

Samrådsredogörelse - Fördjupad översiktsplan för kust och hav, Tjörn och Orust

Hur samrådet bedrivits

Planhandlingarna har varit föremål för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen under tiden 22 januari – 25 mars 2020. Under samrådet har inkommit 49 yttranden. Inkomna yttranden redovisas i sammanfattad form och besvaras i denna samrådsredogörelse. Yttrandena finns i sin helhet på kommunhuset i båda kommunerna.

Justeringar och ändringar i fortsatt planarbete

De viktigaste synpunkterna berör riksintressepåverkan från ett område för våg- och strömkraft och transportanspråket för en ny färjeförbindelse. Ställningstagandet kring energianläggningen inom riksintresset för totalförsvaret tas bort och återfinns i utvecklingsinriktningen som en framtidsvision istället. I samband med detta förtydligas också vilken status utvecklingsinriktningarna har som framtidsvisioner i relation till översiktsplanens mer formella ställningstaganden. Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget.

Totalförsvaret tas bort som tema och redovisas enbart som riksintresse, kommunens ställningstagande redovisas som kommentar till riksintresset. Beskrivningen av riksintresset uppdateras i enlighet med Försvarmaktens yttrande.

Arbetsprocess och beslut

Det förtydligas i kapitel 3 att den fördjupade översiktsplanen är geografiskt avgränsad till vattenområdena i respektive kommun. Den fördjupade översiktsplanen Slussen i Orust kommun är undantagen vilket visualiseras tydligare i karta och förtydligas i text.

Länsstyrelsens lista över gränsdragningsproblematik redovisas som en checklista för fortsatt arbete i relation till kommunernas kommunomfattande översiktsplaner och andra planeringsarbeten för att säkerställa att alla aspekter kommer med någonstans.

Statlig havsplanering, kommunal planering och andra relaterade processer

De delar som speglar den nationella havsplanen uppdateras och redovisar det senaste materialet. En jämförelse mellan översiktsplanen och havsplanens ställningstaganden presenteras. Handlingen kompletteras med en skrivning om översiktsplanen för norra Bohuslän.

Natur och kultur

Två riksintresseområden för kulturmiljövård, norr om Skärhamn och väster om Varekil, läggs till. Planförslaget tydliggörs avseende kulturmiljövårderna bland annat genom en egen karta samt mindre tillägg om vikten av kulturvärden som resurs för friluftsliv och besöksnäring.

Friluftsliv och besöksnäring

I FÖPen görs ett ställningstagande om att fler båtplatser kan skapas genom att effektivisera användningen av befintliga småbåtshamnar för att begränsa den lokala påverkan av nya båtplatser i vattenområdet. Beskrivning av hur förslaget kan förväntas förändra kapaciteten för hamnplatser för fritidsbåtar i vattenområdet förtydligas utifrån rapporten Fritidsbåtars påverkan på grunda kustområden i Sverige användas. Ställningstagandet avseende R2 (fritidsbåtsliv) förtydligas så att det enbart gäller anläggningar i vattenområdet.

Handlingen kompletteras med information från kartläggningen av marint friluftsliv som genomförts av GR, en mening om marint skräp samt ändras så att Grönskären innehåller rekommendationen R3 – för friluftsliv och rekreation istället för R2 – för fritidsbåtsliv.

Maritima näringar

Ställningstagandet kring energianläggningen inom riksintresset för totalförsvaret tas bort och återfinns i utvecklingsinriktningen som en framtidsvision istället. I samband med detta förtydligas också vilken status utvecklingsinriktningarna har som framtidsvisioner i relation till översiktsplanens mer formella ställningstaganden.

Riksintresset för yrkesfiske uppdateras med hamnarna och det reviderade riksintresset. Det beskrivs också hur vindbruksområdet kan tillkomma utan påtaglig skada på riksintresset för yrkesfiske. Detta görs utifrån en mer utförlig beskrivning av vilket fiske som bedrivs inom området.

En anpassning görs mellan områdena för vattenbruk (R5b) och för rekreation (R2 samt R3) samt farleder av riksintresse och R10-områden (sjöfartsörelser) för att minska eventuella konflikter. En översyn av vattenbruksområdena görs utifrån länsstyrelsens Vägledning för marint vattenbruk i Västra Götaland, rapport 2020:02. Området i Halsefjorden har tagits bort då det berör Natura 2000.

Handlingen kompletteras med ett ställningstagande kring algodling.

Transporter

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget.

Områden för dumpning (R13) tas bort på grund av närheten till Natura 2000 samt riksintresset yrkesfiske. Kommunerna kan inte se att det finns några lämpliga områden för dumpning av massor i havet inom kommunernas gränser.

Handlingen kompletteras med en skrivning avseende kontrollprogram och dumpning i samband med dispens för dumpning samt hur hamnen i Vallhamn kan utvecklas.

Totalförsvaret

Totalförsvaret tas bort som tema och redovisas enbart som riksintresse, kommunens ställningstagande redovisas som kommentar till riksintresset.

Hänsyn

Handlingen kompletteras med:

- *information kring den så kallade MSA-påverkande ytan (skyddsområde på 60 km kring flygplats där flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen) i både karta och text.*
- *information kring förorenade områden i havet.*
- *ett resonemang om vad i planen som konkret påverkar risken för oljeutsläpp och andra farligt godsrelaterade olyckor och om det krävs några planrelaterade åtgärder. Det ska framgå att farligt gods transporteras i alla farleder och vilka anslutande vägar som berörs.*
- *ett stycke kring sjösäkerhet under avsnitt 7.3 Säkerhet och risker.*

MKB

Under konsekvenser för kulturmiljö redovisas en bedömning av visuell påverkan på riksintressena Måseskär, Pater Noster och Marstrand av vindbruksområdet.

En översyn av avsnitten Åtgärder samt Uppföljning görs utifrån ett genomförandeperspektiv tydligare kopplat till planförslaget. Skrivningarna i stycket Avloppsreningsverk, Bostäder och VA, Sociala och ekonomiska konsekvenser, De globala hållbarhetsmålen samt Miljökvalitetsnormer har förtydligats.

I övrigt

Relevanta riksintressen och andra områdesskydd redovisas på temakartorna. Det tydliggörs vad som är riksintressen och vad som är kommunala ställningstaganden.

Inkomna yttranden

Statliga instanser

1. Länsstyrelsen
2. Sjöfartsverket
3. Förvarsmakten
4. Luftfartsverket
5. Post- och telestyrelsen
6. Statens geotekniska institut
7. Trafikverket
8. Kustbevakningen
9. Jordbruksverket

Regionala instanser

10. Bohusläns museum
11. Göteborgsregionen
12. Västtrafik

Kommunala instanser

13. Sotenäs kommun
14. Kungsbacka kommun
15. Kungälv kommun
16. Fiskekommunerna
17. Kultur- och fritidsnämnden, Tjörns kommun
18. Miljöavdelningen, Tjörns kommun
19. Tjörns hamnar AB

Föreningar

20. Strandstädarna
21. Sjöräddningssällskapet
22. Västkustens Seglarförbund
23. Klädesholmens samhällsförening
24. Föreningen Flatön
25. Sportfiskarna
26. Tjörnekalvs fastboendeförening
27. Bohusläns skärgårdsråd
28. Naturskyddsföreningen Orust
29. Naturskyddsföreningen Tjörn
30. Åstols samhällsförening

Näringsliv

31. Scanfjord Mollösund AB

Privatpersoner

32. 1

33. 2

34. 3

Avstår svar

Havs- och vattenmyndigheten
Business Region Göteborg
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Sveriges geologiska undersökning
Barn- och utbildningsnämnden, Tjörns kommun

Yttranden utan erinran

Skanova
Lantmäteriet
Tanums kommun
Polisen
Tjörns Bostads AB
Socialnämnden, Tjörns kommun
Svenska kraftnät

Följande synpunkter har framförts under samrådstiden:

Statliga instanser

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har ett mindre antal invändningar mot förslaget och lämnar utöver detta råd i syfte att göra planen tydligare. Sammanfattningsvis berör Länsstyrelsens synpunkter huvudsakligen behovet av att tydligare redovisa påverkan på riksintresse och andra bestämmelser av förslag för användning energi, vattenbruk och infrastruktur. Utöver det ger fritidsbåtlivet idag en avsevärd miljöpåverkan och Länsstyrelsen anser att stödet i ÖP för framtidens båtliv kan konkretiseras ytterligare.

Nedan sammanfattas invändningarna och de förändringar kommunerna gjort i planförslaget baserat på länsstyrelsens råd.

Länsstyrelsens yttrande biläggs i sin helhet, bilaga 1.

Planens avgränsning

För att planen ska bli tydlig uppmanar Länsstyrelsen kommunerna att redovisa om den generella gränsdragningen ligger i strandlinjen, samt att redovisa mer detaljerade kartbilder på de FÖP:ar som innebär en avvikelse från denna generella avgränsning.

Möjligheten till samverkan med de kommunövergripande översiktsplanerna är goda och det är viktigt att denna havsplan är tydlig även med vilka gränsfrågor i sak som tas upp i den andra planen.

Kartornas disposition

Länsstyrelsen bedömer att en kulturmiljökarta som redovisar riksintresse, kommunala ställningstaganden och andra kulturmiljödata, vid sidan av förslagen till ändrad mark- och vattenanvändning vore en bra bakgrundsbild för att redovisa förslagets motiv och konsekvenser för kulturmiljön. Viktigt är även analysen av berörda värden utanför de egna kommungränserna.

Riksintressen

Bakgrund och pågående processer. Den östra plangränsen för den statliga Västerhavsplanen bör framgå i plankartan, då dessa gränser redan är beslutade och kommer att gälla senast 2021-03-31.

Totalförsvaret (3 kap. 9 § miljöbalken). Länsstyrelsen bedömer att riksintresse för totalförsvaret inte är tillgodosett i planförslaget. Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att de anspråk på plats för permanenta eller halvpermanenta anläggningar som kommunerna pekar ut inom riksintresset sjöövningssområde Skagen, kommer att utgöra restriktioner för försvarsmaktens övningar och därmed i formell mening medföra en påtaglig skada på riksintresset. Kommunerna kan istället redovisa översiktliga framtidsvisioner för vattenbruk och energi (som exemplet i kartan sid. 31), utan att peka ut motsvarande områden i sin mark- och vattenanvändningskarta (sid. 32).

Naturvård (3 kap. 6 § MB). Länsstyrelsen bedömer att riksintresset tillgodoses i planförslaget. Förslaget behöver dock bli tydligare när det gäller en utökad kapacitet för förvaring av fritidsbåtar i vatten och på land, som i sin tur kan generera högre belastning inom hela planområdet.

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB). Länsstyrelsen bedömer att riksintresset bör kunna tillgodoses i planförslaget. På två punkter behöver dock redovisningen utvecklas för att den bedömningen ska kunna bekräftas i granskningskedet.

Två av de sex riksintresseområdena, norr om Skärhamn och väster om Varelkil, beskrivs inte. Planen bör innehålla en kortare beskrivning och eventuella ställningstaganden.

Under konsekvenser för kulturmiljö behövs en redovisning av vald verkshöjd på vindkraftverken för område R9b och visuell påverkan av denna på riksintressena Måseskär, Pater Noster och Marstrand, för att översiktsplanen ska kunna utgöra ett tillräckligt stöd i senare skede.

Friluftsliv (3 kap. 6 § MB). Länsstyrelsen bedömer att riksintresset för friluftsliv inte är tillgodosett i planförslaget. Rekommendationerna för anpassning av vattenbruksområden (R5b) till friluftslivs- och båtlivet behöver utvecklas utöver planens beskrivning av att anläggningarna kan anpassas i tillräcklig grad.

Yrkesfiske (3 kap. 5 § MB). Länsstyrelsen bedömer att riksintresset för yrkesfiske inte är tillgodosett i planförslaget. Kommunerna behöver, med det nya under 2019 reviderade riksintresset som underlag, redovisa hur vindbruk

inom område R9b kan tillkomma utan påtaglig skada på fisket. Om punktanspråket R9a kvarstår i planen behöver påverkan på riksintresset redovisas även för detta område.

Hamnarna i Ellös och Rönnäng är av riksintresse, vilket framgår av planen. Det bör framgå hur riksintresset ska tillgodoses och hur kommunerna delar på vatten- respektive landanspråk i frågan.

Kommunikationer (3 kap. 8 § MB). Länsstyrelsen bedömer att riksintresset för kommunikationer inte är tillgodosett i planförslaget. Länsstyrelsen anser att odlingsområde Hakefjorden (R5b) inte bör överlappa riksintresse farled.

Natura 2000 (4 kap. 8 § MB). Natura 2000 redovisas i karta, men saknas i kapitel 7. Beskrivningen behöver kompletteras.

Länsstyrelsen bedömer risken för att R5b-området Halsefjorden ska visa sig olämplig för musselodling som relativt hög och kommunerna får överväga om den bör utgå ur förslaget.

Länsstyrelsen anser att de två mindre R13-områdena i Marstrandsfjorden riskerar att medföra påtaglig skada på N2000-området Pater Noster.

Färjereservatsområdet R12 berör Natura 2000-området Älgön-Brattön. Det bör av planen framgå att ett tillstånd enligt miljöbalken, 7 kap. 28 a §, kan komma att krävas, beroende på vald sträckning.

Område R9a för testbädd kan beroende på lokalisering och utformning beröra Natura 2000-området Måseskär. Ett tillstånd kan då behövas.

Mellankommunala frågor

Det behöver av planen framgå att den färjeförbindelse till fastlandet som Tjörn planerar för bygger på ett samarbete med Kungälv kommun.

Av handlingarna framgår att den föreslagna bron planeras i samförstånd med Stenungsunds kommun, vilket är en tillräcklig redovisning. Det bör i nästa skede framgå av samrådsredogörelsen hur samordning skett med fastlandskommunerna och vilka synpunkter som kommit från berörda kommuner.

Vindkraftparken R9b kan beroende på utformning komma att påverka Kungälv kommun, en samordning behöver därför ske. Se även RI kulturmiljö ovan.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Länsstyrelsen saknar ett resonemang om vad i planen som konkret påverkar risken för oljeutsläpp och andra farligt godsrelaterade olyckor och om det krävs några planåtgärder för att hantera den ökade risken.

Planen saknar en beskrivning av kända förorenade områden i havet.

För övriga rådgivande synpunkter hänvisas i bilagt yttrande.

Kommentar:

De viktigaste synpunkterna berör riksintresset påverkan från energianläggningar och transportanspråk. Ställningstagandet kring energianläggningen inom riksintresset för totalförsvaret har tagits bort och återfinns i utvecklingsinriktningen som en

framtidsvision istället. I samband med detta förtydligas också vilken status utvecklingsinriktningarna har som framtidsvisioner i relation till översiktsplanens mer formella ställningstaganden. Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget.

Under konsekvenser för kulturmiljö redovisas en bedömning av visuell påverkan på riksintressena Måseskär, Pater Noster och Marstrand av vindbruksområdet.

Annat som har förtydligats:

- *Temakartorna har kompletterats med relevanta riksintressen och andra områdesskydd. Det är tydliggjort vad som är riksintressen och vad som är kommunala ställningstaganden. Det har också kompletterats med en karta för kulturmiljö.*
- *Totalförsvaret är borttaget som tema och redovisas enbart som riksintresse, kommunens ställningstagande redovisas som kommentar till riksintresset.*
- *Ställningstagandet avseende R2 har förtydligats så att det enbart gäller anläggningar i vattenområdet. Det hanterar inte kapacitet för till exempel förvaring av fritidsbåtar på land. Frågan om anläggningar för alternativ båtförvaring har kommunerna för avsikt att utreda i kommande översiktsplanprocess. För Tjörns del så pågår arbetet med en ny översiktsplan och för Orust beräknas ett beslut om att ta fram en ny översiktsplan för kommunen fattas i slutet av 2020.*
- *FÖPen har gjort ett ställningstagande om att fler båtplatser kan skapas genom att effektivisera användningen av befintliga småbåtshamnar för att begränsa den lokala påverkan av nya båtplatser i vattenområdet. Planförslaget beskriver tydligare hur förslaget kan förväntas förändra kapaciteten för hamnplatser för fritidsbåtar i vattenområdet. Både var och hur förtätning är möjlig samt översiktligt vad det innebär för konsekvenser. Då kan till exempel rapporten Fritidsbåtars påverkan på grunda kustsystem i Sverige användas.*
- *En större anpassning har gjorts mellan områdena för vattenbruk (R5b) och för rekreation (R2 samt R3) samt farleder av riksintresse och R10-områden (sjöfartsrörelser) för att minska eventuella konflikter. En översyn av vattenbruksområdena har också gjorts utifrån länsstyrelsens Vägledning för marint vattenbruk i Västra Götaland, rapport 2020:02. Området i Halseffjorden har tagits bort då det berör Natura 2000.*
- *Planen har kompletterats med två riksintresseområden för kulturmiljövård, norr om Skärhamn och väster om Varekil.*
- *Riksintresset för yrkesfiske är uppdaterat med det reviderade riksintresset samt hur riksintresset avseende hamnarna ska tillgodoses. Det beskrivs också hur vindbruksområdet kan tillkomma utan påtaglig skada på riksintresset för yrkesfiske. Detta görs utifrån en mer utförlig beskrivning av vilket fiske som bedrivs inom området.*
- *Det är förtydligat i kapitel 3 att den fördjupade översiktsplanen är geografiskt avgränsad till vattenområdena i respektive kommun. Den fördjupade översiktsplanen Slussen i Orust kommun är undantagen vilket visualiseras tydligare i karta och förtydligas i text.*
- *Länsstyrelsens lista över gränsdragningsproblematik redovisas som en checklista för fortsatt arbete i relation till kommunernas kommunomfattande översiktsplaner och andra planeringsarbeten för att säkerställa att alla aspekter kommer med någonstans.*
- *De delar i som speglar den nationella havsplanen är uppdaterade och redovisar det senaste materialet. En jämförelse mellan översiktsplanen och havsplanens ställningstaganden finns även presenterad.*
- *Områden för dumpning (R13) tas bort på grund av närheten till Natura 2000 samt riksintresset yrkesfiske. Kommunerna kan inte se att det finns några lämpliga områden för dumpning av massor i havet inom kommunernas gränser.*

- *Planen har kompletterats med ett resonemang om vad i planen som konkret påverkar risken för oljeutsläpp och andra farligt godsrelaterade olyckor och om det krävs några planrelaterade åtgärder. Det framgår numera att farligt gods transporteras i alla farleder och vilka anslutande vägar som berörs.*
- *Föreorenade områden i havet. Kommunerna avser även att ta fram handlingsplaner för hantering av de föreorenade områdena. I denna handlingsplan kommer dessutom frågan om översvänningsproblematik av föreorenade områden att tas upp. För Orusts del handlar det om att revidera den befintliga handlingsplanen.*

2. Sjöfartsverket

Allmänt

Sjöfartsverket ser positivt på samrådsförslaget och att både handelssjöfart och fritidssjöfart är välbeskrivna. De påverkas inte negativt av planförslaget förutsatt att synpunkterna hanteras i fortsättningen.

- Sjöfartsverket ser att området för vattenbruk söder om Vallhamn bör justeras för att inte påverka farleder och sjötrafik.
- Planbeskrivningen bör ta upp frågan rörande kontrollprogram som hanterar och reglerar sjömätning och dess kostnader i samband med dispens för dumpning.

Kommentar:

En översyn av områdena för vattenbruk har gjorts bland annat i Hakefjorden. Planhandlingen har kompletterats med en skrivning enligt yttrandet avseende kontrollprogram vid dumpning som hanterar och reglerar sjömätning.

3. Försvarsmakten

Försvarsmakten motsätter sig delar av förslaget till fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orust kommuner. Försvarsmaktens ställningstaganden och synpunkter preciseras nedan.

Försvarsmaktens synpunkter och ställningstaganden

Försvarsmakten önskar att de texter som beskriver Försvarsmaktens verksamhet och riksintressen för totalförsvarets militära del ses över.

Försvarsmakten motsätter sig dessutom sådana förslag inom sjöövningområdet som kan komma att begränsa och påtaglig försvåra Försvarsmaktens möjlighet att bedriva verksamhet och således riskera att medföra påtaglig skada på riksintresset. Det gäller områden för vattenbruk, våg- och strömkraft samt vindkraft. I det fortsatta arbetet önskar Försvarsmakten få föreslagna sträckningar för färjetrafiken på remiss.

Kommentar:

Totalförsvaret är borttaget som tema och redovisas enbart som riksintresse, kommunens ställningstagande redovisas som kommentar till riksintresset. Beskrivningen av riksintresset är dessutom uppdaterat i enlighet med skrivningen.

De viktigaste synpunkterna berör riksintresset påverkan från ett område för våg- och strömkraft och transportanspråket för en ny färjeförbindelse. Ställningstagandet kring energianläggningen inom riksintresset för totalförsvaret har tagits bort och återfinns i

utvecklingsinriktningen som en framtidsvision istället. I samband med detta förtydligas också vilken status utvecklingsinriktningarna har som framtidsvisioner i relation till översiktsplanens mer formella ställningstaganden.

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget.

4. Luftfartsverket

Planområdet berörs av den s.k. MSA-påverkande ytan (skyddsområde på 60 km kring flygplats där flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen) för Göteborg-Landvetter flygplats samt Trollhättans flygplats. Av den fördjupade översiktsplanen bör framgå att lokalisering av höga byggnader/föremål över 20 meter (exempelvis vindkraft) inom den MSA-påverkande ytan ska samrådas med berörd flygplats. Konsekvenser av hinderbegränsande områden och bullerkurvor ska redovisas i översiktsplanen i form av restriktioner och eller rekommendationer.

Observera att vindkraftverk högre än 20 m över mark eller vattenytan skall remitteras till LFV, oavsett placering på svenskt territorium eller territorialvatten, även inom områden speciellt utpekade för vindkraft.

Kommentar:

Planhandlingen har kompletterats med informationen i både karta och text.

5. Post- och telestyrelsen

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område för ytterligare information. Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, "ledningskollen.se". För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkraftsetableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Mer detaljerade samråd med aktörer inom området kommer att bli aktuellt inom ramen för framtida tillståndsprocesser, detaljplaneförfaranden eller liknande.

6. Statens geotekniska institut (SGI)

Vi föreslår att eventuella risker för stranderosion belyses och att hänsyn då även tas till framtida klimatförändringar. Översvämningsförebyggande åtgärder, t.ex. uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas.

SGI vill upplysa om att översiktsplaner som påbörjas efter den 1 augusti 2018 ska enligt PBL redovisa kommunens syn på risken för skador på den befintligt byggda miljön till följd av klimatrelaterade olyckor som till exempel översvämning, ras, skred och erosion samt hur sådana risker kan minska eller upphöra. SGI rekommenderar att ÖP kompletteras med en sådan redovisning.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen är avgränsad till att behandla vattenområdena inom kommunerna. Både Tjörns och Orusts kommuner arbetar med nya kommunövergripande översiktsplaner och avser att behandla frågorna om stranderosion, översvämningsförebyggande åtgärder samt geoteknik i de arbetena.

7. Trafikverket

En ny fast förbindelse mellan Orust och fastlandet behöver prioriteras via Fyrbodals kommunalförbund och Göteborgsregionens kommunalförbund och därefter prioriteras och beslutas av politikerna i Västra Götalandsregionen i den regionala infrastrukturplanen. I nuvarande plan finns inget uppdrag att studera eller utreda frågan om fast förbindelse. Trafikverket har inget intresse att driva en ny färjeförbindelse mellan Tjörn och Kungälv, om en ny förbindelse ska upprättas förutsätter Trafikverket att detta sker i kommunal eller privat regi.

I planen pekas ett område vid Svanesund ut för tester av system, prototyper och komponenter för utveckling av marin energi. Trafikverket vill framhålla att dessa anläggningar inte får begränsa eller ha negativ påverkan på färjeleden Svanesund – Kolhättan. Samråd inför anläggande ska hållas med Trafikverket.

Enligt planförslaget ska hamnen i Vallhamn utvecklas, vägar och farleder med koppling till hamnen ska värnas och vara tillgängliga. Planförslaget beskriver inte hur utvecklingen planeras ske, Trafikverket anser att detta bör förtydligas.

Trafikverket arbetar sedan år 2018 med en åtgärdsvalsstudie för väg 160 (Rastplats Skåpesund – Stora Högamotet) Bland annat har problematiken kring de smala tunnlarna vid Tjörnbroarna studerats. Arbeta med samhällsekonomiska kalkyler pågår, när rapport och åtgärdsförslag är klara kommer materialet skickas på remiss till berörda parter.

Kommentar:

Informationen kring bron från Orust till fastlandet och färja mellan Tjörn och Kungälv samt området för marin energi vid Svanesund noteras. Avsikten med utpekande av anläggningar som kommunerna inte har full rådighet över, till exempel infrastruktur, är till stor del för att undvika bebyggelse eller annat som försvårar en framtida samhällsutveckling. Se även svar nedan till Västtrafik gällande färjeförbindelse.

Planhandlingen har förtydligats avseende tilltänkt utveckling av hamnen i Vallhamn. Utvecklingstankarna rör markanvändning i anslutning till hamnen, som studeras vidare i pågående arbete med kommunomfattande översiktsplan. Eventuell utveckling bedöms inte medföra förändrade vattenanspråk i anslutning till Vallhamn, eller avvikelser från hamnens verksamhetstillstånd.

8. Kustbevakningen

Förslag till havsplan är övergripande och bedöms inte påverka Kustbevakningens verksamhet på något sätt som Kustbevakningen har synpunkter om.

När det gäller regleringen av fisket förordar Kustbevakningen att Havs- och vattenmyndighets vägledning - reglering av fiske i marina skyddade områden - följs. I avsnitt 7.1.3 finns rekommendation om att fiskelagen ska användas i första hand eftersom man samlar likartade föreskrifter på samma ställe och får en liknande utformning av föreskrifterna vilket gör det lättare för fiskare och tillsyn och kontroll. Om nya fredningsområden införs för fiske är det viktigt att analysera att det även finns resurser för kontroll av efterlevnaden.

Kommentar:

Så som Kungälv kommun beskriver i sitt yttrande har kommunerna samarbetat i havsmiljöfrågor inom 8 Fjordar. I höstas antog 8 Fjordars styrelse en skrivelse som skickades till Havs- och vattenmyndigheten med begäran om att det befintliga fiskefria området kring Orust skulle utökas söderut. Kommunerna vill med översiktsplanen bland annat tydliggöra sin viljeinriktning om att utreda ytterligare fredningsområden för fiskebegränsningar och tackar för informationen om hur detta skulle kunna gå till på ett bra sätt.

9. Jordbruksverket

Jordbruksverket har tagit del av samrådshandlingarna och anser att planförslaget är mycket välarbetat. Vi ställer oss särskilt positiva till hur planförslaget beaktar den framtida utvecklingspotentialen för yrkesfiske, vattenbruk, fritidsfiske och fisketurism inom Tjörns och Orust kommuner.

Kommentar:

Tjörn och Orust hoppas på framtida samarbeten i samband med till exempel maritim näringslivsutveckling.

Regionala instanser

10. Bohusläns museum

Fråga 1. Hur ser ni på FÖP-förslaget utifrån er verksamhet?

Kulturmiljöperspektivet är inarbetat i FÖP-förslaget. Det bör påpekas när det gäller fornlämningar längs kusterna, i och över vatten, att det sannolikt finns lämningar som inte idag är kända. Därför måste man inför planerade exploateringar på land och i vatten utreda huruvida kända och icke kända lämningar kommer att beröras.

Kulturmiljövärdena behöver precis som naturvärdena värnas för att de ska finnas kvar, men de är också en viktig resurs för besöksnäringen, i synnerhet på Orust, vilket borde tydliggjorts även i avsnittet 6.4.

Fråga 2. Hur påverkas er verksamhet av förslaget?

Planförslaget beskriver inte i egentlig mening ett visst förändringsförslag, utan samordnar intressen och pekar ut vissa riktningar. Därför är det svårt att i generell mening säga hur kulturmiljöer påverkas, men där som expansion av verksamhet sker, kan också kulturvärden komma att påverkas. Det är därför viktigt att planen förmedlar medvetenheten om kulturvärdena som en resurs som måste hanteras på ett hållbart sätt.

Fråga 3. Vilka förslag till förändring av FÖP-förslaget har ni?

På sidan 21 bör även de kommunala kulturmiljöerna nämnas i samband med att riksintressen för kulturmiljövården nämns. Att kulturmiljöerna är en viktig resurs för friluftsliv och besöksnäring bör tydliggöras.

Kommentar:

Planförslaget har tydliggjorts avseende kulturmiljövärdena bland annat genom en egen karta.

11. Göteborgsregionen (GR)

Den samlade bedömningen är att Tjörn och Orust presenterar ett genomarbetat och väl underbyggt planförslag som går väl i linje med intentionerna i GR:s mål och strategidokument. GR ser det som positivt att denna typ av samarbeten kring översiktlig planering kommer till stånd. GR menar vidare att det är viktigt att tydliggöra kopplingen mellan land och hav samt att säkra tillgängligheten till kustzonen. GR vill också uppmärksamma den tydliga koppling som planförslaget gör mellan samhällsplanering och utveckling av maritima näringar. GR informerar om kartläggningen av marint friluftsliv som färdigställt under år 2020 och som kan fungera som ett underlag i det fortsatta arbetet.

Kommentar:

Tack för en fin samverkan under arbetet. Planhandlingen har kompletterats med information från kartläggningen av marint friluftsliv som genomförts av GR.

12. Västtrafik

I nuläget bedöms inte resurserna och resandeunderlaget motivera en utvecklad kompletterande färjetrafik mellan Tjörn och Kungälv kommuner så som föreslås som planeringsstrategi. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns heller inget utpekade stråk via vattnet mellan Tjörn och Kungälv kommun men det kan finnas intressen att trafikera för kommersiella båtaktörer, inte minst som en del av besöksnäringen.

Planeringsstrategin som anger att platser som kopplar samman kommunikation mellan land och hav under hela året ska värnas och stärkas osv, ser Västtrafik som positivt då det ger möjlighet att koppla ihop olika

trafikslag, service. Dessutom möjliggörs samutnyttjande av mark vilket kan skapa underlag för bl.a. kollektivtrafik som enskilda aktörer eller funktioner inte enskilt ger. På de platser i området där Västtrafik bedriver kollektivtrafikverksamhet är det viktigt med tidiga samråd i planarbeten och samsyn kring utveckling så att färjeverksamheten eller busstrafiken kopplad där till, inte försvåras eller hindras.

Kommentar:

Avsikten med utpekande av stråk och områden, även om kommunerna inte har full rådgivning över det, är till stor del för att undvika exploateringar och annat som försvårar en framtida och önskvärd samhällsutveckling. Tjörns kommun ser en utvecklad färjeförbindelse till och från Kungälv som en möjlighet inte enbart för besöksnäring utan även för arbetspendling med anslutning till expressbuss på Kungälvssidan, och därmed en avlastning av trafiken på Tjörnbron. Kommunen lyfter denna idé i såväl kommunomfattande översiktsplan som i pågående arbete med kommunal trafikstrategi. I aktuell handling redovisas färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget.

Exakt hur genomförandet ska gå till eller vilka verksamhetsutövare som blir aktuella återstår att utreda i fortsatt planering, i samverkan med Kungälvs kommun och övriga berörda aktörer.

Kommunala instanser

13. Sotenäs kommun

Sotenäs kommun anser att en kortfattad beskrivning av den Blå ÖP för norra Bohuslän bör inarbetas och en redovisning av eventuella intressekonflikter när det gäller rekommenderad vattenanvändning mellan de två havsplanerna.

Kommentar:

Planhandlingen har kompletterats med en skrivning om översiktsplanen för norra Bohuslän.

14. Kungsbacka kommun

Tjörns och Orusts handling är en inspiration till hur kusten kan utvecklas inom många områden, samtidigt som dess kärnvärden består. Förslaget ger kunskap om vilka intressen som står i konflikt och vilka som samverkar. Fördjupningen ger en beredskap som kan underlätta tillståndsprocesserna för maritima näringar, vilket är till gagn för både sökanden och myndighet. Förslaget påverkar Kungsbacka positivt då det verkar för en levande sammanhängande kust.

Kommentar:

Tjörn och Orust ser fram emot fortsatt samarbete och planering för de gemensamma utmaningarna inom havsområdena.

15. Kungälv kommun

1. Hur ser ni på FÖP-förslaget utifrån er verksamhet?

Förslaget är bra och vi har inga erinringar. Under fråga två kommenterar vi de delar av förslaget som har tydligast koppling till Kungälv.

2. Hur påverkas er verksamhet av förslaget?

Yrkesfisket: Kommunerna har samarbetat i havsmiljöfrågor inom 8 Fjordar. I höstas antog 8 Fjordars styrelse en skrivelse som skickades till Havs- och vattenmyndigheten med begäran om att det fiskefria området skulle utökas söderut. Kungälv ser därmed fram emot att fortsätta jobba gemensamt med Tjörns kommun och 8 Fjordar för att få till stånd ett utökat fiskefritt område, i enlighet med den fördjupade översiktsplanens förslag.

Transportinfrastrukturen: Kungälv ser positivt på att det kan utvecklas personfärjetrafik mellan Tjörn och Kungälv. Det förekommer redan idag sommartid.

Dumpningsplatser för muddar: Kungälv ser positivt på att sådana områden pekas ut. Även om muddring bör undvikas i det längsta kan det ibland vara nödvändigt och då behövs lämpliga platser på land eller i vatten att placera massorna på.

3. Vilka förslag till förändring av FÖP-förslaget har ni?

Förslaget bedöms ha en bra inriktning och Kungälv har inga erinringar som medför förslag till förändringar.

Kommentar:

Även Tjörn och Orust ser fram emot fortsatt samarbete och planering för de gemensamma utmaningarna inom havsområdena. Tjörns kommun noterar särskilt positiv respons avseende utveckling av gemensam färjeförbindelse.

Områden för dumpning (R13) tas bort på grund av närheten till Natura 2000 samt riksintresset yrkesfiske. Kommunerna kan, efter en översyn, inte se att det finns några lämpliga områden för dumpning av massor i havet inom kommunernas gränser.

16. Fiskekommunerna

Utfiskning

Vid flera ställen beskrivs utfiskning och överfiske som en stor bidragande orsak till miljöproblemen i haven. Det har under flera decennier varit fiskebegränsningar och fiskestopp i områdena runt Tjörn och Orust. Under senare tid har övergödningen minskat, liksom giftutsläpp och ändå har inte fiskbeståndet ökat. En orsak kan vara att bestånden av säl och skarv har ökat under senaste decenniet. Det föreslås mer fiskefria områden, vilket är berättigat i vissa fall, det bör även inbegripa att agera för att förvalta säl och skarv till en rimlig nivå.

Åtgärder för fisk

Ett sätt att ge bättre förutsättningar för fisk att reproducera sig är etableringar av konstgjorda rev. Konstgjorda rev kan med fördel etableras i samverkan med

ostron och musselodlingar där det gör ömsesidig nytta. Andra områden för rev är där det redan finns ianspråktaga ytor som bryggor, broar etc.

Vattenbruk

Vattenbrukets positiva effekter för miljön får gärna framhållas ännu tydligare med tanke den mängd vatten som dessa odlingar renar.

Övrigt

I avsikt att ta mer hänsyn till djur och miljö bör fartbegränsningar införas inte minst i Stigfjorden. Undantaget för yrkestrafiken.

Vid konkurrens från olika intressen bör vattenbruk och yrkesfiske prioriteras, inte minst med hänsyn till att uppfylla målen i den nationella livsmedelsstrategin.

Kommentar:

Arbete med att se över säl och skarvs påverkan på fiskbeståndet är en del av arbetet inom 8 fjordarsamarbetet, där Orust, Tjörn, Stenungsund och Uddevalla ingår. Även etablering och utvärdering av konstgjorda revs påverkan på förekomsten av fisk och skaldjur sker inom 8 fjordarsamarbetet.

Vattenbrukets positiva miljöpåverkan avseende närsaltsbelastning, beskrivs på sidan 19 i samrådshandlingen.

När det gäller frågan om fartbegränsningar så är det Länsstyrelsen som äger frågan.

En större anpassning har gjorts mellan områdena för vattenbruk och andra intressen för att minska eventuella konflikter. En översyn av vattenbruksområdena har också gjorts utifrån länsstyrelsens Vägledning för marint vattenbruk i Västra Götaland, rapport 2020:02. I områdena för vattenbruk (R5b) har en prioritering gjorts till förmån för vattenbruk. Planhandlingen innehåller riksintressen för yrkesfiske, områden där även kommunerna anser att yrkesfiske ska prioriteras.

17. Kultur- och fritidsnämnden, Tjörns kommun

Natur och kultur:

- Det är betydelsefullt att värdet av just kulturmiljöer beaktas i planen och att rätt kompetens finns representerad vid exploatering i havsmiljö.
- Gällande frågan om landskapsbilden och områdena vattenbruksanläggningar och marin energi, förutsätts att etablering sker så långt från land att det inte stör horisontbilden – vare sig från land eller sjö.

Friluftsliv och besöksnäring:

- Friluftslivet bör utvecklas till att även innebära kajakpaddling och båtutrustning.
- Planen nämner att det "finns gott om naturhamnar, en del med fasta förtöjningsanordningar och i många samhällen finns badplatser som drivs av lokala föreningar". Förutom naturhamnar bör gästhamnar nämnas här.
- Det är viktigt att markera nödvändigheten av att kommunerna och turistorganisationer marknadsför destinationerna utifrån ett hållbart

perspektiv i syfte att begränsa konfliktsituationer, samtidigt som säsonger breddas och nya skapas. Det finns också behov av att skapa fler parkeringsytor för att undvika konflikter mellan boende och besökare vid besöksmålen.

Transporter:

- Varutransporter till näringslivet (till exempel restauranger och butiker) bör ingå i en planeringsstrategipunkt. Det är oerhört viktigt att det finns möjlighet till varutransporter med leveranssäkerhet då det många gånger är kylvaror som levereras.

Konsekvenser:

- Avsnittet Sociala och ekonomiska konsekvenser för friluftsliv och besöksnäring saknar en beskrivning av värdet och vikten av att kostnader budgeteras för anläggningars etablering och underhåll.

Kommentar:

När det gäller placering av vattenbruk eller energianläggningar kommer det att behöva göras en sammanvägd bedömning av platsens lämplighet vid varje enskilt fall. Under konsekvenser för kulturmiljö har handlingen kompletterats med en bedömning av visuell påverkan på riksintressena Måseskär, Pater Noster och Marstrand av vindbruksområdet.

Ställningstagandena kring friluftslivet baseras bland annat på den information vi har kring kajakpaddling, fritidsbåtliv inklusive gästhamnarna och andra typer av friluftsliv i kommunerna. Översiktsplanen fokuserar i huvudsak på lämplig användning av havet i förhållande till andra ändamål. Planavdelningen delar uppfattningen att rätt marknadsföring och informationsinsatser är viktiga för att gemensamt nyttjande av havsområdet ska fungera väl för flera olika intressen.

Översiktsplanen är avgränsad till vattenområdet och är strategisk och hanterar sakfrågor på en kommunövergripande skala. Frågor om parkering och varutransporter hanteras lämpligen inom andra planeringsforum i kommunen.

Avsnittet Konsekvenser kompletteras med föreslagen information.

18. Miljöavdelningen, Tjörns kommun

Först och främst vill miljöavdelningen belysa att underlaget är uppställt på ett överskådligt sätt. Dokumentet har en röd tråd och miljöaspekterna finns beskrivna på ett informativt sätt.

Nedan följer rubriker eller ämnen som miljöavdelningen har synpunkter på.

Reservat för färjeförbindelse

Eftersom reservatet för färjeförbindelse från Tjörn till Kungälv är relativt stort, vad kan reservatet ha för konsekvenser för andra intressen längs med den kuststräckan? Det kan vara bra att belysa eventuella restriktioner inom ett reservat för färjeförbindelse.

Buller under havsytan

Buller under havsytan är något som mer och mer uppmärksammas som påverkan på vårt djurliv även i havet. Miljöavdelningen hade önskat att få med bulleraspekten ytterligare i dokumentet.

Yrkesfisket

Verksamheter inom den maritima näringen och bostäder ska samsas på liten yta, vilket kan skapa konflikter. Detta är särskilt viktigt i fiskehamnar eller där noder för utveckling av maritima näringar kan ske. På sidan 46 står det att enligt kommunens uppfattning utgör för närvarande rekommendationerna i denna översiktsplan ett tillräckligt skydd för de aktuella riksintressena. Friluftslivet och besöksnäringen i havet genom båtlivet har ett starkt tryck och kan anses i plankartan vara ett viktigare intresse än yrkesfisket exempelvis utanför Rönnäng.

Vattenbruk

Det bör finnas mer resonemang på varför vi endast pekar ut så få områden för vattenbruk där kommunerna är positiva till prövning av vattenbruk.

Klimatförändringar

Sista meningen behöver nog förtydligas vad vi menar med att lösningen till klimatförändringarna och dess konsekvenser finns i kust och hav.

Under Natur och kultur så stämmer inte färgkoden och vilken påverkan det har överens inom kulturmiljö på sidorna 54 och 71.

Åtgärder

Förslagsvis placeras åtgärder sist i dokumentet eftersom det är något som ska utföras efter att planen är antagen. Det bör belysas när åtgärderna avses att utföras senast. De negativa konsekvenserna inom olika ämneskategorier bör kopplas till de olika åtgärderna så att det finns åtgärder för om planen medför någon negativ konsekvens. Viktiga är att fastställa vem som ska utföra åtgärderna. Miljöavdelningen har också ett antal kommentarer på respektive åtgärd.

Avloppsreningsverk

Under stycket avloppsreningsverk står det att kommunala avloppsreningsverk ger en ökad miljönytta jämfört med enskilda anläggningar. Det behöver förtydligas och förklaras vad som menas. Även att reningsprocessen också kan innebära en klimatpåverkan behöver tydliggöras och beskrivas med någon mening. En bättre förklaring behövs för vad grunden är till att man kommer fram till små effekter av den kumulativa effekten av miljöpåverkan med båtar och fartyg i samma vattenområde som avloppsreningen. Allt tyder på att båtar och fartyg kommer att öka och att kommunerna kommer få fler invånare och mer utsläpp av avloppsvatten.

Industri

Mer uträkningar och beräkningar behövs för att få underlag över verksamheters utsläpp från industrierna i våra hav.

Bostäder och VA

Kanske är avlopp ett mera rätt ord än VA i rubriken. Det bör förtydligas vad som menas, om det är dagvatten enbart inom denna rubrik eller är det även gäller det enskilda avloppet. Bra är att beskriva mer tydligt varför man kommer fram till små effekter på miljön. I det fall det byggs restriktivt och att reningen av spill- och dagvattnet tas om hand på ett miljöriktigt sätt så kan påverkan vara liten.

Sociala och ekonomiska konsekvenser

Det finns sociala och ekonomiska konsekvenser inom natur och kulturmiljöer så som för de övriga ämneskategorierna. Havet som naturrekreation och ekosystemtjänster kan innebära positiva aspekter på sociala och ekonomiska delar.

Trafikstrategin bör benämnas i detta dokument eftersom den har stark koppling till tillgängligheten till kust och hav samt begränsning av utsläpp med mera. Det är även intressant utifrån en eventuell färjeförbindelse.

Livsmedelsproduktion benämns under miljö kvalitetsmålen. Det bör nämnas att det finns en livsmedelsstrategi 2030 där livsmedelsproduktionen ska öka och skapa tillväxt/sysselsättning samt hållbar utveckling i hela landet. Det är positivt utifrån vattenbruk och andra maritima näringar, turism och så vidare.

Globala hållbarhetsmålen

Mål 6 – Rent vatten och sanitet - är mer riktat mot god kvalitet på dricksvattnet och inte havet.

Mål 14 - Hav och marina resurser - behöver komma fram mer i ett sådant här viktigt planeringsdokument. Förslagsvis läggs texten som ligger under målet rent vatten och sanitet under hav och marina resurser istället.

Mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald – behöver även framhäva vikten med att förhindra invasiva främmande arter framför allt i vattenkosystem. Ökad produktion av vattenbruk såsom alger kan vara en koldioxidsänka samt bidra till ekosystemtjänster och ge mat till människor och djur samt användas som gödsel.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

I texten står det att för MKN luft att en ökad befolkningsmängd förväntas när en bro från Orust till fastlandet kommer till stånd, så medför det ökade utsläpp om fler pendlar med bil men med det ökade resandet med kollektivtrafik så motverkar det ökningen av utsläpp. Sammantaget så ska det inte leda till att MKN inte uppnås. Miljöavdelningen ifrågasätter denna slutsats. Om fler åker bil på grund av bron och att samtidigt fler åker kollektivt så innebär det ett ökat nettoutsläpp.

Planförslaget i sin helhet

Det behöver förtydligas om åtgärder och utredningar bör ske även utanför tillståndsprocesser under denna del. Med fördel kan även syftet och mål tas upp på nytt här.

Uppföljning

Under uppföljning bör beskrivas mer hur uppföljningen ska gå till och när. Att uppföljningen ska ske i det befintliga miljöarbetet anser miljöavdelningen inte är pålitligt utan det bör ske separat även om miljöpåverkan ska följas upp.

Önskvärt är att ha åtgärder i slutet av dokumentet.

Kommentar:

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget. Framtida sträckning i detalj och därmed påverkan på vattenområden återstår att utreda vidare.

Riksintresset för yrkesfiske är uppdaterat med det reviderade riksintresset samt hur riksintresset avseende hamnarna ska tillgodoses.

Översiktsplanen har inte haft möjlighet att göra en heltäckande analys av lämpliga områden för vattenbruk utan använt sig av information från länsstyrelsen. Nu finns en uppdaterad rapport kring frågan och en översyn av vattenbruksområdena har också gjorts utifrån länsstyrelsens Vägledning för marint vattenbruk i Västra Götaland, rapport 2020:02.

Översiktsplanen har tagit till sig kommentarerna kring avsnitten Åtgärder samt Uppföljning och sett över skrivningarna utifrån ett genomförandeperspektiv tydligare kopplat till planförslaget. Skrivningarna i stycket Avloppsreningsverk, Bostäder och VA, Sociala och ekonomiska konsekvenser, De globala hållbarhetsmålen samt Miljökvalitetsnormer har förtydligats.

19. Tjörns hamnar AB

Sid 21.

Står angivet att ”Grunda områden, 0–6 meter, ska bevaras orörda i så stor utsträckning som möjligt.” Ett sådant krav med en sådan text sätter mer eller mindre stopp för alla tänkbara och möjliga nyetableringar av småbåtshamnar, vilket inte är acceptabelt.

Sid 40-41.

Området som utpekas på kartan som R12 som ett reservat för ett nytt färjeläge måste anses alldeles för stort. Görs detta till ett reservat för ett eventuellt nytt framtida färjeläge så stoppas alla övriga tänkbara eventuella etableringar inom samma område under oöverskådlig tid.

På sidan 40 står det angivet, ”Området prioriteras för en ny färjeförbindelse för persontrafik mellan Tjörn (nordost Rönnäng) och Kungälv (Tjuvkil/Instön).” Texten i sig är det inget att erinra om, men däremot storleken på detta prioriterade område.

Kommentar:

Översiktsplanen föreslår att det är i anslutning till de befintliga småbåtshamnarna som en utbyggnad av nya anläggningar kan ske. Översiktsplanen pekar ut områden som redan nyttjas av fritidsbåtstrafik för att inte skapa nya negativa konsekvenser eller konflikter.

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget. Framtida sträckning i detalj återstår att utreda vidare.

Föreningar

20. Strandstädarna

Verksamheten påverkas mest inom områdena Natur och kultur samt Friluftsliv och besöksnäring och ger i ett antal punkter förslag på hur marin nedskräpning strandstädningen kan lyftas fram i den fördjupade översiktsplanen.

Kommentar:

Planhandlingen har kompletterats med en mening om marint skräp under Friluftsliv och besöksnäring/ Utmaningar och motstående anspråk.

21. Sjöräddningssällskapet (SSRS)

Sjöräddningssällskapet har för tillfället ingen synpunkt på samrådshandlingen, men läser i beskrivningen att det finns behov av utvecklingsarbete och tillförlitligare kunskap. Vi begränsar oss då till aspekterna säkerhet och skydd. Säkerhet och skydd handlar till betydande del om tillgänglighet och tillgänglighet över vatten kräver tillgång till båtar. Detta självklara konstaterande finner vi emellertid inte i planeringshandlingen.

Så vitt vi vet är Orust kommun helt beroende av externa aktörer för sjötransporter och Tjörns kommuns båtinnehav är vad vi också vet begränsat till en båt för strandstädning. Men om det brister i kommunal säkerhet- och skyddsförmåga så kompenseras det av båtar, besättningar och kompetens hos andra aktörer, t.ex. SSRS. Vi har fyra räddningsstationer runt Orust och Tjörn.

Sjöräddningssällskapet nämner ytterligare ett antal exempel på behovet av säkerhet och skydd i havs- och kustområdet samt pekar på en samverkans- och samarbetsfaktor. Om Orust och Tjörns kommuner önskar utveckla samverkan med SSRS föreslår vi därför bildandet av en samverkansgrupp med en central representant för respektive kommun och en från SSRS. Förutom att bevaka de inledande punkterna i vårt yttrande skall gruppen ha till uppgift att lotsa behov och möjligheter (projekt) genom den snåriga byråkrati som en kommun ofta utgörs av samt att omvänt hjälpa till att organisera det stöd som kommunerna kan behöva från en av civilsamhällets sjökompetenta organisationer.

Kommentar:

Även Tjörn och Orust ser vikten av SSRSs verksamhet för att kunna upprätthålla en säker kust och hoppas även fortsättningsvis att kunna ha ett ömsesidigt samarbete. Yttrandet skickas i sin helhet till Södra Bohusläns Räddningstjänstförbund och säkerhets- samt beredskapssamordnaren på Tjörn och Räddningstjänsten på Orust för kännedom och vidare hantering.

22. Västkustens Seglarförbund

Västkustens Seglarförbund sammanfattar sitt svar på samrådet för Fördjupad översiktsplan för havet i Tjörns och Orusts kommuner med:

- 1) Vi stödjer fullt ut förslaget övergripande mål för havsplaneringen: Bidra till god havsmiljö och hållbar tillväxt.
- 2) Kommunerna bör ha en positiv inställning i bygglovs- och tillståndsgivningsprocesser vid ansökningar om anläggande av eller utökning av sjösättnings- och tilläggningsmöjligheter för segeljollar och –brädor. Anläggandet av sådana mindre anläggningar torde ha en mycket liten skada på marina värden men desto större värde för fostrandet av framtida generationer av naturälskande seglare.
- 3) Ge berörda segelklubbar möjlighet att yttra sig i kommunernas tillståndsgivningsprocess för anläggande av vattenbruk. Eftersom hela Hakefjorden enligt förslaget är streckad och ses som lämplig för vattenbruk så önskar Stenungsunds SS vara remissinstans i det fall planer finns på att anlägga sådan verksamhet där. Hakefjorden är områden där Stenungsunds SS bedriver kappsegling. Till skillnad mot framfart med motorbåtar kräver segling ett större obehindrat manövreringsutrymme, exempelvis vid kryssande mot vinden.

Kommentar:

Tjörn och Orust har en positiv inställning till anläggningar för fritidsbåtar enligt planförslaget, särskilt i de områden där dessa aktiviteter redan pågår. Däremot kan kommunerna inte göra skillnad på hamnanläggningar för båtar med olika typer av drivmedel.

För vattenbruk av fisk, kräftdjur eller blötdjur så behövs tillstånd enligt fiskerilagstiftningen. Detta tillstånd söks hos länsstyrelsen i det län som odlingen ska ligga. Kommunerna yttrar sig om sin bedömning kring platsens lämplighet bland annat utifrån översiktsplanen men det är länsstyrelsens process. Den streckade ytan i Hakefjord syftar på att det är ett område för fritidsbåtliv (R2). Två områden i Hakefjord är markerade för vattenbruk; ett utanför Bockholmen och ett norr om Mitholmarna.

23. Klädesholmens samhällsförening

Föreningen förutsätter att föreslagna vattenbaserade verksamheter avseende försöksanläggningar för elproduktion bedrivs på redovisat område och att inga följdinvesteringar placeras närmare land.

Kommentar:

Det är också kommunernas avsikt med den fördjupade översiktsplanen.

24. Föreningen Flatön

En alltför snäv uppdelning mellan hav och land riskerar att skapa en konstruerad barriär mellan hav och land. Planen riktar sig mera till turister och besökare än till åretruntboende. Då Skärgården består och utgörs av samspelet mellan hav och land ser vi problem med att detta inte omnämns i

förslaget. Färjetrafiken till/från samhällena/öarna utan fast landförbindelse bör lyftas upp högt. Dessa samhällen är helt beroende av fungerande infrastruktur med goda transporter av personer och varor, fungerande kollektivtrafik och parkeringar. Behovet av infrastruktur bör finnas med i denna FÖP och inte sammanklumpas med behovet för turismen. Utan boende – ingen turism. Vi saknar också Lissabonfördragets artikel 174 i denna FÖP.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Den fördjupade översiktsplanen är avgränsad till att behandla vattenområdena inom kommunerna. Kommunerna generellt i Sverige och även Tjörn och Orust har inte ägnat vattenfrågorna så mycket tid i sin tidigare fysiska planering. Det pågående nationella arbetet med en statlig havsplan har lyft upp havs- och kustfrågorna även på kommunernas bord. Detta arbete är ett sätt att sätta fokus på just de frågorna. Samtidigt arbetar både Tjörns och Orusts kommuner med nya kommunövergripande översiktsplaner och där kommer kust- och havsfrågorna att integreras med till exempel bostadsförsörjningsfrågan och väginfrastruktur.

Tjörn och Orust står bakom de mål som anges i Lissabonfördraget om hur medlemsstaterna och unionen ska ta särskild hänsyn till landsbygdsområden med till exempel låg befolkningstäthet. Hur resursfördelning görs i Sverige eller EU i förhållande till skrivningen är inte inom kommunernas mandat. Däremot är förutsättningarna kring att vara till exempel ökommuner något som kommunerna arbetar med hela tiden på olika sätt. Ett sätt är att genom fysisk planering underlätta för etablering av näringar, boende och infrastruktur till exempel genom översiktlig planering.

25. Sportfiskarna

Sportfiskarna anser att underlaget är mycket välskrivet och vi sympatiserar med huvuddragen och viljeinriktningen i förslaget. Vi har tidigare bidragit med synpunkter i arbetet med framtagandet av förslaget och upplever att flera av våra inspel har tagits väl omhand.

1. Hur ser ni på FÖP-förslaget utifrån er verksamhet?

Sportfiskarna anser att förslaget har en tydlig riktning gentemot ett hållbart nyttjande av våra gemensamma marina resurser. Sammantaget ser Sportfiskarna positivt på FÖP-förslaget.

2. Hur påverkas er verksamhet av förslaget?

Sportfisket påverkas i mindre omfattning av förslaget, men kan på sikt gynnas av exempelvis återkomsten av starka kustfiskbestånd.

3. Vilka förslag till förändring av FÖP-förslaget har ni?

Sportfiskarna har inga direkta förslag till förändring, men några medskick inför kommande arbete. Ett sådant medskick som vi som sportfiskeförbund gärna skickar med till kustkommuner är den stora efterfrågan som finns på sjösättningsramper inklusive möjlighet till parkering för bil och trailer. Att förvara båten på trailer minskar behovet av bottenmålning samt minskar trycket på en redan hårt exploaterad kustmiljö, där hamnar och bryggor ofta har en negativ inverkan på kustmiljön.

Fiskefrågorna är av särskilt intresse för vår verksamhet längs västkusten och vi anser att FÖP-förslaget är bra och nyanserat när det beskriver bland annat

situationen med ett överfiskat västerhavet. I nuläget ser vi historiskt låga nivåer av bland annat torsk och kolja, både i utsjön och nära kusten. Fiskbestånden inomskärs har länge varit på en extremt låg nivå. Att nu även de kustnära bestånden är nere på samma låga nivåer gör att alla varningsklockor ringer.

I sitt operativa arbete kopplat till den framtagna FÖP:n bör Tjörn och Orust därför trycka på Havs- och vattenmyndigheten och regeringen för att flytta ut trålgränsen. Enligt en utvärdering innebar en tidigare utflyttning av trålgränsen från då minimala en till två sjömil från baslinjen stora vinster för ekosystemen. Med en utflyttning av trålgränsen skulle en infasning kunna ske av burfiske efter havskräfta. Kräftlänkar utanför trålgränsen riskerar att i stor omfattning trålas bort och de två fiskerna har vanligtvis svårt att samexistera. Med en utflyttning av trålgränsen skulle en expansion kunna ske av ett MSC-certifierat fiske med passiva, skonsamma redskap som fiskar på en hållbart nyttjad resurs med stor efterfrågan hos konsument.

Det är önskvärt att kustkommunerna i Västerhavet är med och driver på i den frågan. På ostkusten är bland annat länsstyrelsen i Stockholms län redan aktiva i denna fråga, med huvudsyfte att tillåta sillen att åter komma in nära kusten. En utflyttning av trålgränsen är sannolikt den mest avgörande insatsen för att värna kustzonens känsliga habitat och dess viktiga roll som lek- och uppväxtområde för många fiskbestånd.

Kommentar:

Områden för fritidsbåtliv (R2) har förtydligats så att det enbart gäller anläggningar i vattenområdet. Det hanterar inte kapacitet för till exempel förvaring av fritidsbåtar på land. Frågan om anläggningar för alternativ båtförvaring har kommunen för avsikt att utreda i kommande översiktsplanprocess. Tjörns kommun arbetar just nu med en ny översiktsplan och för Orust väntas beslut om att ta fram en ny översiktsplan för kommunen fattas i slutet av 2020.

Kommunerna Uddevalla, Stenungsund, Orust, Tjörn och Kungälv samarbetar i havsmiljöfrågor inom 8 Fjordar. I höstas antog 8 Fjordars styrelse till exempel en skrivelse som skickades till Havs- och vattenmyndigheten med begäran om att det befintliga fiskefria området kring Orust skulle utökas söderut.

Kommunerna har inga skäl till att ifrågasätta förslaget om att flytta trålgränsen men har inte möjlighet att i samband med detta planarbete fördjupa sig i hur det ska ske på bästa sätt ur ett lokalt perspektiv. Frågan är i och med yttrandet och samrådsredogörelsen väckt både bland tjänstepersoner och politiker och kommer att bevakas vidare med framöver.

26. Tjörnekalvs Fastboendeförening

Tjörnekalv har idag en bofast befolkning som är helt beroende av infrastrukturen med färjor för sin överlevnad. Vi saknar den bofasta skärgårdsbefolkningens perspektiv i planen. Utan denna livsnödvändiga infrastruktur finns ingen möjlighet för bofast befolkning på Tjörns och Orusts öar.

Samhällsbärande infrastruktur

Ett större fokus bör läggas på infrastrukturen för samhällsbärande funktioner till öar utan fast landförbindelse. Färjan är här central för hela larmkedjan,

räddningstjänst, hemtjänst, hemsjukvård, transporter av personer och bofasta, varor osv. Dessa behov bör lyftas ytterligare och tas med i planens utformning.

All infrastruktur som sammanbinder land och hav bör ingå i FÖPen. Tex bör parkeringar på land för öarnas befolkningar tas med.

Samhällsbärande funktioner måste ha företräde framför andra näringar. Turism, friluftsliv mm hör inte till denna kategori. Med tanke på att kommunens område är ändligt kan inte alla verksamheter prioriteras lika. Vi vill se en tydligare prioritering.

Hamnen på Stora Tjörnekalv

Hamnen på Stora Tjörnekalv är öns nav. Hamnen behöver planläggas för att kunna fungera enligt kommunens riktlinjer och standarder. Säkerställandet av att nödvändig infrastruktur såsom färja, sophantering, godshantering, småbåtshamn fungerar behöver göras, samt att också övrig skärgårdstrafik och gästhamn har sin plats. Vi menar att dessa typer av planer, och planen för Tjörnekalvs hamn specifikt, bör ingå i FÖPen.

Tjörnekalv är skyddsvärd

Tjörn och Orust kommun ligger i det som klassificeras som Högexploaterad kust. Då ön är liten och ligger omgiven av det hav FÖPen omfattar bör också ön och dess värden identifieras i denna FÖP då den snäva uppdelningen mellan öar i havet och själva havet problematisk. Med anledning av detta och den skyddsvärda, oexploaterade och unika natur som finns på Tjörnekalv, bör ön ha ett högre naturskydd än vad planen nu anger. De två samhällena på Tjörnekalv, Storekalv och Lillekalv, har ett högt kulturvärde och också detta bör omnämnas.

Naturskydd i kommunerna

Med tanke på den skyddsvärda natur som finns i kommunernas område måste också skyddet av denna natur preciseras tydligare. Livsutrymmet för dessa arter utgörs av både land och hav och strandlinjen bör inte delas upp på det sätt som FÖPen idag gör. Strandskyddet på 300 m bör omfattas av planen. Det finns idag och bör synas i planen. Annars riskeras Strandskyddslagen att komma att urholkas.

Skärgården som miljö är en helhet

Kommunerna skapar genom den snäva uppdelningen mellan land och hav administrativa barriärer som inte finns i verkligheten genom att dra en linje tvärs igenom skärgårds- och strandmiljöerna. Skärgården utgörs av både land och hav och de flesta arter som bor här inkl människan lever och rör sig över båda ytorna, tar både land och hav i anspråk på olika sätt. Vi menar att FÖPen bör omarbetas och barriären mellan land och hav ska tas bort.

Reservat för ny färjeförbindelse

Att utöka färjetrafiken med en linje mot fastlandet är positivt. Att avlasta Tjörnbron är positivt. Att denna arbetspendling ska ske utan bilar är också positivt. Då måste placering av färjeläget på landsidan utredas, var kollektivtrafik kan ansluta på ett bra sätt. Tex till Väst kustbanan.

Placeringen av det reservat som utpekats för en framtida förbindelse är dock helt felplacerat. Reservatet för en ny färjeförbindelse går helt emot det som planen i övrigt pekar ut. FÖPen konstaterar att viktiga hamnar finns, både Rönnäng/Stansvik och Vallhamn är ett par av dessa. Det är då härifrån en framtida färjelinje mot fastlandet skall utgå. Här finns redan infrastruktur, såsom vägar, utveckling av parkeringsområden, kollektivtrafik, eftersom dessa hamnar redan utgör viktiga nav på Tjörn. Den nya färjeförbindelsen bör också omfatta öarna utanför södra Tjörn.

Färjeutredningen från 2013 slog fast att Rönnäng är platsen där färjetrafiken på södra Tjörn ska ligga. FÖPen pekar nu ut Rönnäng som nav för skärgårdstrafik, och säger alltså samma sak. Med bakgrund av detta är reservatet för ny färjeförbindelse obegripligt.

Varför går detta reservat på tvärsen mot alla andra beslut och riktlinjer, det som FÖPen i övrigt utpekar och rekommenderar? Vilka politiska och kommunala processer ligger till grund för detta nya färjereservat och dess placering? Finns MKB för området som som färjereservatet utgör, både på land och i Hakefjorden? Har en behovsanalys gjorts för denna nya färjeförbindelse? I processbeskrivningen på s 9 står att planförslaget har förankrats i KSAU, är därmed beslut rörande färjereservat gjorda redan?

Detta avsnitt i FÖPen är ogrundat. Vi menar att detta reservat inte så lättvindigt kan läggas in i planarbetet.

Fossilfria fartyg, fossilfri energi, fossilfria fritidsbåtar

Det finns kartlagt att ett av de stora problemen för en grönare miljö och vardag i skärgården och på öar är just de båtar och fartyg vi använder. Vi använder stor mängd fossil energi till våra skärgårdstransporter. Med de stora miljömål som FÖPen har bör också denna dimension tas med i arbetet med FÖPen samt som ett eget kriterium i själva planen, kallad tex Omställning för skärgårdstrafiken. Hur planerar kommunerna för detta? Hur kan vår skärgårdstrafik, både den som utgör vår infrastruktur såsom färjor mm, samt även den fritidsbåtstrafik som kommunen hårbärgerar i sina vatten, ställas om? Hur ska planarbetet inkorporera detta?

Bla finns ett EU-sekretariat som hjälper just öar och ö-kommuner med denna omställning; Clear Energy for EU islands. Arbetet med FÖPen bör se över dessa omställningsmål för EUs öar.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen är avgränsad till att behandla vattenområdena inom kommunerna. Bland annat av det skälet att det pågående nationella arbetet med en havsplan har lyft upp havs- och kustfrågorna lite extra även på kommunernas bord. Kommunerna generellt i Sverige och även på Tjörn och Orust har inte ägnat vattenfrågorna så mycket tid i sin tidigare fysiska planering. Detta arbete är ett sätt att sätta fokus på det. Samtidigt arbetar både Tjörns och Orusts kommuner med nya kommunövergripande översiktsplaner och där kommer kust- och havsfrågorna att integreras mer med till exempel bostadsförsörjningsfrågan och väginfrastruktur.

En översiktsplan är ett dokument som en kommun tar fram för att ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas av kommunfullmäktige. I takt med att kommunala förutsättningar och omvärlden förändras görs även nya översiktsplaner. Översiktsplanen tas fram i en planprocess enligt plan- och bygglagen och är inte

bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Översiktsplanen är också av strategisk karaktär och hanterar sakfrågor på en kommunövergripande skala. Detaljerade frågor om parkering, varutransporter och utfasning av fossila drivmedel i skärgårdstrafiken hanteras lämpligen i andra planerings- och driftsforum i kommunen.

Kommunerna stödjer riksintresset högexploaterad kust. De förslag som redovisas i översiktsplanen handlar till stor del om att utveckla lokala näringar knutna till havet som marina livsmedel, marin energi och turism och friluftsliv samtidigt som natur- och kulturvärdena tas till vara.

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget. Framtida sträckning i detalj återstår att utreda vidare.

27. Bohusläns skärgårdsråd (BSR)

Uppdelning hav och land

BSR ser problem med den snäva uppdelning som görs mellan land och hav, detta riskerar att skapa en konstruerad barriär mellan land och hav. Vi föreslår att FÖP:en omarbetas så att den sträcker sig också 300 meter upp på land så att översiktsplanen kan bli vägledande också i praktiken och inte utgör en administrativ barriär mellan hav och land.

Infrastruktur bofasta öar samt Lissabonfördraget 174

BSR ställer sig positiva till att färjetrafiken till samhällena/öarna utan fast landförbindelse lyfts. Denna aspekt bör lyftas ytterligare, mer omfattande och tydligare. Utan denna infrastruktur kan inte öarna överleva som året runtsamhällen. För att fortsatt främja fast befolkning på öarna bör just öarnas behov av infrastruktur finnas med i denna FÖP, under ett eget avsnitt. Denna aspekt bör särskilt utredas och inte sammanklumpas med behovet för turismen.

Vi ser också att Lissabonfördraget 174 helt saknas i nuvarande FÖP. Hur ska Lissabonfördraget 174 implementeras i denna FÖP?

Infrastruktur, kajer och hamnområden

Kajer och hamnområden skall värnas för fortsatt användande. De utgör basen för skärgården. Kommunen bör inte omvandla fler kajer och hamnområden än vad som redan gjorts. Just nu omvandlas Tjörns enda allmänna djuphamn till bostäder; Malagakajen i Skärhamn. Hur ska Tjörn kunna vara ett fortsatt levande skärgårdssamhälle med lokala sjönärings när de viktiga kajerna avyttras?

Kan kommunen nu i arbetet med denna plan ta fram vilka kajer och områden som bör finnas i den kommunala infrastrukturen nu och i framtiden? Då denna plan syftar till att bättre planera för vattenområdet i framtiden är det rimligt att se över detta som ett led i processen. Har kommunen exempelvis kartlagt behoven för en kommunal djuphamn, för kommunala hamnområden med allmänt tillträde?

Kategorisering av infrastruktur och starkare prioritering

Vidare bör infrastrukturfrågan lyftas tydligare. Infrastruktur till bofasta öar samt för sjöfartsverket, lots, räddningstjänst, sjöräddning, lärosäten och livsmedelsproduktion från havet bör inte kategoriseras som och förminska till "näringar" då denna infrastruktur är samhällsbärande. Vi menar att FÖPen tydligare behöver framhålla dessa funktioner och säkerställa deras fortlevnad.

En tydligare rangordning mellan intressen behöver göras och dessa funktioner behöver identifieras och prioriteras. Särskilt med tanke på att naturskyddet förblir fortsatt starkt i området som FÖPen omfattar måste tydligare prioriteringar för de redan exploaterade områdena göras. FÖPen idag ger sken av att allt kan expandera och få plats, utan att detta får konsekvenser för andra verksamheter och naturen. Vi menar att detta är missvisande och en allt för tam hållning. En prioriteringsordning måste göras.

Reservat för ny Färjeförbindelse

Att pendla med personfärjor söderut för att avlasta biltrafiken är en god idé. Denna nya färjetrafik bör ske i anslutning till den infrastruktur som redan finns på Tjörn. Färjetrafiken bör utgå från Rönnäng/Stansvik och Vallhamn. Här finns den infrastruktur som behövs. Här kan anslutning till övrig kollektivtrafik göras. Här finns möjlighet för utveckling av parkering osv.

Det område som pekas ut i planförslaget är helt felplacerat. Området är oexploaterat, med undantag för Djupvik, och utan nödvändig infrastruktur. År 2013 gjordes en kommunal utredning som slog fast att Rönnäng är platsen där färjetrafiken ska ligga framgent. Denna plan säger samma sak med sin beskrivning av skärgårdstrafiken, samt pekar ut Vallhamn som en viktig hamn.

Med bakgrund av detta är reservatet för ny färjeförbindelse obegripligt. Varför ta detta område i anspråk?

Varför följer inte planeringen om en framtida färjeförbindelse de redan antagna besluten och de riktlinjer som FÖPen i övrigt utpekar och rekommenderar? Vilka politiska och kommunala processer ligger till grund för detta nya färjereservat och dess placering?

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen är avgränsad till att behandla vattenområdena inom kommunerna. Bland annat av det skälet att det pågående nationella arbetet med en havsplan har lyft upp havs- och kustfrågorna lite extra även på kommunernas bord. Kommunerna generellt i Sverige och även på Tjörn och Orust har inte ägnat vattenfrågorna så mycket tid i sin tidigare fysiska planering. Detta arbete är ett sätt att sätta fokus på det. Samtidigt arbetar både Tjörns och Orusts kommuner med nya kommunövergripande översiktsplaner och där kommer kust- och havsfrågorna att integreras mer med till exempel bostadsförsörjningsfrågan och väginfrastruktur. I det sammanhanget ser Tjörns kommun också att en eventuell potential för återupptagande av kajer och djuphamnsområden kan ses över.

Tjörn och Orust står bakom de mål som anges i Lissabonfördraget om hur medlemsstaterna och unionen ska ta särskild hänsyn till landsbygdsområden med till exempel låg befolkningstäthet. Hur resursfördelning görs i Sverige eller EU i förhållande till skrivningen är inte inom kommunernas mandat. Däremot är förutsättningarna kring att vara till exempel ökommuner något som kommunerna arbetar med hela tiden på olika sätt. Ett sätt är att genom fysisk planering underlätta

för etablering av näringar, boende och infrastruktur till exempel genom översiktlig planering.

En översiktsplan är ett dokument som en kommun tar fram för att ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas av kommunfullmäktige. I takt med att kommunala förutsättningar och omvärlden förändras görs även nya översiktsplaner. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen tas fram i en planprocess enligt plan- och bygglagen, denna process beskrivs mer i detalj på sida 9 i planhandlingen.

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget. Framtida sträckning i detalj återstår att utreda vidare.

28. Naturskyddsföreningen Orust

1. Hur ser ni på FÖP-förslaget utifrån er verksamhet?

Vi välkomnar denna plan och tycker att den är väl genomarbetad. Det är bra att delar som inte tidigare varit föremål för planering omfattas, och att förutsättningarna för samordning mellan kommunerna förbättras.

2. Hur påverkas er verksamhet av förslaget?

Vår verksamhet torde inte i någon större utsträckning påverkas av planen. För vår förening som slår vakt om naturvärdena är det dock positivt att få stöd av skrivningarna i planen.

3. Vilka förslag till förändring av FÖP-förslaget har ni?

Sid. 26 om ramper: Man bör etablera fler ramper och planera för att det ska finnas platser för parkering av bilar och trailrar i anslutning till dem. Ramper minskar behovet av båtplatser och bottenmålning av båtarna.

Sid. 26, 27 om båtplatser: Då det gäller småbåtshamnar måste man acceptera att taket snart är nått och att man inte kan räkna med ytterligare etableringar. Det behövs ett nytänkande kring ovanstående om ramper och båtförvaring. Komplettering med båtuthyrning kan minska behovet av egen båt och öka tillgängligheten för boende och turister utan båt.

Sid. 32 om vattenbruk: Man bör planera för att nya fiskodlingar ska vara landbaserade. Tillståndsgivningen kring musselodling behöver skärpas. Detta mot bakgrund av att det har visat sig att mycket material finns kvar på bottenarna efter avslutade odlingar. Allt material som används skall dokumenteras och redovisas när man skördat eller lämnat platsen.

Sid. 42, 43. Om muddring: Man bör eftersträva att lägga muddermassorna på land, speciellt om det ska muddras i båthamnar. I väntan på att kontrollprogram för dumpningen kommer på plats skall det ställas krav på att alla båtar som transporterar muddermassor redovisar positionsloggar för aktuella dagar.

Sid. 68 Tömningstationer för båttoaletter: "På grund av att det sedan den 1 april 2015 är förbjudet för fritidsbåtar att släppa toalettavfall i sjö eller hav bedöms inte den eventuella ökningen av fritidsbåtar innebära påverkan på

miljömålet övergödning.” För att ovanstående ska vara giltigt krävs att det ska finnas fler fungerande stationer.

Kommentar:

Områden för fritidsbåtliv (R2) har förtydligats så att det enbart gäller anläggningar i vattenområdet. Det hanterar inte kapacitet för till exempel förvaring av fritidsbåtar på land. Frågan om anläggningar för alternativ båtförvaring har kommunen för avsikt att utreda i kommande översiktsplanprocess. Beslut om att ta fram en ny översiktsplan för kommunen beräknas fattas i slutet av 2020.

Konsekvenserna av småbåtshamnar i planen har setts över i det fortsatta arbetet.

För vattenbruk av fisk, kräftdjur eller blötdjur behövs tillstånd enligt fiskerilagstiftningen. Detta tillstånd söks hos Länsstyrelsen i det län som odlingen ska ligga. Kommunerna yttrar sig om sin bedömning kring platsens lämplighet bland annat utifrån översiktsplanen men det är Länsstyrelsens process. Kommunerna hanterar till exempel oftast dispens från strandskyddet.

Frågan om landbaserad fiskodling ligger i tiden. Till exempel kommer en av Europas största landbaserade laxodlingar att etableras i Sotenäs kommun kommande år. Landbaserad fiskodling har många miljömässiga fördelar.

Det är förbjudet att dumpa avfall i svenska vatten. Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten kan ge dispens för dumpning i vatten om det kan ske utan att människors hälsa och miljön riskerar att skadas. Länsstyrelsen i respektive län prövar dumpningsärenden i länets inlands- eller kustvatten.

Områden för dumpning (R13) tas bort på grund av närheten till Natura 2000 samt riksintresset yrkesfiske. Kommunerna kan, efter en översyn, inte se att det finns några lämpliga områden för dumpning av massor i havet inom kommunernas gränser.

Runt om ön finns ett antal tömningsstationer för båttoaletter. Kommunen har ansvar för att det finns anordningar, att placeringen är väl vald och att det finns info om att tömningen är reglerad. Tillsynen för funktionen ansvarar Transportstyrelsen för. Kommunen ser just nu över funktionen av tömningsstationerna.

29. Naturskyddsföreningen Tjörn (TNF)

Vi ser positivt på att en översiktsplan görs för havet runt Tjörn och Orust. Övergripande anser TNF att planen är gedigen och välgjord, och att den täcker in många områden som föreningen bevakar. Vi anser dock att rapporten saknar insikt och tydlighet vad gäller framtida miljömålet om begränsad klimatpåverkan, men även angående miljömålet om hav i balans samt levande kust och skärgård, liksom miljömålen om övergödning och ett rikt växt- och djurliv.

Vi undrar även över det nollalternativ som refereras till i planen och som verkar innebära utbyggnader av vägar, broar etc, dvs en expansion - hur är detta förankrat i den kommunala politiken och de demokratiska beslutsfattande processerna?

Tjörns och Orusts kommuner utgör en del av Bohuslän som klassas som högexploaterad kust samt är av riksintresse för höga naturvärden. Planen bör i större omfattning ta hänsyn till vad detta innebär i form av begränsningar för framtida exploatering. Strandskyddet är tex redan urvattnat då dispens lätt ges och överträdelse av strandskyddet ej följs upp eller lagförs.

Kapitel 8 (Konsekvenser) i planen, anser vi inte tillräckligt väl beskriver de negativa effekterna vi menar att planförslaget medför vad gäller påverkan på olika naturvärden. Vi delar till exempel inte uppfattningen att ökningen av båttrafiken antas bli relativt begränsad. Frågan måste ställas ”hur många båtar och båtplatser tål naturen”? Vad gäller att anvisa motorsport till speciella områden befarar vi att detta leder till ökad vattensport inom området totalt. Angående marina näringar som fiske och odlingar av olika slag anser vi att denna miljöpåverkan går att överblicka, styra och mildra på ett annat sätt än ökande friluftsliv. Vi menar också att planen ska ta större hänsyn till vindkraftens utveckling och påverkan, och tillåta denna på större områden. Vidare anser vi att totalförsvaret har fått en alldeles för stor påverkan på planen. Sammantaget menar vi att de kumulativa effekterna på naturmiljön som uppstår av de olika planerade verksamheterna inte beaktas tillräckligt i planen.

Nedan följer några synpunkter som vi särskilt vill uppmärksamma.

Fler fritidsbåtar (sid 55).

Planförfattarna delar vår syn på att båttrafiken sliter på naturen. Vi anser att vi redan idag har för många fritidsbåtar i vattnen runt Tjörn och Orust under högsommaren. Planen ska därför försöka begränsa båttrafiken och inte möjliggöra en fortsatt expansion.

Hastighetsbegränsning för båttrafiken (sid 56).

För att minska bullerstörningar och andra miljöstörningar bör planen innehålla områden med begränsad maxhastighet, bl a i Hamnefjorden utanför Skärhamn. Planen bör även ta upp begränsningar för den ökande trafiken med vattenskotrar som rör sig nära land i höga hastigheter. Därför anser vi även att området R4 (Område för motorsport) ska tas bort från planen.

Trafiksituationen på Tjörnbroarna (sid 39 och 40).

Redan idag är trafiksituationen på Tjörnbroarna ansträngd. Därför anser vi att trafiken på broarna blir ohållbara, om Vallhamn och dylika verksamheter tillåts utvecklas ännu mer. Dessutom planeras Tjörns invånarantal öka, vilket ytterligare försämrar framkomligheten på broarna. Planen bör förutsätta utbyggd kollektivtrafik, och särskilt då ökade möjligheter för kollektivtrafikens framkomlighet på broarna.

Bro fastlandet Orust (sid 39 och 65).

I planens brouträdning står det ”... inte räknats med en separat gång-/cykelbana på den fasta förbindelsen. Då topografin i området är mycket kuperad innehåller vägen i mycket hög grad max tillåtna längslutningar, d.v.s. 6 procent, vilket gör det mindre attraktivt för cyklister att välja denna väg. Istället har det förutsatts att befintlig bilfärja mellan Svanesund och Kolhättan kommer att ersättas med en gång- och cykelfärja.”

Vi förstår omsorgen om cyklister och gående, men anser att det är bättre med en brant gång-/cykelbana än ingen alls. Vi anser att en gång-/cykelbana skall tas med vid den vidare planeringen av bron. En eldriven färja för gång och cykel skulle dock kunna utgöra ett bra komplement till bron, och även vara positivt för den ekoturismen vi menar behöver komma till och utvecklas på

Tjörn och Orust. Kan man t o m tillåta sig vara visionär och tänka sig färjor som drivs av vind och solceller eller passagerarnas tramp?

Totalförsvaret (sid 43).

Vi anser att totalförsvarets skyddsområde ska flyttas längre från land, så att vindkraftverk högre än 20 m kan byggas i havet.

Utveckla småbåtshamnar (sid 24).

Vi anser att småbåtshamnarna inte ska bli större och fler eftersom det påverkar känsliga havsbottenområden negativt samt leder till mer båttrafik och även mer biltrafik. Uppläggning av båtar kräver stora områden samt ökar trycket på trafiken. Vidare anser vi att båtarna inte ska spoljas av med sötvatten med tanke på den vattenbrist som vi tidvis har.

Färjeförbindelse (sid 41 och 65).

Vi undrar varför ett närmast oexploaterat område på sydöstra Tjörn ska vara reserverat för framtida färjeförbindelse? Miljökonsekvenserna vid anläggning av hamn i det utpekade området är ej tillräckligt beskrivna och det finns redan en stor hamn i Vallhamn, som dessutom kan ansluta till kollektivtrafiken på bäge sidor om Hakefjorden. Vi ställer oss alltså kritiska till nuvarande placering av ett reservat för framtida färjeförbindelse, men är positiva till mer hållbar kollektivtrafik vattenvägen.

De färjeförbindelser som enligt planen ska främja turism och friluftsliv samt utveckla Tjörn som en del av Göteborgsregionen menar vi ska utgöras av eldrivna färjor. Vi saknar i planen förslag på snabbgående personfärjor som tar passagerare söderöver, kanske till och med hela vägen till Göteborgsområdet för att där ansluta till befintliga personfärjor och kollektivtrafik.

Oljetransporter (sid 49).

I planen står ”... att oljetransporterna till sjöss förväntas öka kraftigt under de kommande åren...”. Vi menar att planen helt missar den omställningsprocess som pågår i samhället, vars mål är att via minskad fossilförbränning åstadkomma lägre CO²-halter och balanserad påverkan på klimatet.

Kustvatten (sid 64 och 68).

Planen saknar kartläggning och åtgärder för att minska och begränsa förorenade områden, exempelvis redovisning av läckande fartygsvrak och föroreningar som släpps ut i havet via övergödning och industrier.

Vi anser att planen ska redovisa så kallade hänsynsområden (Grönskären i Tjörns kommun där 5 Kn och minimalt buller från motorer, skrik och musik gäller). Vidare anser vi att det i planen ska ingå skydd för de grunda havsvikar som vi har kvar, så att vi ger fisk och växter en chans till tillväxt. Dessa viktiga områden ska inte utnyttjas för hamnar och båtar.

Friluftsliv och besöksnäring (sid 72)

I den samlade bedömningen (8.11) är det friluftsliv och besöksnäring som har de mest negativa konsekvenserna på naturmiljön. Även om det står att utvecklingen ska ske på naturens villkor, befarar vi att miljön kommer att slå tillbaka om storskalig turism blir aktuell. Vi föreslår att mer ekobaserad

besöksnäring ska uppmuntras. Antalet besökare och formen av turism behöver regleras mer i syfte att skydda höga naturvärden, samt för att säkra allmänhetens möjlighet till småskaliga naturupplevelser samt tillgång till vardagsnära natur.

Dumpning av muddermassor (område R13)

I planen finns områden för undantag för dumpningsförbud, men TNF anser att lagstiftningen skall följas (15 kap. 27 § Miljöbalken) och ingen dumpning av muddermassor tillåtas. Därmed ska heller inte platser pekats ut för dumpning.

Trålfiske i Hakefjorden

Hakefjorden bör skyddas på samma sätt som det nu sker för fjordarna innanför och runt Orust, se 8- fjordar.

Klimatförändringar (sid 49)

I planen belyses att medelhavsnivån i framtiden kommer att stiga runt 0,6-0,8 m i Bohuslän det närmaste seklet, vilket motiverar övergång till icke fossila bränslen. Vi anser att planen tydligare behöver påtala riskerna med att havet stiger samt tydligare möjliggöra för icke fossil energiproduktion.

Fossilfria öar och EU

Inom EU finns pågående projekt för fossilfria öar som ö-kommuner som Tjörn och Orust kan ansluta sig till. Med tanke på de aspekter planen lyfter kring energi, med tex nya områden för vindkraft till havs, undrar vi hur planarbetet ser ut ang omställning för Tjörn och Orust? Är kommunerna idag anslutna till det nya EU-sekretariatet? Hur påverkas denna FÖP av pågående och framtida krav på omställning?

Kommentar:

En översiktsplan är ett dokument som en kommun tar fram för att ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas av kommunfullmäktige. I takt med att kommunala förutsättningar och omvärlden förändras görs även nya översiktsplaner. Översiktsplanen tas fram i en planprocess enligt plan- och bygglagen och är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Översiktsplanen är också av strategisk karaktär och hanterar sakfrågor på en kommunövergripande skala. Många frågor av mer detaljerad karaktär lämpar sig bättre att ta upp i andra planeringsforum i kommunen. Samtidigt arbetar både Tjörns och Orusts kommuner med nya kommunövergripande översiktsplaner och där kommer kust- och havsfrågorna att integreras mer med till exempel klimatfrågan, väginfrastruktur och alternativ hantering avseende fritidsbåtar. I det sammanhanget kan också påpekas att kommunernas mandat att styra över vilka drivmedel kollektivtrafik eller andra fordon använder är litet i de fall det inte handlar om de egna fordonen. Detta förslag till fördjupad översiktsplan för kust och hav hindrar dock inte varken gc-banor på den nya bron mellan Orust och fastlandet eller eldrivna färjor. Informationen om projektet för fossilfria öar är intressant och kommer att tas upp i arbetsgruppen för översiktsplanen för att se om och hur detta kan användas inom kommunerna.

Se länsstyrelsens och försvarsmaktens yttrande när det gäller statens inställning till riksintresseområdet för totalförsvaret. Kommunernas mandat kring förändringar av området är obefintligt men kommunernas inställning till området framgår av översiktsplanen.

När det gäller nollalternativet i en miljökonsekvensbeskrivning så ska det spegla ett alternativ utan att förslaget till denna nya översiktsplan för vattenområdena genomförs. I detta fall att den gällande översiktsplanen och dess ställningstaganden genomförs istället.

Det är riktigt att ökningen av oljeexport från till exempel Ryssland har bromsats upp och för kommande år spås en mycket liten ökning. Skrivningen kommer att kompletteras. Även om också den framtida ökningstakten kommer att vara måttlig är redan dagens omfattning av oljetransporter genom Västerhavet så stor att scenarier med utsläpp från fartygskollisioner eller grundstötningar med oljetankfartyg måste betraktas som möjliga dimensionerade scenarier för den kommunala beredskapen.

Planen är ändrad så att Grönskären innehåller rekommendationen R3 – för friluftsliv och rekreation istället för R2 – för fritidsbåtliv. Planförslaget har också kompletterats med information om kända förorenade områden i havet.

Kommunerna delar inte synpunkten om att förslaget medför större negativa konsekvenser än vad som beskrivs och kommunerna stödjer i hög grad riksintresset högexploaterad kust. De förslag som redovisas i översiktsplanen handlar till stor del om att utveckla lokala näringar knutna till havet som marina livsmedel, marin energi och turism och friluftsliv samtidigt som natur- och kulturvärdena tas till vara. Exempel på ställningstaganden i översiktsplanen:

- Översiktsplanen föreslår att det är i anslutning till de befintliga småbåtshamnarna som en utbyggnad av nya anläggningar kan ske. Översiktsplanen pekar till exempel ut områden som redan nyttjas av fritidsbåtstrafik eller motorsport för att inte skapa nya negativa konsekvenser eller konflikter.*
- Grunda områden, 0-6 meter, ska bevaras orörda i så stor utsträckning som möjligt.*
- Områden för dumpning (R13) tas bort på grund av närheten till Natura 2000 samt riksintresset yrkesfiske. Kommunerna kan, efter en översyn, inte se att det finns några lämpliga områden för dumpning av massor i havet inom kommunernas gränser.*
- Kommunerna Uddevalla, Stenungsund, Orust, Tjörn och Kungälv samarbetar i havsmiljöfrågor inom 8 Fjordar. I höstas antog 8 Fjordars styrelse till exempel en skrivelse som skickades till Havs- och vattenmyndigheten med begäran om att det befintliga fiskefria området kring Orust skulle utökas söderut.*

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget. Framtida sträckning i detalj återstår att utreda vidare.

30. Åstols samhällsförening (ÅSF)

Rent generellt är förslaget bra. ÅSF vill understryka vikten av att besöksnäringen sker i balans med natur- och kulturvärdena. Åstol är ett riksintresse för kulturmiljövården.

Det kan ifrågasättas om området för ny färjeförbindelse mellan Tjörns och Kungälvs kommun inte bör utökas till att omfatta även Åstol och Dyrön.

En eventuellt ytterligare begränsning av fisket i Hakefjorden runt Åstol bör inte omfatta fritidsfiske med handredskap och inte heller småskaligt yrkesfiske. Däremot kan regler som möjliggör storskaligt yrkesfiske om möjligt avskaffas.

Om informationen tolkats rätt tycks Dyrön inte utgöra område för friluftsliv. Detta kan ifrågasättas med tanke på den uppskattade vandringsled som finns på ön.

Kommentar:

Även kommunerna anser att utvecklingen av kusten och havet ska ske i balans med natur- och kulturvärdena och att översiktsplanen är ett led i detta. Kommunen delar uppfattningen att Dyrön är ett viktigt område för friluftsliv, men då FÖP:en enbart omfattar vattenområden ingår inte Dyrön som sådan i planområdet.

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget. Framtida sträckning i detalj återstår att utreda vidare.

I höstas antog 8 Fjordars styrelse en skrivelse som skickades till Havs- och vattenmyndigheten med begäran om att det befintliga fiskefria området (i större delen av området är handredskap tillåtna) kring Orust skulle utökas söderut. Kommunerna vill med översiktsplanen bland annat tydliggöra sin viljeinriktning om att utreda ytterligare fredningsområden för fiskebegränsningar men kan inte avgöra vad de ska innehålla för begränsningar i detalj.

Näringsliv

31. Scanfjord Mollösund AB

1. I förslag till FÖP har Orust Kommun föreslagit en del nya områden för vattenbruk på Orust västra kust vilket är bra men kan kompletteras med fler. Fjordarna innanför Tjörn och Orust skall i förslag till FÖP vara öppna för maritim verksamhet och därmed etablering av vattenbruk enligt dagens uppfattning hos ansvariga tjänstemän i Orust Kommun och är mycket viktiga för utvecklingen av min verksamhet. Det är viktigt att Orust Kommuns hållning förs vidare till grannkommunerna i deras arbete med ÖP.
2. Min verksamhet påverkas knappast i negativ riktning av förslaget. Om den skall påverkas positivt beror sedan på politisk vilja och hur en ÖP med de föreslagna huvuddragen tillämpas i praktiken. Viktigt är att lämpliga kajer hålls tillgängliga för landning av odlade produkter, hantering av odlingsutrustning och tillfällig förtöjning.
3. FÖP förefaller i grunden vara ett bra dokument för vattenbruket att bygga vidare på. Man måste dock vara vaksam på att förutsättningarna för vattenbruk kan förändras med ändrade marknadsförutsättningar, nya arter för odling och ekonomiskt genomförbara tekniska framsteg.

OBS! Kartan över giltiga tillstånd för vattenbruk är inte helt uppdaterad de 2-3 senaste åren.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Den övergripande ståndpunkten kring vattenbruk är bland annat att kommunerna ska "bidra till att utveckla ett bärkraftigt och blandat vattenbruk med kringnäringar som inte skadar den marina miljön". Det är viktigt att underlaget är aktuellt och informationen med giltiga tillstånd har uppdaterats. Även områdena för nya vattenbruk har uppdaterats efter den information som inkommit i samrådet, bl.a. länsstyrelsens Vägledning för marint vattenbruk i Västra Götaland, rapport 2020:02.

Privatpersoner

32.1

Glädjande att man tittar på möjligheten att begränsa fisket i Hakefjorden, i år har torsken varit borta i 30 år, så möjligen kan man tycka att det är sent påkommet, men bättre sent än aldrig. Vidare blir det uddlöst om inte Stenungsund/Kungälvsidan inte är med i planen, men man tänker väl hela fjordens bredd?

Färjeförbindelse över Hakefjord för biltrafik, lägg inte kommunala resurser på att utreda detta som ett alternativ, en bro till Orust löser Tjörnbron under överskådlig tid. Lägg all energi på detta.

Yrkesfisket lyfts fram i förslaget som något avgörande för öarnas identitet, jag håller med men historiskt sett så är det ju blandhushållet som livnärt befolkningen. Husbehovsfisket är inte med i förslaget vad jag kan se, komplettera med detta.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Varje enskild kommun ska ha en aktuell översiktsplan. I detta fall gör Tjörn och Orust en gemensam översiktsplan för vattenområdena. Kommunerna kan dock inte planera i andra kommuner.

Färjelinjen mellan Tjörn och Kungälv redovisas i plankartan som en principiell linjesträckning mellan Rönnäng och Rökan istället för utredningsområdet som fanns med i samrådsförslaget, enbart rörande persontrafik. Framtida sträckning återstår att utreda vidare. Tjörn och Orust ser att ett husbehovsfiske kommer att rymmas även i en framtid enligt översiktsplanen.

33.2

Det är mycket positivt att planen pekar ut riktlinjer och områden för vattenbruk. Det är dock en del av dagens vattenbruk som ges allt för lite utrymme i planen; algodling. Vi föreslår att planen omarbetas så att förutsättningar för algodlingar tas med och att dessa särställs och inte lika kategoriskt klumpas samman med annat vattenbruk såsom fisk- och musselodling, då förutsättningarna och miljöpåverkan skiljer sig stort.

Kartor som forskare inom ämnet vid KTH har tagit fram avseende lämpliga områden för algodlingar, finns här (under "Results"):

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/08920753.2019.1540906>

Kommentar:

Kommunerna tycker att det är en bra idé att ha med algodling som ett särskilt intresse och har kompletterat planhandlingen med valda delar från rapporten som nämns i yttrandet.

34.3

Vill lyfta fram området Mölnbo Hawe med 30 fritidsbåtsplatser. Hit finns inte bilväg och ska inte finnas. En idyllisk plats. R2 bör enligt detta gå in till land vid platsen. (Yttrandet innehåller kartor med ett antal platser utpekade.)

Frågar också vem/ vilka myndigheter som skaffar sig kunskap om vem/ vilka som har rådighet angående vattnet vid Hakefjorden, t.ex servitut?

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Bestämmelser om rådighet finns i 2 kapitlet lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Var och en råder över det vatten som finns inom hens fastighet. För dessa enskilda vattenområden kan man få rådighet genom förvärv av fastigheten eller avtal med ägaren. Här kan Lantmäteriet ha mer kunskap. På allmänt vatten har staten rådighet och Kammarkollegiet kan lämna rådighetstillstånd. Sjöfartsverket har rådighet över allmänna farleder och allmänna hamnområden.