit in till Kammarkollegiet **senast den 31 januari 2025**.

Ärendet remitteras även till Lilla Edets kommun.

Sara Thelin
Advokatfiskal

Bilaga

Ansökan med bilagor

Kopia till

Sökandena

BIVAGA

Hej!

Vi har en önskan om att flytta kommungränsen vid våra två fastigheter Livelycke 282 och Livelycke 284. Då vi är de ända två bostäderna som tillhör Lilla Edets kommun på vår väg ställer det till det med skolval, skolskjuts, sophämtning, slamtömning m.m.

Vi önskar att kommungränsen för Lilla Edets kommun ska flyttats till andra sidan av våra tomter så vi kan tillhöra Kungälvs kommun. Vårt elnät och fiber anslutning tillhör Kungälvs kommun (Kungälvs energi) redan i dagsläget.

Detta skulle inte drabba några andra hushåll, men skulle underlätta väldigt mycket för oss som bor här idag.

Vi har även Romelanda som postadress vilket tillhör Kungälvs kommun.

Idag åker sopbilen och bilen för slamtömning flera mil extra bara för att tömma våra kärl. När bilarna för Kungälvs kommun ändå kör förbi. Lika så skolskjuts, skolbussen till Kungälv har ordinarie körtur här medan lilla Edet får skicka en taxi extra för att ta barnen till skolan då de inte har buss in på denna vägen eller ens i närheten.

Jag bifogar en karta där jag visar hur man enkelt kan flytta kommungränsen så det bara blir ändringar för våra hushåll. Men hur nya kommungränsen går spelar oss ingen roll bara våra tomter hamnar på Kungälvs sidan.

Kammarkollegiet

Ink 2024-03-27

Dnr 8.2-3845-2024

Aktbil...../.....

Vi kan inte se att detta skulle vara någon mer kostnad för Kungälv kommun då de redan har sophämtning, skolskjuts m.m precis utanför oss.

Lilla Edets kommun slipper extra kostnaderna som det blir att ha bilar och liknande som bara ska köra extra för våra två hushåll.

Vi önskar att detta träder i kraft snarast möjligt. ~~Samt~~

~~1/1-2024~~

För mer information och detaljer kan ni kontakta mig på.

0739697368

el_flickan@msn.com

Jag har mejlat båda kommunerna utan återkoppling.

MUH

Jessica Svensson



livelycke 284 44292 rome



1 platser

Lista ▾



Flygfoto Flygfoto mm ▾



1

Förslag på ny dragning
av kommungräns.

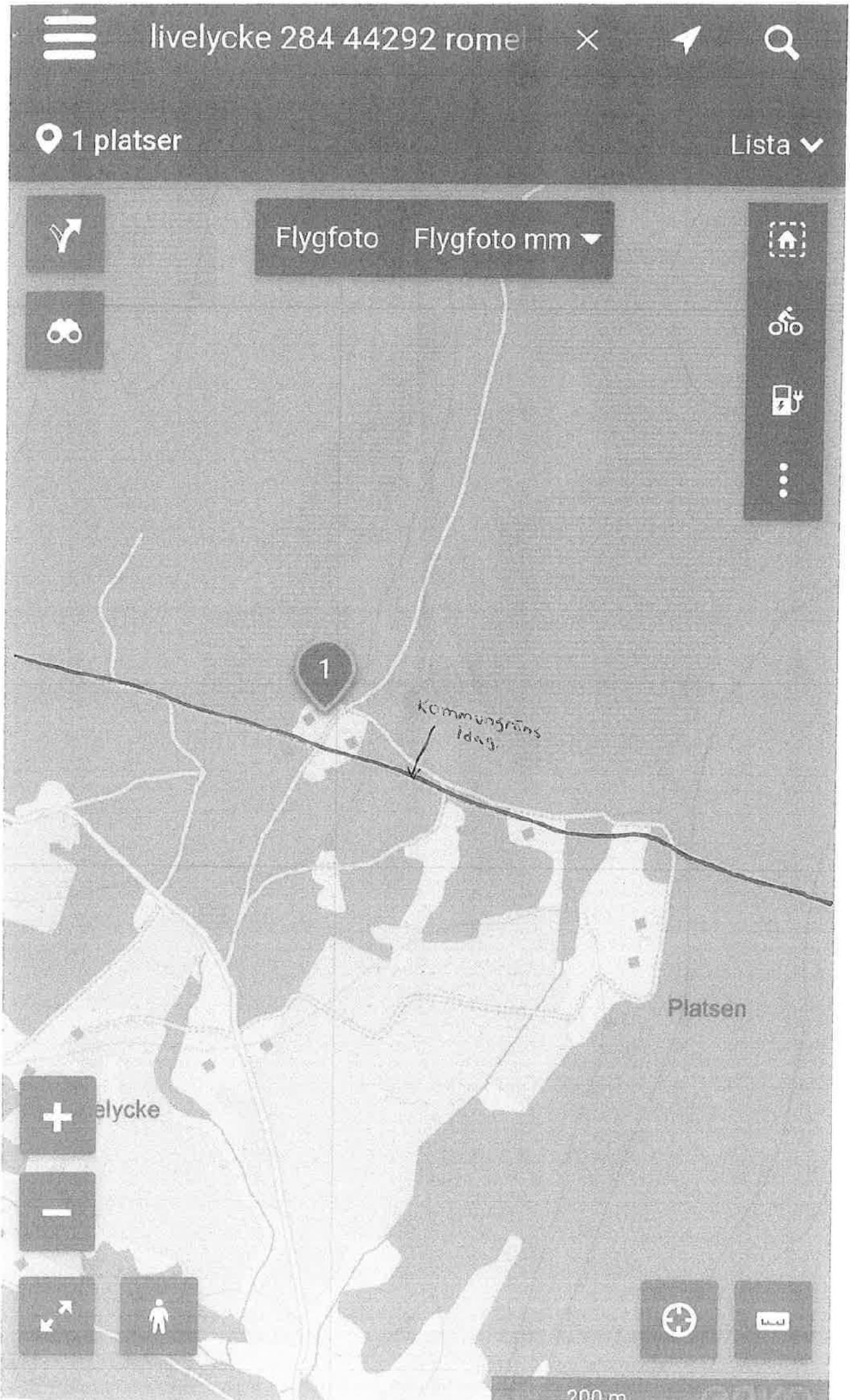
Platsen



livelycke



200 m



Sara Thelin

Dir 8.2-3845-24

Från: Anna Wahlberg <annawahlberg@hotmail.com>
Skickat: den 19 juli 2024 10:34
Till: Sara Thelin
Ämne: Ärende 8.2-3845-2024

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej!

Min granne har ansökt om ändring utav kommungräns. Jag bor på grannfastigheten Livelycke 282 (Lilla Edet Västerlanda Nygård 1:2 Jag vill också vara med i ansökan.

Mvh Anna Vahlberg

Livelycke 282

44292 Romelanda

Tel 0706-428188

Skickat från Outlook för iOS

From: Karin Almgren
Sent: Tue, 8 Oct 2024 19:24:53 +0000
To: Niklas Lundstedt
Subject: Fwd: Remiss avseende ändring av kommungränsen

Hej Niklas!

Tack för frågan.

Det har ringa påverkan på Kungälv Energis anläggningar så vi har inget att invända.

Mvh Karin Almgren

Vidarebefordrat mejl:

Från: Ola Thorson <ola.thorson@kungalvenergi.se>
Datum: 8 oktober 2024 10:19:24 CEST
Till: Lisa Tegborg Deij <lisa.tegborgdeij@kungalvenergi.se>, Henrik Karlsson <henrik.karlsson@kungalvenergi.se>, Karin Almgren <Karin.Almgren@kungalvenergi.se>
Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen

Hej

Vi ser inte att vår fjärrvärme påverkas på ett betydande sätt. 😊

Mvh
Ola

Ola Thorson

Affärsområdeschef Värme

Kungälv Energi
ola.thorson@kungalvenergi.se
0303- 23 97 76
0703- 22 22 24

<image001.png>

<image003.gif>

Från: Lisa Tegborg Deij <lisa.tegborgdeij@kungalvenergi.se>
Skickat: den 8 oktober 2024 08:02

Till: Henrik Karlsson <henrik.karlsson@kungalvenergi.se>; Karin Almgren <Karin.Almgren@kungalvenergi.se>; Ola Thorson <ola.thorson@kungalvenergi.se>

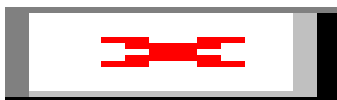
Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen

Hej,
Ingen påverkan på Stadsnät.
/Lisa

Lisa Tegborg Deij
Affärsområdeschef Stadsnät

Kungälv Energi
lisa.tegborgdej@kungalvenergi.se
0303-23 93 26

<image001.png>



Från: Henrik Karlsson <henrik.karlsson@kungalvenergi.se>

Skickat: den 8 oktober 2024 07:33

Till: Karin Almgren <Karin.Almgren@kungalvenergi.se>; Ola Thorson <ola.thorson@kungalvenergi.se>; Lisa Tegborg Deij <lisa.tegborgdej@kungalvenergi.se>

Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen

Hej!

Det har ingen påverkan på våran konsessionsgräns.

Det kan få en mindre påverkan på viss rapportering där vi rapporterar siffror per kommun ex. installerad solcellsproduktion m.m. men det borde bara vara ett engångsjobb att klassa om dessa två anläggningar.

//Henrik

Från: Karin Almgren <Karin.Almgren@kungalvenergi.se>

Skickat: den 7 oktober 2024 20:38

Till: Henrik Karlsson <henrik.karlsson@kungalvenergi.se>; Ola Thorson <ola.thorson@kungalvenergi.se>; Lisa Tegborg Deij <lisa.tegborgdej@kungalvenergi.se>

Ämne: VB: Remiss avseende ändring av kommungränsen

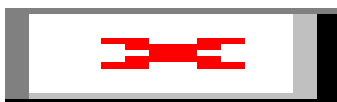
Påverkar det oss på något sätt?

Med vänliga hälsningar

Karin Almgren
VD

Kungälv Energi
karin.almgren@kungalvenergi.se
0303-239301

<image001.png>



-

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>

Skickat: den 7 oktober 2024 11:03

Till: Anders Holm <Anders.Holm@kungalv.se>; Lena Arnfelt <Lena.Arnfelt@kungalv.se>;
Monica Carhult Karlsson <Monica.CarhultKarlsson@kungalv.se>; Madeleine Nilsson
<madeleine.nilsson@kungalv.se>; Karin Almgren <Karin.Almgren@kungalvenergi.se>

Kopia: Nanna Starast <Nanna.Starast@kungalv.se>; Mirsad Radoncic
<Mirsad.Radoncic@kungalv.se>

Ämne: Remiss avseende ändring av kommungränsen

Hej,

Kungälvs kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet avseende ändring av kommungränsen.

Ändringen innebär en justering av kommungränsen där två mindre fastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälvs Kommun.

Inför beredning och beslut i Kommunfullmäktige ges sektorerna och andra berörda möjlighet att inkomma med svar. **Sista svarsdag är 2024-10-31.**

Ni finner mer information i bilagorna.

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälv kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad
442 81 Kungälv
tel. 0303-23 9242
Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15
e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se

<image004.jpg>

From: Nanna Starast
Sent: Tue, 15 Oct 2024 08:03:54 +0000
To: Niklas Lundstedt
Subject: VB: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB
Attachments: 202408090912173.pdf, Remiss3.pdf, Översiktskarta KS3.pdf

För kännedom!

Från: Dan Gorga <Dan.Gorga@kungalv.se>
Skickat: den 14 oktober 2024 16:03
Till: Nanna Starast <Nanna.Starast@kungalv.se>
Kopia: Sofia Samuelsson <Sofia.Samuelsson@kungalv.se>
Ämne: VB: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej Nanna
Renhållningsenheten har inga invändningar mot föreslagen ändring av kommungränsen.

Med vänliga hälsningar,

Dan Gorga
Miljöingenjör
Kungälvs kommun
Renhållningsenheten
Telefon 0303-23 96 55
E-post dan.gorga@kungalv.se
Ytterbyvägen 2, 442 30 Kungälv
www.kungalv.se

Läs om hur Kungälvs kommun behandlar personuppgifter på www.kungalv.se/integritetspolicy

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>
Skickat: den 11 oktober 2024 15:43
Ämne: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,

Kungälvs kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet avseende ändring av kommungränsen.

Ändringen innebär en justering av kommungränsen där två mindre fastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälvs Kommun.

Inför beredning och efterföljande beslut i Kommunfullmäktige ges sektorerna och andra berörda möjlighet att inkomma med svar. Inom SHB ser vi särskilt din enhet/verksamhet skulle kunna bli berörd. Sista svarsdag är 2024-10-31.

Ni finner mer information i bilagorna.

Trevlig helg,

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälv kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad

442 81 Kungälv

tel. 0303-23 9242

Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15

e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



**KUNGÄLV
KOMMUN**

From: Maria Hübinette
Sent: Tue, 15 Oct 2024 18:26:10 +0000
To: Niklas Lundstedt
Cc: Joacim Lindström; Nanna Starast
Subject: Re: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Vi har inget att erinra då kommunens verksamhetsområde för VA inte berör denna del av kommunen i dagsläget. Vi ser inte heller att det skulle kunna bli aktuellt inom en överskådlig framtid.

Vänligen

VA-verksamheten

Maria Hübinette

Tf Enhetschef VA-Teknik

Verksamhetsledare Miljö

Samhälle och Utveckling

Kungälv kommun

Besöksadress: Ytterbyvägen 2

Postadress: Stadshuset, 442 81 KUNGÄLV

Telefon: 0303-23 97 69

Vxl: 0303-23 80 00

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>

Skickat: Tuesday, October 15, 2024 11:56:48 AM

Till: Maria Hübinette <maria.hubINETTE@kungalv.se>

Kopia: Joacim Lindström <joacim.lindstrom@kungalv.se>; Nanna Starast <Nanna.Starast@kungalv.se>

Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,

Vi har gjort en första sällning där vi uteslutit exempelvis Hamn och Fastighet.

Vi har därefter skickat remissen till de flesta enheter inom SHB – ordvalet ”ser vi särskilt din enhet/verksamhet skulle kunna bli berörd” syftar bara till att flagga att vi gjort en första sällning.

För vår del saknar vi kunskap om rättigheter och skyldigheter inom ert verksamhetsområde som skulle kunna påverka er eller de berörda fastigheterna.

Har ni inget att erinra får är ni välkomna att inkomma med sådant svar.

Tack,

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt

Tillsynshandläggare

Kungälv kommun
Bygglovenheten

Samhällsbyggnad
442 81 Kungälv
tel. 0303-23 9242
Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15
e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



Från: Maria Hübinette <maria.hubinette@kungalv.se>
Skickat: den 15 oktober 2024 09:27
Till: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>
Kopia: Joacim Lindström <joacim.lindstrom@kungalv.se>
Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej Niklas!

Jag har svårt att se på vilket sätt den kommunala VA-verksamheten är särskilt berörd av denna fråga. Kan du förklara vad det är jag missar?

Vänligen

Maria Hübinette

Tf Enhetschef VA-Teknik
Verksamhetsledare Miljö
Samhällsbyggnad
Kungälv kommun

Besöksadress: Ytterbyvägen 2
Postadress: Stadshuset, 442 81 Kungälv
Telefon: 0303-23 97 69
maria.hubinette@kungalv.se
www.kungalv.se

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>
Skickat: den 11 oktober 2024 15:43
Ämne: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,

Kungälv kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet avseende ändring av kommungränsen.

Ändringen innebär en justering av kommungränsen där två mindre fastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälv kommun.

Inför beredning och efterföljande beslut i Kommunfullmäktige ges sektorerna och andra berörda möjlighet att inkomma med svar. Inom SHB ser vi särskilt din enhet/verksamhet skulle kunna bli berörd. Sista svarsdag är 2024-10-31.

Ni finner mer information i bilagorna.

Trevlig helg,

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälv kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad
442 81 Kungälv
tel. 0303-23 9242
Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15
e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



**KUNGÄLV
KOMMUN**

From: Viktor Heineson
Sent: Thu, 17 Oct 2024 13:20:27 +0000
To: Niklas Lundstedt
Cc: Pernilla Attnäs Björk
Subject: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej

Jag/vi ser inte att plan har något särskilt att säga om detta (avstämt med "ÖP-gruppen"). Jag kan tycka att det inte är "värre" än om två förhandsbesked beviljas i tjohtahejti någonstans.

De som jag dock tänker kan ha synpunkter är de enheter/verksamheter som kan få kostnader kopplat till fler boende så här långt ut. Tex renhållning, bildning och lärande och kanske även trygghet och stöd på längre sikt (hemtjänst).

Med vänliga hälsningar

Viktor Heineson
Samhällsplanerare

Kungälv kommun
Planenheten
Sektor Samhälle och Utveckling
442 81 Kungälv

tel. 0303 - 239107
e-post. viktor.heineson@kungalv.se

Från: Pernilla Attnäs Björk <pernilla.attnasbjork@kungalv.se>
Skickat: den 11 oktober 2024 15:59
Till: SHB - VO Planering och Projekt - Plan och MEX <D-PKS-PLAN_OCH_MEX-011J00ICL004-VD@kungalv.se>
Ämne: VB: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,
Vem tar denna?
/Pernilla

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>
Skickat: den 11 oktober 2024 15:43
Ämne: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,

Kungälv kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet avseende ändring av kommungränsen.

Ändringen innebär en justering av kommungränsen där två mindre fastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälv's Kommun.

Inför beredning och efterföljande beslut i Kommunfullmäktige ges sektorerna och andra berörda möjlighet att inkomma med svar. Inom SHB ser vi särskilt din enhet/verksamhet skulle kunna bli berörd. Sista svarsdag är 2024-10-31.

Ni finner mer information i bilagorna.

Trevlig helg,

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälv's kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad

442 81 Kungälv

tel. 0303-23 9242

Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15

e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



**KUNGÄLV'S
KOMMUN**



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Stadshuset 442 81 Kungälv

YTTRANDE
Datum 2024-10-28

Diarienummer
MOBNM-2024-1563

Sida
1 av 2

Enhet Bygglov på e-post:
nanna.starast@kungalv.se
niklas.lundstedt@kungalv.se

Yttrande från miljöenheten angående ansökan om ändring av kommungränsen för fastigheterna Livelycke 1:2 och Livelycke 1:3. Ärendenummer KS2024/1828-2

Kungälvs kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet till Kommunfullmäktige gällande att ändra kommungränsen. Ärendet har dnr 8.2-3845-2024 hos Kammarkollegiet och svar på remiss bör lämnas senast 31 januari 2025.

Inför beslut om yttrande i Kommunfullmäktige har miljöenheten getts möjlighet att inkomma med synpunkter. Synpunkter ska lämnas senast 2024-10-31.

Miljöenhetens yttrande

Miljöenheten har inget att invända mot ansökt åtgärd och tillstyrker föreslagen ändring om följande åsikter tas hänsyn till inför ändringen:

Det är viktigt att alla beslut för fastigheterna Livelycke 1:2 och Livelycke 1:3 som fattas av Samhällsnämnden i Lilla Edets kommun delges Kungälvs kommun där besluten berör eller är fattade utifrån det kommunala myndighetsområdet inom Miljö- och hälsoskydd samt livsmedelskontroller.

Utifrån uppgifter från Lilla Edets kommun har det på adressen Livelycke 284 tidigare bedrivits en anmälningspliktig yrkesmässig hygienisk verksamhet. Om sådan verksamhet fortfarande pågår på någon av fastigheterna ska en anmälan göras till Kungälvs kommun vid kommunbytet.

Utifrån uppgifter från Lilla Edets kommun finns det en anmälan om kompostering från år 2024 på adressen Livelycke 282. Enligt de lokala avfallsföreskrifterna i Kungälvs kommun behöver en kompost för matavfall anmälas. Vid byte av kommun behöver alltså en ny anmälan om kompost göras till Kungälvs kommun.

Grund för yttrande:

Miljöenheten ser inga ekonomiska och juridiska konsekvenser med förslaget, även barnperspektivet är beaktat.

Miljöenheten har inhämtat uppgifter om vilka ärenden som finns hos Miljöenheten i Lilla Edets kommun på de två aktuella fastigheterna.

Av ärendelista framgår att det på den ena fastigheten finns ett ärende från år 2008 gällande en hund. Det ärendet är avslutat. Vidare finns uppgifter om att det gjorts en anmälan om hygienisk verksamhet under år 2015. I övrigt finns det uppgifter om ärenden gällande avloppsinventering och ett ärende som gäller anmälan om kompostering.

Tillsyn av ärenden som dessa kommer att övergå till Miljö- och byggnadsnämnden i Kungälvs kommun när de två fastigheterna byter kommuntillhörighet. Bedömningen görs att det eventuella

YTTRANDE

Diarienummer
MOBNM-2024-1563

Sida
2 av 2

ökade tillsynsansvaret inte är så stort att det skulle innebära någon märkbar förändring för miljöenhetens verksamhet och Miljö- och byggnadsnämndens tillsynsansvar.

Linda Lundborg
Miljöinspektör inom miljöskydd

Emelie Wallenås
Miljöinspektör inom avlopp

Sara Daun
Miljöinspektör inom hälsoskydd

From: Pernilla Attnäs Björk
Sent: Tue, 29 Oct 2024 08:18:39 +0000
To: Niklas Lundstedt
Subject: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej igen Niklas,
MEX har ingen synpunkt.
Vänl Pernilla

Från: Pernilla Attnäs Björk
Skickat: den 17 oktober 2024 16:56
Till: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>; Viktor Heineson <Viktor.Heineson@kungalv.se>
Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej Niklas,
Bra fråga, inser att jag inte fått någon återkoppling från mex. Vi har markmöte imon bitti – jag kollar och återkommer efter kl 10 med besked 😊 Vi hör! Vänl Pernilla

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>
Skickat: den 17 oktober 2024 15:44
Till: Viktor Heineson <Viktor.Heineson@kungalv.se>; Pernilla Attnäs Björk <pernilla.attnasbjork@kungalv.se>
Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,

Tack för era synpunkter i föredömligt god tid Viktor!

[@Pernilla Attnäs Björk](#) – kommer det något särskilt yttrande ifrån MEX eller gäller det för båda dina verksamhetsdelar?

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälv kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad
442 81 Kungälv

tel. 0303-23 9242

Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15

e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Från: Viktor Heineson <Viktor.Heineson@kungalv.se>

Skickat: den 17 oktober 2024 15:20

Till: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>

Kopia: Pernilla Attnäs Björk <pernilla.attnasbjork@kungalv.se>

Ämne: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej

Jag/vi ser inte att plan har något särskilt att säga om detta (avstämt med "ÖP-gruppen"). Jag kan tycka att det inte är "värre" än om två förhandsbesked beviljas i tjothajecti någonstans.

De som jag dock tänker kan ha synpunkter är de enheter/verksamheter som kan få kostnader kopplat till fler boende så här långt ut. Tex renhållning, bildning och lärande och kanske även trygghet och stöd på längre sikt (hemtjänst).

Med vänliga hälsningar

Viktor Heineson
Samhällsplanerare

Kungälv kommun
Planenheten
Sektor Samhälle och Utveckling
442 81 Kungälv

tel. 0303 - 239107

e-post. viktor.heineson@kungalv.se

Från: Pernilla Attnäs Björk <pernilla.attnasbjork@kungalv.se>

Skickat: den 11 oktober 2024 15:59

Till: SHB - VO Planering och Projekt - Plan och MEX <D-PKS-PLAN_OCH_MEX-011J00ICL004-VD@kungalv.se>

Ämne: VB: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,

Vem tar denna?

/Pernilla

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>

Skickat: den 11 oktober 2024 15:43

Ämne: Remiss avseende ändring av kommungränsen - SHB

Hej,

Kungälvs kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet avseende ändring av kommungränsen.

Ändringen innebär en justering av kommungränsen där två mindre fastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälvs Kommun.

Inför beredning och efterföljande beslut i Kommunfullmäktige ges sektorerna och andra berörda möjlighet att inkomma med svar. Inom SHB ser vi särskilt din enhet/verksamhet skulle kunna bli berörd. Sista svarsdag är 2024-10-31.

Ni finner mer information i bilagorna.

Trevlig helg,

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälvs kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad
442 81 Kungälv
tel. 0303-23 9242

Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15
e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

From: Åsa Berglie
Sent: Fri, 8 Nov 2024 07:15:33 +0000
To: Niklas Lundstedt
Cc: Nanna Starast
Subject: Sv: Ändring av kommungränsen

Hej

Barn i Romelanda erbjuds i första hand förskola i serviceorten Diseröd.

Där finns det just nu en vilande avdelning som öppnas upp om det skulle bli fler barn i Diseröd. Därutöver erbjuder kommunen ofta plats i östra Kungälv, tex på Fridhems förskola om plats inte finns i Diseröd.

Skolan i Diseröd är under utbyggnad så där bör det inte råda någon platsbrist heller när det är klart.

Med vänlig hälsning
Åsa Berglie

Stabschef Projekt,
Inköp & Upphandling
Förvaltningsledningen

Kungälv kommun
442 81 Kungälv
tel. 0303-23 93 40
mobil. 0767-64 29 20

e-post. asa.berglie@kungalv.se
www.kungalv.se

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>
Skickat: den 7 november 2024 21:17
Till: Åsa Berglie <asa.berglie@kungalv.se>
Kopia: Nanna Starast <Nanna.Starast@kungalv.se>
Ämne: Ändring av kommungränsen

Hej Åsa,

Jag och min kollega Nanna förbereder ett remissvar till Kammarkollegiet där Kommunfullmäktige ombetts yttra sig kring en ansökan från två fastighetsägare att ändra kommungränsen. Ändringen syftar till att de två fastigheterna skulle ändra kommuntillhörighet från Lilla Edets kommun till Kungälv kommun. Fastigheterna är två mindre fastigheter med varsin fristående villa i Livelycke (Romelanda).

Vi har haft ärendet ute på remisser internt (ToS, BoL, ekonomi m.fl.) och svaren har varit utan erinran.

Ärendet handläggs av sektor Samhällsbyggnad och vid avstämning med Anders Holm tyckte han att vi även borde stämma av ärendet med dig, särskilt om du hade någon kännedom kring förskoleplatser i området då det förnärvarande skulle kunna tillkomma ett par förskolebarn från dessa fastigheter. Ärendet bereds genom USU och KS för tänkt beslut i KF.

Bifogar remissen från Kammarkollegiet.

Tack,

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälv kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad

442 81 Kungälv

tel. 0303-23 9242

Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15

e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



From: Sophie Idermark Hansson
Sent: Mon, 11 Nov 2024 09:00:44 +0000
To: Nanna Starast; Martin Gistell
Cc: Niklas Lundstedt
Subject: Sv: Ändring av kommungränsen, KS2024/1828

Hej

Jag har tittat på detta och har inga invändningar vad gäller skolskjuts då vi redan har bussar som går till hållplats som dessa elever eventuellt skulle bli hänvisade till.

Med vänlig hälsning

Sophie Idermark Hansson

Samhällsbetalda resor

Skolskjuts

Kungälv kommun

Trafik Gata Park

Samhälle & utveckling

442 81 Kungälv

tel. 0303-23 80 00

e-post: skolskjuts@kungalv.se

Från: Nanna Starast <Nanna.Starast@kungalv.se>

Skickat: den 8 november 2024 08:29

Till: Sophie Idermark Hansson <Sophie.IdermarkHansson@kungalv.se>; Martin Gistell <martin.gistell@kungalv.se>

Kopia: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>

Ämne: Ändring av kommungränsen, KS2024/1828

Hej,

Kungälv kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet avseende ändring av kommungränsen. Ändringen innebär en justering av kommungränsen där två mindre fastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälv Kommun.

Vi har haft ärendet ute på remisser internt (ToS, BoL, ekonomi m.fl.) och svaren har varit utan erinran.

Ärendet handläggs av sektor Samhällsbyggnad och vid avstämning med Anders Holm tyckte han att vi även borde stämma av ärendet med Trafik, Gata, Park gällande möjlighet för skolskjuts till eventuella tillkommande fastigheter då skulle kunna tillkomma barn med behov av skolskjuts. Ärendet bereds genom USU och KS för att därefter tas upp för beslut i KF.

Se mer information i bilagorna. Tacksam för svar senast 2024-11-12.

Svar skickas per e-post till: nanna.starast@kungalv.se och niklas.lundstedt@kungalv.se

Med vänliga hälsningar

Nanna Starast
Bygglovhandläggare

Kungälv kommun
Samhällsbyggnad
Bygglovenheten

442 81 Kungälv

tel. 0303-23 94 81

Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15

e-post. Nanna.Starast@kungalv.se



KUNGÄLV
KOMMUN

From: Monica Carhult Karlsson
Sent: Fri, 1 Nov 2024 10:04:46 +0000
To: Niklas Lundstedt
Subject: Sv: Remiss avseende ändring av kommungränsen

Hej

Sektor bildning och lärande har inget att invända.

Med vänlig hälsning

Monica Carhult Karlsson
Sektorchef

Kungälv kommun

Sektor Bildning och lärande
442 81 Kungälv

tel. [0303-23 97 55](tel:0303-239755)

e-post. monica.carhultkarlsson@kungalv.se

Från: Niklas Lundstedt <niklas.lundstedt@kungalv.se>

Skickat: den 7 oktober 2024 11:03

Till: Anders Holm <Anders.Holm@kungalv.se>; Lena Arnfelt <Lena.Arnfelt@kungalv.se>; Monica Carhult Karlsson <Monica.CarhultKarlsson@kungalv.se>; Madeleine Nilsson <madeleine.nilsson@kungalv.se>; karin.almgren@kungalvenergi.se

Kopia: Nanna Starast <Nanna.Starast@kungalv.se>; Mirsad Radoncic <Mirsad.Radoncic@kungalv.se>

Ämne: Remiss avseende ändring av kommungränsen

Hej,

Kungälv kommun har mottagit en remiss från Kammarkollegiet avseende ändring av kommungränsen.

Ändringen innebär en justering av kommungränsen där två mindre fastigheter skulle byta kommuntillhörighet från Lilla Edets Kommun till Kungälv Kommun.

Inför beredning och beslut i Kommunfullmäktige ges sektorerna och andra berörda möjlighet att inkomma med svar. **Sista svarsdag är 2024-10-31.**

Ni finner mer information i bilagorna.

Med vänliga hälsningar

Niklas Lundstedt
Tillsynshandläggare

Kungälv kommun
Bygglovenheten
Samhällsbyggnad
442 81 Kungälv

tel. 0303-23 9242

Telefontid: tis kl 10-12, tors kl 13-15

e-post. niklas.lundstedt@kungalv.se



**KUNGÄLV
KOMMUN**



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (1)

Beredningskrivelse

Instans:
Beredningen för samhälle och fritid

Datum:
2024-10-16

Vision Översiktsplan 2050 (Dnr KS2024/2275-1)

Sammanfattning

Beredningen Samhälle och Fritid har tagit fram en vision för Kungälv Översiktsplan 2050 med utblick 2070. Den ska ligga till grund för översiktsplanen såväl som det fortsatta arbetet. Beredningen har kommit fram till visionen genom workshop med tjänstepersoner samt konsulter, dialog med Utskottet för Samhälle och utveckling och representanter för partier utan representation i beredningen, omvärldsorientering samt utbildning. Medborgardialog har utförts digitalt samt på ett antal platser i kommunen tex affärer, skolor intresseorganisationer och näringsliv. En arbetsgrupp från beredningen har berett förslag och de olika förslagen har diskuterats i beredningen. Ledamöterna har processat texten i respektive partigrupper under arbetets gång och slutligen har förslaget skickats ut på partiremiss.

Förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige ställer sig bakom visionen för Översiktsplanen 2050 med utblick 2070

Britta Malmberg Ohlsson
Ordförande

Eva Irjasdotter Sjögren
Viceordförande

Expedieras till:

För kännedom till:

Vision Översiktsplan 2050 med utsikt 2070

Kungälv är en stad med djupa historiska rötter belägen mellan hav och älv. Här är allt nära - stad och land, kultur och natur samt storstaden.

Vi tar tillvara på våra resurser och hushållar med mark, vatten och luft för ett hållbart Kungälv. Det rena havet och våra rena älvar sjuder av liv. Natur och odlingsmark blomstrar.

Kommunen växer i lagom takt och kompenserar för den natur som tas i anspråk för byggnation. Detta för en hållbar och biologisk mångfald i framtiden.

Vi bor på attraktiva platser och trivs, både i staden och på landet. Närheten till natur, konst, kultur, idrott och service ger mervärde och god folkhälsa.

Kreativa invånare i alla åldrar bildar ett starkt civillsamhälle som tar ansvar och bidrar till vårt gemensamma Kungälv. Den kommunala servicen underlättar livet för oss och tillsammans bidrar vi till det goda livet.

Kommunen är upplevelserik, människor kan förverkliga och utforska sina drömmar samt leva ett fritt och tryggt liv. Det är enkelt att leva ett liv i balans.

I våra kommundelar är näringslivet innovativt och hållbart. Transportmedlen är effektiva och klimatsmarta vilket gör det lätt att förflytta sig både lokalt och regionalt.

Näringsliv och arbete

Kungälv – Hållbar tillväxt ger stabilitet

Kungälv har en väl avvägd tillväxt som skapar stabilitet och möjligheter för näringslivet och turismen i kommunen, såväl i staden som på landsbygden. Verksamhetsområden finns i huvudsak längs med kommunikationsstråken. Genom att öka antalet arbetstillfällen skapar vi en attraktiv miljö där unga väljer att stanna, lockade av både utbildning och karriärmöjligheter. Vi värnar, utvecklar och tillgängliggör kulturmiljöer, natursköna platser, och kultur- och idrottsarenor för boende och besökande, vilket möjliggör för turism och lockar företag att etablera sig.

Natur och kulturvärden

I Kungälv är allt nära, hav-älv-natur-kultur

Närheten till kulturarvet och naturen en central del av vår identitet. Vi vårdar kulturmiljön och utvecklar grönområden och vattendrag, både i stad och på landsbygd. Detta för att skapa levande och attraktiva miljöer. Havets och skogens resurser tas tillvara på ett hållbart sätt. Vi värnar och tillgängliggör vårt kulturarv, främjar friluftsliv, idrott och rekreation i syfte att skapa en hälsosam och trivsamt livsstil för både invånare och besökare.

Bostäder och boende

Ett Kungälv där man vill bo.

Kungälv är en plats där man känner sig välkommen och trygg vilket är grundläggande för ett gott liv. Genom att erbjuda boendialternativ som passar över alla generationer och behov skapar vi ett inkluderande samhälle. Vi bevarar och utvecklar den centrala stadens unika karaktär, såväl småstadens charm som moderna och attraktiva bostadsområden. Varje ort utvecklas utifrån sina specifika kvaliteter. Vi tar tillvara och värnar den bebyggelse vi har och utvecklar de boendeformer människor efterfrågar. Vi bygger säkert och tar hänsyn till framtidens förväntade klimat- och miljöförändringar.

Infrastruktur och mobilitet

Kungälv – Robust, hållbar och innovativ infrastruktur

Vår infrastruktur är välutbyggd och robust, med flera övergångar över våra älvar för att kunna möta framtidens behov. Kollektivtrafiken, cykelvägnätet och pendelparkeringarna är utbyggda och effektiva och gör det enkelt och attraktivt att resa. Luftrummet har gett nya möjligheter för transporter med exempelvis drönare.

Landsbygd

Kungälvs landsbygd ska kännas stadsnära

Kungälvs landsbygd erbjuder ett livskraftigt alternativ för boende med närhet till stadens bekvämligheter. Den är levande och innovativ och här har människor tillgång till viktiga samhällstjänster i serviceorterna. Landsbygden och kusten är platser för både boende och besökare som njuter av naturupplevelser, kulturarv och rekreation. Allt detta tillsammans med jordbruket som har utvecklats och drivs hållbart och livskraftigt.

Miljö och energi

Kungälv - Fossilfritt och hållbart

Kungälv har tagit ett aktivt ansvar för att minska koldioxidutsläpp och främja effektiv, förnybar och fossilfri energi. Vi har uppnått våra miljömål och skapat förutsättningar för en mer cirkulär och hållbar framtid för kommande generationer. Tekniken tas tillvara för att underlätta en positiv utveckling för våra invånare.



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Sid 1 (1)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Sara Flytström

2024-10-30

Vision Översiktsplan 2050 (Dnr KS2024/2275-2)

Juridisk bedömning

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Den ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas av kommunfullmäktige. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men juridiskt vägledande för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Genom att ta fram en Vision för den nya översiktsplanen så tydliggörs den politiska majoritetens uppfattningen om Kungälv utveckling för medborgare och förvaltning.

Ekonomisk bedömning

En ekonomisk bedömning är inte aktuell i ärendet då Vision översiktsplan 2050 inte påverkar kommunens ekonomi.

Anders Holm
sektorchef

Haleh Lindqvist
kommundirektör

Expedieras till:

För kännedom till:

Sammanträdesprotokoll

Sammanträdesdatum

2024-10-23

Sida

5 (8)

§ 41/2024

Vision Översiktsplan 2050

Sammanfattning

Beredningen Samhälle och Fritid har tagit fram en vision för Kungälv's Översiktsplan 2050 med utblick 2070. Den ska ligga till grund för översiktsplanen såväl som det fortsatta arbetet. Beredningen har kommit fram till visionen genom workshop med tjänstepersoner samt konsulter, dialog med Utskottet för Samhälle och utveckling och representanter för partier utan representation i beredningen, omvärldsorientering samt utbildning. Medborgardialog har utförts digitalt samt på ett antal platser i kommunen tex affärer, skolor intresseorganisationer och näringsliv. En arbetsgrupp från beredningen har berett förslag och de olika förslagen har diskuterats i beredningen. Ledamöterna har processat texten i respektive partigrupper under arbetets gång och slutligen har förslaget skickats ut på partiremiss.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Vision Översiktsplan 2050

Bilaga OP vision 2050

Förslag till Kommunfullmäktige

1. Kommunfullmäktige ställer sig bakom visionen för Översiktsplanen 2050 med utblick 2070

Expedieras till:

För kännedom till:

**BEREDNINGEN FÖR SAMHÄLLE
OCH FRITID**

**KUNGÄLV'S
KOMMUN**



Justeras sign



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (4)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Christina Storm

2024-11-14

Remissvar - Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor (Dnr KS2024/2342-2)

Sammanfattning

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd har tagit fram ett förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Den strategiska planen konkretiserar genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar.

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd önskar synpunkter på planen och önskar svar på följande frågor:

- Hur ser ni på planens mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar?
- Upplever ni det som beskrivs kring grupper och individers förutsättningar att ta del av kollektivtrafiken på jämlika villkor stämmer överens med era erfarenheter?
- Upplever ni de aktiviteter/insatser som beskrivs i planen kopplat till grupper och individer med svagt skydd, stämmer med era erfarenheter?
- Är någon/några av de prioriterade insatserna som ni anser särskilt angelägna att arbeta med?
- Är det något som behöver förtydligas/saknas?
- Är det något som bör tas bort?
- Övriga synpunkter?

Kungälv kommun ställer sig positiva till strategin i stort men önskar svar på:

- Vilket ansvar förväntas kommunen ta gällande investeringar och åtgärder.
- Tydliggörande av vilka forum och processer kommunen berörs?

Kungälv kommun kan bidra till att kollektivtrafiken blir på jämlika villkor genom:

- Fortsätta med brottsförebyggande åtgärder tillsammans med Västtrafiks trygghetsvårdar.
- Informera om att Västtrafik erbjuder ledsagarservice på Kungälv resecentrum och Ytterby station.
- Bygga en upplyst, trygg och säker stad.

Förvaltningen ställer sig positiva till strategin i stort och ser att vi redan idag arbetar med vissa delar i kommunen så som brottsförebyggande tillsammans med Västtrafiks trygghetsvårdar. Förvaltningens förslag till beslut är att Kommunstyrelsen antar Remissvar Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Juridisk bedömning

Juridisk bedömning bedöms inte vara relevant för ärendet.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd har beslutat att skicka förslag på Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor på remiss. Planen ersätter Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor, som antogs 2018 och som nu har reviderats i samband med Trafikförsörjningsprogrammets revidering. Planen omfattar den allmänna kollektivtrafiken, det vill säga den trafik som är öppen för alla och inte kräver särskilda tillstånd.

Den strategiska planen innehåller fyra åtgärdsområden med prioriterade insatser där de mer systematiskt ska utveckla och bredda arbetet med; att synliggöra olika behov och förutsättningar (sociala analyser), delaktighet och dialog med fokus på barn och unga, säkerställa att hela resan fungerar för personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre samt att kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker.

Barnkonventionen blev svensk lag 2020 och regioner och kommuner har en skyldighet att säkerställa de rättigheter barnet har enligt konventionen. I Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor har man särskilt tagit detta i beaktande och ska arbeta för att få med barnperspektivet i det kollektiva resandet.

Strategin syftar till få en kollektivtrafik på jämlika villkor utan diskriminering och verkar för att så långt som det går, göra det möjligt för fler att resa kollektivt med fokus på barn och unga, äldre samt funktionsnedsatta.

Från 2018 finns tidigare remissvar: Diariedokument: KS2018/0552-1, Remiss - Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor – med utgångspunkt i de sju diskrimineringsgrunderna.

Bedömning

Kungälv kommun ställer sig positiva till strategin i stort men önskar svar på:

- Vilket ansvar förväntas kommunen ta gällande investeringar och åtgärder.
- Tydliggörande av vilka forum och processer kommunen berörs?

Kungälv kommun kan bidra till att kollektivtrafiken blir på jämlika villkor genom:

- Fortsätta med brottsförebyggande åtgärder tillsammans med Västtrafiks trygghetsvårdar.
- Informera om att Västtrafik erbjuder ledsagarservice på Kungälv resecentrum och Ytterby station.
- Bygga en upplyst, trygg och säker stad.

För många resenärer är känslan av otrygghet en stor anledning till att inte våga åka med allmänna kommunikationer. Rädslan för att vara utsatt både innan och efter resa, risk för att ramla eller inte hinna på/av fordonet hos äldre och rörelsehindrade. Strategins prioriterade områden för utsatta grupper som barn, äldre och funktionsnedsatta kommer förhoppningsvis leda till förbättringar för dessa grupper med ökat kollektivt resande som följd vilket ger en vinst för både samhället och miljön.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor samverkar även med kommunfullmäktiges strategiska mål genom att arbeta för jämlika förutsättningar att resa med den allmänna kollektivtrafiken.

- Att ge möjligheter till en aktiv fritid för alla åldrar.
- Att alla medborgare ska ha möjlighet att delta i ett rikt och aktivt kulturliv.

- Kommunen, medborgarna och företagen minskar tillsammans klimatutsläpp och miljöpåverkan.
- Trygg uppväxt ger ett tryggare samhälle.
- Fler barn, unga och äldre - inklusive personer med funktionsvariation deltar i ett rikt och varierat kultur- och fritidsliv.
- Öka tillgängligheten till kommunens kultur- och fritidsutbud för kommuninvånare och brukare i samverkan med civilsamhällets aktörer. Målet omfattar såväl barn, unga, äldre och riktar särskilt fokus på personer med funktionsvariation.
- Ökad kollektiv jobbpendling.
- Minskade utsläpp i luft och vattendrag och minskat klimatavtryck.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Agenda 2030 är en handlingsplan med mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välbefindandet. Agenda 2030 inriktar sig på 17 olika mål på olika nivåer och Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor berör följande mål.

Mål 5 Jämställdhet: Kvinnors rättighet att kunna resa lika trygga som män i kollektivtrafiken.

Mål 10. Minskad ojämlikhet: Insatser för jämlikhet i kollektivtrafiken för att ge bättre förutsättningar för alla att kunna nyttja kollektivtrafiken.

Mål 11. Hållbara samhällen. Mindre miljöpåverkan om fler kan åka kollektivt.

Mål 16 Fredliga och inkluderande samhällen. Alla ska känna sig trygga och kunna resa med allmänna kommunikationer.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

I Översiktsplanen för Kungälv kommun lyfts fram jämlikhet och integration, trygghet och säkerhet, meningsfull fritid, att alla människor ska bli behandlade rättvist och lika. Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor har som åtgärdsområde att synliggöra behov och förutsättningar för att skapa mer jämlika villkor i kollektivtrafiken. Detta sker bland annat genom dialog och delaktighet där ett av fokusområdena är barn och unga där resor till skola och fritid är en del. Kommunens Barn- och ungdomspolicy innebär att främja delaktigheten hos barn och ungdomar i alla aktiviteter som rör deras vardag.

Kommunens Mobilitetspolicy arbetar för att öka andelen hållbara resor, minskad miljö- och klimatpåverkan, ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer i anslutning till kollektivtrafiken. Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor vill skapa jämlika förutsättningar för att resa kollektivt och en del är att arbeta för ökad trygghet och säkerhet.

Det brottsförebyggande arbetet som tas upp som en del i Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor berör kommunens Säkerhets- och Trygghetspolicy och syftar till att minska, begränsa eller eliminera brottslighet och dess skadeverkningar, vilket är en del i att göra resandet tryggare.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Strategin grundas på jämlikhet.

Barn, äldre och funktionsnedsatta lyfts fram som prioriterade i strategin.

Strategin beaktar barnperspektivet och lyfter fram att de systematiskt ska utveckla ett arbetssätt för delaktighet med särskilt fokus på barn och unga.

En ökad inkludering genom att möjliggöra att fler kan nyttja allmänna kommunikationer är positivt för både samhälle och miljö.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Det finns inget i strategin som i dag innebär någon förändring för medarbetarna.

Ekonomisk bedömning

En ekonomisk bedömning går i dagsläget inte uppskatta. Enligt strategin är det främst tillgänglighetsanpassning av hållplatser och resecentra som kan innebära investeringskostnader och

med det kräva kommunal medfinansiering. Övriga insatser som samverkan kring brottsförebyggande-och trafiksäkerhetsperspektiv görs redan med kommunen.

Förslag till Kommunstyrelsen

Remissvar Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor antas.

Haleh Lindqvist
kommundirektör

Anders Holm
sektorchef samhällsbyggnad

Martin Gistell
enhetschef trafik, gata, park

Expedieras till: Kommunernas eventuella synpunkter lämnas till GR senast 23e december 2024 via gr@goteborgsregionen.se med kopia till anna.cesarini@goteborgsregionen.se. Ange diarienummer GRFS-2024-00231

För kännedom till: Martin Gistell

Remissbrev Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafikenämnd har tagit fram ett förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor, som har arbetats fram parallellt med att trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland har reviderats. Den strategiska planen konkretiserar genomförandet av trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar.

Infrastruktur- och kollektivtrafikenämnden (IKN) har beslutat att skicka förslaget på remiss. Efter remissen kommer IKN besluta om den strategiska planen under hösten 2025.

Innehåll i Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

En kollektivtrafik på jämlika villkor handlar om att ge människor likvärdiga möjligheter och grundar sig i de mänskliga rättigheterna. Det innebär inte att göra lika för alla, utan att ge mer stöd och resurser till de grupper som behöver det, för att få ett jämlikt utfall. Det kan också handla om att riva de hinder och förändra de strukturer som skapar ojämlikhet från början.

Den strategiska planen innehåller fyra åtgärdsområden med prioriterade insatser. Det handlar bland annat om att på ett mer systematiskt sätt utveckla och bredda arbetet med att synliggöra olika gruppers behov och förutsättningar. Det handlar också om att utveckla arbetet med delaktighet och dialog med särskilt fokus på barn och unga, att säkerställa att hela resan fungerar för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre samt att kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker.

Frågor till remissinstanserna

Vi efterfrågar allmänna synpunkter på planen och vill särskilt ställa följande frågor (svara på de frågor som är relevanta för er organisation):

- Hur ser ni på planens möjligheter att bidra till trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar?
- Upplever ni att det som beskrivs kring gruppers och individers förutsättningar att ta del av kollektivtrafiken på jämlika villkor stämmer överens med era erfarenheter?

- Upplever ni att de aktiviteter/insatser som beskrivs i planen kopplat till grupper och individer med svagt skydd, stämmer med era erfarenheter?
- Är någon/några av de prioriterade insatserna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?
- Är det något som bör förtydligas/saknas?
- Är det något som bör tas bort?
- Övriga synpunkter

Praktisk information

Vi vill ha ert remissvar **senast 31 mars 2025**. Svaret skickas till:

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden "*Er organisation* – Remissvar strategisk plan, IKN 2024-00132

Frågor under remisstiden kan ställas till:

sara.eriksson@vgregion.se

Samtliga underlag inklusive remissversion av den strategiska planen finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik.

Bilagor:

- Remissversion Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

Sändlista remiss

Kommunerna inom Västra Götaland via

kommunalförbunden:

- Boråsregionen
- Fyrbodalsregionen
- Göteborgsregionen
- Skaraborg

Myndigheter och statliga bolag

Länsstyrelsen Västra Götaland

Trafikverket Region Väst

Trafikföretag via branschorganisationer

Branschföreningen Tågoperatörerna

Skärgårdsredarna

Sveriges Bussföretag

Taxiförbundet

Västra Sveriges Bussbranschförening

Företrädare för resenärer/resenärsgupper

Resenärerna/resenärsforum

Regionala pensionärsrådet

Västra Götalandsregionens samråd:

- Barnrätt
- Funktionshinder
- Hbtq
- Mänskliga rättigheter
- Nationella minoriteter

Organisationer

Kinto Share

Nordic Micromobility Association

Svensk kollektivtrafik

Inom Västra Götalandsregionen

Beredningen för mänskliga rättigheter

Kulturnämnden

Miljö- och regionutvecklingsnämnden

Strategiska hälso- och sjukvårdsnämnden

Styrelsen för fastighet, stöd och service
Västtrafik



Remissversion

Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

En del av trafikförsörjningsprogrammet

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	5
Utgångspunkter – mål och lagar	8
Åtgärdsområden och prioriterade insatser	11
Sociala analyser – systematiskt i planering och genomförande	13
Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga	14
Hela resan fungerar – med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre	15
Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker	17

Sammanfattning

Sammanfattning

Vad handlar planen om?

Invånarna i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar. Kollektivtrafiken har en avgörande roll när det gäller att tillhandahålla tillgängliga transporter och är därmed ett viktigt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar i Västra Götaland. Det är ett långsiktigt arbete att åstadkomma en kollektivtrafik som bidrar till jämlika förutsättningar. Den strategiska planen beskriver viktiga områden där kollektivtrafiken såväl som kollektivtrafikplaneringen behöver utvecklas.

Vad ska åstadkommas?

Den strategiska planen innehåller fyra åtgärdsområden med prioriterade insatser. Dessa presenteras i figur 1 och fördjupas i avsnittet Åtgärdsområden och prioriterade insatser.

Den strategiska planen är en del av trafikförsörjningsprogrammet

Den strategiska planen konkretiserar genomförandet av trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar. Ytterligare konkretiseringar görs sedan av Västtrafik i en handlingsplan. I figur 2 beskrivs hur trafikförsörjningsprogrammets mål och prioriterade åtgärder hänger ihop med den strategiska planens åtgärdsområden och prioriterade insatser samt i den handlingsplan som Västtrafik tar fram som en följd av den strategiska planen.

Sociala analyser – i planering och genomförande	Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus barn och unga	Hela resan fungerar – för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre	Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och säker
Utveckla och bredda arbetet med sociala analyser	Utveckla arbetssätt och systematik för delaktighet, särskilt fokus på barn och unga	Utveckla tillgänglighet på och till och från hållplatser	Utveckla samverkan kring brottsforebyggande arbete och trafiksäkerhet
Öka kunskapen om olika gruppers behov och förutsättningar		Tillgängliga fordon	Säkerställa kompetens om utsatta grupper
		Utveckla bemötande, kommunikation och information	Åtgärder för ökad trafiksäkerhet
		Utveckla störningshantering och störningsinformation	
		Säkerställa kompetens om prioriterade grupper	

Figur 1. Den strategiska planens åtgärdsområden och prioriterade insatser



Figur 2. Den strategiska planen (beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden) i förhållande till trafikförsörjningsprogrammet (beslutas av regionfullmäktige) och den handlingsplan som Västtrafik beslutar om.

Bakgrund

Bakgrund

Västra Götalandsregionens mål för social hållbarhet slår fast att jämlikhet, delaktighet, transparens och ansvar ska genomsyra all verksamhet och alla beslut. Ingen människa ska lämnas utanför. Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt¹ och jämlikt samhälle, där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum. Detta kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen².

Invånarna i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar. Alla ges inte samma möjlighet att delta i samhället. Transportsystemet spelar en viktig roll för att människor ska kunna ta del av och utöva sina mänskliga rättigheter, som rätten till arbete, utbildning, kultur och hälso- och sjukvård. Kollektivtrafiken har en avgörande roll när det gäller att tillhandahålla tillgängliga transporter och den är därmed ett viktigt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar i Västra Götaland.

Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram styr den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. I trafikförsörjningsprogrammet finns ett målområde; kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar i Västra Götaland. Den strategiska planen för kollektivtrafik på jämlika villkor konkretiserar hur målområdet och de tillhörande målen ska nås.

Planen ger förutsättningar för att öka systematiken och utvecklingen av arbetssätt inom det arbete som redan pågår – från det tidiga planeringsstadiet där resurser fördelas, till själva resan och dess olika delar.

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor antogs 2018. Den har reviderats i samband med att trafikförsörjningsprogrammets revidering och har nu fått namnet Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Planen omfattar den allmänna kollektivtrafiken, det vill säga den som är öppen för alla och inte kräver särskilda tillstånd.

Figur 3. Jämlikhet på tre olika sätt; göra lika, göra olika eller riva hinder och förändra strukturer.



Kollektivtrafik på jämlika villkor

Arbete med jämlikhet grundas i de mänskliga rättigheterna. Det innebär att alla människor är lika mycket värda och ska behandlas lika bra, oavsett kön, ålder, genus, könsidentitet, sexuell läggning, funktionsnedsättning, utbildning, social ställning, socioekonomiska förutsättningar, etnisk eller religiös tillhörighet.

En kollektivtrafik på jämlika villkor handlar om att ge människor likvärdiga möjligheter. Det innebär inte att göra lika för alla, utan att ge mer stöd och resurser till de grupper som behöver det, för att få ett jämlikt utfall. Det kan också handla om att riva de hinder och förändra de strukturer som skapar ojämlikhet från början. Figur 3 illustrerar jämlikhet på olika sätt.

1. Jämställdhet brukar definieras som att kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. Jämlikhet är ett vidare begrepp som även omfattar lika möjligheter, rättigheter och skyldigheter i fler aspekter än två kön. I dokumentet används huvudsakligen begreppet jämlikhet som också inkluderar jämställdhet som en viktig del.

2. Västra Götalandsregionen (2020). Mål för social hållbarhet 2030 för Västra Götalandsregionen och de verksamheter som finansieras av Västra Götalandsregionen.



Kollektivtrafikresenärer är inte en homogen grupp, utan är människor med olika behov, förutsättningar och förmågor att använda de transporter som erbjuds. Några samhällsgrupper identifieras vara av särskild prioritet i arbetet med en kollektivtrafik på jämlika villkor. Det handlar om de delar av befolkningen som forskning och tidigare erfarenheter visar antingen är särskilt beroende av kollektivtrafik eller som löper större risk för att bli utsatta för diskriminering eller möta hinder i tillgången till kollektivtrafiken.

Personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre är grupper som kan behöva olika typer av anpassningar för att kunna använda kollektivtrafiken. Samtidigt är de ofta beroende av kollektivtrafiken för sin dagliga mobilitet eftersom de av olika skäl saknar möjlighet att använda andra färdmedel. Utöver dessa

tre grupper bör särskild uppmärksamhet riktas mot **hbtqi+**-personer som löper risk att bemötas illa och/eller utsätts för trakasserier eller hatbrott på och i anslutning till kollektivtrafiken. Detsamma gäller personer med vissa typer av religiös klädsel eller andra attribut som kan antas ha koppling till en religion eller annan trosuppfattning. Även **socioekonomiskt** svaga grupper, som många gånger är beroende av kollektivtrafik, behöver prioriteras. Det finns också skillnader mellan **mäns** och **kvinnors** förutsättningar, erfarenheter och behov i användning av kollektivtrafiken som måste beaktas och lyftas i ett arbete för en kollektivtrafik på jämlika villkor.

Det är viktigt att poängtera att en persons erfarenheter och möjligheter inte bara formas av en enstaka kategori, som ålder eller kön, utan också av den komplexa kombinationen av olika sociala

och kulturella faktorer som påverkar deras liv. Det innebär att en person kan möta olika former av hinder beroende på hur dessa faktorer samspelar. Att synliggöra hur flera faktorer kan förstärka varandra kallas att använda ett intersektionellt perspektiv. Till exempel kan en utlandsfödd person med funktionsnedsättning möta fler hinder i kollektivtrafiken än en person med funktionsnedsättning som är född i Sverige.

Utgångspunkter – mål och lagar

Utgångspunkter – mål och lagar

I ett arbete med en kollektivtrafik på jämlika villkor är nedan listade måldokument och lagar viktiga utgångspunkter.

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut riktningen för hur Västra Götaland ska utvecklas till 2030 och konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Den säger bland annat att Västra Götaland ska vara jämlikt och öppet. Mer konkret innebär det: *I det jämlika Västra Götaland deltar varje människa i samhället på jämställda och jämlika villkor. Samhället är inkluderande, transparent och invånarna känner sig delaktiga.*

I strategin pekas *Öka inkluderingen* ut som en viktig långsiktig prioritering för att klara omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Att öka inkluderingen handlar enligt den regionala utvecklingsstrategin om att skapa förutsättningar för alla individer att kunna vara aktiva i arbets- och samhällsliv. Varje människa ska kunna använda sin fulla potential i ett jämlikt och sammanhållet Västra Götaland. Det regionala utvecklingsarbetet ska vägledas dels av människors villkor, rättigheter och olika behov, dels av människors möjlighet till delaktighet.

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet styr den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor konkretiserar hur trafikförsörjningsprogrammets målområde om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika villkor i Västra Götaland ska nås. Planen är ska ses som en del av programmet.

Västra Götalandsregionens mål för social hållbarhet

Västra Götalandsregionens Mål för social hållbarhet 2030 ska tillsammans med Miljömål 2030 bidra till att skapa ett gott liv för varje människa på en välmående planet. Målen för social hållbarhet antogs år 2020. I samband med revidering av trafikförsörjningsprogrammet har de sociala målen brutits ned och operationaliserats utifrån hur relevanta de är för kollektivtrafiken. De sociala målen för 2030 har varit en viktig utgångspunkt för revideringen av denna strategiska plan.

Måldokumentet konstaterar att Västra Götalandsregionen aktivt ska bidra till en socialt hållbar utveckling i den verksamhet som bedrivs samt i avtal och överenskommelser som sluts med andra

parter. Det ska märkas när Västra Götalandsregionen prioriterar, fattar beslut, arbetar främjande och förebyggande samt kommunicerar, samverkar och för dialog. Målen slår fast att mänskliga rättigheter och jämlikhet ska vara i centrum för Västra Götalandsregionens arbete.

I måldokumentet slås också fast att invånare i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar. Alla ges till exempel inte samma möjlighet att vara delaktiga i samhället, att ta del av information eller att leva ett hälsosamt liv. Västra Götalandsregionen ska skapa jämlika förutsättningar för invånarna. Måldokumentet menar att regionen behöver riva hinder och hitta nya lösningar som fungerar för fler. För att klara det behöver kunskapen om människors förutsättningar och rättigheter öka.

God hälsa och välbefinnande	Jämlikhet och lika rättigheter	Tillit, trygghet och delaktighet
Främja hälsosam uppväxt och fullfölja studier	Främja kunskap om jämlikhet och mänskliga rättigheter	Främja ansvarstagande och transparent organisation
Främja hälsosamt åldrande och motverka ofrivillig ensamhet	Identifiera och analysera orättfärdiga skillnader	Främja frihet från våld, hot, kränkningar och tvång
Främja psykisk hälsa och förebygga suicid	Främja tillgänglig och inkluderande verksamhet	Främja medskapande och dialog
Främja goda levnadsvanor och hållbart arbetsliv		

Figur 4. Västra Götalandsregionens Mål för social hållbarhet med tillhörande delmål.



Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) har som syfte att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsidentitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Enkelt uttryckt innebär diskriminering enligt diskrimineringslagen att någon missgynnas eller kränks utifrån diskrimineringsgrunderna. Diskriminering kan vara direkt eller indirekt. Även bristande tillgänglighet, trakasserier, sexuella trakasserier och instruktioner att diskriminera är former av diskriminering.

Diskriminering inom kollektivtrafiken kan till exempel vara kränkande bemötande, trakasserier, bristande tillgänglighet eller att information om hur en reser inte är tillgänglig för alla.

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter har som mål att ge barn, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Barnkonventionen klargör vilka rättigheter alla barn i hela världen har. I beslut och åtgärder som rör barn ska barnets bästa alltid beaktas. Barnkonventionen blev svensk lag 2020. Regioner och kommuner har en skyldighet att säkerställa de rättigheter barnet har enligt konventionen.

Kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen (2010:1065) ställer krav på att ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt redovisning av de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik

I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning.

Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service

Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service, även kallad DOS-lagen, ställer krav på att offentliga aktörers webbplatser och mobila applikationer ska vara tillgängliga. Genom att följa en särskild europeisk standard kan webb och appar leva upp till kraven.

Åtgärdsområden och prioriterade insatser

Åtgärdsområden och prioriterade insatser

Den strategiska planen konkretiserar trafikförslörjningsprogrammets prioriterade åtgärder för att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar. Trafikförslörjningsprogrammets prioriterade åtgärder har omformulerats till fyra åtgärdsområden i den strategiska planen:

- Sociala hänsyn – systematiskt i planering och genomförande,
- Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga,
- Hela resan fungerar – med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre,
- Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker.

Dessa har sedan brutits ned i prioriterade insatser.

I följande avsnitt presenteras identifierade utvecklingsbehov för varje åtgärdsområde. Utvecklingsbehoven sammanfattas i ett antal prioriterade insatser som bedöms behövas för att bidra till en kollektivtrafik på jämlika villkor. De prioriterade insatserna kan ha flera sakägare och kräva samverkan mellan olika aktörer

Genomförande och uppföljning

Västrafik har huvudansvaret för att omsätta målen i den strategiska planen i handling. Detta görs genom att Västrafik tar fram en intern handlingsplan som beskriver de åtgärder som ska genomföras för att nå de uppsatta målen inom den utpekade tidsramen. Förvaltningen för fastighet stöd och service äger, förvaltar och underhåller hållplatsutrustning, resecentrum och depåer.

Den strategiska planen följs upp regelbundet i samband med att trafikförslörjningsprogrammet följs upp.



Figur 5. Den strategiska planens åtgärdsområden och prioriterade insatser



Sociala analyser – systematiskt i planering och genomförande

Att arbeta systematiskt med sociala analyser handlar om att synliggöra olika gruppers behov och förutsättningar i planering och, genomförande av kollektivtrafiken som underlag för beslut. Det ingår också att beskriva konsekvenser som uppstår för olika grupper.

Nuläge

Idag genomför Västtrafik sociala konsekvensanalyser i exempelvis förstudieprocessen inför upphandling av kollektivtrafik. Där sammanställs relevant faktaunderlag utifrån aspekter så som åldersstruktur, socioekonomi och viktiga målpunkter för olika grupper. Resultatet från den sociala konsekvensanalysen ingår i förstudiens planeringsunderlag vilket är en förutsättning för att systematiskt upphandla kollektivtrafiken med hänsyn till olika resenärgruppers behov och förutsättningar. Det kan exempelvis röra sig om att ändra tidtabellen för att bättre passa skolors öppettider eller att identifiera viktiga målpunkter som behöver trafikeras.

Utvecklingsbehov

En utvärdering av förstudieprocessen har visat att det upplevs svårt att göra avvägningar och prioriteringar baserat på den sociala konsekvensanalysen i relation till andra prioriteringar. Därtill har utvärderingen visat att jämställdhets- och barnperspektiven behöver stärkas och integreras bättre. Här behövs ett utvecklingsarbete.

Arbetet med sociala analyser behöver också breddas till fler delar av verksamheten och göras mer systematiskt. För att göra det krävs att metoder, processer och arbetsätt ses över och förbättras och att kunskapen höjs. På sikt är ambitionen att göra sociala analyser i samtliga processer och projekt i syfte att bidra till jämlika förutsättningar.

Prioriterade insatser

- **Sociala analyser går från att vara en aktivitet till ett arbetsätt** som är en del av ordinarie verksamhet. I den ordinarie verksamheten ska det sociala perspektivet lyftas redan från början i projektdirektiv eller liknande och finnas med i beslutsunderlag och beslut. En genomlysning behöver göras av hur befintliga arbetsätt och metoder kan integrera det sociala perspektivet och av vilka ytterligare metoder och arbetsätt som kommer att behövas inom Västtrafiks olika verksamheter.
- **Utveckla verktyget för social konsekvensanalys** för att bli mer användbart och användarvänligt. Därtill behöver både jämställdhets- och barnperspektivet stärkas. Till exempel behöver en mer omfattande analys av mäns och kvinnors resvanor och attityder, värderingar kopplat till resor och transporter integreras. En prövning av barnets bästa bör också inkluderas.
- **Öka kunskapen om olika gruppers behov och förutsättningar** för att kunna göra bättre analyser. Detta genom bland annat ny forskning och innovation, enkät- och resvaneundersökningar och dialog med regionens invånare (se åtgärdsområde delaktighet) och bred intern kunskapshöjning.



Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga

Sett ur ett samhällligt perspektiv är det centralt att människor känner att de har möjlighet att vara delaktiga i det som berör dem, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. I kollektivtrafikens planering och genomförande är delaktighet både en fråga om att människor ska få den information de behöver samt att få möjlighet att uttrycka sin åsikt och kunna påverka den kollektivtrafik som erbjuds.

Det finns skillnader i fördelningen av makt och inflytande mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga. Barn är en grupp som har särskilt svårt att göra sin röst hörd; det saknas utarbetade forum för dialog med barn, barn omfattas inte av kollektivtrafikbarometern och andra undersökningar och får sällan riktad information eller ges möjlighet till dialog. Barnkonventionen slår fast att "barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad".

För att kunna erbjuda en jämlik kollektivtrafik med hög kvalitet krävs kunskap om och insikt i olika människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt. Sådana kunskaper och insikter kräver en dialogkultur och ett ständigt pågående samtal för att människor som berörs av ett beslut ska ha tillgång till samma information och ha samma möjligheter att påverka. Detta är också en förutsättning för att besluten ska kunna uppfattas som legitima och därmed kunna genomföras med önskvärd effektivitet. För att kollektivtrafiken ska planeras och genomföras på ett jämlikt sätt är det centralt att säkerställa att kunskap hämtas in samt att berörda intressenter deltar i dialogen.

Utvecklingsbehov

Dialog med invånare/det civila samhället sker idag på lite olika sätt. Invånare och resenärer har möjlighet att kontakta Västtrafik via *kundservice* eller *sociala medier*. Det finns även samverkansforum som *Aktiv involvering*, där representanter från funktionshinderrörelsen får bidra till utformandet av kollektivtrafiken. I någon mån sker även dialog via Västra Götalandsregionens och kommunernas olika *samråd* och *dialogforum*. Exempelvis genom ungdomsråd som kan ge sin bild.

Det saknas dock en systematik och till viss del även arbetsätt för att få kunskap om och insikt i olika människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt. Detta gäller också möjligheten för människor som vanligtvis inte hörs att få sina röster hörda.

Prioriterad insats

- Utveckla arbetsätt och systematik för att skapa delaktighet, med särskilt fokus på barn och unga.



Hela resan fungerar – med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För personer med funktionsnedsättning, barn och äldre kan det vara avgörande för att de ska kunna resa med kollektivtrafiken.

Det finns många olika typer av funktionsnedsättningar som på olika sätt innebär en nedsatt förmåga att fungera fysiskt, psykiskt eller intellektuellt. Socialstyrelsens definition av funktionsnedsättningar utgår ifrån olika svårigheter: att höra, att se, att röra sig, att tåla vissa ämnen och att bearbeta, tolka och förmedla information. Personer med funktionsnedsättning gör färre resor per dag än personer utan funktionsnedsättning. Det gäller både det totala resandet och resande med kollektivtrafiken. För dessa grupper kan den sociala och fysiska miljön i kollektivtrafiken innebära en rad hinder och barriärer. Det kan till exempel vara bristande utrop, otydlig trafikinformation, dålig funktionalitet på ramper och liftar, högt tempo eller trängsel, väntetid, ljus, buller, luft, allergener, nya och okända miljöer, dåligt bemötande samt otillräckligt stöd som ledsagning och kundservice.

Barns och ungas möjlighet att resa med kollektivtrafiken bidrar till ökad självständighet, kontroll och möjlighet att i högre utsträckning påverka och genomföra sina fritidsaktiviteter. Viktiga aspekter för att möjliggöra barns självständiga resande är bland annat att information och biljettsystem är anpassade för barn, bra bemötande från ombordpersonal och andra resenärer, att fordonen är säkra och trygga samt att hållplatser och vägen till och från hållplatserna är trafiksäkert utformade.

Att bli äldre innebär inte nödvändigtvis en funktionsnedsättning i sig, men risken att drabbas av en funktionsnedsättning ökar med stigande ålder. Många äldre förlitar sig på bilen som huvudsakligt transportmedel. Men gång och kollektivtrafik blir allt viktigare för den som inte längre kan eller vill köra bil. En väl fungerade kollektivtrafik är därför en viktig förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre.

För att uppnå en tillgänglig kollektivtrafik för alla resenärsgupper måste hela resekedjan fungera så att följande moment kan genomföras:

- Planera sin resa
- Köpa och använda biljett
- Möjlighet att ta sig till och från hållplats/bytespunkt
- Vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt
- Ta del av information
- Ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet



Utvecklingsbehov

Tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre har kontinuerligt förbättrats under de senaste åren. Det är viktigt att fortsätta upprätthålla den tillgänglighet som finns idag och att fortsätta utveckla kollektivtrafiken så att den blir tillgänglig på lika villkor.

Nya riktlinjer för tillgänglighet på hållplats har tagits fram. Fortsatt arbete återstår för att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatsernas alla hållplatslägen. En ökad samverkan mellan de parter som delar ansvar för hållplatser krävs för att uppnå ökad tillgänglighet.

Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken sammanställer riktlinjer gällande bland annat bemötande, rätten att resa med fordonen och resa med hjälpmedel. Syftet är att skapa tydlighet kring de förutsättningar som ska gälla för dem som reser med Västtrafik. Arbetet ska fortsätta med att följa upp och kvalitetssäkra leveransen inom avtalen.

Alla nyanskaffade fordon är tillgänglighetsanpassade och de äldre fordonen kommer att fasas ut över tid. Samtidigt är det viktigt att vidareutveckla tillgänglighetskraven för fordonen kontinuerligt och att säkerställa att alla tillgänglighetsanpassningar är i funktion.

Lagen om digital tillgänglighet till offentlig service har drivit på anpassningen och utvecklingen av Västtrafiks websida och app. Den fortsatta utvecklingen bör framförallt inriktas på utvecklade tjänster och utökade möjligheter att använda olika sinnen för att inhämta information. Det är också viktigt att ta hänsyn till de personer som av olika anledningar inte har tillgång till, eller förmåga att använda, digitala tjänster för exempelvis reseplanering eller biljettköp så att dessa inte utestängs från kollektivtrafiken.

En väl fungerande störningshantering i kollektivtrafiken är viktig för att resenärerna ska känna sig trygga. För barn och personer med syn- hörsel- och rörelsenedsättning samt för de som har svårt att bearbeta, tolka och förmedla information, kan en fungerande och tillgänglig störningshantering vara avgörande för resan.

Prioriterade insatser

- Fortsatt arbete för att öka tillgänglighet på hållplatser behöver inledas. Detta genom att inventera de prioriterade hållplatsernas alla hållplatslägen för att säkerställa tillförlitlig information, både för fortsatt planering för åtgärder och för att kunna informera de resenärer som är beroende av tillgänglighetsanpassningar. Datalagringen bör utvecklas för smidig och tillförlitlig hantering.
- Öka samverkan med de parter som delar ansvar för hållplatser och vägen till och från hållplats för att uppnå ökad tillgänglighet.

- Bibehåll tillgängligheten på fordonen och fortsätt utveckla tillgängligheten vid nyanskaffningar och uppgraderingar/revisioner. Utveckla metoder för att säkerställa funktionen hos tillgänglighetsåtgärder, exempelvis ramper, skyltar och utrop, när fordonen är i trafik.
- Utveckla kommunikation och information. Grundläggande information bör vara välkommande, enkel, läsbar, hörbar, taktill och finnas på teckenspråk.
- Utveckla websidan och appen när det gäller exempelvis biljettköp i förväg, anpassning för barn, information om tillgänglighet på fordon och hållplatser.
- Utveckla störningshantering och störningsinformation så att ersättningstrafiken fungerar för alla och informationen når fram och kan förstås av alla resenärer.
- Fortsätt utveckla och kvalitetssäkra personliga tjänster som underlättar resan, exempelvis ledsagning och bemötande.
- Utveckla utbildningar för att höja kompetensen kring funktionsnedsättningar och andra behov som kräver särskilt bemötande hos tjänstepersoner och personal som möter kunder. Involvera berörda resenärgrupper i utvecklingsarbetet för att säkerställa kvalitet på utbildningarna.



Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker

Trygghet kan i en kollektivtrafikkontext beskrivas som den upplevda känslan av att ha kontroll över faror, brister och funktioner ombord och i anslutning till kollektivtrafiken. Trygghet definieras som den upplevda risken att utsättas för något, medan säkerhet är den faktiska risken. Den upplevda känslan av trygghet eller otrygghet kan skilja sig från den verkliga risken att exempelvis utsättas för brott och ordningsstörningar. Känslor av otrygghet kan leda till begränsningar i individens dagliga mobilitet, och innebära att människor väljer bort att åka kollektivt eller begränsar sitt resande till vissa tidpunkter på dygnet. Upplevelsen av trygghet, men också den faktiska säkerheten, varierar mellan olika grupper, platser och tider på dygnet.

När det gäller risken att utsättas för brott samlar Västtrafik kunskap om vilka platser som är mer utsatta än andra och vilka typer av brott det rör sig om. Det används sedan som underlag för brottsförebyggande insatser.

Risken att utsättas för en trafikolycka i kollektivtrafiken är störst för fotgängare och cyklister i anslutande miljöer till kollektivtrafiken. I övrigt är det generellt mer trafiksäkert att resa med kollektivtrafiken än med bil.

För att kollektivtrafiken ska upplevas trygg och säker behöver hela resan beaktas. Följande faktorer är viktiga:

- miljöer befolkade av människor, både närvaro av personal och medresenärer,
 - trafiksäker utformning av den fysiska miljön (både på hållplats och vägen till och från hållplats), där belysning, tydlighet, förutsägbarhet och överblickbarhet ingår,
 - bra och tillgänglig information genom exempelvis realtidsinformation, reseplanerare, kartor och störningsinformation,
 - trafiksäkerhet under färd, där exempelvis körstil och möjlighet till bältanvändning är viktiga delar,
 - god förvaltning och skötsel av hållplatser, stationer, bussar och tåg,
 - bra bemötande från personal och medpassagerare
- Västtrafik ansvarar för tryggheten och säkerheten ombord på fordonen. På hållplatser och terminaler är ansvaret delat med kommunerna. För vägen till och från hållplats bär väghållaren det huvudsakliga ansvaret. Förvaltningen för fastighet stöd och service ansvarar för utrustningen på hållplatserna.

Utvecklingsbehov

Sedan lagen om kommunernas ansvar för det brottsförebyggande arbetet trädde i kraft 2023, har Västtrafiks trygghetsarbete ändrat fokus till att vara en viktig bidragande part i samverkan med aktörer som har uppdrag och mandat att hantera både sociala utmaningar och utmaningar kopplat till vissa platser och situationer. Arbetet behöver fortsätta och ske systematiskt. Det görs bland annat genom att identifiera tänkbara otrygghetsfaktorer och möjliggöra en effektiv informationsöverföring mellan berörda samverkanspartners. Västtrafiks trygghetskoordinatorer deltar vid kommunernas brottsförebyggande och trygghetsskapande forum, delar lägesbilder, deltar vid kommunernas trygghetsvandringar samt genomför och bidrar till andra trygghetsskapande insatser för Västtrafik.

Det finns även ett behov av att förbättra arbetet med ordningsstörningar och brott med fokus på särskilt utsatta grupper. Det handlar exempelvis om unga kvinnor och barn som utsätts för sexuella trakasserier, om människohandel och prostitution. Det krävs kunskapsförande insatser till anställda inom kollektivtrafiken och utveckling av rapporteringsmöjligheterna för att förebygga och hantera dessa typer av brott.



När det gäller trafiksäkerhet har hastighetsöverträdelser och tvära inbromsningar kopplat till stress och pressade tidtabeller har ökat de senaste åren. Detta leder till risker för fotgängare och cyklister i anslutning till miljöerna kring kollektivtrafiken. Det leder även till exempelvis fallolyckor ombord på fordonen. Sedan 1999 finns krav på att bälte i buss ska användas om sådant finns, dock använder endast 50 procent av resenärerna i Västra Götaland bälte.

De olika väghållarna bär det huvudsakliga ansvaret för vägen till och från hållplatser. Västtrafik behöver fortsätta vara en pådrivande part och utveckla samverkan med de aktörer som ansvarar för området kring hållplatserna.

Prioriterade insatser

- Utvecklad samverkan med kommun och andra viktiga samhällsaktörer utifrån ett brottsförebyggande- och trafiksäkerhetsperspektiv. Samverkan med kommun och andra aktörer pågår redan men behöver utvecklas och systematiseras. Det kan exempelvis ske genom Västtrafiks så kallade trygghetskoordinatorer. Det handlar också om att Västtrafik behöver vara en part i kommunernas planprocesser samt dela lägesinformation kring platser med bristande trafiksäkerhet.
- Brottsförebyggande arbete ombord på fordonen och på resecentra. Det handlar bland annat om att säkerställa kompetens hos anställda i kollektivtrafiken om att vissa grupper är mer utsatta för vissa typer av brott.
- Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, som exempelvis att anpassa tidtabeller utifrån faktiskt körtid, utreda geofencing för att minska hastighetsöverträdelser och att verka för ökad bältesanvändning.



Remissvar – Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd har tagit fram ett förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor och skickat på remiss. Den strategiska planen konkretiserar genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar och ersätter Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor som antogs 2018.

Den strategiska planen innehåller fyra åtgärdsområden med prioriterade insatser där de mer systematiskt ska utveckla och bredda arbetet med; att synliggöra olika behov och förutsättningar (sociala analyser), delaktighet och dialog med fokus på barn och unga, säkerställa att hela resan fungerar för personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre, att kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker.

I remissen önskar Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd synpunkter på planen och svar på följande frågor:

- Hur ser ni på planens mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar?
- Upplever ni det som beskrivs kring grupper och individers förutsättningar att ta del av kollektivtrafiken på jämlika villkor stämmer överens med era erfarenheter?
- Upplever ni de aktiviteter/insatser som beskrivs i planen kopplat till grupper och individer med svagt skydd, stämmer med era erfarenheter?
- Är någon/några av de prioriterade insatserna som ni anser särskilt angelägna att arbeta med?
- Är det något som behöver förtydligas/saknas?
- Är det något som bör tas bort?
- Övriga synpunkter?

Kungälv kommun ställer sig positiva till strategin i stort men önskar svar på:

- Vilket ansvar förväntas kommunen ta gällande investeringar och åtgärder.
- Tydliggörande av vilka forum och processer kommunen berörs?

Kungälv kommun kan bidra till att kollektivtrafiken blir på jämlika villkor genom:

- Fortsätta med brottsförebyggande åtgärder tillsammans med Västtrafiks trygghetsvårdar.
- Informera om att Västtrafik erbjuder ledsagarservice på Kungälv resecentrum och Ytterby station.
- Bygga en upplyst, trygg och säker stad.

Den strategiska planen upplevs något övergripande och det är svårt att förstå hur kommunen ska översätta planen och förstå hur mål och processer slår utifrån ett kommunperspektiv.

Kommunen ser positivt till att det görs sociala analyser och att jämställdhets- och barnperspektivet ska stärkas och integreras bättre till en del av den ordinarie verksamheten. Ett målområde i den strategiska planen är att hela resan ska fungera med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. Utifrån hela resan perspektivet i strategin ser



kommunen att det är angeläget att invånarna enkelt ska kunna köpa och använda sin biljett och ser gärna att det är en prioriterad insats. Det finns svårigheter för vissa grupper av äldre, funktionsnedsatta och barn med att använda smartphones och app för köp av biljetter. Alla äldre använder inte smartphones, vissa barn/unga har inte tillgång till mobiltelefon och/eller BankID. I kontakt med invånarna i kommunen så anges ofta svårigheter att betala och förstå biljettsystemet som en orsak till att inte resa med allmänna kommunikationer.

Kommunen ser det positivt till att det fortsätts att prioriteras tillgänglighet både när det gäller hållplatser och fordon och att Västtrafiks websida och app ska utvecklas och anpassas för att enklare kunna användas. Det finns önskemål från kommuninvånarna om att anhörig eller annan ska kunna hjälpa till att köpa biljett på distans, som skickas som sms eller liknande till resenären som själv inte har möjlighet att köpa biljett.

Kommunen ser positivt till att ett fokusområde är trygghet i kollektivtrafiken. För många resenärer är känslan av otrygghet en stor anledning till att inte våga resa med allmänna kommunikationer. Rädslan för att vara utsatt både innan och efter resa, risk för att ramla eller inte hinna på/av fordonet hos äldre och rörelsehindrade. Strategins prioriterade områden för utsatta grupper som barn, äldre och funktionsnedsatta kommer förhoppningsvis leda till förbättringar för dessa grupper med ökat kollektivt resande som följd vilket ger en vinst för både samhället och miljön. Invånarna upplever otrygghet vid olika hållplatser och vid längre bytestid. Det upplevs otryggt att stå själv och vänta på en enslig hållplats tills nästa buss kommer. Invånarna uppger ofta att de inte hinner sätta sig innan bussen kör iväg då den har pressat körschema. Kan man lägga in en busstur som har mer tid i sitt körschema och som marknadsför sig för att ha tid för resenärerna för att underlätta för de prioriterade målgrupperna?

Kommunen har redan idag ett brottsförebyggande forum där Västtrafiks trygghetsvärdar är en del. Att jobba brottsförebyggande vid vissa områden där det sker mer brott/incidenter är positivt att det lyfts fram och arbetas med, men det finns även en risk med att fler resenärer undviker områdena just för att de lyfts fram som stökiga och utsatta.

Det känns som att det skulle gå att arbeta med säkerhet mer utifrån trygghetsskapande åtgärder. Kanske ska det finnas möjlighet att få en form av reshjälpkort som inte kräver att man är färdtjänstberättigad. Res två betala för 1, för barn och ungdomar samt äldre och funktionshindrade. En trygghet att vara två vid hållplats, hjälpas åt att stiga på och av fordonet och hinna resa sig/sätta sig innan fordonet kör.

Västtrafik erbjuder idag ledsagarservice vid Ytterby station och Kungälv resecentrum. Idag kan resenären få stöd mellan olika trafikslag men däremot inte hjälp ombord till sin plats på fordonet. Att erbjuda stöd till säte kan vara ett sätt att göra resan tryggare. Ledsgarservicen är relativt okänd för resenärerna i kollektivtrafiken och kommunen ser gärna att en satsning görs för att informera resenärerna om att denna möjlighet finns.



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (4)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Jesper Hassellöv

2024-11-08

Remissvar - Ändrade föreskrifter för havsmiljön, HVMFS 2021:18 gällande miljö kvalitetsnormer (Dnr KS2024/2285-2)

Sammanfattning

Ändringar i föreskrifterna utförs inom arbetet för havsmiljödirektivet som delas in i sexårscykler. Varje cykel är indelad i sex moment. Senast uppdaterades vad som anses vara god miljöstatus, för att nu revidera indikatorer och miljö kvalitetsnormer. Därefter kommer man se över och uppdatera övervakningsprogram och ta fram ett nytt åtgärdsprogram som kommer beslutas 2027.

För att förbättra möjligheterna att bedöma om miljö kvalitetsnormerna följs har i vissa fall nya indikatorer införts. Indikatorernas metodbeskrivning har också utvecklats för att tydliggöra hur bedömningen av indikatorn görs. Även Indikatorernas målvärden har setts över och i flera fall har trender ersatts med kvantitativa värden. Tanken är att målvärdena ska vara specifika, mätbara, realistiska nåbara och tidssatta.

Havs- och vattenmyndigheten vill att remissvar senast skickas den 31 januari 2025. Myndigheten önskar att remissvar skickas med bifogad Excelfil eller med redigerbar Wordfil.

Kungälv kommun påpekar att det för indikator E.3.1 är skrivet "undervattensljus" i stället för "undervattensljud" i dokumentet " Remiss ändringar av HVMFS 2012_18". Vidare har Kungälv kommun inte några synpunkter på inkommen remiss.

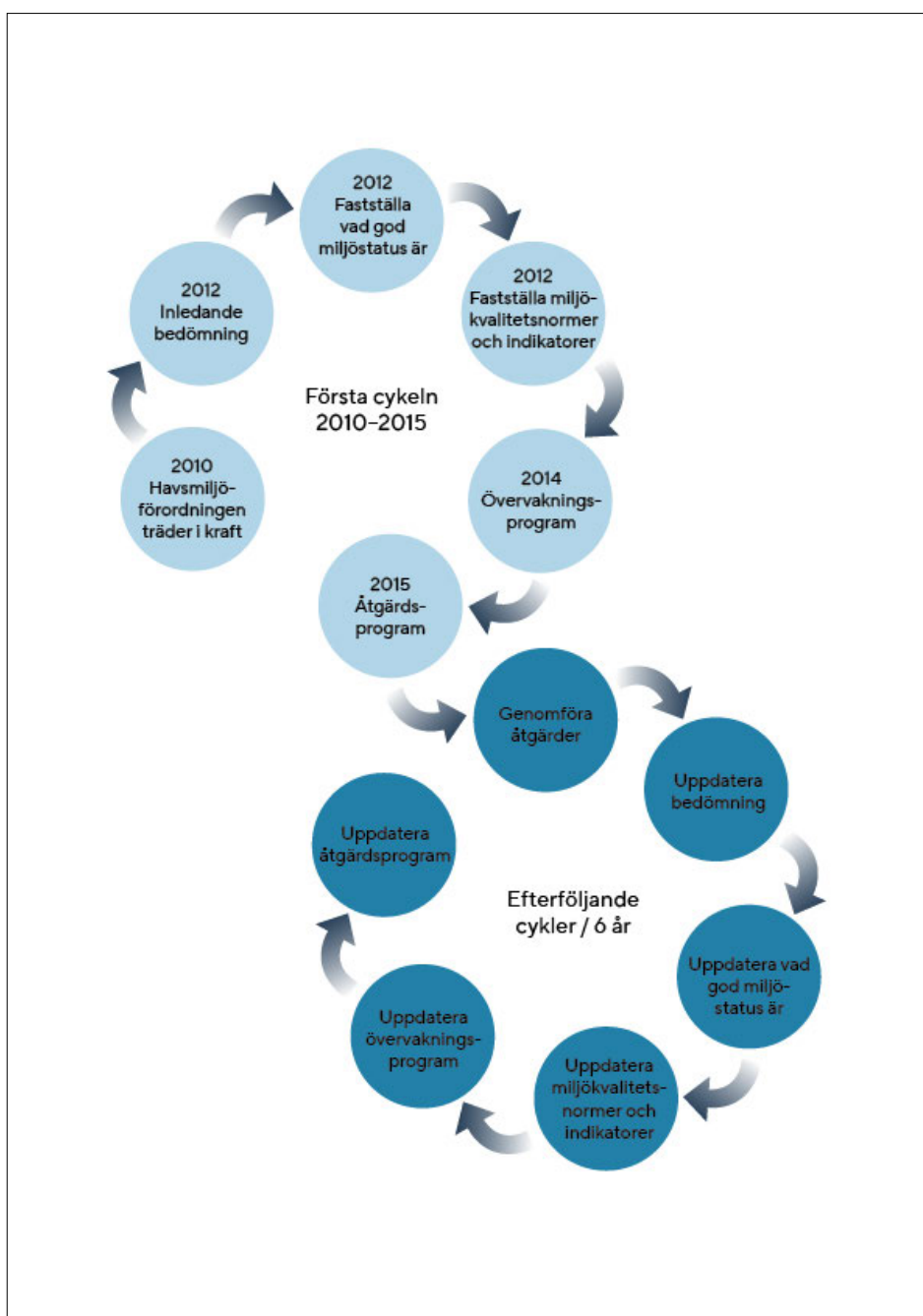
Juridisk bedömning

Justeringen av indikatorer och miljö kvalitetsnormer anses inte direkt påverka Kungälv kommun. Däremot kommer de nya föreskrifterna påverka framtagandet av ett nytt åtgärdsprogram, vilket kan komma att påverka vad som förväntas av kommunerna.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Havsmiljödirektivet är ett EU-direktiv med syfte att förbättra havsmiljön. Direktivet är uppdelat inom 11 ämnesområden, så kallade deskriptorer som det på nationell nivå beslutas ett antal indikatorer och miljö kvalitetsnormer för. Arbetet genomförs inom sexårscykler. Nu genomför ett arbete med att förnya de nationella indikatorerna och miljö kvalitetsnormerna (figur 1). Efter att de reviderade föreskrifterna är beslutade kommer ett arbete påbörjas med att uppdatera övervakningsprogram samt att ta fram ett nytt åtgärdsprogram. Åtgärdsprogrammet förväntas i sin tur att beslutas 2027 och kan komma att innebära krav på kommuners arbeten med att förbättra status för havsmiljön.



Figur 1. Visualisering av sexårscykeln som havsmiljödirektivet reglerar inom. Figuren är hämtad från havs- och vattenmyndighetens hemsida.

För att förbättra möjligheterna att bedöma om miljö kvalitetsnormerna följs har i vissa fall nya indikatorer införts. Indikatorernas metodbeskrivning har också utvecklats för att tydliggöra hur bedömningen av indikatorn görs. Även Indikatorernas målvärden har setts över och i flera fall har trender ersatts med kvantitativa värden. Tanken är att målvärdena ska vara specifika, mätbara, realistiska, närbara och tidssatta. Exempel på ändrad miljö kvalitetsnorm kan ses i figur 2.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p><i>D.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Den av mänsklig verksamhet opåverkade havsbottenarealen ska ha en omfattning som ger förutsättningar för att upprätthålla bottenarnas struktur och funktion för respektive livsmiljötyp. (HVMFS 2018:18)</p>	<p><i>D.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Den av mänsklig verksamhet opåverkade havsbottenarealen ska ha en omfattning och utbredning som inte äventyrar <u>konnektiviteten mellan livsmiljötypernas</u> ger förutsättningar för att upprätthålla bottenarnas strukturer och deras funktion för respektive livsmiljötyp.</p>

Figur 2. Exempel av förslagen förändrad miljö kvalitetsnorm. Hämtad från ärendehandlingarna.

Förvaltningens bedömning.

Kungälv kommun påpekar att det för indikator E.3.1 är skrivet "undervattensljus" i stället för "undervattensljud" i dokumentet "Remiss ändringar av HVMFS 2012_18". Vidare har Kungälv kommun inte några synpunkter på inkommen remiss.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet bedöms inte beröra de kommunala målen.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Ärendet anses vara starkt anknutet till mål 14, hav och marina resurser. Ärendet bedöms inte direkt påverka kommunens arbete med agenda 2030, men utformningen av kommande åtgärdsprogram kan påverka hur kommunen arbetar med vissa av frågorna.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Ärendet anses inte vara i konflikt med Kungälv kommunens politiska styrdokument.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Ärendet avser att utifrån uppdaterade indikatorer och miljö kvalitetsnormer vara ett steg närmre att uppnå god miljöstatus inom landets havsområde. Nyttan vore bland annat ett renare hav med högre biologiska mångfald och starkare populationer av marina arter.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Ärendet anses inte påverka medarbetarperspektivet.

Ekonomisk bedömning

Ärendet innebär inte någon kostnad för kommunen.

Förslag till beslut

Kungälv kommun påpekar att det för indikator E.3.1 är skrivet "undervattensljus" i stället för "undervattensljud" i dokumentet "Remiss ändringar av HVMFS 2012_18". Vidare har Kungälv kommun inte några synpunkter på inkommen remiss.

Mirsad Radonc
Tf. verksamhetschef Planering och projekt

Anders Holm
Sektorchef Samhälle och utveckling

Expedieras till: havochvatten@havochvatten.se.

För kännedom till: Jesper.hasselov@kungalv.se

From: Havsforvaltning
Sent: Wed, 16 Oct 2024 09:06:26 +0000
To: info@agrifood.lu.se; info@balticsea2020.org; ymwalther@gmail.com; info@bvvf.se; kommun@borgholm.se; registraturen@boverket.se; kommunstyrelsen@bromolla.se; burlovs.kommun@burlov.se; bastads.kommun@bastad.se; kommunen@danderyd.se; info@energiforetagen.se; registrator@energimyndigheten.se; kommun@falkenberg.se; info@fsgk.se; kansli@fiskbranschen.se; amanda.gustafsson@fyrbodan.se; info@fishsec.org; david.hakanson@gmail.com; registrator@foi.se; info@folkhalsomyndigheten.se; registrator@formas.se; info@friluftsframjandet.se; exp-hkv@mil.se; info.se@greenpeace.org; gavle.kommun@gavle.se; monica.dahlberg@grkom.se; info@portgot.se; stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; registrator@gu.se; halmstad.kommun@halmstad.se; haningekommun@haninge.se; ojvind.hatt@olofstrom.se; kommun@haparanda.se; info@havsmiljoinstitutet.se; helsingborg@helsingborg.se; info@hkpo.se; kommun@hudiksvall.se; info@hsr.se; kommun@harnosand.se; kommunen@hoganas.se; jordbruksverket@jordbruksverket.se; jrf@jagarnasriksforbund.se; kommun@kalix.se; kommun@kalmar.se; patrick.hernang@sodra.com; registratur@kammarkollegiet.se; info@karlshamn.se; karlskrona.kommun@karlskrona.se; anne.udd@regionhalland.se; kemi@kemi.se; kommun@kramfors.se; kommun@kristianstad.se; akademien@ksla.se; helene.sundstrom@kva.se; kommun@kungsbacka.se; registrator@kustbevakningen.se; kommunen@kavlinge.se; kommun@laholm.se; kommun@landskrona.se; registrator@lrf.se; lidingo.stad@lidingo.se; registrator@liu.se; registrator@lnu.se; livsmedelsverket@slv.se; kommunstyrelsen@lomma.se; lulea.kommun@lulea.se; lu@lu.se; registrator@lysekil.se; registrator@mpa.se; blekinge@lansstyrelsen.se; dalarna@lansstyrelsen.se; gotland@lansstyrelsen.se; gavleborg@lansstyrelsen.se; halland@lansstyrelsen.se; jamtland@lansstyrelsen.se; jonkoping@lansstyrelsen.se; kalmar@lansstyrelsen.se; vattenmyndigheten.kalmar@lansstyrelsen.se; kronoberg@lansstyrelsen.se; norrbotten@lansstyrelsen.se; vattenmyndigheten.norrbottn@lansstyrelsen.se; skane@lansstyrelsen.se; stockholm@lansstyrelsen.se; sodermanland@lansstyrelsen.se; uppsala@lansstyrelsen.se; varmland@lansstyrelsen.se; vasterbotten@lansstyrelsen.se; vasternorrland@lansstyrelsen.se; vattenmyndigheten.vasternorrland@lansstyrelsen.se; vastmanland@lansstyrelsen.se; vattenmyndigheten.vastmanland@lansstyrelsen.se; vastragotaland@lansstyrelsen.se; vattenmyndigheten.vastragotaland@lansstyrelsen.se; orebro@lansstyrelsen.se; ostergotland@lansstyrelsen.se; kommunstyrelsen@malmo.se; madeleine.lundin@simrishamn.se; munkedal.kommun@munkedal.se; registrator@msb.se; kommun@monsteras.se; kommun@morbylanga.se; info@nacka.se; registrator@nrm.se; remisser@naturskyddsforeningen.se; registrator@naturvardsverket.se; kommun@nordanstig.se; kommun@nordmaling.se; kontaktcenter@helsingborg.se; kjell.stromback@gmail.com; norrkoping.kommun@norrkoping.se; kontaktcenter@norrtales.se; kommun@nykoping.se; kommunstyrelsen@nynashamn.se; orustkommun@orust.se; kommunen@oskarshamn.se; kommun@oxelosund.se; kommun@pitea.se; po@kustfiskarna.se; kansli@regionblekinge.se; regiongotland@gotland.se; info@regiongavleborg.se; regionen@regionhalland.se; region@regionkalmar.se; regionnorrbottn@norrbottn.se; region@skane.se; regionstockholm@sll.se; post@regionsormland.se; region.uppsala@regionuppsala.se; regionforbundet@regionvasterbotten.se; region.vasternorrland@rvn.se; region@regionostergotland.se; registrator@raa.se; kommun@robertsfors.se; stadshuset@ronneby.se; peter@sfpo.se; kommunledningskontoret@simrishamn.se; sjofartsverket@sjofartsverket.se; kundtjanst@skelleftea.se; skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se; kansli@skurup.se; info@skargardarna.se; ingela@skargardsredarna.se; smhi@smhi.se; kommunstyrelsen@solna.se; info@sotenas.se; anton.paulrud@pelagic.se; sportdykning@ssdf.se; info@sportfiskarna.se; sgi@swedgeo.se;

kommun@stenungsund.se; siwi@siwi.org; info@stockholmresilience.su.se;
 kommunstyrelsen@stockholm.se; registrator@su.se; prefekt@aces.su.se; registrator@ssm.se;
 kommun@stromstad.se; sundsvalls.kommun@sundsvall.se; ingela.backstrom@storsthlm.se;
 info@sweship.se; ylva.barr@goteborgsregionen.se; info@svenskvindenergi.org;
 registrator@batunionen.com; bo.skold@jagareforbundet.se; info@sxx.se;
 remisser@naturskyddsforeningen.se; info@stf.se; svensktvatten@svensktvatten.se;
 thomas.lennartsson@vattenagarna.se; sgu@sgu.se; ports@transportgruppen.se; registrator@skr.se;
 larssonsfiske@gmail.com; sigvard_moller@hotmail.com; registrator@slu.se; info@birdlife.se;
 info@sportfiskarna.se; per-arne.johansson@trelleborg.se; kommunstyrelsen@soderhamn.se;
 kommun@soderkoping.se; sodertalje.kommun@sodertalje.se; bengt.i.hallberg@gmail.com;
 info@solvesborg.se; ks.diarium@tanum.se; kommunstyrelsen@tierp.se; timra.kommun@timra.se;
 kommun@tjorn.se; info@torsas.se; kontakt@transportstyrelsen.se; trelleborgs.kommun@trelleborg.se;
 trosa@trosa.se; kommun@tyreso.se; tabykommun@taby.se; kommunen@uddevalla.se;
 umea.kommun@umea.se; umea.universitet@umu.se; registrator@uu.se; kommun@valdemarsvik.se;
 ks@kommunen.varberg.se; ylva.barr@goteborgsregionen.se; robert.raden@medinsab.se;
 kansliet@vaxholm.se; vellinge.kommun@vellinge.se; tuija.hilding-rydevik@slu.se; registrator@vr.se;
 info@visita.se; info@wwf.se; varmdo.kommun@varmdo.se; vasterviks.kommun@vastervik.se;
 post@vgregion.se; info@wmu.se; kommunen@ystad.se; kommun@alvkarleby.se; info@engelholm.se;
 kommun@ockero.se; info@olands.vattenrad.se; info@oresunds-vvf.se; kommunen@ornskoldsvik.se;
 kommun@osteraker.se; kommunen@osthammar.se; peet.tull@telia.com; info@balticwaters.org;
 Kungälv kommun; registrator@chalmers.se; secretariat@ccb.se

Subject: Dnr 2024-003251 Remiss om ändrade föreskrifter för havsmiljön, HVMFS 2012:18 gällande miljö kvalitetsnormer

Attachments: Remiss ändringar av HVMFS 2012_18_dnr-2024-003251.pdf, Bilaga 3 HVMFS2012-18_förslag till ändringsföreskrift _dnr-2024-003251.pdf, Bilaga 2 Sändlista_dnr-2024-003251.pdf, Bilaga 1 Konsekvensutredning Bilaga 3 HVMFS 2012_18_dnr-2024-003251.pdf, svarsformular_hvmfs2012_18.xlsx

Categories: Ingrid

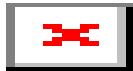
Varsam: Detta är ett meddelande från en extern avsändare. Öppna inte länkar eller bilagor om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Dnr 2024-003251 Remiss om ändrade föreskrifter för havsmiljön, HVMFS 2012:18 gällande miljö kvalitetsnormer.

Havs- och vattenmyndigheten önskar ta del av era synpunkter på ändringar av föreskrifterna HVMFS 2012:18, huvudsakligen i bilaga 3 som innehåller miljö kvalitetsnormer med indikatorer. Remissen omfattar även ett fåtal ändringar i 3 och 8 §§ och rättningar av fel i bilaga 2. Remissvar ska ha inkommit till Havs- och vattenmyndigheten senast 2025-01-31. Havs- och vattenmyndigheten ser helst att svaret skickas med e-post till havochvatten@havochvatten.se Ange ärendets diarienummer 2024-003251 i e-postmeddelandets ärendemening. Materialet finns även att tillgå på [Remiss om ändrade föreskrifter för havsmiljön, HVMFS 2012:18 - Remisser - Havs- och vattenmyndigheten \(havochvatten.se\)](#)



411 04 Göteborg
Box 11930, SE-404 39 Göteborg
helena.strand@havochvatten.se
www.havochvatten.se



Havs- och vattenmyndigheten behandlar dina personuppgifter i enlighet med dataskyddsförordningen och myndighetens dataskyddspolicy, läs mer på www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter

SwAM processes your personal data in accordance with the General Data Protection Regulation (GDPR) and our Data Protection Policy, see www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter

Handläggare

Karin Pettersson
Havsmiljöenheten
karin.pettersson@havochvatten.se

Datum 2024-10-16

Dnr 2024-003251

Enligt sändlista

Remiss om Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter HVMFS 2025:XX om ändring i Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter HVMFS 2012:18

Hantering

Havs- och vattenmyndigheten önskar ta del av era synpunkter på bifogat förslag till föreskrifter och konsekvensutredning. Förslaget gäller ändringar i föreskrifterna i bilaga 3 om miljö kvalitetsnormer med indikatorer för Nordsjön och Östersjön.

Förslaget föreslås träda i kraft den 2025-05-01

Remissvar ska ha inkommit till Havs- och vattenmyndigheten senast den 2025-01-31

Havs- och vattenmyndigheten ser helst att svaret skickas med e-post till havochvattenhavochvatten.se enligt instruktion i den Excel-mall som ingår i remissutskicket eller i redigerbar Wordfil. Ange ärendets diarienummer i e-postmeddelandets ärendemening.

Havs- och vattenmyndigheten publicerar remissvar från myndigheter, företag och organisationer på sin webbsida. Remissvar från privatpersoner publiceras inte. Du hittar mer information om hur HaV behandlar dina personuppgifter i samband med remisshanteringen på [Havs- och vattenmyndighetens webbsida](#).

Eventuella frågor om förslaget kan ställas till Karin Pettersson 010-698 1083 (karin.pettersson@havochvatten.se) och Pontus Nilsson 010-698 6073 (pontus.nilsson@havochvatten.se)

Denna remiss har beslutats av Mats Svensson efter föredragning av utredaren Karin Pettersson. I den slutliga handläggningen av ärendet har även enhetscheferna Mia Dahlström, Karin Wall, verksamjuristen Pontus Nilsson samt utredarna Linda Rydell, Helena Strand och Max Vretborn medverkat.



Mats Svensson



Karin Pettersson

Bakgrund och syfte

Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om vad som kännetecknar god miljöstatus samt miljö kvalitetsnormer med indikatorer för Nordsjön och Östersjön (HVMFS 2012:18) är en del av genomförandet av EU:s havsmiljödirektiv (Ramdirektiv om en marin strategi 2008/56/EG), enligt havsmiljöförordningen (SFS 2010:1341).

De centrala delarna i föreskrifterna är dels att fastställa vad som kännetecknar god miljöstatus (i bilaga 2), och dels att ta fram miljö kvalitetsnormer med indikatorer som ska innebära att god miljöstatus kan nås (i bilaga 3). Föreskrifterna väntas uppdateras minst en gång inom varje sexårig förvaltningsperiod.

Vid denna revidering är det huvudsakligen bilaga 3 om miljö kvalitetsnormer med tillhörande indikatorer som uppdateras. Syftet med miljö kvalitetsnormerna enligt 19 § havsmiljöförordningen är att möta de belastningar som anges i tabell 2 i bilaga III till havsmiljödirektivet.

Även 3 § kompletteras med att definiera ytterligare några termer och begrepp och i bilaga 2 införs rättningar i förhållande till senaste lydelse i HVMFS 2024:11.

Föreskrifternas bilaga 3 behöver revideras av flera skäl. Havsmiljöförvaltningen ska vara en adaptiv process och enligt förordningen ska en översyn göras minst vart sjätte år. Havs- och vattenmyndighetens senaste uppdatering av bilaga 3 var 2018. Översynen ska säkerställa att miljö kvalitetsnormerna möter de belastningar som i havsmiljöbedömningen under 2024 identifierats att bidra till att god miljöstatus inte nås eller riskerar att inte nås. Vissa normer har reviderats, ett par har tagits bort och nya har lagts till. Översynen syftar också till att bemöta den kritik som EU-kommissionen riktat mot Sverige i deras senaste granskning av artikel 10 enligt artikel 12 i havsmiljödirektivet. Där lyfts bland annat att det behöver införas mätbara målvärden på vägen mot god miljöstatus. Detta har skett genom uppdateringar av indikatorerna.

För att förbättra möjligheterna att bedöma om miljö kvalitetsnormerna följs har i vissa fall nya indikatorer införts. Indikatorernas metodbeskrivning har också utvecklats för att tydliggöra hur bedömningen av indikatorn görs. Även Indikatorernas målvärden har setts över och i flera fall har trender ersatts med kvantitativa värden. Tanken är att målvärdena ska vara specifika, mätbara, realistiska nåbara och tidssatta.

I föreskrifterna är metod för övervakning (datainsamling) och hur bedömning gentemot målvärdena sker mycket kortfattad. Utförligare beskrivning av metoder och bakgrund till målvärden finns i de indikatorfaktablad som är en del av samrådet.

Bilagor:

Bilaga 1: Konsekvensutredning

Bilaga 2: Sändlista

Bilaga 3: Förslag till ändringsföreskrifter

Svarsformulär

Indikatorfaktablad (länk till [Indikatorfaktablad](#))

Havs- och vattenmyndighetens föreslagna föreskriftsändringar med motivering

I samtliga indikatorer har hänvisning till övervakning i metodbeskrivningen uppdaterats och är numera en länk till HaV:s websida. Om inga andra ändringar skett i beskrivningen av en indikator tas dessa ändringar inte upp nedan eller i motivering då det inte skett någon ändring i innehållet.

I bilaga 2 införs också några rättningar av fel i föreskrifterna HVMFS 2024:11.

Förklaring av markeringar i föreslagen lydelse: Borttagen text markeras som ~~överstruken~~ och ny text markeras som **understruken och med fetstil**. I förslag till ändringsföreskrifter finns föreslagen lydelse utan dessa markeringar.

Föreskrifter som berörs

HVMFS 2012:18 främst bilaga 3 men även 3 § och bilaga 2.

Bemyndigande

Bemyndigandet för föreskrifterna finns i 20 § havsmiljöförordningen (SFS 2010:1341).

Ikraftträdande

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2025-05-01

Paragraf 3

Nuvarande lydelse:	Föreslagen lydelse:
<p>3 §¹ Termer och begrepp som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i 5 kap. miljöbalken (1998:808) och havsmiljöförordningen (2010:1341).</p> <p>I föreskrifterna tillämpas ytterligare definitioner enligt följande.</p> <p><i>Abiotisk:</i> Icke-levande.</p> <p><i>Abundans:</i> Individtäthet, mäts per yta, volym eller ansträngning.</p> <p><i>Bentisk:</i> Bottenlevande.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Det geografiska område inom vilket bedömning sker. Avser havsbassäng, havsbassängs utsjövatten eller kustvattentyp, såsom framgår av <i>bilaga 1</i>, kartorna 1–5 i dessa föreskrifter. I vissa fall används också bassänggrupper, för indelning se under definitionerna av Nordsjön och Östersjön. När Sveriges del av Nordsjön används som bedömningsområde kallas den delen Västerhavet. För de indikatorer som avser kommersiellt nyttjade populationer sätts</p>	<p>3 §² Termer och begrepp som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i 5 kap. miljöbalken (1998:808) och havsmiljöförordningen (2010:1341).</p> <p>I föreskrifterna tillämpas ytterligare definitioner enligt följande.</p> <p><i>Abiotisk:</i> Icke-levande.</p> <p><i>Abundans:</i> Individtäthet, mäts per yta, volym eller ansträngning.</p> <p><i>Bentisk:</i> Bottenlevande.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Det geografiska område inom vilket bedömning sker. Avser havsbassäng, havsbassängs utsjövatten eller kustvattentyp, såsom framgår av <i>bilaga 1</i>, kartorna 1–5 i dessa föreskrifter. I vissa fall används också bassänggrupper, för indelning se under definitionerna av Nordsjön och Östersjön. När Sveriges del av Nordsjön används som bedömningsområde kallas den delen Västerhavet. För de indikatorer som avser kommersiellt nyttjade populationer sätts</p>

¹ Senaste lydelse enligt HVMFS 2018:18.

² Senaste lydelse enligt HVMFS 2018:18.

den geografiska skalan av fiskeriförvaltningen. Vilket bedömningsområde som används framgår under respektive indikator. (HVMFS 2024:11)

Biogent substrat: Strukturer på botten som skapas eller skapats av levande organismer t.ex. musslor, koraller eller svampdjur.

Biomassa: Den sammanlagda vikten av levande organismer.

B_{MSY}-trigger: Den nivå för lekbiomassa då ytterligare förvaltningsåtgärder krävs för att säkerställa ett hållbart nyttjande. (HVMFS 2018:18)

Bonnavalet: Bonnavalet är den mekanism genom vilken tio regeringar, runt Nordsjön tillsammans med Europeiska unionen, samarbetar för att hantera förorening av olja och andra skadliga ämnen. (HVMFS 2024:11)

Deskriptor: Kvalitetsbeskrivning enligt 18 § havsmiljöförordningen (2010:1341).

Farliga ämnen: Ämnen eller grupper av ämnen som är toxiska, beständiga och har benägenhet för bioackumulering, samt andra ämnen eller grupper av ämnen som ger upphov till motsvarande farhågor (t.ex. syntetiska ämnen, icke syntetiska ämnen och radionuklider).

Fiskeridödlighet (F): Andelen biomassa eller enskilda exemplar som avlägsnas från beståndet genom fiskeinsatser under en viss tidsperiod. (HVMFS 2018:18)

Fisksamhället: Sammansättningen av olika arter av fisk i ett område.

F_{MSY}: Den nivå på fiskeridödlighet som möjliggör en maximal hållbar avkastning (MSY). (HVMFS 2018:18)

Geomorfologisk: Som avser havsbottens form.

Havsbassäng: Geografiskt avgränsat havsområde såsom framgår av *bilaga 1*, Karta 2.

Hydrografisk: Vattnets fysiska egenskaper t.ex. salthalt, temperatur, djup, strömmar eller vågor.

Indikator: En mätbar egenskap eller företeelse som används för att bedöma tillståndet i eller belastningen på miljön för att antingen möjliggöra bedömning av god miljöstatus eller av om en miljö kvalitetsnorm följs. (HVMFS 2018:18)

Kriterium: Definieras i havsmiljödirektivet 2008/56/EG som *särskiljande tekniska*

den geografiska skalan av fiskeriförvaltningen. Vilket bedömningsområde som används framgår under respektive indikator. (HVMFS 2024:11)

Biogent substrat: Strukturer på botten som skapas eller skapats av levande organismer t.ex. musslor, koraller eller svampdjur.

Biomassa: Den sammanlagda vikten av levande organismer.

B_{MSY}-trigger: Den nivå för lekbiomassa då ytterligare förvaltningsåtgärder krävs för att säkerställa ett hållbart nyttjande. (HVMFS 2018:18)

Bonnavalet: Bonnavalet är den mekanism genom vilken tio regeringar, runt Nordsjön tillsammans med Europeiska unionen, samarbetar för att hantera förorening av olja och andra skadliga ämnen. (HVMFS 2024:11)

Deskriptor: Kvalitetsbeskrivning enligt 18 § havsmiljöförordningen (2010:1341).

Farliga ämnen: Ämnen eller grupper av ämnen som är toxiska, beständiga och har benägenhet för bioackumulering, samt andra ämnen eller grupper av ämnen som ger upphov till motsvarande farhågor (t.ex. syntetiska ämnen, icke syntetiska ämnen och radionuklider).

Fiskeridödlighet (F): Andelen biomassa eller enskilda exemplar som avlägsnas från beståndet genom fiskeinsatser under en viss tidsperiod. (HVMFS 2018:18)

Fisksamhället: Sammansättningen av olika arter av fisk i ett område.

Flottsegment: En grupp fartyg som har likartade fysiska egenskaper och som använder samma fiskeredskap eller samma typ av fiskeredskap.

F_{MSY}: Den nivå på fiskeridödlighet som möjliggör en maximal hållbar avkastning (MSY). (HVMFS 2018:18)

Främmande art: Enligt definition av begreppet i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1143/2014 av den 22 oktober 2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter.

Geomorfologisk: Som avser havsbottens form.

Havsbassäng: Geografiskt avgränsat havsområde såsom framgår av *bilaga 1*, Karta 2.

kännetecken som har nära samband med kvalitativa deskriptorer. Enligt artikel 9.3 i direktivet ska medlemsländerna använda kriterier och metodstandarder och de ska fastställas på ett sätt som garanterar enhetlighet och gör det möjligt att mellan olika marina regioner eller delregioner jämföra i vilken utsträckning en god miljöstatus har uppnåtts. Kriterier och metodstandarder är fastställda i kommissionsbeslut (EU) 2017/848. Det finns primära och sekundära kriterier och de primära kriterierna är obligatoriska (ska användas) om det inte kan motiveras att det inte är lämpligt att använda dem. (HVMFS 2024:11)

Kustvattentyp: Indelning av kustvatten enligt Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2017:20) om kartläggning och analys av ytvatten enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660), som framgår av *bilaga 1* kartorna 3-5. (HVMFS 2024:11)

Köpenhamnsavtalet: Ett avtal mellan de nordiska länderna för att skydda den marina miljön mot förorening genom olja eller andra skadliga ämnen inom parternas inre vatten, territorialhav och övriga vattenområden innanför parternas respektive fiske-, kontinentalsockel och ekonomiska zongränser. (HVMFS 2024:11)

Lekbiomassa (SSB): Den totala vikten av köns mogna individer i en fiskpopulation, eng. Spawning Stock Biomass. (HVMFS 2024:11)

Livsmiljö: En miljö som kännetecknas av särskilda abiotiska egenskaper och associerade biologiska samhällen.

Maximal hållbar avkastning (MSY): Det i teorin högsta balanserade genomsnittliga uttag som fortlöpande kan tas ur ett bestånd under rådande genomsnittliga miljöförhållanden utan att detta avsevärt påverkar fortplantningsprocessen, eng. Maximum Sustainable Yield. (HVMFS 2018:18)

Målvärde: Indikatorvärde för att bedöma om en miljö kvalitetsnorm i *bilaga 3* följs. (HVMFS 2018:18)

Nordsjön: Det svenska förvaltningsområdet Nordsjön som omfattar havsbassängerna Skagerrak, Kattegatt och Öresund norr om Öresundsbron, vilka tillsammans utgör Västerhavet. (HVMFS 2014:14)

Nyckelart: En art som är väsentlig för ekosystemets struktur och funktion avseende

Hydrografisk: Vattnets fysiska egenskaper t.ex. salthalt, temperatur, djup, strömmar eller vågor.

Indikator: En mätbar egenskap eller företeelse som används för att bedöma tillståndet i eller belastningen på miljön för att antingen möjliggöra bedömning av god miljöstatus eller av om en miljö kvalitetsnorm följs. (HVMFS 2018:18)

Kriterium: Definieras i havsmiljödirektivet 2008/56/EG som *särskiljande tekniska kännetecken som har nära samband med kvalitativa deskriptorer.* Enligt artikel 9.3 i direktivet ska medlemsländerna använda kriterier och metodstandarder och de ska fastställas på ett sätt som garanterar enhetlighet och gör det möjligt att mellan olika marina regioner eller delregioner jämföra i vilken utsträckning en god miljöstatus har uppnåtts. Kriterier och metodstandarder är fastställda i kommissionsbeslut (EU) 2017/848. Det finns primära och sekundära kriterier och de primära kriterierna är obligatoriska (ska användas) om det inte kan motiveras att det inte är lämpligt att använda dem. (HVMFS 2024:11)

Kustvattentyp: Indelning av kustvatten enligt Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2017:20) om kartläggning och analys av ytvatten enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660), som framgår av *bilaga 1* kartorna 3-5. (HVMFS 2024:11)

Köpenhamnsavtalet: Ett avtal mellan de nordiska länderna för att skydda den marina miljön mot förorening genom olja eller andra skadliga ämnen inom parternas inre vatten, territorialhav och övriga vattenområden innanför parternas respektive fiske-, kontinentalsockel och ekonomiska zongränser. (HVMFS 2024:11)

Lekbiomassa (SSB): Den totala vikten av köns mogna individer i en fiskpopulation, eng. Spawning Stock Biomass. (HVMFS 2024:11)

Livsmiljö: En miljö som kännetecknas av särskilda abiotiska egenskaper och associerade biologiska samhällen.

Metier: Fiskeaktivitet definierad utifrån redskapstyp, målartsgrupp, maskstorleksintervall och information om eventuell selektionsanordning.

Maximal hållbar avkastning (MSY): Det i teorin högsta balanserade genomsnittliga uttag

biomassa, abundans, produktivitet eller funktionell roll.

Population: Enligt kommissionsbeslut (EU) 2017/848 ska när det gäller fisk begreppet populationer läsas som begreppet bestånd i den mening som avses i förordning (EU) nr 1380/2013, dvs. en marin biologisk resurs i ett visst område. (HVMFS 2024:11)

Trend: Avser förändring över tid i värde av parameter. Analys sker t.ex. med regressionsanalys. Regressionsanalysen anger ”ökande” respektive ”nedåtgående” trend. Trender är regressionsanalys som vid test av signifikans uppvisar en signifikansnivå (p) som understiger 0,1 (tendens till signifikant trend) eller 0,05 (signifikant trend). Signifikanstestets statistiska styrka bör vara minst 80 %. Trendens storlek anges som lutningen på trendlinjen eller procentuell förändring i värde över definierad tidsperiod. (HVMFS 2018:18)

Trofisk grupp: Grupp (gild) av arter som är på samma nivå i näringsväven, t.ex. primärproducenter eller primär-, sekundär-, eller toppkonsumenter. (HVMFS 2018:18)

Tröskelvärde: Ett värde eller ett intervall mellan två värden som möjliggör en bedömning av den kvalitetsnivå som uppnåts för ett enskilt kriterium, och som därigenom bidrar till bedömningen av i vilken utsträckning god miljöstatus enligt bilaga 2 uppnås. (HVMFS 2018:18)

Utbredning: De fysiska gränser inom vilka livsmiljöer eller arter förekommer, men inte de exakta platser där dessa förekommer.

Utsjövatten: Vatten från en nautisk mil utanför baslinjen till och med yttersta gränsen för svensk ekonomisk zon såsom framgår av bilaga 1 kartorna 3–5.

Östersjön: Det svenska förvaltningsområdet Östersjön som omfattar havsbassängerna Arkonahavet och S Öresund, Bornholmshavet och Hanöbukten, Ö Gotlandshavet, V Gotlandshavet och N Gotlandshavet, vilka tillsammans utgör Egentliga Östersjön och Ålands hav, Bottenhavet, N Kvarnen och Bottenviken, vilka tillsammans utgör Bottniska viken. (HVMFS 2014:14)

som fortlöpande kan tas ur ett bestånd under rådande genomsnittliga miljöförhållanden utan att detta avsevärt påverkar fortplantningsprocessen, eng. Maximum Sustainable Yield. (HVMFS 2018:18)

Målvärde: Indikatorvärde för att bedöma om en miljö kvalitetsnorm i bilaga 3 följs. (HVMFS 2018:18)

Nordsjön: Det svenska förvaltningsområdet Nordsjön som omfattar havsbassängerna Skagerrak, Kattegatt och Öresund norr om Öresundsbron, vilka tillsammans utgör Västerhavet. (HVMFS 2014:14)

Nyckelart: En art som är väsentlig för ekosystemets struktur och funktion avseende biomassa, abundans, produktivitet eller funktionell roll.

Population: Enligt kommissionsbeslut (EU) 2017/848 ska när det gäller fisk begreppet populationer läsas som begreppet bestånd i den mening som avses i förordning (EU) nr 1380/2013, dvs. en marin biologisk resurs i ett visst område. (HVMFS 2024:11)

Trend: Avser förändring över tid i värde av parameter. Analys sker t.ex. med regressionsanalys. Regressionsanalysen anger ”ökande” respektive ”nedåtgående” trend. Trender är regressionsanalys som vid test av signifikans uppvisar en signifikansnivå (p) som understiger 0,1 (tendens till signifikant trend) eller 0,05 (signifikant trend). Signifikanstestets statistiska styrka bör vara minst 80 %. Trendens storlek anges som lutningen på trendlinjen eller procentuell förändring i värde över definierad tidsperiod. (HVMFS 2018:18)

Trofisk grupp: Grupp (gild) av arter som är på samma nivå i näringsväven, t.ex. primärproducenter eller primär-, sekundär-, eller toppkonsumenter. (HVMFS 2018:18)

Tröskelvärde: Ett värde eller ett intervall mellan två värden som möjliggör en bedömning av den kvalitetsnivå som uppnåts för ett enskilt kriterium, och som därigenom bidrar till bedömningen av i vilken utsträckning god miljöstatus enligt bilaga 2 uppnås. (HVMFS 2018:18)

Utbredning: De fysiska gränser inom vilka livsmiljöer eller arter förekommer, men inte de exakta platser där dessa förekommer.

Utsjövatten: Vatten från en nautisk mil utanför baslinjen till och med yttersta gränsen

	<p>för svensk ekonomisk zon såsom framgår av <i>bilaga 1</i> kartorna 3–5.</p> <p><i>Östersjön</i>: Det svenska förvaltningsområdet Östersjön som omfattar havsbassängerna Arkonahavet och S Öresund, Bornholmshavet och Hanöbukten, Ö Gotlandshavet, V Gotlandshavet och N Gotlandshavet, vilka tillsammans utgör Egentliga Östersjön och Ålands hav, Bottenhavet, N Kvarken och Bottenviken, vilka tillsammans utgör Bottniska viken. (HVMFS 2014:14)</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Motivering

En beskrivning av främmande art har lagts till för att tydliggöra att det som avses är detsamma som i definitionen av främmande art i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1143/2014 av den 22 oktober 2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter. Det görs för att förenkla texten i normen C.1. Även definitioner för Flottsegment och Metier införs eftersom det är begrepp som införs i nya indikatorer.

Paragraf 8

<i>Nuvarande lydelse:</i>	<i>Föreslagen lydelse:</i>
8 § I enlighet med 19 § 4 havsmiljöförordningen (2010:1341) tillämpas inte normerna A.1, B.1, D.1, D.2 och D.3 i kustvatten.	8 § I enlighet med 19 § 4 havsmiljöförordningen (2010:1341) tillämpas inte normerna A.1, B.1, D.1, D.2 och D.3 <u>D.4</u> i kustvatten.

Motivering

Miljö kvalitetsnormen D.2 har tagits bort i bilaga 3 del A och stryks därför. En ny norm D.4 har lagts till och ska heller inte gälla i kustvatten på grund av eventuellt överlapp med normerna enligt vattenförvaltningsförordningen.

Bilaga 2 del A

Deskriptor 6. Havsbottnens integritet

<i>Nuvarande lydelse:</i>		<i>Föreslagen lydelse:</i>	
Kriterium	Indikator(-er)	Kriterium	Indikator(-er)
D6C3 Rumslig omfattning av varje livsmiljötyp som påverkas negativt av fysisk störning, genom ändring av dess biotiska och abiotiska	6.3A Utsträckning av fysisk störning i	D6C3 Rumslig omfattning av varje livsmiljötyp som påverkas negativt av fysisk störning, genom ändring av dess biotiska och abiotiska	6.3A Utsträckning av fysisk störning i

Nuvarande lydelse:		Föreslagen lydelse:	
<i>struktur och dess funktioner (t.ex. genom förändringar i artsammansättningen och i arternas relativa abundans, genom frånvaro av särskilt känsliga eller ömtåliga arter eller arter som tillhandahåller en viktig funktion, arternas storleksstruktur).</i>	bentiska livsmiljöer	<i>struktur och dess funktioner (t.ex. genom förändringar i artsammansättningen och i arternas relativa abundans, genom frånvaro av särskilt känsliga eller ömtåliga arter eller arter som tillhandahåller en viktig funktion, arternas storleksstruktur).</i>	bentiska livsmiljöer
D6C4 Omfattningen av förlust av livsmiljötypen, till följd av mänskliga belastningar, överstiger inte en specificerad andel av livsmiljöns naturliga omfattning i bedömningsområdet. (HVM FS 2024:11)	6.4A Utsträckning av fysisk förlust i bentiska livsmiljöer	D6C4 Omfattningen av förlust av livsmiljötypen, till följd av mänskliga belastningar, överstiger inte en specificerad andel av livsmiljöns naturliga omfattning i bedömningsområdet. (HVM FS 2024:11)	6.4A Utsträckning av fysisk förlust i bentiska livsmiljöer
D6C5 Omfattningen av negativa effekter av mänskliga belastningar på livsmiljötypens tillstånd, inklusive ändring av dess biotiska och abiotiska struktur och dess funktioner (t.ex. typisk artsammansättning och dessa arterns relativa abundans, frånvaro av särskilt känsliga eller ömtåliga arter eller arter som tillhandahåller en viktig funktion, arternas storleksstruktur) överstiger inte en viss andel av livsmiljötypens naturliga omfattning i bedömningsområdet. (HVM FS 2024:11)	6.5A Utbredning av ålgräsängar 5.5A Syrebalans i kustvatten 5.5B Syrebalans i utsjövatten 5.7A Djuputbredning av makrovegetation i kustvatten 5.8A Bottenfauna i kustvatten 5.8B Bottenfauna i utsjövatten	D6C5 Omfattningen av negativa effekter av mänskliga belastningar på livsmiljötypens tillstånd, inklusive ändring av dess biotiska och abiotiska struktur och dess funktioner (t.ex. typisk artsammansättning och dessa arterns relativa abundans, frånvaro av särskilt känsliga eller ömtåliga arter eller arter som tillhandahåller en viktig funktion, arternas storleksstruktur) överstiger inte en viss andel av livsmiljötypens naturliga omfattning i bedömningsområdet. (HVM FS 2024:11)	6.5A Utbredning av ålgräsängar 5.5A Syrebalans i kustvatten 5.5B Syrebalans i utsjövatten 5.5C <u>Syreskuld i utsjövatten</u> 5.7A Djuputbredning av makrovegetation i kustvatten 5.8A Bottenfauna i kustvatten 5.8B Bottenfauna i utsjövatten

Motivering

Indikatorn 5.5C Syreskuld i utsjövatten har lagts till under kriterium D6C5. Detta är en rättning jämfört med senaste lydelse då indikatorn fallit bort där. Indikatorn har ingått i bedömningen av god miljöstatus vilket även framgick i remissversionen av bedömningsrapporten.

Bilaga 2 del B

Deskriptor 8. Koncentrationer och effekter av farliga ämnen

8.3A Volymer av upptäckta utsläpp av olja och oljeliknande produkter

Nuvarande lydelse:		Föreslagen lydelse:	
8.3A Volymer av upptäckta utsläpp av olja och oljeliknande produkter		8.3A Volymer av upptäckta utsläpp av olja och oljeliknande produkter	
<i>Tabell 15. Tröskelvärden för utsläpp per bassäng. (HVMFS 2024:11)</i>		<i>Tabell 15. Tröskelvärden för utsläpp per bassäng. (HVMFS 2024:11)</i>	
Bassäng (HVMFS 2024:11)	Tröskelvärde (m³)	Bassäng (HVMFS 2024:11)	Tröskelvärde (m³)
Bottenviken (HVMFS 2024:11)	0,1135	Bottenviken (HVMFS 2024:11)	0,1135
N Kvarken (HVMFS 2024:11)	0,0007	N Kvarken (HVMFS 2024:11)	0,0007
Bottenhavet (HVMFS 2024:11)	0,1863	Bottenhavet (HVMFS 2024:11)	0,1863
Ålands hav(HVMFS 2024:11)	0,1363	Ålands hav(HVMFS 2024:11)	0,1363
N Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	14,3056	N Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	14,3056
V Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	0,2304	V Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	0,2304
Ö Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	1,8503	Ö Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	1,8503
Bornholmshavet och Hanöbukten (HVMFS 2024:11)	2,8667	Bornholmshavet och Hanöbukten (HVMFS 2024:11)	2,8667
Arkonahavet och S Öresund (HVMFS 2024:11)	7,6978	Arkonahavet och S Öresund (HVMFS 2024:11)	7,6978
		<u>Öresund</u>	<u>0,1121</u>
		<u>Kattegatt</u>	<u>0,4212</u>
		<u>Skagerrak</u>	<u>1,15</u>

Motivering

Rättning av fel jämfört med senaste lydelse. De tre sista raderna av tabellen med värden för bedömningsområdena Öresund, Kattegatt och Skagerrak var med i remissversionen av föreskrifterna men kom inte med i ändringsföreskrifterna.

Bilaga 3, del A Miljö kvalitetsnormer

Föreslagen lydelse:

Här fastslås vilka indikatorer som ska användas för att bedöma om miljö kvalitetsnormerna som anges i del A följs.

Motivering

En förklarande text har införts för att förtydliga innehållet i bilaga 3 Del B.

A. Tillförsel av näringsämnen och organiskt material

<i>Nuvarande lydelse:</i>	<i>Föreslagen lydelse:</i>				
<p><i>A.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Tillförsel av näringsämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar koncentrationer av kväve och fosfor i havsmiljön som förhindrar att god miljö status uppnås. (HVMFS 2018:18)</p> <table border="1" data-bbox="225 1111 775 1223"> <tr> <td>Tillhörande indikator till miljö kvalitetsnormen A.1</td> </tr> <tr> <td>A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikator till miljö kvalitetsnormen A.1	A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor	<p><i>A.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Tillförsel av näringsämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar koncentrationer av kväve och fosfor i havsmiljön som förhindrar att god miljö status <u>upprätthålls eller</u> uppnås.</p> <table border="1" data-bbox="815 1111 1366 1223"> <tr> <td>Tillhörande indikator till miljö kvalitetsnormen A.1</td> </tr> <tr> <td>A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor</td> </tr> </table>	Tillhörande indikator till miljö kvalitetsnormen A.1	A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor
Tillhörande indikator till miljö kvalitetsnormen A.1					
A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor					
Tillhörande indikator till miljö kvalitetsnormen A.1					
A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor					

Motivering

Normlydelsen har kompletterats för att förtydliga att om god miljö status nås ska den också upprätthållas. Från mänsklig verksamhet har tagits bort eftersom uppföljning av belastningsmål bland annat baseras på data som inte skiljer mellan antropogen och naturlig belastning och för att även den naturliga belastningen behöver minska.

B. Tillförsel av farliga ämnen

Nuvarande lydelse:	Föreslagen lydelse:								
<p><i>B.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Tillförsel av farliga ämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar halter av farliga ämnen som förhindrar att god miljöstatus uppnås. (HVMFS 2018:18)</p> <table border="1" data-bbox="225 593 735 857"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.1</td> </tr> <tr> <td>B.1.1 Farliga ämnen i biota</td> </tr> <tr> <td>B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition</td> </tr> <tr> <td>B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.1	B.1.1 Farliga ämnen i biota	B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition	B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten	<p><i>B.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Tillförsel av farliga ämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar halter av farliga ämnen som förhindrar att god miljöstatus upprätthålls eller uppnås.</p> <table border="1" data-bbox="818 593 1348 891"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.1</td> </tr> <tr> <td>B.1.1 Farliga ämnen i biota och sediment</td> </tr> <tr> <td>B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition</td> </tr> <tr> <td>B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten</td> </tr> </table>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.1	B.1.1 Farliga ämnen i biota och sediment	B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition	B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.1									
B.1.1 Farliga ämnen i biota									
B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition									
B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten									
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.1									
B.1.1 Farliga ämnen i biota och sediment									
B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition									
B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten									

Motivering

Normlydelsen har kompletterats för att förtydliga att om god miljöstatus nås ska den också upprätthållas. Indikator B.1.1 har ändrat namn eftersom sediment lagts till som matris. För motivering av ändring i indikator se under rubriken Bilaga 3, del B.

Nuvarande lydelse:	Föreslagen lydelse:								
<p><i>B.2 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Farliga ämnen i havsmiljön som tillförs genom mänsklig verksamhet får inte orsaka negativa effekter på biologisk mångfald och ekosystem.</p> <table border="1" data-bbox="213 1453 700 1794"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2</td> </tr> <tr> <td>B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn</td> </tr> <tr> <td>B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter</td> </tr> <tr> <td>B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2	B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn	B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter	B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)	<p><i>B.2 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Farliga ämnen i havsmiljön som tillförs genom mänsklig verksamhet får inte orsaka negativa effekter på biologisk mångfald och ekosystem.</p> <table border="1" data-bbox="799 1453 1295 1794"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2</td> </tr> <tr> <td>B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn</td> </tr> <tr> <td>B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter</td> </tr> <tr> <td>B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)</td> </tr> </table>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2	B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn	B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter	B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2									
B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn									
B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter									
B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)									
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2									
B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn									
B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter									
B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)									

Motivering

Indikator B.2.2 har ändrat namn för att återspegla innehållet i indikatorn. För motivering av ändring i indikator se under rubriken Bilaga 3, del B.

C. Biologisk störning

Nuvarande lydelse:	Föreslagen lydelse:				
<p><i>C.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Havsmiljön ska vara fri från avsiktligt nyutsatta eller flyttade främmande arter och stammar, samt främmande arter spridda på annat sätt genom mänsklig verksamhet, som riskerar att negativt påverka den genetiska eller biologiska mångfalden eller ekosystemets funktion. (HVMFS 2018:18)</p> <table border="1" data-bbox="220 815 703 965"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.1</td> </tr> <tr> <td>C.1.1 Trend för introduktioner av nya främmande arter</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.1	C.1.1 Trend för introduktioner av nya främmande arter	<p><i>C.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p><u>Nyintroduktion eller flyttning av främmande arter ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljö status upprätthålls eller nås.</u></p> <p>Havsmiljön ska vara fri från avsiktligt nyutsatta eller flyttade främmande arter och stammar, samt främmande arter spridda på annat sätt genom mänsklig verksamhet, som riskerar att negativt påverka den genetiska eller biologiska mångfalden eller ekosystemets funktion. (HVMFS 2018:18)</p> <table border="1" data-bbox="805 987 1289 1133"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.1</td> </tr> <tr> <td>C.1.1 Trend för Nyintroduktioner av nya främmande arter</td> </tr> </table>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.1	C.1.1 Trend för Ny introduktioner av nya främmande arter
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.1					
C.1.1 Trend för introduktioner av nya främmande arter					
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.1					
C.1.1 Trend för Ny introduktioner av nya främmande arter					

Motivering

Normen för främmande arter har ändrats för att tydliggöra enligt försiktighetsprincipen att alla nyintroduktioner av främmande arter riskerar att negativt påverka den genetiska eller biologiska mångfalden eller ekosystemets funktion, vilket därför inte behöver specificeras i texten. Definition av främmande art införs också i 3 § under Termer och begrepp. I definitionen av främmande art ingår att det skett genom mänsklig verksamhet varför den preciseringen inte längre behövs. Koppling görs också till god miljö status för att tydliggöra att normen ska vara ett steg på vägen för att nå god miljö status och att när den nås ska den upprätthållas.

Indikatornamnet ändras för att återspegla ändring i indikatorns innehåll. Ändringarna är även i linje med synpunkter från EU-kommissionens granskning av ländernas rapportering 2018.

För motivering av ändring i indikator se under rubriken Bilaga 3, del B

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
-------------------	--------------------

<p>C.3 Miljö kvalitetsnorm</p> <p>Populationerna av alla naturligt förekommande fiskarter och skaldjur som påverkas av fiske har en ålders- och storleksstruktur samt beståndsstorlek som garanterar deras långsiktiga hållbarhet.</p> <table border="1" data-bbox="217 535 722 824"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3</td> </tr> <tr> <td>C.3.1 Fiskeridödlighet (F)</td> </tr> <tr> <td>C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd</td> </tr> <tr> <td>C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade arter</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3	C.3.1 Fiskeridödlighet (F)	C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd	C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade arter	<p>C.3 Miljö kvalitetsnorm</p> <p>Populationerna av alla naturligt förekommande fiskarter och skaldjur som påverkas av fiske har en ålders- och storleksstruktur samt bestånd populationsstorlek som garanterar deras långsiktiga hållbarhet.</p> <table border="1" data-bbox="802 535 1308 1046"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3</td> </tr> <tr> <td>C.3.1 Fiskeridödlighet (F) <u>för alla kommersiellt nyttjade populationer</u></td> </tr> <tr> <td>C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd</td> </tr> <tr> <td>C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade arter</td> </tr> <tr> <td>C.3.4 Åldersfördelning för <u>kommersiellt nyttjade populationer</u></td> </tr> <tr> <td>C.3.5 <u>Orapporterat och olagligt utkast av fisk</u></td> </tr> <tr> <td>C.3.6 <u>Fiskpopulationer med hög biologisk risk</u></td> </tr> </table>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3	C.3.1 Fiskeridödlighet (F) <u>för alla kommersiellt nyttjade populationer</u>	C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd	C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade arter	C.3.4 Åldersfördelning för <u>kommersiellt nyttjade populationer</u>	C.3.5 <u>Orapporterat och olagligt utkast av fisk</u>	C.3.6 <u>Fiskpopulationer med hög biologisk risk</u>
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3												
C.3.1 Fiskeridödlighet (F)												
C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd												
C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade arter												
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3												
C.3.1 Fiskeridödlighet (F) <u>för alla kommersiellt nyttjade populationer</u>												
C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd												
C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade arter												
C.3.4 Åldersfördelning för <u>kommersiellt nyttjade populationer</u>												
C.3.5 <u>Orapporterat och olagligt utkast av fisk</u>												
C.3.6 <u>Fiskpopulationer med hög biologisk risk</u>												

Motivering

I normen har bestånd bytts mot population i linje med definition av fiskpopulation i 3 §. Ändring i namnet av indikator C.3.1 har gjorts för att vara konsekvent med indikatornamn i bilaga 2. För motivering av nya indikatorer se under rubriken Bilaga 3, del B.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse								
<p>C.4 Miljö kvalitetsnorm</p> <p>Förekomst, artsammansättning och storleksfördelning hos fisksamhället ska möjliggöra att viktiga funktioner i näringsväven upprätthålls.</p> <table border="1" data-bbox="217 1619 722 1908"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.4</td> </tr> <tr> <td>C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten</td> </tr> <tr> <td>C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart i kustvatten – torsk</td> </tr> <tr> <td>C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.4	C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten	C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart i kustvatten – torsk	C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre	<p>C.4 Miljö kvalitetsnorm</p> <p>Förekomst, artsammansättning och storleksfördelning hos fisksamhället ska möjliggöra att viktiga funktioner i näringsväven upprätthålls.</p> <table border="1" data-bbox="802 1619 1308 1908"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.4</td> </tr> <tr> <td>C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten</td> </tr> <tr> <td>C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart i kustvatten – torsk</td> </tr> <tr> <td>C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre</td> </tr> </table>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.4	C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten	C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart i kustvatten – torsk	C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.4									
C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten									
C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart i kustvatten – torsk									
C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre									
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.4									
C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten									
C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart i kustvatten – torsk									
C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre									

Motivering

Indikator C.4.3 utgår då den överlappar med indikator 1.3E i bilaga 2 och behovet av indikatorn inte längre föreligger.

<i>Föreslagen lydelse</i>			
<p><u>C.5 Miljö kvalitetsnorm</u></p> <p><u>Bifångst av marina däggdjur och sjöfåglar ska vara på en nivå som inte äventyrar populationens långsiktiga överlevnad.</u></p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td><u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.5</u></td> </tr> <tr> <td><u>C.5.1 Bifångst av tumlare</u></td> </tr> <tr> <td><u>C.5.2 Bifångst av knubbsäl</u></td> </tr> </table>	<u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.5</u>	<u>C.5.1 Bifångst av tumlare</u>	<u>C.5.2 Bifångst av knubbsäl</u>
<u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.5</u>			
<u>C.5.1 Bifångst av tumlare</u>			
<u>C.5.2 Bifångst av knubbsäl</u>			

Motivering

Ny norm införs för bifångst för att koppla till kriterium för bland annat bifångst i bilaga 2 och göra det möjligt att etablera delmål på vägen att nå god miljö status för bifångst. För motivering av nya indikatorer se under rubriken Bilaga 3, del B.

D. Fysisk påverkan

<i>Nuvarande lydelse:</i>	<i>Föreslagen lydelse:</i>
D. Fysisk störning (HVMFS 2018:18)	<u>D. Fysisk påverkan</u>

Motivering

Rubrik ändras från fysisk störning till fysisk påverkan för att bättre spegla innehållet i normerna som följer. Begreppen har också tidigare gjorts tydligare i bilaga 2. Fysisk påverkan är det bredare begreppet och inkluderar i sin tur fysisk störning och fysisk förlust.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
<p><i>D.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Den av mänsklig verksamhet opåverkade havsbottenarealen ska ha en omfattning som ger förutsättningar för att upprätthålla bottnarnas struktur och funktion för respektive livsmiljötyp. (HVMFS 2018:18)</p>	<p><i>D.1 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Den av mänsklig verksamhet opåverkade havsbottenarealen ska ha en omfattning <u>och utbredning</u> som <u>inte äventyrar konnektiviteten mellan livsmiljötypernas</u> ger förutsättningar för att upprätthålla <u>bottnarnas strukturer</u> och <u>deras</u> funktion för respektive livsmiljötyp.</p>

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen D.1</p> <p>D.1.1 Trend för fysisk störning på havsbotten från bottentrålning</p> <p>D.1.2 Fysisk förlust av sandbankar och rev (HVMFS 2018:18)</p>	<p>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen D.1</p> <p>D.1.1 Trend för fysisk störning på havsbotten från bottentrålning</p> <p>D.1.2 Fysisk förlust av sandbankar och rev (HVMFS 2018:18)</p>

Motivering

Normen har ändrats för att tydliggöra och bättre koppla till skrivningarna i bilaga 2 efter uppdateringen 2024. Indikatorerna till normen har tagits bort, men indikatorer med i stort sett samma innehåll återfinns under den nya normen D.4.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p><i>D.2 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Arealen av biogena substrat ska bibehållas eller öka.</p> <p>Indikatorer till miljö kvalitetsnorm D.2 saknas.</p>	<p><i>D.2 Miljö kvalitetsnorm</i></p> <p>Arealen av biogena substrat ska bibehållas eller öka.</p> <p>Indikatorer till miljö kvalitetsnorm D.2 saknas.</p>

Motivering

Normen har tagits bort. Innehållet återfinns i indikator D.4.2.

Föreslagen lydelse:

D.4 Miljö kvalitetsnorm

Påverkan på havsbotten till följd av mänsklig verksamhet ska inte äventyra förutsättningarna för att upprätthålla bottenarnas struktur och funktion för respektive livsmiljötyp.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen D.4

D.4.1 Fysisk störning på havsbotten från bottenrålning

D.4.2 Fysisk förlust av sandbankar och biogena rev

Motivering

Ny miljö kvalitetsnorm införs för att få en tydlig koppling till de nya och uppdaterade beskrivningarna av god miljö status för de bentiska livsmiljö typerna och för att möjliggöra ett stegvis närmande till god miljö status.

E. Skräp och buller

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse						
<p><i>E.1 Miljö kvalitetsnorm (HVMFS 2018:18)</i></p> <p>Havsmiljön ska så långt som möjligt vara fri från skräp. (HVMFS 2018:18)</p> <table border="1"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.1</td> </tr> <tr> <td>E.1.1 Mängd skräp på stränder</td> </tr> <tr> <td>E.1.2 Mängd skräp på havsbotten</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.1	E.1.1 Mängd skräp på stränder	E.1.2 Mängd skräp på havsbotten	<p><i>E.1 Miljö kvalitetsnorm (HVMFS 2018:18)</i></p> <p>Havsmiljön ska så långt som möjligt vara fri från skräp. (HVMFS 2018:18)</p> <table border="1"> <tr> <td>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.1</td> </tr> <tr> <td>E.1.1 Mängd skräp på stränder</td> </tr> <tr> <td>E.1.2 Mängd skräp på havsbotten</td> </tr> </table> <p>(HVMFS 2018:18)</p>	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.1	E.1.1 Mängd skräp på stränder	E.1.2 Mängd skräp på havsbotten
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.1							
E.1.1 Mängd skräp på stränder							
E.1.2 Mängd skräp på havsbotten							
Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.1							
E.1.1 Mängd skräp på stränder							
E.1.2 Mängd skräp på havsbotten							

Motivering

Miljö kvalitetsnormen E.1 med tillhörande indikatorer tas bort och ersätts av normerna E.5 och E.6 med tillhörande indikatorer som beskrivs nedan. Resultatet blir separata normer för Västerhavet och Östersjön.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p><i>E.2 Miljö kvalitetsnorm (HVMFS 2018:18)</i></p> <p>Mänskliga verksamheter ska inte orsaka skadligt impulsivt ljud i marina däggdjurs</p>	<p><i>E.2 Miljö kvalitetsnorm (HVMFS 2018:18)</i></p> <p>Mänskliga verksamheter ska inte orsaka skadligt impulsivt ljud som kan leda till</p>

<p>utbredningsområden under tidsperioder då djuren är känsliga för störning. (HVMFS 2018:18)</p> <p>Indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.2 saknas. (HVMFS 2018:18)</p>	<p><u>tillfällig eller permanent hörselnedsättning hos i marina däggdjurs med effekt på populationsnivå samt för tumlare, på individnivå.</u> utbredningsområden under tidsperioder då djuren är känsliga för störning. (HVMFS 2018:18)</p> <p>Indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.2 saknas. (HVMFS 2018:18)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Motivering

Normen har omformulerats för att tydliggöra den och koppla den tydligare till uppdaterad och kvantifierad definition av god miljöstatus i bilaga 2. Normformuleringen har uppdaterats avseende att omfatta hörselskador på samtliga djur, inte bara marina däggdjur, och till att inkludera beteendeförändring hos djur. Normen förväntas ge ökad transparens om bullrande verksamheters effekt på havsmiljön.

<p><i>Föreslagen lydelse</i></p> <p><u>E.3 Miljö kvalitetsnorm</u></p> <p><u>Mänskliga verksamheter ska inte orsaka impulsivt ljud som utsätter havsmiljön för bullernivåer som förhindrar att god miljöstatus kan upprätthållas eller nås</u></p> <table border="1" data-bbox="233 1182 995 1263"> <tr> <td data-bbox="233 1182 995 1223"> <p><u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.3</u></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="233 1223 995 1263"> <p><u>E.3.1 Tillförsel av impulsivt undervattensljud</u></p> </td> </tr> </table>	<p><u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.3</u></p>	<p><u>E.3.1 Tillförsel av impulsivt undervattensljud</u></p>
<p><u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.3</u></p>		
<p><u>E.3.1 Tillförsel av impulsivt undervattensljud</u></p>		

Motivering

Ny miljö kvalitetsnorm införs för att möjliggöra åtgärder som krävs för att god miljöstatus på sikt ska kunna nås. Impulsivt buller ingår sedan 2024 i Sveriges definition av god miljöstatus, efter beslut om en EU-gemensam rekommendation om tröskelvärde för kontinuerligt undervattensljud som antogs 2022.

<p><i>Föreslagen lydelse</i></p> <p><u>E.4 Miljö kvalitetsnorm</u></p> <p><u>Tillförsel av kontinuerligt lågfrekvent ljud från mänsklig verksamhet ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljöstatus kan upprätthållas eller nås.</u></p> <table border="1" data-bbox="233 1843 995 1924"> <tr> <td data-bbox="233 1843 995 1883"> <p><u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.4</u></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="233 1883 995 1924"> <p><u>E.4.1 Tillförsel av kontinuerlig ljudenergi</u></p> </td> </tr> </table>	<p><u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.4</u></p>	<p><u>E.4.1 Tillförsel av kontinuerlig ljudenergi</u></p>
<p><u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.4</u></p>		
<p><u>E.4.1 Tillförsel av kontinuerlig ljudenergi</u></p>		

Motivering

Ny miljö kvalitetsnorm införs eftersom det tidigare inte fanns en norm om tillförsel av kontinuerligt lågfrekvent buller från mänsklig verksamhet. Normen införs för att möjliggöra åtgärder som krävs för att god miljöstatus på sikt ska kunna nås. Normen kan föreslås eftersom kontinuerligt buller nu ingår i Sveriges definition av god miljöstatus, efter beslut om en EU-gemensam rekommendation om tröskelvärde för kontinuerligt undervattensljud som antogs 2022.

<i>Föreslagen lydelse</i>
<u>E.5 Miljö kvalitetsnorm</u>
<u>Mängden marint skräp i Västerhavet ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljöstatus upprätthålls eller nås.</u>
<u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.5</u>
<u>E.5.1 Mängd skräp på stränder i Västerhavet</u>
<u>E.5.2 Mängd skräp på havsbotten i Västerhavet</u>

Motivering

Anledningen till att normen E.1 tas bort och delas är att möjliggöra mera fokus på Västerhavet och bli mer specifika när det gäller åtgärder. Enligt senaste bedömningen nås god miljöstatus för Östersjön, medan det är stora problem i Västerhavet. Därför behövs olika typer av åtgärder i de olika områdena. Normen kopplas nu också tydligare till de kvantitativa beskrivningarna av god miljöstatus i bilaga 2 som uppdaterades 2024.

<i>Föreslagen lydelse</i>
<u>E.6 Miljö kvalitetsnorm</u>
<u>Mängden marint skräp i Östersjön ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljöstatus upprätthålls eller nås</u>
<u>Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.6</u>
<u>E.6.1 Mängd skräp på stränder i Östersjön</u>
<u>E.6.2 Mängd skräp på havsbotten i Östersjön</u>

Motivering

Anledningen till att normen E.1 tas bort och delas är att möjliggöra mera fokus på Västerhavet och bli mer specifika när det gäller åtgärder. Enligt senaste bedömningen nås god miljöstatus för Östersjön, medan det är stora problem i Västerhavet. Därför behövs olika typer av åtgärder i de olika områdena. Normen kopplas nu också tydligare till de kvantitativa beskrivningarna av god miljöstatus i bilaga 2 som uppdaterades 2024.

Bilaga 3, del B Indikatorer för att bedöma miljö kvalitetsnormerna³

A. Tillförsel av näringsämnen och organiskt material (HVMFS 2018:18)

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Tillförd mängd kväve och fosfor (ton/år) beräknas årligen enligt <i>HELCOM PLC-Water Guidelines</i> och <i>OSPAR RID Principles</i>. Tillförseln beräknas per havsbassäng. Bedömning ska baseras på flödesnormaliserade årsmedelvärden för den närmast föregående sexårsperioden. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1</i> Karta 2. <i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i mängden tillförd kväve och fosfor per förvaltningsområde eller att mängden kväve och fosfor understiger den maximala belastning som fastställs inom ramen för internationella överenskommelser. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> <u>Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen Tillförsel av föroreningar från atmosfär och Tillförsel av föroreningar från land.</u> <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammen ovan användas. Dessa data ska ligga till grund för beräkning av tillförd mängd kväve och fosfor som sker regelbundet årligen enligt HELCOM PLC-Water Guidelines och OSPAR RID Principles, där belastningen från Sverige beräknas sedan per havsbassäng tillsammans med atmosfärisk kvävebelastning.</u> Bedömning ska baseras på flödesnormaliserade årsmedelvärden för den närmast föregående sexårsperioden. <u>För att bedöma om målvärdet nås ska en prognos skapas enligt samma metod som tillämpas i HELCOM PLC Guidelines, där belastningsserien extrapoleras från senaste brytpunkt i data till en prognos för belastningen för aktuellt bedömningsår som jämförs med belastningstaket. Om överenskomna belastningstak saknas ska endast trenden utvärderas.</u> <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1</i> Karta 2. <i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i mängden tillförd kväve och fosfor per förvaltningsområde <u>till Västerhavet respektive Östersjön för att försäkra att mängden tillförd kväve och fosfor senast 2030 understiger den maximala belastningen (belastningstaket) som fastställs för respektive bassäng, och som Sverige åtagit sig, samt inte ökar, inom ramen för internationella överenskommelser de regionala havskonventionerna Oskar och Helcom.</u></p>

³ Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram faktablad för respektive indikator med utförligare information, [Indikatorfaktablad](#)

Motivering

Ändringar görs i indikatorn för att tydliggöra metoden för bedömning, och tidsätta målvärdet. Ändringen i metoden är ingen ändring i sak förutom att trend ska utvärderas om belastningstak saknas vilket fortfarande gäller för Skagerrak. Målvärdet är tidsatt för att relatera till målåret för internationellt överenskomna mål för belastningsminskningar och i linje med synpunkter i EU-kommissionens granskning av ländernas rapportering 2018.

B. Tillförsel av farliga ämnen (HVMFS 2018:18)

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse						
<p>B.1.1 Farliga ämnen i biota (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Övervakningen ska ske enligt Naturvårdsverkets undersökningstyper Metaller och organiska miljögifter i blåmussla (2014), Metaller och organiska miljögifter i fisk (2014) och Metaller och organiska miljögifter i ägg av sillgrissla (2014). Data för relevanta ämnen och organismer sammanställs. För Nordsjön bedöms fisk och musslor och för Östersjön fisk och sillgrissleägg. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1</i> Karta 2. <i>Målvärde:</i> När halterna av farliga ämnen enligt tabell 11 i fisk, musslor och sillgrissleägg inte uppvisar någon ökande trend. Ämnen som överskrider tröskelvärden under indikatorerna 8.1A och 9.1A ska uppvisa nedåtgående trend. (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Tabell 11. Farliga ämnen som ligger till grund för bedömning av trend i biota</i></p> <table border="1" data-bbox="220 1473 738 1977"> <tr> <td data-bbox="220 1473 384 1727">Fisk</td> <td data-bbox="384 1473 738 1727">Hg, Cd, Pb, HCB, HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika PCBer, icke dioxinlika PCBer* och TBT</td> </tr> <tr> <td data-bbox="220 1727 384 1767">Musslor</td> <td data-bbox="384 1727 738 1767">Hg, Cd, Pb och PAH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="220 1767 384 1977">Sillgrissle ägg</td> <td data-bbox="384 1767 738 1977">Hg, Cd, Pb, HCB, HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika PCBer och icke dioxinlika PCBer*</td> </tr> </table> <p>* Avser följande PCB kongener: CB 28, 52, 101, 138, 153 och 180.</p>	Fisk	Hg, Cd, Pb, HCB, HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika PCBer, icke dioxinlika PCBer* och TBT	Musslor	Hg, Cd, Pb och PAH	Sillgrissle ägg	Hg, Cd, Pb, HCB, HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika PCBer och icke dioxinlika PCBer*	<p>B.1.1 Farliga ämnen i biota och sediment</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Övervakningen ska ske enligt <u>metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet <i>Farliga ämnen i biota och Farliga ämnen i sediment.</i></u> Naturvårdsverkets undersökningstyper Metaller och organiska miljögifter i blåmussla (2014), Metaller och organiska miljögifter i fisk (2014) och Metaller och organiska miljögifter i ägg av sillgrissla (2014). Data för relevanta ämnen och organismer sammanställs. <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammen ovan användas. För Västerhavet Nordsjön ska fisk, och musslor och sediment bedömas, och för Östersjön fisk, och sillgrissleägg och sediment. För biota ska årligen uppmätta halter användas för trendanalyserna. För sediment ska uppmätta halter i daterade skikt av sedimentkärnor, eller halter i det översta sedimentlagret (0-2 cm) användas för trendanalyserna. Tidsperioden för bedömningen ska i normalfallet vara 12 år. Observerad trend jämförs med målvärdet. Ämnen som ska bedömas framgår av tabell 17.</u> <i>Bedömningsområde:</i> <u>Bassänggrupperna Västerhavet, Egentliga Östersjön, och Bottniska viken enligt bilaga 1, kartorna 3-5.</u> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1</i> Karta 2. <i>Målvärde:</i> När halterna av farliga ämnen enligt tabell <u>17</u> i fisk, musslor, och sillgrissleägg <u>och sediment</u> inte uppvisar någon ökande trend. Ämnen som överskrider tröskelvärden i fisk, musslor, och sillgrissleägg <u>eller sediment</u> <u>under enligt indikatorerna 8.1A och eller 9.1A,</u> ska uppvisa nedåtgående trend <u>i motsvarande matris och bedömningsområde.</u></p>
Fisk	Hg, Cd, Pb, HCB, HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika PCBer, icke dioxinlika PCBer* och TBT						
Musslor	Hg, Cd, Pb och PAH						
Sillgrissle ägg	Hg, Cd, Pb, HCB, HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika PCBer och icke dioxinlika PCBer*						

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse										
(HVMFS 2018:18)	<p>Tabell 177. Farliga ämnen som ligger till grund för bedömning av trend i biota <u>och sediment</u></p> <table border="1" data-bbox="837 405 1370 1048"> <thead> <tr> <th data-bbox="837 405 954 443">Matris</th> <th data-bbox="954 405 1370 443">Ämnen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="837 443 954 689">Fisk</td> <td data-bbox="954 443 1370 689">Hg, Cd, Pb, <u>Cu</u>, HCB, HBCDD₂, <u>PBDE*</u>, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, <u>dioxiner</u> och dioxinlika <u>PCBer föreningar**</u>, <u>PFOS och</u> <u>Ej</u> <u>icke</u> <u>dioxinlika</u> <u>PCBer***</u> och TBT</td> </tr> <tr> <td data-bbox="837 689 954 757">Musslor</td> <td data-bbox="954 689 1370 757"><u>B(a)P</u>, Hg, Cd <u>och</u> Pb och PAH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="837 757 954 981">Sillgris sleägg</td> <td data-bbox="954 757 1370 981">Hg, Cd, Pb, <u>Cu</u>, HCB, <u>PBDE*</u>, HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika <u>PCBer föreningar**</u>, <u>HCB</u>, <u>HBCDD</u>, <u>PFOS</u> och <u>Ej</u> <u>icke</u> dioxinlika <u>PCBer***</u></td> </tr> <tr> <td data-bbox="837 981 954 1048"><u>Sediment</u></td> <td data-bbox="954 981 1370 1048"><u>Cd, Pb, Cu, TBT, Fluoranten och Antracen</u></td> </tr> </tbody> </table> <p><u>*Trendanalysen görs med avseende på BDE 47</u></p> <p><u>**Trendanalysen görs med avseende på TEQ av PCDD+PCDF+DL PCB</u></p> <p><u>***Trendanalysen görs med avseende på CB 53</u></p>	Matris	Ämnen	Fisk	Hg, Cd, Pb, <u>Cu</u> , HCB, HBCDD ₂ , <u>PBDE*</u> , bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, <u>dioxiner</u> och dioxinlika <u>PCBer föreningar**</u> , <u>PFOS och</u> <u>Ej</u> <u>icke</u> <u>dioxinlika</u> <u>PCBer***</u> och TBT	Musslor	<u>B(a)P</u> , Hg, Cd <u>och</u> Pb och PAH	Sillgris sleägg	Hg, Cd, Pb, <u>Cu</u> , HCB, <u>PBDE*</u> , HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika <u>PCBer föreningar**</u> , <u>HCB</u> , <u>HBCDD</u> , <u>PFOS</u> och <u>Ej</u> <u>icke</u> dioxinlika <u>PCBer***</u>	<u>Sediment</u>	<u>Cd, Pb, Cu, TBT, Fluoranten och Antracen</u>
Matris	Ämnen										
Fisk	Hg, Cd, Pb, <u>Cu</u> , HCB, HBCDD ₂ , <u>PBDE*</u> , bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, <u>dioxiner</u> och dioxinlika <u>PCBer föreningar**</u> , <u>PFOS och</u> <u>Ej</u> <u>icke</u> <u>dioxinlika</u> <u>PCBer***</u> och TBT										
Musslor	<u>B(a)P</u> , Hg, Cd <u>och</u> Pb och PAH										
Sillgris sleägg	Hg, Cd, Pb, <u>Cu</u> , HCB, <u>PBDE*</u> , HBCDD, bromerade difenyletrar, perfluorerade föreningar, HCH, dioxiner och dioxinlika <u>PCBer föreningar**</u> , <u>HCB</u> , <u>HBCDD</u> , <u>PFOS</u> och <u>Ej</u> <u>icke</u> dioxinlika <u>PCBer***</u>										
<u>Sediment</u>	<u>Cd, Pb, Cu, TBT, Fluoranten och Antracen</u>										

Motivering

Sediment har lagts till som matris och koppar har lagts till som ämne för att förbättra bedömningen av om normen följs eller inte. Metodbeskrivningen har ändrats för att göra den tydligare och bättre beskriva hur bedömningen görs. Bedömningsområde har ändrats för att motsvara det område som data medger en bedömning av.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Beräkningar av nedfall över Östersjön och Nordsjön sammanställs av Europeiska luftövervakningsprogrammet (EMEP) i regelbundet återkommande beställningar från Helcom, Pollution Load Compilation (PLC), och Oskar, Comprehensive Atmospheric Monitoring Programme (CAMP). Indikatorn</p>	<p>B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> <u>Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet Tillförsel av föroreningar från atmosfär.</u> <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Ärligen beräknat meteorologiskt</u></p>

<p>bygger på trend i nedfallet per havsbassäng (ton/år) över den senaste sexårsperiod som ingår i analysen. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1</i> Karta 2 <i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i tillförsel av kvicksilver, kadmium, PBDE och dioxiner. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>nedfall beräkningar av nedfall över Östersjön och Nordsjön som sammanställs av Europeiska luftövervakningsprogrammet (EMEP) ska användas för trendanalyserna. i regelbundet återkommande beställningar från Helcom, Pollution Load Compilation (PLC), och Oskar, Comprehensive Atmospheric Monitoring Programme (CAMP) Tidsperioden för bedömningen av trend ska i normalfallet vara 6 år. Observerad trend jämförs med målvärdet. Indikatorn bygger på trend i nedfallet per havsbassäng (ton/år) över den senaste sexårsperiod som ingår i analysen. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1</i> Karta 2 <i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i tillförsel av kvicksilver, kadmium, bly, bromerade difenyletrar PBDE (BDE 99), och dioxiner och furaner (TEQ av PCDD + PCDF).</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Motivering

Metodbeskrivningen har ändrats för att göra den tydligare och bättre beskriva hur bedömningen görs. Bly och BDE99 har lagts till som ämnen för att förbättra bedömningen av om normen följs eller inte.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
<p>B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten (HVMFS 2018:18) <i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Övervakning ska ske enligt Havs- och vattenmyndighetens undersökningstyp <i>Vattenkemi i vattendrag</i> (2016). Sammanställningar av tillförseln till Nordsjön och Östersjön via vattendrag görs i regelbundet återkommande beställningar från Helcom (Pollution Load Compilation (PLC)) och OSPAR (Riverine Inputs and Direct Discharges (RID)). <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1</i> Karta 2. <i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i tillförsel av kvicksilver och kadmium. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten <i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet <u>Tillförsel av föroreningar från land.</u> Övervakning ska ske enligt Havs- och vattenmyndighetens undersökningstyp <i>Vattenkemi i vattendrag</i> (2016). För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Dessa data ska ligga till grund för beräkning av tillförd mängd kvicksilver, bly och kadmium som sker årligen enligt HELCOM PLC-Water Guidelines och OSPAR RID Principles, där belastningen från Sverige beräknas per havsbassäng. Dessa flödesnormaliserade årsmedelvärden ska användas för trendanalysen och jämföras med målvärdet. Sammanställningar av tillförseln till Nordsjön och Östersjön via vattendrag görs i regelbundet återkommande</p>

	<p>beställningar från Helcom (Pollution Load Compilation (PLC)) och OSPAR (Riverine Inputs and Direct Discharges (RID)).</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1 Karta 2.</p> <p><i>Målvärde:</i> Nedåtgående trender i mängden tillförsel av tillförd kvicksilver, bly och kadmium per havsbassäng.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Motivering

Metodbeskrivningen har ändrats för att göra den tydligare och bättre beskriva hur bedömningen görs. Bly har lagts till som ämnen för att förbättra bedömningen av om normen följs eller inte

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn (HVMFS 2018:18)</p> <p>Förvaltningsområde: Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> Övervakning ska ske enligt Naturvårdsverkets undersökningstyp <i>Havsörn, bestånd</i> (2004). Okläckbara ägg och skalbitar från havsörn insamlas fortlöpande vid årliga bokkontroller. Skaltjockleken mäts med den metod som använts internationellt och i Sverige sedan 1960-talet.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Samtliga kustvattentyper enligt bilaga 1 kartorna 4–5.</p> <p><i>Målvärde:</i> Skaltjocklek ska vara ≥ 0.59 mm. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn <i>Förvaltningsområde:</i> Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet Reproduktion hos havsörn ska ske enligt Naturvårdsverkets undersökningstyp <i>Havsörn, bestånd</i> (2004).</p> <p>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Uppmätt skaltjocklek från Okläckbara ägg och skalbitar från havsörn ska jämföras med målvärdet. insamlas fortlöpande vid årliga bokkontroller. Skaltjockleken mäts med den metod som använts internationellt och i Sverige sedan 1960-talet.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Bassänggrupperna Egentliga Östersjön och Bottniska viken Samtliga kustvattentyper enligt bilaga 1 kartorna 4–5.</p> <p><i>Målvärde:</i> Skaltjocklek ska vara ≥ 0.59 mm.</p>

Motivering

Bedömningsområde har ändrats för att motsvara det område som data medger en bedömning av.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av</p>	<p>B.2.2 Antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp av olja och oljeliknande produkter</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</p>

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>olja och oljeliknande produkter (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Enligt indikator 8.3A i bilaga 2 Del B. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1 Karta 2. <i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp. (HVMFS 2018:18)</p>	<p><i>Metod:</i> <u>Övervakning ska ske</u> enligt indikator 8.3A i bilaga 2 Del B. <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Årligen uppmätta antal och volymer av oljespill ska användas för trendanalyserna och jämförelse med målvärde. Tidsperioden för bedömningen av trend ska vara 6 år.</u> <i>Bedömningsområde:</i> <u>Bassänggrupperna Västerhavet, Egentliga Östersjön och Bottniska viken</u>—Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1 Kartorna 3-5 2. <i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i antal och volymer av upptäckta olagliga eller olycksrelaterade utsläpp.</p>

Motivering

Metodbeskrivningen har ändrats för att göra den tydligare och bättre beskriva hur bedömningen görs. Bedömningsområde har ändrats för att motsvara det område som data medger en bedömning av.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex) (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Enligt indikator 8.2A i bilaga 2 Del B. <i>Bedömningsområde:</i> Västerhavet och Egentliga Östersjön enligt bilaga 1 kartorna 3–4. <i>Målvärde:</i> Uppåtgående trend i antal provtagningslokaler per bedömningsområde som klarar tröskelvärdena för indikator 8.2A i bilaga 2 Del B. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex) (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> <u>Övervakning ska ske enligt</u> indikator 8.2A i bilaga 2. <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Årsmedelvärden av Vas Deferens Sequence Index (VDSI), i respektive bedömningsområde ska beräknas per art och användas för trendanalysen och jämförelse med målvärdet. Tidsperioden för bedömningen är i normalfallet 6 år. Enligt indikator 8.2A i bilaga 2 Del B.</u> <i>Bedömningsområde:</i> <u>Bassänggrupperna Västerhavet och Egentliga Östersjön</u> enligt bilaga 1 kartorna 3–4. <i>Målvärde:</i> <u>När årsmedelvärdet för VDSI inte uppvisar någon ökande trend. Bedömningsområden som överskrider tröskelvärden i indikatorn 8.2A ska uppvisa nedåtgående trend. Om flera arter förkommer i samma bedömningsområde ska alla arter klara målvärdet. Uppåtgående trend i antal provtagningslokaler per</u></p>

	bedömningsområde som klarar tröskelvärdena för indikator 8.2A i bilaga 2 Del B.
--	---------------------------------------------------------------------------------

Motivering

Beskrivningen av målvärdet har förenklats och förbättrats men med samma innebörd som tidigare. Metodbeskrivningen har ändrats för att göra den tydligare och bättre beskriva hur bedömningen görs. Bedömningsområde har ändrats för att motsvara det område som data medger en bedömning av.

C. Biologisk störning (HVMFS 2018:18)

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>C.1.1 Trend för introduktioner av nya främmande arter (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> Enligt indikator 2.1A i bilaga 2 Del B.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Västerhavet respektive Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1.</p> <p><i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i antalet nyintroducerade främmande arter genom mänskliga aktiviteter. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>C.1.1 Trend för <u>ny</u>introduktioner av nya främmande arter</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> <u>Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen <i>Främmande arter, Medborgarforskning gällande främmande arter och Effekter av kylvatten.</i></u></p> <p><u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data ska hämtas från AquaNIS (Information system on aquatic non-indigenous and cryptogenic species) och antalet nyintroduktioner per bedömningsområde ska beräknas under bedömningsperioden (6 år).</u> Enligt indikator 2.1A i bilaga 2 Del B.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Västerhavet respektive Östersjön <u>Samtliga havsbassänger</u> enligt bilaga 1 Karta 1 <u>2</u>.</p> <p><i>Målvärde:</i> Nedåtgående trend i antalet <u>Nollförekomst av</u> nyintroducerade främmande arter genom mänskliga aktiviteter <u>under bedömningsperioden.</u></p>

Motivering

Indikator C.1.1 har uppdaterats till ett kvantitativt värde (nollförekomst) då en trend i introduktionen av främmande arter är svår att läsa ut under endast en 6-årsperiod. För att fånga upp spridningsvägar och möjliggöra lokala åtgärder har bedömningsområdet uppdaterats från Östersjön och Västerhavet till samtliga havsbassänger.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>C.3.1 Fiskeridödlighet (F) (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> Enligt indikator 3.1A i bilaga 2 Del B.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Enligt ICES aktuella rådgivning.</p> <p><i>Målvärde:</i> När $F < F_{MSY}$ för de bestånd för vilka det finns en analytisk bedömning och en F_{MSY}- nivå i enlighet med ICES bedömning. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>C.3.1 Fiskeridödlighet (F) <u>för alla kommersiellt nyttjade populationer</u></p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> <u>Enligt indikator 3.1A i bilaga 2 Del B. Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen <i>Fritidsfiske, Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet, Fisk och kräftdjur i utsjön.</i> För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Fiskeridödlighet (F) ska beräknas av ICES och bedömningen göras genom jämförelse med nivån för maximalt hållbart uttag, (MSY), enligt ICES senaste rådgivning för populationer för vilka det finns en analytisk bedömning och en F_{MSY}-nivå i enlighet med ICES bedömning. För populationer där referenspunkter för F_{MSY} saknas används om tillgängligt F_{PA}, dvs. $F < F_{PA}$, eller motsvarande MSY-proxy nivå, dvs. $F < F_{MSY-proxy}$. Ett aritmetiskt medelvärde för den senaste treårsperioden ska beräknas per population med $F < F_{MSY}$ och jämföras med målvärdet.</u></p> <p><i>Bedömningsområde:</i> <u>Enligt ICES aktuella rådgivning. Västerhavet och Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1. Den geografiska skalan för bedömning av individuella populationer/arter sätts av fiskeriförvaltningen. Dessa populationer fördelas sedan ut på de svenska bedömningsområdena.</u></p> <p><i>Målvärde:</i> <u>När $F < F_{MSY}$ för de bestånd för vilka det finns en analytisk bedömning och en F_{MSY}- nivå i enlighet med ICES bedömning minst 90 % av de populationer som ingår i bedömningen.</u></p> <p><u>För alla de populationer där ICES rekommenderar nollfångster ska fiskeridödligheten inte överstiga ICES råd om möjlig bifångst.</u></p>

Motivering

Målvärdet har ändrats och metodbeskrivningen har förtydligats, bland annat med precisering av tidsperiod, för att underlätta bedömning av om normen följs, samt framtagande av åtgärder som krävs för att god miljöstatus på sikt ska nås. Med ändringarna blir det enklare detektera förändringar i dödlighet.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Enligt indikator 3.2A i bilaga 2 Del B. <i>Bedömningsområde:</i> Enligt ICES aktuella rådgivning. <i>Målvärde:</i> När lekbiomassan (SSB) > B_{MSY}-trigger i enlighet med ICES aktuella rådgivning. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>C.3.2 Lekbiomassa (SSB) för alla kommersiellt nyttjade bestånd (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Enligt indikator 3.2A i bilaga 2 Del B. <i>Bedömningsområde:</i> Enligt ICES aktuella rådgivning. <i>Målvärde:</i> När lekbiomassan (SSB) > B_{MSY}-trigger i enlighet med ICES aktuella rådgivning. (HVMFS 2018:18)</p>

Motivering

Indikatorn tas bort men kommer innehållsmässigt att omfattas av bedömningen av andra indikatorer

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade fisk- och skaldjurspopulationer (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Bedömning av långsiktigt hållbart nyttjande ska ske för populationer som inte inkluderas i indikatorerna C.3.1 eller C.3.2. Detta ska ske med hjälp av vetenskaplig bedömning, t.ex. enligt metodik i <i>Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten</i> som Havs- och vattenmyndigheten regelbundet publicerar. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1 Karta 2. <i>Målvärde:</i> Minst 90 % av bedömda populationer nyttjas hållbart i svenska vatten. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>C.3.3 Hållbart nyttjande av nationellt förvaltade fisk- och skaldjurspopulationer (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Bedömning av långsiktigt hållbart nyttjande ska ske för populationer som inte inkluderas i indikatorerna C.3.1 eller C.3.2. Detta ska ske med hjälp av vetenskaplig bedömning, t.ex. enligt metodik i <i>Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten</i> som Havs- och vattenmyndigheten regelbundet publicerar. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1 Karta 2. <i>Målvärde:</i> Minst 90 % av bedömda populationer nyttjas hållbart i svenska vatten. (HVMFS 2018:18)</p>

Motivering

Indikatorn utgår då den överlappar med definitionen av god miljöstatus i Bilaga 2 och inte är belastningsrelaterad.

Föreslagen lydelse

C.3.4 Åldersfördelning för kommersiellt nyttjade populationer**Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön****Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen****Fritidsfiske, Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet samt Fisk och kräftdjur i utsjön.****För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömning av populationers åldersfördelning ska göras mot en modellerad åldersfördelning vid en given fiskeridödlighet. Bedömningen ska göras för kategori 1 bestånd (enligt ICES karaktärisering⁴). Populationens åldersstruktur under bedömningsperioden (6 år) ska jämföras med ett modellerat jämviktssläge för åldersfördelningen vid en given fiskeridödlighet.****Bedömningsområde: Västerhavet och Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1.****Målvärde: När kvoten mellan ett observerat värde för åldersfördelning och åldersfördelningen vid ett modellerat fisketryck som motsvarar F_{MSY} är lika med eller överstiger 1 för alla bedömda populationer.***Motivering*

Ny Indikator som har anpassats till ny beslutad definition av god miljöstatus i bilaga 2 från 2024. Nya indikatorer har utvecklats för miljö kvalitetsnormen C.3 för att underlätta bedömning av om miljö kvalitetsnormen följs, samt av vilka åtgärder som behövs för att god miljöstatus på sikt ska nås. De nya indikatorerna skiljer sig tydligare från definitionen av god miljöstatus, sätter upp delmål mot god miljöstatus och är tydligare inriktade på relevant belastning i linje med synpunkter i EU-kommissionens granskning av ländernas rapportering 2018.

*Föreslagen lydelse***C.3.5 Orapporterat och olagligt utkast av fisk****Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön****Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen****Bifångst och Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet****För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömning ska göras för de populationer och arter som omfattas av landningsskyldigheten. Orapporterade och olagliga utkast av fisk ska beräknas per metier (fiskeredskap), område och år för respektive bedömningsperiod. ICES utkastberäkningar för respektive bestånd ska användas där dessa finns tillgängliga. För de bestånd där ingen utkastberäkning är tillgänglig via ICES, ska nationella beräkningar göras med hjälp av provtagningar som nämns ovan.****Bedömningsområde: Västerhavet enligt bilaga 1 Karta 1.****Målvärde: Olagligt utkast ska vara noll för de bestånd, arter och fångster som omfattas av landningsskyldighet***Motivering*

⁴ [Technical Guidelines - Advice on fishing opportunities \(figshare.com\)](https://www.figshare.com).

Nya indikatorer har utvecklats för miljö kvalitetsnormen C.3 för att underlätta bedömning av om miljö kvalitetsnormen följs, samt av vilka åtgärder som behövs för att god miljö status på sikt ska nås. De nya indikatorerna skiljer sig tydligare från definitionen av god miljö status, sätter upp delmål mot god miljö status och är tydligare inriktade på relevant belastning i linje med EU-kommissionens synpunkter.

Föreslagen lydelse
<p>C.3.6 Fiskpopulationer med hög biologisk risk Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön Metod: <u>Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen Fritidsfiske, Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet, Fisk och kräftdjur i utsjön samt Kustfisk.</u> För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammen ovan användas. Antalet populationer som med hög biologisk risk ska räknas per flottsegment. Därefter ska populationernas andel av fångst per flottsegment, baserad på flottsegmentens totala landning i vikt beräknas. Sedan beräknas hur stor andelen per respektive flottsegment är av den totala fångsten av populationen eller populationerna som identifierats vara utsatta för hög biologisk risk inom hela bedömningsområdet. Beräknade värden ska jämföras med målvärdet. Hög biologisk risk för ett bestånd definieras enligt följande punkter: a) bedöms ligga under nivån för långsiktig biologisk hållbarhet, Blim, b) är förtecknade i senaste Rödlistade arter i Sverige eller i CITES. Bedömningsområde: Västerhavet och Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1. Målvärde: Andel populationer med hög biologisk risk är mindre än 10 % av den totala biomassan per landning och/eller relevant flottsegment och andelen är mindre än 10 % fångst per population(er) över hela bedömningsperioden.</p>

Motivering

Nya indikatorer har utvecklats för miljö kvalitetsnormen C.3 för att underlätta bedömning av om miljö kvalitetsnormen följs, samt av vilka åtgärder som behövs för att god miljö status på sikt ska nås. De nya indikatorerna skiljer sig tydligare från definitionen av god miljö status, sätter upp delmål mot god miljö status och är tydligare inriktade på relevant belastning i linje med EU-kommissionens synpunkter.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten (HVMFS 2018:18) Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön Metod: Övervakning ska ske genom botten trålsundersökningar. Large Fish Index (LFI) beräknas för varje tråldrag som den andel av biomassan fisk som är större än eller lika med 38 cm i pelagialen i Östersjön och större än eller lika med 50 cm i det demersala</p>	<p>C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten (HVMFS 2018:18) Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön Metod: <u>Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet Fisk och kräftdjur i utsjön.</u> Övervakning ska ske genom botten trålsundersökningar. För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Large Fish Index (LFI) ska</p>

<p>fisksamhället i Nordsjön (Ospar 2017)⁵. All fångstdata standardiseras genom att statistiskt ta hänsyn till andra faktorer som kan påverka fångsten, t.ex. koordinaterna, tråldjup och syrehalt.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Västerhavet och Östersjön</p> <p><i>Målvärde:</i> Uppåtgående trend under bedömningsperioden av andelen stor fisk (LFI) jämfört med föregående sexårsperiod. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>beräknas för varje tråldrag som den andel av biomassan <u>av</u> fisk som är större än eller lika med 38 cm i pelagialen i Östersjön och större än eller lika med 50 cm i det demersala fisksamhället i Nordsjön–(Ospar 2017)⁶. <u>I Östersjön ska All fångstdata standardiseras genom att statistiskt ta hänsyn till andra faktorer som kan påverka fångsten, t.ex. koordinaterna, tråldjup och syrehalt. Beräknade värden ska användas för trendanalys för Östersjön och beräkning av andel stor fisk i Västerhavet och ska jämföras med tröskelvärdet.</u></p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Västerhavet och Östersjön <u>enligt bilaga 1 Karta 1.</u></p> <p><i>Målvärde:</i> <u>Östersjön:</u> Uppåtgående <u>signifikant</u> trend under bedömningsperioden av andelen stor fisk (LFI) jämfört med föregående sexårsperiod. <u>Västerhavet: Andelen av stor fisk ska vara minst 30 % som medelvärde under bedömningsperioden.</u></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Motivering

Metodbeskrivningen har ändrats för att göra den tydligare och bättre beskriva hur bedömningen görs. Målvärdet har ändrats för Västerhavet för att göra det kvantitativt då det nu bedöms vara möjligt.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – torsk (HVMFS 2018:18)</p> <p>Förvaltningsområde: Nordsjön</p> <p><i>Metod:</i> Övervakning ska ske enligt Havs- och vattenmyndighetens undersökningstyp <i>Provfiske med kustöversiktsnät, nätlänkar och ryssjor på kustnära grunt vatten (2015)</i>. Indikatorn beräknar andel stor fisk i kustvatten inom Västerhavets skärgårdsområde. Beräkningen av indikatorn ska följa OSPARs metodik för <i>Proportion of Large Fish (LFI)</i>, Ospar (2017)⁷.</p>	<p>C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – torsk (HVMFS 2018:18)</p> <p>Förvaltningsområde: Nordsjön</p> <p><i>Metod:</i> Övervakning ska ske enligt Havs- och vattenmyndighetens <u>metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet Kustfisk.</u> undersökningstyp <i>Provfiske med kustöversiktsnät, nätlänkar och ryssjor på kustnära grunt vatten (2015)</i>. <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Indikatorn b</u> <u>Beräkningar ska göras av</u> andel stor fisk i kustvatten inom</p>

⁵ <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/intermediate-assessment-2017/biodiversity-status/fish-and-food-webs/proportion-large-fish-large-fish-index/>

⁶ <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/intermediate-assessment-2017/biodiversity-status/fish-and-food-webs/proportion-large-fish-large-fish-index/>

⁷ <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/intermediate-assessment-2017/biodiversity-status/fish-and-food-webs/proportion-large-fish-large-fish-index/>

<p><i>Bedömningsområde:</i> Västerhavets kustvattentyper enligt <i>bilaga 1</i> Karta 3. <i>Målvärde:</i> Uppåtgående trend i storleksfördelning och andel fiskar som är >50 cm. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>Västerhavets skärgårdsområde. Beräkningen av indikatorn ska följa OSPARs <u>Ospars</u> metodik för Proportion of Large Fish (LFI)⁸ <u>och det beräknade värdet ska jämföras med målvärdet. Bedömningen ska kombinera alla kusttrådrag i relevanta kustvattentyper och bedöma torsk som en population i Västerhavet skärgårds- och fjordområde. Stor fisk är individer större än 50 cm.</u> <i>Bedömningsområde:</i> Västerhavets kustvattentyper <u>1n, 2 och 3</u> enligt <i>bilaga 1</i> Karta 3. <i>Målvärde:</i> Uppåtgående trend i storleksfördelning och <u>Andelen stor torsk fisk som är >50 cm ska vara minst 30 %.</u></p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Motivering

Metodbeskrivningen har ändrats för att göra den tydligare och bättre beskriva hur bedömningen görs. Målvärdet har ändrats för att göra det kvantitativt då det nu bedöms vara möjligt.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
<p>C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre (HVMFS 2018:18) <i>Förvaltningsområde:</i> Östersjön <i>Metod:</i> Övervakning ska ske varje år enligt Havs- och vattenmyndighetens undersökningstyp <i>Provfiske i Östersjöns kustområde</i> (2015). Beräkningar ska göras utifrån den andel av fisksamhället som representerar den 90:e percentilen i längdfördelningen (L90). Individer som anses vara för små för att fångas representativt i näten ska tas bort ur beräkningarna (för att undvika att få med ettåriga fiskar som kan vara talrika i fångsten). <i>Bedömningsområde:</i> Östersjöns kustvattentyper, exklusive Skånes kustvatten, enligt <i>bilaga 1</i> kartorna 4 och 5. <i>Målvärde:</i> Ingen nedåtgående trend i 90-percentilen för fiskens längd. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>C.4.3 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – abborre (HVMFS 2018:18) <i>Förvaltningsområde:</i> Östersjön <i>Metod:</i> Övervakning ska ske varje år enligt Havs- och vattenmyndighetens undersökningstyp <i>Provfiske i Östersjöns kustområde</i> (2015). Beräkningar ska göras utifrån den andel av fisksamhället som representerar den 90:e percentilen i längdfördelningen (L90). Individer som anses vara för små för att fångas representativt i näten ska tas bort ur beräkningarna (för att undvika att få med ettåriga fiskar som kan vara talrika i fångsten). <i>Bedömningsområde:</i> Östersjöns kustvattentyper, exklusive Skånes kustvatten, enligt <i>bilaga 1</i> kartorna 4 och 5. <i>Målvärde:</i> Ingen nedåtgående trend i 90-percentilen för fiskens längd. (HVMFS 2018:18)</p>

⁸ [Lynam, C.P. and Piet, G.J. 2023. Proportion of Large Fish \(Large Fish Index\). In: OSPAR, 2023: The 2023 Quality Status Report for the Northeast Atlantic. OSPAR Commission, London. Available at: https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/quality-status-reports/qsr-2023/indicator-assessments/proportion-lfi](https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/quality-status-reports/qsr-2023/indicator-assessments/proportion-lfi)
<https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/intermediate-assessment-2017/biodiversity-status/fish-and-food-webs/proportion-large-fish-large-fish-index/>

Motivering

Indikator C.4.3 utgår då den överlappar med indikator 1.3E i bilaga 2 och behovet av indikatorn inte längre föreligger.

<p><i>Föreslagen lydelse</i></p> <p><u>C.5.1 Bifångst av tumlare</u> <u>Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön</u> <u>Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet Bifångst.</u> <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data på antal bifångade djur från alla tillgängliga källor ska summeras årligen. Trendanalys ska genomföras. Data ska inkludera strandade tumlare där dödsorsaken bedöms vara bifångst. Analyser av dödlighet orsakad av bifångst ska göras per population och jämföras med målvärdet.</u> <u>Bedömningsområde: Havsbassänger enligt bilaga 1 Karta 2 enligt följande:</u> <u>Östersjöpopulationen: Bornholmshavet och Hanöbukten, V Gotlandshavet, Ö Gotlandshavet, N Gotlandshavet, Ålands hav och Bottenhavet.</u> <u>Bälthavspopulationen: Kattegatt, Öresund, Arkonahavet och S Öresund.</u> <u>Nordsjöpopulationen: Kattegatt och Skagerrak.</u> <u>Målvärde: När antal tumlare som dödas genom bifångst inte överskrider de värden som anges nedan:</u> <u>Östersjöpopulationen: Noll (0) individer per år.</u> <u>Bälthavspopulationen: Nedåtgående trend i bifångst av tumlare som möjliggör att tröskelvärdet enligt indikator 1.1A klaras senast 2036.</u> <u>Nordsjöpopulationen: Nedåtgående trend i bifångst av tumlare som möjliggör att tröskelvärdet enligt indikator 1.1A klaras senast 2036.</u></p>

Motivering

Indikatorn införs för att möjliggöra bedömning av om miljö kvalitetsnormen C.5 följs. Målvärde föreslås i relation till den definitionen av god miljöstatus som infördes 2024 i Bilaga 2.

<p><i>Föreslagen lydelse</i></p> <p><u>C.5.2 Bifångst av knobbsäl</u> <u>Förvaltningsområde: Östersjön</u> <u>Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet Bifångst.</u> <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data på antal bifångade djur från alla tillgängliga källor ska summeras årligen. Trendanalys ska genomföras. Data ska inkludera strandade sälar där dödsorsaken bedöms vara bifångst. Analyser av dödlighet orsakad av bifångst ska göras per population och jämföras med målvärdet.</u> <u>Bedömningsområde: V Gotlandshavet enligt bilaga 1 Karta 2.</u> <u>Målvärde: Kalmarsundspopulationen: Nedåtgående trend i bifångsten så att den senast år 2036 är 0 individer per år.</u></p>

--

Motivering

Indikatorn införs för att möjliggöra bedömning av om miljö kvalitetsnormen C.5 följs. Målvärde föreslås i relation till den definitionen av god miljö status som infördes 2024 i Bilaga 2.

D. Fysisk påverkan

<i>Nuvarande lydelse:</i>	<i>Föreslagen lydelse:</i>
Fysisk störning (HVMFS 2018:18)	<u>Fysisk påverkan</u>

Motivering

Rubrik ändras från fysisk störning till fysisk påverkan för att bättre spegla innehållet i normerna som följer. Begreppen har också tidigare gjorts tydligare i bilaga 2. Fysisk påverkan är det bredare begreppet och inkluderar i sin tur fysisk störning och fysisk förlust.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
<p>D.1.1 Trend för fysisk störning på havsbotten från bottentrålning (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Provtagning och bedömning enligt ICES Special Request Advice sr.2017.13⁹. <i>Bedömningsområde:</i> Västerhavet och Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1. <i>Målvärde:</i> Arealen trålsvepta områden under bedömningsperioden ska minska jämfört med närmast föregående sexårsperiod. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>D.1.1 Trend för fysisk störning på havsbotten från bottentrålning (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Provtagning och bedömning enligt ICES Special Request Advice sr.2017.13¹⁰. <i>Bedömningsområde:</i> Västerhavet och Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1. <i>Målvärde:</i> Arealen trålsvepta områden under bedömningsperioden ska minska jämfört med närmast föregående sexårsperiod. (HVMFS 2018:18)</p>

Motivering

Indikatorn har tagits bort under normen D.1, men återfinns till i ändrad form som D.4.1.

<i>Nuvarande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
--------------------------	---------------------------

⁹ http://ices.dk/sites/pub/Publication%20Reports/Advice/2017/Special_requests/eu.2017.13.pdf

¹⁰ http://ices.dk/sites/pub/Publication%20Reports/Advice/2017/Special_requests/eu.2017.13.pdf

<p>D.1.2 Fysisk förlust av sandbankar och rev (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Uppföljning sker utifrån <i>Natura Naturtypskarta</i> som rapporteras till Europeiska kommissionen vart sjätte år. Bedömning av fysisk förlust görs genom jämförelse av kriteriet utsträckning med referensvärdet för kriteriet. Referensvärdet utgörs av föregående rapportering till Europeiska kommissionen. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1 Karta 2</i>. <i>Målvärde:</i> Arealen av undertyper till naturtyperna sandbankar och rev (N2000) ("biogena rev inklusive maerl", "ålgräsängar och annan långskottsvegetation" samt "musselbankar med täckningsgrad mindre än 10 %") ska bibehållas eller öka. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>D.1.2 Fysisk förlust av sandbankar och rev (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Uppföljning sker utifrån <i>Natura Naturtypskarta</i> som rapporteras till Europeiska kommissionen vart sjätte år. Bedömning av fysisk förlust görs genom jämförelse av kriteriet utsträckning med referensvärdet för kriteriet. Referensvärdet utgörs av föregående rapportering till Europeiska kommissionen. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger enligt <i>bilaga 1 Karta 2</i>. <i>Målvärde:</i> Arealen av undertyper till naturtyperna sandbankar och rev (N2000) ("biogena rev inklusive maerl", "ålgräsängar och annan långskottsvegetation" samt "musselbankar med täckningsgrad mindre än 10 %") ska bibehållas eller öka. (HVMFS 2018:18)</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Motivering

Indikatorn har tagits bort under normen D.1, men återfinns till i ändrad form som D.4.1.

<p><i>Föreslagen lydelse</i></p> <p><u>D.4.1 Fysisk påverkan på havsbotten från bottentrålning</u></p> <p><u><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</u></p> <p><u><i>Metod:</i> Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet Fysisk påverkan.</u></p> <p><u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömningen ska baseras på information om områdets känslighet, den givna risken för trålpåverkan i området, och belastningens intensitet och varaktighet per bedömningsområde.</u></p> <p><u>Känslighet för fysisk påverkan per huvudsaklig livsmiljötyp ska här baseras på definitioner från Helcom och Oskar på en 5-gradig skala. Risken för trålpåverkan och belastningens varaktighet och intensitet ska modelleras baserat på svensk VMS-data och SAR (Swept Area Ratio) som anpassats efter en nationell EUNIS-karta över huvudsakliga livsmiljötyper. Känslighet och risk för påverkan ska vägas samman i en riskkarta och andel påverkad areal beräknas för jämförelse med målvärdet.</u></p> <p><u><i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassängers utsjövatten enligt <i>bilaga 1</i> kartorna 3–5.</u></p> <p><u><i>Målvärde:</i> Jämfört med föregående sexårsperiod ska den totala bottenarealen av fysisk påverkan på havsbotten från bottentrålning klara följande värden till dess att god miljöstatus nås:</u></p> <p><u>Östersjön: ingen ökning</u></p> <p><u>Kattegatt: Minska med minst 10 % av den totala bottenarealen</u></p> <p><u>Skagerrak: Minska med 12 % av den totala bottenarealen.</u></p>

Motivering

Ny indikator som delvis har samma innehåll som den tidigare indikatorn D.1.1. Jämfört med D.1.1 har målvärdet till ett kvantitativt värde per område för att underlätta bedömningen av om normen C.4 följs och för att bättre kunna adressera belastningar från verksamheter i utsjön. Målvärden föreslås i relation till den nya definitionen av god miljöstatus som infördes 2024 i Bilaga 2, och bedömningen av tillståndet som gjorts utifrån de. Definitionen av god miljöstatus är en följd av en EU-gemensam rekommendation om tröskelvärde inom den EU-gemensamma genomförandestrategin för havsmiljödirektivet.

Föreslagen lydelse
<p><u>D.4.2 Fysisk förlust av sandbankar och biogena rev</u></p> <p><u>Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen Bentiska livsmiljöer och Fysisk påverkan.</u></p> <p><u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas tillsammans med data från den senaste naturtypskarteringen. Bedömning av fysisk förlust ska göras genom jämförelse av utsträckningen av de marina naturtyperna med referensvärdet för kriteriet. Referensvärdet utgörs av föregående periods bedömning enligt art- och habitatdirektivet. Bedömningsperioden är sex år.</u></p> <p><u>Bedömningsområde: Samtliga havsbassängers utsjövatten enligt bilaga 1 kartorna 3–5.</u></p> <p><u>Målvärde: Arealen av biogena rev och typiska artsamhällen i sandbanksamhällen ska bibehållas eller öka.</u></p>

Motivering

Ny indikator som delvis har samma innehåll som den tidigare indikatorn D.1.2. för att underlätta bedömningen av om normen C.4 följs.

E. Skräp och buller (HVMFS 2018:18)

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>E.1.1 Mängd skräp på referensstränder (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> Enligt metod för indikator 10.1A i bilaga 2 Del B.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger.</p> <p><i>Målvärde:</i> Ökande antal referensstränder som uppvisar en nedgående trend i mängden skräp. (HVMFS 2018:18)</p>	<p>E.1.1 Mängd skräp på referensstränder (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön</p> <p><i>Metod:</i> Enligt metod för indikator 10.1A i bilaga 2 Del B.</p> <p><i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger.</p> <p><i>Målvärde:</i> Ökande antal referensstränder som uppvisar en nedgående trend i mängden skräp. (HVMFS 2018:18)</p>

Motivering

Indikatorn tas bort eftersom miljö kvalitetsnormen E.1 tagits bort. Nya indikatorer E.5.1 och E.6.1 införs med samma syfte.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
<p>E.1.2 Mängd skräp på havsbotten (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Enligt metod för indikator 10.2B i bilaga 2 Del B. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger i Västerhavet och Egentliga Östersjön enligt bilaga 1 kartorna 3–4.</p>	<p>E.1.2 Mängd skräp på havsbotten (HVMFS 2018:18)</p> <p><i>Förvaltningsområde:</i> Nordsjön och Östersjön <i>Metod:</i> Enligt metod för indikator 10.2B i bilaga 2 Del B. <i>Bedömningsområde:</i> Samtliga havsbassänger i Västerhavet och Egentliga Östersjön enligt bilaga 1 kartorna 3–4.</p>

Motivering

Indikatorn tas bort eftersom miljö kvalitetsnormen E.1 tagits bort. Nya indikatorer E.5.2 och E.6.2 införs med samma syfte.

Föreslagen lydelse
<p><u>E.3.1 Tillförsel av impulsivt undervattensljud</u></p> <p><u>Förvaltningsområde:</u> Nordsjön och Östersjön. <u>Metod:</u> Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet <u>Impulsivt undervattensbuller</u>; kompletterad med information från verksamhetsutövare om beräknad effekt av specifika bullrande aktiviteter, där effektområdet beräknas vara mindre än vad som ange som anges i indikator 11.1A i bilaga 2. <u>För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömning sker enligt samma metod som för indikator 11.1A i bilaga 2 med följande avvikelser. Bedömning görs årligen under bedömningsperioden och rapporterad information om ytan som påverkas av en aktivitet (så kallat effektområde) används för att uppskatta effektområden.</u> <u>Bedömningsområde:</u> Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1, Karta 2. <u>Målvärde:</u> Den dagliga andelen av bedömningsområdets yta där ljudnivån kan förväntas leda till beteendeförändring hos marina djur överstiger inte 20 % under bedömningsperioden.</p>

Motivering

Ny indikator införs för att möjliggöra bedömning av om normen för impulsivt buller följs. Indikatorn underlättar tolkning av normen i prövningsärenden och i planering av åtgärdsarbete. Målvärde föreslås i relation till den EU-gemensamma rekommendation om tröskelvärde för impulsivt undervattensljud som antogs 2022 inom den EU-gemensamma genomförandestrategin för havsmiljödirektivet och som infördes 2024 i havsmiljöföreskrifternas Bilaga 2.

Föreslagen lydelse

E.4.1 Tillförsel av kontinuerlig ljudenergi

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön.

Metod: Övervakning ska ske enligt övervakningsprogram som fastställs av Havs- och vattenmyndigheten.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömningen ska göras genom att utstrålad lågfrekvent ljudenergi under vattnet från fartyg och övrig relevant ljudalstrande verksamhet beräknas och summeras i varje bedömningsområde och per år. Beräkning av medianvärdet som beräknad utstrålad ljudenergi (J) per ytenhet i tersbandet med mittfrekvens 125 Hz ska göras och jämföras månadsvis på årsbasis. Beräknade trender ska jämföras med målvärdet.

Med trend avses när medianvärde under bedömningsperioden ligger mer än en standardavvikelse högre eller lägre än under föregående bedömningsperiod.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1, Karta 2.

Målvärde: I de havsbassänger där god miljöstatus ej nås eller där bedömningen är osäker ska utstrålad ljudenergi visa en nedåtgående trend över bedömningsperioden.

Motivering

Ny indikator införs för att möjliggöra bedömning av om den nya normen för kontinuerligt buller följs. Indikatorn underlättar bedömning av normen inför åtgärdsarbete. Målvärde föreslås i relation till den EU-gemensamma rekommendationen om tröskelvärde för kontinuerligt undervattensljud som antogs 2022 inom den EU-gemensamma genomförandestrategin för havsmiljödirektivet, och som infördes 2024 i havsmiljöföreskrifternas Bilaga 2.

Föreslagen lydelse

E.5.1 Mängd skräp på stränder i Västerhavet

Förvaltningsområde: Nordsjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet [Skräp på stränder](#).

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data ska sammanställas som medianvärdet för det totala antalet skräp per 100 meter strand för all data inom bedömningsområdet. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att bedöma trenden ska stegtrendanalysen i enlighet med den EU-gemensamma metoden¹¹ för att beräkna trender för strandskräp, där de två sista åren i bedömningsperioden jämförs med de två första, användas.

Bedömningsområde: Västerhavet enligt bilaga 1 Karta 1.

Målvärde: Den totala mängden skräp på stränder ska vara under 191 skräpföremål per 100 meter strand senast 2030.

Motivering

Ny indikator för uppföljning av normen E.5. Ett målvärde föreslås för Västerhavet som korresponderar med Ospars målvärde om en minskning med 75 % för den totala mängden skräp till 2030. Eftersom Sverige har haft ökande mängder skräp under de senaste åren, dock med en positiv utveckling på några stränder, är det inte möjligt att nå hela vägen. Men eftersom Sverige får ta emot mycket skräp från andra länder så bör de åtgärder som sker inom övriga länder i Nordsjöregionen samt inom ramen för det globala plastavtalet göra att även mängden på svenska stränder minskar. Därför sätts målvärdet till en minskning med 50 % till 2030.

Föreslagen lydelse

E.5.2 Mängd skräp på havsbotten i Västerhavet

Förvaltningsområde: Nordsjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet [Skräp på havsbotten](#).

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att beräkna trender ska statistiska modeller som möjliggör att kombinera information från olika provtagningsstationer till en samlad trendanalys per bedömningsområde, så kallad geostatistiska generaliserade mixade linjära modeller (GLMM) användas och resultatet ska jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: Västerhavet enligt bilaga 1 Karta 1.

Målvärde: Trenden för mängden skräp på havsbotten ska vara nedåtgående.

¹¹ Tillfälligt länk inför publicering <https://circabc.europa.eu/ui/group/326ae5ac-0419-4167-83ca-e3c210534a69/library/0ac00d00-9bcb-4c43-8b96-a2c9a8cccc1fb/details>

Motivering

Ny indikator för att följa normen E.5. Målvärdet är formulerat utifrån hur tröskelvärdet har formulerats i bilaga 2 (minskande trend -> ingen ökande trend). Målvärdet bör också se till en längre tidsperiod än bedömningsperioden på sex år med tanke på att det ger tillförlitligare resultat när fler år inkluderas i analysen.

Föreslagen lydelse

E.6.1 Mängd skräp på stränder i Östersjön

Förvaltningsområde: Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet [Skräp på stränder](#).

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data ska sammanställas som medianvärdet för det totala antalet skräp per 100 meter strand för all data inom bedömningsområdet. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att bedöma trenden ska stegtrendanalysen i enlighet med den EU-gemensamma metoden¹² för att beräkna trender för strandskräp, där de två sista åren i bedömningsperioden jämförs med de två första användas.

Bedömningsområde: Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1.

Målvärde: Den totala mängden skräp på stränder ska vara under 20 skräpföremål per 100 meter strand.

Motivering

Ny indikator för uppföljning av normen E.6. För Östersjön nåddes god miljöstatus i bedömningen 2024 och målvärdet är att behålla skräpnivåer som ligger under tröskelvärdet, dvs under 20 föremål per 100 meter.

¹² Referens ska in när den publicerats

Föreslagen lydelse

E.6.2 Mängd skräp på havsbotten i Östersjön

Förvaltningsområde: Östersjön

Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet [Skräp på havsbotten](#).

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att beräkna trender ska statistiska modeller som möjliggör att kombinera information från olika provtagningsstationer till en samlad trendanalys per bedömningsområde, så kallad geostatistiska generaliserade mixade linjära modeller (GLMM) användas och resultatet ska jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: Egentliga Östersjön enligt bilaga 1 Karta 4.

Målvärde: Nedåtgående trend i totala antalet skräpföremål inom bedömningsperioden.

Motivering

Ny indikator för att följa normen E.6. Målvärdet är formulerat utifrån hur tröskelvärdet har formulerats i bilaga 2 (minskande trend -> ingen ökande trend). Målvärdet bör också se till en längre tidsperiod än bedömningsperioden på sex år med tanke på att det ger tillförlitligare resultat när fler år inkluderas i analysen.

Havs- och vattenmyndighetens författningssamling

Havs
och Vatten
myndigheten

Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om ändring i Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2012:18) om vad som kännetecknar god miljöstatus samt miljö kvalitetsnormer med indikatorer för Nordsjön och Östersjön;

HVMFS 2025:XX

Utkom från trycket
den XX

beslutade den xx yyyy 2025.

Havs- och vattenmyndigheten föreskriver¹ med stöd av 20 § havsmiljöförordningen (2010:1341) i fråga om Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2012:18) om vad som kännetecknar god miljöstatus samt miljö kvalitetsnormer med indikatorer för Nordsjön och Östersjön

dels att 3 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att bilagorna 2 och 3 ska ha följande lydelse.

Termer och begrepp

3 § Termer och begrepp som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i 5 kap. miljöbalken (1998:808) och havsmiljöförordningen (2010:1341).

I föreskrifterna tillämpas ytterligare definitioner enligt följande.

Abiotisk: Icke-levande.

Abundans: Individtäthet, mäts per yta, volym eller ansträngning.

Bentisk: Bottenlevande.

Bedömningsområde: Det geografiska område inom vilket bedömning sker. Avser havsbassäng, havsbassängs utsjövatten eller kustvattentyp, såsom framgår av bilaga 1, kartorna 1–5 i dessa föreskrifter. I vissa fall används också bassänggrupper, för indelning se under definitionerna av Nordsjön och Östersjön. När Sveriges del av Nordsjön används som bedömningsområde kallas den delen Västerhavet. För de indikatorer som avser kommersiellt nyttjade populationer sätts den geografiska skalan av

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område, i lydelsen enligt Kommissionens direktiv 2017/845/EU.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

fiskeriförvaltningen. Vilket bedömningsområde som används framgår under respektive indikator. (HVMFS 2024:11)

Biogent substrat: Strukturer på botten som skapas eller skapats av levande organismer t.ex. musslor, koraller eller svampdjur.

Biomassa: Den sammanlagda vikten av levande organismer.

B_{MSY}-trigger: Den nivå för lekbiomassa då ytterligare förvaltningsåtgärder krävs för att säkerställa ett hållbart nyttjande. (HVMFS 2018:18)

Bonnavalet: Bonnavalet är den mekanism genom vilken tio regeringar, runt Nordsjön tillsammans med Europeiska unionen, samarbetar för att hantera förorening av olja och andra skadliga ämnen. (HVMFS 2024:11)

Deskriptor: Kvalitetsbeskrivning enligt 18 § havsmiljöförordningen (2010:1341).

Farliga ämnen: Ämnen eller grupper av ämnen som är toxiska, beständiga och har benägenhet för bioackumulering, samt andra ämnen eller grupper av ämnen som ger upphov till motsvarande farhågor (t.ex. syntetiska ämnen, icke syntetiska ämnen och radionuklider).

Fiskeridödlighet (F): Andelen biomassa eller enskilda exemplar som avlägsnas från beståndet genom fiskeinsatser under en viss tidsperiod. (HVMFS 2018:18)

Fisksamhället: Sammansättningen av olika arter av fisk i ett område. (HVMFS 2018:18)

Flottsegment: En grupp fartyg som har likartade fysiska egenskaper och som använder samma fiskeredskap eller samma typ av fiskeredskap.

F_{MSY}: Den nivå på fiskeridödlighet som möjliggör en maximal hållbar avkastning (MSY). (HVMFS 2018:18)

Främmande art: Enligt definition av begreppet i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1143/2014 av den 22 oktober 2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter.

Geomorfologisk: Som avser havsbottnens form.

Havs bassäng: Geografiskt avgränsat havsområde såsom framgår av bilaga 1, Karta 2.

Hydrografisk: Vattnets fysiska egenskaper t.ex. salthalt, temperatur, djup, strömmar eller vågor.

Indikator: En mätbar egenskap eller företeelse som används för att bedöma tillståndet i eller belastningen på miljön för att antingen möjliggöra bedömning av god miljöstatus eller av om en miljö kvalitetsnorm följs. (HVMFS 2018:18)

Kriterium: Definieras i havsmiljödirektivet 2008/56/EG som *särskiljande tekniska kännetecken som har nära samband med kvalitativa deskriptorer*. Enligt artikel 9.3 i direktivet ska medlemsländerna använda kriterier och metodstandarder och de ska fastställas på ett sätt som garanterar enhetlighet och gör det möjligt att mellan olika marina regioner eller delregioner jämföra i vilken utsträckning en god miljöstatus har uppnåtts. Kriterier och metodstandarder är fastställda i kommissionsbeslut (EU) 2017/848. Det finns primära och sekundära kriterier och de primära kriterierna är obligatoriska (ska användas) om det inte kan motiveras att det inte är lämpligt att använda dem. (HVMFS 2024:11)

Kustvattentyp: Indelning av kustvatten enligt Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2017:20) om kartläggning och analys av ytvatten enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660), som framgår av bilaga 1 kartorna 3-5. (HVMFS 2024:11)

Köpenhamnsavtalet: Ett avtal mellan de nordiska länderna för att skydda den marina miljön mot förorening genom olja eller andra skadliga ämnen inom parternas inre vatten, territorialhav och övriga vattenområden innanför

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

parternas respektive fiske-, kontinentalsockel och ekonomiska zongränser.
(HVMFS 2024:11)

Lekbiomassa (SSB): Den totala vikten av könsmogna individer i en fiskpopulation, eng. Spawning Stock Biomass. (HVMFS 2024:11)

Livsmiljö: En miljö som kännetecknas av särskilda abiotiska egenskaper och associerade biologiska samhällen.

Maximal hållbar avkastning (MSY): Det i teorin högsta balanserade genomsnittliga uttag som fortlöpande kan tas ur ett bestånd under rådande genomsnittliga miljöförhållanden utan att detta avsevärt påverkar fortplantningsprocessen, eng. Maximum Sustainable Yield. (HVMFS 2018:18)

Metier: Fiskeaktivitet definierad utifrån redskapstyp, målartsgrupp, maskstorleksintervall och information om eventuell selektionsanordning.

Målvärde: Indikatorvärde för att bedöma om en miljökvalitetsnorm i bilaga 3 följs. (HVMFS 2018:18)

Nordsjön: Det svenska förvaltningsområdet Nordsjön som omfattar havsbassängerna Skagerrak, Kattegatt och Öresund norr om Öresundsbron, vilka tillsammans utgör Västerhavet. (HVMFS 2014:14)

Nyckelart: En art som är väsentlig för ekosystemets struktur och funktion avseende biomassa, abundans, produktivitet eller funktionell roll.

Population: Enligt kommissionsbeslut (EU) 2017/848 ska när det gäller fisk begreppet populationer läsas som begreppet bestånd i den mening som avses i förordning (EU) nr 1380/2013, dvs. en marin biologisk resurs i ett visst område. (HVMFS 2024:11)

Trend: Avser förändring över tid i värde av parameter. Analys sker t.ex. med regressionsanalys. Regressionsanalysen anger ”ökande” respektive ”nedåtgående” trend. Trenden är regressionsanalys som vid test av signifikans uppvisar en signifikansnivå (p) som understiger 0,1 (tendens till signifikant trend) eller 0,05 (signifikant trend). Signifikanstestets statistiska styrka bör vara minst 80 %. Trendens storlek anges som lutningen på trendlinjen eller procentuell förändring i värde över definierad tidsperiod. (HVMFS 2018:18)

Trofisk grupp: Grupp (gild) av arter som är på samma nivå i näringsväven, t.ex. primärproducenter eller primär-, sekundär-, eller toppkonsumenter. (HVMFS 2018:18)

Tröskelvärde: Ett värde eller ett intervall mellan två värden som möjliggör en bedömning av den kvalitetsnivå som uppnåtts för ett enskilt kriterium, och som därigenom bidrar till bedömningen av i vilken utsträckning god miljöstatus enligt bilaga 2 uppnås. (HVMFS 2018:18)

Utbredning: De fysiska gränser inom vilka livsmiljöer eller arter förekommer, men inte de exakta platser där dessa förekommer.

Utsjövatten: Vatten från en nautisk mil utanför baslinjen till och med yttersta gränsen för svensk ekonomisk zon såsom framgår av bilaga 1 kartorna 3–5.

Östersjön: Det svenska förvaltningsområdet Östersjön som omfattar havsbassängerna Arkonahavet och S Öresund, Bornholmshavet och Hanöbukten, Ö Gotlandshavet, V Gotlandshavet och N Gotlandshavet, vilka tillsammans utgör Egentliga Östersjön och Ålands hav, Bottenhavet, N Kvarnen och Bottenviken, vilka tillsammans utgör Bottniska viken. (HVMFS 2014:14)

8 § I enlighet med 19 § 4 havsmiljöförordningen (2010:1341) tillämpas inte normerna A.1, B.1, D.1, D.3 och D.4 i kustvatten.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Dessa föreskrifter träder i kraft den Ange datum.

På Havs- och vattenmyndighetens vägnar

BESLUTANDE

Föredragande jurist

SAMRÅDSVERSION

GOD MILJÖSTATUS FÖR NORDSJÖN OCH ÖSTERSJÖN

Här fastslås i del A, i enlighet med 18 § havsmiljöförordningen (2010:1341) vad som kännetecknar god miljöstatus med beaktande av deskriptorerna i bilaga 1 i direktiv 2008/56/EG och kriterierna i kommissionsbeslutet. För att bedöma god miljöstatus för varje kriterium används de angivna indikatorerna. Indikatorerna beskrivs i del B. För de kriterier där indikatorer saknas ska en kvalitativ beskrivning utifrån tillgänglig kunskap göras. Detta gäller endast kriterierna D1C5 och D10C2 som är obligatoriska i kommissionsbeslutet. (HVMFS 2024:11)

Del A God miljöstatus

Deskriptor 6. Havsbottnens integritet

Kriterium	Indikator(-er)
D6C3 Rumslig omfattning av varje livsmiljötyp som påverkas negativt av fysisk störning, genom ändring av dess biotiska och abiotiska struktur och dess funktioner (t.ex. genom förändringar i artsammansättningen och i arternas relativa abundans, genom frånvaro av särskilt känsliga eller ömtåliga arter eller arter som tillhandahåller en viktig funktion, arternas storleksstruktur).	6.3A Utsträckning av fysisk störning i bentiska livsmiljöer
D6C4 Omfattningen av förlust av livsmiljötypen, till följd av mänskliga belastningar, överstiger inte en specificerad andel av livsmiljöns naturliga omfattning i bedömningsområdet. (HVMFS 2024:11)	6.4A Utsträckning av fysisk förlust i bentiska livsmiljöer
D6C5 Omfattningen av negativa effekter av mänskliga belastningar på livsmiljötypens tillstånd, inklusive ändring av dess biotiska och abiotiska struktur och dess funktioner (t.ex. typisk artsammansättning och dessa arterns relativa abundans, frånvaro av särskilt känsliga eller ömtåliga arter eller arter som tillhandahåller en viktig funktion, arternas storleksstruktur) överstiger inte en viss andel av livsmiljötypens naturliga omfattning i	6.5A Utbredning av ålgräsängar 5.5A Syrebalans i kustvatten 5.5B Syrebalans i utsjövatten 5.5C Syreskuld i utsjövatten 5.7A Djuputbredning av makrovegetation i kustvatten 5.8A Bottenfauna i kustvatten 5.8B Bottenfauna i utsjövatten

¹ Senaste lydelse HVMFS 2024:11. Bilagan har i del A ändrats med avseende en ny indikator. I del B har Tabell 15 rättats med samtliga bassänger.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Kriterium	Indikator(-er)
bedömningsområdet. (HVMFS 2024:11)	

SAMRÅDSVERSION

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Del B Indikatorer för att bedöma god miljöstatus¹

Här fastslås vilka indikatorer som ska användas för att bedöma de förhållanden som anges i del A. (HVMFS 2024:11)

8. Koncentrationer och effekter av farliga ämnen

8.3A Volymer av upptäckta utsläpp av olja och oljeliknande produkter

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Utsläpp av olja och andra skadliga ämnen till havs*. (HVMFS 2024:11)

Övervakningen utförs rutinmässigt med hjälp av satellit, fartyg och flygplan och inkluderar både tekniska hjälpmedel som radar och optisk bedömning av vattenföroreningens volym. Övervakningen är samordnad med andra länder runt Nordsjön (enligt Bonnavalet och Köpenhamnsavtalet) och Östersjön (enligt Helcom och Köpenhamnsavtalet) och är när det gäller mätningar och metoder standardiserad. Upptäckta spill med volymuppskattning rapporteras årligen och årsmedelvärdet av utsläppen beräknas. (HVMFS 2024:11)

Referensperiod: 2008–2013.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt bilaga 1 Karta 2.

Tröskelvärde: När årsmedelvärdet av utsläpp underskrider de värden som anges i tabell 15. (HVMFS 2024:11)

Tabell 15. Tröskelvärden för utsläpp per bassäng. (HVMFS 2024:11)

Bassäng (HVMFS 2024:11)	Tröskelvärde (m ³)
Bottenviken (HVMFS 2024:11)	0,1135
N Kvarken (HVMFS 2024:11)	0,0007
Bottenhavet (HVMFS 2024:11)	0,1863
Ålands hav (HVMFS 2024:11)	0,1363
N Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	14,3056
V Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	0,2304
Ö Gotlandshavet (HVMFS 2024:11)	1,8503
Bornholmshavet och Hanöbukten (HVMFS 2024:11)	2,8667

¹ Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram faktablad för respektive indikator med utförligare information:

<https://www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/havsmiljoforvaltning/bedomningen-av-havsmiljons-tillstand/faktablad-for-indikatorer.html#Text>.

De övervakningsmetoder som finns beskrivna i övervakningsprogrammet enligt havsmiljöförordningen finns här: <https://www.havochvatten.se/overvakning-och-uppfoljning/miljoovervakning/miljoovervakning-i-kust-och-hav.html>.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Bassäng (HVMFS 2024:11)	Tröskelvärde (m ³)
Arkonahavet och S Öresund (HVMFS 2024:11)	7,6978
Öresund	0,1121
Kattegatt	0,4212
Skagerrak	1,15

SAMRÅDSVERSION

MILJÖKVALITETSNORMER MED INDIKATORER FÖR NORDSJÖN OCH ÖSTERSJÖN

Miljö kvalitetsnormerna enligt 19 § havsmiljö förordningen (2010:1341) med tillhörande indikatorer för havsmiljön sorteras mot bakgrund av följande belastningar på miljön: tillförsel av näringsämnen och organiskt material, tillförsel av farliga ämnen, biologisk störning, fysisk störning samt skräp och buller. (HVMFS 2018:18)

Del A Miljö kvalitetsnormer (HVMFS 2018:18)

A. Tillförsel av näringsämnen och organiskt material

A.1 Miljö kvalitetsnorm

Tillförsel av näringsämnen ska minska tills den inte orsakar koncentrationer av kväve och fosfor i havsmiljön som förhindrar att god miljöstatus upprätthålls eller nås.

Tillhörande indikator till miljö kvalitetsnormen A.1

A.1.1 Tillförsel av kväve och fosfor

B. Tillförsel av farliga ämnen

B.1 Miljö kvalitetsnorm

Tillförsel av farliga ämnen från mänsklig verksamhet ska minska tills den inte orsakar halter av farliga ämnen som förhindrar att god miljöstatus upprätthålls eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.1

B.1.1 Farliga ämnen i biota och sediment

B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition

B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten

B.2 Miljö kvalitetsnorm

Farliga ämnen i havsmiljön som tillförs genom mänsklig verksamhet får inte orsaka negativa effekter på biologisk mångfald och ekosystem.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2

B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn

¹ Senaste lydelse HVMFS 2018:18. Bilagan har i del A ändrats med avseende på nya och ändrade miljö kvalitetsnormer samt nya och borttagna indikatorer. I del B har ändringar gjorts i indikatornamn och under Metod, Målvärde eller Bedömningsområde.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen B.2

B.2.2 Antal och volymer av upptäckta utsläpp av olja och oljeliknande produkter

B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)

C. Biologisk störning*C.1 Miljö kvalitetsnorm*

Nyintroduktion eller flyttning av främmande arter ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljöstatus upprätthålls eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.1

C.1.1 Nyintroduktion av främmande arter

C.3 Miljö kvalitetsnorm

Populationerna av alla naturligt förekommande fiskarter och skaldjur som påverkas av fiske har en ålders- och storleksstruktur samt populationsstorlek som garanterar deras långsiktiga hållbarhet.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3

C.3.1 Fiskeridödlighet (F) för alla kommersiellt nyttjade populationer

C.3.4 Åldersfördelning för kommersiellt nyttjade populationer

C.3.5 Orapporterat och olagligt utkast av fisk

C.3.6 Fiskpopulationer med hög biologisk risk

C.4 Miljö kvalitetsnorm

Förekomst, artsammansättning och storleksfördelning hos fisksamhället ska möjliggöra att viktiga funktioner i näringsväven upprätthålls.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.4

C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövatten

C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvatten – torsk

C.5 Miljö kvalitetsnorm

Bifångst av marina däggdjur och sjöfåglar ska vara på en nivå som inte äventyrar populationens långsiktiga överlevnad.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.5

C.5.1 Bifångst av tumlare

C.5.2 Bifångst av knubbsäl

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

D. Fysisk påverkan¹

D.1 Miljö kvalitetsnorm

Den av mänsklig verksamhet opåverkade havsbottenarealen ska ha en omfattning och utbredning som inte äventyrar konnektiviteten mellan livsmiljötypernas strukturer och deras funktion.

D.4 Miljö kvalitetsnorm

Påverkan på havsbotten till följd av mänsklig verksamhet ska inte äventyra förutsättningarna för att upprätthålla bottenarnas struktur och funktion för respektive livsmiljötyp.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen D.4
D.4.1 Fysisk störning på havsbotten från bottenrålning
D.4.2 Fysisk förlust av sandbankar och biogena rev

E. Skräp och buller²

E.2 Miljö kvalitetsnorm

Mänskliga verksamheter ska inte orsaka skadligt impulsivt ljud som kan leda till tillfällig eller permanent hörselnedsättning hos marina djur med effekt på populationsnivå samt för tumlare, på individnivå.

Indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.2 saknas.

E.3 Miljö kvalitetsnorm

Mänskliga verksamheter ska inte orsaka impulsivt ljud som utsätter havsmiljön för bullernivåer som förhindrar att god miljöstatus kan upprätthållas eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.3
E.3.1 Tillförsel av impulsivt undervattensljud

E.4 Miljö kvalitetsnorm

Tillförsel av kontinuerligt lågfrekvent ljud från mänsklig verksamhet ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljöstatus kan upprätthållas eller nås.

¹ Ändringen innebär att miljö kvalitetsnormen D.2 upphävs.

² Ändringen innebär att miljö kvalitetsnormen E.1 upphävs och ersätts av miljö kvalitetsnormerna E.5 och E.6.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.4

E.4.1 Tillförsel av kontinuerlig ljudenergi

E.5 Miljö kvalitetsnorm

Mängden marint skräp i Västerhavet ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljöstatus upprätthålls eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.5

E.5.1 Mängd skräp på stränder i Västerhavet

E.5.2 Mängd skräp på havsbotten i Västerhavet

E.6 Miljö kvalitetsnorm

Mängden marint skräp i Östersjön ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljöstatus upprätthålls eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.6

E.6.1 Mängd skräp på stränder i Östersjön

E.6.2 Mängd skräp på havsbotten i Östersjön

SAMRÅDSVERSION

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Del B Indikatorer för att bedöma miljö kvalitetsnormerna ¹ (HVMFS 2018:18)

Här fastslås vilka indikatorer som ska användas för att bedöma om miljö kvalitetsnormerna som anges i del A följs.

A. Tillförel av näringsämnen och organiskt material (HVMFS 2018:18)

A.1.1 Tillförel av kväve och fosfor (HVMFS 2018:18)

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen *Tillförel av föroreningar från atmosfär* och *Tillförel av föroreningar från land*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammen ovan användas. Dessa data ska ligga till grund för beräkning av tillförd mängd kväve och fosfor som sker regelbundet enligt *HELCOM PLC-Water Guidelines* och *OSPAR RID Principles*, där belastningen från Sverige beräknas per havsbassäng tillsammans med atmosfärisk kvävebelastning. För att bedöma om målvärdet nås ska en prognos skapas enligt samma metod som tillämpas i *HELCOM PLC Guidelines*, där belastningsserien extrapoleras från senaste brytpunkt i data till en prognos för belastningen för aktuellt bedömningsår som jämförel med belastningstaket. Om överenskomna belastningstak saknas ska endast trenden utvärderas.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt *bilaga 1* Karta 2.

Målvärde: Nedåtgående trend i mängden tillförd kväve och fosfor till Västerhavet respektive Östersjön för att försäkra att mängden tillförd kväve och fosfor senast 2030 understiger den maximala belastningen (belastningstaket) som fastställs för respektive bassäng, och som Sverige åtagit sig, samt inte ökar, inom de regionala havskonventionerna Oskar och Helcom.

B. Tillförel av farliga ämnen (HVMFS 2018:18)

B.1.1 Farliga ämnen i biota och sediment

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Farliga ämnen i biota och Farliga ämnen i sediment*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammen ovan användas. För Västerhavet ska fisk, musslor och sediment bedömas, och för Östersjön fisk, sillgrissleägg och sediment. För biota ska årligen uppmätta halter användas för trendanalyserna. För sediment ska uppmätta halter i daterade skikt av sedimentkärnor, eller halter i det översta sedimentlagret (0-2 cm) användas för trendanalyserna. Tidsperioden för

¹ Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram faktablad för respektive indikator med utförligare information, Samrådsversion av [Indikatorfaktablad](#)

De övervakningsmetoder som finns beskrivna i övervakningsprogrammet enligt havsmiljöförordningen finns här: <https://www.havochvatten.se/overvakning-och-uppfoljning/miljoovervakning/miljoovervakning-i-kust-och-hav.html>

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

bedömningen ska i normalfallet vara 12 år. Observerad trend jämförs med målvärdet. Ämnen som ska bedömas framgår av tabell 17.

Bedömningsområde: Bassänggrupperna Västerhavet, Egentliga Östersjön, och Bottniska viken enligt *bilaga 1*, kartorna 3-5.

Målvärde: När halterna av farliga ämnen enligt tabell 17 i fisk, musslor, sillgrissleägg och sediment inte uppvisar någon ökande trend. Ämnen som överskrider tröskelvärden i fisk, musslor, sillgrissleägg eller sediment enligt indikatorerna 8.1A eller 9.1A ska uppvisa nedåtgående trend i motsvarande matris och bedömningsområde.

Tabell 17. Farliga ämnen som ligger till grund för bedömning av trend i biota och sediment

Matris	Ämnen
Fisk	Hg, Cd, Pb, Cu, HCB, HBCDD, PBDE*, dioxiner och dioxinlika föreningar**, PFOS och Ej dioxinlika PCBer***
Musslor	B(a)P, Hg, Cd och Pb
Sillgrissleägg	Hg, Cd, Pb, Cu, PBDE*, dioxiner och dioxinlika föreningar**, HCB, HBCDD, PFOS och Ej dioxinlika PCBer***
Sediment	Cd, Pb, Cu, TBT, Fluoranten och Antracen

*Trendanalysen görs med avseende på BDE 47

**Trendanalysen görs med avseende på TEQ av PCDD+PCDF+DL PCB

***Trendanalysen görs med avseende på CB 53

B.1.2 Tillförsel av farliga ämnen via atmosfärisk deposition

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Tillförsel av föroreningar från atmosfär*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Årligen beräknat meteorologiskt nedfall över Östersjön och Nordsjön som sammanställs av Europeiska luftövervakningsprogrammet (EMEP) ska användas för trendanalyserna. Tidsperioden för bedömningen av trend ska i normalfallet vara 6 år. Observerad trend jämförs med målvärdet.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt *bilaga 1* Karta 2

Målvärde: Nedåtgående trend i tillförsel av kvicksilver, kadmium, bly, bromerade difenyletrar (BDE 99), och dioxiner och furaner (TEQ av PCDD + PCDF).

B.1.3 Tillförsel av farliga ämnen från inlandsvatten

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Tillförsel av föroreningar från land*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Dessa data ska ligga till grund för beräkning av tillförd mängd kvicksilver, bly och kadmium som sker årligen enligt *HELCOM PLC-Water Guidelines* och *OSPAR RID Principles*, där belastningen från Sverige beräknas per havsbassäng. Dessa flödesnormaliserade årsmedelvärden ska användas för trendanalysen och jämföras med målvärdet. Tidsperioden för bedömningen är i normalfallet 6 år.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt *bilaga 1* Karta 2.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Målvärde: Nedåtgående trender i mängden tillförd kvicksilver, bly och kadmium per havsbassäng.

B.2.1 Skaltjocklek hos ägg från havsörn

Förvaltningsområde: Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Reproduktion hos havsörn*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Uppmätt skaltjocklek från okläckbara ägg och skalbitar från havsörn ska jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: Bassänggrupperna Egentliga Östersjön och Bottniska viken enligt *bilaga 1* kartorna 4–5.

Målvärde: Skaltjocklek ska vara ≥ 0.59 mm.

B.2.2 Antal och volymer av upptäckta utsläpp av olja och oljeliknande produkter

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt indikator 8.3A i *bilaga 2* Del B.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Årligen uppmätta antal och volymer av oljespill ska användas för trendanalyserna och jämförelse med målvärde. Tidsperioden för bedömningen av trend ska vara 6 år.

Bedömningsområde: Bassänggrupperna Västerhavet, Egentliga Östersjön och Bottniska viken enligt *bilaga 1* Kartorna 3-5.

Målvärde: Nedåtgående trend i antal och volymer av upptäckta utsläpp.

B.2.3 Effekter av organiska tennföreningar på snäckor (imposex)

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt indikator 8.2A i *bilaga 2*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Årsmedelvärden av Vas Deferens Sequence Index (VDSI), i respektive bedömningsområde ska beräknas per art och användas för trendanalysen och jämförelse med målvärdet. Tidsperioden för bedömningen är i normalfallet 6 år.

Bedömningsområde: Bassänggrupperna Västerhavet och Egentliga Östersjön enligt *bilaga 1* kartorna 3–4.

Målvärde: När årsmedelvärdet för VDSI inte uppvisar någon ökande trend. Bedömningsområden som överskrider tröskelvärden i indikatorn 8.2A ska uppvisa nedåtgående trend. Om flera arter förekommer i samma bedömningsområde ska alla arter klara målvärdet.

C. Biologisk störning¹

¹ Ändringen innebär att indikatorerna C.3.2, C.3.3 och C.4.3 upphävs.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

C.1.1 Nyintroduktion av främmande arter

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen *Främmande arter*, *Medborgarforskning gällande främmande arter* och *Effekter av kylvatten*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data ska hämtas från AquaNIS (Information system on aquatic non-indigenous and cryptogenic species) och antalet nyintroduktioner per bedömningsområde ska beräknas under bedömningsperioden (6 år).

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt *bilaga 1* Karta 2.

Målvärde: Nollförekomst av nyintroducerade främmande arter genom mänskliga aktiviteter under bedömningsperioden.

C.3.1 Fiskeridödlighet (F) för alla kommersiellt nyttjade populationer

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen *Fritidsfiske*, *Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet* och *Fisk och kräftdjur i utsjön*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Fiskeridödlighet (F) ska beräknas av ICES och bedömningen göras genom jämförelse med nivån för maximalt hållbart uttag, (MSY), enligt ICES senaste rådgivning för populationer för vilka det finns en analytisk bedömning och en F_{MSY} -nivå i enlighet med ICES bedömning. För populationer där referenspunkter för F_{MSY} saknas används om tillgängligt F_{PA} , dvs. $F < F_{PA}$, eller motsvarande MSY-proxy nivå, dvs. $F < F_{MSY-proxy}$.

Ett aritmetiskt medelvärde för den senaste treårsperioden ska beräknas per population med $F < F_{MSY}$ och jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: Västerhavet och Östersjön enligt bilaga 1 Karta 1. Den geografiska skalan för bedömning av individuella populationer/arter sätts av fiskeriförvaltningen. Dessa populationer fördelas sedan ut på de svenska bedömningsområdena.

Målvärde: När $F < F_{MSY}$ för minst 90 % av de populationer som ingår i bedömningen.

För alla de populationer där ICES rekommenderar nollfångster ska fiskeridödligheten inte överstiga ICES råd om möjlig bifångst.

C.3.4 Åldersfördelning för kommersiellt nyttjade populationer

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen *Fritidsfiske*, *Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet* samt *Fisk och kräftdjur i utsjön*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömning av populationers åldersfördelning ska göras mot en modellerad åldersfördelning vid en given fiskeridödlighet. Bedömningen ska göras för kategori 1 bestånd (enligt ICES

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

karaktärisering¹). Populationens åldersstruktur under bedömningsperioden (6 år) ska jämföras med ett modellerat jämviktsläge för åldersfördelningen vid en given fiskeridödlighet.

Bedömningsområde: Västerhavet och Östersjön enligt *bilaga 1* Karta 1.

Målvärde: När kvoten mellan ett observerat värde för åldersfördelning och åldersfördelningen vid ett modellerat fisketryck som motsvarar F_{MSY} är lika med eller överstiger 1 för alla bedömda populationer.

C.3.5 Orapporterat och olagligt utkast av fisk

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod:

Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen *Bifångst* och *Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet*

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömning ska göras för de populationer och arter som omfattas av landningsskyldigheten. Orapporterade och olagliga utkast av fisk ska beräknas per metier (fiskeredskap), område och år för respektive bedömningsperiod. ICES utkastberäkningar för respektive bestånd ska användas där dessa finns tillgängliga. För de bestånd där ingen utkastberäkning är tillgänglig via ICES, ska nationella beräkningar göras med hjälp av provtagningar som nämns ovan.

Bedömningsområde: Västerhavet enligt *bilaga 1* Karta 1.

Målvärde: Olagligt utkast ska vara noll för de bestånd, arter och fångster som omfattas av landningsskyldighet

C.3.6 Fiskpopulationer med hög biologisk risk

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen *Fritidsfiske*, *Kontroll av kommersiell fiskeriverksamhet*, *Fisk och kräftdjur i utsjön* samt *Kustfisk*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammen ovan användas. Antalet populationer som med hög biologisk risk ska räknas per flottsegment. Därefter ska populationernas andel av fångst per flottsegment, baserad på flottsegmentens totala landning i vikt beräknas. Sedan beräknas hur stor andelen per respektive flottsegment är av den totala fångsten av populationen eller populationerna som identifierats vara utsatta för hög biologisk risk inom hela bedömningsområdet. Beräknade värden ska jämföras med målvärdet.

Hög biologisk risk för ett bestånd definieras enligt följande punkter:

- bedöms ligga under nivån för långsiktig biologisk hållbarhet, Blim,
- är förtecknade i senaste Rödlistade arter i Sverige eller i CITES.

Bedömningsområde: Västerhavet och Östersjön enligt *bilaga 1* Karta 1.

Målvärde: Andel populationer med hög biologisk risk är mindre än 10 % av den totala biomassan per landning och/eller relevant flottsegment och andelen är mindre än 10 % fångst per population(er) över hela bedömningsperioden.

¹ [Technical Guidelines - Advice on fishing opportunities \(figshare.com\)](https://www.figshare.com/).

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

C.4.1 Storleksstruktur i fisksamhället i utsjövattnen

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Fisk och kräftdjur i utsjön*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Large Fish Index (LFI) ska beräknas för varje tråldrag som den andel av biomassan av fisk som är större än eller lika med 38 cm i pelagialen i Östersjön och större än eller lika med 50 cm i det demersala fisksamhället i Nordsjön. I Östersjön ska all fångstdata standardiseras genom att statistiskt ta hänsyn till andra faktorer som kan påverka fångsten, t.ex. koordinaterna, tråldjup och syrehalt. Beräknade värden ska användas för trendanalys för Östersjön och beräkning av andel stor fisk i Västerhavet och ska jämföras med tröskelvärdet.

Bedömningsområde: Västerhavet och Östersjön enligt *bilaga 1* Karta 1.

Målvärde: Östersjön: Uppåtgående signifikant trend under bedömningsperioden av andelen stor fisk (LFI) jämfört med föregående sexårsperiod. Västerhavet: Andelen av stor fisk ska vara minst 30 % som medelvärde under bedömningsperioden.

C.4.2 Storleksstruktur hos nyckelart av fisk i kustvattnen – torsk

Förvaltningsområde: Nordsjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Kustfisk*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Beräkning ska göras av andel stor fisk i kustvattnen inom Västerhavets skärgårdsområde. Beräkningen av indikatorn ska följa Ospar metodik för Proportion of Large Fish (LFI)¹ och det beräknade värdet ska jämföras med målvärdet. Bedömningen ska kombinera alla kusttråldrag i relevanta kustvattentyper och bedöma torsk som en population i Västerhavet skärgårds- och fjordområde. Stor fisk är individer större än 50 cm.

Bedömningsområde: Västerhavets kustvattentyper 1n, 2 och 3 enligt *bilaga 1* Karta 3.

Målvärde: Andelen stor torsk ska vara minst 30 %.

C.5.1 Bifångst av tumlare

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Bifångst*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data på antal bifångade djur från alla tillgängliga källor ska summeras årligen. Trendanalys ska genomföras. Data ska inkludera strandade tumlare där dödsorsaken bedöms vara bifångst. Analyser av dödlighet orsakad av bifångst ska göras per population och jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: Havsbassänger enligt *bilaga 1* Karta 2 enligt följande:

¹ Lynam, C.P. and Piet, G.J. 2023. *Proportion of Large Fish (Large Fish Index)*. In: OSPAR, 2023: The 2023 Quality Status Report for the Northeast Atlantic. OSPAR Commission, London. Available at: <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/quality-status-reports/qsr-2023/indicator-assessments/proportion-lfi/>

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Östersjöpopulationen: Bornholmshavet och Hanöbukten, V Gotlandshavet, Ö Gotlandshavet, N Gotlandshavet, Ålands hav och Bottenhavet.

Bälthavspopulationen: Kattegatt, Öresund, Arkonahavet och S Öresund.

Nordsjöpopulationen: Kattegatt och Skagerrak.

Målvärde: När antal tumlare som dödas genom bifångst inte överskrider de värden som anges nedan:

Östersjöpopulationen: Noll (0) individer per år.

Bälthavspopulationen: Nedåtgående trend i bifångst av tumlare som möjliggör att tröskelvärdet enligt indikator 1.1A klaras senast 2036.

Nordsjöpopulationen: Nedåtgående trend i bifångst av tumlare som möjliggör att tröskelvärdet enligt indikator 1.1A klaras senast 2036.

C.5.2 Bifångst av knubbsäl

Förvaltningsområde: Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Bifångst*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data på antal bifångade djur från alla tillgängliga källor ska summeras årligen. Trendanalys ska genomföras. Data ska inkludera strandade sälar där dödsorsaken bedöms vara bifångst. Analyser av dödlighet orsakad av bifångst ska göras per population och jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: V Gotlandshavet enligt *bilaga 1* Karta 2.

Målvärde: Kalmarsundspopulationen: Nedåtgående trend i bifångsten så att den senast år 2036 är 0 individer per år.

D. Fysisk påverkan¹

D.4.1 Fysisk påverkan på havsbotten från bottentrålning

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Fysisk påverkan*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömningen ska baseras på information om områdets känslighet, den givna risken för trålpåverkan i området, och belastningens intensitet och varaktighet per bedömningsområde.

Känslighet för fysisk påverkan per huvudsaklig livsmiljötyp ska här baseras på definitioner från Helcom och Oskar på en 5-gradig skala. Risken för trålpåverkan och belastningens varaktighet och intensitet ska modelleras baserat på svensk VMS-data och SAR (Swept Area Ratio) som anpassats efter en nationell EUNIS-karta över huvudsakliga livsmiljötyper. Känslighet och risk för påverkan ska vägas samman i en riskkarta och andel påverkad areal beräknas för jämförelse med målvärdet.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassängers utsjövatten enligt *bilaga 1* Kartorna 3–5.

¹ Ändringen innebär att indikatorerna D.1.1 och D.1.2 upphävs.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

Målvärde: Jämfört med föregående sexårsperiod ska den totala bottenarealen av fysisk påverkan på havsbotten från bottenrålning klara följande värden till dess att god miljöstatus nås:

Östersjön: ingen ökning

Kattegatt: Minska med minst 10 % av den totala bottenarealen

Skagerrak: Minska med 12 % av den totala bottenarealen.

D.4.2 Fysisk förlust av sandbankar och biogena rev

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammen *Bentiska livsmiljöer* och *Fysisk påverkan*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas tillsammans med data från den senaste naturtypskarteringen. Bedömning av fysisk förlust ska göras genom jämförelse av utsträckningen av de marina naturtyperna med referensvärdet för kriteriet. Referensvärdet utgörs av föregående periods bedömning enligt art- och habitatdirektivet. Bedömningsperioden är sex år.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassängers utsjövatten enligt *bilaga 1* Kartorna 3–5.

Målvärde: Arealen av biogena rev och typiska artsamhällen i sandbanksamhällen ska bibehållas eller öka.

E. Skräp och buller¹

E.3.1 Tillförsel av impulsivt undervattensljud

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön.

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Impulsivt undervattensbuller*; kompletterad med information från verksamhetsutövare om beräknad effekt av specifika bullrande aktiviteter, där effektområdet beräknas vara mindre än vad som anges i indikator 11.1A i bilaga 2.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömning sker enligt samma metod som för indikator 11.1A i bilaga 2 med följande avvikelser. Bedömning görs årligen under bedömningsperioden och rapporterad information om ytan som påverkas av en aktivitet (så kallat effektområde) används för att uppskatta effektområden.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt *bilaga 1*, karta 2.

Målvärde: Den dagliga andelen av bedömningsområdets yta där ljudnivån kan förväntas leda till beteendeförändring hos marina djur överstiger inte 20 % under bedömningsperioden.

E.4.1 Tillförsel av kontinuerlig ljudenergi

Förvaltningsområde: Nordsjön och Östersjön.

Metod: Övervakning ska ske enligt övervakningsprogram som fastställs av Havs- och vattenmyndigheten.

¹ Ändringen innebär att indikatorerna E.1.1 och E.1.2 upphävs.

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Bedömningen ska göras genom att utstrålad lågfrekvent ljudenergi under vattnet från fartyg och övrig relevant ljudalstrande verksamhet beräknas och summeras i varje bedömningsområde och per år. Beräkning av medianvärdet som beräknad utstrålad ljudenergi (J) per ytenhet i tersbandet med mittfrekvens 125 Hz ska göras och jämföras månadsvis på årsbasis. Beräknade trender ska jämföras med målvärdet.

Med trend avses när medianvärde under bedömningsperioden ligger mer än en standardavvikelse högre eller lägre än under föregående bedömningsperiod.

Bedömningsområde: Samtliga havsbassänger enligt *bilaga 1*, Karta 2.

Målvärde: I de havsbassänger där god miljöstatus ej nås eller där bedömningen är osäker ska utstrålad ljudenergi visa en nedåtgående trend över bedömningsperioden.

E.5.1 Mängd skräp på stränder i Västerhavet

Förvaltningsområde: Nordsjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Skräp på stränder*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data ska sammanställas som medianvärdet för det totala antalet skräp per 100 meter strand för all data inom bedömningsområdet. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att bedöma trenden ska stegtrendsanalysen i enlighet med den EU-gemensamma metoden¹ för att beräkna trender för strandskräp, där de två sista åren i bedömningsperioden jämförs med de två första, användas.

Bedömningsområde: Västerhavet enligt *bilaga 1* Karta 1.

Målvärde: Den totala mängden skräp på stränder ska vara under 191 skräpföremål per 100 meter strand senast 2030.

E.5.2 Mängd skräp på havsbotten i Västerhavet

Förvaltningsområde: Nordsjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Skräp på havsbotten*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att beräkna trender ska statistiska modeller som möjliggör att kombinera information från olika provtagningsstationer till en samlad trendanalys per bedömningsområde, så kallad geostatistiska generaliserade mixade linjära modeller (GLMM) användas och resultatet ska jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: Västerhavet enligt *bilaga 1* Karta 1.

Målvärde: Trenden för mängden skräp på havsbotten ska vara nedåtgående.

¹<https://circabc.europa.eu/ui/group/326ae5ac-0419-4167-83ca-e3c210534a69/library/0ac00d00-9bcb-4c43-8b96-a2c9a8cccc1fb/details>

Bilaga 3 till remiss med diarienummer 2024-003251

HVMFS 2025:XX

E.6.1 Mängd skräp på stränder i Östersjön

Förvaltningsområde: Östersjön

Metod: Övervakning ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Skräp på stränder*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Data ska sammanställas som medianvärdet för det totala antalet skräp per 100 meter strand för all data inom bedömningsområdet. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att bedöma trenden ska stegtrendsanalysen i enlighet med den EU-gemensamma metoden¹ för att beräkna trender för strandskräp, där de två sista åren i bedömningsperioden jämförs med de två första användas.

Bedömningsområde: Östersjön enligt *bilaga 1* Karta 1.

Målvärde: Den totala mängden skräp på stränder ska vara under 20 skräpföremål per 100 meter strand.

E.6.2 Mängd skräp på havsbotten i Östersjön

Förvaltningsområde: Östersjön

Metod: Övervakningen ska ske enligt metodbeskrivningen i övervakningsprogrammet *Skräp på havsbotten*.

För att bedöma om målvärdet klaras ska data från övervakningsprogrammet ovan användas. Trender för bedömningsperioden ska beräknas för den totala mängden skräp samt separat för konstgjorda polymermaterial (plast), engångsplaster och fiskerelaterad plast. För att beräkna trender ska statistiska modeller som möjliggör att kombinera information från olika provtagningsstationer till en samlad trendanalys per bedömningsområde, så kallad geostatistiska generaliserade mixade linjära modeller (GLMM) användas och resultatet ska jämföras med målvärdet.

Bedömningsområde: Egentliga Östersjön enligt *bilaga 1* Karta 4.

Målvärde: Nedåtgående trend i totala antalet skräpföremål inom bedömningsperioden.

¹<https://circabc.europa.eu/ui/group/326ae5ac-0419-4167-83ca-e3c210534a69/library/0ac00d00-9bcb-4c43-8b96-a2c9a8cccc1fb/details>

Havs och Vatten myndigheten

Bilaga 2 till 2024-003251

Sändlista

Agrifood Economics Centre	Linné Universitet
Baltic Sea 2020	Livsmedelsverket
Baltic Waters	Lomma kommun
Blekingekustens vattenvårdsförbund	Luleå kommun
Bohuskustens vattenvårdsförbund	Lunds universitet
Borgholms kommun	Lysekils kommun
Boverket	Läkemedelsverket
Bromölla kommun	Länsstyrelsen i Blekinge län
Burlövs kommun	Länsstyrelsen i Dalarnas län
Båstads kommun	Länsstyrelsen i Gotland län
Chalmers tekniska högskola	Länsstyrelsen i Gävleborg län
Coalition Clean Baltic	Länsstyrelsen i Halland län
Danderyds kommun	Länsstyrelsen i Jämtlands län
Energiföretagen	Länsstyrelsen i Jönköpings län
Energimyndigheten	Länsstyrelsen i Kalmar län
Falkenbergs kommun	Länsstyrelsen i Kalmar län, Vattenmyndigheten i Södra Östersjöns vattendistrikt
Finsk-svenska gränsälvscommissionen	Länsstyrelsen i Kronobergs län
Fiskbranschens riksförbund	Länsstyrelsen i Norrbottens län
Fiskekommunerna	Länsstyrelsen i Norrbottens län, Vattenmyndigheten
Fiskesekretariatet	Bottenvikens vattendistrikt
Fiskevårdsnätverket Göteborg	Länsstyrelsen i Skåne län
FOI, Totalförsvarets forskningsinstitut	Länsstyrelsen i Stockholm län
Folkhälsomyndigheten	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Forskningsrådet FORMAS	Länsstyrelsen i Uppsala län
Friluftsförbundet	Länsstyrelsen i Värmlands län
Försvarsmakten	Länsstyrelsen i Västerbottens län
Greenpeace	Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Gävle kommun	Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Vattenmyndigheten
Göta älvs vattenråd	Bottenhavets vattendistrikt
Göteborgs hamn	Länsstyrelsen i Västmanlands län
Göteborgs stad	Länsstyrelsen i Västmanlands län, Vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt
Göteborgs Universitet	Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Halmstads kommun	Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Vattenmyndigheten i Västerhavets vattendistrikt
Haninge kommun	Länsstyrelsen i Örebro län
Hanöbukten, Vattenvårdsförbundet för Västra Hanöbukten	Länsstyrelsen i Östergötlands län
Haparanda stad	Malmö stad
Havsmiljöinstitutet	Marint Centrum Simrishamn
Helsingborgs stad	Munkedals kommun
HKPO Havs och kustfiskarnas producentorganisation	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Hudiksvalls kommun	Mönsterås kommun
Häll Sverige Rent	Mörbylånga kommun
Härnösands kommun	Nacka kommun
Höganäs kommun	Naturhistoriska riksmuseet
Jordbruksverket	Naturskyddsföreningen
Jägarnas Riksförbund	Naturvårdsverket
Kalix kommun	Nordanstigs kommun
Kalmar kommun	Nordmalings kommun
Kalmar läns kustvattenkommitté	Nordvästskånes kustvattenkommitté
Kammarkollegiet	Norrbottens kustfiskares PO
Karlshamns kommun	Norrköpings kommun
Karlskrona kommun	Norrtälje kommun
Kattegatts kustvattenråd	Nyköpings kommun
Kemikalieinspektionen	Nynäshamns kommun
Kramfors kommun	Orust kommun
Kristianstads kommun	Oskarshamns kommun
Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien	Oxelösunds kommun
Kungliga vetenskapsakademien	Piteå kommun
Kungsbacka kommun	PO Kustfiskarna Bottenhavet
Kungälv kommun	Region Blekinge
Kustbevakningen	Region Gotland
Kävlinge kommun	Region Gävleborg
Laholms kommun	Region Halland
Landskrona stad	Region Kalmar
Lantbrukarnas Riksförbund, LRF	
Lidingö stad	
Linköpings Universitet	

Region Norrbotten
Region Skåne
Region Stockholm
Region Sörmland
Region Uppsala
Region Västerbotten
Region Västernorrland
Region Östergötland
Riksantikvarieämbetet
Robertsfors kommun
Ronneby kommun
SFPO Sveriges fiskares producentorganisation
Simrishamns kommun
Sjöfartsverket
Skellefteå kommun
Skogsstyrelsen
Skurups kommun
Skärgårdarnas Riksförbund
Skärgårdsredarna
SMHI
Solna stad
Sotenäs kommun
SPF PO (Swedish Pelagic Federation Producer Organisation)
Sportdykarförbundet
Sportfiskarna
Statens Geotekniska Institut
Stenungsunds kommun
Stockholm International Water Institute
Stockholm Resilience Centre
Stockholms stad
Stockholms universitet
Strålsäkerhetsmyndigheten
Strömstads kommun
Sundsvalls kommun
Svealands kustvattenårdsförbund
Svensk sjöfart
Svensk skaldjursodling producentorg.
Svensk Vindenergi
Svenska Båtunionen
Svenska Jägareförbundet
Svenska Kryssarklubben
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Turistföreningen
Svenskt Vatten
Sveriges Fiskevattenägareförbund
Sveriges geologiska undersökning
Sveriges Hamnar
Sveriges Kommuner och Regioner
Sveriges Kustfiskares Ekonomiska Förening
Sveriges Kust- och Insjöfiskares Organisation
Sveriges lantbruksuniversitet
Sveriges Ornitologiska förening
Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Sydkustens vattenårdsförbund
Söderhamns kommun
Söderköpings kommun
Södertälje kommun
Södra Bottenvikens kustvattenråd
Sölvesborgs kommun
Tanums kommun
Tierps kommun
Timrå kommun
Tjörns kommun
Torsås kommun
Transportstyrelsen
Trelleborgs kommun
Trosa kommun
Tyresö kommun
Täby kommun
Uddevalla kommun
Umeå kommun
Umeå Universitet
Uppsala Universitet
Valdemarsviks kommun
Varbergs kommun
Vattenrådet för Bohuskusten, VRBK
Vattenvårdsförbundet för Västra Hanöbukten
Vaxholms stad
Vellinge kommun
Vetenskapliga rådet för biologisk mångfald
Vetenskapsrådet
Visita
Världsnaturfonden
Värmdö kommun
Västerviks kommun
Västra Götalandsregionen
World Maritime University
Ystads kommun
Älvkarleby kommun
Ängelholms kommun
Öckerö kommun
Ölands Vattenråd
Öresunds vattenvårdsförbund
Örnsköldsviks kommun
Österåkers kommun
Östhammars kommun
Östra Gotlands vattenråd

Konsekvensutredning till förslag till föreskrift HVMFS 2025:XX om ändring i föreskrifterna HVMFS 2012:18 om vad som kännetecknar god miljöstatus samt miljö kvalitetsnormer med indikatorer för Nordsjön och Östersjön

A. Allmänt

1. Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2012:18) om vad som kännetecknar god miljöstatus samt miljö kvalitetsnormer med indikatorer för Nordsjön och Östersjön är en del av genomförandet av EU:s havsmiljödirektiv¹, som sedan 2010 är införlivat i svensk lagstiftning via havsmiljöförordningen (2010:1341).

De centrala delarna i föreskrifterna är att dels fastställa vad som kännetecknar god miljöstatus (bilaga 2), dels ta fram miljö kvalitetsnormer (MKN) (Bilaga 3) som innebär att en god miljöstatus kan nås. Föreskrifterna förväntas enligt havsmiljöförordningen att uppdateras inom varje sexårig förvaltningsperiod.

Bilaga 3 i föreskrifterna innehåller miljö kvalitetsnormerna för havsmiljön med tillhörande indikatorer. Bilagan behöver nu revideras av flera skäl, varav det viktigaste är att tydliggöra kraven för de aktörer vars verksamhet kan bidra till att målet om god miljöstatus enligt havsmiljöförordningen inte uppnås. Ändringarna är en naturlig konsekvens av den förbättrade kunskapen om havsmiljön och påverkan på denna sedan den senaste ändringen av föreskrifterna för sex år sedan. Ändringarna resulterar i att antalet miljö kvalitetsnormer för havsmiljön ändras från 11 till 14. Antalet indikatorer som används för att bedöma om normerna följs ändras från 18 till 24. Ytterligare ändringar har också genomförts i befintliga normer och indikatorer för att klargöra normernas syfte och stärka deras tillämpning i praktiken.

Andra skäl att göra ändringarna föranleds bland annat av Europeiska kommissionens granskning enligt artikel 12 i havsmiljödirektivet, av huruvida medlemsländerna uppfyller direktivets krav, som publicerades i mars 2022.^[1] I denna granskning riktas kritik mot Sverige på några punkter som nu

¹ [Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område \(Ramdirektiv om en marin strategi\)](#)

^[1] COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT {COM(2020) 259 final} - {SWD(2020) 60 final} - {SWD(2020) 61 final} <https://commission.europa.eu/system/files/2020-06/swd202062final.pdf>

delvis åtgärdas genom föreslagna ändringar av föreskrifterna. Kritiken gäller bland annat att Sveriges miljö kvalitetsnormer med indikatorer i för hög grad går att likställa med definitionerna av god miljö status (bilaga 2). Enligt EU-kommissionen bör miljö kvalitetsnormerna definiera den nödvändiga minskning av belastningar som krävs för att god miljö status på sikt ska nås; de bör vara bl.a. tidsatta, mätbara, specifika och nåbara.

Andra ändringsförslag görs som en anpassning till ändringar av definitionerna av god miljö status i föreskrifternas bilaga 2. Inom vissa temaområden har nya kvantitativa indikatorer införts och inom andra har metoder och tröskelvärden förbättrats så att bedömningarna av god miljö status kan göras säkrare och med högre kvalitet.

Syftet med föreslagna ändringar är även att stärka förutsättningarna för det åtgärdsarbete som krävs för att god miljö status ska nås, bland annat genom att underlätta arbetet med miljö kvalitetsnormernas tillämpning i tillståndsärenden.

Ytterligare skäl för uppdateringen är att ett antal tidigare ej funktionella indikatorer nu är färdigutvecklade och därmed tillämpbara, att nya indikatorer utvecklats för att fylla tidigare luckor i föreskrifterna samt att även vissa indikatorer justerats till exempel när det gäller tröskelvärden.

Översynen ska säkerställa att normerna möter de belastningar som i bedömningen av havsmiljöns tillstånd² identifierats bidra till att god miljö status inte nås eller kan upprätthållas.

Att inte göra dessa föreslagna ändringar innebär att Sverige har sämre förutsättningar för att nå målen enligt havsmiljö direktivet, och sämre tillstånd för kust och hav. Det skulle också innebära samhällsekonomiska effekter för verksamhetsutövare och allmänhet i termer av minskade tillgångar till ekosystemtjänster.

Dagens miljö status gör att flera näringar inte når sin fulla potential, samtidigt som samhället missar värdet av ekosystemtjänster från svenska havsområden. Havsmiljö förvaltningen syftar till att, bland annat genom miljö kvalitetsnormerna, förbättra havsmiljöns tillstånd och därmed öka tillgången på ekosystemtjänster. Hur mycket ekosystemtjänsterna ökar beror på deras nuvarande status och hur nära kopplade de är till en specifik miljö kvalitetsnorm. Havs- och vattenmyndighetens bedömning av havsmiljöns tillstånd 2024 visar att tillgången på de flesta ekosystemtjänster är oförändrad sedan 2018.

Yrkesfiske, fritidsfiske och marin turism är i hög grad beroende av marina ekosystemtjänster och skulle gynnas mest av en förbättrad havsmiljö. För yrkesfisket handlar det om stödjande och reglerande ekosystemtjänster som livsmiljö och biologisk mångfald, medan fritidsfiske och marin turism också är beroende av kulturella ekosystemtjänster som rekreation och naturarv. Bättre miljö status skulle leda till högre användarvärden för dessa aktiviteter.

Studier av Nordzell m.fl. (2020) visar att den svenska befolkningen har en betalningsvilja för god havsmiljö motsvarande 10,32 miljarder kronor per år. Även om resultaten för denna typ av uppskattningar kännetecknas av osäkerhet, kan de ändå ge en generell uppfattning om hur stort det samhällsekonomiska värdet av god havsmiljö är.

² Bedömning av havsmiljöns tillstånd enligt havsmiljö förordningen, <https://www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/havsmiljoforvaltning/bedomningen-av-havsmiljons-tillstand.html>

2. Alternativa lösningar

Nollalternativet innebär att de föreslagna ändringarna i Bilaga 3 inte genomförs och att bilagan förblir oförändrad. Detta skulle medföra att föreskrifterna inte längre speglar den nuvarande kunskapen om vad som krävs för att uppnå god miljöstatus enligt havsmiljödirektivet. Följaktligen skulle kommande åtgärdsprogram, som upprättas i enlighet med 24 § havsmiljöförordningen, fastställas på en grund som inte är i linje med dagens kunskap om havsmiljön eller tar hänsyn till kommissionens granskning enligt artikel 12 i havsmiljödirektivet. Detta kan leda till att fel åtgärder beslutas och genomförs, vilket i sin tur kan resultera i mindre effektiv resursallokering och försämrade förutsättningar för att uppnå god miljöstatus enligt havsmiljöförordningen.

Havs- och vattenmyndigheten bedömer att det inte finns några alternativ till att genomföra ändringar i HVMFS 2012:18, då normernas utformning är avgörande för att havsmiljöförordningen ska kunna efterlevas. Det finns således ingen alternativ lösning på de problem som de föreslagna ändringarna i Bilaga 3 syftar till att åtgärda.

Ändringarna bedöms som nödvändiga för att säkerställa att Sverige efterlever havsmiljödirektivet.

3. Uppgifter om vilka som berörs av regleringen

3.1 Direkt berörda

De omformulerade och nya miljö kvalitetsnormerna, tillsammans med de nya indikatorerna, syftar till att bättre möta de relevanta belastningarna i havsmiljödirektivets bilaga III, tabell 2a. i Det är enligt 5 kap 3 § miljöbalken myndigheter och kommuner som ansvarar för att miljö kvalitetsnormerna följs. Miljö kvalitetsnormer riktar sig därför generellt till myndigheter och kommuner som i sin verksamhet har i uppgift att tillståndspröva verksamheter eller att utöva tillsyn över densamma eller att vara vägledande inom ett specifikt område.

3.2 Indirekt berörda

Indirekt kan föreskrifterna komma att beröra en betydligt större krets av aktörer. Arbetet för att uppnå eller upprätthålla en god miljöstatus i den marina miljön berör många samhällssektorer i större eller mindre grad. I princip kan alla personer – fysiska och juridiska – som bor eller verkar vid eller i anslutning till de svenska havsförvaltningsområdena potentiellt beröras.

Ett exempel på hur ändrade miljö kvalitetsnormer kan påverka verksamheter är om en mark- och miljödomstol eller länsstyrelse kan behöva föreskriva mer ingripande villkor för ett tillstånd till en vattenverksamhet eller miljöfarlig verksamhet, med hänsyn till verksamhetens inverkan på havsmiljö. Ett annat exempel är om Havs- och vattenmyndigheten beslutar om reglering för fisket som påverkar fiskeverksamheten.

Den maritima sektorn domineras av verksamheterna marin turism och rekreation samt sjöfart och fiske. Marin turism och rekreation sker i anslutning till havet och kan därmed komma att påverkas av föreskrifterna. Sjöfartssektorn domineras av transporter till havs. Sektorn påverkar faktorer som är relevanta för miljö kvalitetsnormer genom exempelvis utsläpp. Areella näringar med en nära koppling till havet är förutom fiske även vattenbruk.

Indirekt kan fler aktörer beröras av de uppdaterade miljö kvalitetsnormerna, men i många fall så kommer eventuella konsekvenser först vara aktuella som följd av nästa åtgärdsprogram enligt 24 §

havsmiljöförordningen, som beslutas 2027, och som ska innehålla de åtgärder som behöver vidtas för att följa de miljö kvalitetsnormer som meddelats.

4. *Uppgifter om vilka kostnads mässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övernägda regleringsalternativen*

Under arbetet med att ta fram konsekvensutredningen har Havs- och vattenmyndigheten genomfört en inledande genomgång för att identifiera vilka föreskriftsändringar som kan komma att leda till faktiska konsekvenser. I denna process har även identifierats de förändringar som bedöms endast vara redaktionella och inte innebär en förändring i sakinhåll. Dessa redaktionella föreskriftsändringar kommer därför inte att belysas ytterligare i denna konsekvensutredning eftersom de inte bedöms medföra några konsekvenser.

Endast ändringarna som rör miljö kvalitetsnormerna för impulsivt ljud (MKN E.2 och E.3) och kontinuerligt ljud (E.4) bedöms ha direkta konsekvenser, då dessa kan påverka pågående och kommande tillståndsprövningar. Andra konsekvenser förväntas bli aktuella i samband med nästa åtgärdsprogram enligt 24 § havsmiljöförordningen. Åtgärder i kommande åtgärdsprogram kommer att konsekvensanalyseras enligt 25 § havsmiljöförordningen och 5 kap. 9 § punkt 6 miljöbalken. Indirekta konsekvenser kan även uppstå om nya föreskrifter tas fram för att följa de ändrade föreskrifterna, i dessa fall kommer den aktuella föreskriftsändringen konsekvensutredas.

Miljö kvalitetsnormen för impulsivt ljud uppdelad i två olika normer, samt en ny indikator med målvärde för tillförelse av impulsivt undervattensljud

E.2 Miljö kvalitetsnorm

Mänskliga verksamheter ska inte orsaka skadligt impulsivt ljud som kan leda till tillfällig eller permanent hörselnedsättning hos marina djur med effekt på populationsnivå samt för tumlare, på individnivå.

Indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.2 saknas.

E.3 Miljö kvalitetsnorm

Mänskliga verksamheter ska inte orsaka impulsivt ljud som utsätter havsmiljön för bullernivåer som förhindrar att god miljöstatus kan upprätthållas eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.3

E.3.1 Tillförelse av impulsivt undervattensljud

Den nya normlydelsen med tillhörande indikator förväntas ge upphov till konsekvenser då normen innebär en skärpning jämfört med tidigare norm för impulsivt ljud. Den nya indikatorn har också ett kvantitativt målvärde som innebär att den dagliga andelen av bedömningsområdets yta där ljudnivån kan förväntas leda till beteendeförändring hos marina djur inte ska överstiga 20 % under bedömningsperioden. Tidigare regler fokuserade främst på att förhindra tillfällig eller permanent hörselnedsättning hos tumlare utan att explicit ta hänsyn till beteendeförändringar.

Hur uppstår konsekvenser?

Konsekvenser uppstår vid tillståndsprövning av verksamheter enligt miljöbalken som ger upphov till impulsivt undervattensljud. Idag rör det framförallt vindkraftsbolag som vill anlägga havsbaserad vindkraft.

Den nya normlydelsen kan även innebära att nya åtgärder i nästa åtgärdsprogram enligt 24 § havsmiljöförordningen tas fram för att säkerställa att normen följs. Nya åtgärder kommer i så fall att konsekvensutredas enligt 25 § i havsmiljöförordningen och 5 kap. 9 § miljöbalken.

Ekonomiska konsekvenser

Det finns en nationell målsättning att öka utbyggnaden av havsbaserad vindkraft, och i Havs- och vattenmyndighetens förslag till havsplan ges utrymme för en kapacitet på 330 TWh fördelat över 43 områden i svenska hav (HaV, 2024). Vid tillståndsansökningar för havsbaserad vindkraft kommer verksamheterna att behöva ta hänsyn till den reviderade normen. Hittills har tre ansökningar om havsbaserad vindkraft godkänts, och ytterligare 22 ärenden är under behandling (Regeringen.se, 2024). Beroende på var i prövningsprocessen dessa ärenden befinner sig och de specifika förutsättningarna i det enskilda fallet, kan den reviderade normen med indikator få konsekvenser även i pågående processer.

Impulsivt buller från byggnation och installation av vindkraftverk kan orsaka tillfälliga eller permanenta hörselskador samt beteendeförändringar hos marina djur, exempelvis tumlare (Naturvårdsverket, 2020; SACN, 2020). Den reviderade normen tydliggör kraven vid prövning av havsbaserad vindkraft, då det nu finns ett kvantitativt mått för vad som kan anses vara en hållbar ljudnivå. Vid tillståndsprövning måste verksamheter i sin miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kunna visa hur ljud kan påverka marina arter över tid och på vilket avstånd.

Enligt riktlinjer får impulsivt buller inte hindra tumlare från att vistas i mer än 20 % av ett område under en dag eller 10 % över en säsong (SACN, 2020). Detta krav medför högre krav på bevisföring och mer omfattande miljökonsekvensbeskrivningar (MKB), inklusive komplexa modeller för att simulera ljudutbredning och utföra mätningar. Dessutom påverkar faktorer som sedimenttyp och bottenförhållanden hur ljud sprids, vilket gör modelleringen mer utmanande.

För att uppfylla de nya kraven kan verksamhetsutövare behöva genomföra ytterligare tekniska och organisatoriska åtgärder, exempelvis bullerreducerande teknologier eller omplacering av vindkraftverk, vilket kan medföra kostnader upp till 100 000 kronor per bottenfast verk. (Svensk Vindenergi, 2021). För en park med 50 verk kan detta innebära kostnader på upp till 5 miljoner kronor.

De ökade kraven på utredningar och tekniska åtgärder kan leda till ytterligare kostnader, men dessa bedöms vara marginella i jämförelse med den totala investeringen för en havsbaserad vindkraftspark.

Ny miljö kvalitetsnorm för kontinuerligt ljud

E.4 Miljö kvalitetsnorm

Tillförsel av kontinuerligt lågfrekvent ljud från mänsklig verksamhet ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljö status kan upprätthållas eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.4

E.4.1 Tillförsel av kontinuerlig ljudenergi

Den nya normen med tillhörande indikator syftar till att minska belastningen av kontinuerligt lågfrekvent buller och därigenom uppnå god miljö status. Tidigare saknades en tydlig definition av vad god miljö status innebär med avseende på kontinuerligt ljud liksom en kvantitativ beskrivning av vad som utgör en hållbar nivå av mänskligt ljud. Den nya miljö kvalitetsnormen tillför denna tydlighet genom att beskriva vad som anses vara en hållbar mängd kontinuerligt ljud per förvaltningsområde, och indikatorns målvärde innebär att tillförd ljudenergi från mänsklig aktivitet ska minska tills god miljö status uppnås.

Hur uppstår konsekvenser?

Verksamhetsutövare inom havsbaserad vindkraft måste tydligare beskriva den potentiella effekten vid tillståndsansökan. Åtgärderna som blir aktuella för att minimera buller är platsspecifika. Eftersom flera havsbaserade vindkraftsanläggningar inom samma område kan ha en kumulativ påverkan på ljudnivåerna, ställs högre krav på samordning i hanteringen av olika ansökningar. Den nya normen innebär också att påverkan från andra ljudalstrande verksamheter, som sjöfart och fiske, tydligare måste inkluderas i den övergripande analysen.

Ekonomiska konsekvenser

Sjöfarten är den främsta källan till lågfrekvent, kontinuerligt ljud i svenska havsområden. Den nya normen tydliggör vilken minskning av ljudnivåer som krävs för att på sikt uppnå god miljö status. Eftersom sjöfarten regleras av International Maritime Organization (IMO) krävs internationella förhandlingar för att genomföra nya åtgärder. Eventuella konsekvenser av detta kan uppstå på lång sikt, men det är osannolikt att de kommer som en direkt eller indirekt effekt av den nya normen. Tidigare åtgärdsprogram har innehållit åtgärder som går ut på att lyfta frågor till förhandlingar inom IMO, och detta kan även bli aktuellt som följd av den nya normen, då inkluderat i åtgärdsprogrammet tillsammans med ekonomiska analyser.

Havsbaserad vindkraft är också en källa till kontinuerligt ljud. Normen och tillhörande indikator kräver en noggrannare miljökonsekvensbeskrivning (MKB) än tidigare för att säkerställa att vindkraftsprojekt inte överskrider bullervärdena, särskilt i kombination med påverkan av annan mänsklig verksamhet, som sjöfart. Detta ställer högre krav i planeringsfasen för vindkraft, inklusive mer avancerad modellering. Även om sådana krav i vissa fall ställs redan idag, förtydligar den nya normen vad som förväntas av verksamhetsutövarna. Det kan leda till tekniska åtgärder för att minska driftbuller. Det finns tekniska lösningar och alternativ vilka kan medföra kostnader för verksamheter (Naturvårdsverket, 2020). Omfattningen av dessa kostnader är väldigt svåra och uppskatta då verksamhetsutövaren inte alltid kan specificera typ av åtgärd som krävs för den aktuella modellen av vindkraftsverk som slutligen kommer installeras.

I enskilda fall kan ändringarna innebära att verksamhetsutövaren behöver genomföra tekniska och organisatoriska åtgärder för att följa normen och för att minska bullernivåerna samt säkerställa att de ligger inom acceptabla gränser. Ny norm och indikator bör inte leda till förseningar i prövningsprocesser då verksamhetsutövare bör kunna anpassa sig till de nya kraven och kan med stöd av ett tidigt samråd med berörda myndigheter erhålla nödvändig information om krav på innehåll i ansökningar.

Miljö kvalitetsnorm D.4 – konsekvenser av kvantitativa målvärde för indikator D.4.1

D.4 Miljö kvalitetsnorm

Påverkan på havsbotten till följd av mänsklig verksamhet ska inte äventyra förutsättningarna för att upprätthålla bottenarnas struktur och funktion för respektive livsmiljötyp.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen D.4

D.4.1 Fysisk störning på havsbotten från bottenrålning

D.4.2 Fysisk förlust av sandbankar och biogena rev

Konsekvenser förväntas uppstå som följd av att ett kvantitativt målvärde införs för *Fysisk störning på havsbotten*. Det nya målvärdet innebär en 12 % minskning av fysisk påverkan från bottenrålning i Skagerak och en 10 % minskning i Kattegatt. I nuläget bedöms 49 % av Skageraks utsjöområde vara påverkat av bottenrålning och 41 % av utsjöområdet i Kattegatt³. Minskningen med 12% i Skagerack motsvarar därför cirka 25 % av hela havsområdet (25% * 49 % = 12,3%). På motsvarande sätt utgör minskningen med 10% i Kattegatt cirka 25 % av hela havsområdet (25 % * 41 % = 10,3%).

³ Rapport Bedömningen av havsmiljöns tillstånd, Havs- och vattenmyndigheten 2024, <https://www.havochvatten.se/download/18.60662d6719060e439995beef/1723711349019/rapport-2024-12-marin-strategi-nordjon-ostersjon.pdf>

Hur kan konsekvenser uppstå som följd av ändringen?

Konsekvenser från det nya målvärdet kan uppstå som följd av att det i kommande åtgärdsprogram enligt 24 § havsmiljöförordningen bedöms att ytterligare åtgärder krävs för att målvärdet ska kunna klaras. Det innebär att eventuella konsekvenser kan uppstå indirekt som följd av åtgärder i åtgärdsprogrammet som i sin tur kan leda till behov av föreskriftsändringar som reglerar tillträdet till fiskeområden. Indirekta konsekvenser kan även uppstå om nya föreskrifter tas fram innan nästa åtgärdsprogram med som syftar till att det nya målvärdet ska klaras, i dessa fall kommer den aktuella föreskriftsändringen konsekvensutredas.

Ekonomiska konsekvenser för yrkesfisket

Det kvantitativa målvärdet för indikator D.4.1 kan innebära ekonomiska konsekvenser för yrkesfiskare som bottentrålar i utsjön i Skagerak och Kattegatt, men dessa konsekvenser förväntas uppstå först efter att konkreta åtgärder föreslås i kommande åtgärdsprogram. De ekonomiska konsekvenserna kommer i så fall att konsekvensutredas i enlighet med 25 § havsmiljöförordningen och 5 kap. 9 § miljöbalken, samt samrådas med berörda parter i enlighet med 10 § havsmiljöförordningen. Det nya målvärdet skulle även kunna innebära förändringar i föreskrifterna innan nästa åtgärdsprogram, men dessa kommer då att konsekvensutredas och samrådas.

I denna konsekvensutredning ges en övergripande bild av omfattningen av konsekvenser som indirekt kan följa av det föreslagna målvärdet. Analysen bygger på ICES (2024) rekommendationer om att exkludera trålning i perifera områden, genom områdesbegränsningar, och omfördela fiskeansträngningen till kärnområden. Den fullständiga analysen återfinns i *Underlagsrapport till konsekvensutredning av förslag till reviderade miljö kvalitetsnormer i HVMFS 2012:18 (LTU 2024)*. Genom att fiskeansträngningen koncentreras till ett mindre område förväntas de ekonomiska konsekvenserna bli relativt små för fisket, eftersom det främst är områden som genererar låga inkomster som skulle stängas för trålfiske. Samtidigt väntas den totala påverkan på bottarna minska om trålfisket stängs i dessa områden. I utredningen testades tre olika scenarier för de två havsområdena. Analysen visar att det finns stora områden som idag bottentrålas som historiskt har genererat relativt små inkomster.

En 12 % minskning av dagens bottentrålning i Skagerak, enligt målvärdet, skulle kunna innebära stängning av ett område som historiskt har genererat cirka 3 % av inkomsterna för bottentrålade räk- och kräftfiske. För Kattegatt skulle på samma sätt en 10 % minskning, enligt målvärdet, kunna innebära stängning av ett område som historiskt sett har genererat motsvarande cirka 3% av inkomsterna för samma fiske. Analysen tar dock inte hänsyn till att stängning av områden kan påverka hur tråldrag genomförs, vilket i praktiken kan leda till att det faktiska området som inte kan fiskas blir större än det som formellt har stängts.

Eftersom det är fiskekvoten som styr hur mycket fiske som bedrivs, snarare än vilka områden som är tillåtna, förväntas begränsade fiskeområden främst leda till att fisket omfördelas till de områden där det fortfarande är tillåtet. Det är viktigt att notera att detta är resultat av en övergripande scenarioanalys som undersöker möjligheten att begränsa fisket i linje med ICES (2024) rekommendationer.

Detta är viktiga aspekter som bör ingå i mer djupgående analyser givet att det nya målvärdet leder till nya åtgärder i kommande åtgärdsprogram och/eller som följd av eventuella

föreskriftsändringar. Påverkan på yrkesfisket behöver också analyseras i större detalj och brytas ner för att förstå hur olika segment inom fisket påverkas.

Förbättrad status för miljö kvalitetsnorm D.4 och ökning av ekosystemtjänster

Syftet med det nya målvärdet är att det på sikt ska leda till en förbättrad status för miljö kvalitetsnormen D.4. Detta förväntas i sin tur öka tillgången på flera ekosystemtjänster och på lång sikt höja både användar- och icke-användarvärden för mänskliga aktiviteter. Hur mycket statusen för miljö kvalitetsnormen D.4 förbättras och i vilken grad ekosystemtjänsterna ökar beror dock på vilka specifika åtgärder som genomförs i kommande åtgärdsprogram, och hur väl dessa åtgärder bidrar till att klara målvärdet.

Om åtgärderna leder till att målvärdet klaras, innebär det att områden som tidigare har påverkats av bottentrålning skulle kunna återhämta sig. I dessa områden förväntas tillgången på stödjande ekosystemtjänster⁴ som livsmiljö (S5) och resiliens (S6), reglerande ekosystemtjänster som sedimentbevarande (R2) och reglering av föroreningar (R5), samt den kulturella ekosystemtjänsten naturarv (C6) att förbättras. Dessutom förväntas även andra stödjande tjänster (S1-S4) påverkas positivt, om än i mindre utsträckning (Bryhn m.fl., 2020a).

Bland de mänskliga aktiviteter som diskuterats tidigare är yrkesfisket den aktivitet som bedöms dra mest nytta av högre användarvärden. Detta beror på att yrkesfisket är starkt eller måttligt beroende av flera stödjande och reglerande ekosystemtjänster som förväntas öka. Även fritidsfisket samt marin turism och rekreation förväntas gynnas, särskilt genom högre existens- och arvsvärden (Bryhn m.fl., 2020b).

Eftersom bottentrålning är ett hot mot många rödlistade bottenlevande arter (SLU, 2020), vilka spelar en viktig roll i ekosystemet och den marina näringsväven, är det också värt att beakta den potentiella nyttan ur det perspektivet av att stänga områden för trålning (Kataria & Lampi, 2008). Även om det inte går att ge en exakt kvantitativ uppskattning av trålningens påverkan på dessa arter, är det rimligt att anta att en minskad trålning skulle förbättra överlevnadsmöjligheterna för flera av dem. Detta skulle bidra till ett samhällsekonomiskt värde som sannolikt överstiger kostnaderna.

Dessutom kan dessa trålningsfria områden fungera som reservoarer för att stödja närliggande områden. Om arter återhämtar sig i dessa områden kan de sprida sig till angränsande områden, vilket i sin tur kan öka tillgången på ekosystemtjänster även där.

⁴ I stycket anges ekosystemtjänsternas klassificering (beteckningarna S2, S3, och så vidare) enligt Millenium Ecosystem Assessment, på samma sätt som i den förra bedömningen av havsmiljöns tillstånd, Havs- och vattenmyndigheten 2024, <https://www.havochvatten.se/download/18.60662d6719060e439995beef/1723711349019/rapport-2024-12-marin-strategi-nordjon-ostersjon.pdf>

Nya indikatorer för miljö kvalitetsnorm C.3

C.3 Miljö kvalitetsnorm

Populationerna av alla naturligt förekommande fiskarter och skaldjur som påverkas av fiske har en ålders- och storleksstruktur samt populationsstorlek som garanterar deras långsiktiga hållbarhet.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.3
C.3.1 Fiskeridödlighet (F) för alla kommersiellt nyttjade populationer
C.3.4 Åldersfördelning för kommersiellt nyttjade populationer
C.3.5 Orapporterat och olagligt utkast av fisk
C.3.6 Fiskpopulationer med hög biologisk risk

Förslag på ny indikator MKN C.3.4 för åldersfördelning av kommersiellt nyttjade populationer har utretts i denna konsekvensutredning. De två andra indikatorer som är nya, C.3.5 och C.3.6 bedöms ha en uppföljande karaktär och ligger i linje med förvaltningens nuvarande åtagande.

Hur kan konsekvenser uppstå som följd av ändringen?

Då denna indikator utgör ett nationell målvärde och inte ett gemensamt målvärde inom den gemensamma fiskeripolitiken (GFP:n) förväntas det innebära utmaningar med att ta fram åtgärder för en ökad storleks- och åldersstruktur som följd av den nya indikatorn. Indikatorn C.3.4 bedöms inte leda till några direkta konsekvenser för yrkesfisket, eftersom det ännu inte finns någon gemensamt överenskommen indikator för ålders- och storleksstruktur. Eventuella konsekvenser som kan uppstå inom ramen för den nationella fiskeriförvaltningen kommer vara aktuella först om nya åtgärder tas fram i samband med nästa åtgärdsprogram och kommer då konsekvensutredas i enlighet med 25 § havsmiljöförordningen och 5 kap. 9 § miljöbalken.

Konsekvenser som är aktuella för att nya målvärdet ska kunna klaras

I denna konsekvensutredning har det konstaterats att det är svårt att härleda konsekvenserna av den nya indikatorn, eftersom det saknas ett gemensamt målvärde inom den gemensamma fiskeripolitiken (GFP). I underlagsrapporten⁵ gjordes en analys av vilka konsekvenser som skulle kunna uppstå i arbetet för att det föreslagna målvärdet för C.3.4 ska kunna klaras. Syftet med analysen är att ge en bild av vilka typer av åtgärder som kan krävas för att de bestånd som idag inte klarar målvärdet ska kunna nå det.

För att målvärdet för indikatorn ska kunna klaras kommer det i de flesta fall att krävas EU-gemensamma åtgärder. Om dessa beslutas och införs kan det initialt leda till ökade kostnader för fiskerinäringen, främst relaterade till inköp av selektiva redskap, omställningskostnader och utbildning av fiskare. Trots dessa utgifter finns det betydande potentiella långsiktiga fördelar med

⁵ Underlagsrapport till konsekvensutredning av förslag till reviderade miljö kvalitetsnormer i HVMFS 2012:18 (LTU 2024).

att förbättra hållbarheten i fiskbestånden och öka tillgången på ekosystemtjänster, vilket i sin tur stärker både de ekonomiska och ekologiska vinsterna (HaV, 2023b; Bryhn m.fl., 2020b).

De åtgärder som kan bli aktuella för att åtgärda en skev ålders- och storleksfördelning kan inbegripa utveckling av selektiva fiskemetoder, stängning av fiske i vissa områden eller under vissa tider, eller regler för att främja utkast av vissa ålders/storleksklasser, såsom t.ex. för hummer eller pigghaj, vilket i vissa fall kan kräva undantag från landningsskyldigheten.

Kostnaderna för att nyttja mer selektiva fiskemetoder är kopplade till inköp av nya redskap och omställningskostnader för yrkesfisket. För att uppfylla indikatorns krav kan det krävas investeringar i selektiva redskap, vilket medför inköpskostnader för dessa redskap. Till exempel kan användning av trålar med större maskstorlek öka andelen större och äldre fiskar i fångsten. Enligt Marine Stewardship Council (2022) kan kostnaden för att uppgradera till selektiva redskap variera från 50 000 till 100 000 kronor per fartyg beroende på storlek och typ av redskap. Denna kostnad måste också inkludera underhåll och regelbunden uppdatering för att säkerställa att redskapen fortsätter att uppfylla indikatorns krav.

Omställningen till nya fiskemetoder innebär inte bara inköp av redskap utan även utbildning av fiskare. Utbildningskostnader för att säkerställa att fiskare kan använda nya tekniker effektivt uppskattas till cirka 10 000 kronor per person, beroende på komplexiteten i de nya metoderna (ICES, 2022). Dessutom kan det krävas investeringar i ny teknik för övervakning och analys av fiskpopulationer, vilket ytterligare kan belasta fiskerinäringen.

Den samhällsekonomiska kostnaden av omställningen inkluderar även minskad vinst under övergångsperioden. När fiskare anpassar sig till de nya metoderna kan det initialt leda till minskade fångster och därmed lägre intäkter. En studie av EU-kommissionen (2021) visar att den samhällsekonomiska kostnaden för liknande omställningar i fiskerinäringen kan uppgå till 5–10% av den årliga intäkten, vilket för svenska fiskefartyg kan innebära mellan 500 000 och 1 000 000 kronor per fartyg årligen under övergångsperioden beroende på fartygsstorlek och typ av fiske.

Trots de initiala kostnaderna, finns det potential för långsiktiga ekonomiska vinster genom bättre förvaltade och mer produktiva fiskbestånd. Studier visar att investeringar i hållbara fiskemetoder och förbättrade förvaltningsstrategier kan leda till stabila och ökade fångster över tid, vilket på lång sikt kan kompensera för de initiala omställningskostnaderna (HaV, 2023b).

Ökning av ekosystemtjänster som följd av att målvärdet för C.3.4 klaras

Implementeringen av indikatorn C.3.4 för åldersfördelning av kommersiellt nyttjade arter har flera potentiella fördelar som sträcker sig bortom direkta ekonomiska vinster och inkluderar förbättrade ekosystemtjänster.

Den främsta nyttan med att införa denna indikator är att det kommer att leda till fångst av större och mer värdefulla fiskar. Forskning visar att en ökad andel större och äldre fiskar i populationerna kan bidra till mer stabila och produktiva bestånd på lång sikt (HaV, 2023b; ICES, 2022). Dessutom kan det ha positiva effekter på ekosystemet som helhet genom att bevara en balanserad åldersstruktur, vilket är viktigt för att upprätthålla ekologiska funktioner och tjänster (European Commission, 2021).

Förutom direkta ekonomiska fördelar för yrkesfisket kan åtgärder som stängning av specifika områden under lekperioder och förbättring av habitat, såsom restaurering av våtmarker och lekplatser, bidra till att öka överlevnaden för yngre fiskar och därmed förbättra åldersstrukturen i bestånden (HaV, 2023b).

En balanserad åldersfördelning av fiskpopulationer kan bidra till ett hälsosammare och mer resilient ekosystem. När äldre och större individer finns kvar i bestånden, ökar den biologiska mångfalden (S4) och näringsväven (S3), vilket förbättrar ekosystemets funktion och stabilitet (HaV, 2023a). Detta kan leda till ett mer produktivt och hållbart fiske över tid, vilket gynnar yrkesfisket genom stabilare fångster och högre ekonomiska intäkter.

Reglerande tjänster som *Sedimentbevaring* (R2) och *Reglering av föroreningar* (R5) förbättras också när ekosystemet är i balans. Ett hälsosamt ekosystem kan bättre hålla kvar sediment och minska spridningen av föroreningar, vilket bidrar till renare vatten och bättre livsmiljöer för både marina och landbaserade organismer (Bryhn m.fl., 2020b). Detta kan i sin tur minska kostnader för vattenrening och miljöåterställning.

De kulturella ekosystemtjänsterna, såsom *Naturarv* (C6) och *Rekreation* (C1), förbättras också genom en bättre förbättrad status på MKN C.3. Ett hälsosamt och balanserat ekosystem erbjuder bättre möjligheter för rekreation och turism, vilket kan leda till ökad turismintäkt och fler arbetstillfällen inom turism- och rekreationssektorn (HaV, 2023b). Dessutom kan ett rikare naturarv bidra till ökad utbildning och medvetenhet om miljöfrågor, vilket stärker det långsiktiga skyddet och förvaltningen av marina resurser.

På lång sikt kan en bättre förvaltd fiskpopulation leda till stabilare och potentiellt ökade fångster, vilket ger ekonomiska fördelar för fiskerinäringen. Bättre ekosystemstatus kan även minska behovet av kostsamma restaureringsåtgärder och miljöskyddsinsatser, vilket ytterligare kan sänka kostnaderna för samhället som helhet (ICES, 2022). Dessutom kan förbättrade ekosystemtjänster bidra till högre livskvalitet och välbefinnande för människor genom bättre hälsa och rekreationsmöjligheter.

Förslag på ny miljö kvalitetsnorm C.5 med tillhörande indikatorer C.5.1 och C.5.2 om bifångst

C.5 Miljö kvalitetsnorm

Bifångst av marina däggdjur och sjöfåglar ska vara på en nivå som inte äventyrar populationens långsiktiga överlevnad.

	Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen C.5
	C.5.1 Bifångst av tumlare
	C.5.2 Bifångst av knobbsäl

I de nya föreskrifterna föreslås en ny miljö kvalitetsnorm, C.5 gällande bifångst, med tillhörande indikatorer C.5.1 bifångst av tumlare och C.5.2 bifångst av knobbsäl. Indikator C.5.1 har ett målvärde för var och en av de tre tumlar populationerna:

- Östersjöpopulationen klassas som "akut hotad" i den svenska rödlistan över svenska arter 2020, och målvärdet är satt till noll.
- För Bälthavspopulationen är målvärdet för normen är att bifångsterna av tumlare ska ha en minskande trend, så att senast 2036 maximalt 73 individer per år bifångas. Bedömningen är att det i dag fångas 805 individer per år.
- För Nordsjöpopulationen är målvärdet för normen är en minskade trend i bifångst av tumlare, så att senast 2036 maximalt 1622 individer per år bifångas. Bedömningen är att det idag fångas 5 974 individer per år som bifångst.

För indikator C.5.2 om bifångst av knobbsäl gäller målvärdet för Kalmarsundspopulationen och innebär en nedåtgående trend i bifångsten så att den senast år 2036 är 0 individer per år.

Hur konsekvenser kan uppstå

Konsekvenser av det nya målvärdet kan uppstå om ytterligare åtgärder bedöms vara nödvändiga för att klara målvärdet för de två indikatorerna i det kommande åtgärdsprogrammet enligt 24 § havsmiljöförordningen. Det innebär att eventuella konsekvenser kan uppstå indirekt som ett resultat av åtgärder i åtgärdsprogrammet och inte som en direkt följd av denna föreskriftsändring. Dessa konsekvenser kommer då att utredas i enlighet med 25 § havsmiljöförordningen och 5 kap. 9 § miljöbalken.

Konvenser som är aktuella för att nya målvärdet ska kunna klaras

I underlagsrapporten till denna konsekvensanalys gjordes en analys av konvenser som kan uppstå för yrkesfiskare som bedriver garnfiske, vilket är det fiske som bedöms stå för störst andel av bifångsterna (HaV, 2024 b). Resultatet av analysen visar exempel på typ av konvenser som kan uppstå som följd av åtgärder som kan krävas för att målvärdet ska klaras. Som tidigare påpekas krävs antingen åtgärdsförslag i nästa åtgärdsprogram eller åtgärder som följd av en föreskriftsändring som i sin tur behöver konsekvensanalyseras och remitteras.

Alternativa redskap i garnfisket skulle kunna begränsa risken för bifångster av tumlare utan alltför stor negativ påverkan på fångster av målarter. Mot bakgrund av nuvarande bedömning från Havs- och vattenmyndigheten (HaV, 2024c) att rapporteringen av antalet bifångster är för låg, saknas dock underlag om hur bifångstrisken förhåller sig till redskapstyp och när, var och hur dessa redskap används. Detta gör att det är svårt att motivera att alternativa redskap prioriteras före andra åtgärder som bedöms mer effektiva. Användning av ljudskrämmare, s.k. pingers, har visat sig vara effektivt för att reducera oavsiktlig bifångst av tumlare. Effekten är väl undersökt i vetenskapliga försök och empiriskt i kommersiella fiskerier. I flera studier har pingers visat sig reducera bifångster med mellan 63 och 100 %, och implementering av pingers i kommersiellt fiske har visat sig reducera bifångster med mellan 40 och 80 % (ICES, 2020). Idag finns det redan krav på pingers för fartyg över 12 m, och för samtliga fartyg som fiskar längs Skånes sydkust till Bornholm för att minska bifångsten av tumlare.

Den första oktober 2024 träder en föreskriftsändring i kraft som gäller användning av pingers för yrkesmässigt fiske med garn, även för fartyg under 12 meter, i ICES delområde 24. Regleringen

innebär en expansion av kravet på pingers i området i och med att även fartyg under 12 m inkluderas. Skälet för regleringen är att ICES 24 är ett område med dokumenterat högst bifångstrisk. Enligt den konsekvensutredning som ingick i remissen av förslaget, förväntas det leda till små ekonomiska konsekvenser för fiskerieringen eftersom det finns goda möjligheter för medfinansiering genom det svenska havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet (HaV, 2024b).

Enligt Havs- och vattenmyndighetens antaganden om antalet berörda fiskare, kostnad per pingers och pingersbehov per fiskare (motsvarande 90 - 120 st) uppskattas det att enskilda fiskare som söker offentligt stöd för investeringen av pingers högst behöver finansiera 20 % av kostnaden, motsvarande 16 920 - 22 560 kronor per fiskare. Således uppskattas den aggregerade kostnaden till 203 040 - 270 720 kronor för de tolv garnfiskarna.

Ytterligare åtgärder som följd av den nya miljö kvalitetsnormen kommer i första hand var aktuella i egentliga Östersjön. Det skulle kunna innebära att fartyg under 12 meter som fiskar med garn i områdena SD⁶ 27,28, och 29 kommer att behöva köpa in och använda pingers. Utökad pingersanvändning är inte möjlig i delområde 25, som också tillhör Egentliga Östersjön, till följd av försvarets riksintressen i området.

Givet antaganden från tidigare konsekvensutredning skulle det innebära en aggregerad kostnad på mellan 795 000 kr och 1 060 000 kr för de berörda yrkesfiskarna, se tabell 1.

Tabell 1 Kostnader för att införa krav på pingers för garnfiskade fartyg under 12 meter i delområdena för fångst (ICES) 27, 28 och 29. Källa: Havs- och vattenmyndigheten.

Antal fartyg	Kostnad per yrkesfiskare	
	Låg	Hög
47	795 000	1 060 000

Samhällsekonomiska nyttan av att klara målvärdet

Den samhällsekonomiska nyttan av att ta bort en marin art från rödlistan har uppskattats av Kataria & Lampi (2008). Havs- och vattenmyndigheten bedömer att kravet på användning av pingers inte påverkar möjligheten att bedriva fiske, eftersom det idag finns pingersmodeller som inte lockar till sig sälar (vilket annars kan bli en bieffekt). Dessutom bedöms detta krav inte påverka konkurrensen mellan fiskare, eftersom alla påverkas i lika stor utsträckning (HaV, 2024b; HaV, 2024c). Det är dock viktigt att notera att detta inte är en direkt följd av den nya miljö kvalitetsnormen utan något som kan bli en följd av nya åtgärder och föreskriftsändringar.

Det är viktigt att framhålla att nationella åtgärder inte är tillräckliga för att skydda Östersjöns tumlarpopulationer. Havs- och vattenmyndigheten (2024b) rekommenderar att fler Östersjöländer inför åtgärder för att skydda Östersjö- och Bälthavspopulationerna, särskilt i områden med hög risk för bifångst. Eftersom andra medlemsländer också bedriver garnfiske i tumlarnas utbredningsområde, bör gemensamma åtgärder införas, inklusive ett nationellt krav på pingers i garnfisket.

⁶ Indelning enligt ICES subdivisioner av fångstområden

Uppdelning av miljö kvalitetsnorm för marint skräp i två normer

E.5 Miljö kvalitetsnorm

Mängden marint skräp i Västerhavet ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljö status upprätthålls eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.5

E.5.1 Mängd skräp på stränder i Västerhavet

E.5.2 Mängd skräp på havsbotten i Västerhavet

E.6 Miljö kvalitetsnorm

Mängden marint skräp i Östersjön ska vara på en nivå som inte hindrar att god miljö status upprätthålls eller nås.

Tillhörande indikatorer till miljö kvalitetsnormen E.6

E.6.1 Mängd skräp på stränder i Östersjön

E.6.2 Mängd skräp på havsbotten i Östersjön

Syftet med att dela normen i två, en för Östersjön och en för Västerhavet, är att öka resursallokering till Västerhavet. God miljö status nås idag för Östersjön, men i Västerhavet finns stora problem med marint skräp, och resurser behöver styras dit.

Hur uppstår konsekvenser?

Regleringen berör i ett första steg Havs- och vattenmyndigheten, som är ansvarig för framtagande av åtgärdsprogrammet för havsmiljön, och som planeras beslutas 2027. Åtgärdsprogrammet som ska innehålla de åtgärder som krävs för att miljö kvalitetsnormerna ska kunna följas. Dessa åtgärder kan riktas mot såväl andra myndigheter som kommuner. Åtgärderna kan sedan i sin tur innebära att det ställs ytterligare krav på verksamheter i till exempel tillståndsprövningar eller genom ny reglering. Om det blir aktuellt med åtgärder i kommande åtgärdsprogram kommer dessa konsekvensanalyseras enligt 25 § i havsmiljö förordningen (2010:1341) och 5 kap. 6 § miljö balken.

Ekonomiska konsekvenser

Åtgärder för att framförallt miljö kvalitetsnormen E.5 kan bli aktuella i nästa åtgärdsprogram för havsmiljön. Dessa åtgärder kan riktas mot såväl andra myndigheter som kommuner. Åtgärderna kan också vara av främjande och förebyggande karaktär, till exempel genom vägledning, informationskampanjer etc. Dessa åtgärder kommer att konsekvensutredas i särskild ordning. Att de två normerna har så olika lydelse reflekterar behoven av att styra våra resurser till Västerhavet där vi har störst problem med marint skräp. I Östersjön uppnås redan god miljö status för både

skräp på havsbotten och skräp på stränder och där är problematiken är inte alls lika påtaglig. Därför behövs det inte lika omfattande åtgärder där, vilket avspeglas i normen.

Det är viktigt för att säkerställa att det genomförs tillräckliga åtgärder nationellt, havsregionalt och på EU-nivå. Görs inte detta är risken stor att Sverige inte når god miljöstatus för Västerhavet vid avsatt tid och därmed inte når upp till kraven i havsmiljödirektivet.

Eftersom marint skräp är ett gränsöverskridande problem krävs också internationellt åtgärdsarbete. Havsströmmarna gör Bohuskusten särskilt drabbat av ilandflutet skräp från Nordsjön, vilket gör det internationella arbetet synnerligen viktigt för Sverige. Under en workshop inom det havsregionala samarbetet i Oskar⁷ under 2022 kunde experter konstatera att ungefär 80 procent av skräpet som flyter iland på en strand på Bohuskusten hade sitt ursprung i andra länder. Det innebär att regleringen ställer ökade krav på Regeringskansliet, Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket m.fl. att driva en ambitiös linje för minskad tillförsel av skräp inom EU, regionala havskonventioner samt på global nivå.

Samhällsekonomiska värdet av att klara målvärdet

Att minska mängden skräp i Västerhavet skulle innebära betydande förbättringar för havsmiljön och marina organismer. Risken för att djur skadas eller dör genom att trassla in sig i eller äta avfall skulle minska avsevärt. En renare havsmiljö skulle också bidra till samhällsekonomiska fördelar genom att öka rekreativvärdet i kustnära områden, minska problem för fiske- och sjöfartsverksamheter, och sänka kostnaderna för städinsatser. Dessutom skulle en friskare havsmiljö gynna den biologiska mångfalden och skapa en hållbar framtid för både människor och marina ekosystem.

5. Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Bemyndigandet för föreskrifterna finns i 7 och 20 §§ havsmiljöförordningen (2010:1341). Kravet på den sexåriga cykliska förvaltningsprocessen återfinns i 9 § och i övergångsbestämmelserna i samma förordning.

6. Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen då den är en del av genomförandet av havsmiljödirektivet. Vissa delar rör också införande av obligatoriska kriterier, där Sverige fått kritik för att ännu inte infört dessa.

7. Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Denna förändring föranleder enligt Havs- och vattenmyndighetens bedömning inte något större behov av särskilda informationsinsatser som går utanför de som behöver genomföras för den direktivstyrda havsförvaltningen i stort. Myndigheten planerar ett eller flera informationsmöten under remissperioden för att informera om regleringens föreslagna innehåll.

⁷ <https://www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/internationellt-samarbete-och-konventioner/konventioner/ospar---skydd-av-den-marina-miljon-i-nordostatlanten.html>

B. Kommuner och landsting

Regleringen bedöms inte få några direkta effekter för kommuner eller landsting. Konsvenser kan uppstå för kommuner med först i samband med kommande åtgärdsprogram enligt havsmiljöförordningen som kommer beslutas 2027.

C. Företag

Konsvenser av ny normlydelse och indikator för MKN E.2, E3 (impulsivt ljud) och den MKN E.4 (kontinuerligt ljud) kan uppstå i enskilda fall för verksamheter som söker tillstånd att bedriva havsbaserad vindkraft. Konsvenser av nya normer C5 (bifångst) och D4 (fysisk påverkan) kan även uppstå för företag som bedriver yrkesfiske men indirekt som följd av nya åtgärder i kommande åtgärdsprogrammet för att kunna följa miljö kvalitetsnormerna ska enligt 25 § 7 havsmiljöförordningen och/eller som följd av föreskriftsändringar som bidrar till att miljö kvalitetsnormen kan följas. innehålla en sådan konsekvensanalys som avses i 5 kap. 9 § andra stycket miljöbalken samt, enligt punkt 8 även innehålla en bedömning av de ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av varje åtgärd med en kvantifiering av kostnader och nytta.

1. Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Förändring av MKN D.4 och indikator D.4.1 med tillhörande målvärde kan innebära konsvenser för yrkesfiskare som fiskar med aktiva redskap (bottentrål) i Skagerrak och Kattegatt, se tabell 2, men detta skulle bli aktuellt först genom en åtgärd i kommande åtgärdsprogram och/eller en föreskriftsändring.

Tabell 2 Samtliga yrkesfiskare som fiskar med aktiva redskap (bottentrål) i Skagerrak eller Kattegatt där landningsvärdet från råka och kräfta sammanslaget överstiger 50 procent av deras totala landningsvärde. Siffrorna avser yrkesfiskarnas totala fiske under respektive år. Dvs. det är inte enbart fiske efter kräfta eller råka som avses. Källa: Havs- och vattenmyndigheten.

Medel Antal fartyg (2023)	109
Medel 2018–2022 Infiskat värde (SEK)	300 819 085
Medel 2018–2022 Heltidsekvivalenter (FTE)	234
Medel 2018–2022 Förädlingsvärde (SEK)	123 814 006
Medel 2018–2022 Bruttoresultat (SEK)	53 722 308

En ny miljö kvalitetsnorm för bifångst kan innebära kostnader för yrkesfiskare som bedriver garnfiske, men detta skulle bli aktuellt först genom en åtgärd i kommande åtgärdsprogram och/eller en föreskriftsändring. I tabell 3 finns ekonomisk statistik för de fartyg som skulle kunna beröras om åtgärden genomförs via en föreskriftsändring.

Tabell 3 Samtliga yrkesfiskare som fiskar majoriteten av ansträngningen (dagar till sjöss) med nät i SD 27, SD 28 och SD 29). Områdestilldelningen sker utifrån vart fiskaren haft majoriteten av sitt fiske. Siffrorna avser yrkesfiskarnas totala fiske under respektive år. Dvs. det är inte enbart fiske med nät som avses. Källa: Havs- och vattenmyndigheten.

Antal fartyg (2023)	47
Medel 2018–2022 Heltidsekvivalenter (FTE)	24
Medel 2018–2022 Infiskat värde medel (SEK)	3 418 258
Medel 2018–2022 Förädlingsvärde medel (SEK)	1 376 558
Medel 2018–2022 Bruttoresultat medel (SEK)	-6 407 298

MKN E.2, E3 för impulsivt ljud och den nya MKN E.4 för kontinuerligt ljud förväntas leda till konsekvenser för företag/ verksamheter som ansöker om att få anlägga havsbaserade vindkraftsparker. Hittills har tre antal ansökningar beviljats för havsbaserad vindkraft och det finns totalt 22 pågående ärenden (www.regeringen.se, 240830). Beroende på var i prövningsprocessen dessa ärenden befinner sig och hur de platsspecifika förutsättningarna ser ut kan ändringarna leda till konsekvenser som beskrivet i denna konsekvensutredning för både ändringen av MKN E.2 och 3 impulsivt ljud och den nya MKN E.4 för kontinuerligt ljud. De exakta kostnaderna av tillkommande konsekvenser har inte kunnat uppskattas med bedöms vara marginella i relation till kostnaden för att ansöka, upprätta och driftsätta en vindkraftsanläggning till havs.

- 2. Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader*

Inga kostnader utöver de som redan nämnts.

- 3. Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen*

Inga kostnader utöver de som redan nämnts.

- 4. Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen*

Bedöms inte påverka konkurrensförhållandena för företag.

- 5. Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen*

- 6. Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning*

D. Samråd

Beskrivning om behov av särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande speciella och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Nej, Havs- och vattenmyndigheten bedömer den vanliga samrådsprocessen är tillräckligt och att det inte finns skäl för särskilt hänsyn gällande tidpunkt för ikraftträdande.

E. Utvärdering

Beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget eller beslutet kan utvärderas

Konsekvenserna av de förändrade föreskrifterna kommer utvärderas kontinuerligt inom ramen för det svenska genomförandet av havsmiljöförordningen. Inför nästa åtgärdsprogram i enlighet med 10 § havsmiljöförordningen kommer en GAP-analys genomföras för att bedöma vilka åtgärder som idag bidrar till att samtliga miljö kvalitetsnormer följs, det kommer inkludera de normer som följer av den föreslagna förändringen.

F. Kontaktperson

För eventuella frågor kontakta:

Max Vretborn, 010- 698 60 89

SAMRÅDSVERSION

Referenser

Havs- och vattenmyndigheten. 2024. Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2024–2029 – Bedömning av miljötillstånd och socioekonomisk analys. Havs- och vattenmyndighetens rapport 2012:19

Bryhn, A., Bergström, L., Fetterplace, L., Bergström, U., & Kraufvelin, P. (2020a). Ekosystemtjänsternas roll i havsmiljöarbetet - kopplingar från Havsmiljödirektivets deskriptorer och från svenska miljö kvalitetsnormer samt implikationer för ekosystemräkenskaper.

Bryhn, A., Kraufvelin, P., Bergström, U., Vretborn, M., & Bergström, L. (2020b). A model for disentangling dependencies and impacts among human activities and marine ecosystem services. *Environmental management*, 65(5), 575–586.

Havs- och vattenmyndigheten. (2023a). Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2024–2029. Samråd om bedömning av miljötillstånd och socioekonomisk analys. Rapport 2024:12

Havs- och vattenmyndigheten. (2023b). Åtgärdsprogram Havsmiljö (ÅPH) 35.

Havs- och vattenmyndigheten. (2024a). Konsekvensbeskrivning av förslag till ändrade havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Granskningsversion (dnr 2024–001194)

Havs- och vattenmyndigheten. (2024b). Remiss rörande ändrade bestämmelser för fiske med garn i ICES delområde 24 i syfte att minska risken för bifångst av tumlare.

Havs- och vattenmyndigheten. (2024c). Havs- och vattenmyndighetens förslag om ändringar i Fiskeriverkets föreskrifter (FIFS 2004:36) om fiske i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön.

ICES. (2017). EU request on indicators of the pressure and impact of bottom-contacting fishing gear on the seabed and of trade-offs in the catch and the value of landings.

ICES. (2024). EU request on spatial trade-off analysis between reducing the extent of mobile bottom-contacting gear (MBCG) disturbance to seabed habitats and potential costs to fisheries. In Report of the ICES Advisory Committee, 2024. ICES Advice 2024, sr.2024.05, <https://doi.org/10.17895/ices.advice.25601121>

Kataria, M., & Lampi, E. (2008). Betalningsvilja för miljö kvalitetsmålen. *Swedish EPA Report*, 5822. diva2:1623351

Naturvårdsverket. (2020). Vägledning om buller från vindkraftverk.

Nordzell, H., Wahtra, J., Hasselström, L., & Wallström, J. (2020). Värdet av att uppnå god miljöstatus i svenska havsvatten - en betalningsviljestudie (2020:8). Anthesis.

SLU. (2020). Artdatabanken

SLU. (2023). Metodbeskrivning – kartlager över svenskt fiske med aktiva redskap.

World Resources Institute. (2005). Millennium Assessment. Ecosystems and human wellbeing. A framework for assessment. Island Press, Washington. 155 s.

Webbkällor

ICES. (2022). Guidance on fisheries management. Hämtad från
<https://www.ices.dk/Pages/default.aspx>

Regeringen (2024) Havsbaserad vindkraft hämtat från
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/miljo-och-klimat/havsbaserad-vindkraft/>

SAMRÅDSVERSION

SAMRÅDSVERSION

Havs- och vattenmyndighetens samråd om ändringar i HVMFS (2012:18) Dnr 2024-003251

<https://www.havochvatten.se/remisser>

Information

Havs- och vattenmyndigheten kommer inte att tillgängliggöra namn, telefon eller e-post, utan endast namn på organisation som lämnat synpunkten. Kontaktuppgifterna behöver vi för att kunna kontakta er vid behov.

Namn*	
Organisation/ privatperson*	
Telefon	
e-post*	

*obligatoriskt

Gör så här

Havs- och vattenmyndigheten välkomnar synpunkter senast den **31 januari 2025**. Skriv era kommentarer i kommande flikar. Spara ner formuläret och skicka det till havochvatten@havochvatten.se.

Ändringsföreskrifter, återfinns på www.havochvatten.se/remisser

Excelfilen består av flera blad. Beroende på hur detjerade synpunkterna är behöver inte alla blad fyllas i.

Havs- och vattenmyndighetens samråd om ändringar i HVMFS (2012:18) Dnr 2024-003251

<https://www.havochvatten.se/remisser>

Remissinstansens huvudsakliga synpunkter

(t.ex. om innehållet i huvudsak tillstyrks eller avstyrks)

Havs- och vattenmyndighetens samråd om ändringar i HVMFS (2012:18)

<https://www.havochvatten.se/remisser>

Övergripande synpunkter

(om sakfrågorna, följ gärna dispositionen och använd underrubriker, infoga ytterligare rader inom rutan vid behov)

Skriv här

Skriv här

Skriv här

Skriv här

Skriv här

Skriv här

Detaljerade synpunkter om författningstexten

Paragraf	Synpunkt
---välj---	
---välj---	
---välj---	
---välj---	
---välj---	

Paragraf	Deskriptor eller element (lista)	Miljökvalitetsnorm, MKN	Bilaga 2 Del A (kriterier) Del B (indikator)	Bilaga 3 Del A (MKN) Del B (indikator)
----	----	----	----	----
3 §	D8 Farliga ämnen	MKN A.1	Del A (kriterier)	Del A (MKN)
8 §	D6 Havsbottens integritet	MKN B.1	Del B (indikator)	Del B (indikator)
Övriga kommentarer		MKN B.2	Övriga kommentarer	Övriga kommentarer
		MKN C.1		
		MKN C.3		
		MKN C.4		
		MKN C.5		
		MKN D.1		
		MKN D.2		
		MKN D.4		
		MKN E.1		
		MKN E.2		
		MKN E.3		
		MKN E.4		
		MKN E.5		
		MKN E.6		



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (4)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Jesper Hassellöv

2024-11-11

Remissvar - Inbjudan till avgränsningssamråd, anslutning av havsbaserad vindkraftpark Poseidon (Dnr KS2024/2450-3)

Sammanfattning

KonTiki Vind AB har bjudit in till avgränsningssamråd för den ledning som planeras dras mellan vindkraftsparken Poseidon och fram till landfästet där en transformator kommer anläggas (figur 1 och 2). Ledningskorridoren planeras att gå igenom Marstrandsfjorden och Hake fjorden där fyra alternativa lokaliseringar för landfäste kommer undersökas: Aröd vid Vallby kile, Anrås, Strandnorum och Skedhammar/Jordhammar.

Vindkraftsparken Poseidon fick den 4 november 2024 beviljat tillstånd men det kvarstår att utreda lämplig ledningsdragnings av kabel och söka tillstånd för denna. Syftet med samrådet är att informera myndigheter, enskilda och allmänhet om det planerade projektet och att på ett övergripande plan redogöra för de miljöeffekter som planerad verksamhet bedöms kunna ge upphov till, samt att inhämta synpunkter och kunskap inför den fortsatta utformningen av verksamheten och inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen ("MKB").

Kontiki Vind AB önskar att synpunkter skickas till samradposeidon@zehyr.no senast den 24 januari 2025.

Kungälv kommun har inga synpunkter på avgränsningssamrådet.

Juridisk bedömning

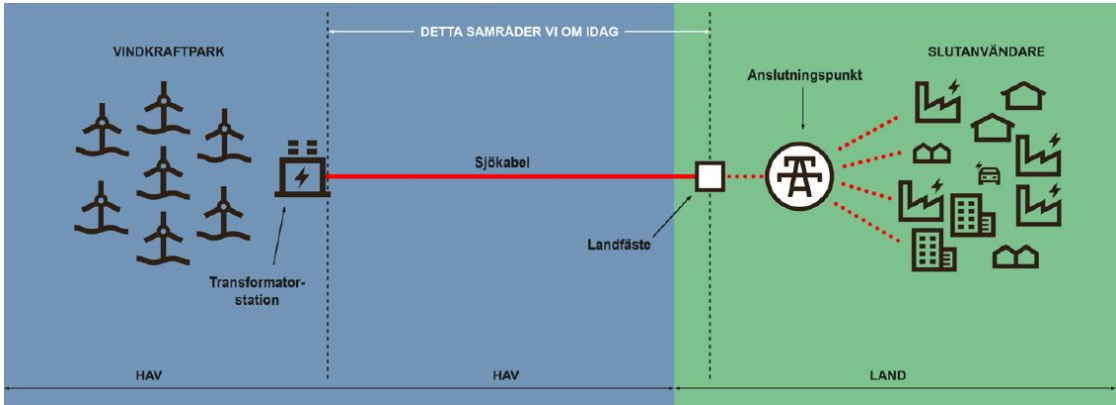
För etablering, drift och avveckling av exportledningen kommer tillstånd sökas enligt lagen (1966:314) om kontinentalsockeln ("KSL") och miljöbalken ("MB") (t.ex. tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. MB samt s.k. Natura 2000-tillstånd enligt 7 kap. 28 a § MB).

Tillståndsprocesserna kommer hanteras av regeringen, mark- och miljödomstolen samt energimarknadsinspektionen.

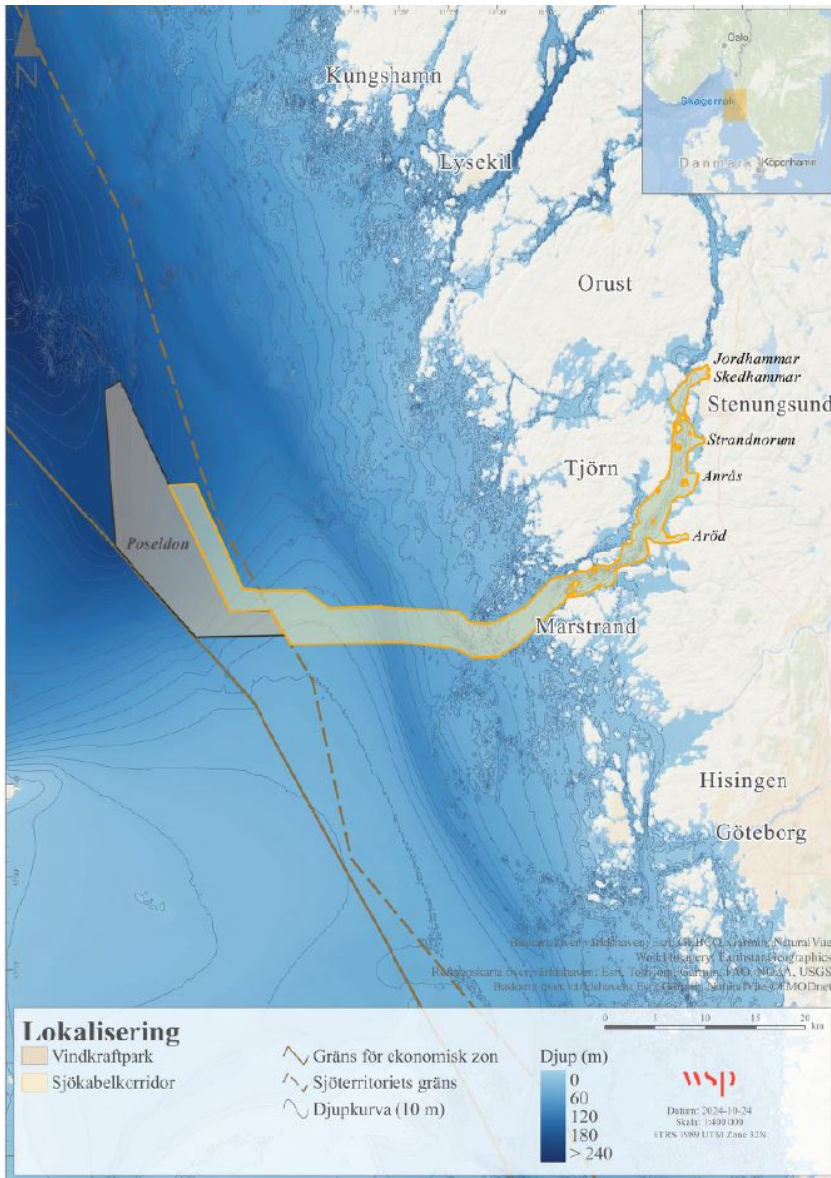
Förvaltningens bedömning

Bakgrund

KonTiki Vind AB ägs av både Vattenfall AB och Zephyr Renewable AB. Bolaget lämnade i december 2022 in en ansökan om tillstånd enligt lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon (LSEZ) för etablering av vindkraftsparken. Verksamheten fick ett beviljat tillstånd av regering i november 2024 och man går nu vidare med den externa tillståndsprocess som krävs för ledningsdragnings (figur 1 och 2).



Figur 1. Visualisering av den del som tillhör avgränsningssamrådet. Hämtad från dokumentet "samrådsinformation".



Figur 2. Lokalisering av vindkraftpark Poseidon och sjökabelkorridoren som omfattas av föreliggande Samrådsunderlag. Hämtad från Bilaga 1 i ärendehandlingarna.

Enligt bolagets preliminära tidplan kan installationen av exportledningen påbörjas tidigast under 2029 och driftsättas tillsammans med vindkraftparken under tidigt 2030-tal. När vindkraftparken är på plats kommer både den och exportledningen vara i drift under ca 45 år.

Sjökabelskorridoren planeras dras på havsbotten igenom Marstransfjorden och Hake fjorden. Bolaget har inför avgränsningssamrådet pekat ut fyra alternativa områden som lämpliga för landfäste vilka undersöks vidare: Aröd, Anrås, Strandnorum och Skedhammar/Jordhammar.

Kungälv kommun har i tidigare ärenden som gäller själva vindkraftsparken varit positiv. KonTiki Vind AB ber om att synpunkter skickas till samradposeidon@zehyr.no senast den 24 januari 2025. Den 28 november kommer en samrådsutställning hållas mellan 16-19 i den nordiska folkhögskolan (Olof Palmes väg 1, Kungälv) där alla är välkomna.

Bedömning

Undersökningsområdet för sjökabelskorridoren är delvis inom Kungälv kommunens havsområde. Även Aröd, som är en av de fyra undersökningsalternativ för landfäste är inom Kungälv kommun. Det kommer därför vara av betydelse för Kungälv kommunen att bevaka tillståndprocessen så att alla intressen har beaktats.

Syftet med avgränsningssamrådet är att informera myndigheter, enskilda och allmänhet om det planerade projektet och att på ett övergripande plan redogöra för de miljöeffekter som planerad verksamhet bedöms kunna ge upphov till, samt att inhämta synpunkter och kunskap inför den fortsatta utformningen av verksamheten och inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen ("MKB").

Förvaltningen anser att man inför avgränsningssamrådet har tagit med de intressen som kommer behöva utredas inom kommande MKB. Kungälv kommun har därför inga synpunkter på avgränsningssamrådets innehåll.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet bedöms inte beröra de kommunala målen.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Ärendet är en del i en större process för att öka Sveriges användning av förnybar energi och kan på så sätt kopplas till mål 7.2.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Ärendet anses inte gå emot Kungälv politiska styrdokument.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Inom avgränsningssamrådet anses inte medborgare eller brukare bli påverkade. Men, medborgare som bor längs kusten kan komma att bli påverkade under etableringsfasen samt avvecklingsfasen, framför allt om ledningsdragningen beslutas dras in i Vallby kile.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Ärendet anses inte påverka medarbetare.

Ekonomisk bedömning

Ärendet anses inte tillföra en kostnad för Kungälv kommun.

Förslag till beslut

Kungälv kommun har inga synpunkter på avgränsningssamrådet.

Mirsad Radoncic
Tf. verksamhetschef Planering och myndighet

Anders Holm
Sektorchef Samhällsbyggnad

Expedieras till: samradposeidon@zephyr.no

För kännedom till: Jesper.hasselov@kungalv.se

Information om hur vi behandlar dina personuppgifter

Här kan du läsa om hur Zephyr Renewable AB ("Zephyr", "vi" eller "bolaget") som personuppgiftsansvarig behandlar dina personuppgifter inom ramen för genomförande av samråd enligt 6 kap. Miljöbalken (1998:808). Syftet med samrådet är att inhämta för oss viktiga synpunkter om aktuellt projekt och för att göra det behöver vi behandla dina personuppgifter. Behandlingen sker i enlighet med gällande regelverk, inklusive dataskyddsförordningen ("GDPR") samt vad som i övrigt anges nedan. Vid frågor om hur vi behandlar dina personuppgifter är du välkommen att kontakta oss enligt kontaktuppgifterna nedan.

1. Personuppgiftsansvarig

KonTiki Vind AB, org. nr. 559276-9987, ("KonTiki") håller samråd där du har blivit inbjuden att delta (eller själv valt att delta). Personuppgiftsansvarig för dina personuppgifter som hanteras inom ramen för samrådet är Zephyr, tillsammans med Vattenfall Vindkraft AB ("Vattenfall"). Mer information om hur Vattenfall behandlar dina personuppgifter hittar du på deras hemsida: <https://group.vattenfall.com/se/site-assets/personuppgifter-hos-vattenfall/integritetspolicy--fornybar-energi>

2. Varifrån vi får personuppgifterna

Vi behandlar personuppgifter som du delat med oss. Vi kan också inhämta eller få dina uppgifter från våra ägare eller via externa konsulter eller andra affärspartners. Dina personuppgifter kan också komma att hämtas från allmänt tillgängliga källor och register.

3. Personuppgifter som vi behandlar

Vi behandlar personuppgifter i samband med samrådsprocesser och tillståndsprövningar. Följande typ av personuppgifter kan komma att behandlas: namn, adress och andra kontaktuppgifter, personnummer, uppgifter om fastighetsägande och nyttjanderätter, inkomna synpunkter och övrig kommunikation samt uppgift om deltagande vid mötestillfällen.

4. Syfte och rättslig grund för behandlingen av dina personuppgifter

Behandling för att uppfylla legala krav och skyldigheter

Vi behandlar dina personuppgifter när det krävs för att uppfylla krav som följer av lag, förordning och annan författning, såsom miljöbalken (1998:808), ellagen (1997:857), lagen om kontinentalsockeln (1966:314) och lagen om Sveriges ekonomiska zon (1992:1140). Behandlingen sker i samband med att vi ansöker om nödvändiga tillstånd för vår verksamhet (inklusive håller obligatoriska samråd och bemöter och redovisar synpunkter).

5. Tillgång till personuppgifterna

I vissa fall kan dina personuppgifter överföras till andra bolag inom ramen för det syfte och den rättsliga grund som anges ovan. Under vissa omständigheter kan uppgifterna även överföras till externa mottagare. Mottagare av personuppgifter kan inkludera:

- externa konsulter, advokatbyråer samt tjänsteleverantörer inom områden som IT eller markrelaterade tjänster,
- myndigheter, offentliga organ och institutioner, så som tillståndsmyndigheter (länsstyrelser, mark- och miljödomstolar, regeringskansliet,

Energimarknadsinspektionen), Lantmäteriet, tillsynsmyndigheter (så som kommunala organ) och andra tillsynsorgan.

6. Personuppgifter som överförs till länder utanför EU/EES

Vissa av våra tjänster utförs av särskilt upphandlade leverantörer som är baserade utanför Europeiska unionen och Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (så kallat "tredje land"), t.ex. IT-tjänsteleverantörer. Om dessa tjänsteleverantörer behöver få tillgång till personuppgifter i samband med tillhandahållandet av tjänsten, kommer denna tredjelandsöverföring alltid att utföras i enlighet med kapitel V i GDPR. I avsaknad av ett beslut om adekvat skyddsnivå från Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 45 i GDPR, tillämpar vi lämpliga skyddsåtgärder för att säkerställa en fullgod nivå av dataskydd. Avtal som vi ingår med mottagare av personuppgifter innehåller regelmässigt standardiserade dataskyddsklausuler, även kallade "standardavtalsklausuler". Du kan när som helst begära ytterligare information och kan också begära att få kopior av en motsvarande mall för sådana avtal.

7. Lagring av personuppgifter

Som utgångspunkt raderas personuppgifterna så snart de inte längre behövs för att uppnå det syfte för vilket de samlades in. I detta avseende tas hänsyn till lagstadgade lagringsskyldigheter eller berättigade intressen (t.ex. hävdande, utövande eller försvar av rättsliga anspråk). Exempelvis lagras Zephyr uppgifter hänförliga till samrådet under hela tillståndsprocessen i syfte att uppfylla de lagkrav som följer av miljöbalken.

8. Dina rättigheter

Du har följande rättigheter:

- rätt att få information om behandling och en kopia av de uppgifter som behandlas,
- rätt att få felaktiga uppgifter rättade,
- rätt att få dina uppgifter raderade,
- rätt att begära begränsning av behandlingen, och
- rätt till dataportabilitet med avseende på alla uppgifter som du har lämnat till oss.

Om du vill utöva dina rättigheter, vänligen kontakta oss via de kontaktuppgifter som anges nedan. Du har alltid rätt att lämna in ett klagomål till Integritetsskyddsmyndigheten, utan att det påverkar din rätt till någon annan rättighet eller rättsmedel.

Frågor?

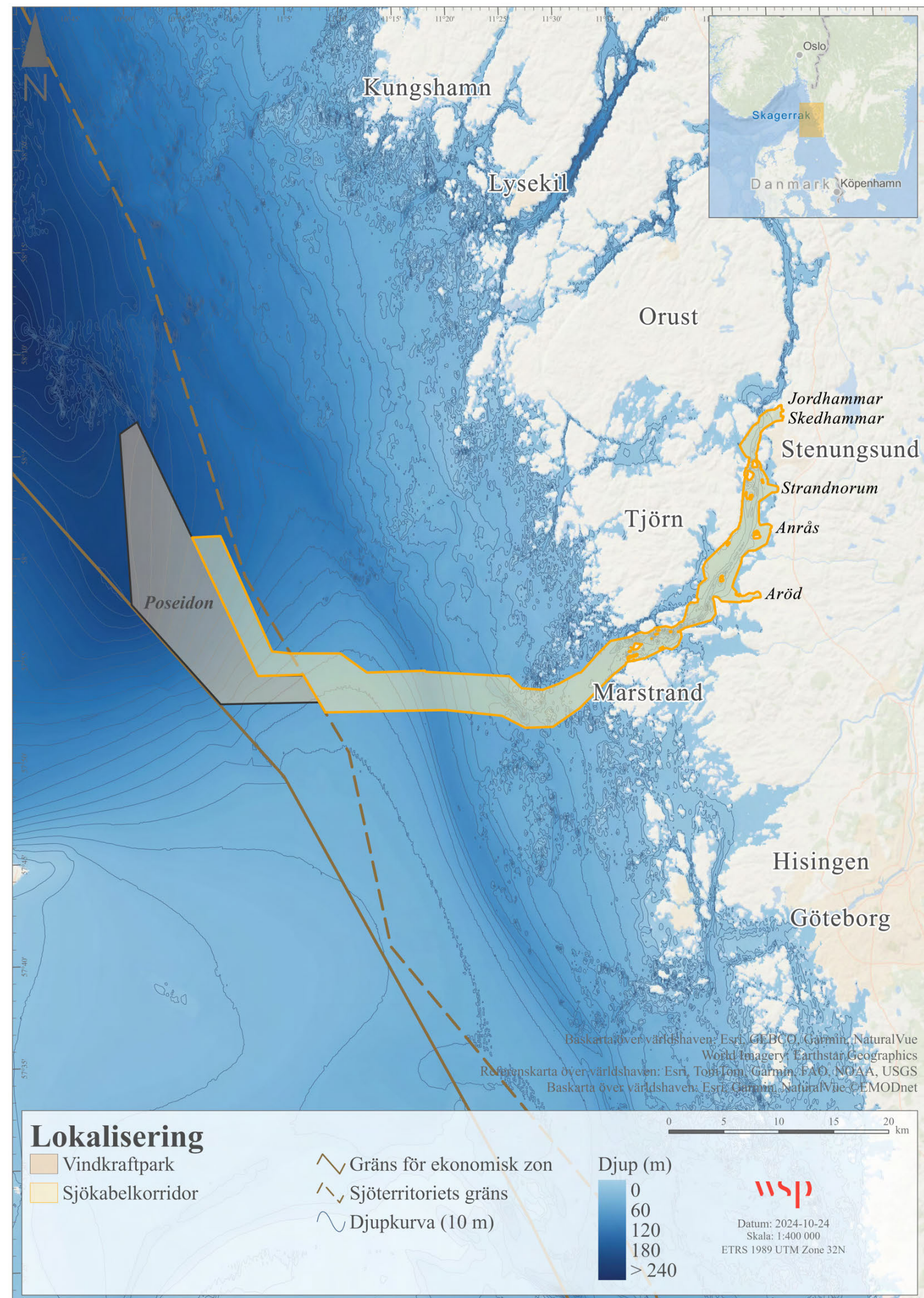
Skicka e-post till oss på Zephyr: samradposeidon@zephyr.no

Bilaga 1

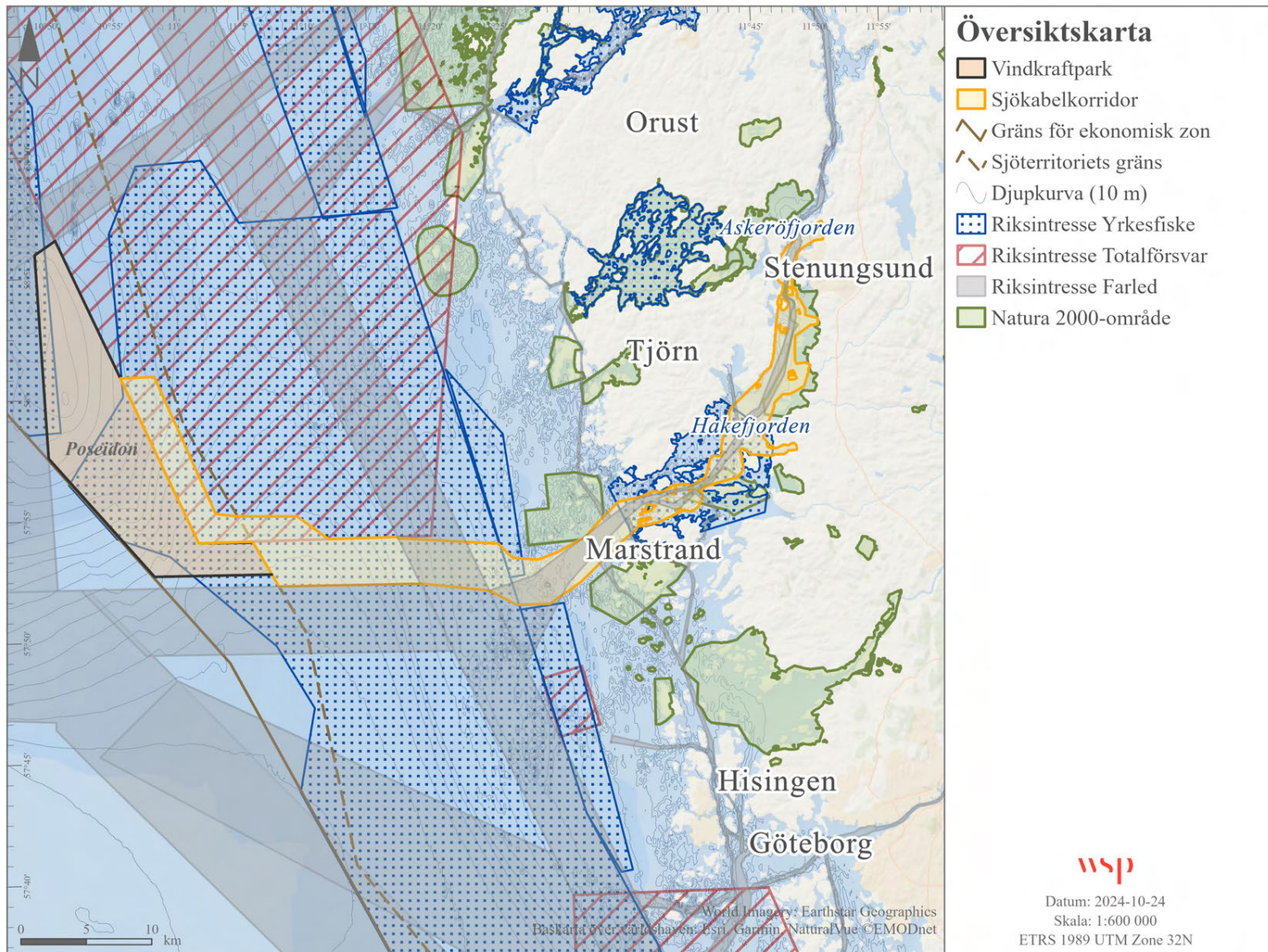
Högupplösta kartor

Högupplösta kartor från samrådsunderlaget för anslutning av
vindkraftpark Poseidon - Sjøkabel





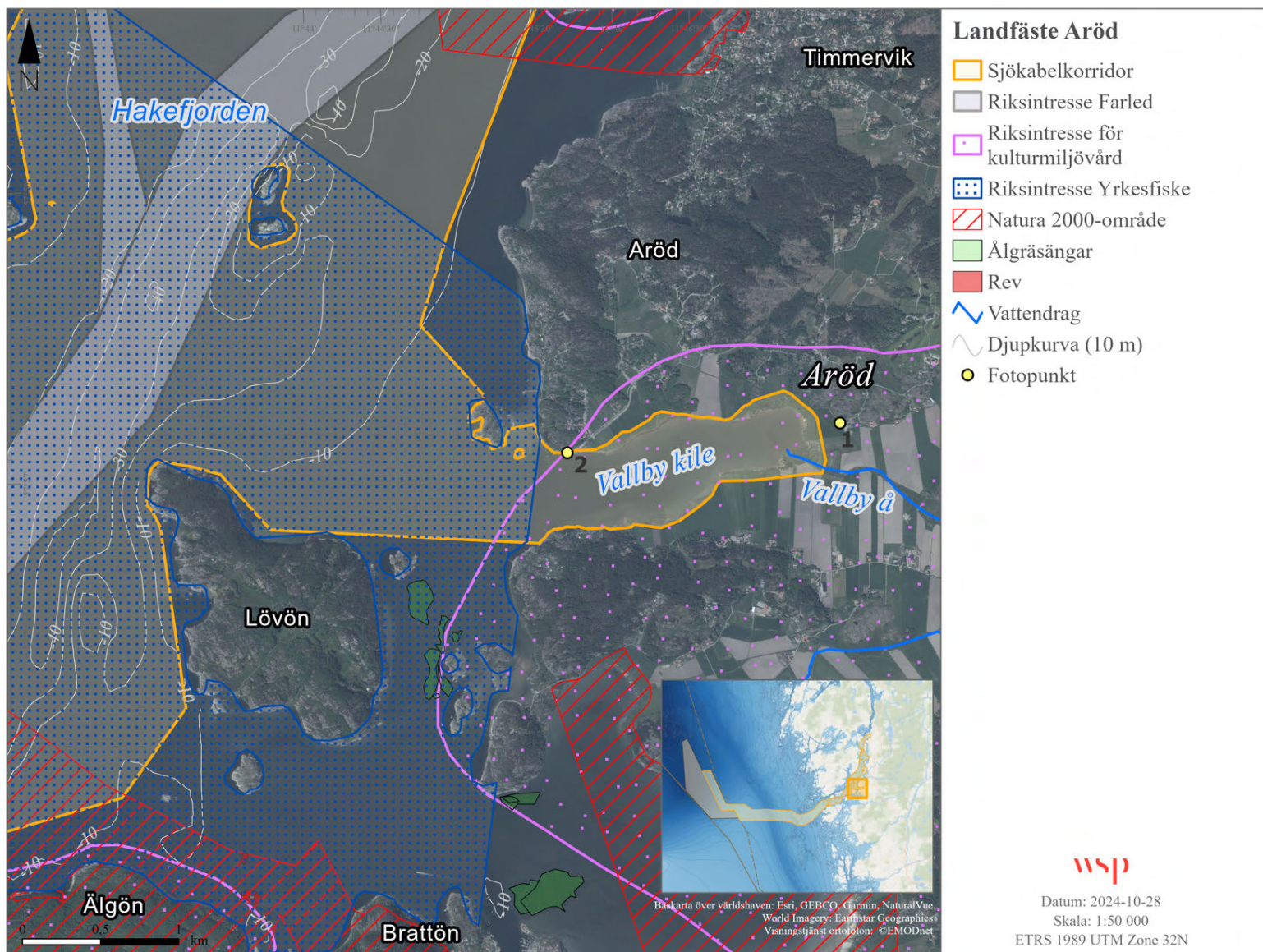
Figur 1 (kap 1): Lokalisering av vindkraftpark Poseidon och sjökabelkorridoren som omfattas av föreliggande samrådsunderlag (källa för djupangivelser: EMODnet, data hämtad 31/01/2022).



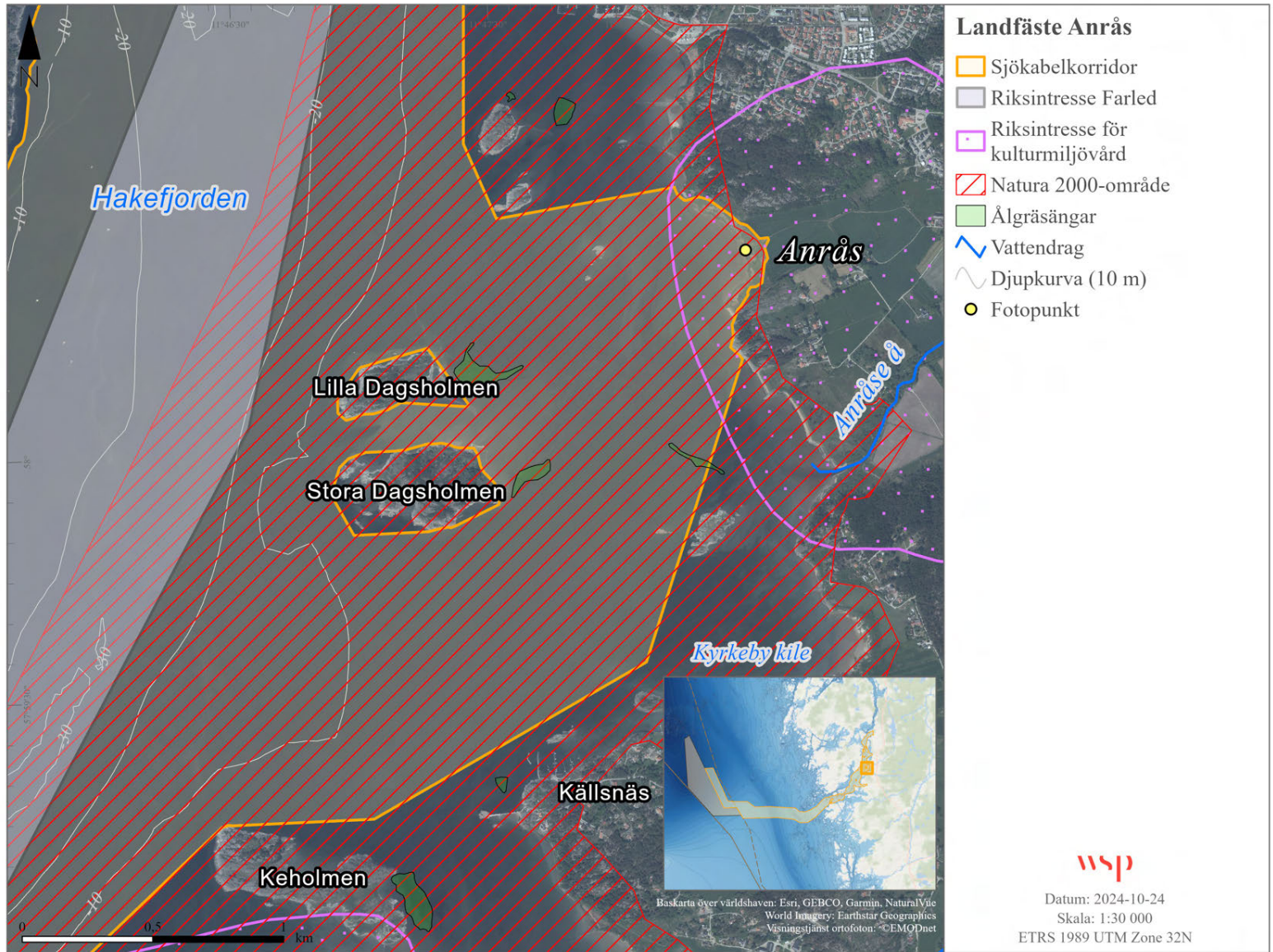
Figur 11 (kap 3): Sjøkabelkorridoren i relation till närliggande områden av riksintresse för yrkesfiske, totalförsvar, sjöfart samt Natura 2000-områden.



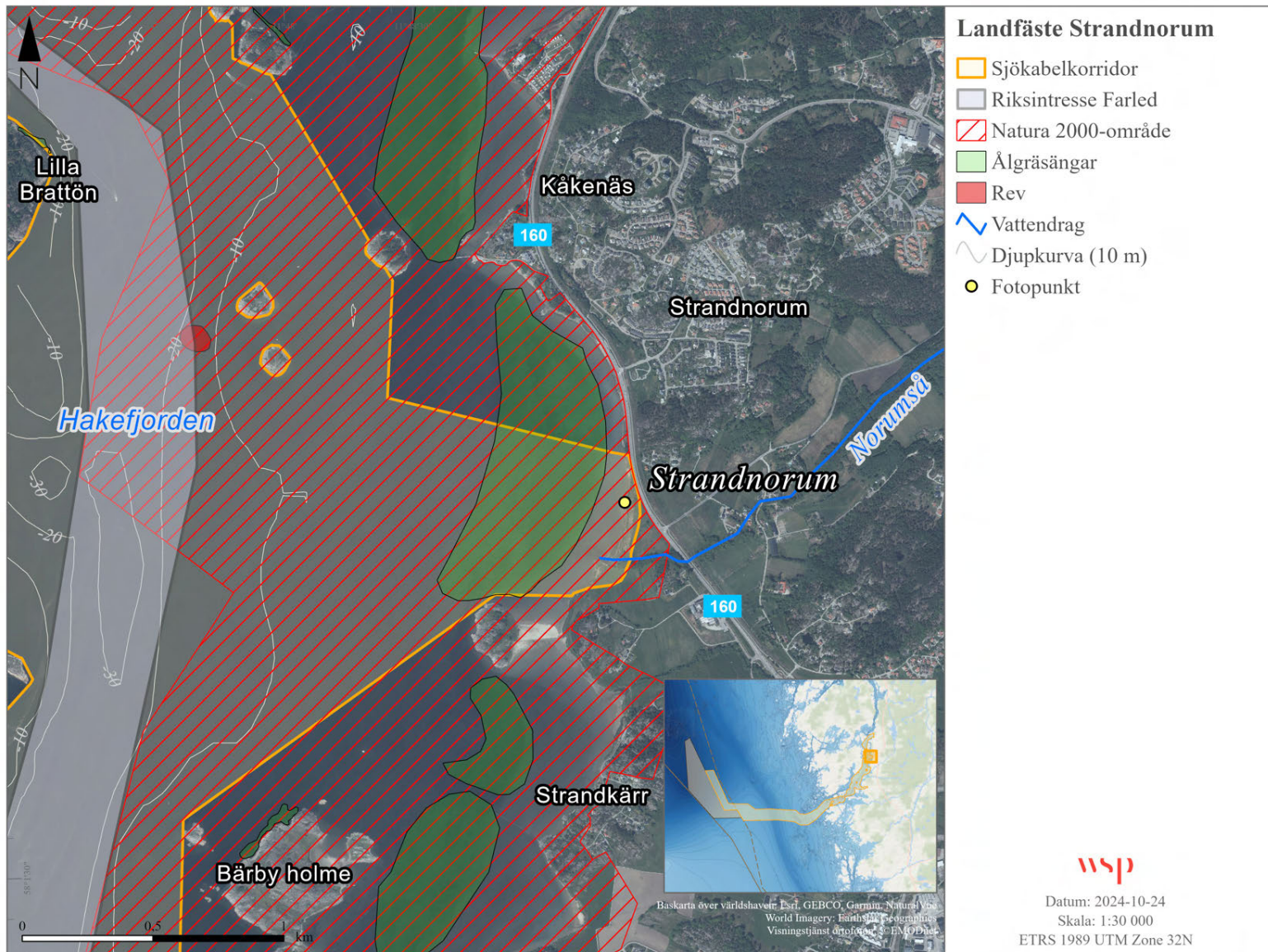
Figur 12 (kap 3): Sjökabelkorridoren och de fyra föreslagna landfästena (Aröd, Annrås, Strandnorum och Skedhammar/Jordhammar).



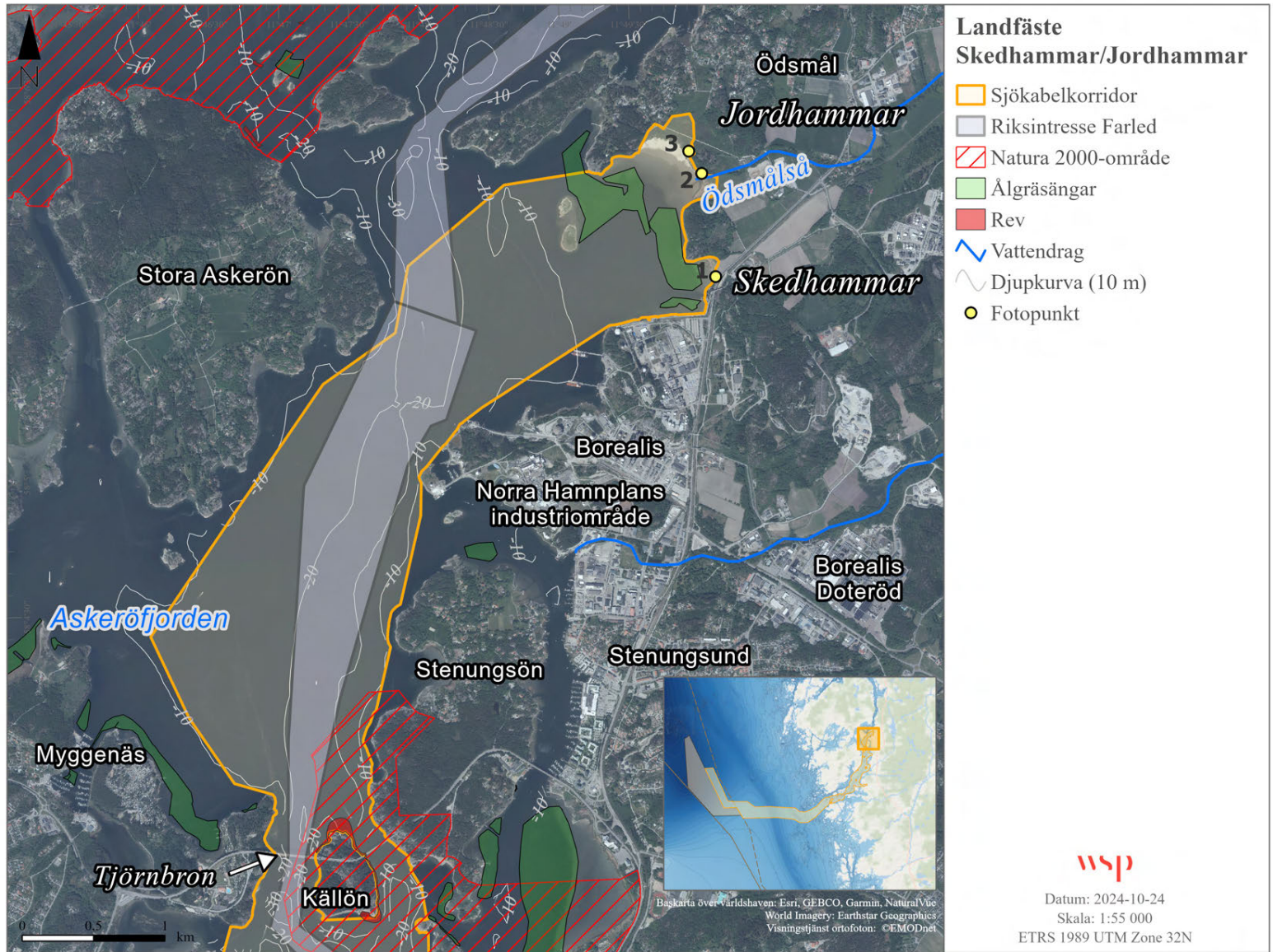
Figur 13 (kap 3): Översiktskarta över landfäste Aröd.



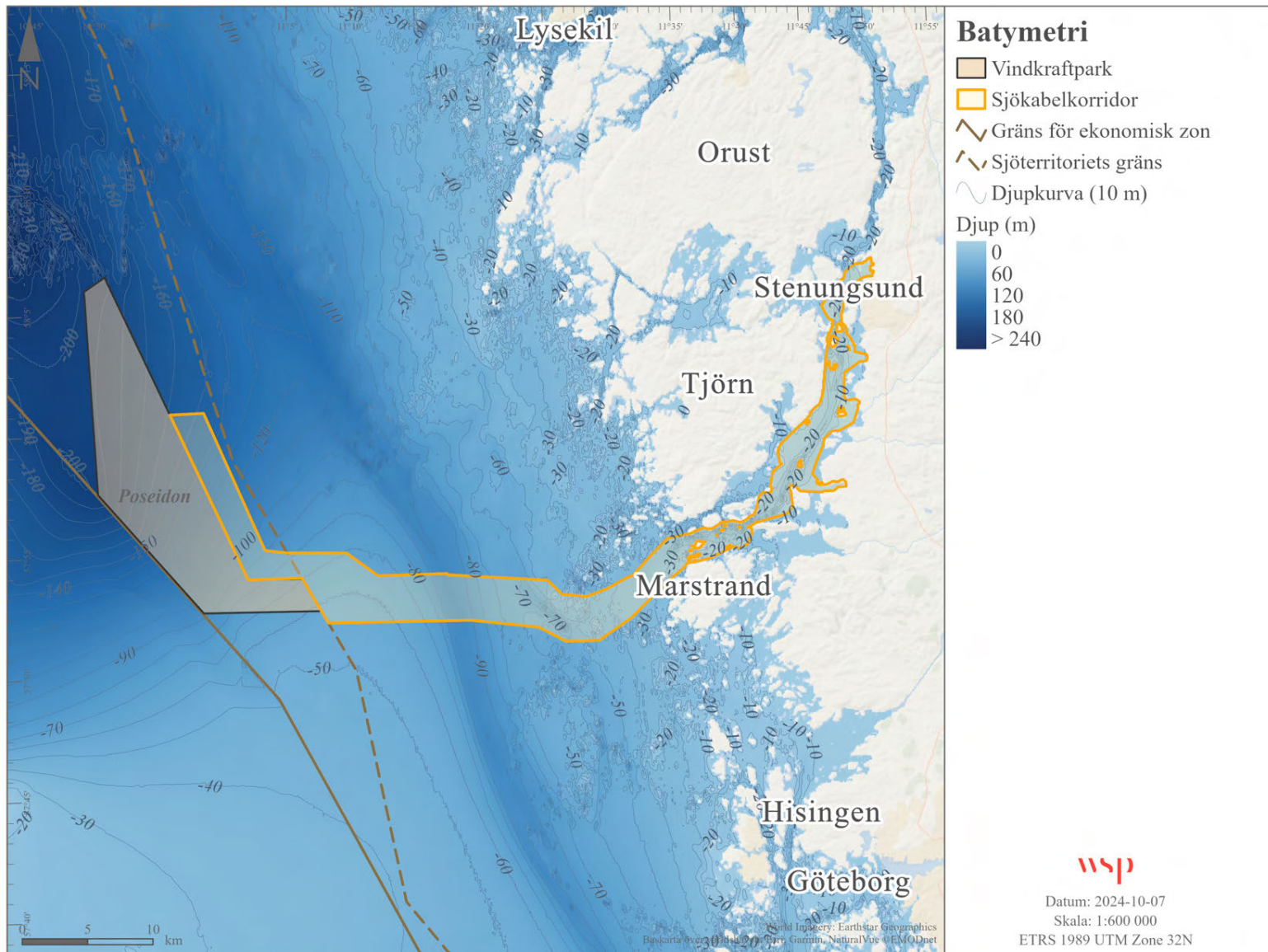
Figur 16 (kap 3): Översiktskarta över landfäste Anrås.



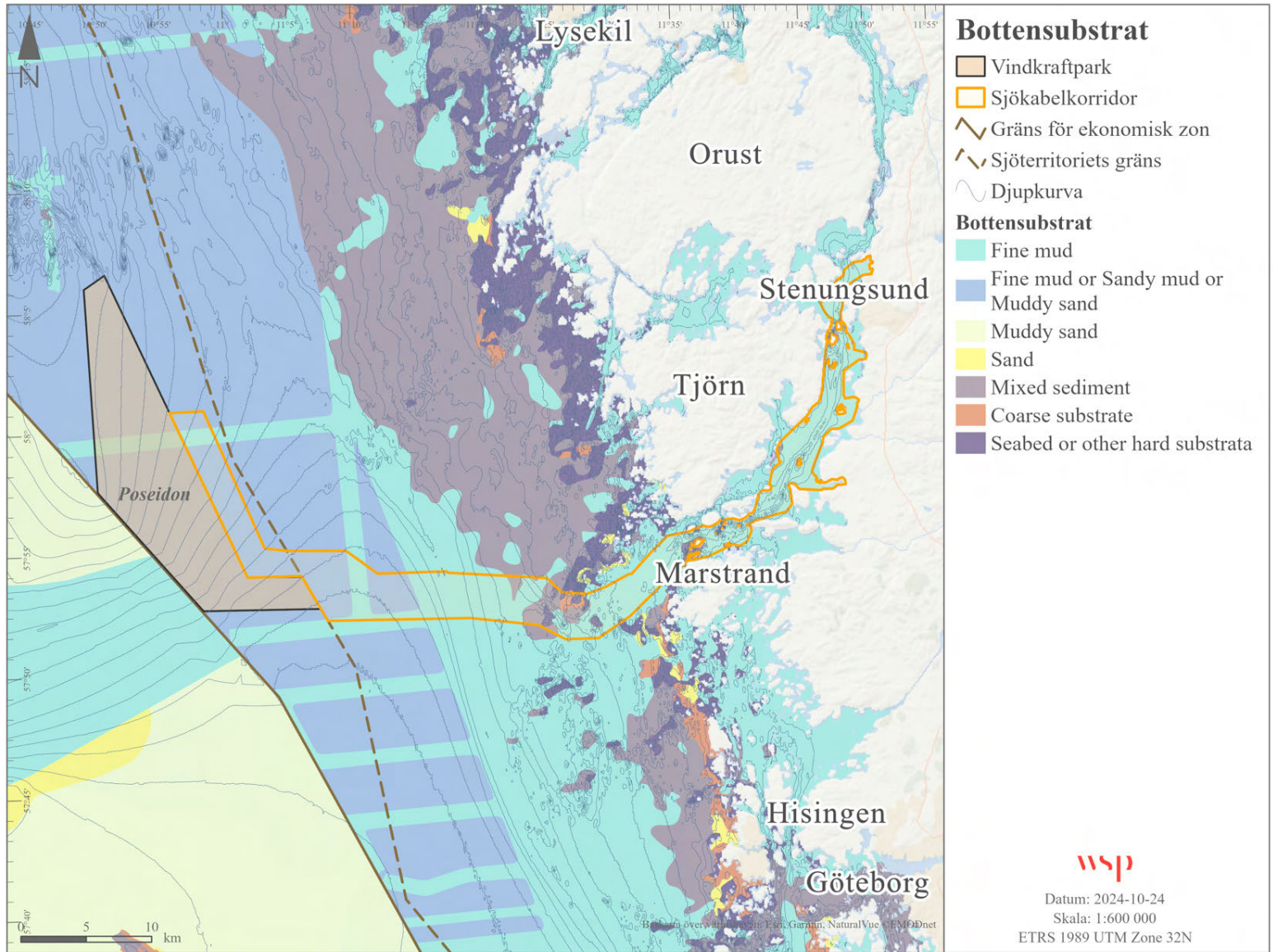
Figur 19 (kap 3): Översiktskarta över landfäste Strandnorum.



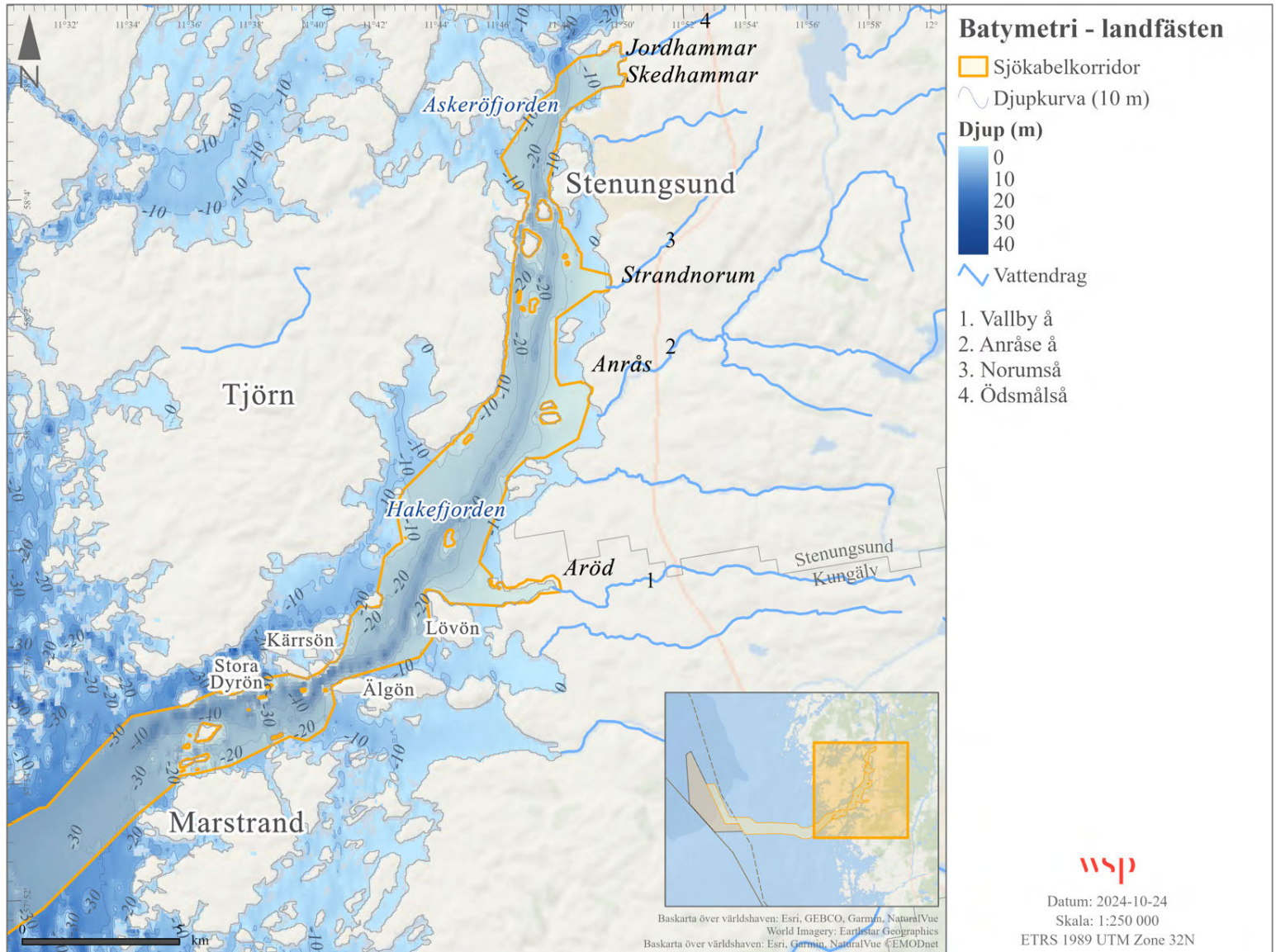
Figur 21 (kap 3): Översiktskarta över landfäste Skedhammar/Jordhammar.



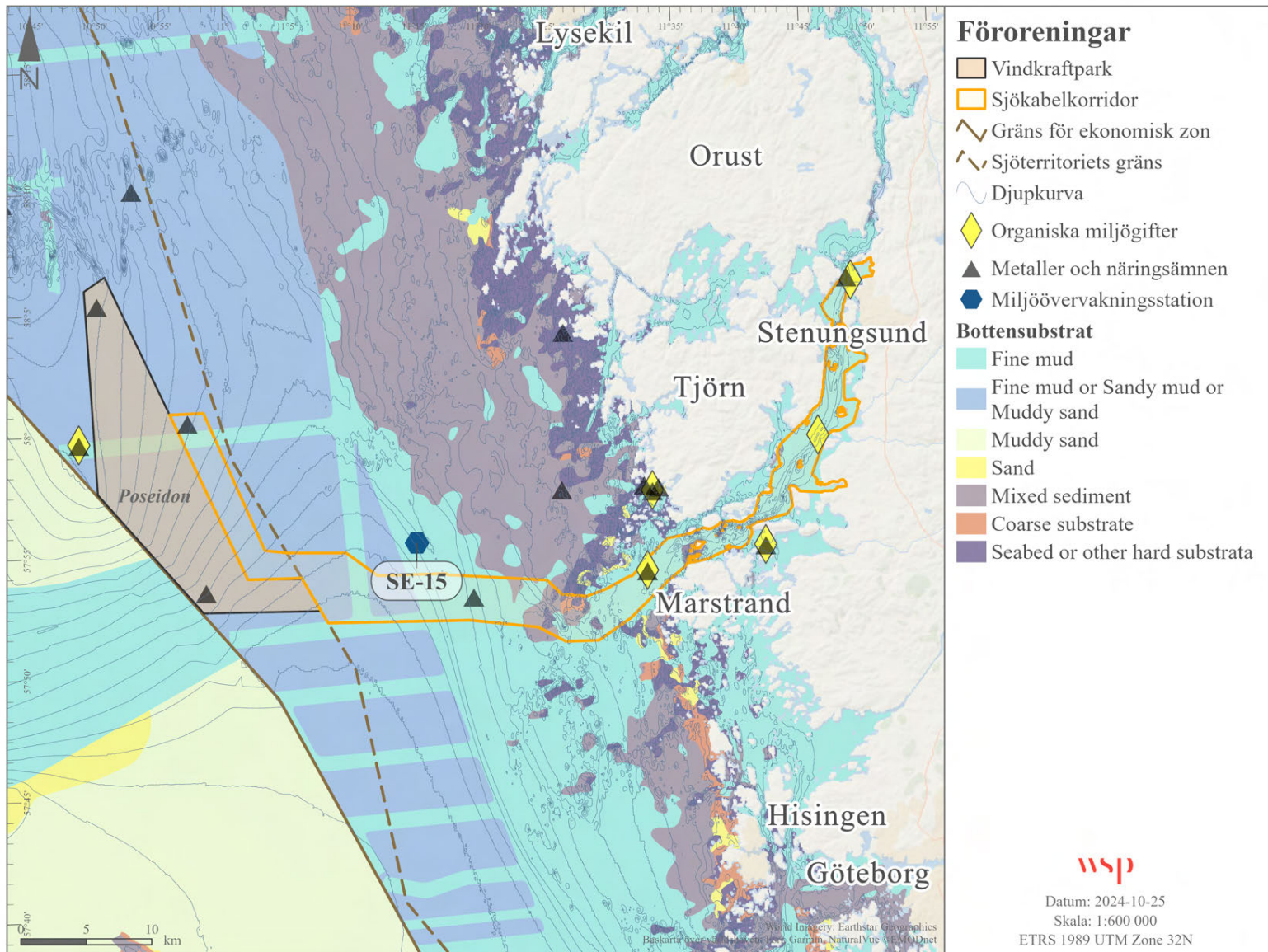
Figur 25 (kap 5): Djupförhållanden i den planerade sjökabelkorridoren. Ljusblå färg indikerar mindre vattendjup medan mörkblå indikerar större vattendjup (källa: EMODnet, data hämtad 31/01/2022).



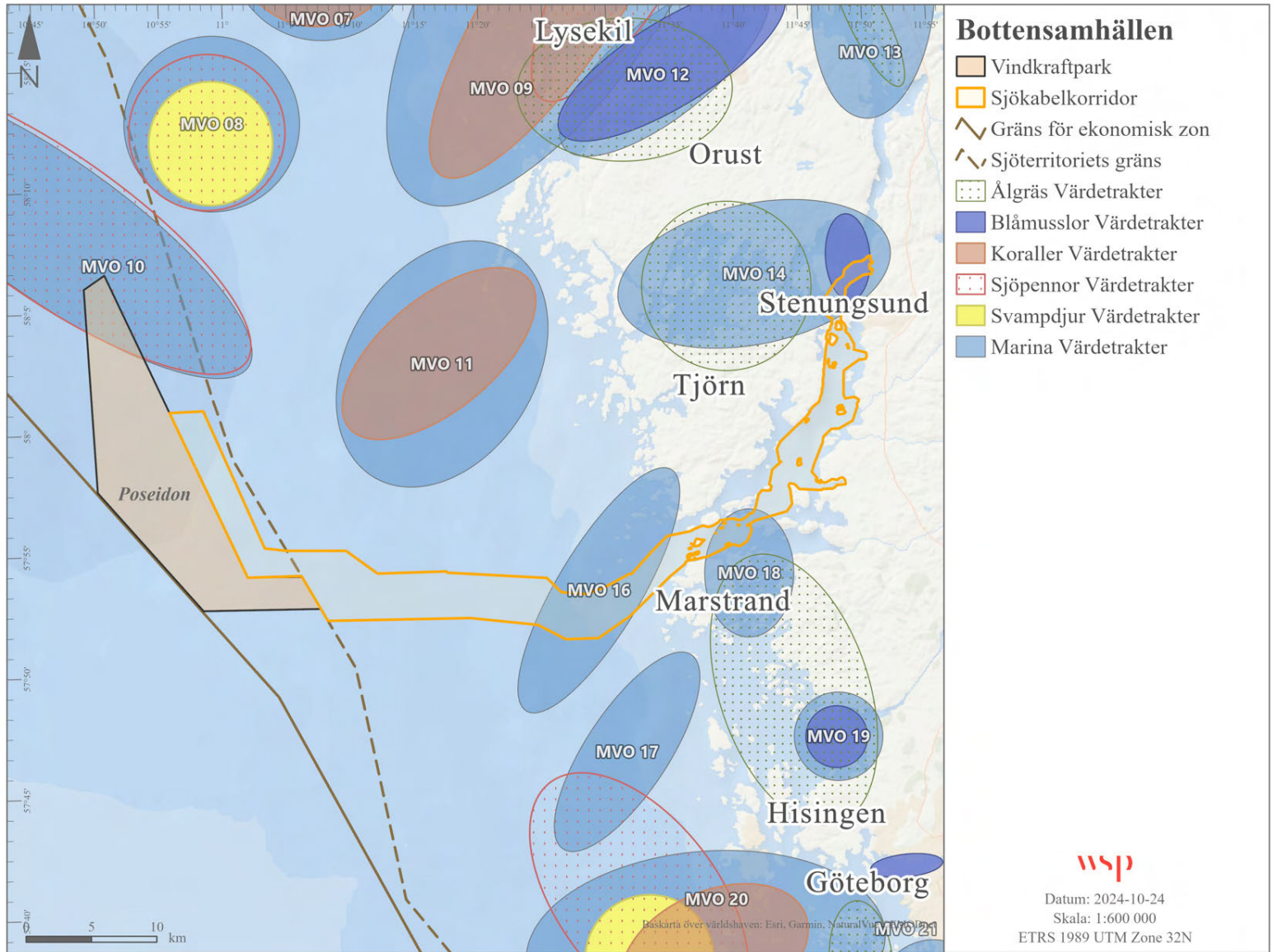
Figur 26 (kap 5): Bottensubstrat inom sjökabelkorridoren. Underlag från EMODnet (data hämtad 02/03/2022).



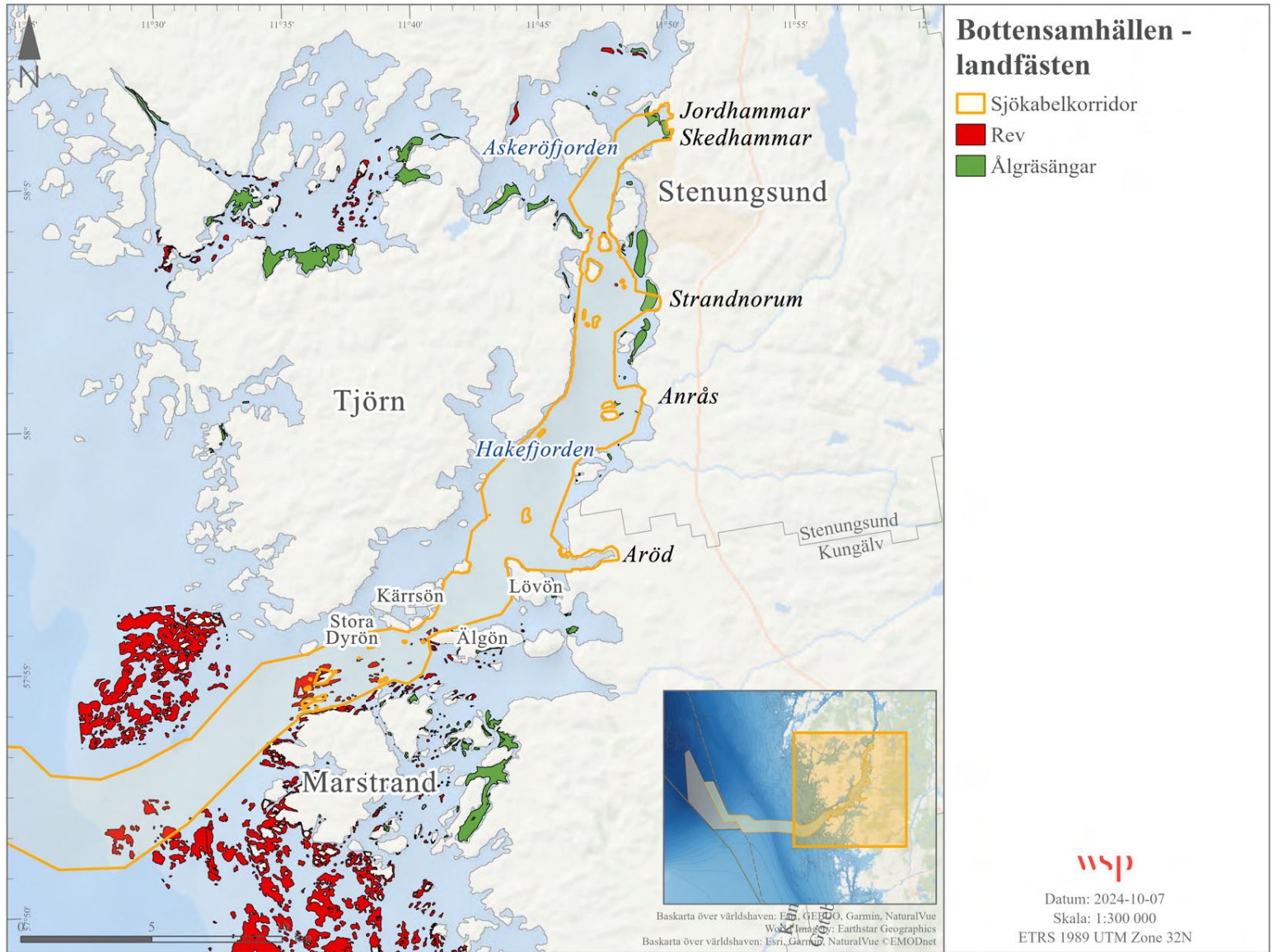
Figur 27 (kap 5): Djupförhållanden i kustnära delar av sjökabelkorridoren, samt åar som mynnar ut i närheten till landfästena. (källa för djupdata: EMODnet, data hämtad 31/01/2022).



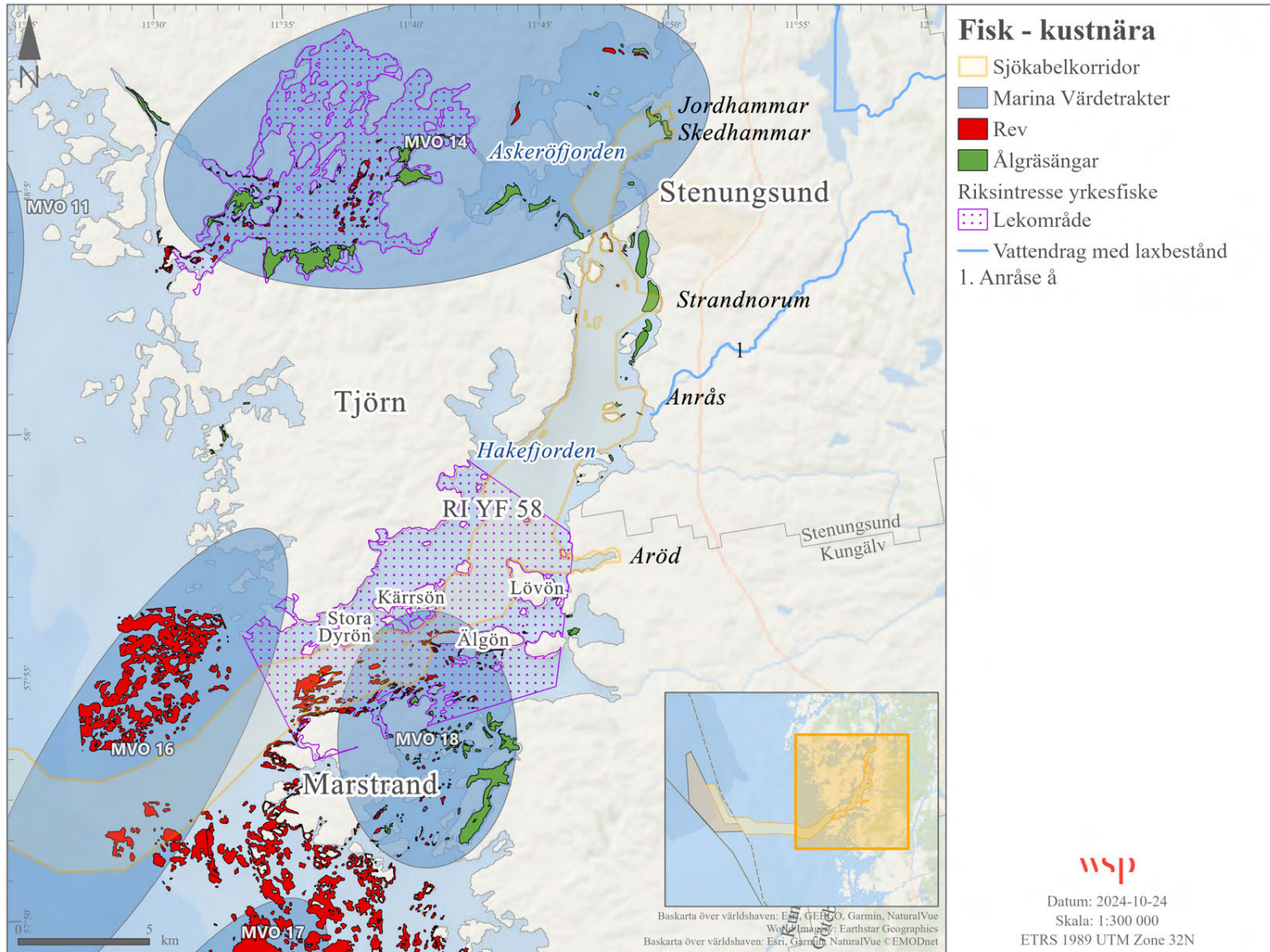
Figur 28 (kap 5): Karta över SGU:s provtagningspunkter och den nationella miljöövervakningsstationen. Underlag från SGU.



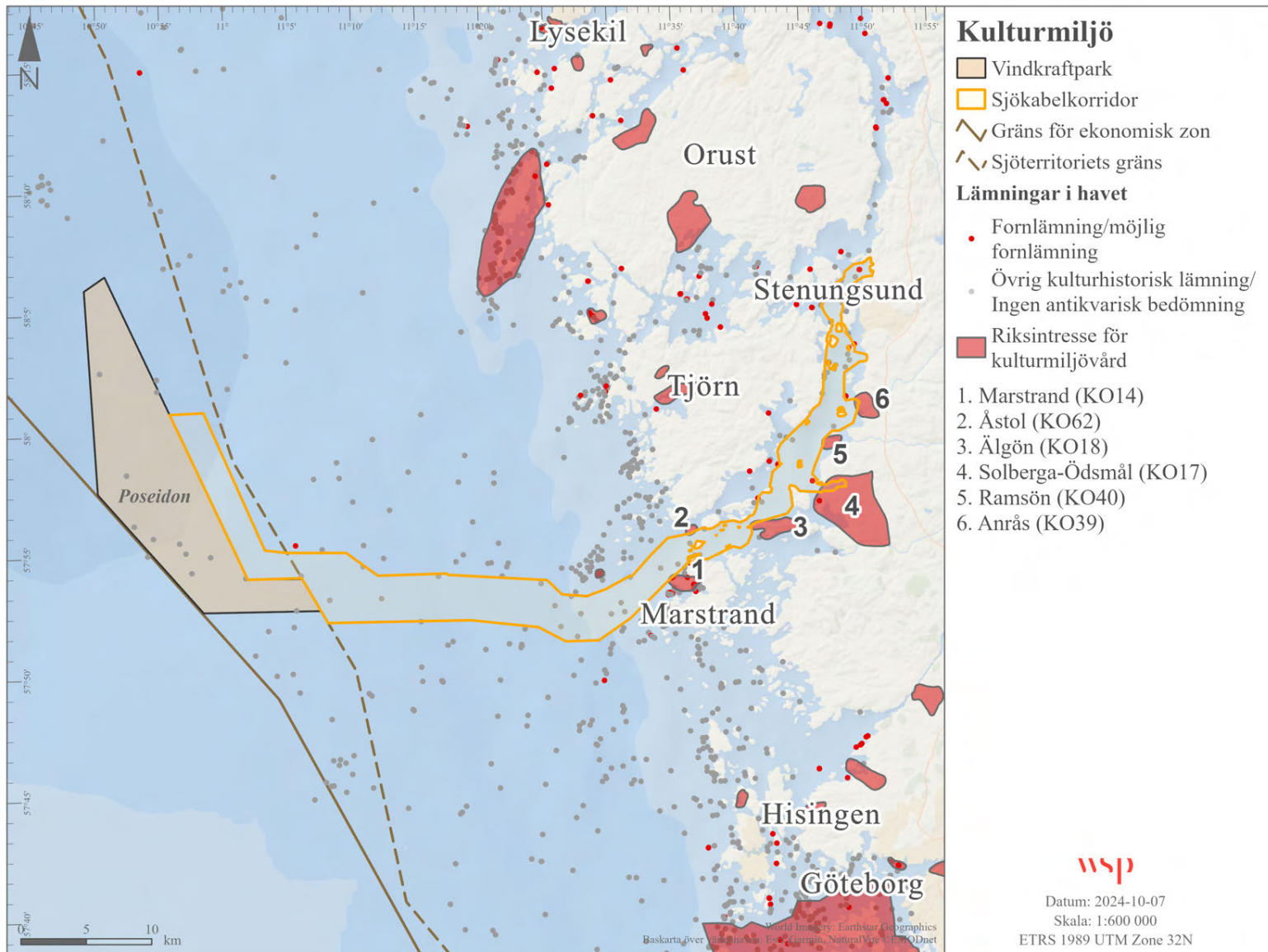
Figur 29 (kap 5): Marina värdeotrakter på västkusten i närheten av den planerade sjökabelkorridoren (Källa: Länsstyrelsen Västra Götalands län).



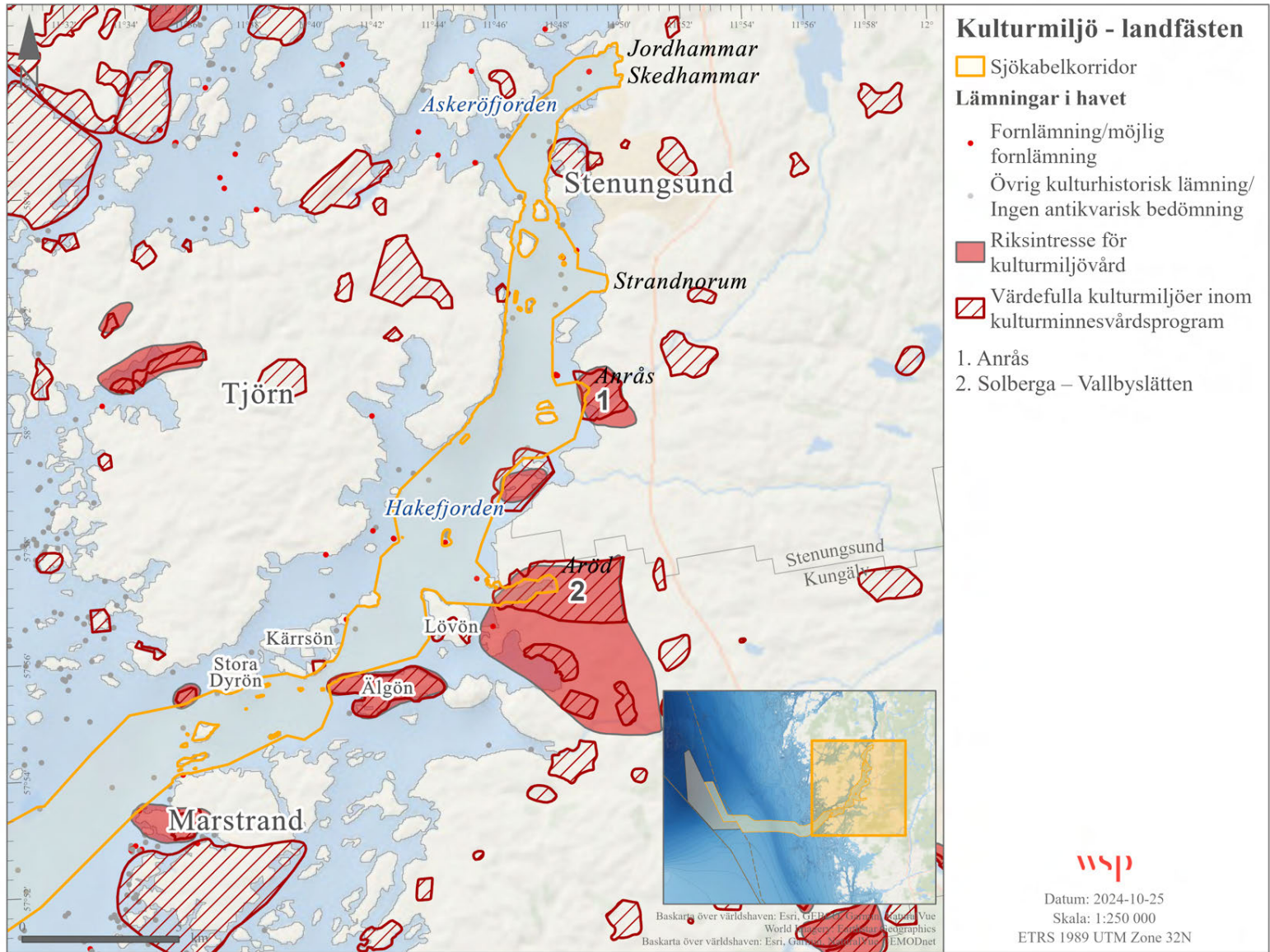
Figur 30 (kap 5): Områden med ålgräsängar som identifierats av Länsstyrelsen mellan 2011–2018, Stenungsunds kommun (2022) samt revområden från Natura naturtypskartan (NNK).



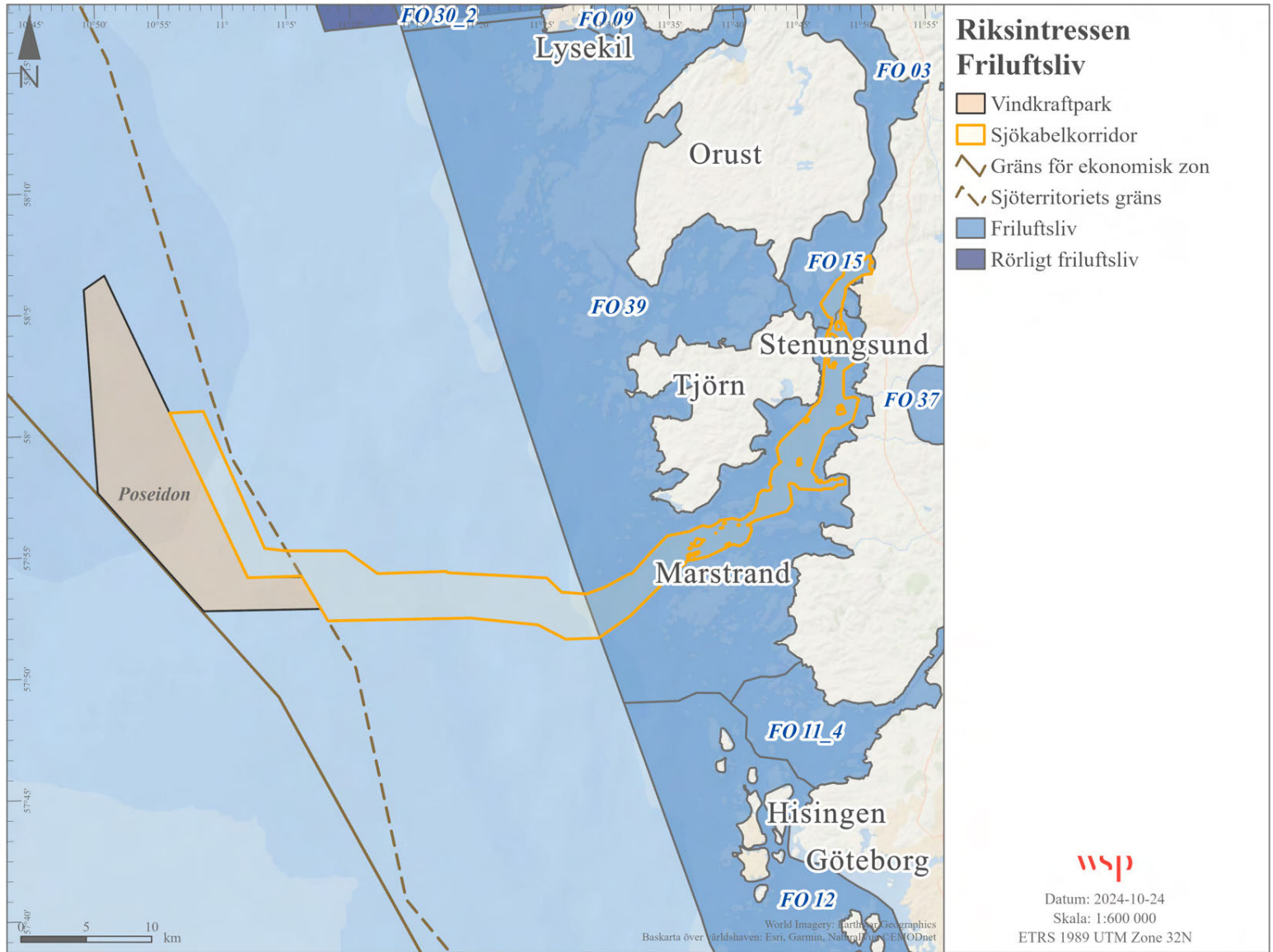
Figur 31 (kap 5): Utpekade områden av vikt för fiske (riksintrasseområde för yrkesfiske – lekområde och marina värdeotraktsområden), dokumenterad förekomst av rev och älgräsängar samt vattendrag med laxbestånd.



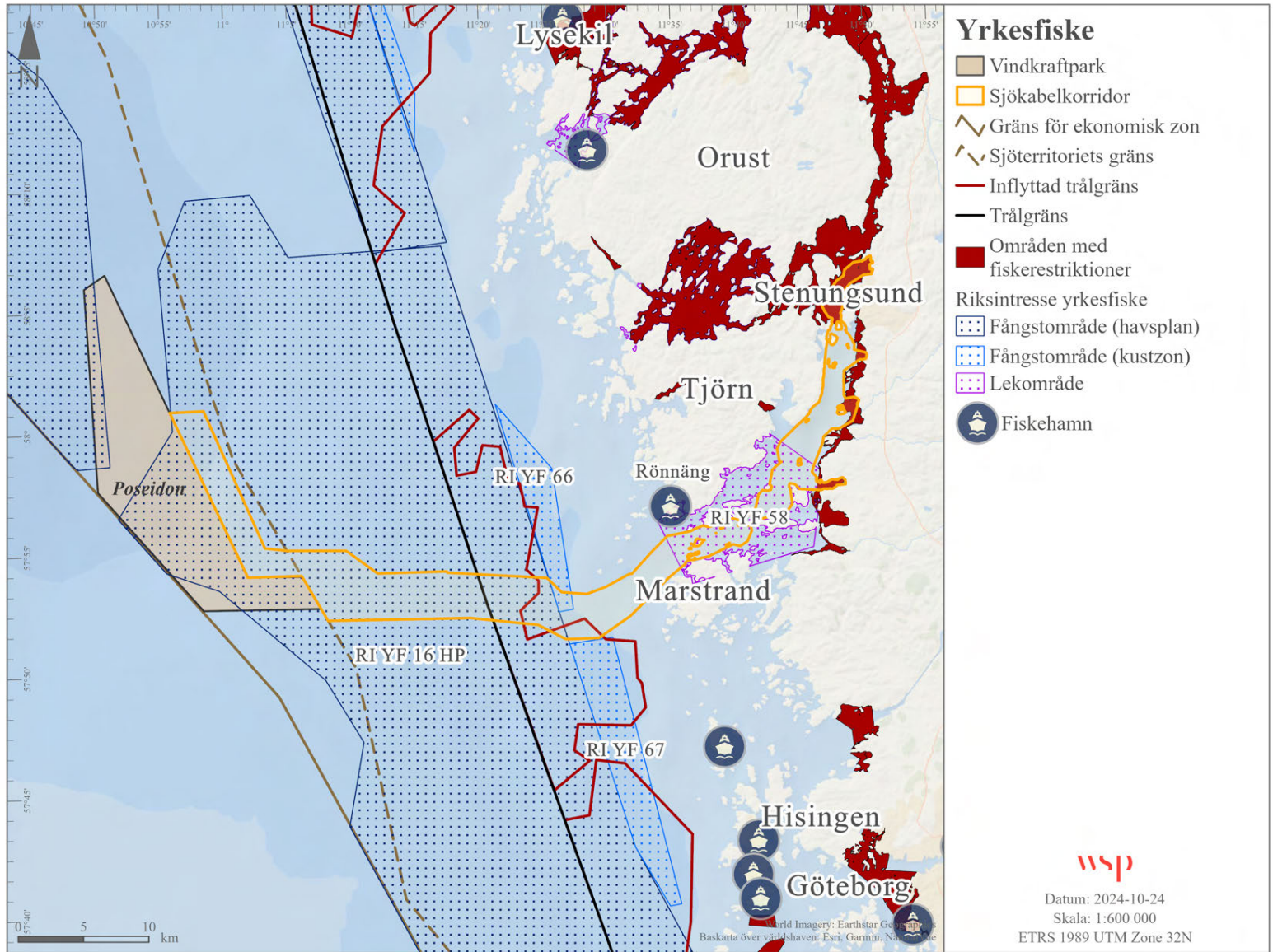
Figur 33 (kap 5): Identifierade kulturmiljövärden inom och i närhet till sjökabelkorridoren. Källa: Utdrag ur Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök.



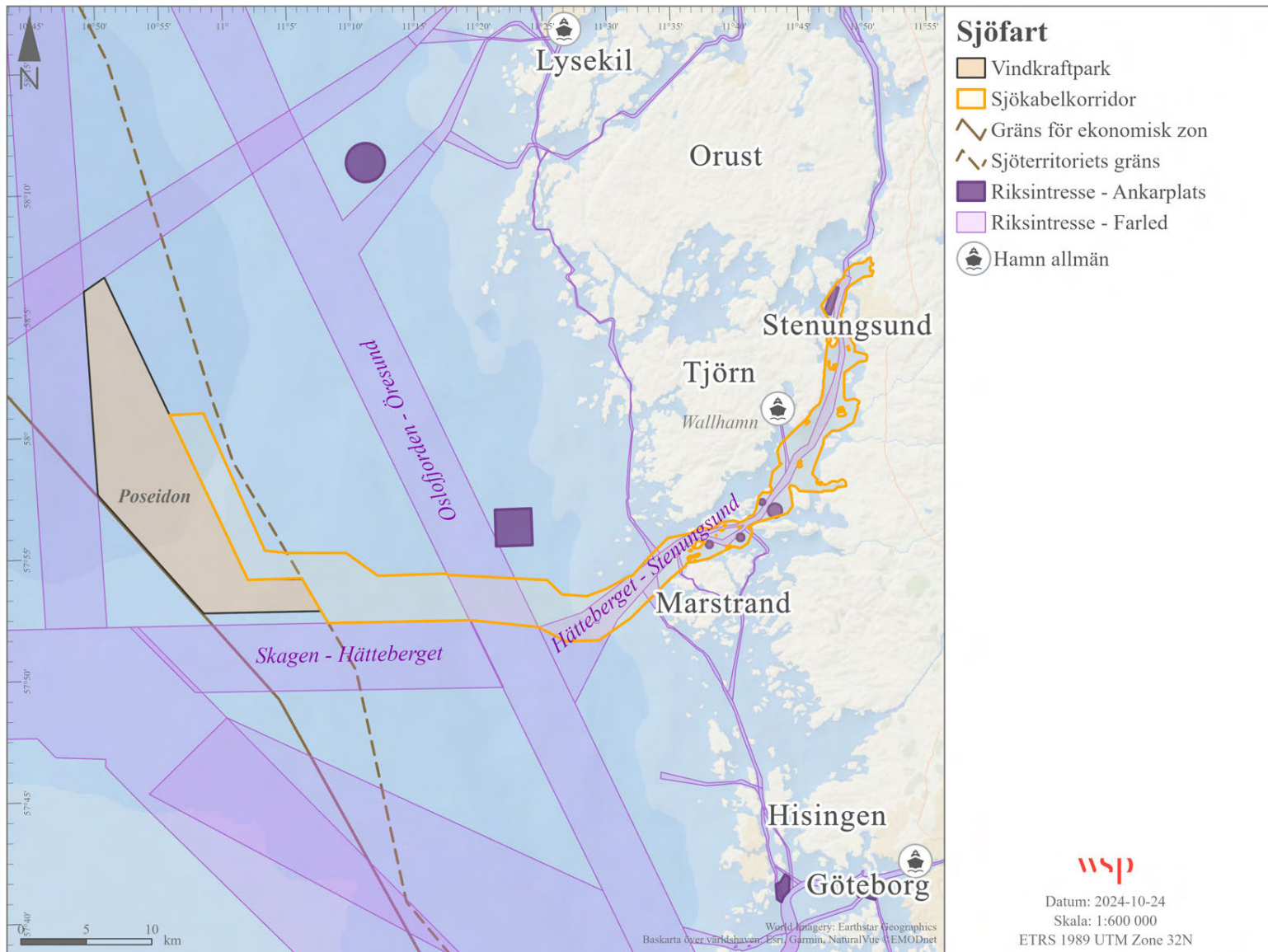
Figur 34 (kap 5): Identifierade kulturmiljövärden i de kustnära delarna av sjökabelkorridoren. Källa: Utdrag ur Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök samt Stenungsunds respektive Kungälv's kommuns kulturminnesvårdsprogram.



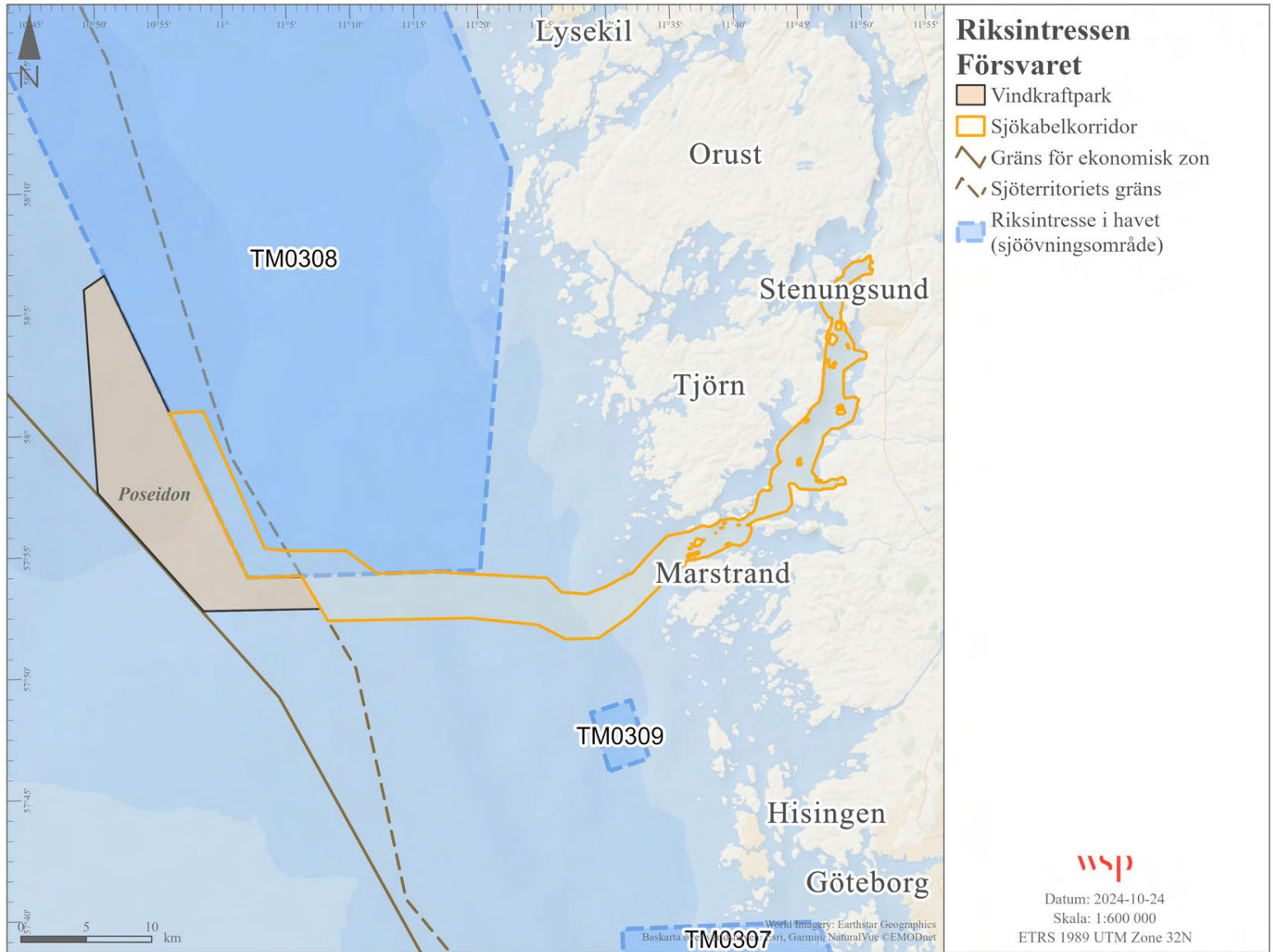
Figur 35 (kap 5): Karta över riksintresseområden för friluftsliv och rörligt friluftsliv.



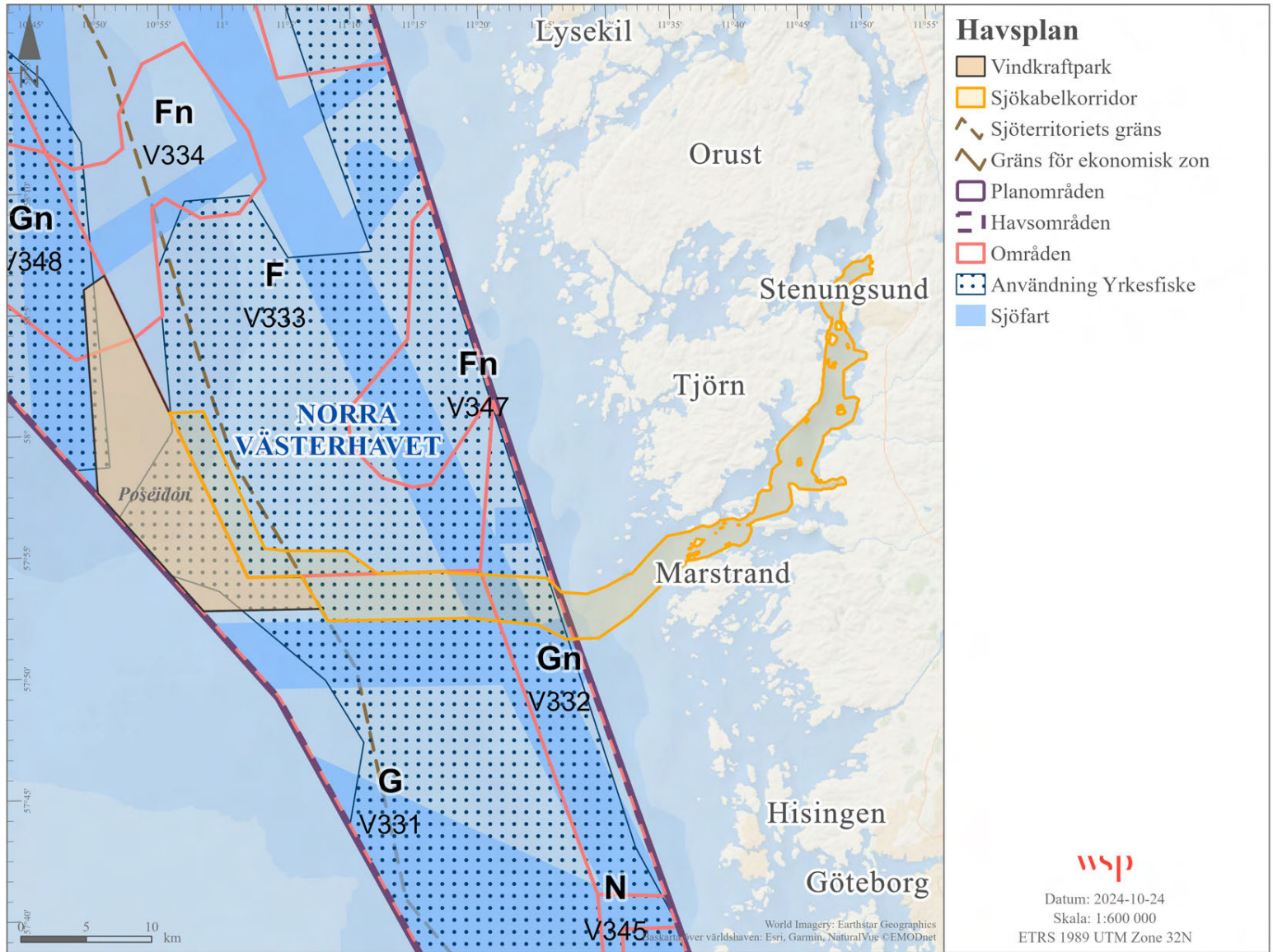
Figur 36 (kap 5): Riksintresseområden för yrkesfisket, trålgränser samt områden med fiskerestriktioner.



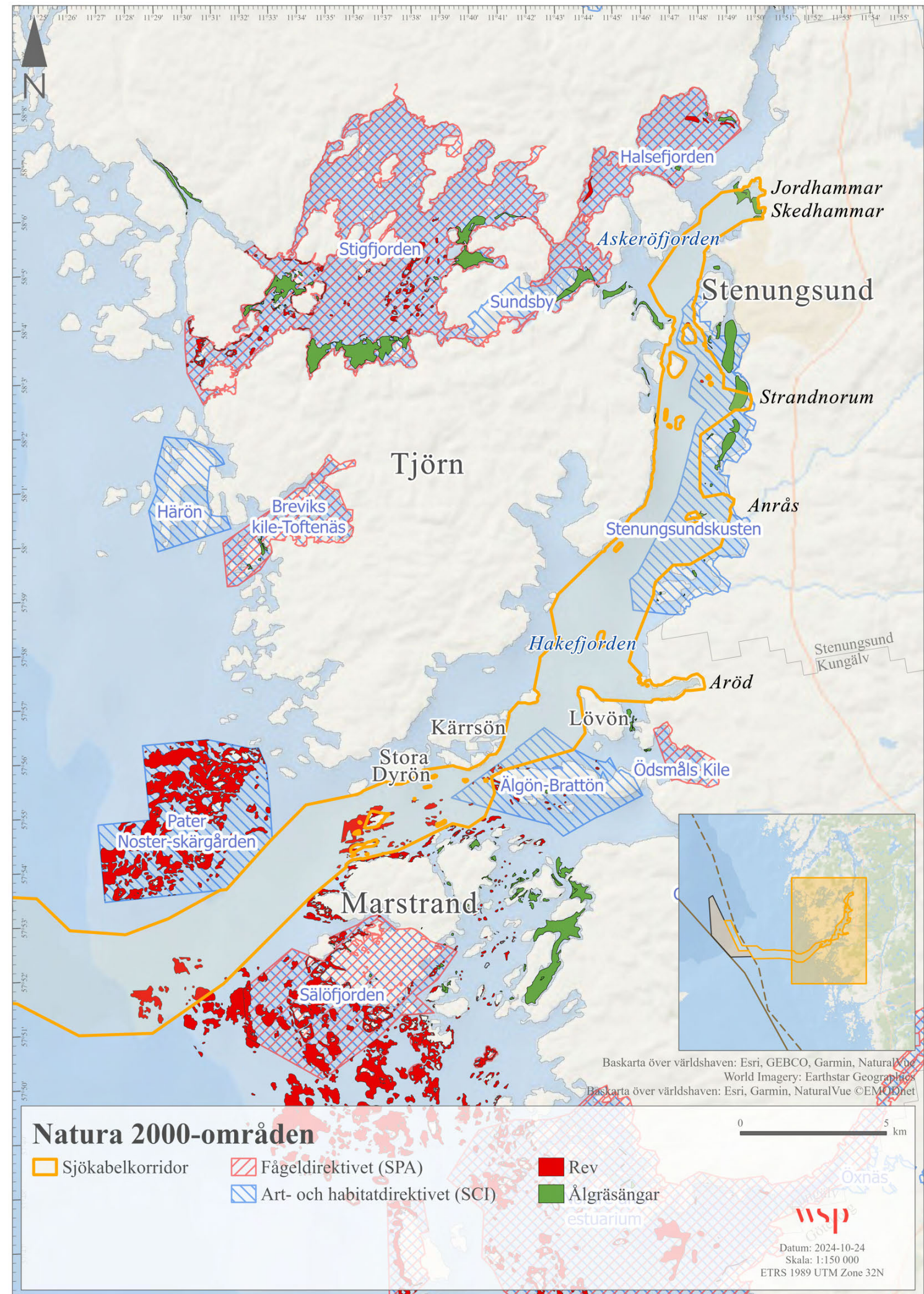
Figur 37 (kap 5): Farleder, hamnar och ankarplatser av riksintresse.



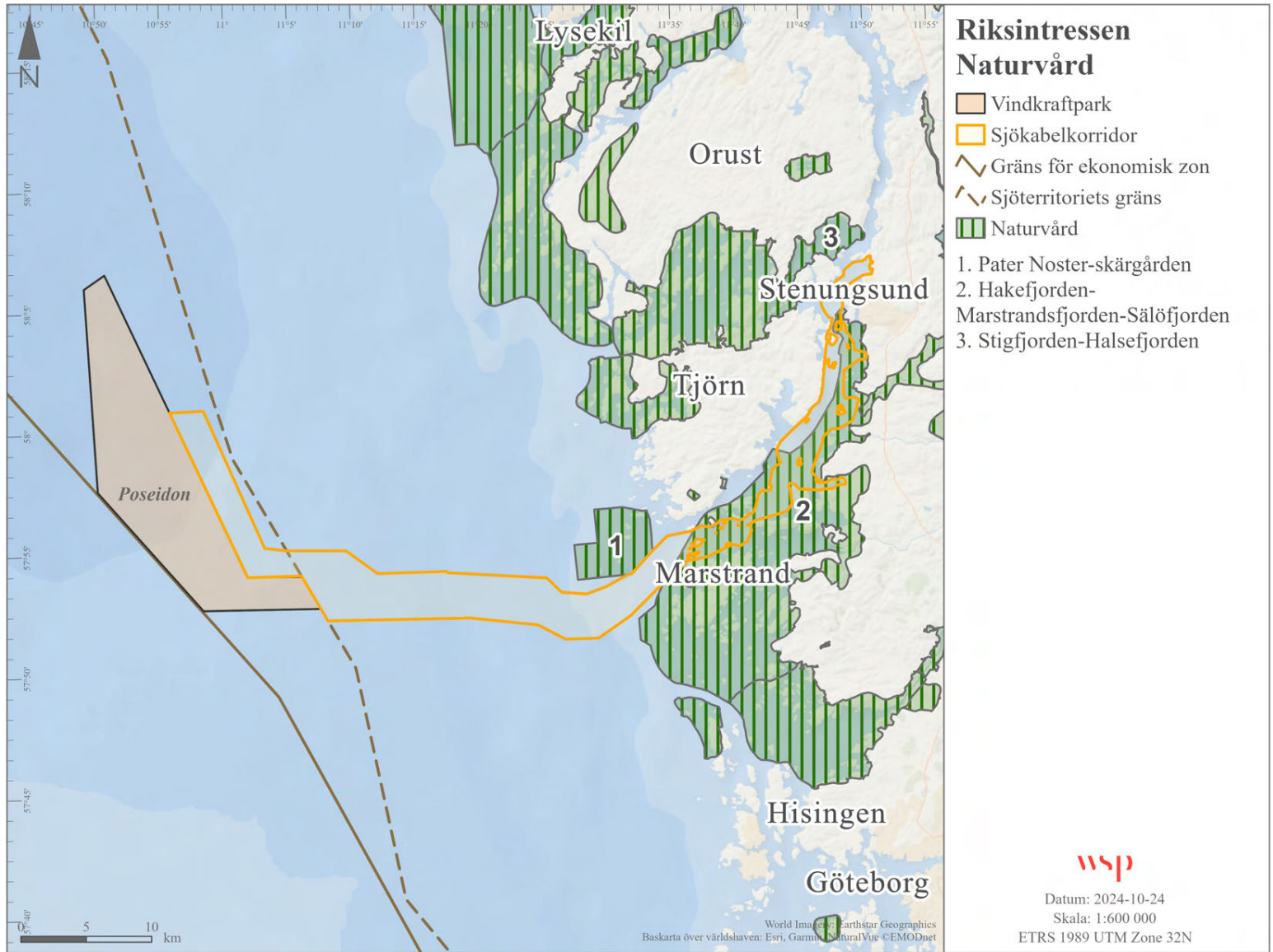
Figur 38 (kap 5): Riksintresseområden för totalförsvaret.



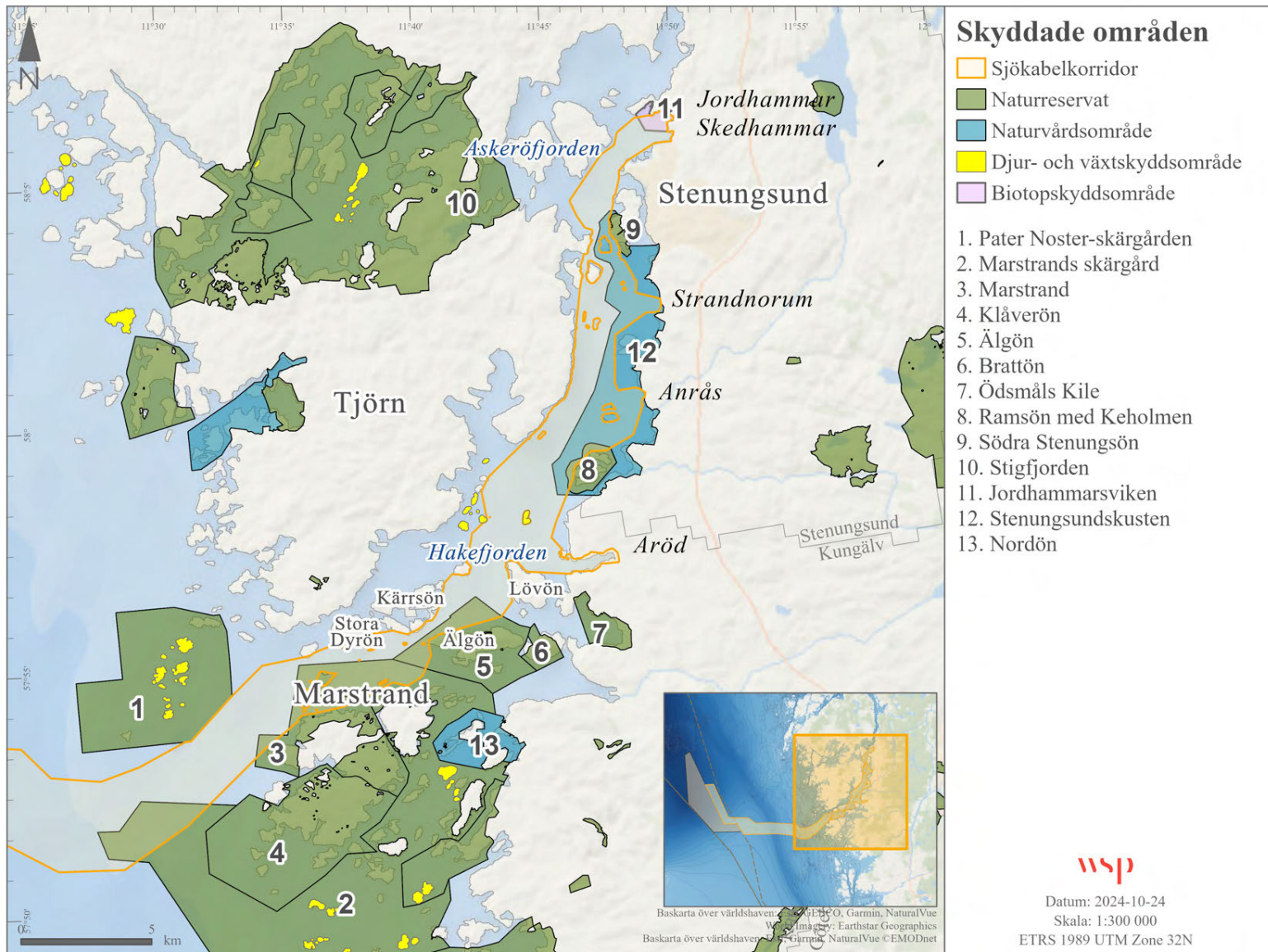
Figur 39 (kap 6): Sjökabelkorridorens lokalisering i förhållande till gällande havsplan.



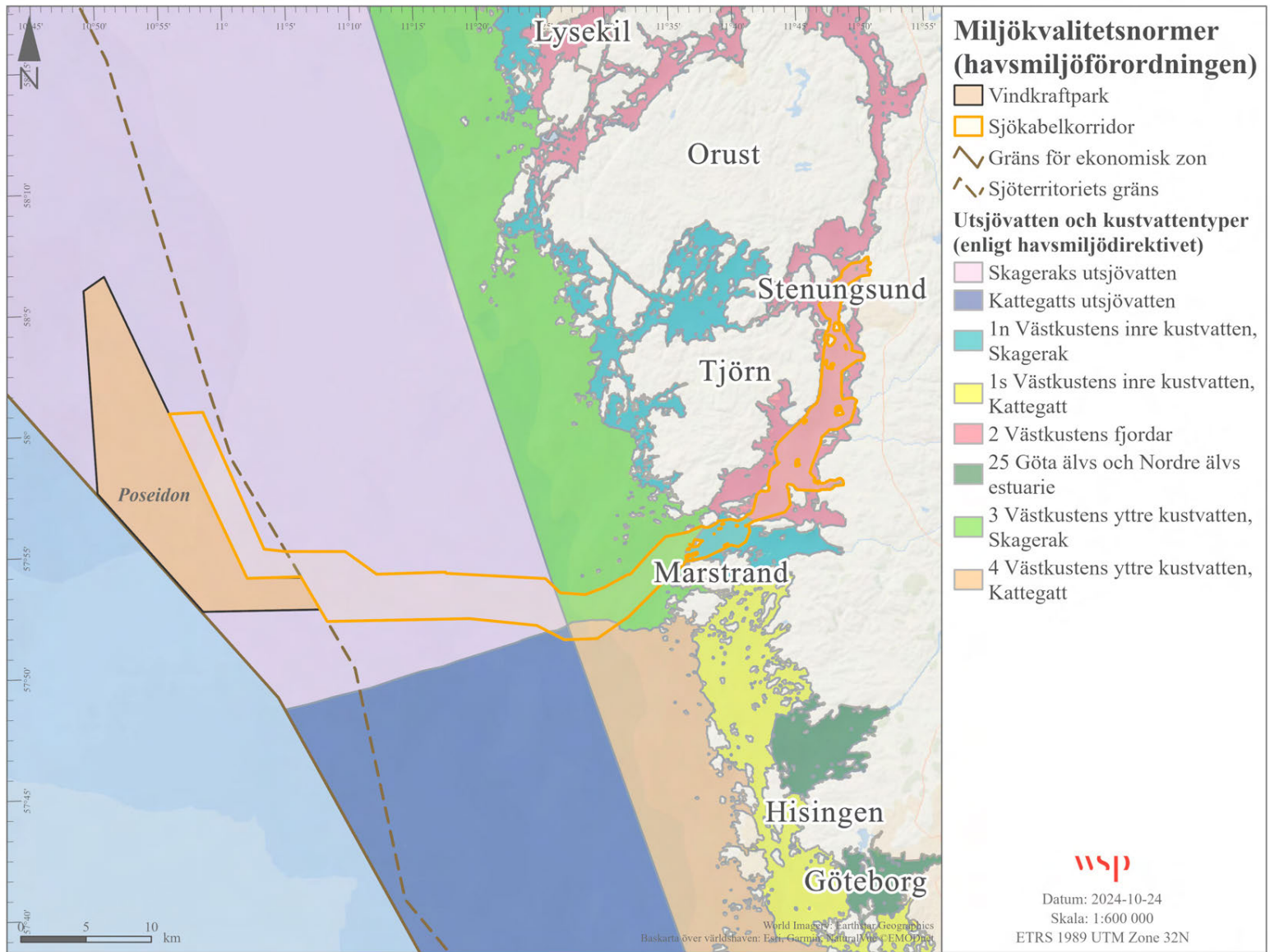
Figur 40 (kap 6): Natura 2000-områden, rev och ålgräsängar i närheten och inom den planerade sjökabelkorridoren.



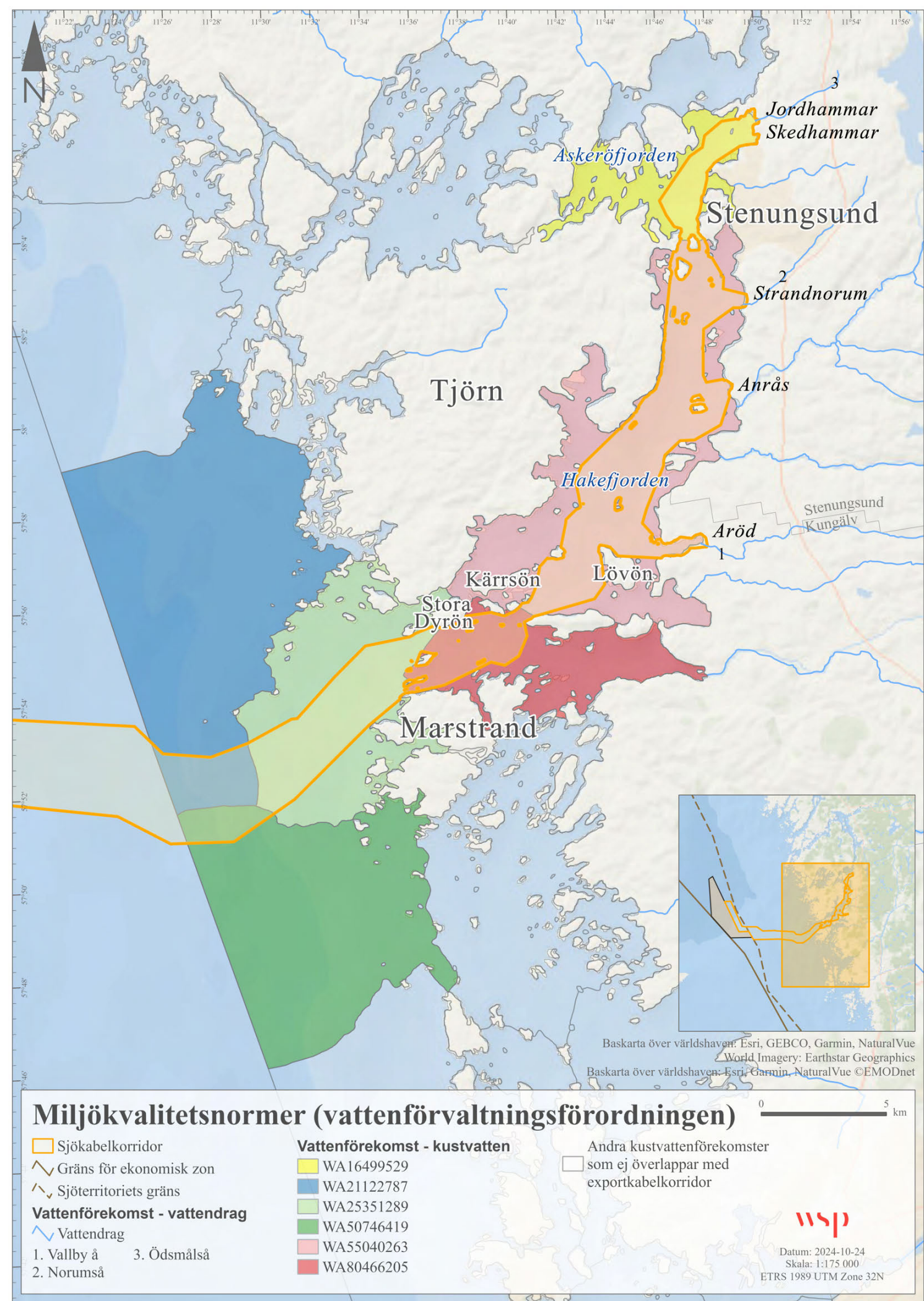
Figur 41 (kap 6): Områden av riksintresse för naturvård i närheten av den planerade sjökabelkorridoren.



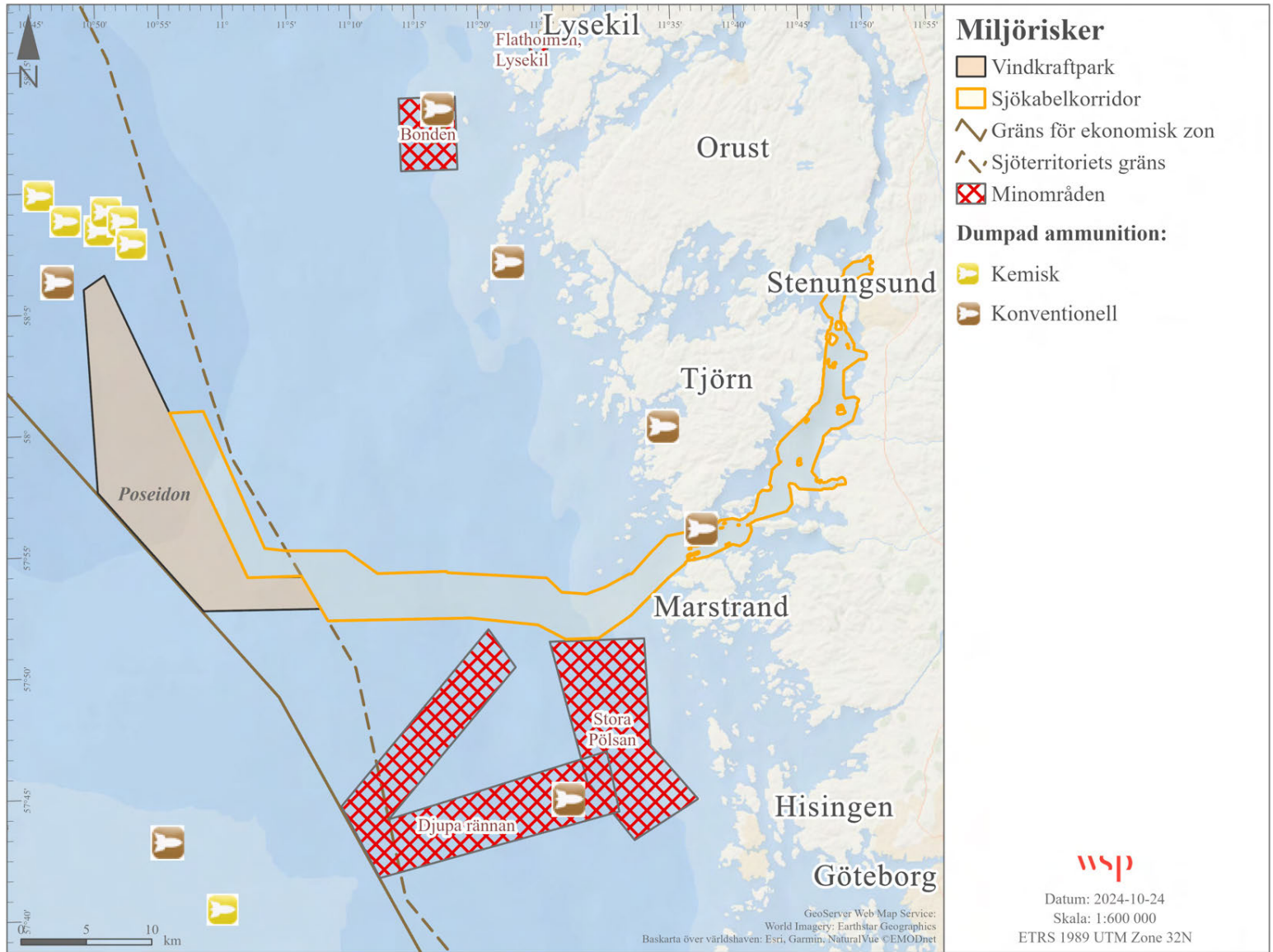
Figur 42 (kap 6): Skyddade naturområden längs den planerade sjökabelkorridoren.



Figur 43 (kap 6): Karta över utsjövatten- och kustvattentyper enligt havsmiljöförordningen.



Figur 44 (kap 6): Karta över ytvattenförekomster enligt vattendirektivet.



Figur 45 (kap 7): Utpekade minriskområden och dumpad ammunition i närheten av sjökabelkorridoren (datakälla: EMODnet och Sjöfartsverket).

Bilaga 2

Samrådsrets



Länsstyrelser och kommuner, regioner
Göteborgsregionen (GR)
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Kungälv kommun
Orust kommun
Stenungsund kommun
Tjörn kommun
Uddevalla kommun
Västra Götalandsregionen Regionens hus
Turistrådet Västsverige
Sektorsmyndigheter enligt hushållningsförordningen (3 kap. MB)
Energimarknadsinspektionen (EI)
Energimyndigheten
Försvarsmakten
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Post- och telestyrelsen (PTS)
Riksantikvarieämbetet
Strålsäkerhetsmyndigheten
Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)
Trafikverket
Luffartsverket
Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)
Övriga myndigheter
Elsäkerhetsverket
Folkhälsomyndigheten
Havs- och vattenmyndigheten
Jordbruksverket
Kammarkollegiet
Kustbevakningen
Sjöfartsverket
Statens geotekniska institut (SGI)
SMHI
Naturhistoriska riksmuseet
SLU - Artdatabanken
SLU – Akvatiska resurser (SLU Aqua)
Svenska kraftnät (Svk)
Transportstyrelsen (Göteborg)
Transportstyrelsen Sektionen för Sjöfartstillsyn i Göteborg/Malmö
Boverket

Västerhavets vattendistrikt
Ledningskollen
Kungälv energi
Vattenfall Eldistribution AB
Nordion Energi AB
Ellevio
Södra Fräkne Fiberförening
Skanova AB
Stenungsunds Energi & Miljö AB
Producent/Allmännyttig Organisationer
Sportfiskarna (Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund)
Sveriges Fiskares Producentorganisation (SFPO)
Swedish Pelagic Federation Producentorganisation (SPF)
Havs- och kustfiskarnas Producentorganisation (HKPO)
Sjöräddningssällskapet RS Uddevalla
Sjöräddningssällskapet RS Stenungsund
Sjöräddningssällskapet RS Röro
Sjöräddningssällskapet RS Skärhamn
8+ fjordar
Naturskyddsföreningar
Naturskyddsföreningen Kansli Väst (Regionkansli)
Naturskyddsföreningen Bohuslän (Länsförbund)
Naturskyddsföreningen Norra Älvsborg (Länsförbund)
Naturskyddsföreningen Kungälv (Lokal förening)
Naturskyddsföreningen Orust (Lokal förening)
Stenungsunds Naturskyddsförening (Lokal förening)
Tjörns Naturskyddsförening (Lokal förening)
Uddevalla Naturskyddsförening (Lokal förening)
Världsnaturfonden WWF
Västkuststiftelsen
Sveriges Ornitologiska Förening (BirdLife Sverige)
Bohusläns Ornitologiska Förening (Lokalavdelning)
Färjelinjer, rederi, hamnbolag
Västrafik AB (Båtlinjer Marstrand/Tjörn/Orust)
Tjörns Hamnar AB
PetroPort AB
Wallhamn AB
Uddevalla Hamnterminal AB
Stenungsunds Hamntjänst AB
Gunnars Båtturer AB

Övriga aktörer
Adesso BioProducts
Borealis AB
Eolus Vind AB
Göteborgs universitet
Hexicon AB
Inovyn Sverige AB
Linde Gas AB
Nouryon Functional Chemicals AB
Perstorp Oxo AB
Statkraft Offshore Wind AB
Strävlidens reningsverk
Vattenfall AB
Vattenfall Stenungsunds Kraftverk

Anslutning vindkraftspark Poseidon

Bakgrund

Poseidon är ett havsbaserat vindkraftsprojekt som utvecklas av Vattenfall och Zephyr. Området för den planerade vindkraftsparken är beläget i svensk ekonomisk zon i södra delen av Skagerrak ca 25 km utanför den svenska västkusten. I slutet av 2022 ansökte vi hos regeringen om tillstånd för etablering av vindkraftsparken och ett internt kabelnät. Länsstyrelsen i Västra Götaland fick då i uppdrag att bereda ansökan. I början av 2024 återfick regeringen ansökan med rekommendation från Länsstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning (SGU) att ge tillstånd för vindkraftsparken och det interna kabelnätet. I skrivande stund handläggs ansökan hos regeringen.

Varför behövs en exportledning?

För att elen som produceras ute i vindkraftsparken ska kunna användas av industrier och hushåll behövs en så kallad exportledning som överför elen till en anslutningspunkt på land. Det kan tyckas som ett något missvisande begrepp att det kallas exportledning. Elen ska ju inte exporteras till utlandet, men däremot från vindkraftsparken.

Elen från vindkraftsparken ska överföras via en exportledning till en anslutningspunkt på det svenska transmissionsnätet. Därifrån överförs det vidare till de som använder elen. Exportledningen från transformatorstationen i vindkraftsparken till en anslutningspunkt på land består av två delar; 1. En del till havs i form av en sjökabel, och 2. en del på land som kommer vara markkabel och/eller luftledning.

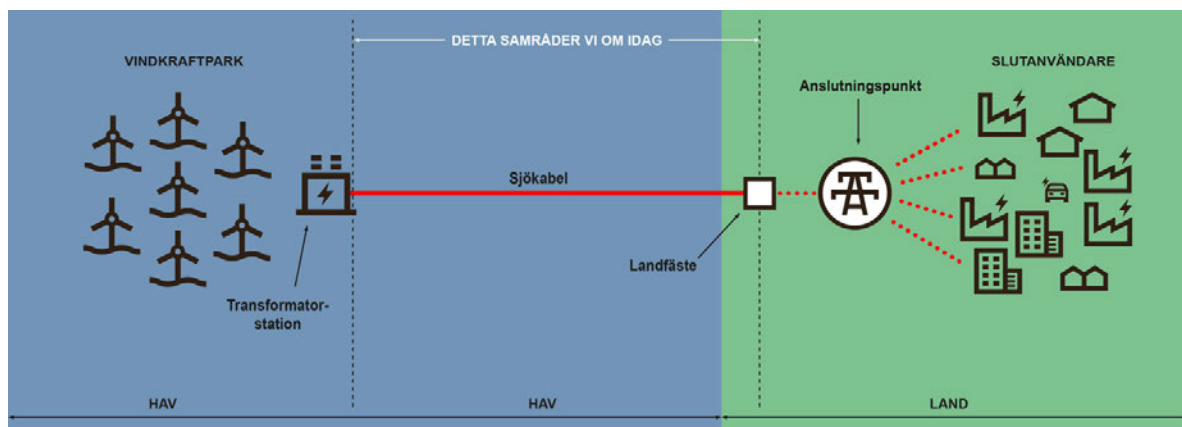
Vad är en sjökabel?

Sjökabeln placeras i havsbotten hela sträckan från vindkraftspark till land. Sjökabeln anläggs en gång för att sedan vara på plats under vindparkens livstid om ca 45 år fram till dess att det är dags för avveckling. Läs mer i vårt samrådsunderlag om metoder för att anlägga sjökabeln och hur den kan komma att påverka omgivningen.

Samråd

Samrådet som vi nu genomför handlar om den del av exportledningen som börjar i vindkraftsparken, sträcker sig genom havet och slutar vid något av fyra möjliga landfästen som vi utreder i Stenungsund och Kungälv. Vi kallar denna sträckning för sjökabelkorridoren. Samrådet är ett sätt för oss att informera alla berörda parter om den planerade verksamheten och få in synpunkter som kan komma att påverka utformningen av verksamheten. Syftet är också att tidigt få in information och kunskap som kan ge underlag för bedömning av miljöpåverkan, avgränsning och omfattning av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som vi efter samrådet ska upprätta för att lämna in tillsammans med ansökan.

För sträckan på land, det vill säga från landfästet till en anslutningspunkt för att koppla upp mot transmissionsnätet, kommer ett nytt samråd.



Delta i samrådet

Samrådet kommer att pågå till och med den 24 januari 2025. Du kan under denna tid ta del av informationen genom att läsa samrådsunderlaget eller besöka vår samrådsutställning och ställa frågor till oss. Om du vill yttra dig behöver du lämna in ett skriftligt yttrande.

Samrådsunderlag

Samrådsunderlaget finns tillgängligt på Zephyrs hemsida www.zephyr.no/se/portfolio/poseidon/. Samrådsunderlaget är ett dokument som beskriver den planerade sjökabelns lokalisering, omgivning och potentiella påverkan.

Samrådsunderlaget är indelat i följande kapitel:

1. Inledning och bakgrund – om vindpark Poseidon, administrativa uppgifter, tillstånd och lagrum och samrådsprocessen
2. Planerad verksamhet – om sjökabeln, övergången till ett landfäste och preliminär tidplan
3. Alternativbeskrivning – om sjökabelkorridoren och de olika landfästena
4. Påverkansfaktorer
 - Under anläggningskede
 - Grumling och sedimentpålagring
 - Fysisk påverkan på botten
 - Förändrad tillgänglighet
 - Buller och undervattensbuller
 - Under driftskede
 - Elektromagnetiska fält
 - Fysisk påverkan
 - Avveckling
5. Omgivningsförhållanden och potentiell miljöpåverkan
 - Bottenförhållanden
 - Föroreningar och miljöfarliga ämnen
 - Naturmiljö - bottensamhällen, marina däggdjur, fisk och fågel
 - Kulturmiljö
 - Rekreation och friluftsliv
 - Yrkesfiske
 - Sjöfart
 - Riksintresse för totalförsvaret
 - Övriga intressen
6. Planer och gällande bestämmelser - om havsplan, Natura 2000 och övrig skyddad natur samt miljö kvalitetsnormer
7. Miljörisk och säkerhet - om föroreningssituationen, minriskområden, risk för utsläpp och skred
8. Kumulativa effekter – effekter av planerad verksamhet och andra pågående verksamheter
9. Planerade utredningar – om planerade underlagsutredningar och fältundersökningar
10. Förslag till utformning MKB
11. Referenser och ordlista

Samrådsutställning

Välkommen på öppet hus vid två tillfällen då vi kommer ha en samrådsutställning och finnas på plats för att svara på frågor. Samrådsutställningen är baserad på samrådsunderlaget och syftar till att ge dig en överblick. Det kommer inte att hållas någon presentation utan ni är välkomna hela familjen när det passar er mellan kl. 16.00 och 19.00. Ingen föranmälan behövs.

1. Tisdag 26 november kl. 16-19, Stenungsögården, Johan Forsells väg 1, Stenungsund
2. Torsdag 28 november kl. 16-19, Nordiska folkhögskolan, Olof Palmes väg 1, Kungälv

Lämna yttrande

Välkommen med ditt skriftliga yttrande senast 24 januari 2025 till samradposeidon@zephyr.no alternativt till postadress: Zephyr Renewable AB, Lilla Waterloogatan 8, 415 02 Göteborg. Ange i ämnesraden alternativt på kuvertet "Samråd Poseidon".

De yttranden som kommer in utgör underlag för vårt fortsatta arbete med att upprätta en MKB och tillståndsansökan. Yttrandena sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse som bifogas ansökan. Vi kommer inte att skicka ut personliga svar på yttranden.

Hör gärna av dig!

Om du har frågor eller vill prata med oss om arbetet i projektet är ni alltid välkomna att kontakta oss.

Sigrid Nord

Stakeholder Manager, Zephyr
+46 (0) 703 696 789
sigrid@zephyr.no

Felicia Hegethorn

Stakeholder Manager, Vattenfall
+46 (0) 70 296 37 61
felicia.hegethorn@vattenfall.com

Poseidon

Samrådsunderlag för anslutning
av vindkraftpark Poseidon

Sjökabel



Sökande: KonTiki Vind AB
Miljökonsult: WSP Sverige AB

Datum: 2024-10-31

POSEIDON

Samrådsunderlag för anslutning av vindkraftpark Poseidon - Sjökabel

KUND

KonTiki Vind AB

KONSULT

WSP Earth & Environment

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Ansvarig författare

Daria Kolodyazhnaya

Medverkande författare

Tove Brolin

Erik Dalman

Stina Jacobson

Elea Juell-Skielse

Felix van der Meijs

Hélène Vandewalle

Nicklas Wijkmark

Dan Wilhelmsson

DATUM

2024-10-31

Omslagsfoto:

Principal Power

Granskare

Patrik Lindström

Jonas Sahlin

Granskning KonTiki

Maria Magnusson

Tanja Tränkle

Uppdragsledare

Mia Olausson

Godkänd KonTiki

Alma Strandmark

Sammanfattning

Inledning och bakgrund

KonTiki Vind AB (Bolaget) har ansökt om tillstånd för etablering av den havsbaserade vindkraftparken Poseidon. Projektet samråder nu avseende etablering, drift och avveckling av en exportledning inom en korridor från den planerade havsbaserade vindkraftparken Poseidon. Samrådet ligger till grund för ansökan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (MB) och Natura 2000-tillstånd enligt 7 kap. MB samt ansökan om nedläggning av exportledning enligt lagen om kontinentalsockeln.

Ansökningar om tillstånd för etablering av vindkraftparken lämnades in till regeringen i december 2022. Regeringskansliet handlägger för närvarande ansökan avseende vindkraftparken samt dess tillhörande internkabelnät. Länsstyrelsen i Västra Götalands län respektive SGU som tidigare handlagt ansökningarna på uppdrag av regeringen har båda föreslagit att tillstånd ska meddelas.

Vindkraftparken är lokaliserad inom Sveriges ekonomiska zon i södra Skagerrak, ca 25 km utanför den svenska västkusten. Den planerade vindkraftparken förväntas generera ca 5,5 TWh el per år. Detta motsvarar ca 4 % av Sveriges elanvändning, vilket kan försörja ca 1 miljon hushåll med el. Projektet Poseidon utgör därmed ett viktigt bidrag för att nå målet om ett klimatneutralt samhälle samt är en viktig del av utbyggnaden av fossilfri elproduktion.

För att kunna överföra den producerade elenergin från vindkraftparken till en anslutningspunkt på det svenska transmissionsnätet för nationell eldistribution behövs en förbindelse, nedan kallad för exportledning. Exportledningen består av sjökabel samt markkabel/luftledning från vindkraftparken till anslutningspunkten på land. Sjökabellarna kommer att sträcka sig från en eller som mest två transformatorstationer inom vindkraftparken hela vägen in till den svenska västkusten. I strandkanten, vid det s.k. landfästet, övergår sjökabellarna i någon form av landbaserad ledning (luftledning eller markkabel) och elenergin leds vidare till anslutningspunkten.

Lagstiftning som berör planerad verksamhet

För etablering, drift och avveckling av exportledningen kommer tillstånd sökas enligt lagen (1966:314) om kontinentalsockeln ("KSL") och miljöbalken ("MB") (t.ex. tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. MB samt s.k. Natura 2000-tillstånd enligt 7 kap. 28 a § MB).

Samråd

Samrådsprocessen påbörjas härmed för att erhålla de tillstånd som krävs för exportledningen. Aktuellt samråd kommer ligga till grund för överväganden rörande exportledningens lokalisering och utformning inom vattenområde samt för avgränsning och framtagande av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att användas i planerade tillståndsprövningar.

Bolaget har tagit fram en föreslagen korridor för exportledningen (vidare kallad "sjökabelkorridor") som sträcker sig från vindkraftparken till övergången mot land vid stranden (vidare kallad "landfäste"). Sjökabelkorridoren samt fyra alternativa landfästen belägna i Hakefjorden och Askeröfjorden omfattas av aktuellt samråd. Inom sjökabelkorridoren och landfästena planeras sjökablar för el förläggas på botten genom exempelvis nedgrävning eller annan teknisk lösning. Efter avslutat samråd och inför inlämning av relevanta tillståndsansökningar kommer korridoren utredas vidare och avgränsas. Under drifttiden för sjökabellarna, som bedöms vara ca 45 år, kommer inspektion och underhåll att genomföras vid behov. Enligt den preliminära tidplanen kan förläggning av exportledningen påbörjas tidigast år 2030 och driftsättas tillsammans med vindkraftparken under tidigt 2030-tal.

Inför framtagande av en MKB för koncessionsansökan enligt ellagen kommer ett samråd att hållas för hela den koncessionspliktiga exportledningen. I det samrådet kommer även sträckan från landfästet till anslutningspunkten på land att tas med. Ett sådant samråd kommer att hållas först när en anslutningspunkt har definierats av Svenska kraftnät (Svk).

Den planerade verksamheten i form av anläggande, drift och avveckling av sjökablar antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av verksamhetens omfattning och de många motstående intressen som finns inom och i närheten av sjökabelkorridoren. Därmed har inget undersökningssamråd enligt 6 kap. 23–25 §§ MB genomförts utan detta dokument utgör underlag för ett s.k. avgränsningssamråd enligt 6 kap. 29–32 §§ MB.

Syftet med samrådet är att informera och samla in synpunkter avseende verksamheten samt förslag på innehåll i kommande MKB.

Omgivning och potentiell påverkan

Inom den planerade sjökabelkorridoren finns riksintresseområden för sjötrafik i form av farleder, för yrkesfisket i form av fångstområden och ett lek område för fisk samt för totalförsvaret i form av ett sjöövningssområde. I det kustnära området passerar korridoren genom farleden Hätteberget – Stenungsund. Korridoren passerar också genom ett lek område för torsk samt genom eller precis intill tre Natura 2000-områden. Vidare passeras flera marina värdetrakter, både i utsjön och i Hakefjorden, samt områden som potentiellt kan vara viktiga för exempelvis marina däggdjur, fisk, bottenfauna eller fågel. I de strandnära delarna av sjökabelkorridoren finns flera områden med ålgräsängar. Bottensubstratet inom korridoren varierar, men består huvudsakligen av lera, gytta eller lerig sand med inslag av hårbotten.

Den planerade verksamheten kan på olika sätt påverka ovan beskrivna miljöer och intressen. Förutom den fysiska påverkan på botten som sker vid anläggande av sjökablarna kan anläggningsarbetena också orsaka undervattensbuller samt grumling med efterföljande sedimentpålagring. Vid landfästet finns risk för luftburet buller och fysisk påverkan i strandmiljön. Anläggningsarbetena kommer också innebära förändrad tillgänglighet till följd av närvaro av arbetsfartyg inom, och i närheten av, sjökabelkorridoren, samt närvaro av arbetsmaskiner vid landfästet.

Under driftskedet bedöms påverkan av sjökablarna bli mycket begränsad. Elektromagnetiska fält kommer att uppstå kring sjökablarna, men förväntas minska ned till naturliga nivåer vid några meters avstånd. Lokalt förändrade habitat kan förekomma i det fall det finns behov av att skydda kablarna med annan metod än nedgrävning, t.ex. genom övertäckning med betongmadrasser eller annat material. Ett behov av ankringsförbud för delar av sjökablarna kan uppkomma. Inom ramen för det kommande arbetet med miljöbedömningen kommer påverkan på och konsekvenser för natur-, kultur- samt andra relevanta värden så som t.ex. sjöfart och yrkesfiske, inkl. relaterade riksintressen, att bedömas. Som en del av detta arbete kommer sjökabelkorridoren att undersökas genom relevanta fältundersökningar. Underlagsutredningar som beskriver påverkan på naturmiljö, bl.a. Natura 2000-områden och fiskekologi, kommer att genomföras och baseras på utredningar av olika typer av påverkan som t.ex. grumling och sedimentspridning. Riskanalyser för bl.a. sjöfart kommer att genomföras för att möjliggöra en bedömning av omfattningen av negativa effekter på naturmiljö, infrastruktur och människors hälsa. Resultaten från dessa utredningar kommer att presenteras i kommande MKB.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING OCH BAKGRUND	1
1.1	PROJEKT POSEIDON	2
1.2	ADMINISTRATIVA UPPGIFTER	4
1.3	TILLSTÅND OCH LAGRUM	5
1.4	SAMRÅDSPROCESSEN	5
1.4.1	Inbjudan till samråd	5
1.4.2	Avgränsning av samråd	6
1.4.3	Samrådsrets	6
2	PLANERAD VERKSAMHET	7
2.1	SJÖKABEL	8
2.1.1	Förläggning och kabelskydd	9
2.1.2	Arbetsflöde	12
2.2	LANDFÄSTE	12
2.2.1	Öppet schakt	13
2.2.2	Schaktfri metod	13
2.2.3	Skarvplats sjökabel-markkabel	14
2.3	PRELIMINÄR TIDPLAN	14
3	ALTERNATIVBESKRIVNING	15
3.1	SJÖKABELKORRIDOR	16
3.2	LANDFÄSTE	18
3.2.1	Landfäste Aröd	19
3.2.2	Landfäste Anrås	21
3.2.3	Landfäste Strandnorum	23
3.2.4	Landfäste Skedhammar/Jordhammar	24
4	PÅVERKANSAKTORER	27
4.1	ANLÄGGNINGSSKEDE	28
4.1.1	Grumling och sedimentpålagring	28
4.1.2	Fysisk påverkan	29
4.1.3	Förändrad tillgänglighet	29
4.1.4	Buller/undervattensbuller	30
4.2	DRIFTSKEDE	30
4.2.1	Elektromagnetiska fält	30
4.2.2	Fysisk påverkan	30
4.3	AVVECKLING	31
5	OMGIVNINGSFÖRHÅLLANDEN OCH POTENTIELL MILJÖPÅVERKAN	32
5.1	BOTTENFÖRHÅLLANDEN	33
5.1.1	Omgivningsförhållanden	33
5.2	FÖRORENINGAR OCH MILJÖFARLIGA OMRÅDEN	36
5.2.1	Omgivningsförhållanden	36
5.2.2	Potentiell miljöpåverkan	37
5.3	NATURMILJÖ - BOTTENSAMHÄLLEN	38
5.3.1	Omgivningsförhållanden	38
5.3.2	Potentiell miljöpåverkan	40
5.4	NATURMILJÖ – MARINA DÄGGDJUR	40
5.4.1	Omgivningsförhållanden	40
5.4.2	Potentiell miljöpåverkan	41
5.5	NATURMILJÖ – FISK	41
5.5.1	Omgivningsförhållanden	41
5.5.2	Potentiell miljöpåverkan	42

5.6	NATURMILJÖ – FÅGEL	43
5.6.1	Omgivningsförhållanden.....	43
5.6.2	Potentiell miljöpåverkan.....	44
5.7	KULTURMILJÖ	45
5.7.1	Omgivningsförhållanden.....	45
5.7.2	Potentiell miljöpåverkan.....	46
5.8	REKREATION OCH FRILUFTSLIV	47
5.8.1	Omgivningsförhållanden.....	47
5.8.2	Potentiell miljöpåverkan.....	47
5.9	YRKESFISKE	48
5.9.1	Omgivningsförhållanden.....	48
5.9.2	Potentiell miljöpåverkan.....	49
5.10	SJÖFART	50
5.10.1	Omgivningsförhållanden.....	50
5.10.2	Potentiell miljöpåverkan.....	50
5.11	RIKSINTRESSE FÖR TOTALFÖRSVARET	51
5.11.1	Omgivningsförhållanden.....	51
5.11.2	Potentiell miljöpåverkan.....	51
5.12	ÖVRIGA INTRESSEN	52
5.12.1	Omgivningsförhållanden.....	52
5.12.2	Potentiell miljöpåverkan.....	52
6	PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER	53
6.1	HAVSPLAN	54
6.2	NATURA 2000 & ÖVRIG SKYDDAD NATUR	55
6.2.1	Natura 2000.....	55
6.2.2	Övrig skyddad natur.....	57
6.3	MILJÖKVALITETSNORMER	60
6.3.1	Utsjövatten och kustvatten enligt havsmiljöförordningen	60
6.3.2	Vattenförekomster enligt vattenförvaltningsförordningen.....	61
6.3.3	Potentiell miljöpåverkan.....	63
7	MILJÖRISK OCH SÄKERHET	64
8	KUMULATIVA EFFEKTER	67
9	PLANERADE UTREDNINGAR	69
10	FÖRSLAG TILL UTFORMNING AV MKB	71
11	REFERENSER OCH ORDLISTA	74
11.1	REFERENSER	75
11.2	ORDLISTA	76

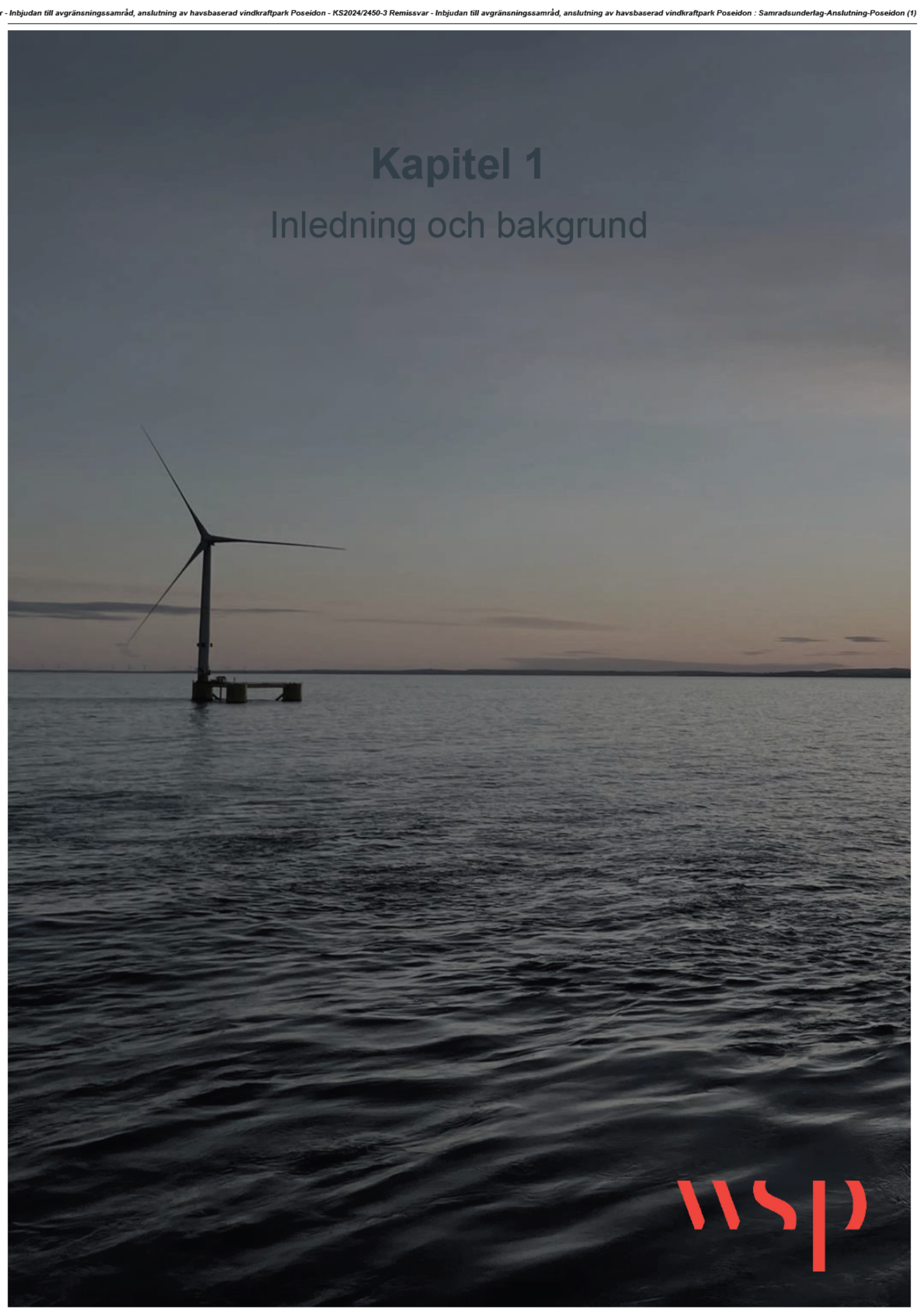
BILAGOR

Bilaga 1. Högupplösta kartor

Bilaga 2. Samrådscrets

Kapitel 1

Inledning och bakgrund



1 Inledning och bakgrund

1.1 Projekt Poseidon

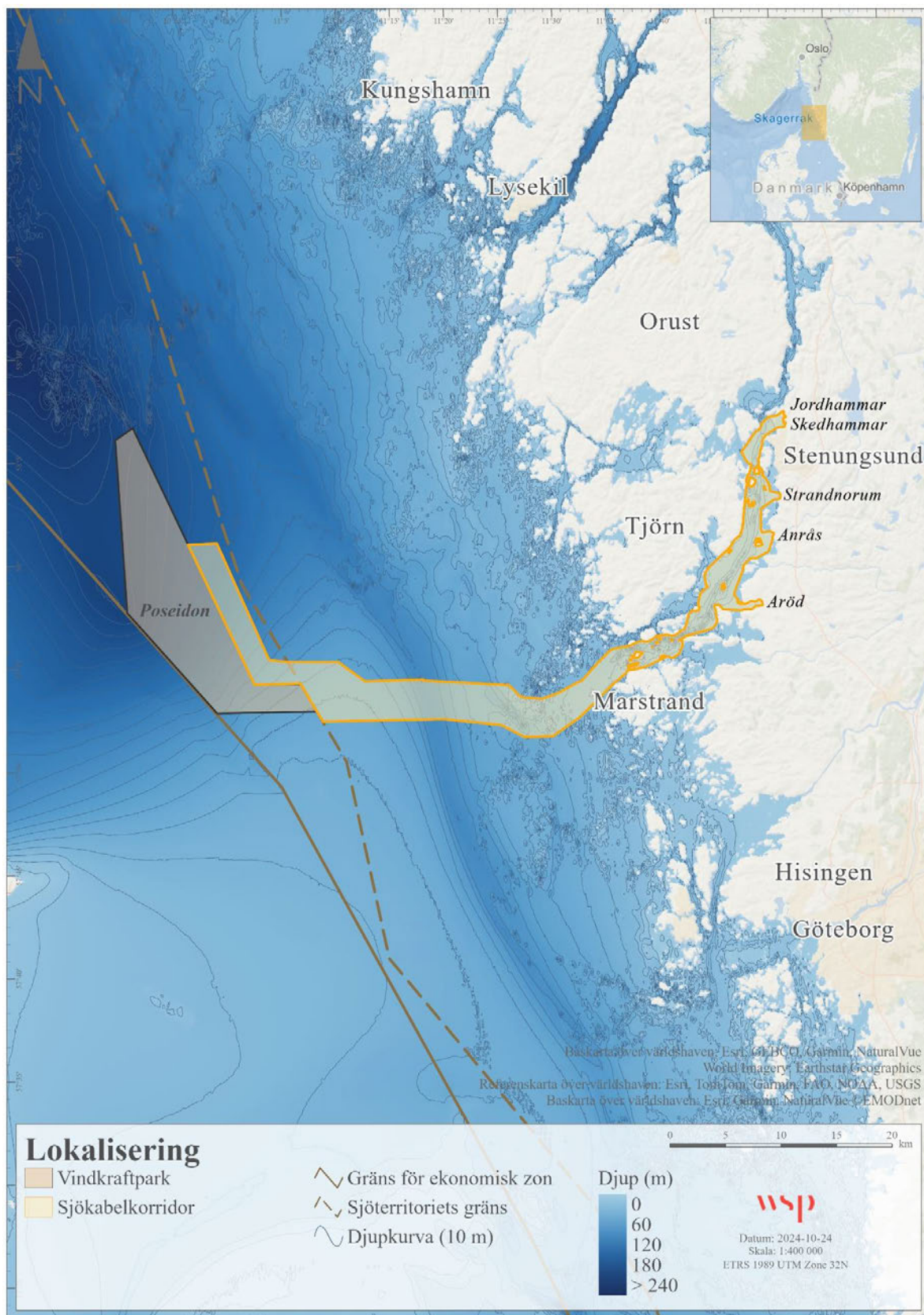
Bolaget planerar en exportledning från den planerade havsbaserade vindkraftparken Poseidon. Projektområdet för vindkraftparken är lokaliserat i södra Skagerrak ca 25 km utanför den svenska västkusten i höjd med ön Tjörn (figur 1). Den planerade vindkraftparken beräknas bestå av maximalt 81 vindkraftverk med flytande vindkraftsfundament. Parken förväntas generera ca 5,5 TWh el per år, vilket motsvarar ca 4 % av Sveriges årliga elanvändning eller det årliga elförsörjningsbehovet för ca 1 miljon hushåll.

Bolaget lämnade i december 2022 in en ansökan om tillstånd enligt lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon (LSEZ) för etablering av vindkraftparken. Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen) fick genom regeringsbeslut i uppdrag att bereda ärendet och ansökan om tillstånd. Ansökan om tillstånd enligt LSEZ kungjordes den 7 september 2023. Länsstyrelsen föreslog i slutet av februari 2024 till regeringen att bifalla bolagets ansökan. Bolaget lämnade i samband med ansökan om tillstånd till etablering av vindkraftparken även in en ansökan om tillstånd enligt KSL för nedläggande och bibehållande av undervattenskablar inom vindkraftparken. Ansökan om tillstånd till kabelnedläggning enligt KSL kungjordes 20 december 2023 och Sveriges geologiska undersökning (SGU) föreslog i mars 2024 regeringen att meddela tillstånd till verksamheten.

För att överföra den producerade elen från vindkraftparken till en anslutningspunkt på det svenska transmissionsnätet behövs en exportledning bestående av sjökabel till havs och markkabel och/eller luftledning på land. Sjökabeln kommer sträcka sig hela vägen från en eller två transformatorstationer inom vindkraftparken in till den svenska västkusten (figur 1). Den planerade sjökabelkorridoren har sin början vid vindkraftparkområdet och löper sedan österut mot kusten, där den viker upp norr om Marstrand och vidare in i Hakefjorden. Korridoren löper genom Hakefjorden hela vägen in mot Stenungsund i Askeröfjorden (figur 1). Det finns fyra alternativa områden för landfästen, tre i Hakefjorden och ett i Askeröfjorden (se vidare i kapitel 3 för beskrivning av alternativ).

Anslutning till transmissionsnätet planeras ske vid den planerade anslutningspunkten Bohuslän Södra, som ska möjliggöra anslutning av havsbaserad elproduktion i Norra Västerhavet. Den exakta lokaliseringen har ännu inte kommunicerats av Svk.

Föreliggande samrådsunderlag omfattar därmed sjökabelkorridoren som sträcker sig från den planerade vindkraftparken till den svenska västkusten samt fyra möjliga landfästen enligt figuren nedan (figur 1).



Figur 1. Lokalisering av vindkraftpark Poseidon och sjökabelkorridoren som omfattas av föreliggande samrådsunderlag (källa för djupangivelser: EMODnet, data hämtad 31/01/2022).

1.2 Administrativa uppgifter

KonTiki Vind AB är ett bolag som samägs av de två vindkraftutvecklarna Vattenfall Vindkraft AB och Zephyr AS, där Vattenfall är majoritetsägare. För att förenkla texten i samrådsunderlaget hänvisas i övriga delar av dokumentet endast till "Bolaget".

Verksamhetsutövare: KonTiki Vind AB

Organisationsnummer: 559276–9987

Kontaktuppgifter:

Adress: 169 92 Stockholm

Besöksadress: Evenemangsgatan 13, 169 79 Solna

Projektledare: David East

Kontaktperson i miljöfrågor: Tanja Tränkle
tanja@zephyr.no

Telefon: 0317010101

Juridiskt ombud: Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB

Kontaktperson: Mikael Berglund
mikael.berglund@froberg-lundholm.se

Verksamhet: Poseidon anslutning

Län: Västra Götaland

Hantering av personuppgifter:

Webbsida Vattenfall: <https://group.vattenfall.com/se/site-assets/personuppgifter-hos-vattenfall/integritetspolicy--fornybar-energi>

Webbsida Zephyr: <https://zephyr.no/se/portfolio/poseidon/>

1.3 Tillstånd och lagrum

Verksamheten kommer preliminärt omfattas av tillståndsprocesser redovisade nedan i tabell 1.

Tabell 1. Huvudsakliga tillstånd som projektet avser att söka för exportledningen för vindkraftpark Poseidon.

Tillstånd	Tillståndsgivande myndighet
Tillstånd till utläggning av sjökabel enligt KSL.	Regeringen, Klimat- och näringslivsdepartementet
Tillstånd enligt miljöbalken omfattande vattenverksamhet enligt 11 kap. MB för nedläggande av sjökabel innanför Sveriges territorialgräns. Ansökan kan komma att omfatta tillstånd till åtgärder på land enligt 9 kap. MB.	Mark- och miljödomstolen
Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § MB till åtgärd som på ett betydande sätt kan påverka miljön inom ett s.k. Natura 2000-område (Natura 2000-tillstånd).	Mark- och miljödomstolen (inkluderas i miljöbalksprövningen enligt ovan)
Nätkoncession* enligt ellagen (ansöks om för hela exportledningen, från territorialgränsen till en anslutningspunkt på land).	Energimarknadsinspektionen

*Aktuellt samrådsunderlag ligger ej till grund för ansökan om nätkoncession.

Potentiell påverkan på miljön i de Natura 2000-områden som är belägna i projektets närhet kommer att utredas och beskrivas i kommande MKB. Vid behov kommer tillstånd att sökas enligt 7 kap. 28 a § MB.

En förutsättning för samtliga tillståndsprövningar är att en specifik miljöbedömning genomförts för respektive ansökt verksamhet och att en MKB tagits fram enligt bestämmelserna i 6 kap. MB. Avsikten är att det här avgränsningssamrådet ska kunna ligga till grund för den miljökonsekvensbeskrivning som krävs för tillstånd kopplat till den planerade exportledningen inom vattenområde. För vidare information om den planerade avgränsningen för kommande MKB hänvisas till kapitel 10.

Utöver ovan listade huvudsakliga tillstånd kan även andra godkännanden komma att krävas så som t.ex. dispens för åtgärder inom skyddade områden så som naturreservat eller naturvårdsområden, dispens från biotopskydd, eventuell dumpningsdispens m.m.

1.4 Samrådsprocessen

Samrådsunderlaget syftar till att överskådligt beskriva området som kan komma att påverkas av planerad verksamhet. Samrådsprocessens syfte är att Bolaget så tidigt som möjligt ska få kunskap om sådant som kan ha betydelse för tillståndsprövningen inkl. verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning samt tänkbara miljöeffekter till följd av verksamheten eller yttre händelser. Detta uppnås genom att samla in information och synpunkter från de olika intressenterna som sedan kommer att ligga till grund för innehållet och utformningen av kommande MKB.

1.4.1 Inbjudan till samråd

Projektet bjuder härmed in till samråd avseende planerad verksamhet som beskrivs i detta underlag. Eventuella yttranden lämnas via brev till Zephyr Renewable AB, Lilla Waterloogatan 8, 415 02 Göteborg eller via e-post till samradposeidon@zephyr.no.

Samrådsunderlaget finns också tillgängligt för allmänheten på projektets hemsida¹ och går även att ta del av i pappersformat på särskild begäran.

Yttranden önskas senast den 24 januari 2025.

¹ <https://zephyr.no/se/portfolio/poseidon/>

1.4.2 Avgränsning av samråd

Projektet påbörjar nu samrådsprocessen inför ansökan om tillstånd för att anlägga en exportledning inom en sjökabelkorridor som börjar i vindkraftparken, sträcker sig genom havet och slutar vid något av de fyra alternativa landfästena som utreds i Hakefjorden och Askeröfjorden. Sträckan från landfäste till en tilltänkt anslutningspunkt på land för uppkoppling mot transmissionsnätet kommer att samrådas om i ett senare skede när mer information finns avseende Svk:s planerade anslutningspunkt.

Aktuellt samråd avgränsas i sak till de delar av projektet som omfattar etablering, drift och avveckling av exportledning inom vattenområde. Samrådet ligger till grund för ansökan om vattenverksamhet enligt 11 kap. MB och Natura 2000 enligt 7 kap. MB samt ansökan om nedläggning av exportledning enligt KSL. Den aktuella verksamheten antas per automatik medföra betydande miljöpåverkan och något undersökningssamråd har därför inte genomförts.

Anläggande av exportledningen inom sjökabelkorridoren bedöms inte påverka miljön utanför Sveriges gränser och därför kommer inte något samråd enligt Esbokonventionen att genomföras.

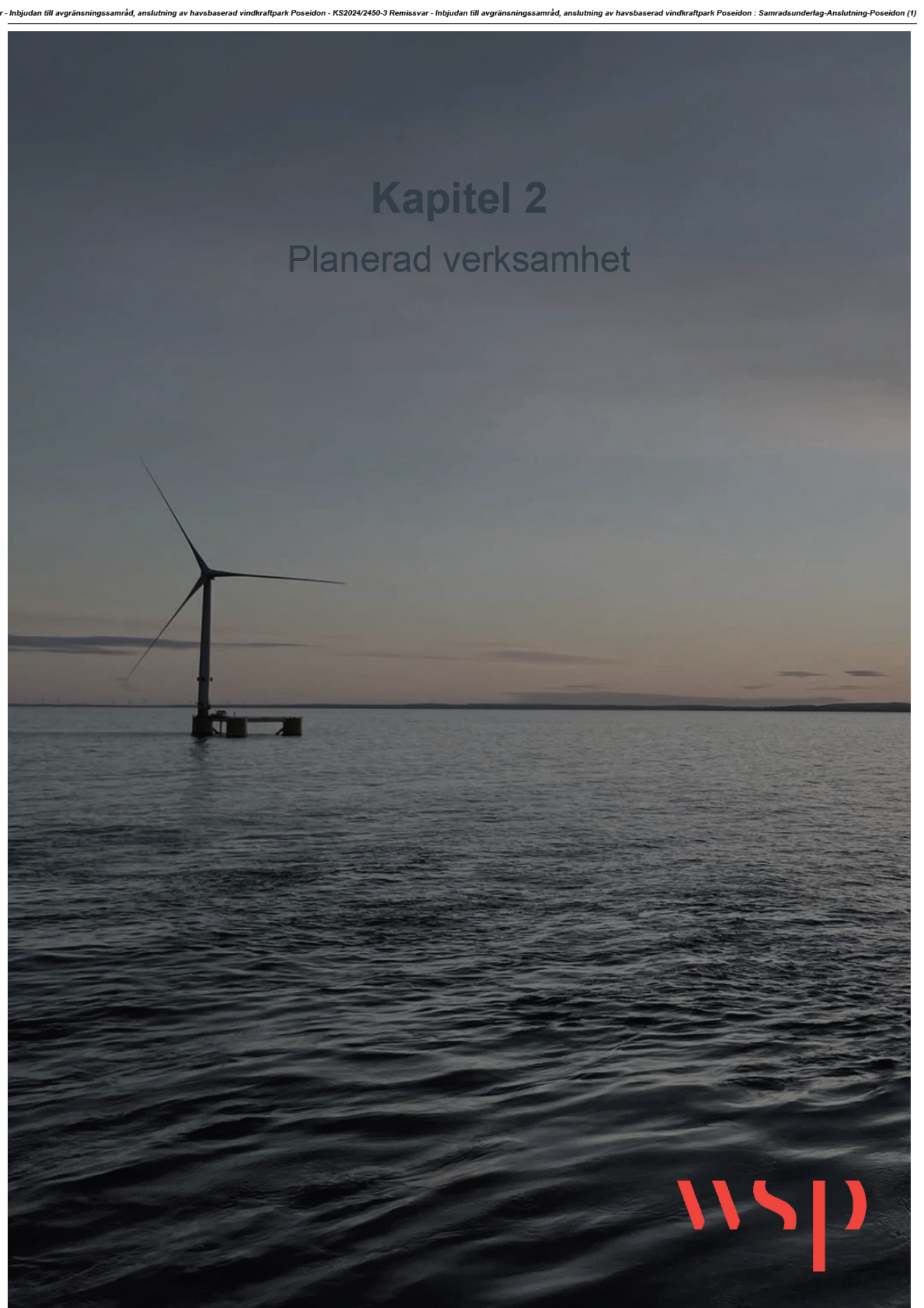
1.4.3 Samrådsrets

Samrådsretsen omfattar berörda fastighetsägare, myndigheter, kommuner, organisationer och företag samt övriga enskilda och den allmänhet som kan antas bli berörd av projektet. Allmänheten kommer att informeras om samrådet via annonser i lokaltidningarna. Enskilda som i detta skede antas kunna bli särskilt berörda i eller i nära anslutning till sjökabelkorridoren eller landfästet är bl.a. ägare till fastigheter eller till visst vatten samt rättighetsinnehavare. Dessa särskilt berörda kommer få inbjudan till samråd via direktutskick.

I bilaga 2 redovisas en lista över Bolagets förslag till samrådsrets avseende exempelvis kommuner, myndigheter och organisationer som bjudits in till samrådet.

Kapitel 2

Planerad verksamhet



2 Planerad verksamhet

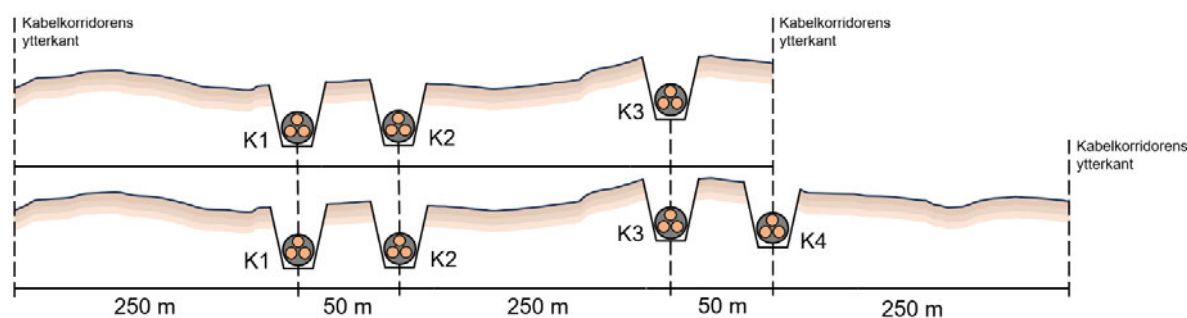
2.1 Sjökabel

Från vindkraftparken anläggs en exportledning som transporterar elen in till land för vidare uppkoppling till det svenska transmissionsnätet. För Poseidon kommer exportledningen till havs bestå av upp till fyra sjökabelförband (fortsättningsvis "sjökabel"). Varje sjökabel har en diameter på ca 30–35 cm och utgörs av en trefas högspänningskabel för växelström (HVAC) med en nominell spänning mellan 220 kV och 400 kV (figur 2). Sjökablarna sammanbinder de en till två till havs anlagda transformatorstationerna med ett valt landfäste.



Figur 2. Exempel på en HVAC trefas sjökabel.

Sjökablarna bör om möjligt dras så att varje sjökabel har ett fritt utrymme som är två gånger vattendjupet på åtminstone en sida om kabeln, vilket motsvarar ett standardavstånd mellan sjökablarna i projektet (figur 3). Avståndet behövs för att underlätta eventuella reparationer om en skadad del av sjökabeln måste bytas ut. Avvikelse från standardavståndet kan behöva tillämpas i smala passager (t.ex. i Hakefjorden och Askeröfjorden där flera trånga passager finns) eller för att undvika områden med specifika bottenförutsättningar som exempelvis vrak, skarpt varierande batymetri, områden med höga naturvärden etc. Vid behov kan sjökablarna komma att delas upp längs olika sträckor inom sjökabelkorridoren för att optimera förläggningen. Skarvning av sjökabel kan förekomma men undviks i den mån möjligt. Placering av sjökablarna inom sjökabelkorridoren, metod för sjökabelförläggning på olika delsträckor och eventuellt behov av olika typer av kabelskydd kommer att utredas närmare under projekteringen.



Figur 3. Principskiss vid förläggning av tre respektive fyra sjökablar

2.1.1 Förläggning och kabelskydd

Sjökablarna förläggs med ett eller flera kabellägningsfartyg (figur 4). Arbetsbredden på bottenytan under anläggningsarbetena uppskattas till mellan 5 och 20 m per kabelförband beroende på förläggningsmetod. Beroende på sedimenttyp kan sjökabeln förläggas med olika metoder, som alla syftar till att den förlagda sjökabeln ska täckas över och därmed skyddas mot mekaniska skador orsakade av t.ex. fiskeredskap och ankare. Kabelskydden gör också att sjökabeln inte flyttar på sig med tiden. Slutligt val av förläggningsmetod och kabelskydd görs baserat på resultaten från de geofysiska och geotekniska undersökningarna samt den samlade riskbedömningen.



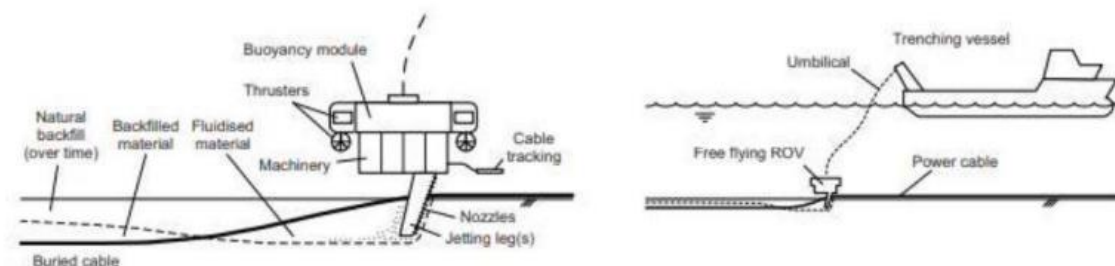
Figur 4. Exempel på kabellägningsfartyg.

Potentiella metoder för kabelförläggning på havsbotten är spolning, plogning, mekaniska skärverktyg och olika muddringsmetoder. Utifrån de platsspecifika förutsättningarna kan en kombination av metoder bli aktuell. Vanligast är förläggning genom spolning.

Beroende på metodval varierar dikesbredd och djup. Begravningsdjupet för sjökablar är normalt ett par meter, men i områden med större risk för kabelskador, så som inom farleder, kan sjökabeln behöva förläggas djupare för att garantera ett ökat skydd, såvida förutsättningar i havsbotten finns. Då teknikutvecklingen sker snabbt kan metoder som inte nämns här bli relevanta under projekteringsfasen. Bolaget avser dock endast använda sådana eventuella metoder i de fallen dessa inte bedöms medföra större eller annan typ av miljöpåverkan utöver vad som tas upp i detta samrådsunderlag.

Spolning

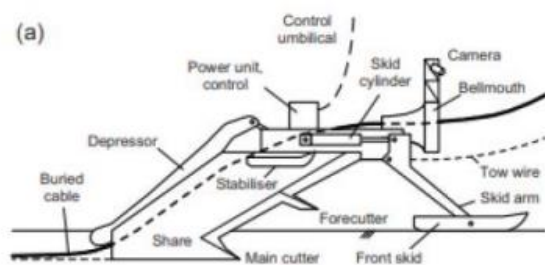
Vid spolning används ett särskilt spolningsverktyg som placeras ovanpå en sjökabel som redan förlagts på havsbotten (figur 5). Maskinen tar in vatten och spolar ut det igen under högt tryck samtidigt som den rör sig framåt. Material från havsbotten rörs upp och sjökabeln kan då naturligt sjunka ned i diket. Huvuddelen av sedimentet återsedimenterar ovanpå sjökabeln så att den blir täckt och därmed skyddad. Det finns olika storlekar på spolmaskiner men oavsett storlek är spolning den metod som orsakar mest grumling, särskilt om sedimenttypen är finkornig, så som sand eller lera. Den grumling som orsakas av spolning kan breda ut sig olika långt beroende på bl.a. bottenförhållanden och strömmar men är oftast kortvarig.



Figur 5. Principskiss för nedspolning av sjökabel. Bilden till vänster visar ett nedspolningsverktyg vid havsbotten och bilden till höger visar nedspolningsverktyg med tillhörande förläggingsfartyg.

Plogning

Vid plogning används i stället en kabelplog (figur 6). Plogen plöjer en fåra som den sedan simultant matar ned sjökabeln i. Det mesta av sedimentet läggs därmed tillbaka direkt ovanpå sjökabeln igen så att den blir nedgrävd och därmed skyddad. Metoden lämpar sig för olika typer av sediment, från sand till morän och är därför en effektiv lösning på långa sträckor där sedimenttypen varierar.



Figur 6. Kabelplog. Principskiss till vänster och exempelbild till höger.

Mekaniska skärverktyg

Vid hårdare sediment där varken spolning eller plogning är tekniskt genomförbart kan mekanisk nedskärningsutrustning användas i stället (figur 7). Metoden innebär att ett dike grävs genom att en kedja med spadar eller tänder dras längs botten innan sjökabeln läggs ned. Massorna transporteras upp och läggs vid sidan av diket. Ibland kan massorna läggas tillbaka i diket bakom maskinen.



Figur 7. Exempel på mekanisk nedskärningsutrustning.

Övertäckningsskydd

Vid hårda bottenar eller på platser där nedgrävning inte är tekniskt eller miljömässigt lämplig kan sjökabeln i stället läggas på botten och täckas över med s.k. övertäckningsskydd (figur 8). Mekaniska skyddsmetoder omfattar bl.a. övertäckning med stenar/block, stensäckar, betongmadrasser och kompositmaterial. I vissa särskilda fall, där inga andra metoder är lämpliga och där risken för skada på kablarna till följd av extern påverkan bedöms som acceptabel, kan sjökabeln läggas ned utan skydd.



Figur 8. Exempel på övertäckningsskydd i betong.

2.1.2 Arbetsflöde

Undersökningar

Vid sjökabelförläggningen kan specifika undersökningar som t.ex. sjömätningar, geofysiska och geotekniska undersökningar bli nödvändiga. I driftskedet kan kabelns position och integritet behöva undersökas för att säkerställa en säker drift. Även i reparationsfall kan kabeln och kringliggande havsbotten behöva undersökas.

Bottenförberedande arbeten

Inför kabelnedläggningen kommer havsbotten inom den projekterade sjökabelplaceringen röjas från stenblock och bråte så som gammal kabel, ankare och liknande, för att säkerställa en säker och obehindrad installation. Vid behov kan vissa delar av korridoren även behöva bottenutjämning. Detta görs via t.ex. muddring, om det rör sig om lösa sediment eller genom sprängning, om bottenutjämning behöver göras i berg.

Muddringsarbetena kommer att generera muddermassor. Muddermassorna i form av sediment eller sprängsten kan antingen återanvändas eller dumpas. Alternativ för hantering av massor och eventuell dumpning kommer att utredas och redovisas i kommande MKB. Bottenutjämning kommer dock att undvikas så långt som möjligt och enbart tillämpas om det anses tekniskt nödvändigt.

Nedläggning av sjökablar

Därefter sker själva nedläggningen enligt någon av metoderna som beskrivits. Vid nedläggningen hanteras ett sjökabelförband i taget. Under anläggningens olika skeden kommer ett antal olika arbetsfartyg befinna sig i områdets olika delar. Antalet fartyg kommer bero på olika faktorer, så som val av metod och plats, samt vilka fartyg som finns tillgängliga på marknaden för den planerade installationen. Troligen kommer någon typ av undersökningsutrustning (t.ex. ROV med tillhörande positioneringssystem) att användas för att säkerställa att kablarna ligger i rätt position.

Vid korsning av befintliga kablar och rör ska förläggningen av de nya sjökablarna så långt som möjligt ske med hänsyn till de befintliga. En bottenundersökning kommer att fastställa exakt var befintliga ledningar är lokaliserade och i samråd med ledningsägare beslutas om ett lämpligt skydd. Befintliga ledningar kan exempelvis skyddas genom att de täcks över med betongmattor, sten eller rörhalvor av olika material. Specialprodukter i kompositmaterial kan även användas för att skydda de befintliga kablarna/rören och projektets sjökablar mot nötning vid korsningen.

Specifika åtgärder eller anpassad förläggningsmetod kan komma att behövas vid eventuell passage förbi den gamla kollapsade Tjörnbron för att nå landfästet Skedhammar/Jordhammar. Metoden för det kommer att utvärderas i ett senare skede för att hitta ett säkert sätt att passera resterna av bron om det skulle bli aktuellt.

Sjökablarnas läge kommer att märkas ut genom skyltning där kabeln går in till land. Utöver det märks sträckningen ut på sjökort.

2.2 Landfäste

I strandzonen, dvs. vid landfästet, dras sjökablarna upp på land mot en skarvplats där övergång från sjökabel till markkabel sker. De vanligaste metoderna för förläggning av sjökabel vid landfästet är öppet schakt med konventionella schaktmetoder med grävmaskiner respektive någon typ av schaktfri metod, t.ex. borring. Andra metoder eller en kombination av dessa metoder kan också förekomma och valet av teknik beror på de specifika förutsättningarna vid det landfäste som slutligen väljs.

2.2.1 Öppet schakt

Öppet schakt innebär att ett gemensamt eller flera separata sjökabeldiken grävs, i vilka sjökablarna förläggs. Kabeldiket startar vanligen från ett vattendjup på ca 10 m och fortsätter upp på land fram till skarvplatsen (figur 9). Schaktet hålls antingen öppet tills sjökablarna förläggs eller så läggs skyddsror ned i schaktet varefter återfyllning kan ske. Sjökablarna kan då dras genom skyddsroren i ett senare skede. De exakta dimensionerna av schakten kommer att specificeras i kommande utredningar, men för en sjökabel uppskattas ca 1,5 m schaktdjup och ca 1,5 m bottenbredd. Nära strandkanten kan kabeln dock behöva förläggas djupare för extra skydd.

Ursprungligt uppschaktat material kommer så långt som möjligt att återanvändas på plats för återfyllnad av schakt och schaktgropar, men tillförsel av nytt material kan behövas, oavsett val av metod. Installation av kabelskydd kan bli nödvändigt i området närmast strandlinjen för att skydda sjökablarna mot t.ex. isbildning.



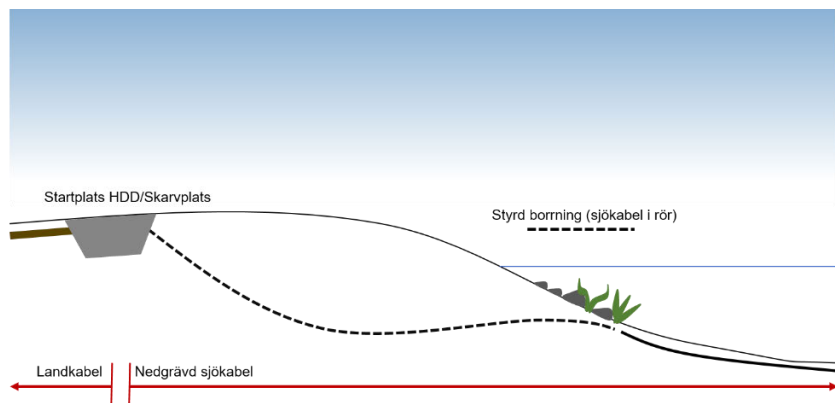
Figur 9. Exempel på förläggning av sjökabel vid ett landfäste med öppen schaktlösning.

2.2.2 Schaktfri metod

Det finns ett antal olika schaktfria metoder. Den vanligaste kallas för styrd horisontell borrhning (HDD från eng. *Horizontal Directional Drilling*). Denna metod kräver en tillfällig arbetsyta på land med ungefärliga mått av 50 x 60 m. Beroende på vilken typ av borrhning som används utförs borrhningen med olika borrhrustningar och material. Vanligen påbörjas borrhningen genom att smala s.k. pilothål (ett per kabel) förborras längs de projekterade borrhprofilerna. Hålen borras sedan upp genom ytterligare borrhningar till önskad diameter. När hålen är tillräckligt stora installeras vanligtvis ett skyddsror av plast eller stål i hålen genom vilka sjökablarna dras.

Borrhning har generellt en mindre miljöpåverkan på de strandnära marina miljöerna i jämförelse med ett öppet schakt eftersom borrhningen sker under bottenytan i sedimentet eller berget. För borrhning krävs att materialet som genomborras är homogent, dvs. att det består av endast en sorts material (som exempelvis lera eller sand). Det innebär att det på platser med blandade material och kornstorlekar (som exempelvis sand och stenblock) är svårt att genomföra borrhning eftersom olika material kräver olika borrhkronor. Andra begränsningar för borrhning kan vara topografi och längd på önskad borrhsträcka. Vid borrhning i lera kan det vid särskilt gynnsamma förhållanden gå att borra 800–1500 m. Vid borrhning i homogent berg kan borrhning utföras på en sträcka upp till 400-500 m. Vanligtvis behöver borrhning fortsätta ut från stranden till ett vattendjup på ca 10 m, men andra djup kan komma att bli

aktuella om idealdjupet inte kan uppnås. Nedan visas en schematisk bild för en styrd borrhning (HDD) (figur 10).



Figur 10. Schematisk bild över en styrd borrhning (HDD) - borrhprofil.

2.2.3 Skarvplats sjökabel-markkabel

Sjökablarna kommer att övergå till markkablar via en eller flera skarvplatser inom valt landfäste på lämpligt avstånd från strandkanten där en stabil, säker zon kan tillhandahållas. Själva skarvningen går till som så att skarvplatsen utgörs av en tillfällig grop i vilken kabelanslutningarna görs under marknivå. Arbetena pågår under ett par veckor och efter avslutat arbete återfylls gropen med lämpligt material och marken återställs till naturmark. Antalet skarvplatser är detsamma som antalet kabelförband (upp till fyra), men en gemensam skarvplats för samtliga skarvar är också möjlig. Dimensionen för skarvgroparna uppskattas till 4 x 15 x 2,5 m (bredd x längd x djup) per skarvgrop. Botten av skarvgropen kan komma att utgöras av en betongplatta eller motsvarande.

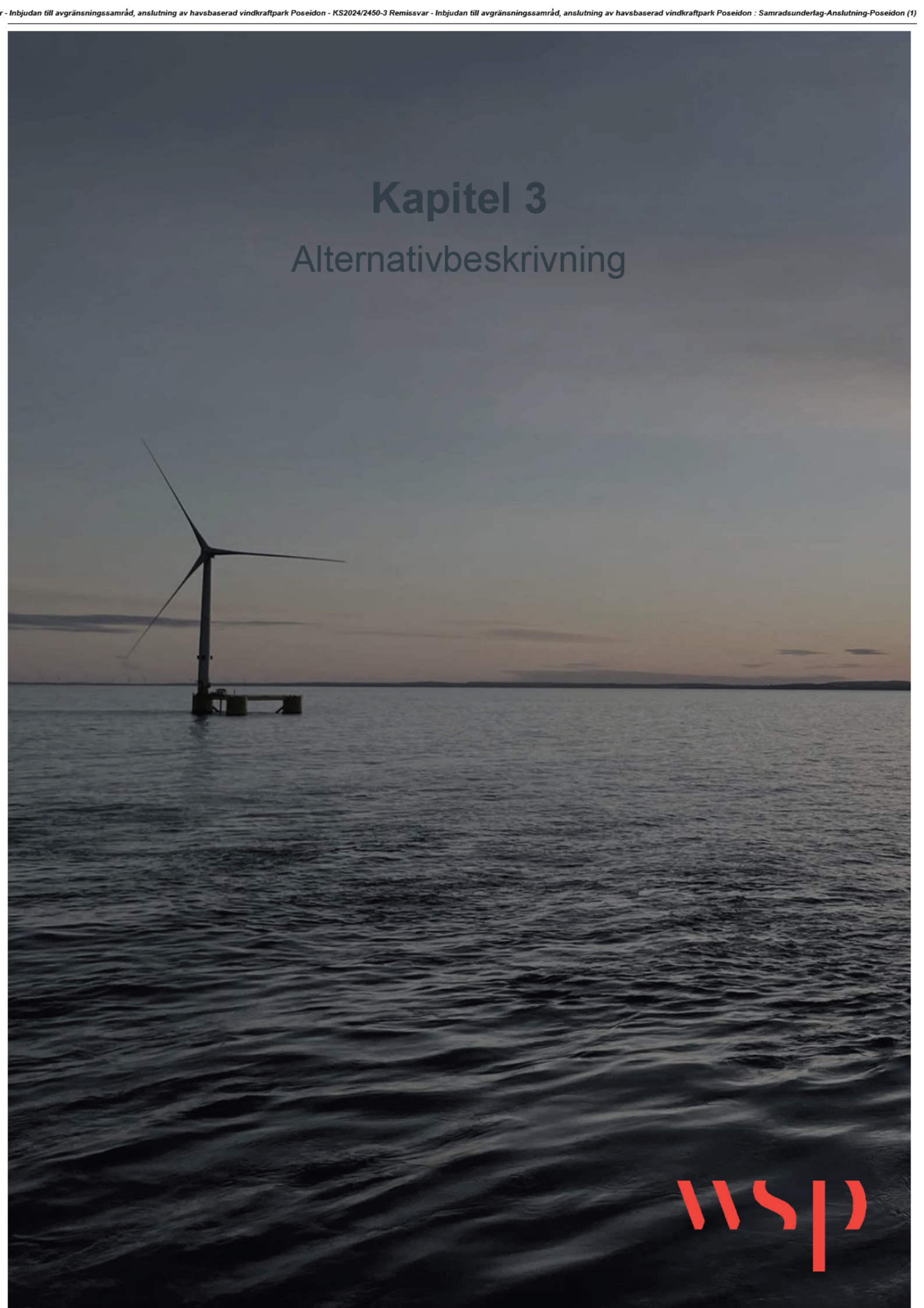
Från skarvplatsen planeras markkablarna att förläggas i kabelschakt alternativt med schaktfri metod (borrning) på tekniskt svårframkomliga platser. Till en begränsad del förväntas detta kunna ske inom vattenområde. Arbetet med att förlägga kablarna i schakt kräver ett arbetsområde som ska inrymma själva kabeldiket, arbetsväg, uppläggningsytor för schaktmassor, kabeltrummor med mera. Arbetsområdet kan förväntas uppgå till en bredd av ca 50 m för 4 kabelförband. Markkablarnas spänningsnivå är samma som sjökablarnas dvs. mellan 220 och 400 kV.

2.3 Preliminär tidplan

Etablering av en vindkraftpark och tillhörande exportledning är ett omfattande projekt med flera tillståndsprocesser som löper parallellt och ett flertal osäkerheter som gör tidplanen svårbedömd. Processen för etablering av exportledningen är beroende av processen för etableringen av själva vindkraftparken samt den fortsatta ledningssträckningen på land. När etableringen kan påbörjas beror på när de olika tillstånden vunnit laga kraft. Enligt den preliminära tidplanen kan installationen av exportledningen påbörjas tidigast under 2029 och driftsättas tillsammans med vindkraftparken under tidigt 2030-tal. När vindkraftparken är på plats kommer både den och exportledningen vara i drift under ca 45 år.

Kapitel 3

Alternativbeskrivning



3 Alternativbeskrivning

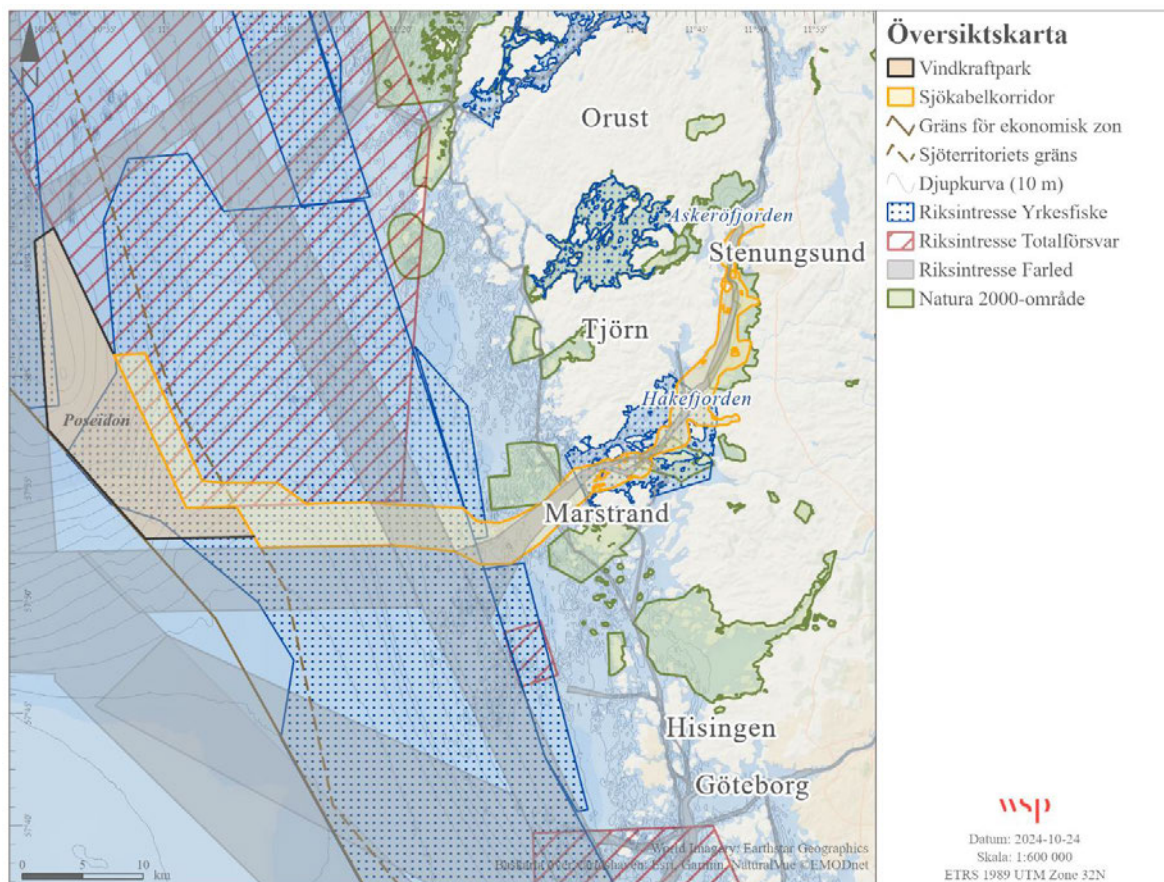
Inför framtagande av samrådsunderlaget har Bolaget genomfört en omfattande lokaliseringsutredning för att identifiera lämpliga dragningar av exportledningen från vindkraftparken till en anslutningspunkt på land. Lokaliseringsutredningen har bl.a. omfattat insamling och analys av tillgänglig information kring tekniska förutsättningar samt samhällsviktiga och miljömässiga intressen som finns i de aktuella områdena så som djup och substrat, marina naturvärden, skyddade områden, kulturmiljö samt samhällsviktiga intressen. Avseende ledningens sträckning till havs har särskild hänsyn tagits till Försvarsmaktens öppna riksintresseanspråk, Natura 2000-områden samt teknisk framkomlighet.

Lokaliseringsutredningen resulterade i ett beslut att gå vidare med alternativet som innebär anslutning till transmissionsnätet i närheten av Stenungsund. Den huvudsakliga anledningen till att denna anslutningspunkt valdes som ett prioriterat alternativ är att Svk planerar utbyggnad av transmissionsnätet samt en ny station, Bohuslän Södra, för att möjliggöra anslutning av havsbaserad vindkraft i regionen. Behovet av förnybar el är dessutom stort i Stenungsund, med många industrier som behöver mer el för att kunna ställa om till fossilfrihet.

Utifrån utredda alternativ för en anslutning i Stenungsund har en sjökabelkorridor som löper inom Hakefjorden/Askeröfjorden bedömts som mest lämplig. Sjökabelkorridoren kommer att avgränsas inför inlämning av relevanta tillståndsansökningar när Bolaget har kommit vidare i processen med att definiera lämpliga alternativ för förläggning. En mer detaljerad redovisning av lokaliseringsutredningen och möjliga alternativa utformningar kommer att redovisas in i MKB:n.

3.1 Sjökabelkorridor

Sjökabelkorridoren är till största del lokaliserad inom Sveriges sjöterritorium, men ligger även till viss del inom svensk ekonomisk zon (figur 11). Korridoren överlappar med tre riksintresseområden för yrkesfiske (två i utsjön och ett inom kustzonen) samt med ett sjöövningssområde utpekad som riksintresse för totalförsvaret. Sjökabelkorridoren överlappar även med sju befintliga farleder av riksintresse. Närmare kusten angränsar sjökabelkorridoren till den sydöstra gränsen av Natura 2000-området Pater Noster-skärgården. Inom Hakefjorden och Askeröfjorden överlappar korridoren delvis med två Natura 2000-områden, Älgön-Brattön och Stenungsundskusten.



Figur 11. Sjökabelkorridoren i relation till närliggande områden av riksintresse för yrkesfiske, totalförvar, sjöfart samt Natura 2000-områden.

Inom sjökabelkorridoren kommer tre till fyra sjökablar förläggas och utgångspunkten är att ha kablarna så samlade som möjligt. Det finns ett antal trånga passager inom de kustnära delarna av sjökabelkorridoren, där olika alternativa sträckningar eller en kombination av flera alternativ kan bli aktuellt. Den slutliga placeringen av sjökablarna kommer beslutas i samband med detaljprojekteringen, vilken bl.a. kommer baseras på resultaten från detta samråd samt kommande geofysiska och geotekniska undersökningar och en riskbedömning.

Vid inloppet till Hakefjorden är framkomligheten begränsad p.g.a. den trånga passagen mellan olika öar, särskilt mellan Älgön och Kärrsön (figur 12). Efter inloppet är det lämpligast att placera sjökablarna mitt i Hakefjorden, då det begränsade vattendjupet och den varierande bottenmorfologin inom Hakefjorden gör placeringen inom farled till det alternativ som bedöms tekniskt mest genomförbart i nuläget.

Nästa trånga passage kommer vid Tjörnbron som är aktuell för att komma till landfäste Skedhammar/Jordhammar. Där löper sjökabelkorridoren under två broar, Tjörnbron² på västra sidan av korridoren och Källösundsbron³ på den östra sidan. Passagen under den västra bron, Tjörnbron, är det alternativ som anses prioriterat då det erbjuder större vattendjup, en bredare och flackare botten, högre segelfri höjd och bedöms därmed mest tekniskt genomförbar.

² Tjörnbron förbinder Källön och Almön och ersätter den gamla kollapsade Almöbron.

³ Källösundsbron förbinder Källön med Stenungsön.

3.2 Landfäste

För övergång från sjökabel till markkabel har fyra olika alternativa landfästen analyserats inom Hakefjorden och Askeröfjorden. Inom projektet kallas dessa Aröd, Anrås, Strandnorum och Skedhammar/Jordhammar (figur 12).

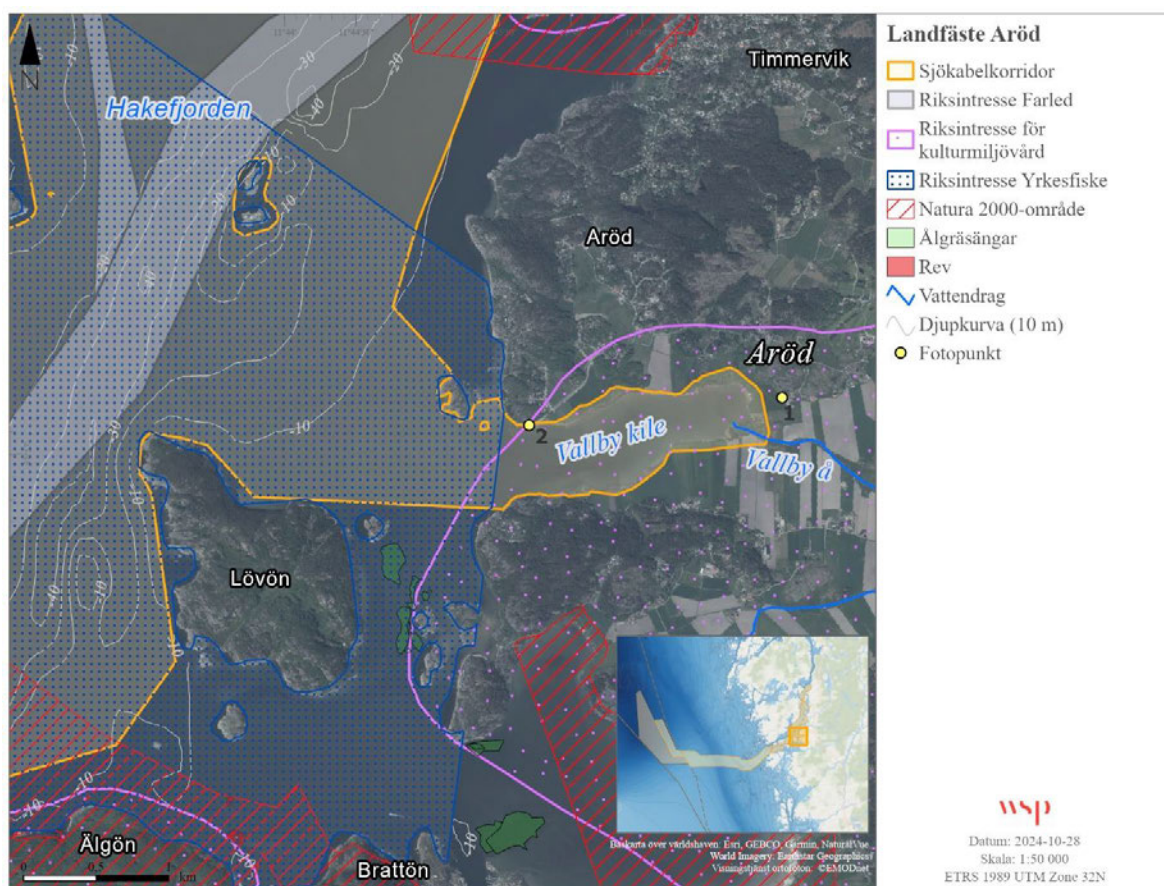


Figur 12. Sjökabelkorridoren och de fyra föreslagna landfästen (Aröd, Anrås, Strandnorum och Skedhammar/Jordhammar).

Förutsättningarna vid de fyra olika landfästena skiljer sig åt. En sammanvägd bedömning av de olika alternativen, samt val av förordat landfäste, kommer att göras efter slutfört samråd, samt efter att lokaliseringen av anslutningspunkten Bohuslän Södra har meddelats av Svenska Kraftnät. Motiveringarna kommer att redovisas i kommande MKB. Nedan följer en kortfattad beskrivning av respektive landfäste utifrån de platsspecifika förutsättningarna.

3.2.1 Landfäste Aröd

Landfäste Aröd är beläget i Kungälv kommun, strax nordöst om Lövön och är det alternativ som ligger närmast inloppet i Hakefjorden från utsjön (figur 13). Ett riksintresse för yrkesfiske överlappar med korridoren fram till den långgrundna viken, Vallby kile. Viken omfattas av fiskerestriktioner (se vidare kapitel 5.9). Vallbyån mynnar ut vid södra sidan av vikens innersta parti. Ett riksintresse för kulturmiljövård (Solberga-Ödsmål) samt ett större riksintresse för naturvård (Hakefjorden-Marstrandsfjorden-Sälöfjorden), som täcker stora delar av Hakefjorden, överlappar med landfästet (kapitel 5.7 och 6.2). Inga andra särskilda intressen eller områdesskydd har identifierats vid landfästet. Figur 14 och 15 nedan visar viken sett från fotopunkterna 1 och 2 som pekas ut i figur 13.



Figur 13. Översiktsskarta över landfäste Aröd.



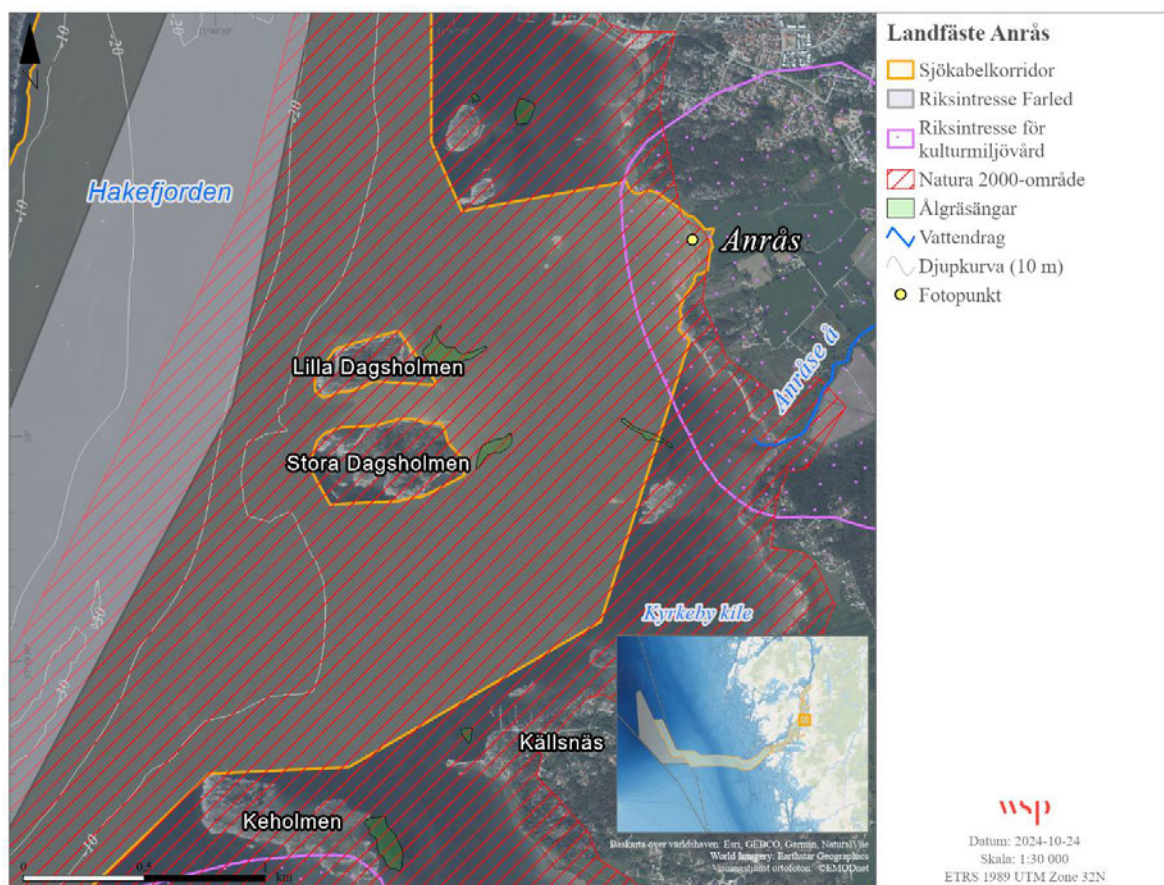
Figur 14. Landfäste Aröd sett från fotopunkt 1 i figur 13 (riktning mot väst).



Figur 15. Landfäste Aröd sett från fotopunkt 2 i figur 13 (riktning mot syd).

3.2.2 Landfäste Anrås

Landfäste Anrås ligger inom Stenungsunds kommun, söder om Stenungsund och överlappar med Natura 2000-området Stenungsundskusten (figur 16). Stenungsundskusten är även klassad som ett naturvårdsområde (kapitel 6.2). Även detta landfäste överlappar med ett riksintresse för kulturmiljövård (Anrås), det större riksintresseområdet för naturvård (Hakefjorden-Marstrandsfjorden-Sälöfjorden) och de strandnära delarna omfattas av fiskerestriktioner (se kapitel 5.7, 6.2, respektive 5.9). Anråse ån mynnar ut ca 800 m från landfästet. Figur 17 och 18 nedan visar viken sett från fotopunkten som pekas ut i figur 16.



Figur 16. Översiktskarta över landfäste Anrås.



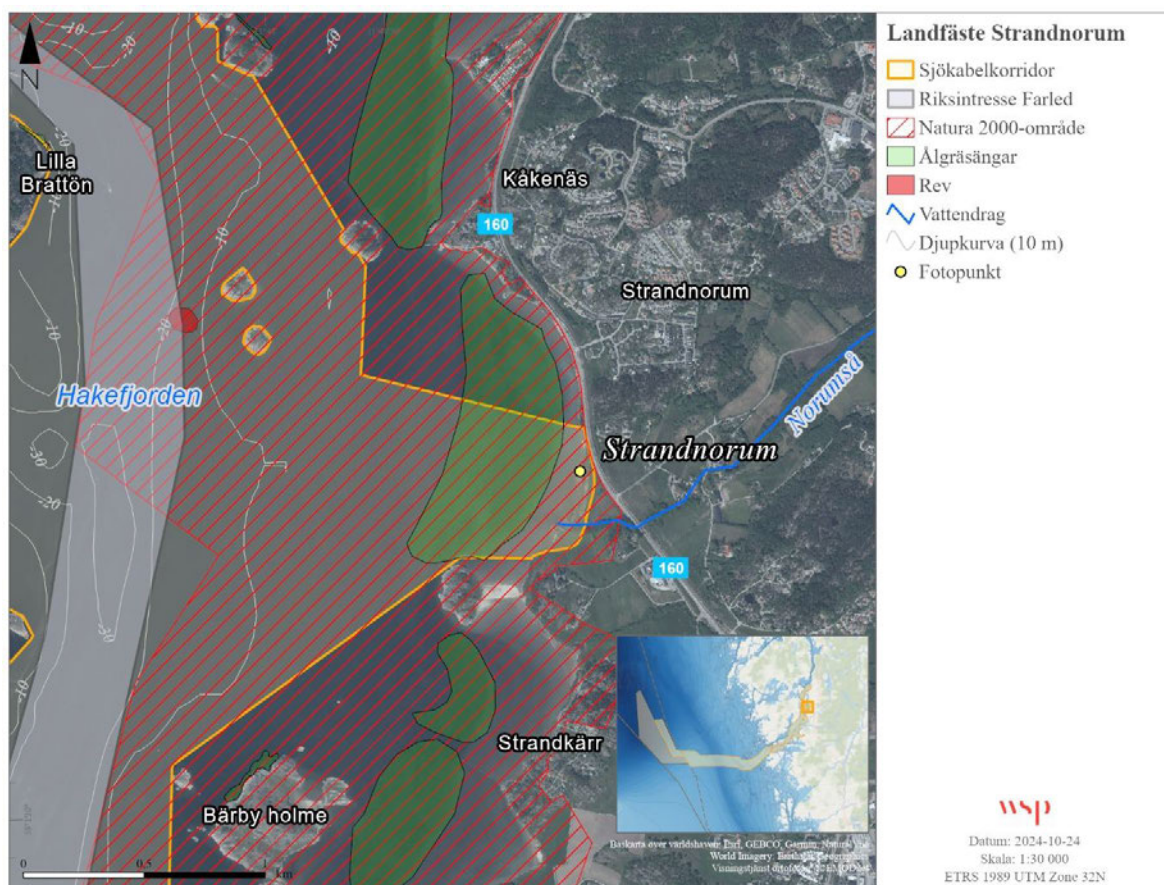
Figur 17. Landfäste Anrås sett från fotopunkten i figur 16 (riktning mot sydväst).



Figur 18. Landfäste Anrås sett från fotopunkten i figur 16 (riktning mot väst).

3.2.3 Landfäste Strandnorum

Landfäste Strandnorum ligger även det inom Stenungsunds kommun, söder om Stenungsund, och överlappar med Natura 2000-området Stenungsundskusten som även är klassat som ett naturvårdsområde (figur 19). De strandnära delarna av landfästet överlappar med större ålgräsängar (se vidare kapitel 5.3) samt omfattas av fiskerestriktioner (se kapitel 5.9). Landfästet överlappar med det större riksintresseområdet för naturvård (Hakefjorden-Marstrandsfjorden-Sälöfjorden, se vidare kapitel 6.2). Norumsån har sin mynning till Hakefjorden i den södra delen av stranden. Figur 20 nedan visar viken sett från fotopunkten som pekats ut i figur 19.



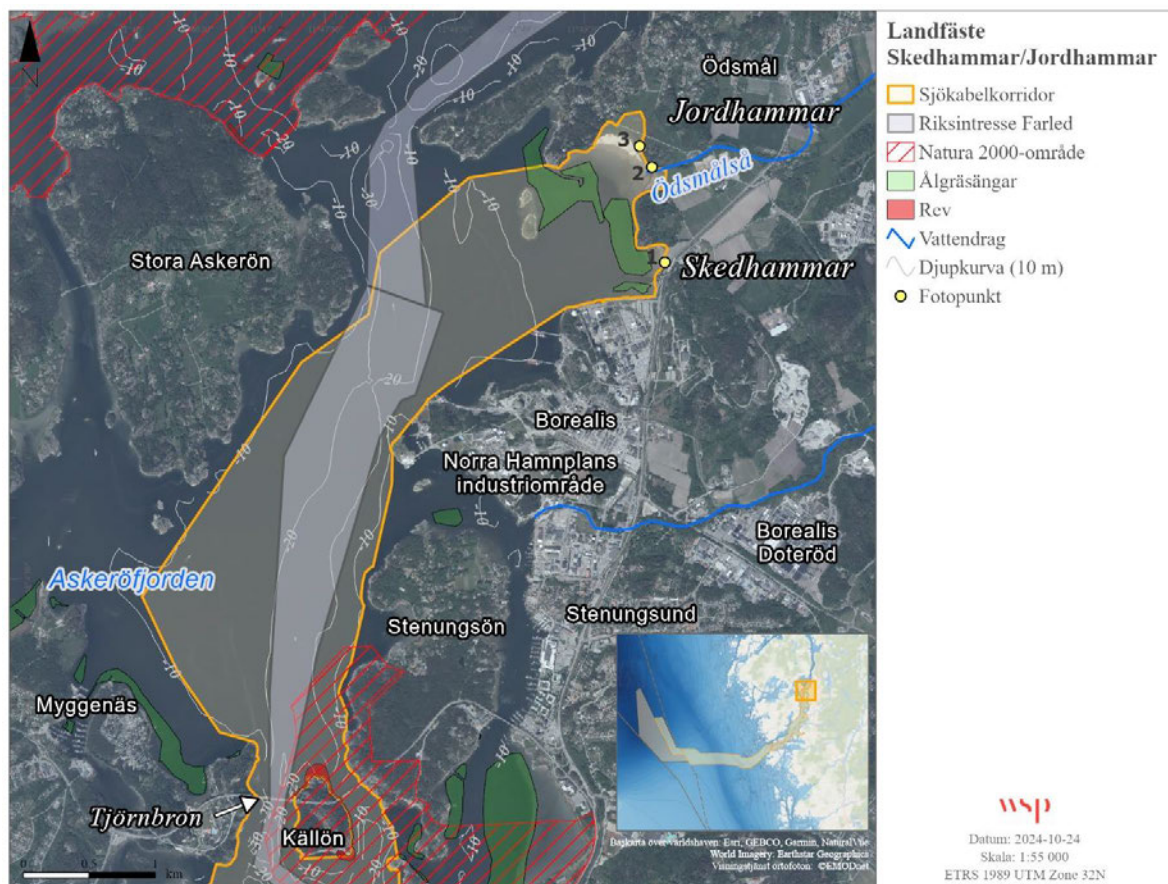
Figur 19. Översiktskarta över landfäste Strandnorum.



Figur 20. Landfäste Strandnorum sett från fotopunkten i figur 19 (riktning mot syd).

3.2.4 Landfäste Skedhammar/Jordhammar

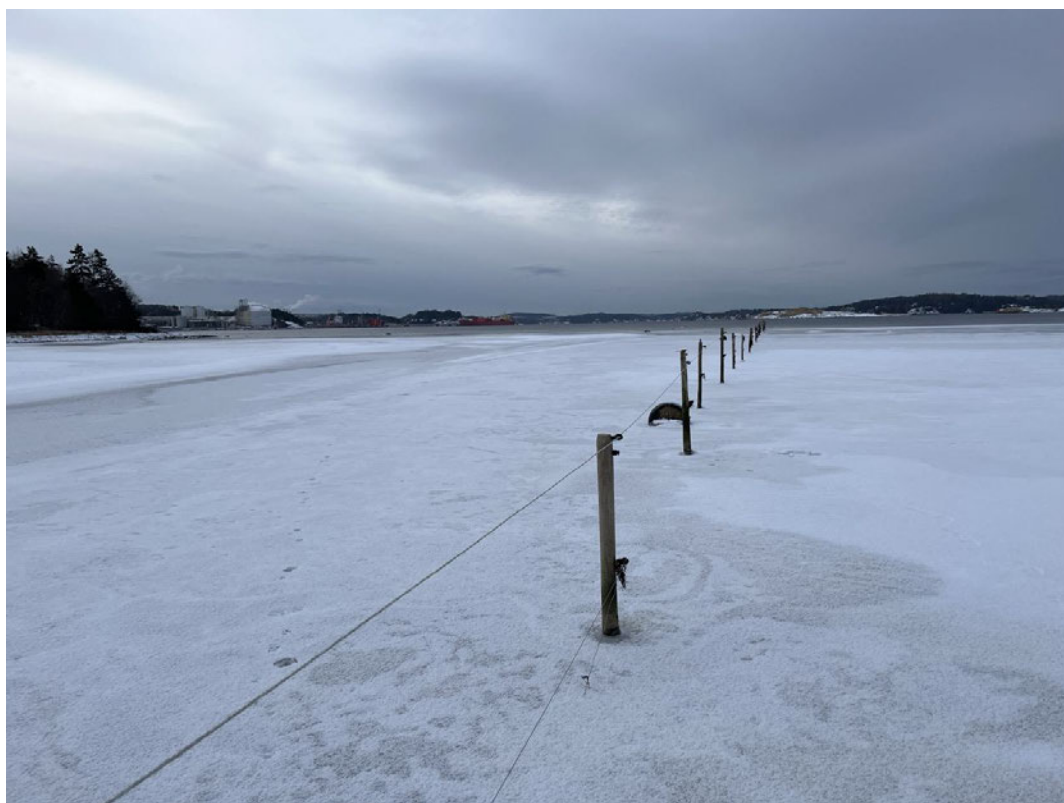
Landfäste Skedhammar/Jordhammar är beläget i Stenungsunds kommun, norr om Stenungsund. Landfästet omfattar två vikar, Skedhammarsviken och Jordhammarsviken som båda är belägna i den norra delen av Askeröfjorden (figur 21). Skedhammarsviken är mindre och ligger precis norr om industriområdet i Stenungsund. Jordhammarsviken är en större vik, belägen norr om Skedhammarsviken och delar av den är skyddad som ett biotopskyddsområde (se kapitel 6.2). Ett par större ålgräsängar finns vid de strandnära delarna av båda vikarna (se vidare kapitel 5.3). Ödsmålsån mynnar ut i södra delen av Jordhammarsviken. Figur 22, 23 och 24 nedan illustrerar vikarna sedda från fotopunkterna 1, 2 och 3 utpekade i figur 21.



Figur 21. Översiktskarta över landfäste Skedhammar/Jordhammar.



Figur 22. Skedhammarsviken sett från fotopunkt 1 i figur 21 (riktning mot nordväst).



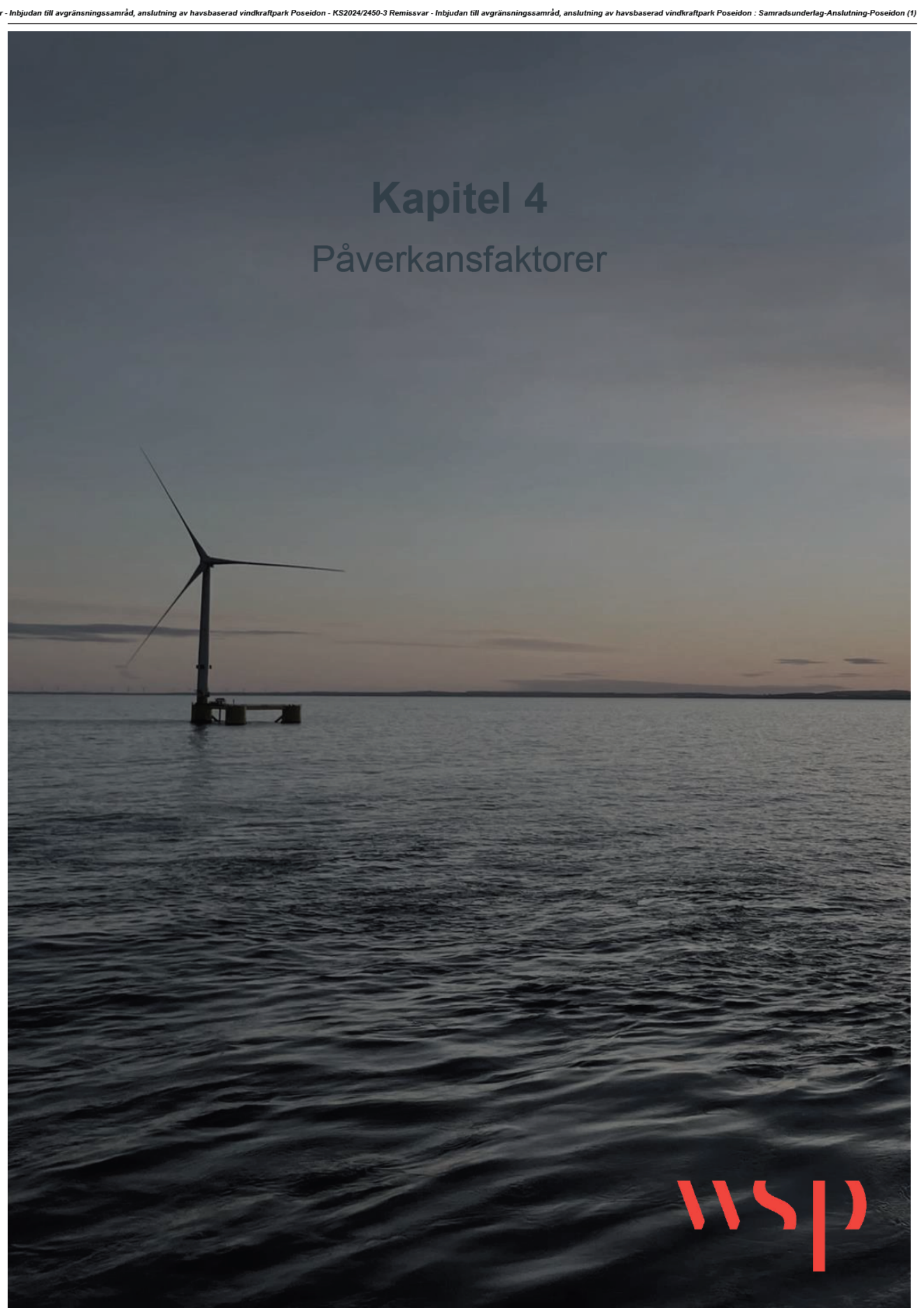
Figur 23. Jordhammarsviken sett från fotopunkt 2 i figur 21, vid mynningen av Ödsmålsån (riktning mot sydväst).



Figur 24. Jordhammarsviken sett från fotopunkt 3 i figur 21 (riktning mot syd).

Kapitel 4

Påverkansfaktorer



4 Påverkansfaktorer

Nedan redovisas de påverkansfaktorer som identifierats som relevanta för nedläggning, drift och avveckling av planerad verksamhet för vilka kommande MKB föreslås begränsas till (tabell 2). Påverkansfaktorerna avgränsas till anläggande av exportledning inom vattenområde från vindkraftparken t.o.m. landfästet. Ytterligare påverkansfaktorer relaterade till de delar av exportledningen som avser etablering av exportledning på land fram till anslutningspunkt tas därmed inte upp.

Tabell 2. Påverkansfaktorer identifierade som relevanta relaterade till anläggning, drift och avveckling av planerad verksamhet. Parentes (√) indikerar endast lågintensiv påverkan.

Påverkansfaktor	Anläggningskedde	Driftskede	Avveckling
Grumling och sedimentpålagring	√	(√)	√
Fysisk påverkan	√	√	√
Förändrad tillgänglighet	√	(√)	√
Elektromagnetiska fält		√	
Buller/undervattensbuller	√	(√)	√

4.1 Anläggningskedde

Påverkansfaktorer relaterade till anläggningskedet för sjökablarna utgörs av grumling och sedimentpålagring, fysisk påverkan på havsbotten och på stranden, förändrad tillgänglighet till följd av anläggningsarbeten, samt luftburet buller och undervattensbuller.

4.1.1 Grumling och sedimentpålagring

Sjökabel

Vid nedläggning av sjökablar kommer sediment från havsbotten att grumlas upp. Samtliga förläggningsskeden och bottenförberedande arbeten kan orsaka grumling, men intensiteten och omfattningen varierar beroende på metodval. Nedspolning orsakar exempelvis mer sedimentspridning jämfört med plogning eller användning av mekaniska skärverktyg. Hur omfattande grumlingen blir och hur långt partiklarna sprider sig beror på bottenstrukturer. Förläggning på en botten där sedimentet utgörs av mindre partiklar, som t.ex. lera och gyttja, ger upphov till en större mängd grumling och partiklarna kan sprida sig längre jämfört med samma åtgärd på en botten som utgörs av större sedimentpartiklar, som sand eller grus. Storleken på sedimentpartiklarna avgör även hur länge grumlingen pågår (tidsperioden innan partiklarna faller till botten och återsedimenteras) och därmed utbredningen och tjockleken av efterföljande sedimentpålagring. Även andra aspekter kan påverka omfattningen av grumling och efterföljande sedimentspridning, så som strömmar, bottenmorfologi m.m. Omfattningen av grumling och sedimentpålagring kommer att utredas vidare inför inlämning av ansökningshandlingar genom en sedimentmodellering (se kapitel 9).

Landfäste

Om sjökabelförläggningen vid landfästet utförs med öppet schakt uppkommer grumling och sedimentpålagring när sedimentet grävs bort. Mängden grumling som uppstår kommer att bero på typ av bottenstrukturer och storleken på ytan där schaktning är nödvändig.

Vid en schaktfri metod sker sjökabelförläggningen djupare i sedimenten eller i berggrunden under bottenytan. Grumlingen som uppstår kommer främst vara kopplad till området där borrhålen mynnar. Grumlingen förväntas bli begränsad vid val av schaktfri metod.

4.1.2 Fysisk påverkan

Sjökabel

Vid nedläggning av sjökablarna kommer havsbotten att påverkas tillfälligt längs med hela sjökabelsträckningen. Intensitet och omfattning av påverkan kommer dels att bero på metod för nedläggning, dels på antalet sjökablar och därmed antalet kabeldiken. Under anläggningsarbetena uppskattas arbetsbredden vid havsbotten till 5–20 m för respektive kabeldike, beroende på val av metod (se kapitel 2.1). Efter att sjökabeln har installerats kommer de påverkade habitaterna successivt återhämta sig. I vissa fall kan nya habitat bildas, t. ex. om mekaniskt skydd av sjökablarna så som stensäckar eller motsvarande används i områden där mjukbottnar annars dominerar.

Landfäste

Tillfällig fysisk påverkan kommer att uppstå på land oavsett val av metod på grund av den etableringsyta som behövs för att dra upp sjökablarna på land samt för skarvplats och anläggandet av markkablar. Schaktning vid landfästet kan även medföra fysisk påverkan i strandzonen.

4.1.3 Förändrad tillgänglighet

Sjökabel

Under anläggningsskedet kommer sjökabelkorridoren att trafikeras av arbetsfartyg vilket innebär en potentiellt förändrad tillgänglighet inom området. Under förberedande arbeten och när kablarna grävs/spolas ned i sedimentet eller kabelskydd installeras kommer flera olika arbetsfartyg användas. Den totala tid som ett kabelförläggingsfartyg befinner sig inom ett specifikt område är begränsad. Arbetstiden är bl.a. beroende av hur behovet av förberedande arbeten (bottenutjämning, skarvning eller korsningar med andra kablar m.m.) ser ut längs med sjökabelsträckningen.

En nautisk risk under anläggningsskedet kan uppkomma då arbetande fartyg är delvis långsamtgående med begränsad manöverförmåga och uppehåller sig inom områden med korsande trafik, vilket medför en viss risk för kollision mellan arbetsfartygen och andra fartyg inom aktuellt område. Under anläggningsskedet kan säkerhetszoner behöva upprättas runt arbetande fartyg. En nautisk riskanalys planeras genomföras inom projektet (se kapitel 9).

Eventuellt kommer sjökablarna ligga oskyddade på havsbotten under en period innan de täcks över/spolas ned. Sjötrafiken inkl. yrkesfisket kommer i det fallet informeras om att det finns oskyddade kablar.

Landfäste

Förläggningen kommer att utföras från ett kabelförläggingsfartyg eller liknande som är närvarande vid indragningen av sjökablarna till landfästet. Även mindre arbetsfartyg, pråmar och vaktfartyg kan komma att användas. Vid schaktning kommer även fartyg/arbetspråmar och arbetsmaskiner på land att vara närvarande i strandzonen. På land kommer tillgängligheten i området påverkas tillfälligt vid etablering.

4.1.4 Buller/undervattensbuller

Sjökabel

Bullret från de arbetsfartyg som används vid kabelförläggningen kommer till viss del påverka den totala ljudbilden i området. Detta gäller både luftburet buller och undervattensbuller. Det tillkommande luftburna bullret bedöms dock vara jämförbart med den befintliga ljudbilden i havsområdet, då en stor del av området inom sjökabelkorridoren är vältrafikerad. Undervattensbuller som tillkommer från arbetsfartyg kan till viss del bidra till en tillfälligt ökad ljudbild inom arbetsområdet.

Sprängning i berg eller annat hårt substrat, som kan komma att behövas i syfte att jämna ut botten inför förläggning av sjökablarna, kan utgöra en annan källa för undervattensbuller. Sprängning kommer endast att användas i de fall det bedöms som nödvändigt och inom begränsade delar av sjökabelkorridoren. Om sprängning blir aktuellt kommer påverkan (ljud, tryckvågor och vibrationer) från olika sprängningsmetoder att utredas och behov av lämpliga skyddsåtgärder kommer att utvärderas för att minimera påverkan.

Landfäste

Sprängning kan eventuellt förekomma i förberedande arbeten för skarvplatser, startgrop för borring, eller för att nå rätt schaktdjup om bottensubstratet ovan bergytan är tunt. Omgivningsbuller kan uppstå i samband med sjö- och marktransporter t. ex. vid tillförsel av nytt material vid fyllning av schakt.

4.2 Driftskede

Under driftskedet kommer sjökablarna ligga nedgrävda eller täckta på havsbotten. Påverkansfaktorer relaterade till driftskedet är elektromagnetiska fält som alstras kring kablarna och fysisk påverkan på havsbotten i form av nya eller förändrade habitat. Om sjökablarna kräver oplanerat underhållsarbete eller reparation kommer det leda till en tillfälligt förändrad tillgänglighet till följd av närvaro av arbetsfartyg samt grumling och sedimentpålagring och buller/undervattensbuller kopplad till underhållsarbetena, men denna påverkan förväntas vara marginell.

4.2.1 Elektromagnetiska fält

Elektromagnetiska fält (EMF) är ett samlingsnamn för elektriska och magnetiska fält. Under driftskedet uppstår ett magnetfält runt sjö- och markkablarna som förväntas minska ner till naturliga nivåer vid några meters avstånd.

4.2.2 Fysisk påverkan

Ingen fysisk påverkan bedöms uppstå från de sjökablar som ligger nedgrävda i havsbotten, med undantag för eventuella reparationsarbeten. I det fall kabelskydd används i form av tillfört material (stensäckar, betongmadrasser, etc.), kommer det att leda till en lokal permanent fysisk påverkan på botten i form av ett förändrat habitat. Ingen fysisk påverkan bedöms heller uppstå från sjö- eller markkablar vid landfästet, med undantag för eventuella reparationsarbeten.

4.3 Avveckling

Vid avveckling av verksamheten avgör de plats specifika förutsättningarna om kablarna plockas upp eller lämnas kvar; den påverkan på miljön som en borttagning av kablarna medför ska inte vara högre än miljönyttan (och nyttan av återställning efter borttagning) om de lämnas kvar. Relevanta påverkansfaktorer relaterade till avveckling av kablarna till är detsamma som för anläggningsskedet.

Eftersom tekniken och kunskapsläget förändras snabbt (och livslängden för kablarna är ca 45 år) är det dock osäkert hur avvecklingen kommer att ske i detalj, och vilka delar som i slutändan kommer att avvecklas. Avvecklingen kommer dock att ske i enlighet med gällande regelverk.

Kapitel 5

Omgivningsförhållanden och potentiell miljöpåverkan



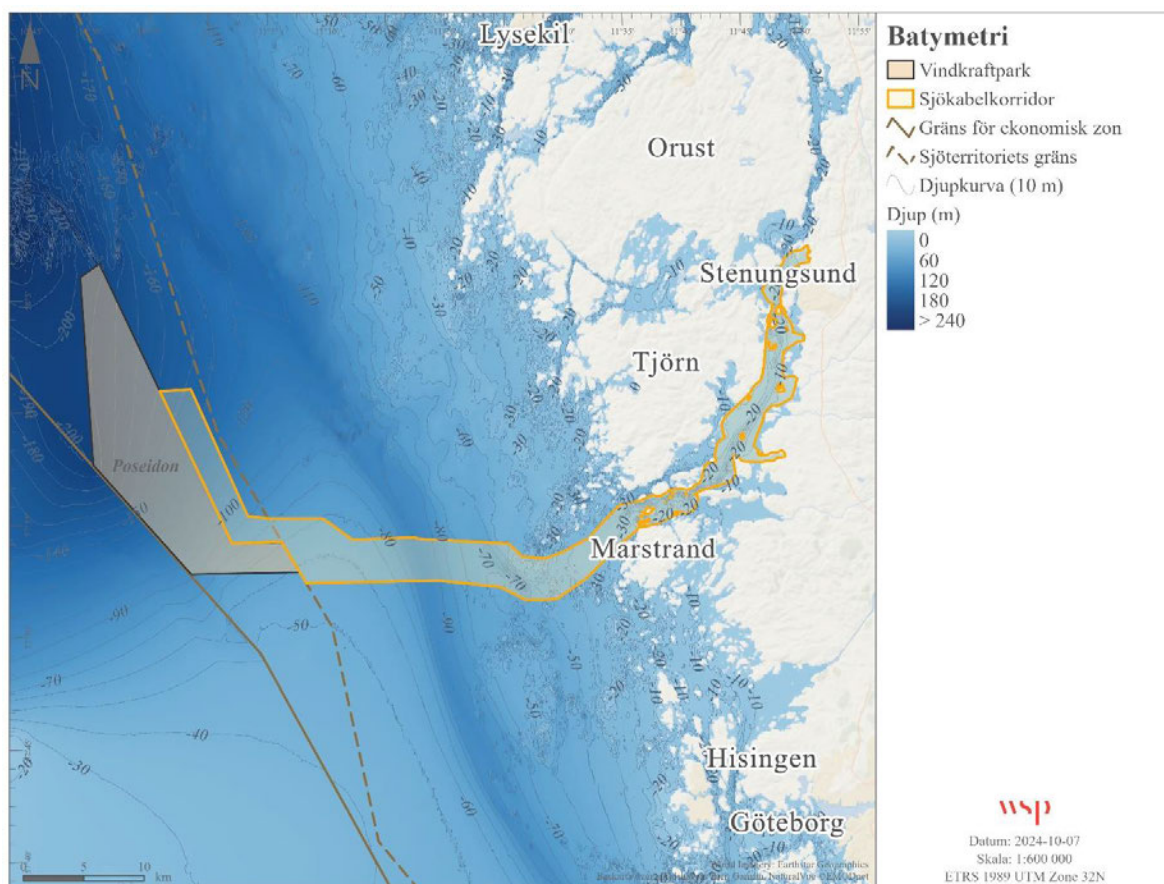
5 Omgivningsförhållanden och potentiell miljöpåverkan

I detta kapitel beskrivs omgivningsförhållanden och aktuella förutsättningar avseende identifierade värden och intressen för det berörda området för sjökabelkorridoren samt landfästen. Efter beskrivningen av omgivningsförhållanden följer en preliminär redogörelse av potentiell miljöpåverkan som den planerade verksamheten skulle kunna medföra för respektive intresse. Påverkan för samtliga identifierade miljöaspekter kommer att utredas närmare och bedömas i en kommande MKB.

5.1 Bottenförhållanden

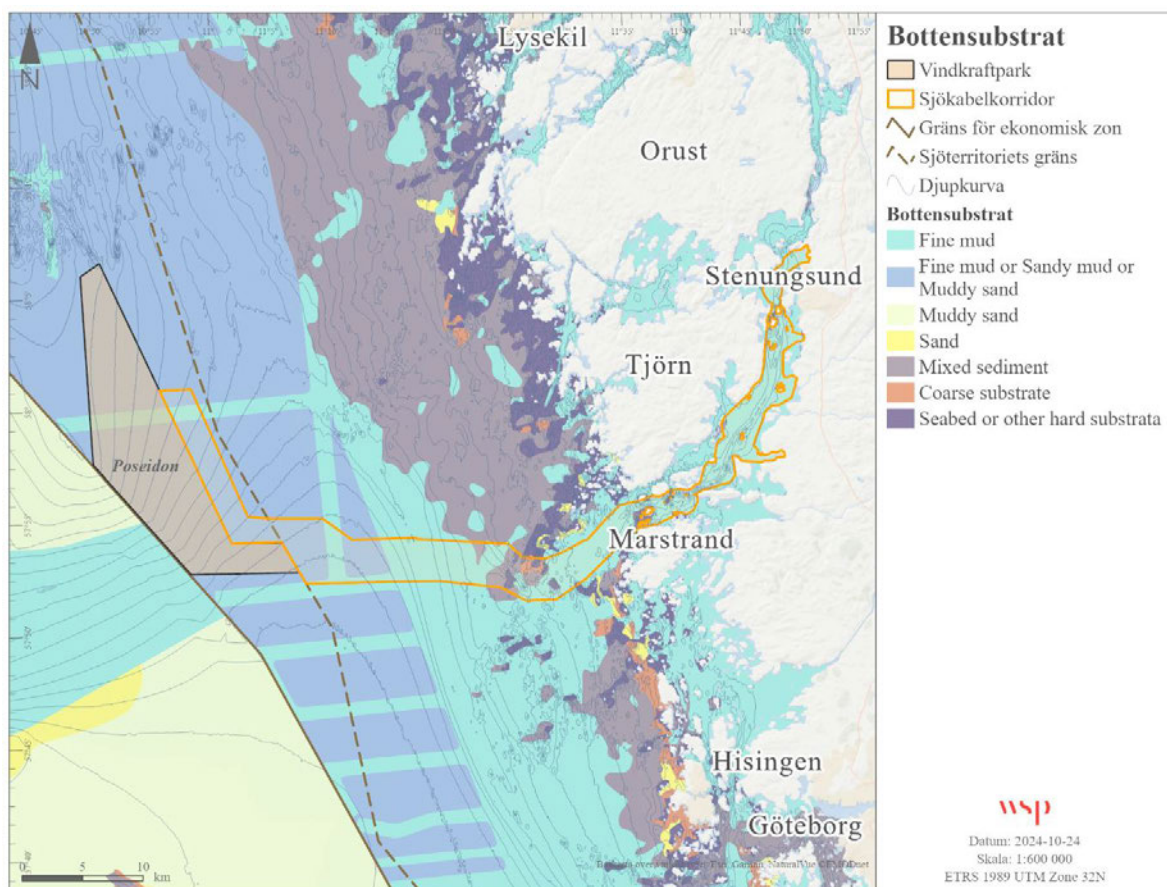
5.1.1 Omgivningsförhållanden

Vattendjupet inom den planerade sjökabelkorridoren varierar längs korridorens sträckning mot Sveriges västkust. Det största vattendjupet inom sjökabelkorridoren uppgår till ca 100 m och återfinns i en djupränna ca 10 km öst om vindkraftparkens sydöstra spets (djuprännan går från Norska rännan i Skagerrak och har sydostlig riktning in till Kattegatt). Från djuprännan blir det sedan successivt grundare in mot kusten till dess att korridoren når landfästena vid Bohusläns fastland (figur 25).



Figur 25. Djupförhållanden i den planerade sjökabelkorridoren. Ljusblå färg indikerar mindre vattendjup medan mörkblå indikerar större vattendjup (källa: EMODnet, data hämtad 31/01/2022).

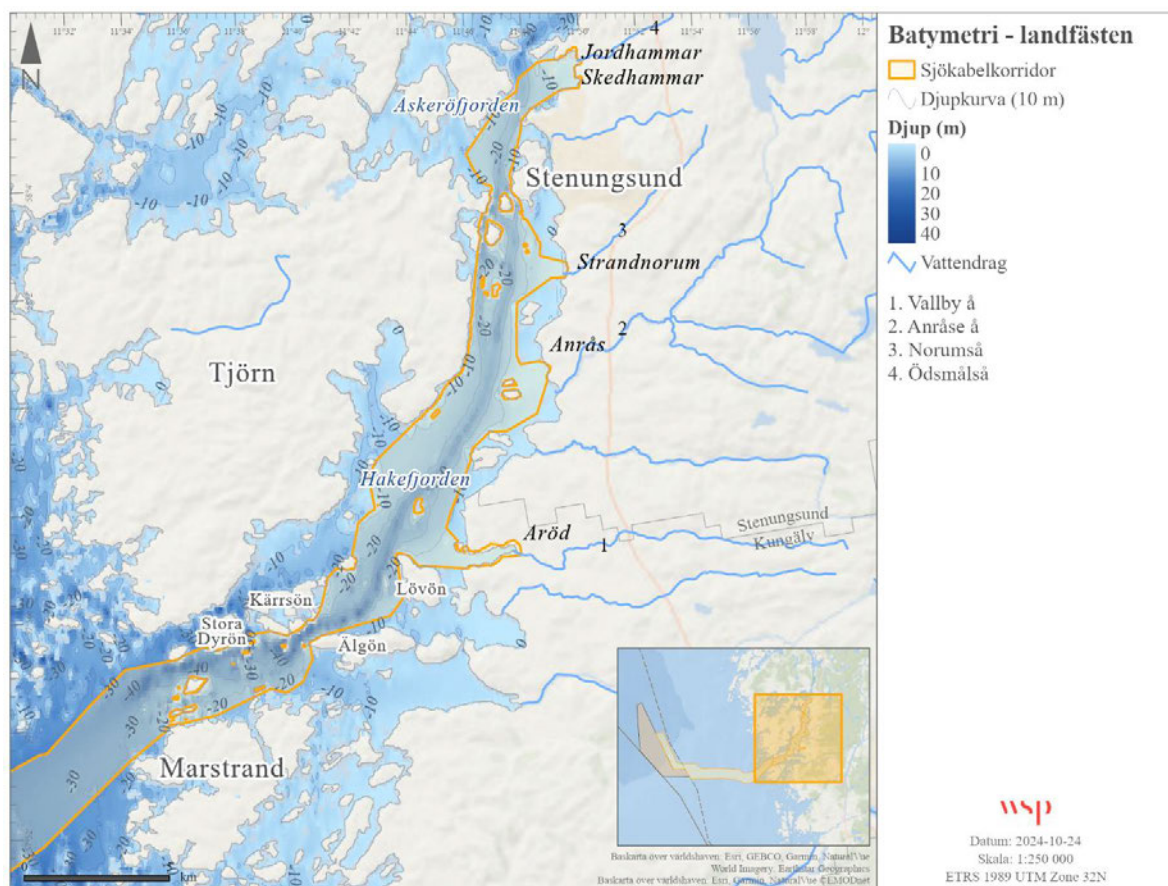
Bottensubstratet inom sjökabelkorridoren varierar. Huvudsakligen består substratet av lera, gytta eller lerig sand (eng. *fine mud/ fine mud or sandy mud or muddy sand*), vilket hittas i utsjömiljöerna samt i de djupare delarna av Hakefjorden (figur 26). Närmare kusten är lermäktigheten (tjockleken av det översta lerlagret) mindre än i utsjömiljöerna. Kring Marstrand och Pater Nosters ytterskärgård (väst om Marstrand) är substratet hårdare och utgörs av blandade sediment (eng. *mixed sediment*), berg eller annan hårdbotten (eng. *seabed or other hard substrata*). Även vid öarna och skären inom Hakefjorden förekommer inslag av hårdbotten. Observera att underlaget från EMODnet bygger på modellerade data, vilket betyder att skillnader kan förekomma mellan tillgängliga data och de verkliga förhållandena på plats.



Figur 26. Bottensubstrat inom sjökabelkorridoren. Underlag från EMODnet (data hämtad 02/03/2022).

Hakefjorden är namnet på vattenområdet mellan Tjörns ostsida och Bohuslänns fastland (figur 27). Generellt är avståndet mellan Tjörn och fastlandet 3–4 km men smalare passager förekommer vid Norra Anrås samt vid Stenungsund, där Tjörnbron markerar fjordens smalaste del. Vattenområdet norr om Tjörnbron benämns Askeröfjorden och gränsar till Stigfjorden i väst och Halsefjorden i norr.

I Hakefjorden varierar vattendjupet huvudsakligen mellan 10–40 m. Korridoren passerar dock nära flertalet öar och kobbar där vattendjupet är mindre än 10 m, samt överlappar med två öar utanför Jordhammarsviken. De största djupen återfinns i djuprännan i mitten av fjorden, vars djup minskar där fjorden smalnar av mellan fastland och öar. Djuprännans bredd (dvs. för områdena djupare än 20 m) varierar mellan 300–500 m. Lutningen från rännan upp till kringliggande grundområden är relativt brant.



Figur 27. Djupförhållanden i kustnära delar av sjökabelkorridoren, samt åar som mynnar ut i närheten till landfästena. (källa för djupdata: EMODnet, data hämtad 31/01/2022).

Sjökabelkorridorens sträckning in till det sydligaste landfästet Aröd passerar en långgrund vik med namnet Vallby kile där vattendraget Vallby å mynnar. Viken är 1,7 km lång och upp till 450 m bred. Vattendjupet är mellan ca 0–1 m och bottenstrukturer utgörs av mjukbotten.

Sjökabelkorridoren till landfäste Anrås, norr om Anråse åns mynning, passerar först öarna Stora och Lilla Dagsholmen och når därefter grunda mjukbottenar med vattendjup mellan ca 0,5–1 m.

Landfäste Strandnorum består av en öppen vik där vattendjupet minskar från 3 m till 0 m vid strandlinjen. Ålgräsängar finns spridda mellan ca 1–1,5 m djup, vilket tyder på finkornigt bottenstrukturer så som sand/lera (se vidare kapitel 5.3). Längst in i viken mynnar Norumsån.

Det nordligaste landfästet Skedhammar/Jordhammar, som utgörs av mjuka sediment, ligger i Askeröfjorden och har ett större genomsnittligt vattendjup (ca 0,3-6 m) jämfört med de övriga landfästena. I viken mynnar Ödsmålsån.

Inom sjökabelkorridoren planeras geofysiska och geotekniska undersökningar att genomföras, i syfte att närmare kartlägga djupförhållandena och havsbottens substrat.

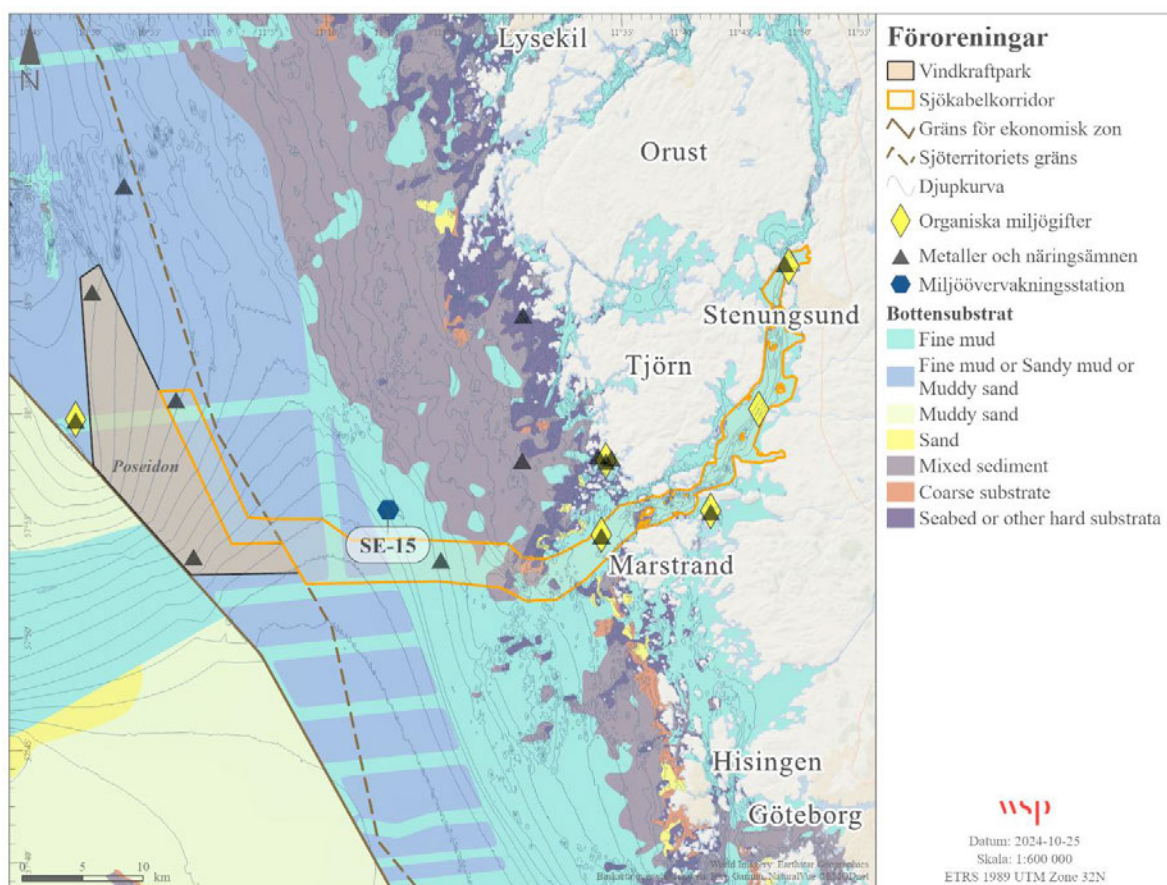
Nedläggningen av sjökablar kan ge upphov till sedimentspridning och lokala förändringar av bottenstrukturer. Eventuell påverkan på bottenförhållandena till följd av verksamheten, som skulle kunna leda till konsekvenser för olika miljöaspekter (t.ex. naturmiljö), beskrivs i efterföljande kapitel.

5.2 Föroreningar och miljöfarliga områden

5.2.1 Omgivningsförhållanden

I området runt Stenungsund har tung kemisk industri bedrivits under lång tid, vilket medför risk för att omgivande miljö är belastad av föroreningar till följd av spill, utsläpp och/eller olyckor. Enligt Länsstyrelsens karta över misstänkta eller konstaterat förorenade områden (EBH-kartan⁴) är ett flertal områden vid Stenungsund klassade till Klass 1, vilket motsvarar den högsta riskklassen för människor och miljö. Detta ger också en indikation av de potentiella föroreningarnas karaktär. Längs Hakefjorden finns även ett flertal hamnar och båtupställningsplatser, vilka historiskt har klassats som potentiellt förorenade områden då lösningsmedel och giftiga båtbottnfärger kan ha spridits till ytvatten och sediment.

En översikt över föroreningssituationen i sedimenten inom och i närheten av sjökabelkorridoren kan erhållas från SGU:s databas⁵ och data från den nationella miljöövervakningen⁶, se figur 28 nedan.



Figur 28. Karta över SGU:s provtagningspunkter och den nationella miljöövervakningsstationen. Underlag från SGU.

⁴ <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c&bookmarkid=53543>

⁵ <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/geologiska-data/vara-data-per-amnesomrade/maringeologiska-data/marina-sedimentprov/>

⁶ <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/geologiska-data/oppna-data/miljo-oppna-data/marina-data-i-atomfloden/>

Sammanfattningsvis visar befintliga data på relativt låga metallhalter i sedimenten med undantag för krom som uppmätts i höga halter i samtliga prover inom och i närheten av korridoren. Organiska föroreningar inkl. polycykliska aromatiska kolväten (PAH), polyklorerade bifenyler (PCB), tennorganiska föroreningar samt olika ämnen vanliga i bekämpningsmedel har uppmätts i medelhöga till mycket höga halter inom korridoren. Provtagningen är begränsad till ytliga sediment och är för SGU:s provtagningspunkter utförd vid enstaka tillfällen mellan år 1993–2010, för respektive punkt, samt för miljöövervakningspunkten vid åren 2003, 2008 och 2014.

Inga kända miljöfarliga vrak finns inom korridoren enligt Havs- och vattenmyndighetens lista.⁷ Dock kan förekomsten av miljöfarliga vrak inom korridoren inte helt uteslutas i nuläget.

5.2.2 Potentiell miljöpåverkan

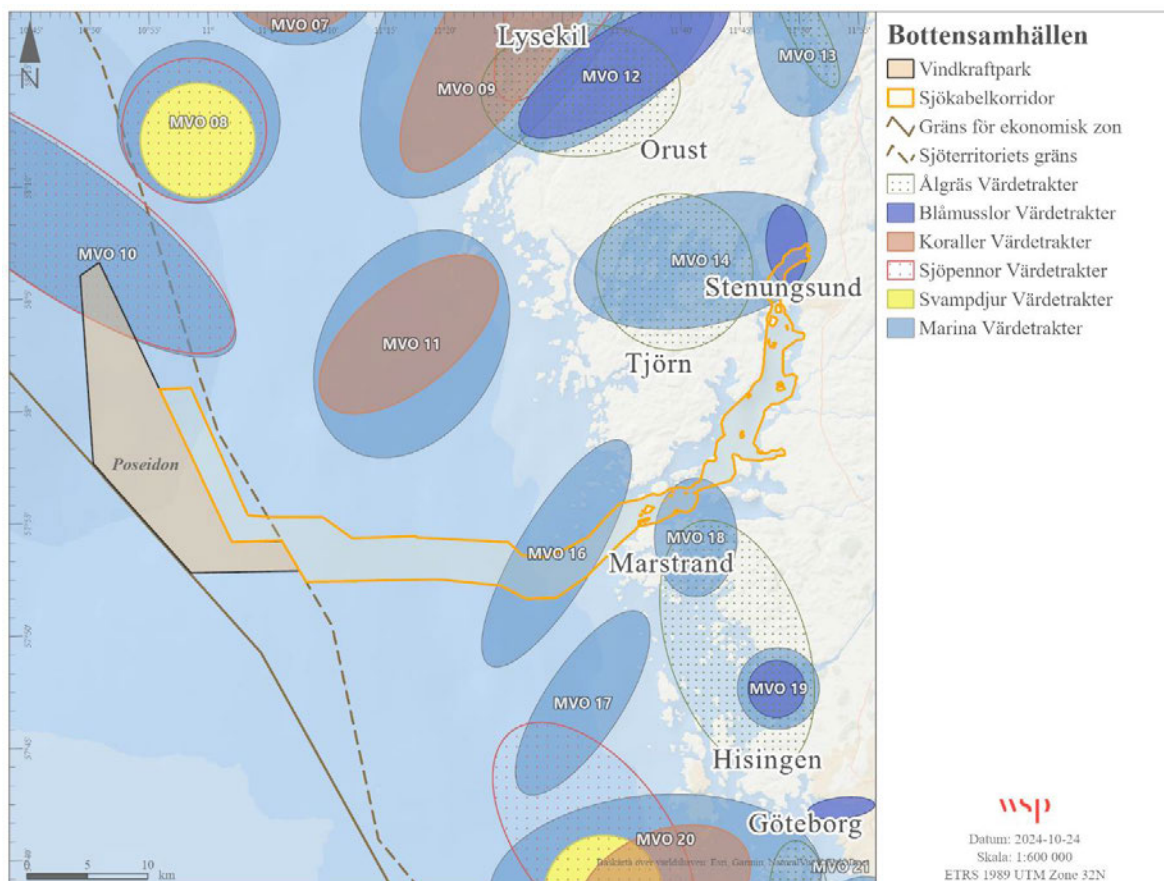
Förorenade sediment riskerar att spridas vid grulande verksamheter så som nedläggning av sjökablar samt vid eventuell sprängning och/eller muddring och dumpning. Sedimentprovtagning planeras inom sjökabelkorridoren för att vidare undersöka föroreningssituationen i området. Resultat från sedimentundersökningen kommer sedan att användas för att bedöma risken för att eventuella föroreningar sprids till vattenpelaren och potentiellt nya platser via grumling/sedimentspridning. Detta kommer att utredas närmare inom ramen för miljöbedömningen och kommer att redovisas i den kommande MKB:n. Behovet av försiktighetsåtgärder kommer utredas vidare och beskrivas i MKB:n.

⁷ <https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/fororeningar-och-farliga-amnen/vrak/miljofarliga-vrak.html>

5.3 Naturmiljö - Bottensamhällen

5.3.1 Omgivningsförhållanden

Sjökabelkorridoren passerar flera områden vilka har identifierats som marina värdetrakter (MVO⁸), både i ytterskärgården, Hakefjorden och i Askeröfjorden (figur 29). Den yttre värdetrakten som korridoren passerar kallas Hätteberget (MVO 16) och innehåller en stor andel revmiljöer, dokumenterad förekomst av hornkoraller, samt höga tätheter av sjöpennor, mjuka koraller och tareskogar. Mellan Marstrand och Tjuvkil finns värdetrakten Inre Marstrandskärgården (MVO 18) där ålgräs utgör det primära marina värdet. I området där korridoren och MVO 18 överlappar förekommer ålgräs endast i liten utsträckning. Norr om Tjörnbron överlappar sjökabelkorridoren och det nordligaste landfästet (Skedhammar/Jordhammar) med värdetrakten Stigfjorden/Halsefjorden (MVO 14) som är utpekade för bl.a. stora sammanhängande ålgräsängar och blåmusselbankar. Samtliga tre värdetrakter som sjökabelkorridoren passerar är utpekade för hög förekomst av hästmussla samt mossdjursamhällen i de kustnära områdena.



Figur 29. Marina värdetrakter på västkusten i närheten av den planerade sjökabelkorridoren (Källa: Länsstyrelsen Västra Götalands län).

Mjukbottensamhället i Skagerraks utsjö karakteriseras av ormstjärnor, havsborstmaskar och musslor. OSPAR⁹-habitatet "Sjöpennor och grävande megafauna" kan förekomma i eller i närheten av

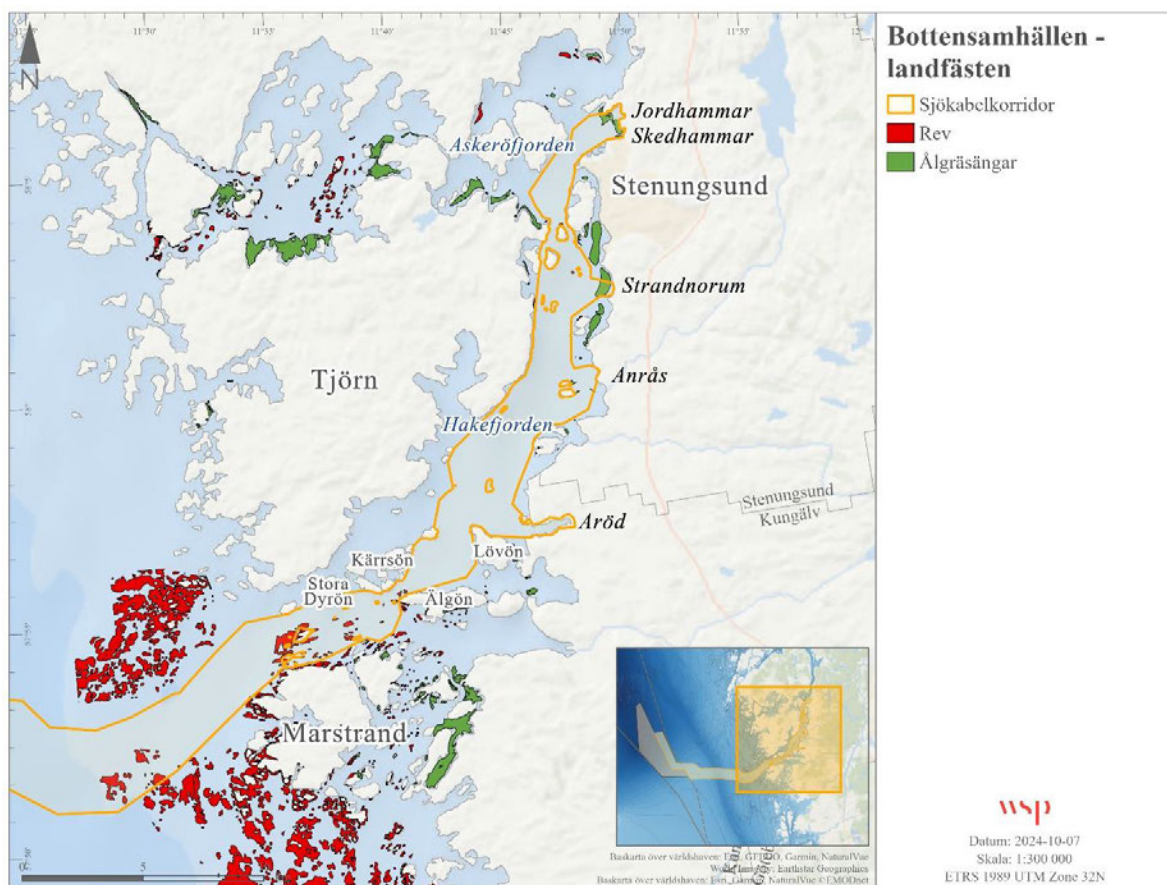
⁸ Beskrivning av marina värdetrakter i västra Götalands län.

https://extdokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Naturvard/Gron_Infra/Marina_vardetrakter_Beskrivning.pdf

⁹ OSPAR: *Convention for the Protection of the Marine Environment*. En regional konvention om att skydda miljön i Nordostatlanten.

sjökabelkorridoren. Från ytterskärgården vid Pater Noster och in till fastlandet återfinns spridda men avgränsade revområden och ålgräsängar (figur 30). Vid landfästena Strandnorum och Skedhammar/Jordhammar överlappar korridoren med ett par av de större strandnära ålgräsängarna.

Inventeringar av ålgräsängar har genomförts av Länsstyrelsen under 2011–2018 och av Stenungsunds kommun (i samarbete med organisationen 8+fjorden) under 2022. Dataunderlag avseende revområden är hämtade från Natura naturtypskartan (NNK¹⁰). Karteringarna har framför allt utförts inom Natura 2000-områden, vilket innebär att den faktiska utbredningen av ålgräsängar och revmiljöer kan vara större än vad som framgår i figur 30.



Figur 30. Områden med ålgräsängar som identifierats av Länsstyrelsen mellan 2011–2018, Stenungsunds kommun (2022)¹¹ samt revområden från Natura naturtypskartan (NNK).

I Hakefjorden och Askeröfjorden finns vikar med biologiskt högproduktiva grunda mjukbottnar¹² där ålgräs, natingväxter och blåmusslor ofta påträffas. Större blåmusselbankar kan även förekomma i de strömsatta sunden mellan öarna i fjorden. I stora delar av Hakefjorden överstiger vattendjupet 15 m och solljus når därmed inte ned till botten, vilket gör att stora delar av bottenytan förväntas bestå av vegetationsfria sand- och lerbottnar. Djuprännan i fjorden som överlappas av farleden mot Stenungsund utgörs sannolikt av ackumulationsbottnar där finkorniga sediment ansamlas.

¹⁰ https://geodata.naturvardsverket.se/nedladdning/naturtypskartan/NNK_public_produktsbeskrivning.pdf

¹¹ Stenungsunds kommun 2022 samt Länsstyrelsen Västra Götalands län 2011–2018, GIS-lager med karterade ålgräsängar baserade på inventeringar med vattenkikare, ROV och ekolod.

¹² <https://geodata.naturvardsverket.se/handlingar/rest/dokument/203329>

5.3.2 Potentiell miljöpåverkan

Bottensamhällen kan påverkas negativt av den grumling och sedimentpålagring som förväntas under anläggningsskedet. Hårdbottenmiljöer och rev kan påverkas i högre grad av sedimentpålagring jämfört med mjukbottnar som redan utgörs av finkorniga sediment.

Sker en fysisk påverkan på botten, exempelvis genom nedplogning av kabel i mjukbottenområden, eventuell sprängning av hårda bottenar, grävning/schaktning vid landfästena m.m., kan bottensamhällena påverkas negativt. Påverkan uppskattas bli tillfällig och lokalt begränsad i de flesta fall. I vissa fall, t.ex. vid användning av kabelskydd (tillförsel av hårda strukturer), kan fysisk påverkan förbli bestående i form av förändrade habitat.

De planerade marinbiologiska undersökningarna och den kommande sedimentmodellering kommer att ligga till grund för bedömningen av påverkan på bottensamhällen. Behov av projektanpassningar för att minimera påverkan på bottensamhällen och områden med särskilt höga naturvärden kommer att utredas och beskrivas närmare i kommande MKB.

5.4 Naturmiljö – Marina däggdjur

5.4.1 Omgivningsförhållanden

Två arter av marina däggdjur har reproducerande populationer i Skagerrak och förekommer regelbundet i området; tumlare och knobbsäl. Gråsäl förekommer endast sporadiskt på Västkusten.

Tumlare är en skyddsvärd art som omfattas av artskyddsförordningen samt bilaga 2 och 4 i EU:s art- och habitatdirektiv. Nordsjöpopulationen och Bälthavspopulationen utgör de två tumlarpopulationer som förekommer på den svenska västkusten, båda populationer bedöms vara livskraftiga (LC) enligt Artdatabanken. Tumlare använder ekolokalisering för att hitta föda och orientera sig i sin omgivning, vilket gör arten känslig för höga och impulsiva undervattensljud.

Tumlare förekommer inom området för den planerade sjökabelkorridoren under hela året. Enligt SCANS-III och SCANS-IV-studierna som utfördes under sommaren 2016 respektive 2022 via observationer från båt/flyg (Lacey, m.fl., 2022; Gilles, m.fl., 2023) förekom tumlare i högre utsträckning närmare kusten, jämfört med utsjöområden långt från kusten. Inventeringarna genomfördes enbart i utsjön och ingen data från studierna finns därmed redovisad för Hakefjorden/Askeröfjorden. Tumlarobservationer rapporteras dock årligen i både Hakefjorden och Askeröfjorden (Naturhistoriska riksmuseet, 2024). De flesta observationer görs under båtsäsongen men det finns även observationer från andra tider på året. Sammanfattningsvis visar ovannämnda underlag att tumlare troligtvis förekommer året runt inom hela sjökabelkorridoren.

Den sälart som förekommer frekvent inom och i närheten av sjökabelkorridoren är knobbsäl. Knobbsälen omfattas av EU:s art- och habitatdirektiv och arten bedöms enligt Artdatabanken som livskraftig (LC) med en population som uppgår till ca 5 000–6 000 individer. Knobbsälen rör sig främst i grundare områden, ofta i anslutning till holmar och kobbar/skär.

Natura 2000-området Pater Noster-skärgården som ligger i ytterskärgården strax utanför Hakefjorden och sydväst om Tjörn, utgör ett reproduktionsområde för knobbsäl. Sjökabelkorridoren löper i direkt anslutning till områdets sydöstra gräns. Natura 2000-området Sälöfjorden är ett ytterligare salskyddsområde. Sälöfjorden hittas på södra sidan av inloppet i Hakefjorden, sydväst om Marstrand (med ett närmaste avstånd av ca 600 m från korridoren). Pater Noster-skärgården och Sälöfjorden är viktiga områden för knobbsäl där skären utgör liggplatser under perioden juni-september då kutarna

föds och sälarna byter päls. Knubbsälar är som känsligast för störning i närheten av deras reproduktionslokaler (Länsstyrelsen Västra Götalands Län, 2018).

5.4.2 Potentiell miljöpåverkan

Arter av marina däggdjur som bedöms relevanta att utreda påverkan på är tumlare och knubbsäl. Den påverkansfaktorn som bedöms relevant för marina däggdjur är undervattensbuller (och ev. tryckvågor), främst under anläggnings- och delvis under avvecklingskedet.

Undervattensbuller från olika typer av utrustning som används för nedläggning och inspektion av sjökablar kan tillföra en bullerkälla, som inte finns i området idag, som kan påverka marina däggdjur. Om sprängning blir aktuellt finns det risk att störning och skador till följd av tryckvågor och undervattensbuller uppstår. Påverkan på marina däggdjur samt behov av eventuella projektanpassningar och skyddsåtgärder kommer att utredas och beskrivas närmare i kommande MKB.

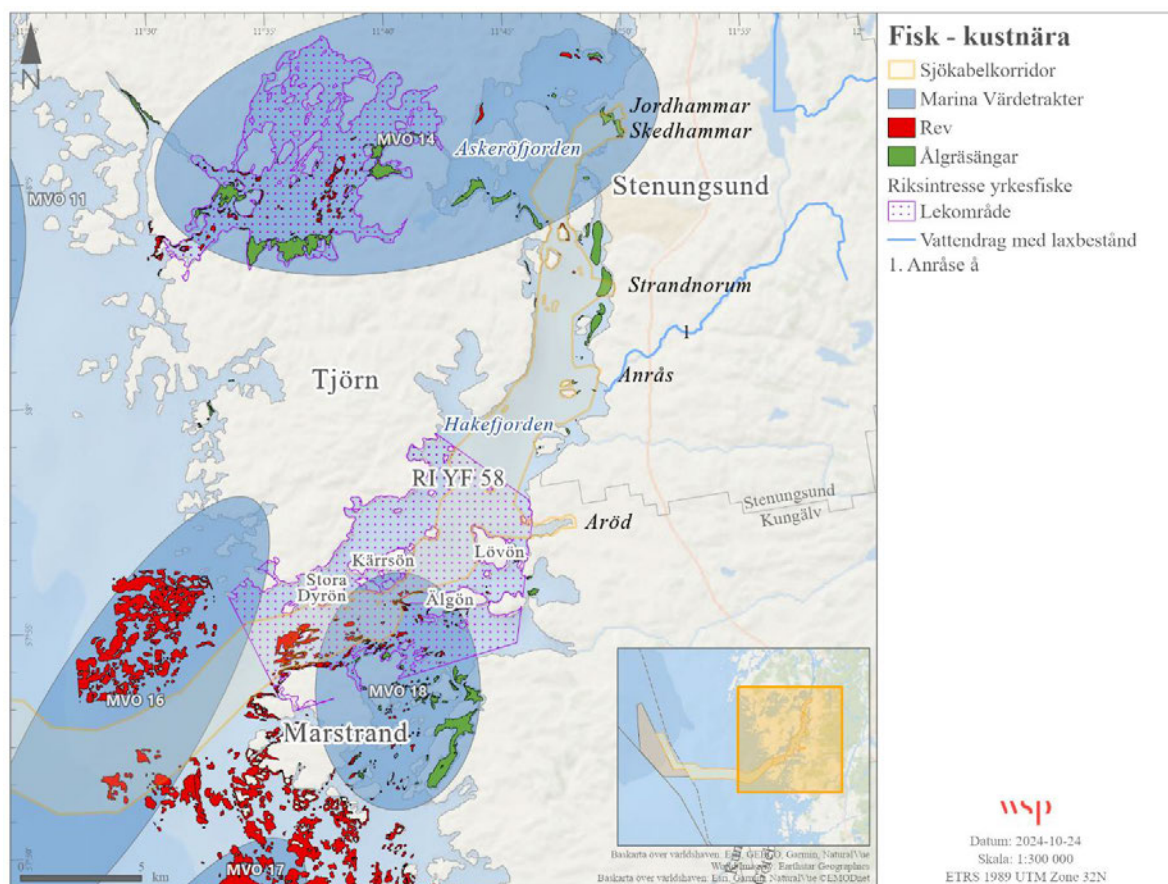
5.5 Naturmiljö – Fisk

5.5.1 Omgivningsförhållanden

Den planerade sjökabelkorridoren sträcker sig från Skagerraks utsjövatten och vidare in till kustnära områden kring Hakefjorden vilket bl.a. innebär att djup, substrat och bottenvegetation varierar mellan olika delar av korridoren. Därmed varierar även typer av livsmiljöer och förutsättningar för olika fiskarter och deras olika levnadsstadier. Nedan ges en kort sammanfattning av befintlig information.

Inom den del av sjökabelkorridoren som är belägen i Skagerraks utsjövatten är djupförhållandena mellan ca 50–100 m och havsbotten består till största del av homogen mjukbotten med sporadiska inslag av hårbottenmiljöer. Här utgörs fisksamhället av ett stort antal fiskarter, bl.a. av torskfiskarna torsk, gråsej, kolja och vitling samt plattfiskarna rödspätta, lerskädda, sandskädda och bergtung. Även broskfiskar och rockor förekommer i området så som exempelvis pigghaj, småfläckig rödhaj och klorocka.

De kustnära områdena i Skagerrak nyttjas som både lek- och uppväxtområden för ett stort antal fiskarter, och längs med Bohuslänns kust finns det både lokalt lekande bestånd samt inströmning av ägg och larver från fiskbestånd som leker i Nordsjön och Kattegatt. Enligt en habitatmodellering av uppväxtområden utförd av SLU (Fredriksson m.fl., 2021) utgör stora delar av den svenska västkusten uppväxtområden för det tjugotal fiskarter som inkluderades i modelleringen, men utbredningen varierar för respektive art. (figur 31).



Figur 31. Utpekade områden av vikt för fisklek (riksintresseområde för yrkesfiske – lekområde och marina värdeotraktsområden), dokumenterad förekomst av rev och ålgräsängar samt vattendrag med laxbestånd.

Modelleringen innefattade bl.a. torsk, vitling och gråsej samt plattfiskarna rödspätta och skrubbskädda. I närheten av den planerade sjökabelkorridoren finns det kustnära hårbottenmiljöer (rev) som kan vara av vikt för exempelvis ung torsk medan de rev som återfinns i de djupare områdena är viktiga för havskatt (figur 31).

Hakefjorden och Askeröfjorden hyser viktiga lek- och uppväxtområden för fisk vilket bl.a. har pekats ut som ett generellt värde i de marina värdeotraktsområdena 14 och 18 samt i riksintresseområdet för yrkesfiske (RI YF 58) som avser lekområde (figur 31). I fjordarna finns grunda vattenområden med både ålgräsängar och öppna sand- och lerbottnar som ger föda och skydd för ung fisk.

Ett antal fiskarter migrerar genom Skagerrak och kan komma att passera sjökabelkorridoren på sin väg till och från födosöksområden eller lek- och uppväxtområden. Bland dessa finns arter som vandrar mellan sött och salt vatten så som lax, havsöring och ål samt arter som enbart vandrar i salt vatten så som makrill, sill, torsk och blåfenad tonfisk. Inom fjordsystemet mynnar ett flertal vattendrag som hyser lax- och havsöringbestånd, t.ex. Anräså som mynnar i Hakefjorden i närheten av det föreslagna landfästet vid Anräs (figur 31).

5.5.2 Potentiell miljöpåverkan

De påverkansfaktorer som bedöms ha en relevant betydelse för fisk är grumling och sedimentpålagring under anläggnings- och avvecklingskedje, eventuellt undervattensbuller under anläggnings- och avvecklingskedje samt fysisk påverkan på botten under samtliga skeden. En viss påverkan kan även uppkomma från EMF (elektriska och magnetiska fält) under driftskedet.

Vuxen fisk är relativt okänslig för grumling, men fiskägg och larver kan påverkas i form av minskad kläcknings- och överlevnadsförmåga. Den planerade sedimentmodelleringen kommer att utgöra ett av underlagen för att utvärdera omfattning och påverkan kopplat till grumling.

Känsligheten för undervattensbuller varierar mellan olika fiskarter. Negativ påverkan kan främst uppstå under anläggningsskedet och till mindre del under avvecklingsskedet i det fall undervattensbuller uppkommer som ligger inom känsliga frekvensintervaller för olika fiskarter. Om sprängning blir aktuellt finns det risk att störning och skador till följd av tryckvågor och undervattensbuller uppstår.

Fysisk påverkan på botten innebär att bottenmiljöer i anslutning till där sjökablarna förläggs utsätts för störning eller förändring. De bottenmiljöer som bedöms vara av särskilt värde för fisk är rev och ålgräsängar som bl.a. fungerar som lek- och uppväxtområden för flertalet fiskarter. Effekterna från fysisk påverkan på botten kan vara antingen positiva eller negativa, beroende på typ av förändring/störning.

Inom sjökablarnas direkta närhet förväntas något förhöjda nivåer av EMF som skulle kunna innebära en viss påverkan på migrerande fisk samt hajar och rockor.

Som en del av miljöbedömningsprocessen och inför inlämning av tillståndsansökan planeras en fördjupad utredning av potentiella effekter på förekommande fiskarter. Utredningen kommer att omfatta de föreslagna påverkansfaktorerna ovan. Inom utredningen föreslås särskilt fokus läggas på de kustnära områdena kring Hakefjorden som hyser viktiga lek- och uppväxtområden för flertalet fiskarter. Påverkan på fisk samt fiskägg och larver kommer att utredas och beskrivas närmare i kommande MKB.

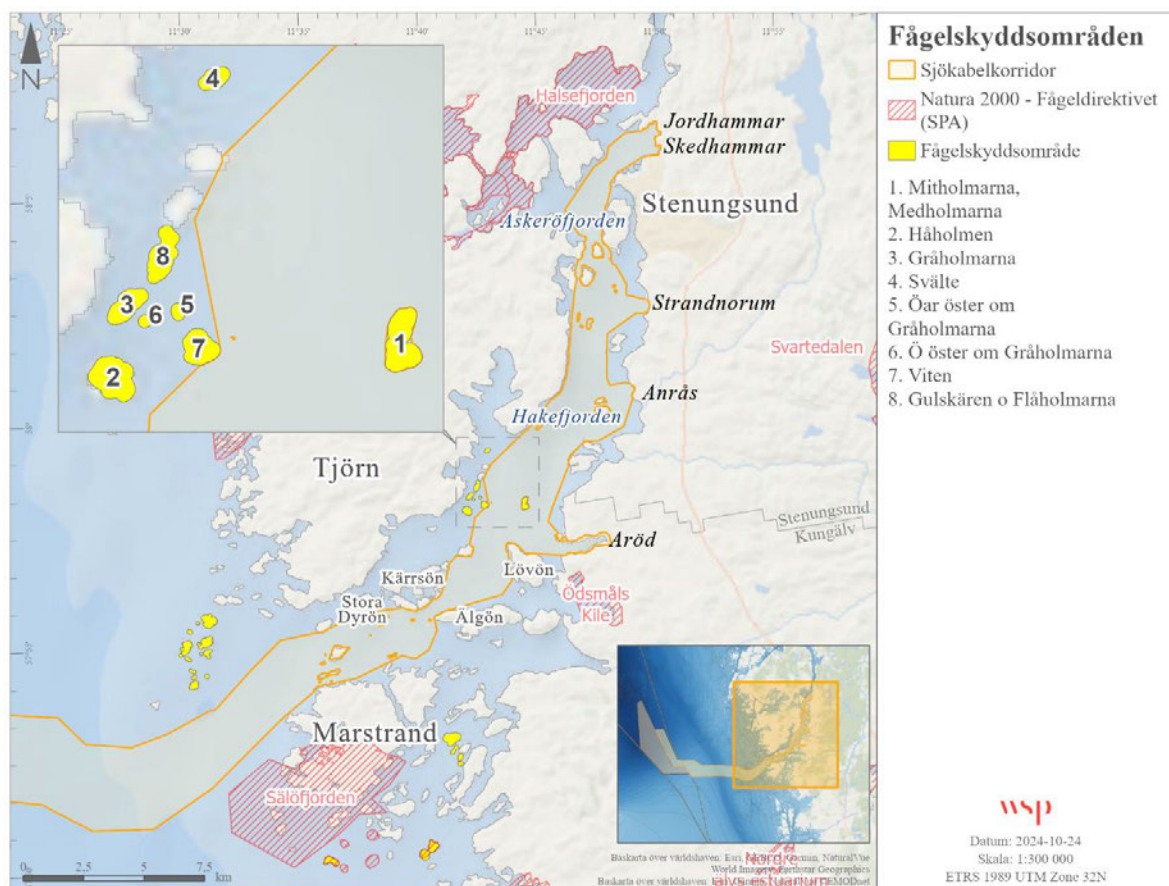
5.6 Naturmiljö – Fågel

5.6.1 Omgivningsförhållanden

I och inom 1 km från sjökabelkorridoren finns 8 djur- och växtskyddsområden; alla belägna på små öar inne i Hakefjorden (figur 32). Områdena är utpekade enligt 7 kap. 12 § MB och syftar till att skydda bl.a. häckande fåglar, inkl. sjöfåglar. Exempel på fåglar som kan finnas i områdena är bl.a. labb, silltrut, tobisgrissla och större strandpipare. De flesta områdena har tillträdesförbud från 1 april till 15 juli, men på Mitholmarna och Medholmarna gäller tillträdesförbudet fram till den 31 juli. Tillträdesförbudet gäller ut till 50 m från öarnas strandlinjer.

Inom samma avstånd på 1 km från sjökabelkorridoren finns två områden utpekade enligt fågeldirektivet, Sälöfjorden och Ödsmåls Kile (figur 32). Ett tiotal fågelarter finns utpekade för dessa två områden. De arter som inte klassas som livskraftiga hotas främst av brist på, eller olika typer av störning vid, häckningsplatser.

Längre ut till havs förekommer havsfåglar, så som exempelvis stormfåglar.



Figur 32. Fågelskyddsområden inom 1 km från sjökabelkorridoren.

5.6.2 Potentiell miljöpåverkan

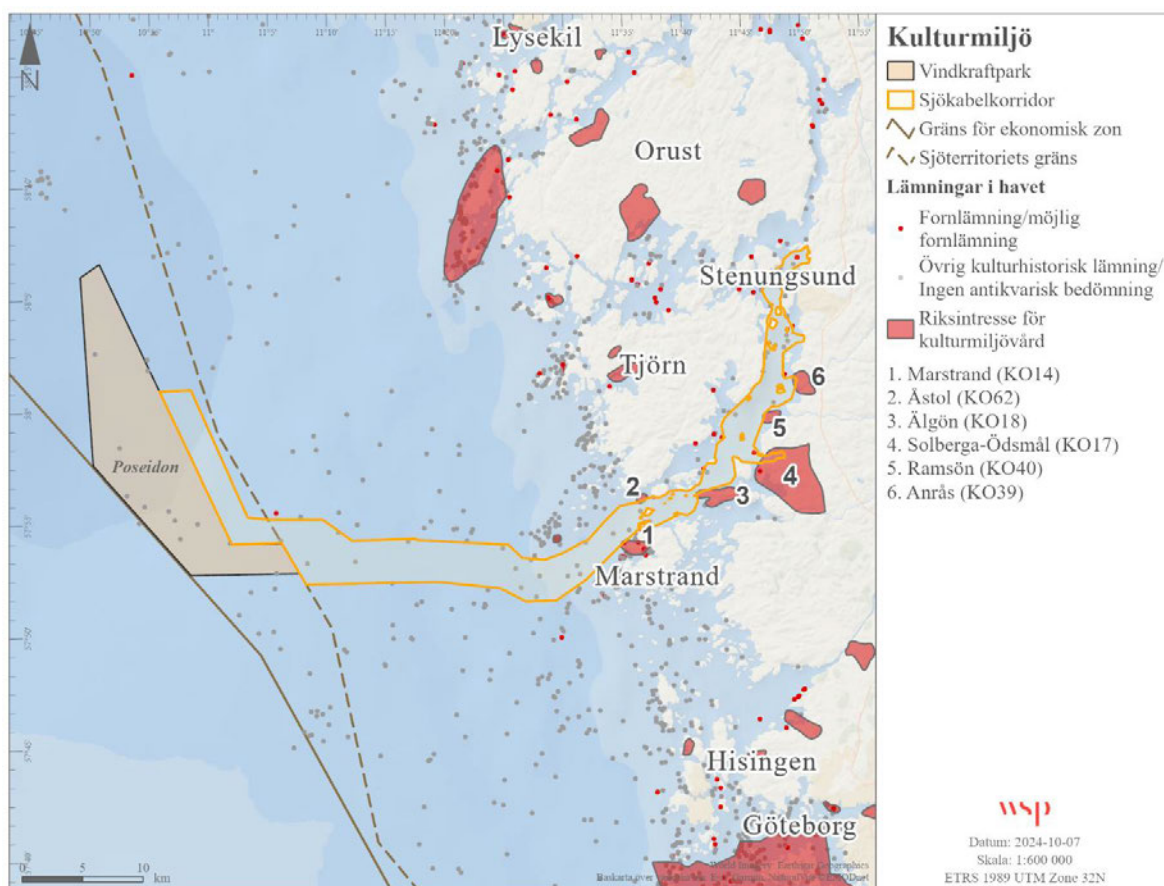
De påverkansfaktorer som bedöms kunna medföra påverkan på fågel är förändrad tillgänglighet till följt av närvaro av arbetsfartyg och andra arbetsmaskiner samt luftburet buller, särskilt under häckningsperioden. Påverkan bedöms främst uppstå under anläggningsskedet (men även till viss del under avvecklingsskedet) och störningen antas bli liten och kortvarig för merparten av sjökabelkorridoren. Påverkan på fåglar inom och i närheten av sjökabelkorridoren, samt inom skyddade områden kommer att utredas vidare inom ramen för kommande MKB.

5.7 Kulturmiljö

5.7.1 Omgivningsförhållanden

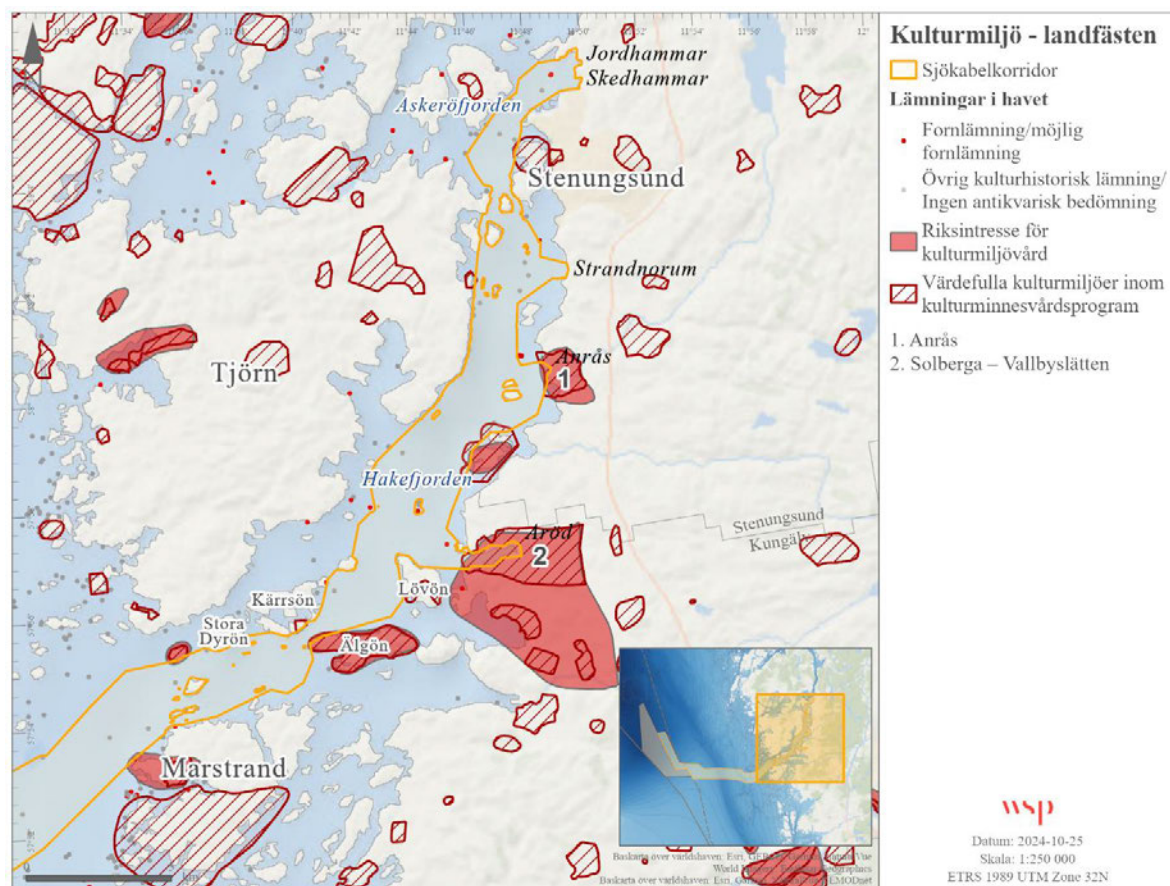
Sjökabelkorridoren överlappar med sex av Riksantikvarieämbetets (RAÄ) utpekade riksintresseområden för kulturmiljövård; Marstrand (KO14), Åstol (KO62), Älgön (KO18), Solberga-Ödsmål (KO17), Ramsön (KO40), samt Anrås (KO39) (figur 33). Riksintresseområdena är främst kopplade till kust- och skärgårdsmiljöer och fiskelägen som ofta ligger i anslutning till bebyggelser på land. Korridoren passerar även värdeområdena¹³ Norra Kattegatt och Marstrand-Pater Noster som pekats ut av Länsstyrelserna i ett planeringsunderlag för marina kulturmiljöer i den nationella havsplaneringen (Länsstyrelserna, 2024). Utöver riksintresseområden och värdeområden överlappar korridoren också med 34 objekt i RAÄ:s söktjänst Fornsök som indikerar lämningar i havet, varav en är klassad som fornlämning. Inom 200 m från sjökabelkorridoren finns det ytterligare 15 objekt som är registrerade som marina lämningar.

Vid landfästena Anrås och Aröd överlappar delar av korridoren med värdefulla kulturmiljöer; Anrås och Solberga – Vallbyslätten, som finns utpekade i Stenungsunds respektive Kungälv's kommuns kulturminnesvårdsprogram (figur 34).



Figur 33. Identifierade kulturmiljövärden inom och i närhet till sjökabelkorridoren. Källa: Utdrag ur Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök.

¹³ Värdeområdena har ingen juridisk status och genomgår i dagsläget inte heller processen för att nå status riksintresseanspråk.



Figur 34. Identifierade kulturmiljövärden i de kustnära delarna av sjökabelkorridoren. Källa: Utdrag ur Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök samt Stenungsunds respektive Kungälv's kommuns kulturminnesvårdsprogram.

5.7.2 Potentiell miljöpåverkan

De påverkansfaktorer som bedöms relevanta för kulturmiljö är fysisk påverkan och sedimentpålagring.

Under anläggningsskedet kan lämningar skadas fysiskt vid nedläggning av kablar eller vid installation av kabelskydd, samt vid arbeten på stranden. Vid de två södra landfästena (Anrås och Aröd) kan eventuell påverkan uppstå i strandzonen inom de överlappande riksintresseområdena och inom områden utpekade i kulturminnesvårdsprogrammen till följd av fysisk påverkan vid arbeten på land.

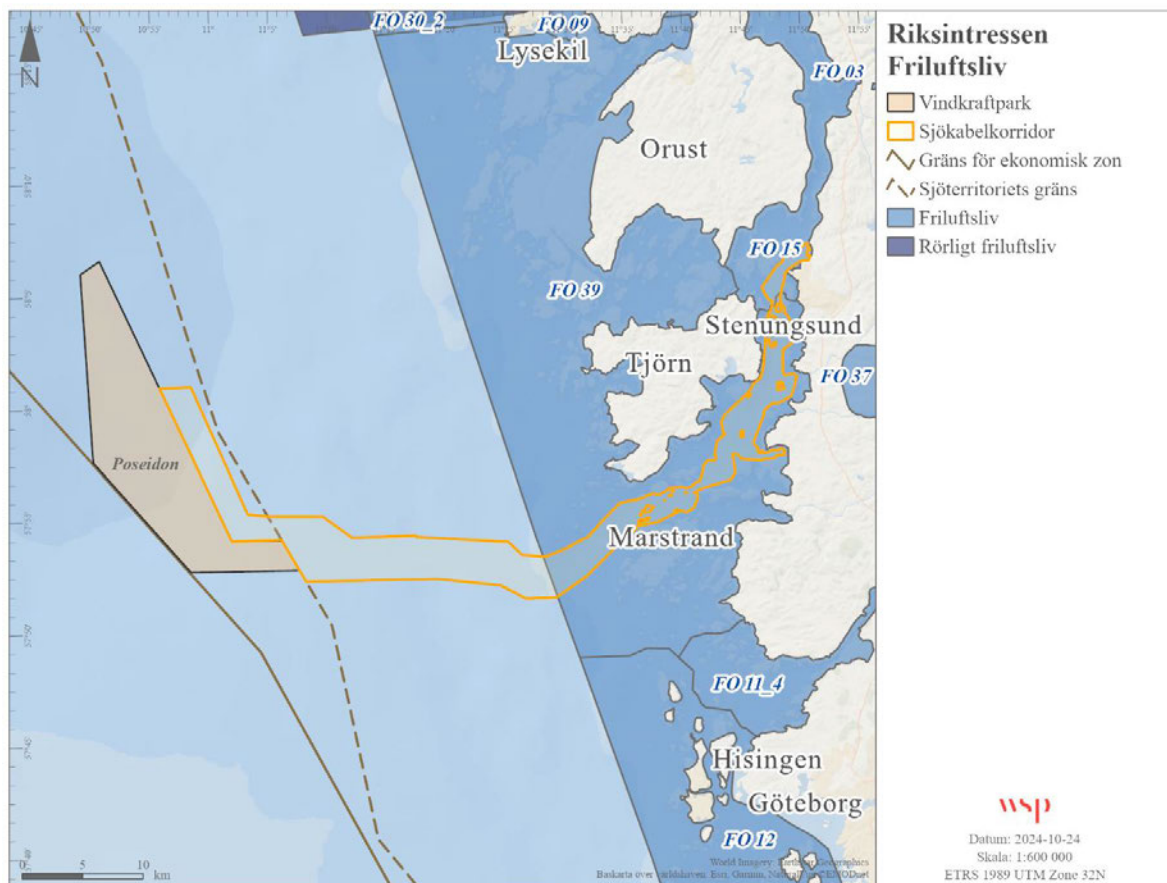
Fornlämningar riskerar täckas över eller skadas (slitage) till följd av grumling med efterföljande sedimentpålagring som kan uppstå under anläggningsskedet. Den planerade sedimentmodelleringen kommer användas för att avgöra om det föreligger risk för påverkan på kända marinarkeologiska lämningar till följd av sedimentpålagring.

Eventuell påverkan på marinarkeologiska lämningar, riksintressen för kulturmiljövärden och kulturminnesvårdsprogram kommer att utredas vidare inom ramen för kommande MKB.

5.8 Rekreation och friluftsliv

5.8.1 Omgivningsförhållanden

Sjökabelkorridoren överlappar med två riksintresseområden för friluftsliv; Södra Bohusläns kust (FO 39) och Havstensfjorden (FO 15) (figur 35). Områdena beskrivs vara särskilt lämpade för upplevelser i natur och kulturmiljö, upplevelser i marin miljö och för friluftaktiviteter.



Figur 35. Karta över riksintresseområden för friluftsliv och rörligt friluftsliv.

Södra Bohusläns kust är ett av de mest välbesökta friluftsområdena i landet och utgör även ett betydande mål för internationell turism. Området sträcker sig från Lysekil i norr till skärgården strax norr om Röro i Göteborgs norra skärgård. Den kustnära delen av sjökabelkorridoren ligger inom södra delen av detta riksintresseområde. Sjökabelkorridorens nordvästra spets, i höjd med landfästet Skedhammar/Jordhammar vid Stenungssund (figur 35) överlappar med Havstensfjordens södra del. Några exempel på populära aktiviteter i de båda riksintresseområdena är bad, båtliv, kajak, natur- och kulturupplevelser, fritidsfiske, dykning, skridskoåkning och *kitesurfing*/skärmflygning. Längs kusten kan även aktiviteter som cykling, vandring och fågelskådning nämnas.

Inom den del av sjökabelkorridoren som är belägen i utsjön har inga särskilda intressen identifierats. Olika typer av fritidsaktiviteter så som fritidsfiske och fritidsbåttrafik förväntas dock förekomma.

5.8.2 Potentiell miljöpåverkan

Viss påverkan på rekreation och friluftsliv kan förväntas uppstå i anläggningskedet till följd av förändrad tillgänglighet, vid närvaro av arbetsfartyg eller pråmar inom arbetsområdet eller närvaro av

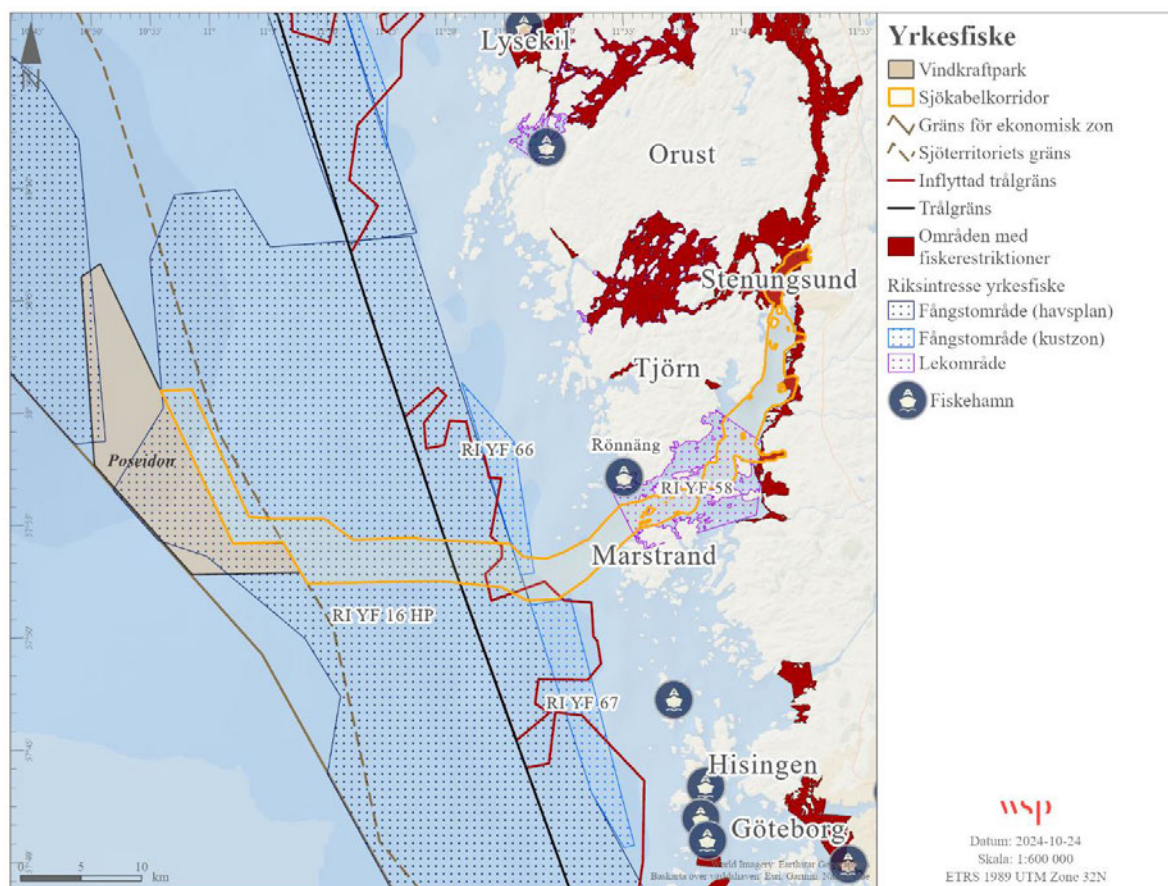
arbetsmaskiner och transporter vid strandzonen. Detta kan utgöra ett tillfälligt hinder för rekreation, t.ex. fiske, båtliv, bad m.m. Störningen förväntas bli som störst i närområdet kring landfästet beroende på vilka rekreativa värden som finns på platsen, men generellt vara av lokal och kortvarig omfattning. Påverkan på rekreation och friluftsliv, samt på de riksintressen för friluftsliv som sjökabelkorridoren överlappar med kommer att utredas vidare i kommande MKB. Preliminärt bedöms ingen relevant påverkan uppkomma på rekreation och friluftsliv under driftskedet.

5.9 Yrkesfiske

5.9.1 Omgivningsförhållanden

Inom sjökabelkorridoren bedrivs yrkesfiske med flera olika redskapstyper, och en stor del av sjökabelkorridoren överlappar med områden med riksintresseanspråk för yrkesfisket. I den västra delen av sjökabelkorridoren som ligger utanför trålgränsen bedrivs främst ett demersalt trålfiske efter fisk och havskräfta, medan det inom de inflyttade trålområdena innanför trålgränsen bedrivs ett selektivt trålfiske efter havskräfta. Det bedrivs inget trålfiske inom de delar av den planerade sjökabelkorridoren som är belägna på den östra sidan om den inflyttade trålgränsen (figur 36). Inom den planerade sjökabelkorridoren bedrivs även fiske med andra aktiva redskap så som snurrevad/ringnot samt passiva redskap (nät/garn, krokredskap och bur/tinor). Burfisket bedrivs längs med hela kusten och sträcker sig från kusten vidare ut.

Tre riksintresseområden överlappar med sjökabelkorridoren: fångstområdena Södra Skagerrak utsjöområde (RI YF 16 HP) och Pater Noster Måseskär (RI YF 66) samt lekområdet Hakefjorden Åstol Lövön (RI YF 58) (figur 36). Strax söder om korridoren (ej överlappande) vid de inflyttade trålområdena finns även fångstområdet Vinga och Stora Pölsan (RI YF 67). Inom fjordarna runt Orust och Tjörn finns flera områden som omfattas av fiskerestriktioner (figur 36).



Figur 36. Riksinteresseområden för yrkesfiske, trålgränser samt områden med fiskerestriktioner.

5.9.2 Potentiell miljöpåverkan

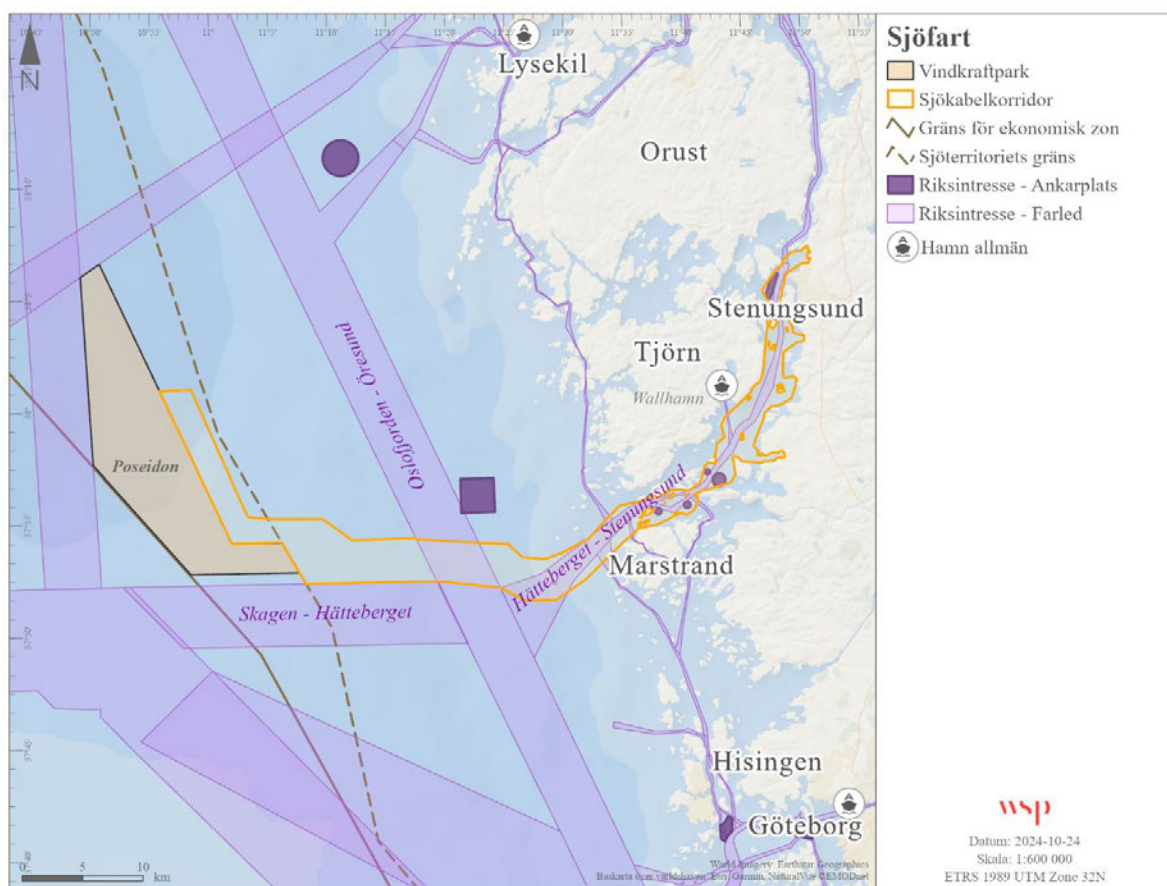
Förläggningen av sjökablar inom korridoren förväntas innebära tillfällig påverkan under anläggningskedet till följd av minskad tillgänglighet till fiskeområden. Den tillfälliga minskade tillgängligheten antas främst uppstå i området kring oskyddade sjökablar innan förläggning i botten sediment eller övertäckning samt kring arbetsfartyg och eventuella tillhörande säkerhetszoner. Under driftskedet förväntas fisket preliminärt kunna bedrivas som vanligt i närheten av sjökablarna för merparten av sträckan.

Påverkan från relevanta påverkansfaktorer på yrkesfiske samt riksinteressen för yrkesfiske kommer att utreds vidare i kommande MKB.

5.10 Sjöfart

5.10.1 Omgivningsförhållanden

De riksintresseområden för sjöfarten som överlappar med sjökabelkorridoren utgörs av sju allmänna befintliga farleder eller sjötrafikleder samt fem ankarplatser (figur 37). Sjökabelkorridoren passerar genom en sjötrafikled respektive en farled, Oslofjorden-Öresund och Hätteberget-Stenungsund, som kopplar passagen runt Skagen till Stenungsund. Den allmänna farleden Hätteberget-Stenungsund som går in mot Stenungsund ligger till mycket stora delar inom den del av sjökabelkorridoren som går in i Hakefjorden. Korridoren passerar även fem mindre allmänna farleder som avviker från de större farlederna in mot t.ex. Wallhamn (hamn av riksintresse på Tjörn). Fyra av de ankarplatser som utgör riksintressen är lokaliserade vid inloppet till Hakefjorden, norr om Marstrand, och den femte söder om Stora Askerön inne i Askeröfjorden i höjd med Stenungsund.



Figur 37. Farleder, hamnar och ankarplatser av riksintresse.

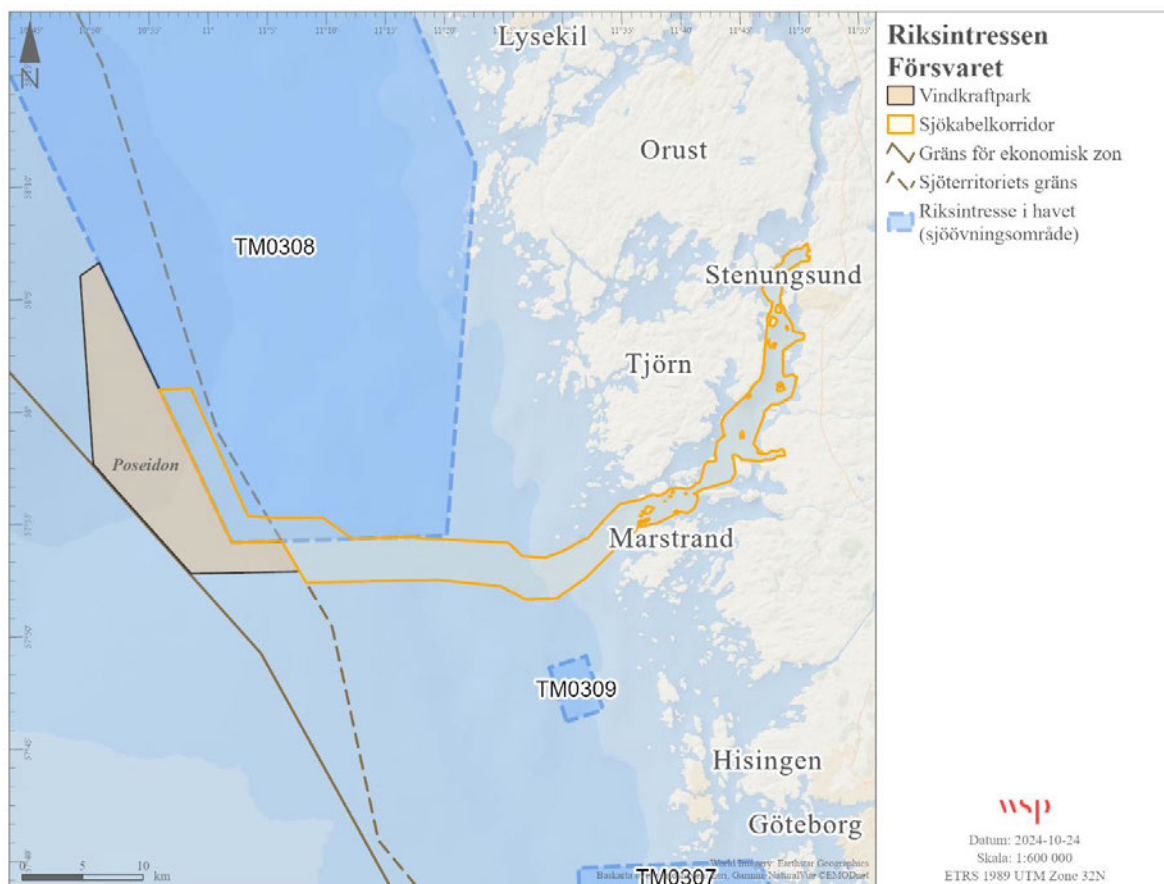
5.10.2 Potentiell miljöpåverkan

Potentiell påverkan på sjöfart bedöms främst kunna uppkomma under anläggningskedet när långsamtgående kabellägningsfartyg, eventuella plattformar och tillhörande säkerhetszoner kan påverka framkomligheten för sjöfarten inom överlappande och närliggande farleder samt vid ankarplatser. En nautisk riskanalys, inkl. en s.k. HAZID (*Hazard identification* – riskidentifiering), kommer att genomföras och en bedömning av påverkan på sjöfart och riksintressen för sjöfart kommer att utredas inom ramen för den kommande MKB:n.

5.11 Riksintresse för totalförsvaret

5.11.1 Omgivningsförhållanden

Den del av sjökabelkorridoren som angränsar till vindkraftparkområdet Poseidon överlappar med en mindre del av ett riksintresseområde för totalförsvaret, sjöövningssområdet Skagen (TM0308) och där sjökabelkorridoren viker av mot kusten ligger den dicht an sjöövningssområdet längs en sträcka på ca 5 km (figur 38).



Figur 38. Riksintresseområden för totalförsvaret.

5.11.2 Potentiell miljöpåverkan

Eftersom tiden för anläggningsarbeten i viss mån kan anpassas efter Försvarmaktens eventuella övningar, förväntas ingen påverkan uppkomma på totalförsvarets sjöövningssområde och därmed inte heller på riksintresset för totalförsvaret. Ingen relevant påverkan på sjöövningssområdet bedöms preliminärt uppkomma under driftskedet. Projektets närmare påverkan kommer att utredas vidare inom ramen för MKB.

5.12 Övriga intressen

5.12.1 Omgivningsförhållanden

Den kustnära halvan av sjökabelkorridoren överlappar med ett riksintresseområde för högexploaterad kust. Hela Bohuslänns kust täcks av detta riksintresse p.g.a. den höga graden av bebyggelse och exploatering i området. Viktigt inom området är att ny bebyggelse inte inskränker på medborgares tillgång till exempelvis service, fritidsaktiviteter och naturupplevelser.

Sjökabelkorridoren passerar i närheten av järnvägen Bohusbanan som utgör ett riksintresse för kommunikationer vid landfästet Skedhammar/Jordhammar och Strandnorum samt en väg vid Strandnorum som utgör en anslutning till Wallhamn och som därför är av riksintresse. Vid landfästet Skedhammar/Jordhammar överlappar korridoren med en landsväg.

Vid samtliga alternativa landfästen överlappar eller angränsar korridoren till betes- eller jordbruksmark.

Ett 40-tal rör och undervattensledningar finns inom sjökabelkorridorens kustnära områden. Förekomsterna av rör och ledningar är koncentrerade kring inloppet till Hakefjorden och vid öarna kring Stora Dyrön samt omkring Tjörnbron och inom Askeröfjorden.

Inom Hakefjorden finns olika typer av tillstånd för vattenbruk inom eller i nära anslutning till korridoren. I de mellersta delarna av Hakefjorden, i höjd med landfästet Aröd, finns fyra mindre områden med tillstånd för odling av makroalger. Där korridoren viker av åt öst, in mot landfästet Aröd, finns ett område med tillstånd för odling av blåmussla. Strax norr om detta, precis utanför korridorens östra sida, finns ytterligare ett område med tillstånd för odling av makroalger.

Vad gäller påverkan på näringsliv kopplat till yrkesfiske och sjöfart, se avsnitt 5.9 respektive avsnitt 5.10.

5.12.2 Potentiell miljöpåverkan

De befintliga ledningarna kan påverkas av nedläggningen av sjökablar om överlapp uppstår för den slutvalda sträckningen. Olika åtgärder kan komma behöva vidtas för att undvika eller minimera påverkan, så som exempelvis skydd av befintliga ledningar. Arbeten i anläggningskedet kan även påverka vattenbruk, genom t.ex. närvaro av fartyg och grumling.

Ingen påverkan bedöms preliminärt uppstå på riksintresse för kommunikation. För att minimera påverkan på befintlig infrastruktur så som landsvägen vid Skedhammar/Jordhammar kommer dialog att föras med berörda intressenter under projektets gång.

Påverkan på övriga intressen så som riksintresseområden, näringsliv och befintlig infrastruktur, kommer att utredas vidare i den fortsatta processen och beskrivas närmare i kommande MKB.

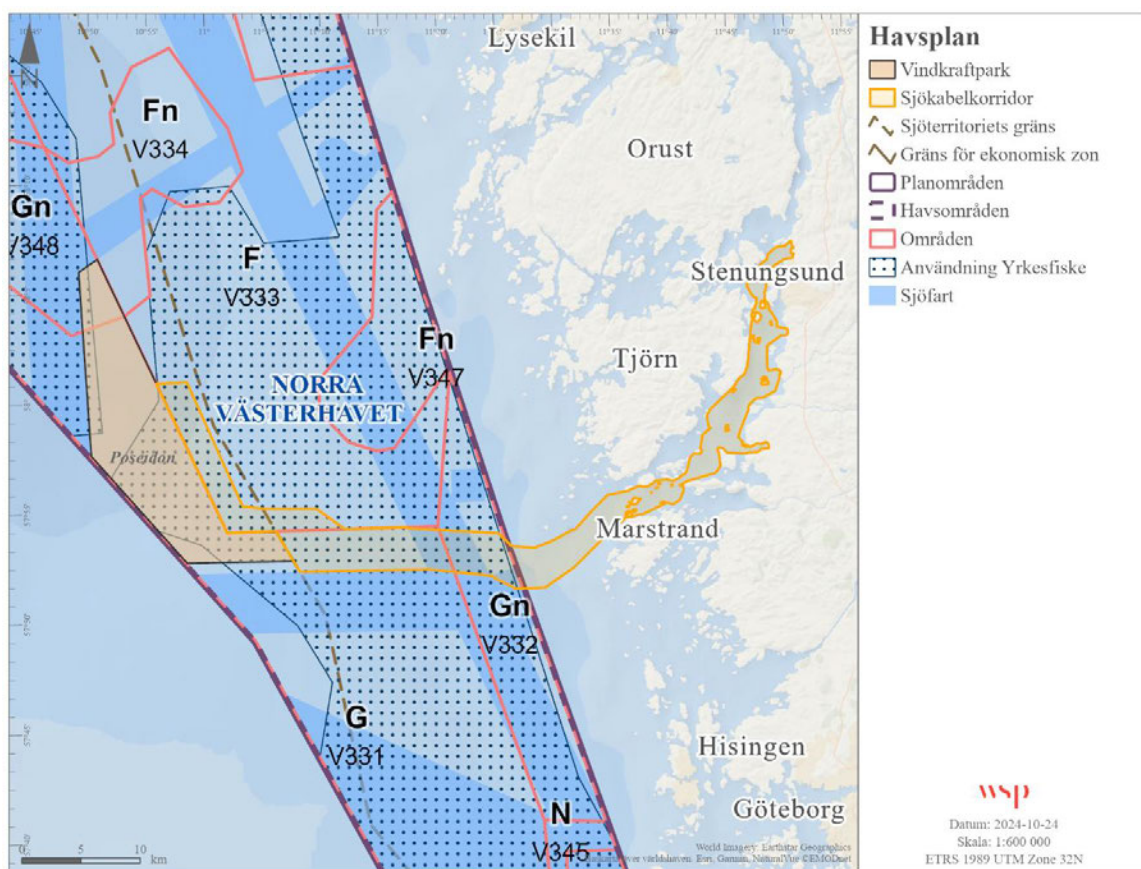
Kapitel 6

Planer och gällande bestämmelser

6 Planer och gällande bestämmelser

6.1 Havsplan

Sjökabelkorridoren ligger inom havsområdet Norra Västerhavet (Havs- och Vattenmyndigheten, 2022). Nu gällande havsplan för Västerhavet beslutades av regeringen den 10 februari 2022. Enligt den beslutade havsplanen ligger sjökabelkorridoren inom områden V331 (G), V332 (Gn) och V333 (F), vilka är utpekade för generell användning (G), generell användning med särskild hänsyn till höga naturvärden (Gn) respektive försvar (F), se figur 39. Inom de tre ovan nämnda områdena finns ytterligare avgränsningar för användning för sjöfart och yrkesfiske.



Figur 39. Sjökabelkorridorens lokalisering i förhållande till gällande havsplan.

Utöver den nationella havsplanen för Västerhavet har Tjörn och Orust kommuner gemensamt tagit fram ett förslag till en fördjupad översiktsplan för havsområdena i kommunerna som syftar till att bidra till en god havsmiljö och en hållbar tillväxt (Orust kommun & Tjörns kommun, 2024). Påverkan utifrån havsplanen, samt kommunens detaljplaner och områdesbestämmelser kommer utredas vidare och presenteras i kommande MKB.

6.2 Natura 2000 & övrig skyddad natur

6.2.1 Natura 2000

Omgivningsförhållanden

Natura 2000 heter det nätverk av naturområden som alla EU:s medlemsstater ska bidra till att skapa enligt två EU-direktiv, art- och habitatdirektivet respektive fågeldirektivet. Nätverket av områden ska tillsammans bidra till att skydda arter och naturtyper som ur ett europeiskt perspektiv är särskilt skyddsvärda. I Sverige är alla Natura 2000-områden också klassade som riksintressen för naturvård enligt 4 kap. MB, vilket bl.a. innebär att ingrepp bara får göras om de inte påtagligt skadar områdenas naturvärden.

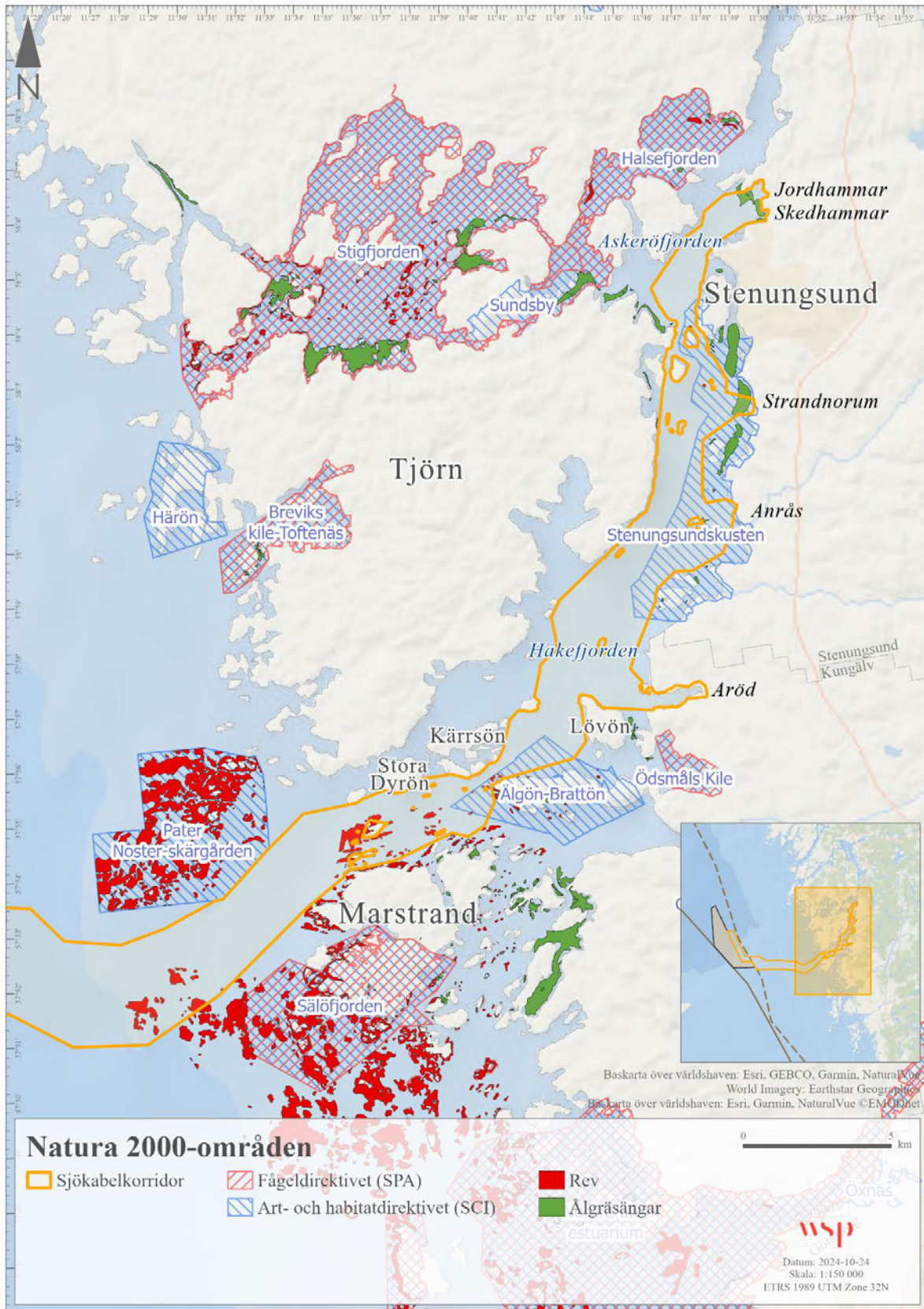
Den planerade sjökabelkorridoren överlappar delvis med de två Natura 2000-områdena Älgön – Brattön och Stenungsundskusten, som är belägna i Hakefjorden. Vid inloppet till Hakefjorden angränsar den norra delen av sjökabelkorridoren till Natura 2000-området Pater Noster-skärgården, som är beläget sydväst om Tjörn (figur 40). Söder om Marstrand, ca 600 m söder om korridoren, ligger Natura 2000-området Sälöfjorden och i Hakefjordens södra del finns Natura 2000-området Ödsmåls Kile, ca 2,5 km öster om korridoren. Väster om sjökabelkorridoren, i höjd med Stenungsund, finns tre Natura 2000-områden: Halsefjorden, Stigfjorden och Sundsby. Samtliga ovan angivna Natura 2000-områden är belägna inom 3 km från korridoren men de tre sistnämnda ligger på andra sidan om ett antal större öar.

De marina bevarandevärden som förekommer i de berörda Natura 2000-områdena är bl.a. naturtyperna sandbankar, blottade ler- och sandbottnar, rev, stora vikar och sund, samt arter av marina däggdjur och fåglar. Två av de alternativa landfästena, Strandnorum och Anrås, är lokaliserade inom Natura 2000-området Stenungsundskusten, som i huvudsak utgörs av den marina naturtypen stora vikar och sund, med inslag av blottade ler- och sandbottnar och rev. Ovanför strandlinjen vid landfästena överlappar korridoren också med ett fåtal terrestra naturtyper så som salta strandängar, silikatgräsmarker och torra hedar. För mer detaljerad information om vilka bevarandevärden och utpekade arter som finns inom de Natura 2000-områden som överlappar eller angränsar till sjökabelkorridoren, se tabell 3.

Enligt utförda karteringar¹⁴ finns en relativt stor förekomst av revmiljöer inom Natura 2000-områdena Pater Noster-skärgården och Sälöfjorden, som är belägna utanför fjorden, medan förekomsten av revmiljöer inom Natura 2000-områdena längre in i Hakefjorden och Askeröfjorden är betydligt mer sparsamma.

Ålgräsängar förekommer på ett antal platser inom eller i närheten av sjökabelkorridoren.¹ Några av dessa är belägna inom Natura 2000-områdena Stenungsundskusten, Älgön, Sälöfjorden, Halsefjorden, Sundsby och Stigfjorden. Enligt tillgängliga underlag överlappar den planerade sjökabelkorridoren generellt inte med områden med karterade ålgräsängar inom Natura 2000-områden, med undantag för strandnära områden vid landfästena Strandnorum och Anrås (båda belägna inom Natura 2000-området Stenungsundskusten).

¹⁴ Stenungsunds kommun 2022 samt Länsstyrelsen Västra Götalands län 2011–2018, GIS-lager med karterade ålgräsängar baserade på inventeringar med vattenkikare, ROV och ekolod.



Figur 40. Natura 2000-områden, rev och älgräsängar i närheten och inom den planerade sjökabelkorridoren.

Tabell 3. Natura 2000-områden som överlappar eller angränsar till den planerade sjökabelkorridoren, typ av områdesskydd samt tillhörande bevarandevärden (naturtyper och utpekade arter). Endast marina naturtyper och utpekade arter har inkluderats i tabellen. Även naturtyper där korridoren överlappar med terrestra miljöer inom Natura 2000-område har inkluderats.

Natura 2000-område	Avstånd (km)	Typ av områdesskydd	Relevanta naturtyper och utpekade arter
Älgön – Brattön (SE0520012)	Överlapp	Art- och habitatdirektivet (SCI)	1110 – Sandbankar 1140 – Blottande ler- och sandbottnar 1170 – Rev
Stenungsundskusten (SE0520048)	Överlapp	Art- och habitatdirektivet (SCI)	1140 – Blottade ler- och sandbottnar 1160 – Stora vikar och sund 1170 – Rev 1330 – Salta strandängar 6270 – Silikatgräsmarker 4020 – Torra hedar
Pater Noster-skärgården (SE0520176)	Angränsar	Art- och habitatdirektivet (SCI)	1170 – Rev 1110 – Sandbankar (ska enligt bevarandeplanen bevaras enligt OSPAR, men ej fastställt enligt regeringsbeslut) <u>Utpekade arter:</u> Knubbsäl (I bevarandeplanen finns tumlare med som prioriterad art enligt OSPAR, men detta är ej fastställt i regeringsbeslut)

Potentiell miljöpåverkan

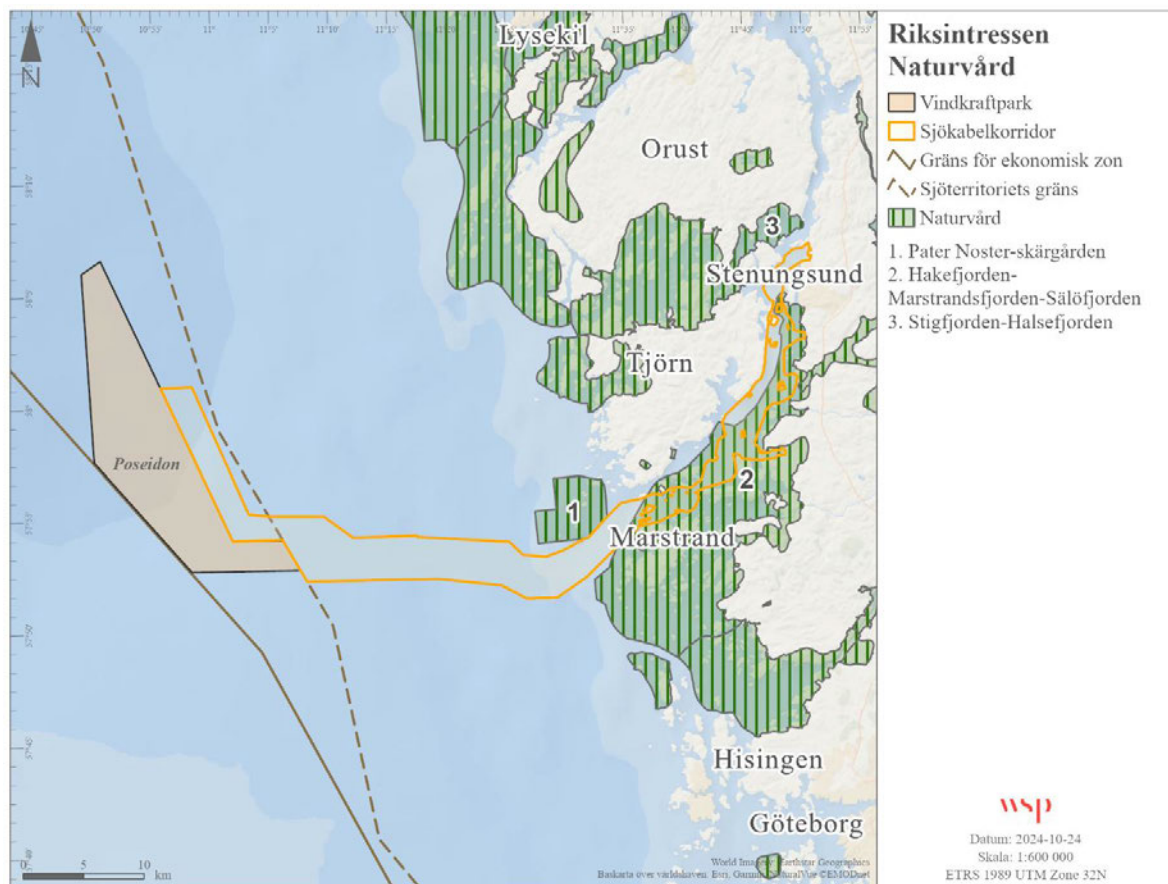
Under anläggningskedet förväntas fysisk påverkan på havsbotten kunna uppstå om nedläggning av sjökablar görs inom Natura 2000-områden. Viss fysisk påverkan kan även uppstå på stranden inom Natura 2000-området Stenungsundskusten, ifall förläggningen sker vid något utav landfästena Strandnorum eller Anrås. Viss påverkan från grumling och sedimentpålagring, undervattensbuller och förändrad tillgänglighet till följd av närvaro av arbetsfartyg på typiska arter (t.ex. fiskar och tumlare) eller utpekade naturtyper kan också ske. Under driftskedet kan fysisk påverkan på utpekade naturtyper förekomma lokalt i det fall sjökablarna behöver täckas över med kabelskydd och en mycket lokal påverkan skulle eventuellt kunna förekomma på känsliga arter (t.ex. känsliga fiskarter) från de elektromagnetiska fält som bildas kring kablarna.

En detaljerad utredning av påverkan på miljön inom överlappande, angränsande och närliggande Natura 2000-områden och bevarandevärden (utifrån befintliga underlag samt fältinventeringar) kommer att utföras inom ramen för den kommande miljöbedömningen och resultaten kommer presenteras inom ramen för den kommande MKB:n. Natura 2000-tillstånd kommer att sökas i det fall verksamheten bedöms kunna få en betydande påverkan på miljön inom något eller några Natura 2000-områden.

6.2.2 Övrig skyddad natur

Omgivningsförhållanden

Den planerade sjökabelkorridoren överlappar med, eller passerar i närheten av, tre riksintresseområden för naturvård; Pater Noster-skärgården (NRO 14132), Hakefjorden-Marstrandsfjorden-Sälöfjorden (NRO 14135) samt Stigfjorden-Halsefjorden (NRO 14 111) (figur 41). Gemensamt för alla områden är att de utgör viktiga områden för häckande och flyttande sjöfågel. Inom Hakefjorden-Marstrandsfjorden-Sälöfjorden och Stigfjorden-Halsefjorden pekas reproduktionsområden för fisk också ut som en del av skyddsvärdet.



Figur 41. Områden av riksintresse för naturvård i närheten av den planerade sjökabelkorridoren.

Sjökabelkorridoren överlappar med fyra naturreservat (Marstrands skärgård, Marstrand, Älgön och Ramsön med Keholmen) och angränsar till ytterligare två naturreservat (Pater Noster-skärgården och Södra Stenungsön) (figur 42). Naturreservatens syften varierar mellan områdena och inkluderar bevarandevärden som biologisk mångfald, friluftsliv, kulturmiljö, odlingslandskap och skärgårdsmiljö.

Korridoren överlappar även med naturvårdsområdet¹⁵ Stenungsundskusten samt med biotopskyddsområdet Jordhammarsviken i närheten av landfästet Skedhammar/Jordhammar i Askeröfjorden (figur 42). I jordbruksmark kan det finnas stenmurar, rösen och åkerholmar som är skyddade enligt det generella biotopskyddet och till vilka naturvärden kan kopplas. Enligt den nationella Våtmarksinventeringen (VMI) finns det ett område med vissa naturvärden vid Jordhammarsviken.

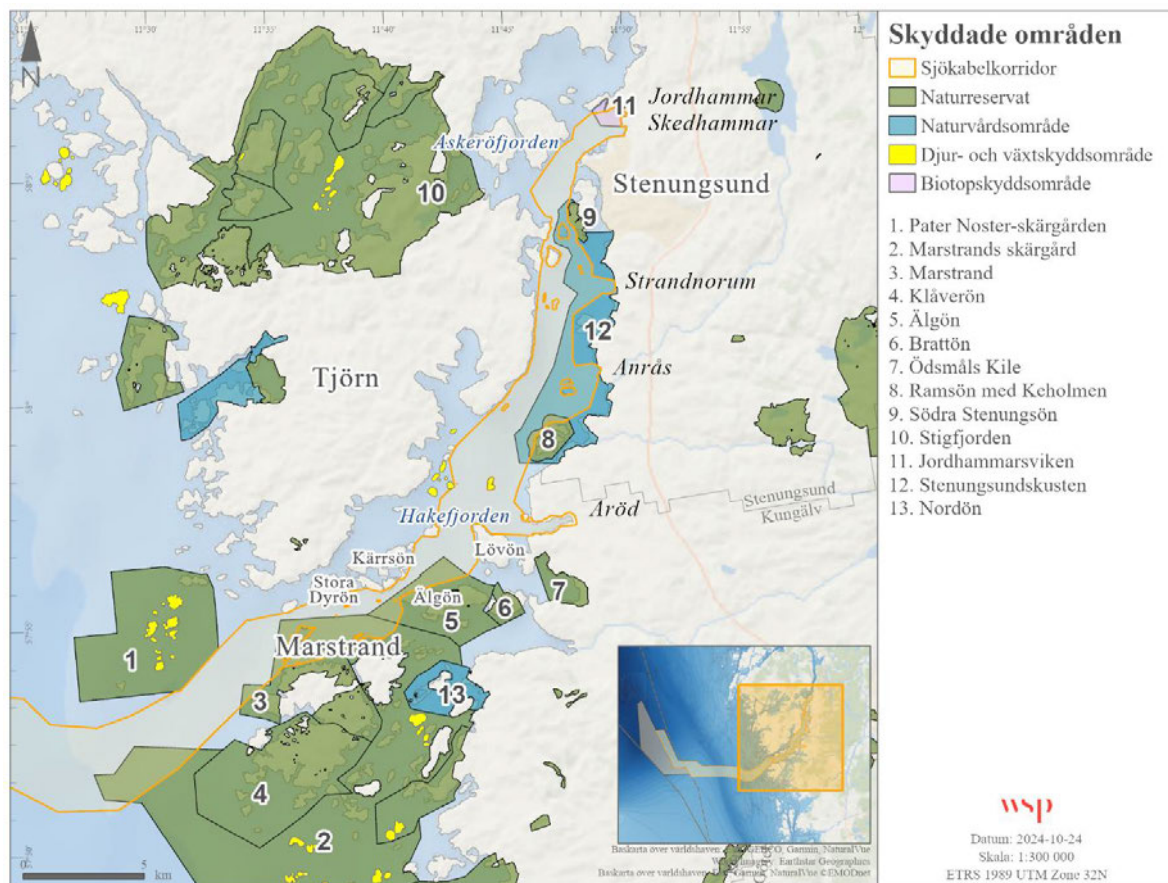
Inom, samt i närheten av, sjökabelkorridoren finns även några djur- och växtskyddsområden (figur 42) med tillträdesförbud under delar av året. Dessa omger några mindre öar/holmar och syftet med tillträdesförbuden är fågelskydd.

Som en del av kommunernas arbete med planering och åtgärder för att bevara värdefull natur och hotade arter används ibland naturvårdsprogram. Enligt underlag mottagna från Stenungsunds kommun angränsar eller överlappar korridoren längs med den östra sidan av Hakefjorden med ett antal kommunala naturvårdsprogram.

Stora delar av kusten omfattas av strandskydd vilket generellt innefattar ett område på minst 100 m från strandlinjen både ut mot havet och in mot land. Strandskyddet är upphävt inom en del av

¹⁵ Naturvårdsområden är en gammal skyddsform som idag har ett skydd liknande skyddet för naturreservat.

industrihamnen i nordvästra Stenungsund. Även vattendragen Vallby å, Norumsån, och Ödsmålsån som mynnar inom området för sjökabelkorridoren omfattas av strandskydd. I större delen av området för sjökabelkorridoren är strandskyddet utvidgat till 300 m ut från strandlinjen (med undantag för nämnda vattendrag).



Figur 42. Skyddade naturområden längs den planerade sjökabelkorridoren.

Potentiell miljöpåverkan

Sjökabelkorridoren passerar genom eller intill ett flertal områden med olika typer av naturskydd, vilket medför att påverkan på de värden som de avser att skydda inte kan uteslutas. Risken för potentiell påverkan är störst under anläggningsskedet då viss påverkan i form av grumling och sedimentspridning samt fysisk påverkan på känsliga habitat kan förekomma. Arbetena kan även innebära en tillfällig störning i form av närvaro av arbetsfartyg och undervattensbuller som potentiellt kan påverka t.ex. marina däggdjur, fiskar eller fåglar inom skyddade områden. Under driftskedet förväntas risken för påverkan vara liten men det går inte att utesluta en fysisk påverkan på botten inom skyddade områden (förändrat habitat) i det fall sjökablar behöver täckas över med kabelskydd eller om det uppkommer behov av eventuella reparationer av sjökablarna.

På land kan tillfällig fysisk påverkan till följd av arbeten på stranden, grumling i vattendrag eller förändrad tillgänglighet till följd av närvaro av arbetsmaskiner uppstå, främst under anläggningsskedet.

Risker för eventuell påverkan på skyddade områden och arter, samt eventuell påverkan på kommunala naturvårdsprogram kommer att utredas närmare inom ramen för den kommande MKB:n.

6.3 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett styrmedel som infördes med miljöbalken. Avsikten med normerna är att förebygga eller åtgärda miljöproblem, uppnå eller upprätthålla miljökvalitetsmålen och att genomföra EU-direktiv.

I dag finns det miljökvalitetsnormer för:

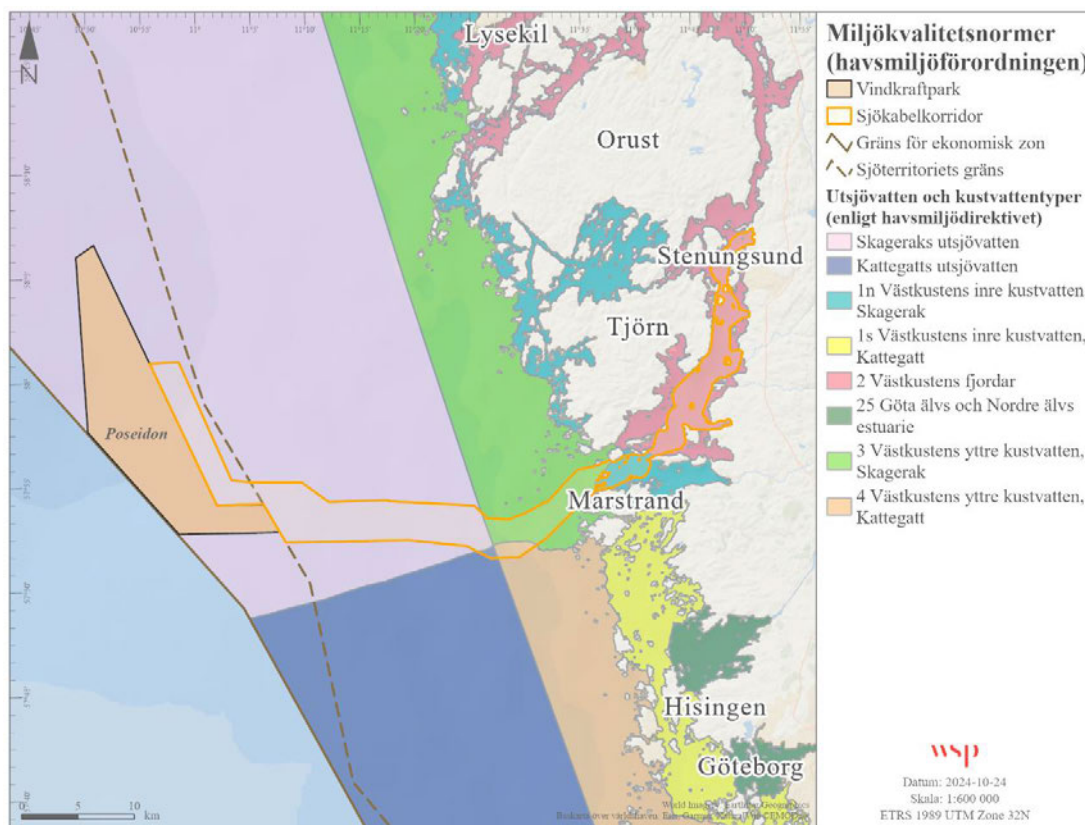
- Utomhusluft (SFS 2010:477)
- Vatten (SFS 2004:660)
- Fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- Omgivningsbuller (SFS 2004:675)
- Havsförvaltning (HVMFS 2012:18)

För den planerade verksamheten bedöms potentiell påverkan på MKN enligt havsmiljödirektivet (2008/56/EG) och vattendirektivet (2000/60/EG) vara relevanta. Havsmiljödirektivet omfattar ytvatten från strandlinjen ut till gränsen för svensk ekonomisk zon. I kustområdet (1 nautisk mil från kusten) överlappar havsmiljödirektivet med vattendirektivet.

6.3.1 Utsjövatten och kustvatten enligt havsmiljöförordningen

Havsmiljödirektivet är infört i svensk lagstiftning genom havsmiljöförordningen (2010:1341). MKN för utsjövatten och kustvatten enligt havsmiljöförordningen fastställs i Havs- och vattenmyndighetens (HaV) föreskrifter HVMFS 2012:18. HaV har gjort en uppdatering och ändrat föreskrifterna HVMFS 2012:18 och om vad som kännetecknar god miljöstatus samt miljökvalitetsnormer med indikatorer för Nordsjön och Östersjön genom HVMFS 2024:11. De nya föreskrifterna trädde i kraft den 1 juli 2024.¹⁶ Sjökabelkorridoren överlappar med två utsjövattentyper och fyra kustvattentyper enligt havsmiljöförordningen (Figur 43).

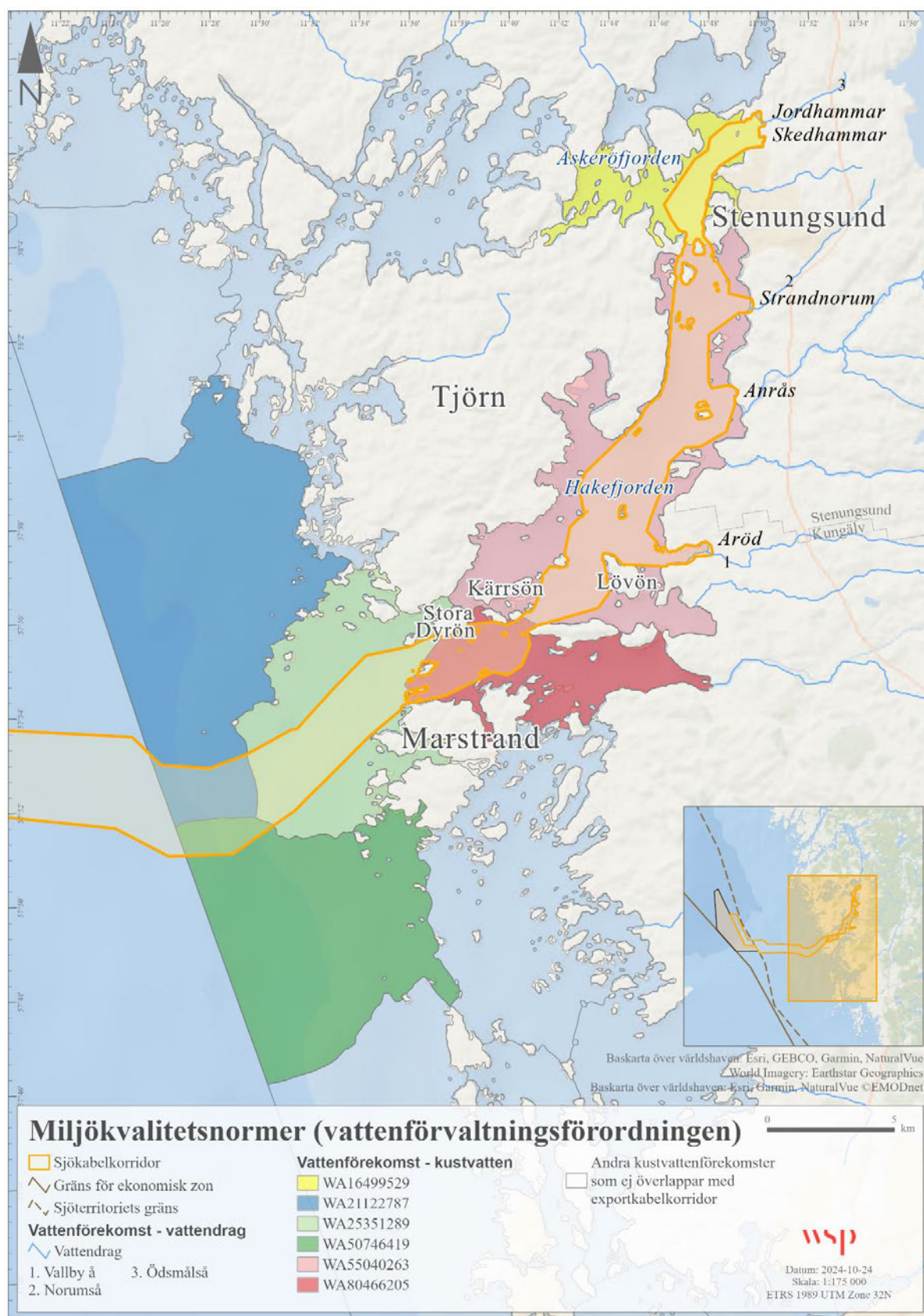
¹⁶ <https://www.havochvatten.se/download/18.1d23b59c190125a43f289e41/1719050950598/HVMFS%202024-11-ev.pdf>



Figur 43. Karta över utsjövatten- och kustvattentyp enligt havsmiljöförordningen.







6.3.2 Vattenförekomster enligt vattenförvaltningsförordningen

Vattendirektivet är infört i svensk lagstiftning genom Vattenförvaltningsförordningen (2004:660). Bedömningsgrunder för vattenförekomster redovisas i HaV:s föreskrifter HVMFS 2019:25. Sjökabelkorridoren överlappar med nio ytvattenförekomster enligt vattenförvaltningsförordningen, varav sex är kustvattenförekomster och tre är vattendrag (se figur 44). Se tabell 4 för de enskilda förekomsternas status.



Figur 44. Karta över ytvattenförekomster enligt vattendirektivet.

Tabell 4. Sammanfattning av vattenförekomsternas ekologiska och kemiska status, samt beslutad MKN enligt vattenförvaltningsförordningen.

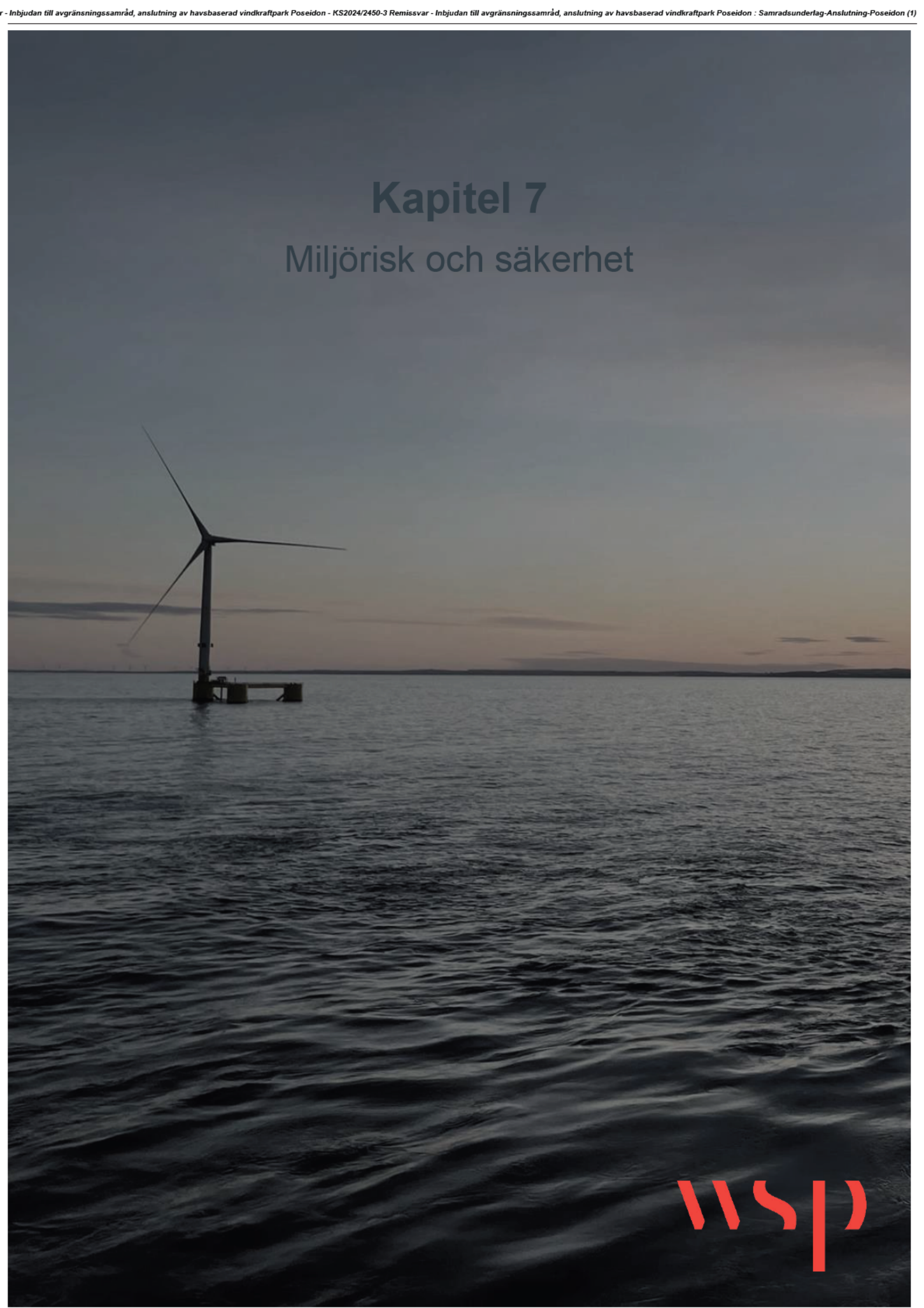
Ytvattenförekomst	Namn	I figur	MKN Ekologisk status		MKN Kemisk ytvattenstatus	
			Status 2017–2021	Kvalitetskrav	Status 2017–2021	Kvalitetskrav
Kustvatten						
WA21122787	Hjärteröfjorden		Måttlig	God ekologisk status 2027	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus
WA50746419	Göteborgs n n skärgårds kustvatten		Måttlig	God ekologisk status 2027	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus
WA25351289	Marstrandsfjorden		Måttlig	God ekologisk status 2027	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus 2027
WA80466205	Älgöfjorden		God	God ekologisk status 2027	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus 2027
WA55040263	Hake fjord		Måttlig	God ekologisk status 2027	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus 2027
WA16499529	Askeröfjorden		Måttlig	God ekologisk status 2027	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus 2027
Vattendrag						
WA68131811	Vallby å	1	Måttlig	God ekologisk status 2033	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus
WA81848005	Norumså	2	Måttlig	God ekologisk status 2033	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus 2027
WA10307970	Ödsmålså	3	Måttlig	God ekologisk status 2033	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus

6.3.3 Potentiell miljöpåverkan

Den ansökta verksamheten kan komma att medföra fysisk påverkan, spridning av undervattensbuller, sedimentspridning och spridning av föroreningar. Inom vilken utsträckning detta påverkar miljökvalitetsnormer i de berörda vattenförekomsterna kommer att utredas inom ramen för MKB. Verksamheten kommer att anpassas så att ingen oacceptabel påverkan uppstår.

Kapitel 7

Miljörisk och säkerhet



inte ska behövas i annan form än som inspektioner. Endast en liten risk för utsläpp av farliga ämnen förväntas därmed föreligga under sjökabelns driftskede.

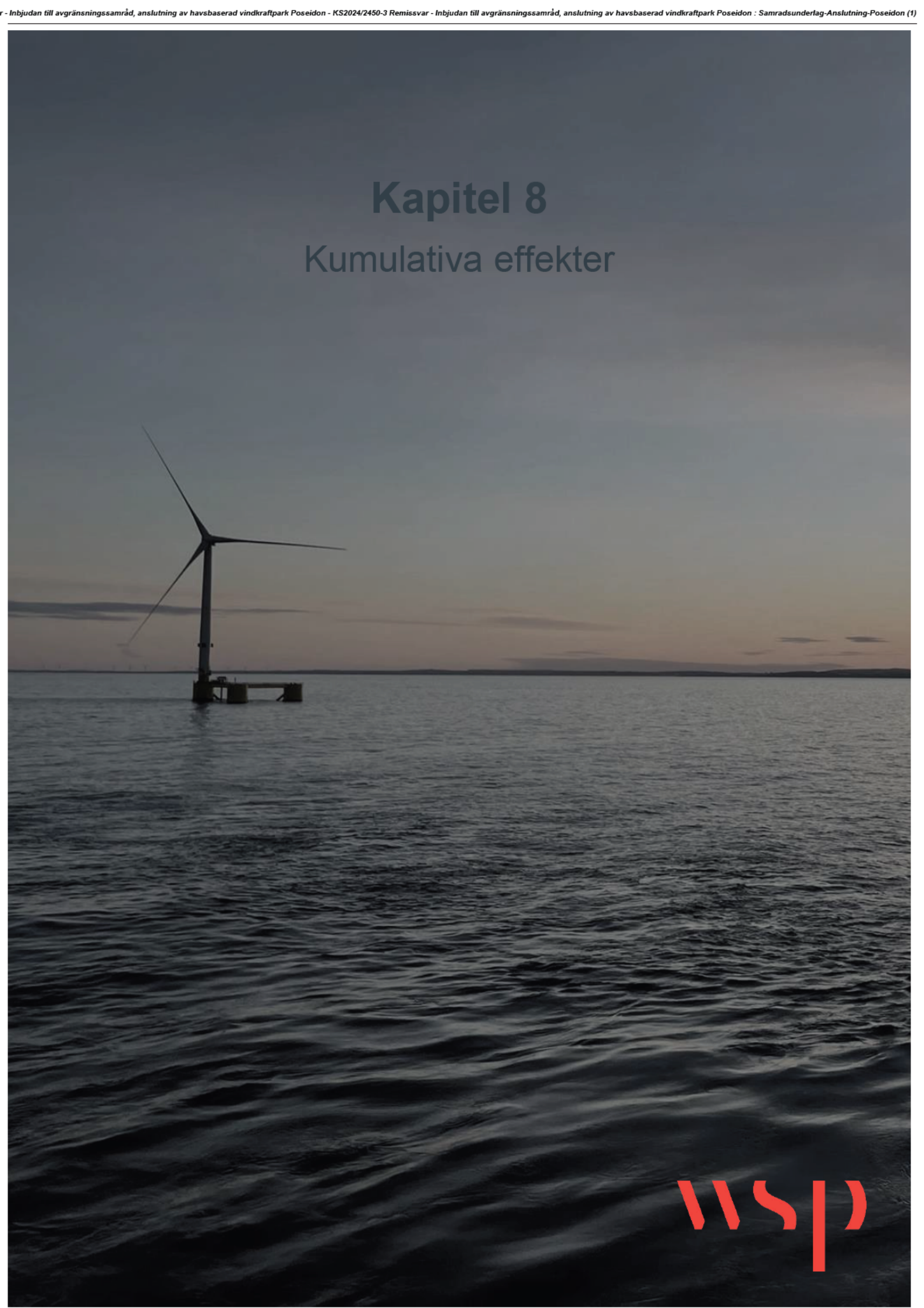
Inom områdena för landfästena finns geologiska förutsättningar som kan medföra risk för skred. Risker för skred, inkl. behovet och utformningen av nödvändiga skyddsåtgärder, kommer utredas vidare och i nödvändig utsträckning redovisas i kommande MKB.

Projektet kommer att detaljprojekteras, anläggas och drivas utifrån den svenska miljölagstiftningen och med fokus på att avlägsna och reducera arbetsmiljörisker. Potentiella arbetsmiljörisker kommer utredas vidare och beskrivas under projektets detaljprojekteringsfas (ej en del av kommande MKB).

Specifika miljörisker kopplade till verksamheten samt vilka åtgärder som kan vidtas för att undvika oplanerade händelser som kan ge upphov till utsläpp och påverka miljö och hälsa vid anläggande och under driftskedet kommer undersökas vidare och beskrivas inom ramen för MKB:n.

Kapitel 8

Kumulativa effekter



8 Kumulativa effekter

Effekter från flera källor kan samverka och bidra till kumulativa effekter. Kumulativ påverkan kan uppkomma mellan den planerade verksamheten och andra pågående verksamheter. Kumulativ påverkan kan även uppkomma mellan olika delar av projekt Poseidon, t.ex. i anläggningskedje där olika effekter som uppkommer vid nedläggning av sjökablarna kan kombineras med effekter från etableringen av vindkraftparken.

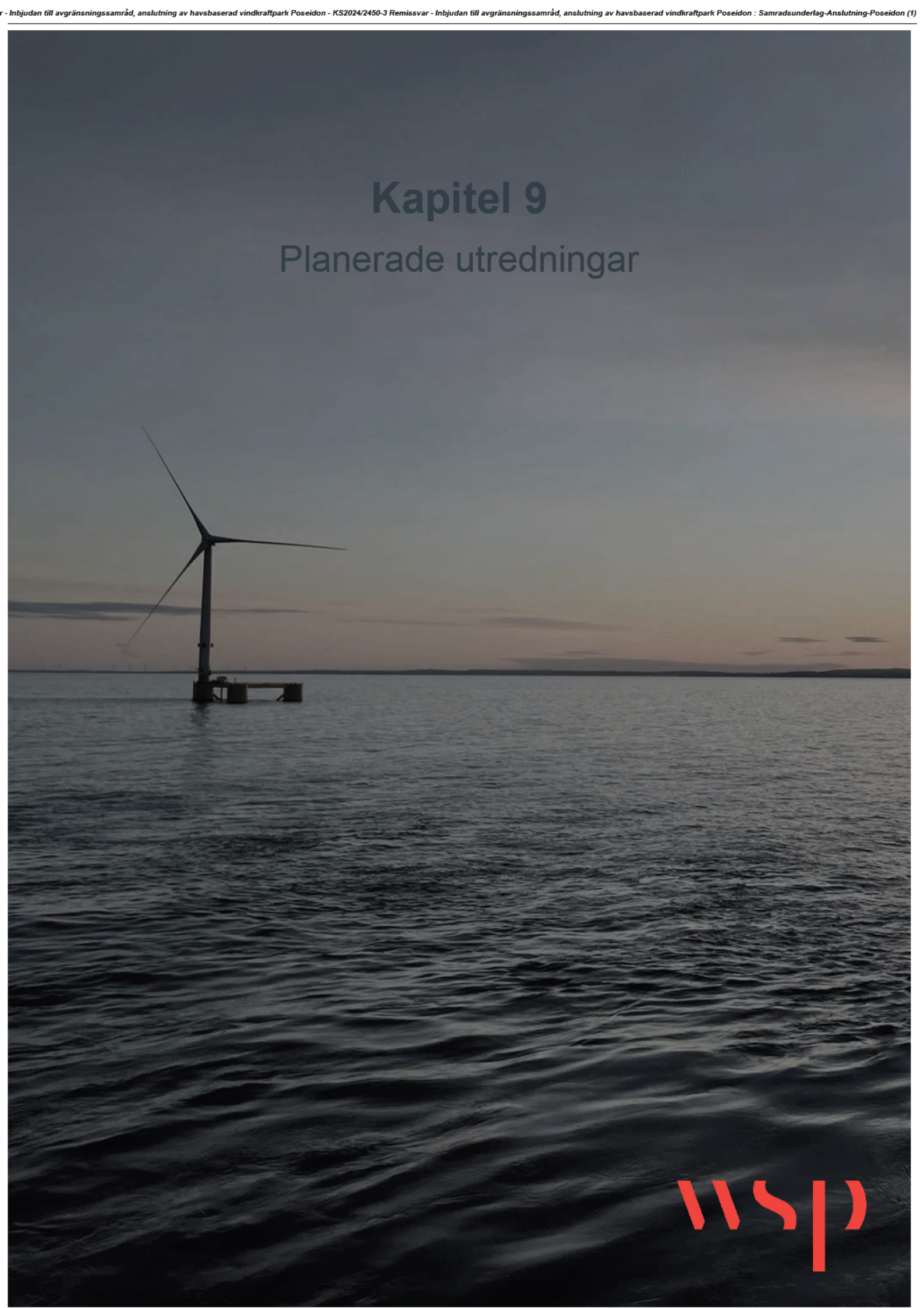
Bedömningen av kumulativa effekter kommer inkludera relevanta pågående och tillståndsgivna verksamheter. Bedömningen kommer att utgå från ett nuläge där befintlig miljöpåverkan från verksamheter (t.ex. sjöfart och yrkesfiske) antas fortgå som i nuläget. Miljöpåverkan från dessa verksamheter syns redan i den omgivande miljön och beaktas genom att miljöbedömningen kommer att utgå från ett nuläge där miljön förutsätts påverkas av dessa verksamheter. Ett exempel på detta är att bottentrålning förutsätts bedrivas så som idag, vilket innebär att verksamhetens påverkan på fisk kommer att bedömas utifrån antagandet om fortsatt bottentrålning i de områden där bottentrålning sker idag.

Inom ramen för den kommande MKB:n kommer en analys av kumulativ påverkan göras för; 1) sjökablar och andra pågående eller tillståndsgivna verksamheter, 2) sjökablar och övriga delar av projekt Poseidon som helhet (t.ex. vindkraftpark inkl. internkabelnät).

Preliminärt bedöms analysen av kumulativa effekter vara särskilt viktig för bedömningen av konsekvenser för bl.a. fisk, bottensamhällen, marina däggdjur, yrkesfiske och sjöfart.

Kapitel 9

Planerade utredningar



9 Planerade utredningar

Inför inlämning av relevanta tillståndsansökningar planeras ett antal underlagsutredningar och fältundersökningar utföras. Syftet med planerade utredningar är att få fram tillräcklig och tillförlitlig information om området inför framtagandet av MKB:n. Nedan följer en kortfattad beskrivning av de utredningar som planeras kopplat till tillståndsansökningar relaterade till sjökabelförläggningen. I det fall tillstånd krävs till en eller flera av nedan angivna undersökningar hanteras detta i separat ordning, undersökningarna omfattas således inte utav aktuellt samråd.

Planerade fältundersökningar

Bolaget har sökt tillstånd för att genomföra olika typer av fältundersökningar; geofysiska, geotekniska och miljöundersökningar. De olika undersökningstyperna ger olika typer av information om hur området och förhållandena i och på havsbotten ser ut i den föreslagna sjökabelkorridoren och är relevanta i olika skeden av projektet. De undersökningsmetoder som planeras ger information om miljön på botten samt i bottensubstratets ytskikt. De typer av miljöundersökningar som planeras i dagsläget är visuell inventering (dropvideo/ROV), bottenfaunaprovtagning och sedimentprovtagning. Även andra metoder kan läggas till vid behov. För att få en överblick över sedimentets typ och korstorlek, samt eventuella miljögifter, kommer sedimentprovtagningar att genomföras.

Sedimentmodellering

En sedimentmodellering kommer att tas fram inom projektet och användas som stöd för val av korridor och teknik för nedläggning av sjökablar. Modelleringen baseras på flertalet olika faktorer så som exempelvis strömningsdata, bottenförhållanden, nedläggningsmetod etc. Resultatet kan användas för att beskriva förväntad grumling och sedimentpålagring. Resultatet från sedimentmodelleringen kommer att ligga till grund för bedömningar av påverkan på relevanta miljöaspekter.

Fiskutredning

En skrivbordsbaserad utredning där information om förekommande fiskarter sammanställs. Arternas känslighet för olika typer av påverkan utreds och det görs en avgränsning av vilka typer av påverkansfaktorer och vilken påverkansgrad som är relevant. Syftet med studien är att förstå hur fisksamhället kommer att påverkas av den planerade verksamheten.

Risikanalys fartygstrafik

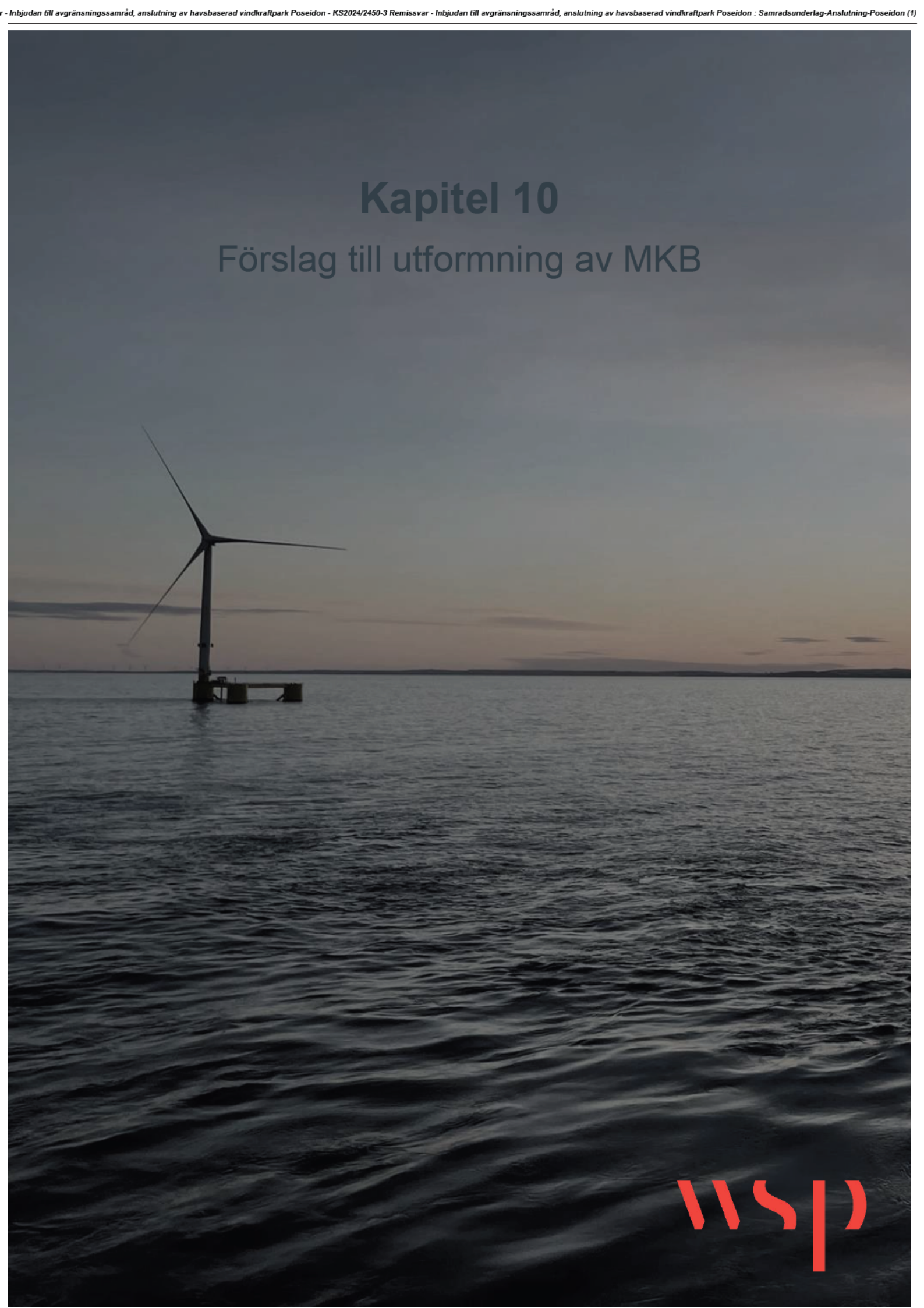
Sjökabelkorridoren överlappar med ett antal allmänna farleder och områden som kommunernas havsplaner pekar ut som områden för fritidsbåtstrafik. En riskanalys kommer att utföras med fokus på fartygstrafik som kommer att ligga till grund för bedömningen av påverkan på sjöfart under anläggning och drift. Resultaten är viktiga för att undvika olyckor under anläggning och drift.

Natura 2000

Sjökabelkorridoren överlappar med och ligger angränsande till eller i närheten av ett antal Natura 2000-områden och riskerar därmed att påverka dessa. En fördjupad Natura 2000-utredning kommer att genomföras som syftar till att bedöma påverkan på miljön inom de relevanta Natura 2000-områdena och utpekade bevarandevärden. Bedömningen kommer att göras i två steg där risk för betydande påverkan på miljön i relevanta Natura 2000-områden bedöms, vartefter en fördjupad bedömning av risk för skada på utpekade livsmiljöer och störning av utpekade arter bedöms i sådana eventuella områden där risk för betydande påverkan på miljön identifierats. Natura 2000-naturtyper och arter som finns utpekade inom berörda Natura 2000-områden kommer att sammanställas och en analys görs av arternas samt naturtypernas känslighet för olika typer av påverkansfaktorer. En bedömning kommer således att göras av verksamhetens påverkan för varje enskilt Natura 2000-område.

Kapitel 10

Förslag till utformning av MKB



10 Förslag till utformning av MKB

En miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas för att redovisa den miljöpåverkan som kan uppstå av den planerade verksamheten.

Då den planerade verksamheten förväntas beröra en stor geografisk yta kommer den förväntade miljöpåverkan att presenteras på olika detaljeringsnivåer beroende på de specifika förutsättningar som finns i de påverkade områdena. Den geografiska avgränsningen varierar också beroende på vilken påverkansfaktor som är aktuell. Exempelvis avgränsas grumlande eller bullrande verksamhet geografiskt utifrån hur långt de grumlande partiklarna eller ljudet sprider sig. Aspekter som fysisk påverkan på botten har i stället en mycket lokal påverkan.

Nedan följer ett förslag på utformning av de delar av miljökonsekvensbeskrivningen som är relevanta för sjökabelsträckningen, dvs. sträckan från vindkraftparken till landfästet.

- Icke-teknisk sammanfattning
- Inledning och bakgrund
- Presentation av sökanden och verksamheten
- Beskrivning av miljöbedömningsprocessen (tillstånd och lagrum samt genomförda samråd)
- Beskrivning av avgränsning och metodik
- Beskrivning av planerad verksamhet (teknik och genomförande, föreslagna skyddsåtgärder)
- Alternativredovisning (lokalisering och teknikval samt nollalternativ)
- Påverkansfaktorer
 - Grumling och sedimentpålagring
 - Fysisk påverkan
 - Förändrad tillgänglighet
 - Buller (luftburet och under vatten)
 - Elektromagnetiska fält
- Verksamhetens miljöeffekter och konsekvensbedömningar för samtliga relevanta miljöaspekter
 - Bottenförhållanden
 - Föroreningar och miljöfarliga områden
 - Bottensamhällen
 - Marina däggdjur
 - Fisk
 - Fågel
 - Kulturmiljö
 - Rekreation och friluftsliv
 - Yrkesfiske
 - Sjöfart

- Totalförsvaret
- Övrigt näringsliv och infrastruktur (t.ex. vattenbruk, befintliga ledningar m.m.)
- Natura 2000
- Övrig skyddad natur
- Verksamhetens eventuella påverkan på miljö kvalitetsnormer och miljömål
- Eventuella hälsorisker och miljörisker kopplat till planerad verksamhet och de planerade riskreducerande åtgärderna
- Kumulativa effekter
- Redogörelse för sakkunskap hos de som medverkat till framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen
- Referenslista

Kapitel 11

Referenser och ordlista



11 Referenser och ordlista

11.1 Referenser

- Fredriksson, R., Erlandsson, M., och Bergström, U., (2021). Kartering av uppväxtområden för fisk och större kräfdjur i grunda områden i Västerhavet. SLU, Institutionen för akvatiska resurser. Aqua reports 2021:15.
- Gilles, A., Authier, M., Ramirez-Martinez, N.C., Araújo, H., Blanchard, A., Carlstrom, J., Eira, C., Dorémus, G., Fernandez-Maldonad, C., Geelhoed, S.C.V. and Kyhn, L., (2023). Estimates of cetacean abundance in European Atlantic waters in summer 2022 from the SCANS-IV aerial and shipboard surveys. University of Veterinary Medicine Hannover.
- Lacey, C., Gilles, A., Herr, H., MacLeod, K., Ridoux, V., Santos, M.B., Sheidat, M., Teilmann, J., Sveegaard, S., Vingada, J. and Viquerat, S., (2022). Modelled density surfaces of cetaceans in European Atlantic waters in summer 2016 from the SCANS-III aerial and shipboard surveys.
- Naturhistoriska riksmuseet, (2024). Karta med observationer – tumlare. [online] <
<https://marinadaggdjur.nrm.se/observationer-tumlare>>. Senast hämtad 2024-10-03
- Orust kommun & Tjörns kommun (2024). Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommuner. <https://www.orust.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/oversiktlig-planering/fordjupad-oversiktsplan-for-havet-i-tjorns-och-orust-kommuner>
- Havs- och Vattenmyndigheten, 2022. Havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. <https://www.havochvatten.se/download/18.5a0266c017f99791d0e68c2b/1655131290482/havsplaner-beslutade-2022.pdf>
- Länsstyrelserna (2024). Planeringsunderlag för marina kulturmiljövärden i den nationella havsplaneringen: Nationell sammanställning av regleringsbrevsuppdrag RB2021:3B4.
- Länsstyrelsen Västra Götalands Län. (2018). Bevarandeplan för Natura 2000-området SE0530036 Sälöfjorden.

11.2 Ordlista

I tabellen nedan återfinns förklaringar på termer som används i samrådsunderlaget.

Ordlista	
Förkortning	Betydelse
HDD	Styrd horisontell borring
LC	Livskraftig
MKB	Miljökonsekvensbeskrivning
MKN	Miljö kvalitetsnorm
OSPAR	Convention for the Protection of the Marine Environment
LSEZ	Lag om Sveriges ekonomiska zon
OXA	Oexploderad ammunition
Svk	Svenska Kraftnät
Ord	Betydelse
Avgränsningssamråd	Samråd som hålls när betydande miljöpåverkan antagits (enligt miljöbalkens bestämmelser)
Exportledning	Hela kabelsträckningen från vindkraftparken, upp på land till anslutningspunkten till transmissionsnätet. Exportledningen består av sjökabel till havs och av mark- och/eller luftledning på land.
Grumling	Frigörande av partiklar i vattenmassan
Havsplan	Strategisk plan för hur havet ska användas på ett effektivt och hållbart sätt
Kontinentalsockellagen	Lag gällande kontinentalsockeln (motsvarande svenskt territorialvatten och svensk ekonomisk zon)
Kumulativa effekter	Samverkan av effekter från flera olika källor, se beskrivning kapitel 8
Landfäste	Område i strandzonen där sjökabel övergår till markkabel, se kapitel 2.2
Megafauna	Större djurarter inom ett område
Miljöbalken	Svensk miljölagstiftning, trädde i kraft 1 januari 1999.
Miljö kvalitetsnorm	Svenskt juridiskt styrmedel, normen ska avspegla den lägsta godtagbara miljö kvaliteten el. det önskade miljö tillståndet.
Nätkoncession	Tillstånd att bedriva elnätsverksamhet
Sjökabelkorridor	Det område från vindkraftparken in till alternativa landfästen inom vilket sjökablar kan komma att förläggas
Sjökabelsträckning	Syftar till den del av anslutningsledningen som förläggs till havs
Skarvplats	Tillfällig grop på eller i närheten av stranden där övergång från sjökabel till markkabel sker.
Transformatorstation	Station där den elektriska energin omvandlas till en spänning som är kompatibel med ledningsnätet
Transmissionsnät	Svk:s ledningsnät (tidigare benämnt stamnät)
Trål	Fiskeredskap som används av kommersiella fiskare
Vattenförekomst	Avgränsat vattenområde, t.ex. en sjö eller vattendrag som fastställts av vattenmyndigheterna och för vilket miljö kvalitetsnormer gäller
Vattenverksamhet	Vattenverksamhet är arbeten och anläggningar i vatten som förändrar vattenområdets djup, storlek eller läge.

Filén hittades inte. Den är antingen borttagen eller utcheckad



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2024/2195
2024-11-06



Plankostnadsavtal

Detaljplan för Del av Rollsbo 1:32, m.fl "Åseberget"
Kungälv, Kungälv kommun

cl

1 AVTALET

1.1 PARTER

Med anledning av byggherrens förfrågan om upprättande av detaljplan del av Rollsbo 1:32 m.fl. har detta plankostnadsavtal tecknats mellan följande parter:

Kungälv kommun, organisationsnummer 212000-1371,
nedan kallad *kommunen*, och

BOKAB, organisationsnummer 556069-9539
nedan kallad *exploatören*.

Kommunen och exploatören är nedan gemensamt benämnda parterna.

1.2 SYFTET MED PLANKOSTNADSAVTALET

Kommunfullmäktige har antagit en taxa för nämndens verksamhetsområde. Av taxan framgår att planavgift ska tas ut för kostnader för att upprätta eller ändra detaljplaner.

Det här avtalet tecknas i syfte att fastställa kostnader, kostnadsfördelning och parternas olika åtaganden i samband med upprättande av detaljplan, del av Rollsbo 1:32 m.fl. "Åseberget".

Planläggningen syftar till att pröva exploatering enligt Kommunstyrelsens beslut om positivt planbesked och planuppdrag 2013-06-12 §278/2013.

Avtalet syftar även till att informera om förutsättningar som kommunen och exploatör ska förhålla sig till i samband med genomförandet av planerad exploatering, dvs. efter att detaljplanearbete formellt har avslutats. Faktiska kostnader för nedlagt arbete under detaljplanens genomförandeskede samt övriga kostnader kopplade till detta skede regleras inte i detta avtal.

1.3 GILTIGHET

Detta plankostnadsavtal ska godkännas senast 2025-02-28 av Kommunstyrelsen genom beslut som vinner laga kraft, annars faller avtalet. Innan plankostnadsavtalet tas upp för godkännande ska det vara undertecknat och godkänt av exploatören.

Kommunen undertecknar plankostnadsavtalet efter att kommunstyrelsens beslut angående detta avtal har vunnit laga kraft.

Avtalet är giltigt endast om det undertecknats av båda parter.

1.4 GENOMFÖRANDEAVTAL

Ett exploateringsavtal ska arbetas fram parallellt med detaljplaneprocessen och vara undertecknat av exploatören innan detaljplanen antas. Undertecknande av kommunen sker efter att kommunens antagandebeslut har vunnit laga kraft.

Exploateringsavtalet ska villkoras av att detaljplanen vinner laga kraft. Parterna avser att i exploateringsavtalet reglera samtliga frågor rörande förutsättningar, kostnader och ansvarsfördelning för genomförandet av detaljplan och byggnation.

1.5 TIDIGARE ÖVERENSKOMMELSER, ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Alla tidigare avtal, skriftliga eller muntliga åtaganden och utfästelser som föregått avtalet ersätts av innehållet i detta avtal med eventuella bilagor.

Ändringar och/eller tillägg till detta avtal ska, för att äga giltighet mellan parterna, upprättas skriftligen och vara behörigt undertecknade.

1.6 ÖVERLÅTELSE AV AVTAL

Exploatören får inte överlåta det här avtalet till någon annan fysisk eller juridisk person, utan kommunens skriftliga medgivande.

1.7 ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR

Parterna ska underhand och utan dröjsmål kommunicera och informera motparten i frågor som är av betydelse för planarbetet och dess framtagande.

Exploatören är medveten om att vissa önskemål inte alltid kan tillgodoses, även om förutsättningarna från början bedömdes positiva för en planläggning.

Eftersom det under planarbetet kan komma fram information som gör att den planläggning som det här avtalet syftar till inte längre är lämplig, kan kommunen inte garantera att planarbetet leder fram till en antagen detaljplan.

Om omfattning och innehåll ändras väsentligt ska den ändrade inriktningen förankras politiskt hos kommunen.

1.8 UPPSÄGNING AV AVTALET

Parterna har rätt att säga upp avtalet. I så fall upphör samarbetet omedelbart och planarbetet avbryts. Uppsägningen från exploatören ska vara skriftlig. Ett beslut från kommunen att avbryta planarbetet medför att avtalet upphör att gälla. Skulle planarbetet avbrytas ska exploatören betala upparbetade plankostnader till och med avbrottet. I det fall kommunen har beställt arbeten, som ej går att återkalla, innan samarbetet avbröts ska exploatören stå för sin andel av dessa kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt försöka begränsa sådana kostnader för exploatören.

Kommunen kan inte garantera antagande av detaljplan utan reserverar sig för den prövning av detaljplanen som kommunen och beslutande myndigheter utför.

Exploatörerna äger ej rätt till ersättning/skadestånd från kommunen om planarbetet avbryts, detaljplanen inte antas eller får laga kraft, om detaljplan upphävs inte antas eller inte vinner laga kraft, om detaljplan upphävs eller om exploateringen, oavsett skäl, inte kan genomföras.

1.9 HÄVNING AV AVTALET

Om exploatören inte uppfyller sina skyldigheter enligt detta avtal så har kommunen rätt att häva avtalet. Likaså om exploatören inte kommer in med det underlag som krävs eller betalar fakturor inom överenskommen tid. Hävningen ska föregås av en skriftlig uppmaning om vad som ska åtgärdas inom en viss tid och att utebliven åtgärd leder till hävning. Meddelandet ska vara skriftligt.

Vid hävning av avtalet ska exploatören betala upparbetade plankostnader till dess att avtalet hävs. I det fall kommunen, innan hävning, har beställt arbeten som ej går att

återkalla ska exploatören stå för sin andel av dessa kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt försöka begränsa sådana kostnader för exploatören. Exploatören äger ej rätt till ersättning/skadestånd från kommunen om avtalet hävs.

1.10 TVIST

Twist rörande tolkning eller tillämpning av detta avtal och ur avtalet uppkomna rättsförhållanden ska, om parterna inte enas om annat, hänskjutas till svensk allmän domstol.

2 PLANARBETET

2.1 BAKGRUND

Planarbete startar i huvudsak i enlighet med planbesked KS2013/404 beslutat 2013-06-12 § 278/2013. Avsikten med detaljplaneringen är att möjliggöra för exploatering med bostäder och verksamheter på Åseberget.

2.2 OMRÅDESAVGRÄNSNING

Planområdet är beläget strax nordväst om Kungälv centrum, mellan Rollsbo industriområde och bostadsområdet Komarken. Se kartbild nedan. De fastigheter som berörs av planläggningen är Rollsbo 1:32, 3:25, 3:17, Tråget 1 och Komarken 1:1. Områdets areal är ca 540 000 kvadratmeter. Området kan komma att justeras under pågående planarbete.

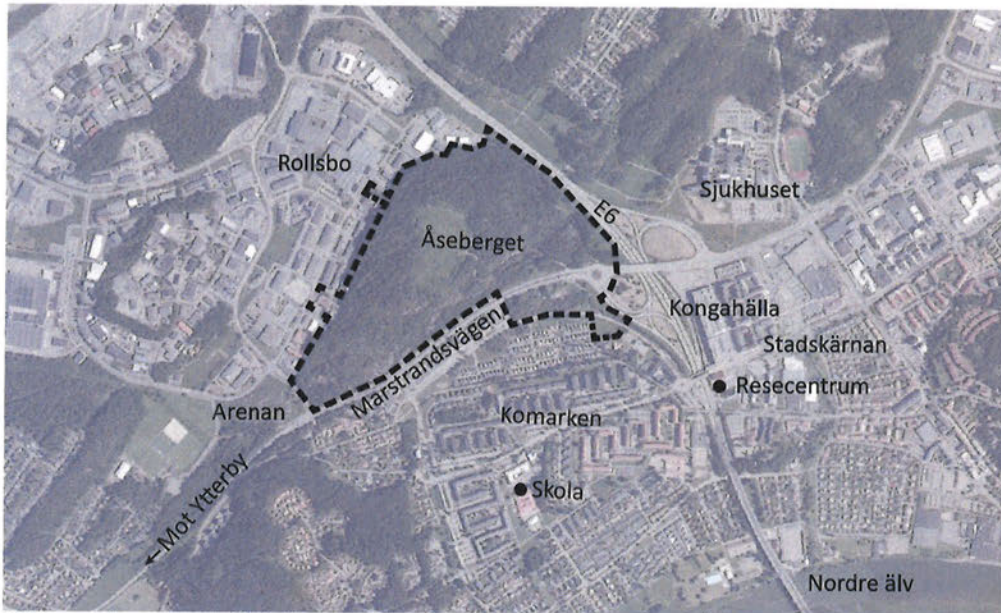


Bild som visar den preliminära utbredningen av planområdet, samt Åsebergets läge i Kungälv.

2.3 PLANPROCESSEN

Planläggning av mark styrs i huvudsak av Plan- och bygglagen (PBL). Förutom lagar finns det också föreskrifter, riktlinjer och andra typer av styrande dokument som kommunen behöver förhålla sig till under processens gång.

Enligt PBL 2010:900 ska detaljplanprocessen följa en viss handläggningsordning där planprocessen kan hanteras antingen med standardförfarande eller utökat förfarande. Standardförfarandet kan tillämpas om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande, inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan. När något av dessa kriterier inte uppfylls ska ett utökat förfarande tillämpas. Kommunen avser att handlägga förslaget enligt utökat förfarande. Val av förfarande kan komma att ändras under planprocessens gång.

Exploatören är medveten om att:

- kommunen är skyldig att beakta såväl exploatörens intressen som allmänna och andra enskilda intressen, när det gäller detaljplanens utformning och innehåll,
- beslut om att anta en detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen, granskning och andra beredningsåtgärder samt att resultatet av samråd/granskning kan innebära att planförslaget ändras eller att arbetet avbryts,
- sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster, boende och hyresgästorganisationer har rätt att anföra besvär mot kommunens beslut att anta en detaljplan,
- beslut att anta en detaljplan kan prövas av Länsstyrelsen, Mark- och miljödomstolen samt Mark- och miljööverdomstolen.

Mot denna bakgrund har kommunen rätt att avbryta detaljplanearbetet eller ge det en annan inriktning än vad exploatören önskar. Kommunen har vidare, mot denna bakgrund, rätt att anta en detaljplan med ett annat innehåll än vad exploatören önskar.

2.4 ÄGANDERÄTT OCH NYTTJANDERÄTT

Äganderätten och upphovsrätten till detaljplanen och därtill hörande dokumentation, utredningar och modeller samt digitalt material (nedan gemensamt "materialet") tillkommer oinskränkt och exklusivt kommunen. Kommunens ovan angivna rättighet innefattar bland annat att kommunen äger rätt att sprida, publicera, framställa exemplar och göra de ändringar i materialet som kommunen önskar. Kommunen äger även rätt att överlåta sina rättigheter enligt ovan till annan, exempelvis Lantmäteriet.

Kommunen äger rätt att fritt disponera, publicera, kopiera och bearbeta från exploatören inkomna handlingar för utarbetande av detaljplanen. Kommunen får inte överlåta dessa handlingar utan endast tillgodogöra sig handlingarna på sådant sätt som anges.

Därutöver har kommunen rätt att hantera inkomna och upprättade handlingar i enlighet med gällande bestämmelser avseende allmänna handlingars offentlighet och sekretess.

Digitalt kartmaterial och digitala modeller, som tagits fram av kommunen, får exploatören och dennes konsulter endast använda vid framtagande av denna detaljplan. Efter det att detaljplanen fått laga kraft ska nybyggnadskarta utgöra underlag för projektering och bygglov.

2.5 PRELIMINÄR TIDPLAN

Arbetet med detaljplanen påbörjas under kvartal 4 2024. Arbetet med detaljplan bedöms preliminärt ta 2,5 år. Planområdet kan komma att behöva delas upp i flera detaljplaner på grund av sin storlek. Uppskattad tidplan avser den första detaljplanens antagande.

Tidplanen är endast en preliminär uppskattning. Parterna är medvetna om att avvikelser från upprättad tidplan kan uppkomma och har vid sådana avvikelser inga ersättningsanspråk på varandra.

2.6 PARTERNAS ÅTAGANDE

Parterna är överens om att processen med framtagande av detaljplan sker genom samarbete och efterföljande genomförande av exploateringen ska ske genom samverkan och samarbete. Parterna ska löpande hålla varandra informerade om vad som händer i projektet. Parterna ska i detta arbeta för ett samarbete där en prestigelös dialog kan föras kring olika knäckfrågor och annat som behöver lösas för att driva projektet framåt. Parterna ska ha löpande avstämningar och uppföljningar avseende projektets framfart, ekonomi och budget.

2.6.1 KOMMUNENS ÅTAGANDE

Kommunen ansvarar för att ta fram planhandlingar, grundkarta, fastighetsförteckning och andra erforderliga handlingar för att genomföra planprocessen samt i övrigt svara för detaljplanens formella handläggning. Kommunen tillsätter de resurser och kompetenser som behövs för att driva planarbetet och efterföljande genomförande.

Kommunen ansvarar för att beställa erforderliga utredningar. Utredningskostnad ska stämmas av med exploatören innan beställning görs. Efter kommunens godkännande kan vissa utredningar beställas av exploatören.

2.6.2 EXPLOATÖRENS ÅTAGANDE

Exploatören ska medverka i planarbetet och ska på egen bekostnad tillhandahålla egna resurser och erforderligt underlag till detaljplanen. Underlaget kan exempelvis bestå av projektbeskrivningar, ritningar, illustrationer och analyser.

Det åligger exploatören att i samråd med kommunen tillse att underlaget får den omfattning och kvalitet som behövs.

2.7 UTREDNINGSBEHOV

I ett tidigt skede har följande utredningar bedömts vara relevanta för planarbetet:

- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fördjupad geoteknisk samt bergteknisk utredning
- Mätningar och avgränsningar av metangas och markföroreningar
- Analyser och miljöbedömningar av markföroreningar
- Utredning för vatten och spillvatten
- Dagvatten- och skyfallsutredning
- Väg- och trafikutredning
- Bullerutredning både avseende trafik- och industribuller
- Riskanalys avseende närhet till industriområde
- Riskutredning avseende farligt gods
- Naturvärdesinventering
- Fördjupad artinventering avseende fåglar, groddjur
- Arkeologisk utredning, steg 2
- Luftmiljöanalys

Ytterligare utredningar än ovan nämnda kan komma att behövas under planarbetets gång.

3 PLANKOSTNAD

3.1 PLANAUGHT

Enligt plan- och bygglagen 12 kap. 9§ får kommunen ta ut en ersättning för att täcka de kostnader som planarbetet innebär för kommunen. Ersättning för planarbetet kommer att tas ut i enlighet med gällande timtaxa beslutad av kommunfullmäktige. Taxan ändras över tid.

Exploatören åtar sig att betala för all nedlagd tid som kommunens tjänstepersoner och konsulter lägger på planarbetet. Detta inkluderar framtagande av grundkarta och fastighetsförteckning. Exploatören åtar sig även att betala för erforderliga utredningar och underlag.

Genom att plankostnadsavtal har upprättats erläggs ingen planavgift i samband med bygglov för de fastigheter som berörs av plankostnadsavtalet.

3.2 PRELIMINÄR KOSTNADSBERÖMNING PLANARBETE

Kostnadsberömningen är en uppskattning av den arbetstid som kommunens tjänstepersoner och konsulter kommer att behöva för planarbetet. Kostnader för utredningar under planarbetet inkluderas inte i uppskattningen. Uppskattningen är gjord inför starten av planarbetet. Då det kan uppkomma nya frågor som behöver hanteras under planarbetet gång ska uppskattningen ses som en preliminär berömning. Handläggaren följer löpande upp arbetad tid mot budget och rapporterar avvikelser så tidigt som möjligt. Skulle arbetet kräva mindre arbetstid än beräknat betalar exploatören enbart för den nedlagda tiden.

Den uppskattade kostnaden för kommunens tid, i 2024 års timpris, är drygt 4 000 000 SEK, förutsatt att detaljplanen blir antagen efter 2,5 års arbete. Planområdets storlek och komplexitet gör att detaljplanen kan komma att ta betydligt längre tid, detta innebär också att avvikelserna från den uppskattade kostnaden kan bli stora.

Ingen moms debiteras på de arbeten som ingår i den preliminära kostnadsberömningen.

3.3 UPPARBETADE KOSTNADER

I samband med undertecknandet av detta plankostnadsavtal godkänner exploatören att denne faktureras för tidigare upparbetade plankostnader samt eventuella kostnader avseende tidigare utförda utredningar för aktuellt planärende. Kostnaderna avser perioden då detaljplanearbetet startades, september 2024 fram till dess att detta avtal är undertecknat av båda parter.

3.4 DEBITERING

Var tredje månad faktureras den faktiska kostnaden som under perioden förärllets av arbete med ovanstående detaljplan.

Timkostnaden för kommunens tjänstepersoner regleras i en taxa som beslutas av kommunfullmäktige. Taxan ändras över tid. Exploatören debiteras för timkostnaden enligt den vid var tid gällande taxan. Timkostnaden uppgår per den 10 oktober

till 1030 kr, enligt taxa beslutad av kommunfullmäktige 2023-11-02/192,
dnr. KS2023/1512.

Kostnader för konsulter och utredningar faktureras var tredje månad.

3.5 BETALNING

Betalning sker mot faktura. Av fakturan framgår arten och omfattningen av utfört arbete. Fakturan ska betalas inom 30 dagar från fakturadatum. Är parterna oense om någon del av fakturan ska ostridigt belopp betalas. Vid försenad betalning utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen.

4 GENOMFÖRANDE

Detta kapitel syftar till att informera om åtgärder, kostnader och avtal kopplade till detaljplanens genomförande, dvs. efter att detaljplanarbetet formellt har avslutats. I kapitlet informeras även om förutsättningar som kommun och exploatör ska förhålla sig till i genomförandeskedet.

Eventuell fördelning av kostnader och åtaganden i samband med detaljplanens genomförande regleras i kommande exploateringsavtal.

4.1 EXPLOATERINGSBIDRAG

Exploatören ska betala exploateringsbidrag som avser de faktiska kostnaderna för utbyggnad av allmän plats och projektledningskostnader som krävs för genomförande av detaljplan. Exploateringsbidraget fördelas enligt en princip om respektive parts nytta som tydliggörs i detaljplaneskedet/-skedena. Exploateringsbidragets slutliga omfattning regleras i kommande exploateringsavtal.

Uttagande av gatukostnadsersättning kan eventuellt bli aktuellt inom planområdet.

4.2 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR

Det kan komma att krävas åtgärder på vägar, gång- och cykelbanor och andra anläggningar utanför planområdet, till följd av exploateringen i planområdet, och exploatörerna inom planområdet ska helt eller delvis finansiera detta.

4.3 MEDFINANSIERINGSERSÄTTNING

Medfinansieringsersättning ska tas ut och regleras i kommande exploateringsavtal. Detta kommer att ske enligt vid var tid gällande kommunala riktlinjer för medfinansieringsersättning. Med medfinansieringsersättning avses ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller en region ansvarar för eller motsvarande sådan ersättning.

4.4 GENOMFÖRANDEKOSTNADER FÖR KOMMUNEN

Exploatörerna ska faktureras för kommunens genomförandekostnader efter att detaljplanen har vunnit laga kraft om parterna inte kommer överens om annat. Exempel på kommunens genomförandekostnader i det fall Exploatören bygger ut är kostnad för projektledare, bevakande av utbyggnad allmän plats och fastighetsbildningsåtgärder.

Eventuell fördelningsprincip och fakturering av ovan kostnader regleras i kommande exploateringsavtal.

4.5 MARKÖVERLÅTELSE

Beroende på detaljplanens utformning kan det bli aktuellt med marköverlåtelser mellan kommunen och exploatören. Beslut om tillvägagångssätt bör fattas gemensamt inför kommande granskningsförfarande av detaljplan och skrivas in i kommande exploateringsavtal. Marköverföring enligt tidigare tecknade avtal, ärendenummer KS2021/0170-6 och KS2021/0170-7, är gällande och ska genomföras. Slutliga fastighetsgränser avgörs och läggs fast genom efterföljande lantmäteriförrättning.

Vid kommunal mark ska marköverlåtelse ske i enlighet med kommunens vid var tid gällande riktlinjer för markanvisning, exploateringsavtal och medfinansieringsersättning. Köpeskilling ska sättas utifrån värdering gjord av oberoende värderingsman. Värderingen ska genomföras i anslutning till tecknande av marköverlåtelseavtal/köpeavtal när marken ska säljas. Köpeskilling ska erläggas i samband med marköverlåtelse.

Mark som planläggs som allmän plats ska överlåtas till Kungälv kommun, som huvudregel utan ersättning.

4.6 LANTMÄTERIFÖRRÄTTNINGAR, SERVITUT OCH ANDRA RÄTTIGHETER

Exploatören ska ansöka om och bekosta fastighetsbildning för sina exploateringsområden (kvartersmark) som krävs för genomförande av detaljplan, inklusive gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar. Kommunen ska ansöka om fastighetsbildning för fastighetsreglering av allmän platsmark. Huvudprincipen är att exploatören ska bekosta fastighetsbildningen. Eventuella servitut som behöver säkerställas, på exploatörens mark inom planområdet till förmån för kommunal fastighet, ska som huvudprincip upplåtas utan ersättning.

Belastningar på berörda fastigheter ska utredas under detaljplaneprocessen.

4.7 LEDNINGSRÄTT

Eventuella kommunala ledningar (inklusive kommunala bolag) som behöver säkerställas på exploatörens mark inom planområdet ska som huvudprincip upplåtas med ledningsrätt. Kommunen ska ansöka om och bekosta förrättningskostnader för ledningsrätt för kommunala ledningar.

4.8 TEKNISKA FRÅGOR

4.8.1 ALLMÄN PLATS

Allmän plats inom detaljplan ska ha kommunalt huvudmannaskap. Kommunen alternativt Exploatören ansvarar för utbyggnad av vägar och övriga anläggningar på allmän platsmark. Kostnadsfördelning för utbyggnad av allmän plats klargörs i kommande exploateringsavtal.

Exploatören ska, som huvudregel, betala kommunens kostnader för utbyggnad av allmän plats.

4.8.2 VATTEN OCH AVLOPP

Planområdet ligger utanför kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Kommunen kommer att inordna området i verksamhetsområdet där kommunen alternativt exploatören svarar för utbyggnaden av VA-anläggningar. Exploatören betalar anslutningsavgift i enlighet med vid var tidpunkt gällande VA-taxa om kommunen bygger ut VA-anläggningarna. Om exploatören bygger och bekostar utbyggnad av VA-anläggningar, beslutas det senast innan projektering. Det tas då fram ett separat avtal mellan parterna som reglerar hur kostnader för anslutning ska hanteras.

4.8.3 DAGVATTEN

Dagvattenhantering inom planområdet ska följa Kungälv kommuns vid var tid gällande dagvattenpolicy antagen av kommunfullmäktige. Även kommande

dagvattenutredningar som tas fram under detaljpaneläggningen ska ligga till grund för lämpligt val av teknisk lösning för dagvattenhanteringen inom planområdet.

4.8.4 VÄRME, EL OCH FIBER

Blivande byggnation inom planområdet kan komma att anslutas till kommunens fjärrvärmenät. Under detaljplanearbetet kommer kapaciteten i fjärrvärmenätet inom planområdet att utredas närmare. Det åligger exploatören att träffa särskilt avtal om anslutning med Kungälv Energi AB, som då även tar ut en anslutningsavgift.

Planområdet ska anslutas till befintligt elnät som ägs av Kungälv Energi AB. Eventuellt tillkommande avgifter för elförsörjning betalas av respektive part. Placering av transformatorstationer behöver ses över i planarbete.

Byggnader inom planområdet ska ges möjlighet att ansluta till fibernätet.

4.9 BYGGNATION INOM KVARTERSMARK

4.9.1 AVFALLSHANTERING

För avfallshantering ska vid var tid gällande avfallsföreskrifter följas.

4.9.2 BYGGLOVSAVGIFT OCH ANDRA AVGIFTER OCH TAXOR

Exploatören ska betala bygglovsavgift samt övriga av kommunfullmäktige beslutade anslutningsavgifter och taxor.

Avseende planavgift se avsnitt 3. Plankostnad.

4.9.3 PARKERING

Parkeringsbehovet för kommande exploatering ska tillgodoses inom aktuellt planområde. Parkeringsbehovet kommer att utredas i planarbetet. Den vid tidpunkten för prövningen gällande parkeringsnormen för Kungälvs kommun ska ligga till grund för slutgiltigt antal parkeringar som fastställs i bygglovskedet.

4.9.4 KOMMUNAL SERVICE

Det stora tillskottet av bostäder inom planområdet kommer att generera ett ökat behov av kommunal service. Delar av detta ökade behov behöver tillgodoses genom att byggrätter för ändamålet tillskapas inom planområdet, till exempel avseende förskola eller LSS-boende.

4.9.5 MILJÖANPASSNING AV BYGGNATION

Kommunen uppmanar till miljöanpassad byggnation. Det gäller till exempel energieffektiva bostäder, hållbara materialval, insatser för biologisk mångfald samt underlättande för de boende att göra hållbara val i vardagen. Även byggprocessen bör vara resurs- och energieffektiv för att minska dess negativa miljöpåverkan.

4.9.6 BLANDADE UPPLÅTELSEFORMER

Kommunen ser positivt på byggnation med blandade upplåtelseformer, så som till exempel hyresrätter och bostadsrätter. I kommunen finns också behov av andra boendeformer, mer riktade mot olika samhällsgrupper. Detta som ett led i att bygga för alla skeden i livet och för alla samhällsgrupper.

4.9.7 GESTALTNINGSPRINCIPER


Exploatören bör följa de gestaltningsprinciper som beskrivs i detaljplanens planbeskrivning samt eventuellt gestaltningsprogram.

Detta avtal har upprättats i två identiska exemplar varav parterna tagit var sitt.

Kungälv 2024-
För Kungälv kommun

2024-11-14
För Bokab

.....
Miguel Odhner
Kommunstyrelsens ordförande


.....
Mikael Malm, Ordförande

.....
Haleh Lindkvist
Kommundirektör


.....
Lars Pettersson, vd





Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Frida Anderberg

2024-11-11

Tillägg 1 till markanvisningsavtal avseende detaljplan för handel på del av Gärdet 1:1 (Dnr KS2022/2283-5)

Sammanfattning

I januari 2023 tecknades ett markanvisningsavtal med Exploatören gällande ett område av Gärdet 1:1, tänkt för byggnation av verksamhet innehållande handel och kontor.

Markanvisningsavtalet ger Exploatören en exklusiv rätt att under en tid av två år arbeta fram en detaljplan och får möjlighet att ensam förhandla med Kommunen om att teckna kommande marköverlåtelseavtal samt därefter bli ägare och exploatör av området. Gällande markanvisningsavtal gäller fram till och med 23:e januari 2025.

Detaljplanen är något försenad och befinner sig nu mellan samråd och granskning. Planerad granskning är under Q2 2025 och antagande är planerat till Q3/Q4 2025. Varför planarbetet har tagit längre tid än förväntat har att göra med de synpunkter som inkom i samrådet, framför allt länsstyrelsens synpunkter, vilket gör att fler utredningar och komplettering av befintliga utredningar behöver tas fram inför granskning. Tidplanen kommer därmed inte att hålla vilket i sin tur gör att marken inte kommer att vara såld innan gällande markanvisningsavtal löper ut. Detta får till följd att markanvisningsavtalet föreslås förlängas på två år.

Förvaltningens förslag till beslut:

1. Upprättat tilläggsavtal till markanvisningsavtal med Biltema Real Estate Sweden AB godkänns.
2. Kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna tilläggsavtalet.

Juridisk bedömning

Tilläggsavtalet är ett tillägg till markanvisningsavtal KS2022/2283 skrivet mellan Kungälv kommun och Biltema Real Estate Sweden AB. Både avtalen följer reglerna i Plan- och bygglagen.

Förvaltningens bedömning

I januari 2023 tecknades ett markanvisningsavtal med Exploatören gällande ett område av Gärdet 1:1, tänkt för byggnation av verksamhet innehållande handel och kontor.

Markanvisningsavtalet ger Exploatören en exklusiv rätt att under en tid av två år arbeta fram en detaljplan och får möjlighet att ensam förhandla med Kommunen om att teckna kommande marköverlåtelseavtal samt därefter bli ägare och exploatör av området. Gällande markanvisningsavtal gäller fram till och med 23:e januari 2025.

Detaljplanen är något försenad och befinner sig nu mellan samråd och granskning. Planerad granskning är under Q2 2025 och antagande är planerat till Q3/Q4 2025. Varför planarbetet har tagit längre tid än förväntat har att göra med de synpunkter som inkom i samrådet, framför allt länsstyrelsens synpunkter, vilket gör att fler utredningar och komplettering av befintliga utredningar behöver tas fram inför granskning. Tidplanen kommer därmed inte att hålla vilket i sin tur gör att marken inte kommer att vara såld innan gällande markanvisningsavtal löper ut. Detta får till följd att markanvisningsavtalet föreslås förlängas på två år.

Förvaltningen bedömer att det är högst osannolikt att man skulle nå bättre resultat genom att avbryta samarbetet med Biltema Real Estate Sweden AB och söka en ny aktör, då Biltema Real Estate Sweden AB är med och bekostar 90 % av plankostnaderna och fortsättningsvis är intresserade av att fullfölja projektet med ett nytt Bitemavaruhus i Kungälv.

Förvaltningen föreslår att tilläggsavtalet till upprättat markanvisningsavtal ska godkännas och att kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna tilläggsavtalet.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Kommunstyrelsen resultatmål Mål 7: Förbättrat näringslivsklimat.

Markanvisningsavtalet med Biltema Real Estate Sweden AB öppnar upp för kommande arbetslivstillfällen i kommunen.

Kommunstyrelsen resultatmål Mål 9: Planeringsberedskap skall finnas för bostäder, verksamhetsmark och handel.

Genom att förlänga markanvisningsavtalet med Biltema Real Estate Sweden AB möjliggör kommunen för att ny handel kan etableras i Kungälv genom att de i förlängningen kan förvärva marken samt att det parallellt pågår ett planarbete som möjliggör detta.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Området ligger nära Kongahälla center och sjukhuset och det planeras att byggas ett övergångsställe i samband med genomförandet av planen, så att det blir enkelt att ta sig med cykel eller till fots till den nya verksamheten. Tanken på sikt är även att en av stombussarna till och från Göteborg ska kunna trafikera den nya infarten till planområdet, vilket bidrar till att ännu fler kan resa hållbart till och från den nya verksamheten. Med sitt centrumnära läge uppfyller det flera av delmålen i Agenda 2030s elfte mål så som att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla, inkluderande och hållbar urbanisering och minska städernas miljöpåverkan.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Förvaltningen har tagit fram berört markanvisningsavtal utifrån kommunens styrdokument "Riktlinjer för markanvisning och exploateringsavtal och medfinansieringsersättning", KS2019/0931.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

En förlängning av markanvisningsavtalet med två år får till följd att andra näringsverksamheter under denna tidsperiod inte får möjlighet att föra diskussioner med kommunen om etablering på aktuell plats. En markanvisning är tänkt att följas av en kommande markförsäljning till bolaget, vilket är positivt ur ett näringslivsperspektiv då nytt företag etableras och nya arbetstillfällen skapas.

Bedömning ur barnperspektiv bedöms inte vara relevant i aktuellt ärende.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Ärendet har ingen påverkan på medarbetarperspektivet då det avser ett tilläggsavtal till upprättat markanvisningsavtal.

Ekonomisk bedömning

Förlängningen av markanvisningen ger i sig inga intäkter då bolaget sedan tidigare har erlagt 500 000 kr för markanvisningen. Att markanvisningsavtalet förlängs med två år innebär att marköverlåtelseavtalet kommer att tecknas mellan ett och två år senare är det var tänkt ifrån början.

Förslag till beslut

1. Upprättat tilläggsavtal 1 till markanvisningsavtal avseende detaljplan för handel på del av Gärdet 1:1 godkänns.
2. Kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna tilläggsavtalet.

Mirsad Radoncic
Tf. Verksamhetschef Planering och projekt

Anders Holm
Sektorchef Samhällsbyggnad

Expedieras till: Biltema Real Estate Sweden AB, Garnisonsgatan 26, 3 tr, 254 66 HELSINGBORG

För kännedom till: Frida Anderberg, Planering, mark och exploatering
Pernilla Attnäs Björk, tf Enhetschef Planering, mark och exploatering
Mirsad Radoncic, tf. Verksamhetschef Planering och projekt
Anders Holm, Sektorchef Samhällsbyggnad



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (2)
Datum: 2024-11-07
KS2022/2283

Mellan **Biltema Real Estate Sweden AB**, org.nr: 556297-3338, Garnisonsgatan 26, 3 TR, 254 66 Helsingborg, nedan kallad Exploatören, och **Kungälv Kommun**, org.nr 212000-1371, 442 81 Kungälv, nedan kallad Kommunen, gemensamt kallade Parterna, träffas härmed följande:

TILLÄGG 1 TILL MARKANVISNINGSAVTAL

(nedan kallat avtalet)
Avseende område av Gärdet 1:1 i Kungälv kommun

BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

I januari 2023 tecknades ett markanvisningsavtal med Exploatören gällande ett område av Gärdet 1:1, tänkt för byggnation av verksamhet innehållande handel och kontor.

Markanvisningsavtalet ger Exploatören en exklusiv rätt att under en tid av två år arbeta fram en detaljplan och får möjlighet att ensam förhandla med Kommunen om att teckna kommande marköverlåtelseavtal samt därefter bli ägare och exploatör av Området. Gällande markanvisningsavtal gäller fram till och med 23:e januari 2025.

Detaljplanen är något försenad och befinner sig nu mellan samråd och granskning. Planerad granskning är under Q2 2025 och antagande är planerat till Q3/Q4 2025. Varför planarbetet har tagit längre tid än förväntat har att göra med de synpunkter som inkom i samrådet, framför allt länsstyrelsens synpunkter, vilket gör att fler utredningar och komplettering av befintliga utredningar behöver tas fram inför granskning. Tidplanen kommer därmed inte att hålla vilket i sin tur gör att marken inte kommer att vara såld innan gällande markanvisningsavtal löper ut, vilket får till följd att markanvisningsavtalet föreslås förlängas på två år.

Första stycket i punkt C1. i markanvisningsavtalet som tecknades 2023-01-24 ska ersättas av detta tillägg till markanvisningsavtal. I övriga delar, som inte omnämns i detta avtal, gäller tidigare tecknat markanvisningsavtal.

C1. MARKANVISNING

Kommunen markanvisar härmed Området till Exploatören som därmed ges en exklusiv rätt att fram till och med 2027-01-23, tillsammans med Kommunen arbeta fram en detaljplan och får möjlighet att ensam förhandla med Kommunen om att teckna kommande marköverlåtelseavtal samt därefter bli ägare och exploatör till Området.



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 2 (2)
Datum: 2024-11-07
KS2022/2283

TILLÄGGSAVTALETS GILTIGHET

Detta tilläggsavtal är till alla delar giltigt under förutsättning att det:

1. undertecknas av behörig firmatecknare hos Exploatören.
2. godkänns av kommunstyrelsen genom beslut som därefter vinner laga kraft,
3. undertecknas av behörig firmatecknare hos Kommunen.

Om detta markanvisningsavtal inte skulle bli giltigt skall överläggningar upptas mellan parterna beträffande projektets fortsatta handläggning. Om detta avtal inte blir giltigt står Kommunen och Exploatören för sina respektive kostnader och har ingen rätt till ersättningsanspråk.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav Parterna har tagit var sitt.

Kungälv den

Ort: *Helsingborg* den *11/11 2024*

För Kungälv kommun

För Biltema Real Estate Sweden AB

.....
Miguel Odhner
Kommunstyrelsens ordförande

.....
Martin Norman
Namnförtydligande

.....
Haleh Lindqvist
Kommundirektör

.....
Maria Olofsson
Namnförtydligande



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Sid 1 (3)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Jenny Bjönness Bergdahl

2024-11-13

Remissvar - trafikförsörjningsprogram 2026–2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi (FS2023-00264) (Dnr KS2024/2341-2)

Sammanfattning

Ett nytt trafikförsörjningsprogram 2026-2029 för Västra Götalands kollektivtrafikstrategi har inkommit för remiss från Västra Götalandsregionen (VGR) via Göteborgsregionens kommunalförbund. Västra Götalandsregionen tagit fram ett remissförslag för programmet. Remissversionen bygger på den strategiska inriktning för trafikförsörjningsprogrammet som kommunerna i VGR ställde sig bakom under våren 2024. Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till Västra Götalands vision Det goda livet samt Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS). Kommunernas synpunkter och svar på förslag till program lämnas till GR senast 23e december 2024.

Förvaltningen har tagit del av trafikförsörjningsprogram och kollektivtrafikstrategi för VGR och besvarat frågorna baserat på kommunens strategiska mål och policydokument. Förvaltningen har besvarat VGRs frågor på trafikförsörjningsprogrammet.

Förvaltningens förslag till beslut:

Remissvar på trafikförsörjningsprogram 2026-2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi antas.

Juridisk bedömning

En juridisk bedömning bedöms inte vara relevant för ärendet.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Ett nytt trafikförsörjningsprogram 2026-2029 för Västra Götalands kollektivtrafikstrategi har inkommit för remiss från Västra Götalandsregionen (VGR) via Göteborgsregionens kommunalförbund. Remissversionen bygger på den strategiska inriktning för trafikförsörjningsprogrammet som kommunerna i Västra Götaland ställde sig bakom under våren 2024. Efter remissen kommer trafikförsörjningsprogrammet att beslutas av VGR:s regionfullmäktige under hösten 2025.

Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till Västra Götalands vision Det goda livet samt Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS). Programmet utgår från RUS långsiktiga prioritering *Knyta samman*, som syftar till att skapa en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett transporteffektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering.

Under arbetet med att revidera trafikförsörjningsprogram sker samråd med olika intressenter, såsom kommuner (via delregionala kollektivtrafikråd), myndigheter, resenärsgupper, trafikföretag med flera. Syftet med samråden är att få inspel till revideringen av trafikförsörjningsprogrammet genom dialog om bland annat kollektivtrafikens utveckling och framtida utmaningar och möjligheter. I denna sammanställning redovisas inspel som har kommit fram vid samråden.

Förslag till beslut kommer att beredas via GR: s kollektivtrafiknätverk och beredningsgruppen för miljö och samhällsbyggnad inför beslut i förbundsstyrelsen 28e mars 2025. Kommunernas synpunkter lämnas till GR senast 23e december 2024 via GR: s kollektivtrafiknätverk och gr@goteborgsregionen.se.

Bedömning

Förvaltningens bedömning är att trafikförsörjningsprogrammet är genomarbetat men att det remissade programmet är något mer övergripande än tidigare program.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller tre målområden, "kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar", "att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet" och "att kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektivt, klimatsmart och robust". Kopplat till de tre målområdena finns förslag på prioriterade åtgärder för att uppnå måluppfyllelse.

Arbets- och studiependling ska prioriteras, men där det erbjuds ett bra utbud skapas även resmöjligheter för andra resor som service- och fritidsresor, något som välkomnas av förvaltningen.

Förvaltningen ställer i remissvaret några generella frågor och några mer kommunspecifika som:

- Trafikförsörjningsprogrammet, vilket är ett övergripande program, gör det svårt att översätta programmets mål om hur kollektivtrafiken ska utvecklas på kommunal nivå.
- Under programperioden för trafikförsörjningsprogrammet kommer en ny reviderad målbild för tågtrafik att tas fram samt kollektivtrafikplaner för regionala kärnor. Förvaltningen påpekar återigen att det saknas kollektivtrafikplan för kommunerna utanför GMP-kommunerna (Göteborg-Mölndal-Partille).
- Programmet lyfter att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och förvaltningen önskar beskrivning på vilka planerade satsningar som finns.
- För målet om självfinansieringsgrad önskar förvaltningen ett förtydligande om det får kostnadskonsekvenser för exempelvis seniorkort.
- Satsning på kombinationsresor, där utbyggnaden av cykelinfrastrukturen är en av inriktningarna. Förvaltningen önskar en beskrivning av vilka regionala stråk som bör prioriteras och förslag på alternativ finansiering. Utvecklingen begränsas i dag av att Trafikverket ansvar för genomförandet, med därtill kopplat höga kostnadsprognoser, vilket är tids- och kostnadsineffektivt för regionen.
- Programmet lyfter att alla i regionen bör vara med för att möjliggöra säkra och trygga gång- och cykelstråk till/ från hållplats vid statlig som kommunalt vägnät. Förvaltningen fortsätter att genomföra åtgärder som är i linje med regionens prioriteringslista för hållplatser och kompletterar med kommunala gång- och cykelbanor.
- Programmet är övergripande och hänvisar till regional plan för transportinfrastruktur när det gäller konkreta satsningar/ åtgärder. Förvaltningen förtydligar att södra Bohusbanans behov inte tillgodoses och kan komma begränsa kommunens utvecklingsplaner och kollektivtrafikens framkomlighet på väg. Samt frågan, hur ska en överflyttning ske till ett mer transporteffektivt samhälle med utebliven tågsatsning?
- Förvaltningen föreslår VGR en åtgärd som kan öka överflyttningen till att fler reser med kollektivtrafiken till/från turistmål eller evenemang. Att VGR utökar biljettsortimentet med en eventbiljett och/eller familjebiljett.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet har koppling till flera av kommunstyrelsens resultatmål. Trafikförsörjningsprogrammet uppger tre målområden, "kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar", "att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet" och "att kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektivt, klimatsmart och robust".

Delaktighet i utvecklingen av kollektivtrafiken är centralt för det fortsatta arbetet med kommunstyrelsens resultatmål "fler barn, unga och äldre – inklusive personer med funktionsvariation deltar i ett rikt och varierat kultur och fritidsliv", "Ökad kollektiv jobbpendling" och "Minskade utsläpp i luft och vattendrag och minskat klimatavtryck".

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Ärendet har koppling till flera mål i Agenda 2030. Remissvaret är ett inspel till regionens utveckling av kollektivtrafiken och påverkar därmed utvecklingen i relation till målen.

- 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- 11 Hållbara städer och samhällen
- 13 Bekämpa klimatförändringarna

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Ärendet har koppling till Översiktsplan 2010 för Kungälv kommun, Fördjupad översiktsplan Ytterby och Mobilitetspolicyn.

I Översiktsplanen beskrivs vikten av att ha en kollektivtrafik som är hållbar, miljövänlig och ekonomisk. Målbilden är att betydligt fler ska åka kollektivt genom att kraftigt förbättra kollektivtrafiken. Planen beskriver även att kollektivtrafiksatsningar bör kompletteras med säkra cykelvägar, bra gångstråk och pendelparkeringar.

Även i Fördjupad översiktsplan Ytterby beskrivs vikten av att Kungälv kommun vill att resandet ska vara hållbart, med miljöanpassade fordon och en hög andel cykel och kollektivtrafik. Hållbara resvanor hos dem som bor och arbetar i kommunen kan stödjas genom att fortsätta investera i cykelbanor och laddstationer, utveckla tåg- och busstrafik, främja bil- och cykelpooler, gynna cykling och kollektivtrafik i detaljplaner, stötta samåkning och sprida information om effektiva fordon och förnybara drivmedel.

I Mobilitetspolicyn beskrivs att ett fungerade system för mobilitet och trafik påverkar såväl social, ekologisk som ekonomisk hållbarhet i kommunen och regionen. I Mobilitetspolicyn beskrivs även ansvarsförhållandet och samverkansprocessen mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna gällande kollektivtrafikens utveckling.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Bedömningen är att framtaget trafikförsörjningsprogram är viktigt ur ett medborgarperspektiv, i synnerhet för medborgare och brukare som inte har möjlighet att använda bil för längre resor.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv bedöms inte vara relevant för ärendet.

Ekonomisk bedömning

En ekonomisk bedömning bedöms inte vara relevant för ärendet.

Förslag till Kommunstyrelsen

Remissvar på trafikförsörjningsprogram 2026-2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi antas.

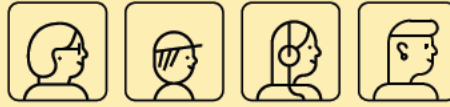
Haleh Lindqvist
Kommundirektör

Anders Holm
Sektorchef Samhällsbyggnad

Martin Gistell
Enhetschef Trafik, gata, park

Expedieras till: Kommunernas synpunkter lämnas till GR senast 23e december 2024 via gr@goteborgsregionen.se med kopia till anna.cesarini@goteborgsregionen.se. Ange diarienummer FS2023-00264.

För kännedom till: Martin Gistell, Jenny Bjönness Bergdahl



Remissversion

Trafikförsörjningsprogram 2026–2029

Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Innehåll

Inledning och förutsättningar	3
Mål	9
Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland	11
Målområde: Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet	12
Målområde: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	15
Målområde: Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust	17
Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse	20
Uppföljning	20
Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud	21
Kommersiell trafik	25
Kollektivtrafikens ekonomi	27
Ansvar, roller och regionala styrdokument	29

Inledning och förutsättningar

Inledning och förutsättningar

Trafikförörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under kommande fyraårsperiod¹. Programmet är styrande för Västra Götalandsregionens verksamheter och vägledande för övriga aktörer i Västra Götaland.

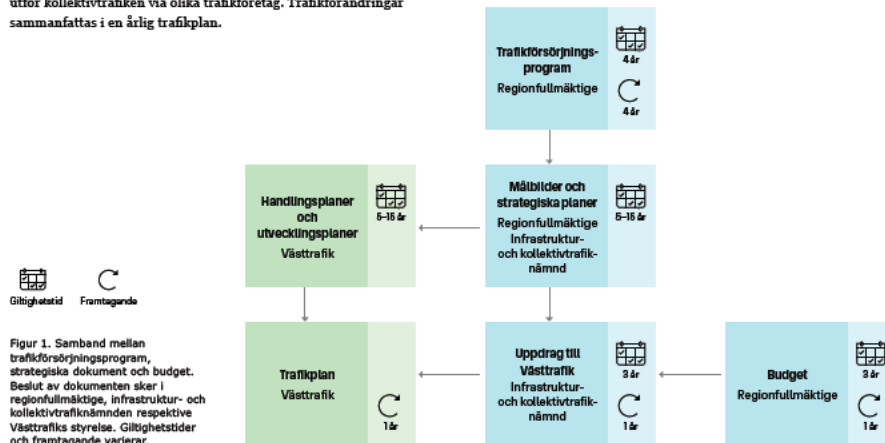
Den övergripande inriktningen är att utveckla en attraktiv, hållbar och resurseffektiv kollektivtrafik i hela Västra Götaland på lång sikt. Under programperioden fram till 2029 råder ekonomisk återhållsamhet. Fokus är främst att ta hand om den befintliga kollektivtrafiken och möjliggöra ökad tillgänglighet genom anpassade, smarta och nya lösningar i kombination med andra färdmedel och i samverkan med kommuner, statliga myndigheter och övriga aktörer. Ambitionen är att nå målpuffyllelse inom de ekonomiska ramar som regionfullmäktige beslutar. Genomförandet ska vara hållbart ur de tre hållbarhetsperspektiven; ekonomiskt, socialt och miljö.

Trafikförörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till Västra Götalands vision Det goda livet samt Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS). Programmet utgår från RUS:ens långsiktiga prioritering *Xnyta samman*, som syftar till att skapa en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett transport-effektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering.

Tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens och det hållbara resandets samhällsnytta, andra är exempelvis tillväxt, minskad miljö-påverkan, förbättrad hälsa, minskad trängsel och genom överflyttning av resor från bil till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken.

Utifrån regionfullmäktiges budget och trafikförörjningsprogrammet ger infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden uppdrag till Västtrafik som i sin tur upphandlar, planerar och utför kollektivtrafiken via olika trafikföretag. Trafikförändringar sammanfattas i en årlig trafikplan.

Kopplat till trafikförörjningsprogrammet finns ett antal styrdokument som konkretiserar hur genomförandet av programmet ska gå till. Dessa revideras vid behov (se figur 1).



¹ Kollektivtraffikens (2010:1065) säger att varje regional kollektivtrafikmyndighet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett trafikförörjningsprogram som ska uppdateras vid behov.

Behov och förutsättningar

För att planera för tillgänglighet med kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, invånarnas resmönster och behov samt olika förutsättningar.



87 %

bor i städer/tätorter



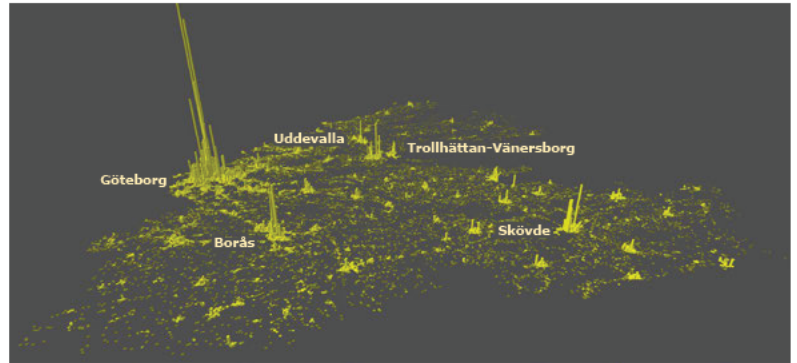
13 %

bor i småorter/landsbygder

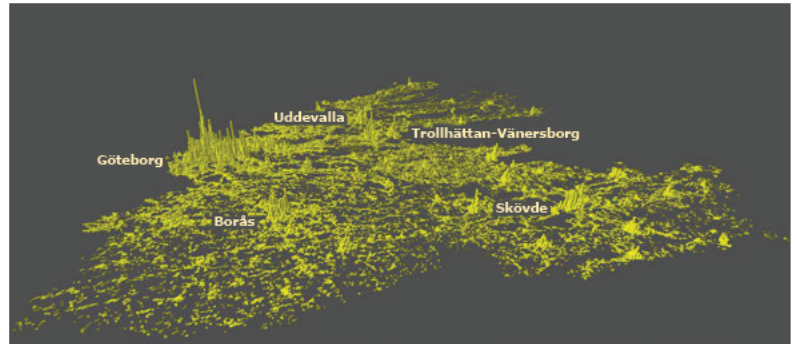
I Västra Götaland bor drygt 4,7 miljoner invånare varav cirka 87 procent av befolkningen bor i städer/tätorter och övriga 13 procent i småorter eller på landsbygderna. I genomsnitt bor det 72 invånare/km² i Västra Götaland. Det är betydligt glesare i jämförelse med de övriga två storstadsregionerna, Stockholm med 360 invånare/km² respektive Skåne med 124 invånare/km². Befolkningen är relativt ojämnt fördelad över länets 49 kommuner med en större koncentration kring de fyra regionala kärnorna; Göteborg, Borås, Trollhättan-Vänersborg-Uddevalla och Skövde. Här finns ofta ett större utbud av arbetstillfällen, utbildning, samhällsservice, kultur med mera. Göteborgsregionen har en särskild

betydelse för hela länet genom sin roll och funktion som centrum för exempelvis arbetsmarknad, transport, logistik, innovation och forskning.

Koncentrationen av arbetsplatser är tydlig i jämförelse med den relativt utspridda bebyggelsen. Arbetsplatserna är koncentrerade till kommuncentra och enskilda större arbetsplatser i mindre orter. Cirka 75 procent av samtliga sysselsatta arbetar i någon av länets kommunhuvudorter. Befolkningstätheten och arbetsplatsers geografiska lokalisering har stor påverkan på resandeströmmarna och kollektivtrafikplaneringen. Exempelvis för möjligheten att skapa en resurseffektiv kollektivtrafik.



Figur 2. Figuren visar var människor arbetar i Västra Götaland



Figur 3. Figuren visar var människor bor i Västra Götaland

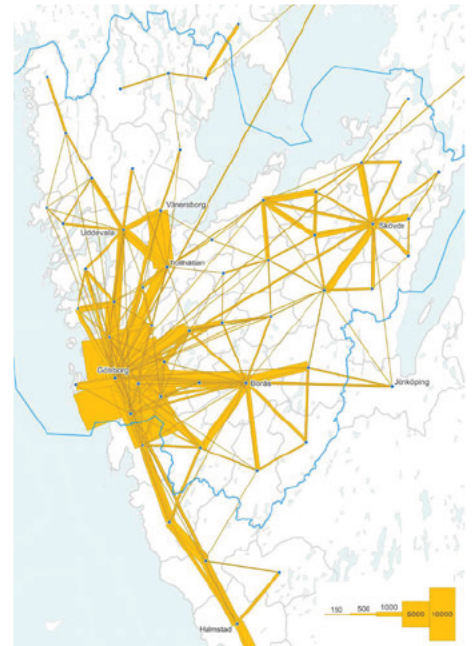
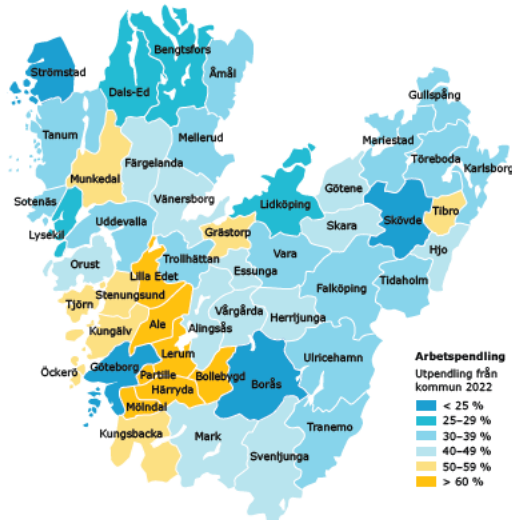
De flesta arbets- och studieresor görs lokalt inom den egna kommunen. Cirka två tredjedelar av Västra Götalands 870 000 sysselsatta arbetar i sin hemkommun. Om en arbets- eller studieresa sker till en annan kommun definieras det som en pendlingsresa. Nedan redovisas hur pendlingen ser ut i Västra Götaland.

Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor i Västra Götaland var 31 procent i juli 2024 (rullande 12-månader). Andelen som har gång som huvudsakligt färdmedel är cirka 8 procent och motsvarande siffra för cykel är 7 procent. Marknadsandelen för hållbart resande, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel var 41 procent i juli 2024 (rullande 12-månader). Bilen har störst marknadsandel. Det är stora variationer inom länet vad gäller marknadsandelar. Det är framför allt i de regionala kärnorna, där kollektivtrafiken kan användas för de flesta vardagsresorna, som marknadsandelarna för kollektivtrafik överstiger 20 procent.



Marknadsandel för hållbart resande

41 %

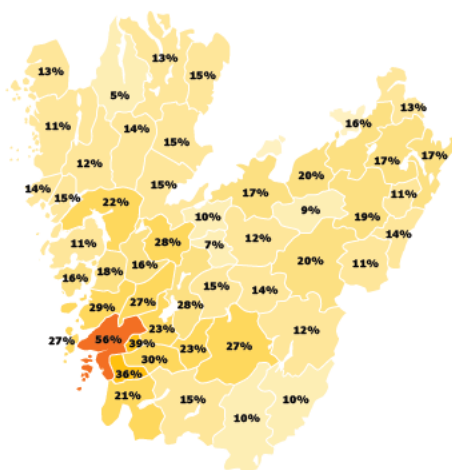


Figur 4. Andel arbetspendlare per kommun (vänster) respektive alla relationer med fler än 150 arbetspendlare över kommungräns som utgår från kommuner i Västsverige (höger)
Källa: SCB, kartan bearbetad av VGR

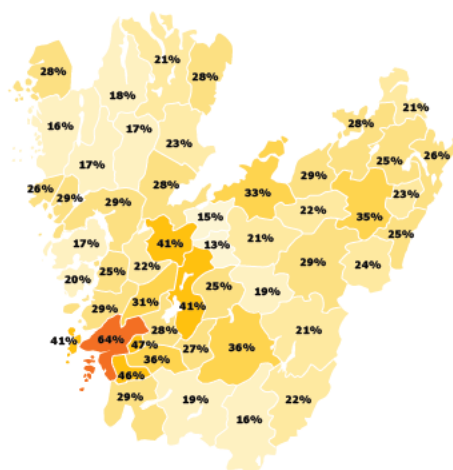


Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt 40 procent av alla resor i Västra Götaland, oavsett färdmedel. Övriga 60 procent av resorna fördelas ungefär lika mellan "serviceresor" respektive "fritidsresor". Ärendefördelning för enbart kollektivtrafikresor ser något annorlunda ut. Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt hälften av alla kollektivtrafikresor medan fritidsresor utgör knappt 30 procent och serviceresor resterande 20 procent.

Totalt sett sker drygt 320 miljoner resor med kollektivtrafik i Västra Götaland (inklusive Kungälv) per år. Två tredjedelar av resorna sker i stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille. Sett till antalet personkilometer står längre resor, ofta över flera kommungränser, för cirka hälften av alla resta kilometer.



Figur 5. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel (kollektivtrafik jämfört med totala antalet kollektivtrafik- och bilresor) per kommun. Källa: Kollektivtrafikbarometern.



Figur 6. Andel hållbara resor (kollektivtrafik, gång och cykel jämfört med totala antalet resor) per kommun. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Olika grupper har både olika behov och olika förutsättningar. Exempelvis är äldre en grupp som gör väsentligt färre resor till arbete och studier. Barn, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, låginkomsttagare och äldre reser i högre grad lokalt och är mer beroende av kollektivtrafiken för sin mobilitet.

Personer med funktionsnedsättning möter i större grad hinder med att resa med kollektivtrafiken än personer utan funktionsnedsättning.



Det finns idag stora brister i järnvägsinfrastrukturen på flertalet ställen. Västra Götalandsregionen har för nationell infrastrukturplan prioriterat följande åtgärder:

1. Dubbelspårig järnväg Göteborg–Borås
2. Fler spår på Västra stambanan Göteborg–Alingsås
3. Dubbelspår Göteborg–Oslo
4. Satsningar på samtliga regionala järnvägar.

Transportinfrastruktur är en viktig förutsättning för utvecklingen av kollektivtrafiken, samt för hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland.

När storstadsområden växer och förtäts behöver stornätet byggas ut, med fler spårdragningar och fler spårfordon. Västra Götalandsregionen och Västrafik har också behov av nya depåer för både buss och spårfordon för att kunna utveckla kollektivtrafiken på ett konkurrensneutralt och kostnadseffektivt sätt.

En god infrastruktur för gång och cykel är viktig för att öka andelen hållbart resande, samt för att möjliggöra kombinationsresor med dessa färdmedel och kollektivtrafik. För att skapa en sammanhängande helhet samt för att främja kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik krävs diverse åtgärder kring kollektivtrafiken såsom pendelparkering för cykel, cykelgarage och anslutande cykelvägar. För att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler behöver fler hållplatser och vägen dit tillgänglighetsanpassas.

Underlag för framtagandet

Som underlag för revideringen av trafikförslöjningsprogrammet togs en förslöjningsrapport fram. Utöver den har en särskild kartläggning av utbudet till större arbetsplatser genomförts. Processen har även inneburit samråd med olika intressenter, det har gjorts en hållbarhetsbedömning samt gjorts en prövning av barnets bästa. Rapporterna finns att läsa på VGR:s webb².

Med stöd i kunskaper och slutsatser från arbetet ovan togs en strategisk inriktning fram, där Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunalförbunden kom överens om principiellt innehåll och ramar för programmet.




Utifrån inriktningen har trafikförslöjningsprogrammet arbetats fram.

² www.vgrregion.se

Mål

I trafikförslöjningsprogrammet finns ett övergripande mål om hållbar och förbättrad tillgänglighet samt tre målområden med nio måttsetta mål som samlat bidrar till det övergripande målet. Målen är både var för sig och tillsammans ambitiösa måltättningar. För varje målområde beskrivs prioriterade åtgärder som VGR och Västtrafik, och ibland andra parter, behöver fokusera på och samarbeta kring för att skapa förändring och nå målen.

Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland

 <p>Målområde: Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet</p>	 <p>Målområde: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar</p>	 <p>Målområde: Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust</p>
<p>Mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 35% 2029 (31% 2023), för arbets- och studieresor 49% (44% 2023) • Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%, (39% 2023) • Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska vara 7% (tas fram under remissperioden) • Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2023) 	<p>Mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2023) • Antalet processer, innovations- och utvecklingsprojekt där sociala analyser görs ska öka (mätetal tas fram under remisstiden) 	<p>Mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2023) • Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029 (46,7% 2023) • Utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med 89%* jmf med år 2006 (71% 2023)
<p>Prioriterade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar • Samarbeta för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet • Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats 	<p>Prioriterade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar • Utveckla arbetet med sociala analyser • Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga • Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete 	<p>Prioriterade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsatt elektrifiering • Fortsätta utveckla det kombinerade resandet • Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid • Systematisera arbetet med civil beredskap
<p>Prioriterad åtgärd: Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås</p>		

*) Siffran kan komma att påverkas av ny EU-lagstiftning som kan kräva ändrad beräkningsfaktor för el, men ambitionsnivån är i enlighet med miljö- och klimatstrategin.

Övergripande mål:

Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland

Transportsystemet och kollektivtrafiken har stor betydelse för människors tillgänglighet och bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland. Samtidigt står transporter för cirka en fjärdedel av Västra Götalands klimatpåverkande utsläpp. En omställning behöver ske vad gäller drivmedel men framförallt av hur behoven av tillgänglighet och mobilitet tillgodoses.

En omställning till ett transporteffektivt samhälle som i högre grad bygger på att människor har nära till viktiga målpunkter är avgörande för att i större utsträckning kunna minska resbehov, påverka färdmedelsandelar och göra kollektivtrafik, gång och cykel till självklara val för allt fler.

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål handlar om att verka för hållbar tillgänglighet genom att erbjuda invånarna resmöjligheter med kollektivtrafiken i kombination med andra hållbara färdmedel, utifrån människors olika behov och de varierande geografiska förutsättningarna i regionen.

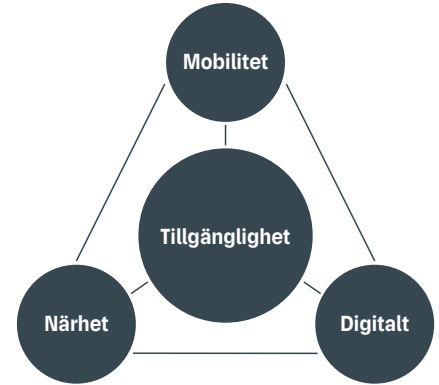
Att gå i riktning mot en hållbar tillgänglighet betyder ett skifte mot att i högre grad planera för att möjliggöra ett minskat resbehov genom nära planering, digitala lösningar och att de resor som görs i allt högre utsträckning sker med hållbara färdmedel.

Detta trafikförsörjningsprogram föreslår inte några nya större satsningar, utan tillgängligheten ska i stora delar utvecklas genom resurseffektiva lösningar och inom de budgetramar som regionfullmäktige beslutar.

Tillgänglighet som begrepp

I trafikförsörjningsprogrammet definieras tillgänglighet som möjligheten att ta del av något som antingen är eftersträvat eller nödvändigt, så som arbete, utbildning, service och kultur.

Tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering (rumsligt nära), genom mobilitet/rörlighet (tidsmässigt nära) och digitalt (virtuellt nära i tid och rum). Delarna påverkar också varandra. Till exempel påverkar målpunkters lokalisering och bredbandsutbyggnad behovet av fysisk mobilitet, men också att det som erbjuds går att ta del av. Exempelvis att människor har råd, kunskap och möjlighet att använda transportsystemet och de digitala lösningar som finns.



Figur 7. Samband mellan rumslig, tidsmässig och digital tillgänglighet.

Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Kollektivtrafiken har betydelse i människors liv, för att kunna ta sig till arbete och studier men också andra målpunkter. Ökade marknadsandelar för kollektivtrafik möjliggör ett transporteffektivt samhälle, minskade utsläpp och minskad trängsel vilket kan frigöra platser/områden för alternativ användning. För programperioden är målsättningen att öka marknadsandelen till 35 procent, för att sikta mot branschmålet om 40 procent.

För att människor ska vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är det avgörande att den är attraktiv, med bra utbud och hög kvalitet. Ett grundläggande utbud av kollektivtrafik över tid, utifrån geografiska och platsspecifika förutsättningar, innebär en långsiktighet för invånarna. Kollektivtrafiken ska, oavsett trafiklösning, vara enkel att använda och i möjligaste mån fungera i ett integrerat system vad gäller information, beställning, biljetter med mera.

Arbets- och studiemöjligheter tillsammans med mycket annan service samt kultur- och fritidsaktiviteter är ofta koncentrerade till större tätorter, kommunhuvudorter och städer. Genom att utveckla kollektivtrafik till och från omkringliggande landsbygder kan en ökad andel invånare resa med kollektivtrafik till arbete, studier, service, fritids- och kulturaktiviteter.

En av kollektivtrafikens styrkor är möjligheten att nyttja tiden under resan. Att kunna arbeta och studera ombord förutsätter god uppkoppling mot mobila bredbandstjänster.

Utöver utbud, resmöjligheter, och restider är en viktig del för den upplevda kvaliteten att det känns tryggt och tillförlitligt att resa i kollektivtrafiken. Undersökningar visar att det främsta skälet för att resenärer ska uppleva trygghet i kollektivtrafiken handlar om att kunna lita på att komma fram i tid. Detta handlar om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar. För att detta ska fungera behöver kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Det behövs också fortsatta insatser för att säkra kompetensförsörjning i kollektivtrafiken, förbättrade system och utvecklad resenärsinformation, både av planerad trafik och vid störningar.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 35% 2029 (31% 2023), för arbets- och studieresor 49% (44% 2023)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%, (39% 2023)
- Andelen invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska vara 9% (tas fram under remissperioden)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2023)

Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar

Kollektivtrafikens utbud ska fortsätta att utvecklas i hela regionen i den takt som resandeutveckling och regionfullmäktiges budgetramar tillåter. I ett regionalt perspektiv är det prioriterat att utöka öppettiderna i de utpekade stråken för att möjliggöra arbets- och studiependling, tidigare på morgonen och senare på kvällen. Ett successivt införande föreslås under programperioden där vardagar är mest angeläget följt av helger. (För mer om principer kring utbudet se avsnitt *Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud*).

Tidigare beslutade målbilder och planer konkretiserar kollektivtrafikens utveckling gällande tågtrafik och stadstrafik i Västra Götalands kärnor:

Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen

Målbild tåg 2035 beskriver utvecklingsambitionen för den regionala tågtrafiken i Västra Götaland som är ryggraden i det regionala kollektivtrafiksystemet och knyter samman Västra Götaland. På kort sikt är det prioriterat att nyttja den potential för både förbättrad och förändrad trafikering som Västlänkens successiva öppnande ger från och med 2026. Ett fortsatt påverkansarbete för en utbyggd järnvägsinfrastruktur i Västra Götaland är avgörande för att nå målbildens ambitioner om ett ökat tågresande. Det påbörjade arbetet med att möjliggöra nya stationer enligt Västtågsutredningen fortsätter också under de kommande åren.

Under programperioden kommer en ny reviderad målbild för tågtrafik att tas fram.

Målbild koll 2035 – Göteborg/Mölnådal/Partille

En mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik i storstadsområdet är en förutsättning för tillväxt och utveckling i både området i sig och i Västra Götaland som helhet. Satsningarna i målbilden ska leda till att restiderna kortas med 20–25 procent och att kapaciteten ökar med 70 procent. Under programperioden är det prioriterat att fortsätta planering, säkerställa finansiering och byggstart av en ny "Allélänk" för att avlasta spårvägssystemet. Därtill att arbeta med ett stegvis införande av konceptet metrobuss samt att fortsatt samverka för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikplaner i Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Planerna pekar ut riktningen för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunernas befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Utvecklingen i respektive område sker i samverkan mellan Västtrafik, Västra Götalandsregionen och berörda kommuner.



47%

av befolkningen bor i de regionala kärnorna (Göteborg/Mölnådal/Partille, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla)



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

”

Genom att prioritera vägen till och från hållplats kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland

Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet

I samband med planering av nya områden och större förändringar i den fysiska miljön finns störst möjlighet att skapa förutsättningar för hållbara färdmedelsval. Kommunerna har med bland annat stöd av den fysiska planeringen, parkeringspolicy och parkeringsavgifter möjlighet att främja hållbara resor, i både ett lång- och kortsiktigt perspektiv. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till det utpekade nätet (se sidan 24) förbättras förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. När fler människor bor och arbetar inom gångavstånd från kollektivtrafknätet ges fler människor möjlighet att resa med kollektivtrafik.

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. För att främja gång- och cykeltrafik är det viktigt att bland annat bygga gång- och cykelbanor, cykelparkeringar vid kollektivtrafknoder och förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

I regionens kärnor och särskilt i Göteborg med omnejd finns stora utmaningar kopplat till kollektivtrafikens framkomlighet. Det bidrar till att kollektivtrafiken blir mindre förutsägbar och att

restiden ökar, vilket påverkar attraktiviteten. Det behövs ökad samverkan med framförallt kommuner och Trafikverket för att förbättra framkomligheten.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta och samverkan utvecklas ytterligare. En prioriterad fråga är att underlätta och möjliggöra kollektivtrafik och andra hållbara resor i tidigt skede vid nyetableringar/utbyggnader av bostäder och verksamheter.

Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats

Genom att prioritera vägar till och från hållplatsen men också anslutningsmöjligheter i form av exempelvis fler pendelparkeringar för bil och cykel kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland.

Under programperioden vill VGR med Västtrafik tillsammans med kommunerna, Trafikverket och övriga berörda aktörer gemensamt verka för att öka tillgängligheten och attraktiviteten till, från och på hållplatser. Arbetet bör ta hänsyn till de varierande förutsättningar som råder i länet. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön.



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Det finns stora sociala och ekonomiska skillnader i Västra Götaland, där vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra. Äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, barn, ungdomar och personer i hushåll med lägre inkomster är oftare beroende av kollektivtrafik för sin resa. Vissa grupper möter också större hinder i kollektivtrafiken.

Planering av kollektivtrafik påverkar människors liv och möjlighet att ta del av samhällets utbud och på så vis påverkar det även jämlikheten. För att säkerställa att planering och genomförande av kollektivtrafiken görs med medvetenhet om olika gruppers behov och förutsättningar behöver systematiska analyser av sociala faktorer vara en integrerad del i beslutsunderlag.

Ambitionen på sikt är att göra sociala analyser i samtliga processer och projekt i syfte att bidra till jämlika förutsättningar. Under programperioden fokuseras arbetet till de mest prioriterade projekten och processerna.



Målområde:
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

- Mål:**
- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2023)
 - Antalet processer, innovations- och utvecklingsprojekt där sociala analyser görs ska öka (mätetal tas fram under remisstiden)

Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar

Arbetet med att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning behöver fortsätta. Det handlar om ytterligare anpassningar såväl som att säkerställa att de åtgärder som görs fungerar, exempelvis ramper, skyltar och utrop på fordonen. Hållplatser behöver inventeras för att säkerställa tillförlitligt underlag, både för fortsatt planering för åtgärder och för att kunna informera resenärer som är beroende av tillgänglighetsanpassningar.

Utveckla arbetet med sociala analyser

Genom att identifiera och analysera olika gruppers behov och förutsättningar möjliggörs mer medvetna beslut. Det arbete med att göra sociala konsekvensanalyser som har påbörjats i förstudier inför upphandling av kollektivtrafik är ett sådant exempel. Arbetet behöver utvecklas till att även omfatta beslutsskedena så att det blir tydligt för beslutsfattare vilka konsekvenser olika alternativ får för olika resenärsgupper. Arbetet behöver också utvecklas och systematiseras i fler processer i kollektivtrafikplaneringen under programperioden, exempelvis trafikplaneprocessen, viktiga innovations- och utvecklingsprojekt, revidering av målbild tåg 2035, kollektivtrafikplaner och trafikplikt.

Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga

Det finns skillnader i inflytande och delaktighet mellan olika grupper i samhället och även inom grupper. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och

vilka som känner sig delaktiga. Barn är en grupp som har särskilt svårt att göra sin röst hörd; det saknas utarbetade forum för dialog med barn, de omfattas inte av kollektivtrafikbarometers undersökningar och får sällan riktad information eller ges möjlighet till dialog. Barnkonventionen slår fast att "barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad". Här behöver arbetssätt och systematik utvecklas.

Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete

Rädsla att utsättas för brott samt risker kopplat till trafiksäkerhet är två viktiga parametrar kopplat till trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Vissa typer av brott och vissa trafiksäkerhetsrisker är större för vissa grupper. Exempelvis är det vanligare bland äldre kvinnor att råka ut för fallolyckor ombord. Kvinnor är i högre grad utsatta för sexualbrott och män är mer utsatta för misshandel.

Det finns behov av att utveckla det brottsförebyggande arbetet, bland annat genom att vidareutbilda förare i deras ansvar ombord på fordonen. Mycket av det brottsförebyggande arbetet sker i samverkan med kommun och andra aktörer och här behöver ett fortsatt arbete ske. Det handlar bland annat om att få trygga miljöer i och kring kollektivtrafiken. Västtrafiks trygghetskoordinatorer är viktiga resurser för kommunsamverkan.

Arbetet med trafiksäkerhet behöver fokusera på att minska hastighetsöverträdelser, samverka med kommunerna kring utformning av kollektivtrafikens miljöer samt kampanjer för ökad bältesanvändning.



Målområde:
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

För att kollektivtrafiken ska vara hållbar över tid behöver den vara klimatsmart, resurseffektiv och robust. Det innebär att satsningar och omställning behöver göras utifrån den aktualiserade *Miljö- och klimatsstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*, men även att befintlig kollektivtrafik är så resurseffektiv som möjligt. Kollektivtrafiken behöver dessutom vara robust och fungera både över tid och i tider av kris och nödläge. Kollektivtrafiken behöver också fungera i ett förändrat klimat.

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader ökar årligen, driven av satsningar, investeringar och resandeutveckling. De senaste årens utveckling där kostnaderna ökat i snabbare takt än intäkterna motiverar åtgärder för att få en bättre balans mellan kostnader och intäkter. Detta för att möjliggöra framtida satsningar på kollektivtrafiken men också för att få ut mer måluppfyllnad och nytta för investerade medel. För programperioden är målsättningen att självfinansieringsgraden minst bibehålls på dagens nivå för att på sikt återgå till minst 50 %.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Mål:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2023)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktigt ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029 (46,7% 2023)
- Utsläppen av koldioxid per person-kilometer ska minska med 89%* jmf med år 2006 (71% 2023)

Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

Fortsatt elektrifiering

Ett viktigt steg i att göra kollektivtrafiken mer klimatsmart är att, i enlighet med miljö- och klimatstrategin, fortsätta omställningen till eldrift som framför allt bidrar till minskade utsläpp av koldioxid. Genom att först och främst i samband med upphandling av ny trafik ställa krav på eldrift eller annat drivmedel som medför låga koldioxidutsläpp kan målet om minskat utsläpp av koldioxid per personkilometer uppnås.

Elektrifieringen av trafiken får dock inte ske på bekostnad av dåliga arbetsvillkor hos dem som tillverkar fordonens komponenter, exempelvis batterier. Det är därför angeläget att verka för hållbara leverantörsled.

Uppdraget kring civil beredskap kan innebära att en viss andel av trafiken behöver ske med andra drivmedel än el. Det kan vara nödvändigt att se över om den trafiken i så fall ska undantas målen.

Fortsätta utveckla det kombinerade resandet

Utveckling av det hållbara och kombinerade resandet bidrar till hållbar tillgänglighet. Möjligheten att kombinera olika färdvägar utifrån olika behov kan medföra att, om inte hela så åtminstone delar av, resan kan ske med ett hållbart transportmedel. Om fler väljer mer hållbara och yteffektiva färdmedel, framför allt i våra städer, bidrar det även till minskad trängsel i stadsrummet.

Vid korta avstånd är cykel oftast det mest effektiva färdmedlet. För längre resor kan cykel komplettera kollektivtrafiken och bidra till en förbättrad tillgänglighet. En systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel³ kan möjliggöra ett kapacitetsstarkt och flexibelt resealternativ både i städer och på landsbygden. Överflyttning till gång, cykel och annan mikromobilitet gör också att mer plats skapas ombord på fordonen för de som behöver resa med kollektivtrafiken.

Genom att skapa lösningar och goda förutsättningar för att kombinera olika färdmedel, såväl privata som delade, kan det hållbara resandet öka. Kombinationsresan ökar upptagningsområdet för kollektivtrafiken samtidigt som restiderna minskar för första och/eller sista kilometern, som ofta står för en betydande del av den totala restiden. Det behövs ett helhetsgrepp för att komplettera kollektivtrafiken med andra färdvägar.

Åtgärder som kan främja kombinationsresandet kan exempelvis vara utveckling av digitala verktyg, pendelparkeringar för bil och cykel, möjlighet att ta med cykel på tåg, en tydlig kommunikativ profil för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, ökad gång- och cykelbarhet till hållplats med mera.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

³ I Strategisk plan för ökad cykling beskrivs och konkretiseras hur detta ska ske. Se www.vgregion.se för mer information.



Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid

I syfte att uppnå en hållbar finansiering av kollektivtrafiken behövs åtgärder för att intäkter och kostnader ska utvecklas mer balanserat.

Utveckling och effektivisering av kollektivtrafiken i alla steg, från upphandling till genomförande och drift, ska fortsätta. Här ingår en bred palett med exempelvis fordonskrav, trafikupplägg, insatser för ökad framkomlighet i kombination med ny teknik och lösningar. Med fördel kan fler branschgemensamma lösningar sökas och tillämpas för ökad kostnadseffektivitet.

Åtgärder för intäktssäkring är fortsatt prioriterat. Precisa aktiviteter och utformning ansvarar Västtrafik för. Erfarenheter från ökade biljettkontroller utgör ett underlag för arbetet.

Under programperioden ska ett utvecklingsarbete genomföras kring principer och förhållningssätt för att på sikt återgå till en självfinansieringsgrad på minst 50 %. Exempel här kan handla om att i beslutsunderlag tydliggöra hur olika satsningar och investeringar påverkar självfinansieringsgraden på kort och lång sikt samt att ta fram rutiner för uppföljning och mätbara indikatorer/nyckeltal.

Det är angeläget att fortsätta arbeta för flera finansieringskällor, exempelvis statlig medfinansiering, för att begränsa depå- och fordonsinvesteringarnas andel av Västtrafiks kostnadsmassa. VGR behöver tillsammans med övriga kollektivtrafikmyndigheter och branschen i sin helhet fortsatt driva påverkansarbete för att möjliggöra detta.

Systematisera arbetet med civil beredskap

Kollektivtrafik utgör en samhällsviktig verksamhet. Det innebär att Västra Götalandsregionen och Västtrafik enligt lag ska säkerställa att kollektivtrafik för samhällsviktiga funktioner och målpunkter, inom regionen och dess direkta närhet, ska fortsätta att fungera även vid kris och katastrof, både i freds- och krigstid. VGR/ Västtrafik ska även kunna ge stöd till Försvarsmakten avseende transportresurser, genomföra sjukhustransporter samt bistå och kunna genomföra storskalig utrymning.

För att kunna uppfylla detta behöver Västra Götalandsregionen och Västtrafik fortsätta påbörjade aktiviteter, utveckla och systematisera arbetet med civil beredskap för att säkerställa att det finns en robust verksamhet och resurser som fungerar i händelse av kris eller krig.



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse

Att verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling (FOI) syftar till att få den kunskap som behövs för att hitta lösningar på både små och stora utmaningar och omsätta dem i praktiken. FOI ska leda till nya, bättre och kostnadseffektiva lösningar, processer och tjänster för en hållbar tillgänglighet och ge större nytta för invånarna.

FOI ska ses som verktyg för samtliga målområden i trafikförsörjningsprogrammet och är nödvändiga för att målen ska nås. Det förutsätter en tillåtande miljö som uppmuntrar forskning och innovation där flera aktörer kan verka tillsammans. Västra Götalandsregionen och Västtrafik behöver både arbeta med forskning, innovation och utveckling i sin ordinarie verksamhet och vara en arena för att nya lösningar ska kunna utforskas, testas och efter utvärdering implementeras.

Det handlar både om att förbättra den befintliga kollektivtrafiken (göra saker bättre) och att hitta nya lösningar (göra bättre saker). Därtill finns ett behov av att skapa utrymme för förändring genom att etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid (se kollektivtrafikens roll på nya sätt). Att se kollektivtrafikens roll på nya sätt innebär att hitta nya utgångspunkter för hur vi tar oss an utmaningar kopplat till bland annat sjunkande servicenivåer på landsbygd, begränsade resurser och klimatet. Det behövs aktiviteter och insatser i samtliga delar och tillsammans med flera aktörer.

Genom praktiska tester kan lärdomar dras av vad som fungerar bra och mindre bra, vilka konsekvenser det medför, uppskattning av kostnader, vad som behöver utvecklas vidare samt vad som inte ska arbetas vidare med. Utveckling av nya produkter, tjänster eller arbetssätt blir till innovationer först när de skalats upp i större volymer, spridits och kommit till användning i större sammanhang och konkreta verksamheter.

Uppföljning

Målen i programmet följs upp årligen. Efter två år sker en mer omfattande uppföljning och utvärdering. En särskild plan för uppföljning ska tas fram som följer Västra Götalandsregionens modell "Lärande uppföljning och utvärdering" för redovisning av måluppfyllelse, genomförande och aktiviteter. Uppföljningen sker i de flesta fall via etablerade nationella och regionala datakällor och undersökningar.

Tabell 1. Olika lärandenivåer inom forskning, innovation och utveckling.

Typ av lärande	Typ av åtgärd/intervention	Exempel
Göra saker bättre	Utveckla, optimera och effektivisera befintlig trafik	Ruttopptimering med AI, digitalisering av Närtrafiken, elektrifiering, samordning skoltrafik, framkomlighetsåtgärder
Göra bättre saker	Förändra strukturer, nya trafik- och mobilitetslösningar	Närtrafik, dynamisk kollektivtrafik, kombinationsresor, integrering med andra färdstätt, ToGo
Se kollektivtrafikens roll på nya sätt	Skapa utrymme för förändring, etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid	Framtidsprototyper, nya och andra finansieringsmöjligheter, en integrerad fysisk planering och kollektivtrafikplanering, att utforska och utmana invanda roller och mandat

Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud

”

Alla invånare ska ha minst ett grundläggande utbud

Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud

Regionfullmäktiges budget sätter ramarna för hur mycket medel som ska gå till kollektivtrafiken. Vilket kollektivtrafikutbud som erbjuds baseras sedan på vilken efterfrågan och resandepotential det finns i ett område, stråk eller en resrelation. Finns det en stor efterfrågan och ett stort resandeunderlag erbjuds ett högre utbud med många turer och linjer. Är det en lägre efterfrågan och ett lägre resandeunderlag erbjuds färre resmöjligheter.

Västra Götalandsregionen erbjuder en lägstanivå av tillgänglighet med kollektivtrafik till regionens invånare i form av ett grundutbud. Framtagna principer och nivåer för det grundläggande utbudet säkerställer att kollektivtrafiken i Västra Götaland planeras på ett så likartat sätt som möjligt. Grundutbudet anger vilket utbud som invånarna minst kan förvänta sig utifrån geografiska och demografiska förutsättningar, men kan vara betydligt högre där det finns en större efterfrågan på kollektivtrafikresor.

Grundutbudet ska vara långsiktigt för att skapa trygghet i att resmöjligheterna kommer att finnas kvar över tid. Det kan därmed utgöra grund för var samhällsutveckling bör ske för att bidra till fler hållbara resor över tid.

Arbets- och studiependling ska prioriteras, men där det erbjuds ett bra utbud skapas även resmöjligheter för andra resor som service- och fritidsresor. Med studiependling avses resor till högskola, gymnasieskola och grundskola. Resurseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att merparten av invånarna ska kunna använda kollektivtrafiken till arbete och studier. Kollektivtrafik kan dock inte garanteras på individnivå.

Ökad tillgänglighet till gymnasieskolor kan innebära bättre förutsättningar att välja de utbildningar som ungdomar önskar och öka möjligheten att fullfölja sina studier. Gymnasieelevers

resmöjligheter med kollektivtrafik behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. VGR/Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för att anpassa trafiken och hitta gemensamma kostnadseffektiva lösningar för att öka tillgängligheten för gymnasieelever. Noteras bör att merparten gymnasieelever redan idag kan gå, cykla eller åka kollektivtrafik till sin gymnasieskola. Det är tills vidare inte möjligt för VGR/Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.

Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

Grundutbud landsbygder

För landsbygder utanför tätorter ska minst en resmöjlighet tur och retur per vardag erbjudas till en kommunhuvudort. Trafiken är i första hand anropsstyrd och syftet är att erbjuda möjlighet till serviceresor, som att handla, besöka läkare eller liknande.

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platsspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall.

Grundutbud mellan tätorter

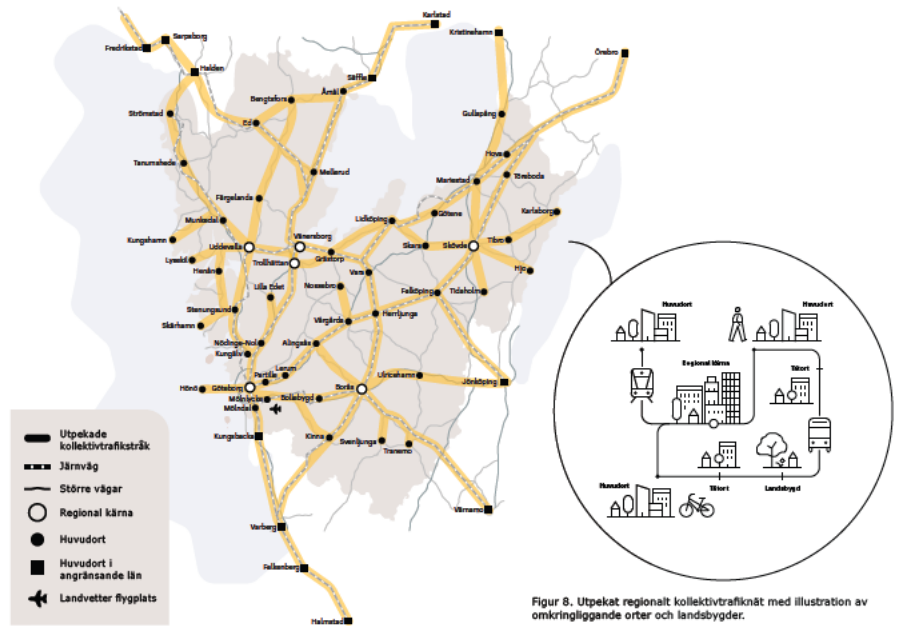
Samtliga tätorter ska erbjudas ett lägsta grundutbud med resmöjligheter till kommunhuvudort. Grundutbudet varierar utifrån orternas storlek. Turerna är linjelagda, men kan vara anropsstyrda i relationer där eller vid tider då få reser.

För övriga resrelationer mellan tätorter finns det inte något fastställt grundutbud. Här är det efterfrågan på kollektivtrafikresor som avgör vilket utbud som erbjuds.

Utpekade regionalt kollektivtrafknät

Det utpekade regionala kollektivtrafknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter.

Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge. Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser.



Figur 8. Utpekade regionalt kollektivtrafknät med illustration av omringliggande orter och landsbygder.

Ett minsta utbud och öppettider ska erbjudas i hela nätet. Syftet är att i huvudsak skapa goda förutsättningar att kunna arbets- och studiependla med kollektivtrafik, även utanför de vanligaste pendlingstiderna. För att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ ska timmestrafik på vardagar och varannantimmemestrafik övrig tid mellan klockan 6-22 eftersträvas.

I relationer med större resande, där grundutbudets kapacitet inte räcker till, erbjuds ett högre utbud och mer generösa öppettider, baserat på efterfrågan.

Det utpekade regionala nätet syftar i första hand till att skapa attraktiva resrelationer mellan kommunhuvudorter. Här är kortare restider och kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil viktigt att arbeta med. Dock kan utbudets utformning behöva anpassas till vad som är den bästa lösningen utifrån lokala och geografiska förutsättningar, till exempel snabba turer med få stopp, lite långsammare turer med fler stopp eller en mix av båda i relationer med stort resandeunderlag.

För att så många invånare som möjligt ska få tillgång till det utpekade regionala nätet behöver möjligheterna att ta sig till och ansluta till nätet utvecklas. Det kan vara pendelparkeringar, ökad cykelbarhet till hållplatser, matartrafik etcetera.

Utbud inom regionala kärnor och större tätorter

Inom de regionala kärnorna och större tätorter finns det underlag för att kunna erbjuda kollektivtrafik inom tätorterna. Där finns det också potential och är nödvändigt att fler väljer yteffektiva transportmedel, som kollektivtrafik, för att minska trängseln.

Västtrafik har tagit fram riktlinjer för vilket kollektivtrafikutbud som bör erbjudas inom tätorter. Öppettider, turutbud och trafiklösning varierar beroende på hur stor orten och hur tät bebyggelsen är. Riktlinjerna revideras vid behov.

För de regionala kärnorna finns det särskilt framtagna målbilder och planer för hur kollektivtrafiken ska utvecklas.

Tabell 2. Sammanfattning av utbudet i olika geografier.

Geografi	Grundläggande minsta utbud och öppettider	Trafiklösningar	Prioriterade resor
Landsbygder	1 tur- och returressa (flera tidsfönster) mån-fre	Anropsstyrd trafik ex. Närtrafik	Till kommunhuvudort/större orter/hållplats i utpekad nät Syfte: Serviceresor
Tätorter 200-499 invånare	2 turer per riktning mån-fre + Närtrafik	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter 500-999 invånare	5 turer per riktning mån-fre	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter >1000 invånare	10 turer per riktning mån-fre 5 turer per riktning lör-sön	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, service och i viss mån fritidsresor
Utpekad regionalt nät mellan kommunhuvudorter	16 turer per riktning* mån-fre, 06-22 8 turer per riktning* lör-sön, 06-22	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/grannregioner Syfte: Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor
Inom regionala kärnor och större tätorter	Utbud i enlighet med kollektivtrafikplaner/Västtrafiks riktlinjer för trafikering	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor

* Utveckling av utbudet sker successivt under programperioden utifrån ekonomiska förutsättningar. För länsgränsöverskridande relationer är inriktningen för utbudet 10 turer per riktning/vardag samt 5 turer per riktning /helgdag.

Kommersiell trafik

Trafikföretag har enligt kollektivtrafiklagen rätt att etablera linjelagd kollektivtrafik på kommersiell grund. Trafikföretag har också rätt till konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. Principer för tillträde till infrastrukturen finns framtaget i dokumentet "Principer för tillträde till bytestpunkter", som Västra Götalandsregionen har tagit fram tillsammans med trafikföretagens branschföreningar.

Det är kollektivtrafikmyndigheten i varje region som ansvarar för att värdera samhällsnytta och beslutar om vilken kollektivtrafik som ska handlas upp och därmed kunna skattefinansieras. Inför

4. Se www.vgregion.se.

all upphandling av kollektivtrafik tas beslut om allmän trafikplikt av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden kan också besluta om att avstå trafikplikt. Det sker då nämnden anser att trafikförsörjningsprogrammets trafik- och samhällsmål kan nås genom kommersiell trafik. Samtliga mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet gäller både kommersiell och upphandlad kollektivtrafik. Dokumentet "Kriterier för trafikplikt" beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt och har tagits fram av Västra Götalandsregionen i dialog med kollektivtrafikbranschens parter.



Information kopplat till kommersiell trafik finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik

- Kriterier för trafikplikt – beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt.
- PM Principer för tillträde till bytestpunkter.
- Förteckning av kommersiell regional kollektivtrafik. Publiceras löpande.

För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik ska Västtrafik i samband med samråd inför upphandling av trafik tillhandahålla en öppen redovisning av data över bland annat antal resande och intäkter för utgående avtal. Trafikföretagen kan med hjälp av detta underlag avgöra om det finns potential för kommersiell trafik eller inte. Generellt kan sägas att förutsättningarna för kommersiell trafik bedöms vara störst på de sträckor där det sker många sällanresor, utan behov av att byta vidare till det övriga kollektivtrafiksystemet.

Kollektivtrafikens ekonomi

Nuläge

Kollektivtrafiken i Västra Götaland finansieras i huvudsak av biljettintäkter och skattemedel i form av regionbidrag till Västtrafik. 2024 är regionbidraget till Västtrafik 6 242 miljoner kronor jämfört med 3 039 miljoner kronor 2012. Utbud, kvalitets- och miljöförbättringar och resande har ökat kraftigt under den här perioden. Västtrafiks totala budget för 2024 omfattar cirka 11 800 miljoner kronor.

Självfinansieringsgraden beskriver intäkternas andel av kostnaderna och var tidigare ungefär 50 procent i Västra Götaland. Under pandemin minskade intäkterna och behovet av bidrag ökade. Västtrafiks självfinansieringsgrad under 2023 var 46,7 procent.

I biljettintäkterna ingår även kommunala tillköp, exempelvis seniorkort. Dessa tillköp är skattefinansierade och den totala "skattefinansieringsgraden" är därmed högre än om enbart regionbidraget beaktas.

5. Tas fram under remissperioden.

Kostnadsutveckling

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen, vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon och depåer samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det kostnadsindex som Västtrafiks trafikavtal med trafikföretagen är kopplade till.

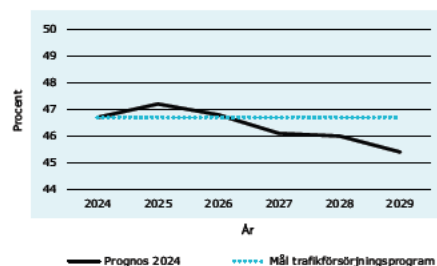
Trafikförsörjningsprogrammets mål att kollektivtrafiken ska vara attraktiv, bidra till geografisk tillgänglighet och jämlika förutsättningar i länet innebär också att kostnaderna för kollektivtrafiken kommer att öka. Med stöd i mål om resurseffektivitet och självfinansieringsgrad bedöms regionbidraget för kollektivtrafiken öka med i genomsnitt XX⁹ procent per år under perioden fram till 2029.

Självfinansieringsgraden

I figur 9 beskrivs utvecklingen av självfinansieringsgraden enligt Västtrafiks prognos till 2029. Trafikförsörjningsprogrammets

mål är att minst bibehålla nuvarande nivå, vilket innebär en ökning med cirka 1,3 procentenheter jämfört med prognosen. Detta innebär ett behov av flertalet åtgärder på intäkt- och/eller kostnadssidan. Se sidan 19.

Figur 9. Utveckling av självfinansieringsgrad, prognos respektive mål.



Ansvar, roller och regionala styrdokument

Ansvarsfördelning och roller

Västra Götalandsregionen har huvudansvaret för kollektivtrafiken men det är många aktörer som är med och bidrar till en fungerande kollektivtrafik och att målen i trafikförsörjningsprogrammet kan nås. Ingen aktör har full rädighet, utan det krävs ett samspel och en fungerande samverkan.

Trafikförsörjningsprogrammet är styrande för Västra Götalandsregionens och Västtrafiks arbete med att utveckla kollektivtrafiken, utifrån de ramar som fastställs i regionfullmäktiges budget. Trafikförsörjningsprogrammet är också vägledande för kommuner och Trafikverket i deras roll som väghållare och ansvarig för kommunal samhällsplanering. I tabellerna nedan redogörs översiktligt om olika aktörers ansvar och bidrag i förhållande till programmets tematiska målområden.

	Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Västtrafik	Förvaltningen Fastighet, stöd och service (FFSS)
Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Ger uppdrag till Västtrafik. • Beslutar om biljettpreiser. • Beslutar om kollektivtrafikplaner för stadstrafiken. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planerar och upphandlar kollektivtrafik. • Verkar för konkurrenskraftig kollektivtrafik i täta geografier, utökade öppettider i utpekade regionala nät, tillförlitlig trafikinformation, beteendepåverkande åtgärder. • Ansvarar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov. • Verka för och genomföra forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bygger, förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Ansvarar för hållplatsutrustning (undantaget realtid).
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	<ul style="list-style-type: none"> • Beslutar om strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. • Ger uppdrag till Västtrafik. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planerar och upphandlar trafik. • Tar fram handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor, genomför åtgärder enligt planen. • Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer. • Verkar för att upphandla fordon som är tillgänglighetsanpassade samt att anpassningarna fungerar. • Verkar för att anpassa prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare och FFSS. • Verkar för att utveckla dialog med invånare med särskilt fokus på barn och unga. • Verka för och genomföra forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Anpassar prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare. • Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer. • Ansvarar för hållplatsutrustning och information på hållplatser.
Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust	<ul style="list-style-type: none"> • Beslutar om strategisk plan för minskad miljö- och klimatpåverkan från kollektivtrafiken. • Ger uppdrag till Västtrafik. • Verkar för och finansierar forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tar fram handlingsplan för minskad miljö- och klimatpåverkan, genomför åtgärder enligt planen. • Verkar för att säkerställa goda arbetsvillkor i alla led. • Verkar för bättre möjligheter att kombinera kollektivtrafiken med andra transportslag samt beteendepåverkande åtgärder. • Verka för och genomföra forskning och innovation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser, hållplatsutrustning samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer. • Ser till att depåer är anpassade för ett förändrat klimat.

Tabell 3. Aktörer för vilka trafikförsörjningsprogrammet är styrande, samt deras olika ansvar och roller.



	Kommuner	Trafikverket
Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för den kommunala väginfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av gator. • Ansvarar för hållplatsytor på kommunalt vägnät. • Ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling. • Har befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. • Ansvarar för hållplatsytor på statligt vägnät och järnvägens plattformar och plattformsförbindelser.
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för att hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på kommunala gator är trygga och anpassade för personer med funktionsnedsättning. • Ansvarar för brottsförebyggande arbete 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på statliga vägar. • Ansvarar för järnvägens plattformar och plattformsförbindelser samt trafikinformation på stationer
Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för gång- och cykelbanor i kommunala vägnätet, mark vid bytespunkter, ytor för pendelparkeringar och infartsparkeringar. • Ansvarar för att gator tål ett förändrat klimat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansvarar för gång- och cykelbanor i statliga vägnätet, ytor för pendelparkeringar. • Ansvarar för att vägar och järnvägar tål ett förändrat klimat

Tabell 4. Aktörer för vilka trafikförsörjningsprogrammet är vägledande, samt deras olika ansvar och roller.

Västra Götalandsregionens styrande strategier och kopplingen till trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet är ett av Västra Götalandsregionens fyra övergripande styrdokument. Prioriteringar och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet samspelar och bidrar till de övriga strategierna:



Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030

Den regionala utvecklingsstrategin har som mål att Västra Götaland ska vara ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Strategin innehåller fyra långsiktiga prioriteringar respektive fyra kraftsamlingar. Trafikförsörjningsprogrammet bidrar främst till den långsiktiga prioriteringen att knyta samman Västra Götaland med förbättrad tillgänglighet och hållbara resor. Kollektivtrafiken har också en viktig roll i övriga prioriteringar och kraftsamlingar.



Västra Götalands kulturstrategi och kulturplan 2024-2027

Strategins fem utvecklingsområden med tillhörande prioriteringar styr mot ett fritt, rikt och starkt kulturliv i hela Västra Götaland. Kollektivtrafiken bidrar till att utveckla resmöjligheterna i hela länet vilket möjliggör för fler att ta del av kulturutbudet, särskilt barn och ungdomar.



Strategi för omställning av hälso- och sjukvården i Västra Götalandsregionen 2023-2027

Strategin pekar ut inriktningen för hela Västra Götalandsregionens hälso- och sjukvård. Trafikförsörjningsprogrammet samspelar med strategin genom att bidra till ökad tillgänglighet till bland annat målpunkter för hälso- och sjukvården.

Remissbrev

trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Västra Götalandsregionen (VGR) tar i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet fram ett trafikförsörjningsprogram där förutsättningar, behov, mål och utveckling av kollektivtrafiken redovisas.

Västra Götalands infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd ansvarar för arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Remissversionen bygger på den strategiska inriktning VGR tillsammans med kommunerna i Västra Götaland ställde sig bakom under våren 2024. Efter remissen kommer trafikförsörjningsprogrammet att beslutas av regionfullmäktige under hösten 2025.

Innehåll i det nya trafikförsörjningsprogrammet

Förslag till trafikförsörjningsprogram 2026-2029 innehåller ett övergripande mål om förbättrad och hållbar tillgänglighet i Västra Götaland. Därtill finns tre målområden med tillhörande prioriterade åtgärder tillsammans med arbete kring forskning, innovation och utveckling.

Under programperioden råder ekonomisk återhållsamhet med relativt få nya föreslagna satsningar. Kollektivtrafiken ska framför allt utvecklas genom omfördelning och mer effektivt nyttjande av befintliga resurser för ökad måluppfyllelse. Genomförandet ska vara hållbart ur de tre hållbarhetsperspektiven; ekonomiskt, socialt och miljö.

Frågor till remissinstanserna

Vi efterfrågar allmänna synpunkter på programmet och vill särskilt ställa följande frågor (svara på de frågor som är relevanta för er organisation):

- Hur ser ni på målstruktur och mål?
- Hur kan er organisation bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och att övriga mål i trafikförsörjningsprogrammet nås?
- Är någon/några av de prioriterade åtgärderna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?

- Programmet har en ambition om att bidra till alla tre dimensioner av hållbar utveckling samt att tydligare lyfta barnrättsperspektivet. Hur tycker ni att det är omhändertaget?
- I programmet finns två tabeller som översiktligt redogör ansvar och roller för några berörda aktörer för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Är rätt aktörer med/saknas någon aktör? Är tabellerna tillräckligt tydliga?
- Upplever ni att innehållet i den strategiska inriktningen är omhändertaget i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet? (Frågan vänder sig främst till kommunalförbunden/kommunerna)
- Är det något som bör förtydligas/saknas?
- Övriga synpunkter

Praktisk information

Vi vill ha ert remissvar **senast 31 mars 2025**. Svaret skickas till:

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden "*Er organisation* – Remissvar TFP, IKN 2023-00074

Frågor under remisstiden kan ställas till:

martin.elifsson@vgregion.se, sara.eriksson@vgregion.se,
adrien.moysset@vgregion.se

Samtliga underlag inklusive remissversion av nytt trafikförsörjningsprogram finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik.

Bilagor:

- Remissversion trafikförsörjningsprogram 2026-2029
- Hållbarhetsbedömning
- Prövning av barnets bästa
- Samrådsredogörelse
- Strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogram 2026-2029, beslutad av beredningen för hållbar utveckling 2024-05-23

Sändlista remiss

Kommunerna inom Västra Götaland via

kommunalförbunden:

- Boråsregionen
- Fyrbodalsregionen
- Göteborgsregionen
- Skaraborg

Kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län

Region Halland

Region Jönköpings län

Region Värmland

Region Örebro län

Östfold Fylkeskommune (Norge)

Myndigheter och statliga bolag

Länsstyrelsen Västra Götaland

Swedavia Göteborg-Landvetter Airport

Trafikverket Region Väst

Trafikföretag via branschorganisationer

Branschföreningen Tågoperatörerna

Skärgårdsredarna

Sveriges Bussföretag

Taxiförbundet

Västra Sveriges Bussbranschförening

Företrädare för näringslivet

Västsvenska handelskammaren

Företrädare för resenärer/resenärsgupper

Resenärerna/resenärsforum

Regionala pensionärsrådet

Västra Götalandsregionens samråd:

- Barnrätt
- Funktionshinder

- Hbtq
- Mänskliga rättigheter
- Nationella minoriteter

Organisationer

Cykelfrämjandet

Kinto Share

Naturskyddsföreningen

Nordic Micromobility Association

Svensk kollektivtrafik

Svenska cykelstäder

Svenska turistföreningen

Svinesundskommittén

Hela Sverige ska leva

- Fyrbodal
- Göteborgsregionen
- Sjuhärad
- Skaraborg

Inom Västra Götalandsregionen

Beredningen för mänskliga rättigheter

Kulturnämnden

Miljö- och regionutvecklingsnämnden

Strategiska hälso- och sjukvårdsnämnden

Styrelsen för fastighet, stöd och service

Turistrådet Västsverige

Västtrafik



2024-03-08

Förslag till "Strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogram 2026- 2029"

Inledning

Strategisk inriktning beskriver på en övergripande nivå hur kollektivtrafiken ska utvecklas under kommande programperiod. Mätbara mål, indikatorer och exakta ambitionsnivåer finns inte med i den strategiska inriktningen utan kommer först i remissversionen av programmet.

Enligt *Samverkansformerna för kollektivtrafik* ska Beredningen för hållbar utveckling (BHU) ställa sig bakom strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogrammet. Med den strategiska inriktningen som grund kommer en remissversion av trafikförsörjningsprogram 2026-2029 att tas fram.

Under hösten 2023 har dialog i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) hållits, där utgångspunkterna för dialogen varit dagens strategiska inriktning och grundläggande principer. Samråd har även hållits under hösten med grannregioner, berörda myndigheter och intresseorganisationer, där den strategiska inriktningen diskuterats.

Bilagor är samrådsredogörelse, prövning och analys av barnets bästa samt hållbarhetsbedömning.

Strategisk inriktning för kommande program

Följande fem punkter föreslås utgöra grunden för kommande program som styr utvecklingen av kollektivtrafiken. Västra Götalandsregionens budget avgör sedan takten på genomförandet.

1. Hållbar och förbättrad tillgänglighet nytt övergripande mål

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) syftar till att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Kollektivtrafiken är ett medel och möjliggörare i omställningsarbetet. Den bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland, exempelvis i samband med nya större etableringar där nya behov av persontransporter uppstår. RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman Västra Götaland* beskriver VGR:s inriktning och prioriteringar för att bidra till en *hållbar och förbättrad tillgänglighet* och ett transporteffektivt samhälle för ett öppet, sammanhållet och fossiloberoende Västra Götaland, där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig

samhällsplanering. Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till RUS:ens långsiktiga prioriteringen knyta samman.

Trafikförsörjningsprogrammets bidrag blir att verka för hållbara och mer attraktiva resmöjligheter, utifrån lokala och regionala förutsättningar i hela Västra Götaland. Förutsättningarna i Västra Götaland ser olika ut i olika geografier och därför behöver lösningarna se olika ut beroende på var de genomförs. Likaså ser kvinnors och mäns, flickors och pojkars resmönster, resbehov och värderingar olika ut och behöver väga lika tungt i kollektivtrafikplaneringen.

Kommande trafikförsörjningsprogram föreslås tydligare lyfta syftet med kollektivtrafiken, samtidigt som kopplingen till RUS:en blir tydligare, genom att bidra till *hållbar och förbättrad tillgänglighet*.

I begreppet *hållbar* inbegrips de tre hållbarhetsdimensionerna socialt, ekonomiskt och miljö. Det innebär att i allt från strategisk planering till upphandling och utförande av trafiken balansera de tre dimensionerna mot varandra.

Hållbar och förbättrad tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens samhällsnytta, andra är exempelvis, minskad miljöpåverkan, tillväxt, minskad trängsel och genom överflyttning av resor till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken. Tidigare utredningar för kollektivtrafiken i Västra Götaland visar på att en investerad krona i kollektivtrafiken ger cirka 1,75 kr tillbaka i samhällsnytta.

.

2. Kollektivtrafikens utbud bidrar till regional utveckling och tillväxt

Trafikförsörjningsprogrammets prioriteringar vad gäller syfte och utbud av kollektivtrafiken är styrande för resmöjligheterna i Västra Götaland. Utbudet av kollektivtrafik är enkelt uttryckt högre där efterfrågan och befolkningstätheten är större. Ett garanterat utbud av kollektivtrafik i olika geografiska kontexter skapar en förutsägbarhet och trygghet för invånarna. Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografien till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

Kollektivtrafiken idag är inte fullt ut anpassad för de som arbetar utanför vanlig kontorstid. Inte heller för säsongsarbetare. Kostnadseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att kollektivtrafik ska kunna användas av merparten för de som arbetar och studerar men inte för alla på individnivå.

Kollektivtrafikens främsta uppgift är att möjliggöra arbets- och studiependling

De enskilt vanligaste reseärendena är kopplade till arbets- och studieresor. Det är också de resor som är relativt regelbundna och sker till målpunkter dit många vill resa samtidigt/kontinuerligt och som är förhållandevis enkla att kollektivtrafikförsörja. Utveckling av kollektivtrafik för andra resbehov är önskvärd i den mån ekonomiska resurser medger. Trafikeringen för arbets- och studiependling, framför allt i de större städerna, stödjer också resor för andra ändamål, som till exempel fritidsaktiviteter och service.

Grundläggande utbud

Det grundläggande utbudets garanterade miniminivåer av trafik ligger fast. I glesa geografier prioriteras att det finns ett utbud snarare än snabba restider. I syfte att öka tillgängligheten, både faktisk och upplevd, behöver nuvarande trafik och alternativa kostnadseffektiva lösningar utvecklas. Exempelvis kan dagens Närtrafik göras mer tillgänglig med hjälp av digitala lösningar. Pågående tester och utveckling av mer dynamisk kollektivtrafik kan vara en lösning för områden med lägre befolkningstäthet. Vidare behöver det grundläggande utbudet utvecklas med ambitionen att tydligare koppla an till de prioriterade stråken.

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platsspecifika förutsättningar behöver fortsatt präglade utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall.

När skoltrafik upphandlas av Västtrafik kan den också användas av allmänheten, vilket kan förstärka det grundläggande utbudet. Det är därför eftersträvärt att skoltrafiken i högre utsträckning kan nyttjas som allmän kollektivtrafik.

Utökat utbud i prioriterade stråk

Principen med prioriterade stråk som binder samman kommunerna och viktiga kopplingar över länsgränsen kvarstår. Stråken omfattar samtliga kommunhuvudorter och ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Cirka 80 procent av befolkningen bor i direkt närhet av en hållplats i stråken. Den bärande tanken med prioriterade stråk är långsiktighet i trafikering, attraktivitet i relationer där det finns ett större resande under dygnet.

Jämfört med dagens program där ambitionen är 10 turer per riktning vardag föreslås en utökning av trafiken i stråken, där tidigare och senare avgångar möjliggör för flera att arbets- och studiependla även utanför de allra vanligaste pendlingsstiderna. Detta främjar också ökade resmöjligheter för exempelvis kultur- och fritidsresor och ger barn och ungdomar ökad

självständighet och lägger grunden för hållbara resvanor. En sådan utveckling av utbudet finns delvis redan med i beslutade målbilder och strategier ex. Målbild Tåg 2035. Genom att meranvända redan tillgängliga fordonsresurser på existerande sträckor/linjer ökar inte kostnaderna proportionellt jämfört med att öka i högtrafik eller helt nya linjer där inköp av nya fordon behövs. Ett utökat utbud ökar också attraktiviteten generellt vilket kan bidra till ett totalt ökat resande och högre intäkter. Utbudet ska balanseras mot kostnad/efterfrågan.

Större förändringar, som exempelvis kommande företagsetableringar, kan komma att påverka efterfrågan och därmed behov av att se över enskilda reserelationer i stråken. I övrigt kvarstår de som idag med undantaget att relationen Laxå-Kristinehamn, som i sin helhet startar och slutar utanför Västra Götaland, föreslås tas bort.

Det finns fortsatt flera relationer utöver stråken där utbudet motsvarar eller är högre jämfört med stråken. Exempelvis kan det röra sig om målpunkter som större arbetsplatser, sjukhus etcetera.

Stadstrafik i regionens kärnor/delregionala centrum

Kollektivtrafiken i regionens kärnor/delregionala centrum utvecklas i enlighet med beslutade kollektivtrafikplaner. I storstadsområdet Göteborg/Mölnadal/Partille behövs ett särskilt fokus på samverkan mellan stadsutveckling och kollektivtrafikens utveckling med tanke på trängsel och konkurrens om stadsutrymmet.

Västtrafik har uppdraget att ta fram riktlinjer för trafiken i tätorter

Enligt nuvarande program har Västtrafik utarbetat riktlinjer för trafikering i tätorter som inte omfattas av stadstrafik i regionens kärnor. Detta uppdrag ligger kvar.

Förtydligande om ansvar för gymnasieelevers resmöjligheter

Gymnasieelevers resmöjligheter med kollektivtrafik behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. VGR/Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för att anpassa trafiken och hitta gemensamma kostnadseffektiva lösningar för att öka tillgängligheten för gymnasieelever. Det är tills vidare inte möjligt för VGR/Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.

3. Värna och utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och kvalitet

För att människor ska både vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är kvaliteten på det som erbjuds avgörande. Att människor känner sig trygga i kollektivtrafiken är en av de viktigaste faktorerna, ihop med att det ska vara enkelt och begripligt. Trygghet är ett komplext begrepp men handlar exempelvis om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar, utformning av hållplatser och bytespunkter inklusive områden i anslutning till dessa, tydlig och begriplig information, begriplig prissättning, och bemötande från personal. En annan del av tryggheten handlar om att slippa känna rädsla att utsättas för brott.

Kollektivtrafikens kvalitet behöver utvecklas med resenären i fokus och med medvetenhet om olika gruppers behov i åtanke, som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Kompetensförsörjning inom kollektivtrafikbranschen

Förare, tågvärdar, service- och verkstadspersonal är centrala för att kollektivtrafiken ska fungera och drivas med hög kvalitet. Det råder sedan några år tillbaka kompetens- och personalbrist inom kollektivtrafikbranschen. Attraktiviteten behöver öka för att locka fler till branschen - både förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstadspersonal med flera. Här behöver parterna tillsammans verka för att skapa en bransch som är attraktiv att arbeta inom. VGR har ett kompetensförsörjningsuppdrag och har således en viktig roll att spela även i att bistå kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken.

Verka för, utveckla, implementera och samverka kring nya lösningar

Kollektivtrafiken befinner sig sedan ett par år i ett läge med ökade kostnader. För att bibehålla och utveckla den hållbara tillgänglighet som kollektivtrafiken ger finns behov av att nyttja och utveckla lösningar som förbättrar, kompletterar, avlastar och effektiviserar den traditionella kollektivtrafiken. Här finns en stor utvecklingspotential, där VGR/Västtrafik behöver initiera och tillsammans med andra medverka till utvecklingen av kollektivtrafiken och hur mobilitetstjänster kan kopplas till kollektivtrafiken.

Integrering av kollektivtrafiken med andra transportslag är en förutsättning för att hela systemet och resan ska fungera. En bred tillgång till resealternativ ökar tillgängligheten och användbarheten för alla invånare.

Förstärk kollektivtrafiken genom att kombinera olika färdmedel

Den traditionella kapacitetsstarka kollektivtrafiken utgör stommen, där flexibla och kompletterande lösningar kan kopplas på. Anropsstyrda lösningar

samt cykel i kombination med kollektivtrafiken är några exempel. Att utveckla sätt kring hur kollektivtrafiken kan kompletteras med andra mobilitetslag kan också bidra till att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och attraktiv för fler. Att avlasta kollektivtrafiken genom cykel och annan mikromobilitet, men också att sprida resandet över dagen ger ökad kostnadseffektivitet.

Forskning och innovation samt våga testa nya lösningar och tekniker

Forskning och innovation spelar en central roll för att kunna driva utvecklingen framåt i en hållbar riktning och det är även viktigt att testa saker i praktiken och inte bara i teorin. Genom att möjliggöra praktisk forskning och vara nyfikna på och ta till nya lösningar och tekniker kan uppsatta mål nås både i tätare och glesare geografier. Genom praktiska tester avseende våra resor, icke-resor och infrastrukturen kan lärdomar dras av vad som fungerar bra och mindre bra, vilka konsekvenser det medför, uppskattning av kostnader, vad som behöver utvecklas vidare samt vad som inte ska arbetas vidare med. Under praktiska tester kan förändringar och förbättringar genomföras i mindre skala tills en bra lösning finns på plats och kan implementeras i större skala.

4. Samverkan för god samhällsplanering och hållbart resande

Samverkan mellan VGR/Västtrafik, kommuner, Trafikverket och övriga aktörer är avgörande för att skapa utvecklingsmöjligheter för hållbart resande. God samverkan kan leda till bättre lösningar för alla inblandade parter. Ett konkret förbättringsområde är vägar till och miljöer i anslutning till kollektivtrafiken. Genom att prioritera vägar till och från hållplatsen men också anslutningsmöjligheter i form av exempelvis fler pendelparkeringar för bil och cykel kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön. Möjligheter att prioritera och söka finansieringsmedel till åtgärder finns i regional plan för infrastruktur.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta. Det är i de tidiga planeringsskedena av nya bostadsområden och infrastruktur, med målpunkter och serviceutbud, som de grundläggande förutsättningarna bestäms och här kan ytterligare samverkan ske.

Utöver ovan finns det olika åtgärder som aktörerna kan göra enskilt eller tillsammans i syfte att bidra till bättre förutsättningar för hållbart resande. Exempel på detta är åtgärder för bättre framkomlighet för kollektivtrafiken, påverkansarbete kring institutionella förändringar i form av lagstiftning, finansieringsformer av kollektivtrafik, parkeringspolicy etcetera.

5.Strategier och målbilder som stödjer genomförande av programmet

Nuvarande trafikförsörjningsprogramms målbilder och strategier är en del av trafikförsörjningsprogrammet och konkretiserar vad som ska göras inom respektive område under de kommande åren. Beslutade strategier gäller tills vidare men revideras vid behov, till exempel vid avsevärt förändrade förutsättningar.

Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras parallellt med trafikförsörjningsprogrammet. Revideringen innebär bland annat en strävan efter att det ska finnas en tydligare koppling mellan målen i trafikförsörjningsprogrammet och strategin samt att VGR:s mål för social hållbarhet inarbetas i strategin. Ny kollektivtrafikplan för Borås förväntas beslutas under våren 2024. Miljö- och klimatstrategin aktualiserades 2022 och är fortfarande aktuell. Övriga målbilder, det vill säga Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, Målbild Koll2035 (Göteborg/Mölnålar/Partille) samt Kollektivtrafikplaner för Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla, revideras vid behov.

Regional plan för transportinfrastrukturen är en investeringsplan för transportinfrastruktur och är ett verktyg för att genomföra strategierna.

VGR:s strategi för ökad cykling i Västra Götaland är en del av regional plan för transportinfrastrukturen. Det pågår en aktualisering av cykelstrategin, som förväntas beslutas om under våren 2024. Cykelstrategin och cykling är, bland annat, en viktig aspekt ur hela resan-perspektivet. Relevanta delar integreras med trafikförsörjningsprogrammet.



Remissvar på trafikförsörjningsprogram 2026–2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi (Dnr KS2024/ 2341-2)

Till Göteborgsregionens kommunalförbund, Dnr FS2023-00264.

Kungälv kommuns diarienummer: KS 2024/ 2341
Handläggare: Jenny Bjönness Bergdahl, Trafikstrateg

Trafikförsörjningsprogrammet för 2026–2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi.

I remissbrevet efterfrågas allmänna synpunkter och remissvar på ett frågebatteri om programmet/strategin.

Hur ser ni på målstruktur och mål?

- Trafikförsörjningsprogrammet/kollektivtrafikstrategin är på en övergripande nivå och det finns stora skillnader i förutsättningar inom regionen.
- Trafikförsörjningsprogrammet är tillika en kollektivtrafikstrategi, förtydliga gärna vad som är program och vad som är strategi. Det beskrivs prioriterade åtgärder men som även kan tolkas som prioriterade strategier?
- Föreslagna målområden är rimliga för hela regionen men hur ska kommunerna utanför GMP-kommunerna (Göteborg-Mölndal-Partille) kunna bidra till att målen uppnås. Programmet är på en övergripande nivå och det är svårt att översätta programmets mål till lokal nivå. Samtidigt svårt att tolka hur kollektivtrafiken ska utvecklas på kommunal nivå.
- Programmet saknar målområdet tillika omställning till ett transporteffektivt samhälle med strategier som verkar för att i allt större utsträckning kunna minska resbehov, påverka färdmedelsandelar och göra kollektivtrafik, gång och cykel till självklara val för allt fler.

Hur kan er organisation bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och att övriga mål i trafikförsörjningsprogrammet nås?

- Kommunen bidrar redan idag med ett bra utbyggt kommunalt gång- och cykelnät med kopplingar till både kommunala och statliga hållplatser. Satsning på att tillgänglighetsanpassa hållplatser pågår kontinuerligt liksom utbyggnad av gång- och cykelbanor.



- Kommunen är med och har genomfört förlängning av hållplatser/hållplatslägen och byggt om i gatunätet för längre bussar (ledbussar).
- Kommunen har säkrat upp ett tiotal hållplatser längs med statlig väg och planerade för ytterligare ett tiotal men Trafikverket budgetprognos blev ca 150% dyrare än kommunens avsatta budget.
- Kommunen har satsat på att länka samman huvudort med samtliga tätorter genom att investera i utbyggnad av gång- och cykelväg längs med statligt vägnät. Den länk, del av länk, som saknas är främst av regionalt intresse.

Är någon/några av de prioriterade åtgärderna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?

- Framtaget förslag på prioriterade åtgärder (prioriterad strategi) är rimliga och en eller ett par åtgärder (strategier) som bör lyftas fram mer är "kollektivtrafikens framkomlighet" för att göra den mer konkurrenskraftig gentemot bilen.
- Saknar ett målområde för omställning till ett transporteffektivt samhälle med fokus på bland annat kombinationsresor och framkomlighet.

Programmet har en ambition om att bidra till alla tre dimensioner av hållbar utveckling samt att tydligare lyfta barnrättsperspektivet. Hur tycker ni att det är omhändertaget?

- Programmet hanterar barnperspektivet.
- Behovet av en samhällsplanering som stöder närhet nämns i programmet. Det är viktigt för barns möjligheter att gå och cykla till viktiga målpunkter, som gynnar både självständighet och fysisk aktivitet.
Några funderingar som kan behövas utvecklas: Är det möjligt att öka trafiksäkerheten vid samtliga hållplatser på landsbygden? Är det möjligt att sänka hastighet vid hållplats utan att hindra på kollektivtrafikens framkomlighet?

I programmet finns två tabeller som översiktligt redogör ansvar och roller för några berörda aktörer för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Är rätt aktörer med/saknas någon aktör? Är tabellerna tillräckligt tydliga?

- Tabellerna behöver kompletteras med att, oavsett om det en statlig eller kommunal väg/gata, ansvaret bör vara lika när det gäller att vara attraktiv och bidra till tillgänglighet samt vara resurseffektiv, klimatsmart och robust. Ett förslag är att komplettera under Trafikverkets ansvar "stötta god samhällsplanering, hållplats är trygga och anpassade för personer med funktionsnedsättning, brottsförebyggande arbete och möjliggöra för infartsparkeringar".
- Tydliggör ytterligare vem som ansvarar för att öka framdriften för åtgärder som verkar till att öka framkomligheten för kollektivtrafiken på bland annat statligt vägnät.
- En fundering om att tabellen kompletteras med en kolumn för privata aktörer eller liknade. Om en omställning ska ske behöver den privata marknaden, så som exploitörer eller vid större företagsetableringar, vara delaktiga och bidra genom satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk med mera.



Upplever ni att innehållet i den strategiska inriktningen är omhändertaget i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet? (Frågan vänder sig främst till kommunalförbunden/kommunerna)

- Förtydliga huruvida inriktningen mot att hållbart resande omhändertas. Förslag på en komplettering med ett nytt målområde "omställning till ett transporteffektivt samhälle".

Är det något som bör förtydligas/saknas?

Kommunen önskar att VGR förtydligar följande:

- I det utpekade nätet ingår bara huvudstråk/prioriterade stråk som trafikeras enligt grundutbudet. Hur hanteras ökat behov av turutbud under sommarsäsong till turistmål tillika serviceort?
- En fundering om båttrafiken, hur kommer den hanteras gällande tillgänglig, turutbud, under hög- och lågsäsong?
- Beräknas marknadsdelen för kollektivtrafiken bara i de utpekade stråken? Beräknas andelen hållbara resor bara i de utpekade stråken?
- Hur korrelerar målet prisvärt kontra självfinansieringsgrad?
- Vad får det för konsekvens med en ökad självfinansieringsgrad? Ökade kostnader för bland annat senior- och skolkorten?
- Komplettera gärna med ett förtydligande på vad som är nästa, kommande steg efter trafikförsörjningsprogrammet. Hur genomförandet av prioriterade åtgärder kommer att hanteras. Hur planeras uppföljningen av programmet att hanteras och till det koplade indikationer för olika målområden i nuvarande program.

Övriga synpunkter

- En fundering som hänger ihop med kombinationsresan – Önskvärt om en process/lagändring som förenklar en byggnation av en kortare (under 500m) GC-länk i en tätort utefter statlig väg.
- En fundering som hänger ihop med omställning till ett transporteffektivt samhälle - Önskvärt om utökat biljettutbud (ex familjebiljett/ evenemangsbiljett?) som förhoppningsvis kan stimulera att fler familjer väljer annat färdssätt till turistorter. Detta skulle möjliggöra en bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och utryckningsfordon. - Önskvärt med mer stöd till planerare, politiker, företagare och exploatörer. Helt enkelt stöttning i - hur ställer vi om? Kanske en verktyglåda med råd, konsekvensbeskrivning, kostnadskalkyler med mera.

Vad vill jag lyfta fram

- En kommun som Kungälv; med en stor tätort, en mellanstor och resten lite mindre tätorter samt stort omland. Förutsättningarna är väsentligt olika gällande tillgång till kollektivtrafik. I kommunen går GRs huvudstråk genom orterna Kungälv och Ytterby, E6 genom Kungälv och Södra Bohusbanan i Ytterby. Härav följer olika förutsättningar för hur stor potential en överflyttning till kollektivtrafik har.

En FÖP Ytterby har tagit fram med fokus på hållbart resande och utgångspunkten att merparten av resorna ska ske med tåg, på Södra Bohusbanan.



Enligt översiktsplanen sker nu en stor bostadsförtätning som genererar resor men det taktar inte med behov av en robustare tågtrafik på Södra Bohusbanan.

De framtagna utredningarna för södra Bohusbanan föreslår endast kortsiktiga åtgärder vilket begränsar utvecklingen. Även i utredningen för väg 168 Ekelöv-Kareby "fördjupad trafikanalys 2022" bedöms att i takt med att Ytterby förtätas behövs en stor överflyttning till kollektivtrafik ske.

- Kommunen önskar en satsning på södra Bohusbanan för att kunna möta upp framtida resande.
- Kommunen vill även lyfta att det inte går att jämföra de olika spårbundna GR-stråken då de har olika förutsättningar. Det norra stråket har bara en enkelspårig järnväg medan andra GR-stråk har minst dubbelspår.
- Satsningarna med att slussa kollektivtrafikresenärer till kollektivtrafikknutpunkten Kungälv Resecentrum behöver ses över för att garantera att hållplatsen är en trygg och säker miljö för resenären. När det kommer många bussar samtidigt släpps resenärerna av utanför hållplatsläget. Det är redan idag kapacitetsbrist i båda riktningar vid E6:ans hållplatslägen.
- Under de planerade tågavstängning på södra Bohusbanan kommer framkomligheten för kollektivtrafiken sättas på prov. Det finns en stor risk att kollektivtrafiken, när den läggs över till buss, inte kommer fram och att en överflyttning sker till annat trafikslag.

**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Sid 1 (2)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Emelie Skarp

2024-11-08

Ändringsavtal till tomträttsavtal Centrum 2 (Dnr KS2024/1527-8)

Sammanfattning

Enligt gällande tomträttsavtal för Centrum 2 utgår tomträttsavgäld med belopp som ligger fast i perioder om tio år. Innevarande avgäldsperiod upphör 2025-12-31. Inför nästa avgäldsperiod har förvaltningen räknat fram en ny avgäld och tagit fram ett ändringsavtal till tomträttsavtalet för Centrum 2. Avgälden ska motsvara en skälig ränta på markvärdet. Som grund för beräkningen finns en markvärdering utförd av en auktoriserad värderare. Den nya avgälden från och med 2026-01-01 har framräknats till 224 235 kronor.

Förvaltningens bedömning är att föreslaget ändringsavtal till tomträttsavtal för Centrum 2 bör godkännas och att ordförande för utskottet Samhälle och utveckling samt kommundirektören får i uppdrag att underteckna ändringsavtalet.

Juridisk bedömning

Bestämmelser om reglering av tomträttsavgäld finns angivna i jordabalken (JB) 13:11. En överenskommelse om ändring av avgälden för kommande avgäldsperiod får ej träffas senare än ett år före utgången av den löpande perioden. Om avgälden för den kommande avgäldsperioden ej bestämts, skall den utgå med samma belopp som förut.

Förvaltningens bedömning

Enligt gällande tomträttsavtal för Centrum 2 utgår tomträttsavgäld med belopp som ligger fast i perioder om tio år. Innevarande avgäldsperiod upphör 2025-12-31. Inför nästa avgäldsperiod har förvaltningen räknat fram en ny avgäld. Avgälden ska motsvara en skälig ränta på markvärdet. Förvaltningen bedömer att en skälig ränta är 3% för tioåriga avgäldsperioder. Som grund för beräkningen av den nya avgälden finns en markvärdering utförd av en auktoriserad värderare under september 2024.

Den nya avgälden från och med 2026-01-01 har med ovanstående metod framräknats till 224 235 kronor. Om ett ändringsavtal med ny avgäld för Centrum 2 inte tecknas innan 2024-12-31 kommer den nuvarande avgälden om 187 000 kronor att fortsatt gälla under nästa tioåriga avgäldsperiod. Förvaltningens bedömning är att föreslaget ändringsavtal till tomträttsavtal för Centrum 2 bör godkännas och att ordförande för utskottet Samhälle och utveckling samt kommundirektören får i uppdrag att underteckna ändringsavtalet.

Bedömning utifrån kommunstyrelsens resultatmål

Förbättrat näringslivsklimat – förändringen av avgäldsnivån inför nästa avgäldsperiod för tomträtt är rättssäker och transparent.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Denna rubrik bedöms inte relevant i detta ärende.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Beräkning av tomträttsavgäld baserat på tomträttsfastighetens markvärde stämmer väl överens med styrdokumentet Riktlinjer för markanvisning och exploateringsavtal (KS2018/0971) där det betonas att kommunal mark ska säljas till marknadspris.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Avkastningen från markvärdeökningen tillfaller medborgarna.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv

Denna rubrik bedöms inte relevant i detta ärende.

Ekonomisk bedömning

Tomträttsavgälden höjs med 37 235 kronor, vilket innebär en högre intäkt under nästa avgäldsperiod.

Förslag till beslut

1. Ändringsavtal till tomträttsavtal för Centrum 2 godkänns
2. Ordförande för utskottet Samhälle och utveckling samt kommundirektören får i uppdrag att underteckna ändringsavtal till tomträttsavtal för Centrum 2

Anders Holm
Sektorchef Samhällsbyggnad

Mirsad Radoncic
tf Verksamhetschef Planering och
projekt

Expedieras till: Stiftelsen Kungälvsbostäder

För kännedom till: Pernilla Attnäs Björk, tf enhetschef Planering, mark och exploatering
Emelie Skarp, Planering, mark och exploatering

**KUNGÄLVS
KOMMUN**Sid 1 (1)
Datum: 2024-10-02

ÄNDRINGSAVTAL TILL TOMTRÄTTSAVTAL

Tomträttshavare: Stiftelsen Kungälvsbostäder
Box 698
442 18 Kungälv

Org. nummer: 853300-0579

Fastighet: Kungälv Centrum 2

Nu gällande avgäldsperiod utgår 2025-12-31. Till följd härav har Kungälv kommun och tomträttshavaren kommit överens om följande ändringar med avseende på tomträttsavtalet som i övrigt gäller i tillämpliga delar.

1. Den årliga avgälden under kommande avgäldsperiod 2026-01-01 - 2035-12-31 skall utgöra 224 235 kronor.
2. Inskrivning av detta avtal ombesörjs av kommunen. Kommunen betalar inskrivningskostnaden.

Detta ändringsavtal har upprättats i två likalydande exemplar varav båda parter tagit var sitt.

Kungälv 2024-
För **KUNGÄLVS KOMMUN**

Kungälv 2024-
För **STIFTELSEN KUNGÄLVBOSTÄDER**

.....
Jonas Andersson
Ordf. Utskottet för samhälle och utveckling


.....
Birgitta Jähnke
Styrelseordförande

.....
Haleh Lindqvist
Kommundirektör


.....
Bettina Öster Tunberg
VD

Bevittnas:

Bevittnas:

.....

.....

.....

.....

Denna behandling '150/24 Information om sektorplanen ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '151/24 Information från sektorchef ' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '152/24 Ekonomi och avvikelser ' har inget tjänsteutlåtande.