

DETALJPLAN för
Ävja 1:29 och Mällby 1:29 m.fl.
Tjörns kommun
– normalt planförfarande

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Kommunstyrelsens miljö- och samhällsbyggnadsutskott beslutade vid sammanträde 2016-10-19 § 204 att sända rubricerad detaljplan på samråd. Detaljplanen har varit utsänt för samråd under tiden 2016-11-02 – 2016-11-30. Under samrådstiden har förslaget ställts ut i Tjörns kundcenter i kommunhuset, Skärhamn, samt funnits tillgängligt på kommunens hemsida.

Förslaget har sänts till berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen daterad 2016-10-13, samt till remissinstanser enligt remisslista daterad 2016-10-25.

Totalt har 27 stycken yttranden inkommit under samrådstiden. Samtliga yttranden finns att tillgå i sin helhet på Samhällsbyggnadskontoret.

Resultatet av samrådsredogörelsen visar på ett behov av mer ingående utredningar inom ett par områden och viss omarbetning av plankartan inför granskningskedet.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter.

Remissinstans	Anmärkning	Kvarstående synpunkter
Statliga myndigheter och annan service		
1. Länsstyrelsen, Västra Götalands län	Strandskydd inträder i hela planområdet och varje nödvändig upphävning bör ses över.	Ja
2. SGI	Nya utredningar krävs.	Nej
3. Trafikverket	Förfrågan om trafikanalys kvarstår.	Nej
4. Lantmäterimyndigheten	Oklarhet kring huvudmannaskap, ett par planbestämmelser i plankarta och genomförandefråga i planbeskrivningen.	Nej
5. Västtrafik	Kollektivtrafik finns tillgänglig inom planområdet.	Nej
6. TeliaSonera Skanova Access AB	Ingen erinran	
7. Bohusläns museum	Ingen erinran	
Föreningar		

8.	Almöunds vägförening	Ny väganslutning och dess utformning viktig innan byggnation påbörjas.	Ja
Kommunala instanser			
9.	Barn- och utbildningsnämnden	Saknar analys av behovet av skolplatser och trafiksäkerhet för gångtrafikanter.	Ja
10.	Socialförvaltningen	Poängterar lättskötta mindre bostäder.	Nej
11.	Miljöavdelningen	Strandskydd inträder i hela planområdet och varje nödvändig upphävning bör ses över.	Ja
12.	Kultur- och fritidsnämnden	Ingen erinran	
Sakägare eller motsvarande			
13.	NN	Positivt till att det byggs annat än villor i området. Orolig för höjd på hus nedanför 1:111.	Nej
14.	NN	Orolig för vägdragningen av ny infartsväg.	Ja
15.	NN	Orolig för vägdragningen av ny infartsväg och dess utformning. Önskar omarbetning av Mällby 1:29.	Ja
16.	NN	Orolig för vägdragningen av ny infartsväg och dess utformning. Trots överenskommen fastighetsreglering.	Ja
17.	NN	Orolig för vägdragningen av ny infartsväg och dess utformning. Trots överenskommen fastighetsreglering.	Ja
18.	NN	Orolig för vägdragningen av ny infartsväg och dess utformning. Trots överenskommen fastighetsreglering.	Ja
19.	NN	Orolig för vägdragningen av ny infartsväg och dess utformning. Trots överenskommen fastighetsreglering.	Ja
20.	NN	Orolig för vägdragningen av ny infartsväg och dess utformning. Önskar omarbetning av Mällby 1:29.	Ja
21.	NN	Motsätter sig bebyggelse på Ävja 1:29 och Ävja 1:23.	Ja
22.	NN	Motsätter sig bebyggelse av flerbostadshus på Ävja 1:119 och Ävja 1:56 samt orolig för vägdragning av ny infartsväg och dess utformning.	Ja
23.	NN	Motsätter sig bebyggelse av flerbostadshus på Ävja 1:119 och Ävja 1:56 samt orolig för vägdragning av ny infartsväg och dess utformning. Ger förslag till annan placering av väg.	Ja
24.	NN	Skeptisk till ny infartsväg och förtätning på Tjörn.	Ja
25.	NN	Förslag till utökad exploateringsmöjlighet.	Ja
Övriga			
26.	NN	Ifrågasätter fastighetsgränser.	Ja
27.	NN	Önskar utöka planområdet så att Ävja 1:141 ingår.	Ja

SAMMANFATTNING INKOMNA SYNPUNKTER

Av de inkomna yttrandena är det många som uttrycker oro för den nya infartsvägen, dess föreslagna placering och utformning. Placering i form av att vägen föreslås i samrådshandlingen nära befintliga hus enligt den fastighetsreglering som gjorts med markägare. Länsstyrelsen saknar en bedömning från kommunen om det finns behov av skyddsåtgärder vid befintlig bebyggelse.

Länsstyrelsen uppmärksammar kommunen om att strandskyddet inträder över hela planområdet och inte återinträder. Strandskyddet bör inte upphävas där dess syfte kommer att fortsätta att vara tillämpligt. Området kring småbåtshamnen behöver förtydligas varför dessa aktiviteter är lämpliga på platsen och specifikt vart strandskyddet då bör upphävas.

En trafikanalys efterfrågas av Trafikverket som kan visa på en bedömning om kapaciteten för cirkulationsplatsen på väg 160 räcker till eller om åtgärder behöver göras. Detta trots att detaljplanen medger förhållandevis få nya bostäder. Kommunen planerar att göra en trafikanalys över ett större område med hänsyn till att flera detaljplaner är på gång i Myggenäs tätort.

Sakägare uttrycker sig både positiva och negativa till att nya bostäder tillkommer. Positivt är att annat än friliggande villor byggs i området. Negativa yttranden är främst över ökad trafik samt höjden på hus.

Trafiksäkerhet för gång och cykeltrafikanter efterfrågas hos såväl sakägare som hos remissinstanser. Gångtrafikanter bör på ett säkert och tryggt sätt kunna gå på ny infartsväg.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR FORTSATT ARBETE

- Efter avslutat detaljplansamråd kvarstår frågan av infartsvägens placering och utreds vidare i planarbetet inför granskning.
- Förtydligande var strandskyddet ska upphävas.
- Det är av vikt att skapa trygg och säker gång- och cykelväg.

Utredningar som ska utföras i granskningskedet:

- VA- och dagvattenutredning.
- Översiktlig stabilitets- bergtekniks- och geoteknisk utredning.
- Trafikanalys av väg 160, eventuellt buller på ny infartsväg.
- Naturvärdesinventering.
- Riskutredning

INKOMNA SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER TILL DESSA

Nedan förtecknas inkomna synpunkter, sektor Samhällsbyggnads eventuella kommentarer redovisas i *kursiv stil*. Inkomna yttranden redovisas i sin helhet.

1. LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Länsstyrelsen anser att kommunen måste bearbeta frågor som berör strandskydd, markföroreningar, geotekniska frågor, farligt gods, översvämning samt miljökvalitetsnorm (MKN) för vatten och dagvatten under det fortsatta planeringsarbetet innan granskningsskedet.

Planförslaget bör också bearbetas när det gäller frågor som berör natur, vatten, vattenverksamhet och buller samt trafik.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10§ PBL

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Strandskydd

Länsstyrelsen vidhåller synpunkter om strandskydd som framfördes i Länsstyrelsens yttrande över behovsbedömningen daterat 2016-03-22. Länsstyrelsen delar fortfarande inte kommunens bedömning av tillämpbara särskilda skäl för att upphäva strandskyddet, trots att visa delar ha strukits ur det ursprungliga planförslaget.

Kommunen behöver fortfarande utreda om det finns andra tillämpbara särskilda skäl för upphävande samt redogöra för varför förtätning av Myggenäs samhälle måste ske inom strandskyddat område. Stora delar av Myggenäs ligger utanför strandskyddat område och förtätning bör kunna vara möjligt på andra platser. Detta framgår varken av programmet till detaljplanen eller av planbeskrivningen trots att Länsstyrelsen redan efterfrågat dessa uppgifter en gång. Samtliga alternativa utformningar i programmet sker inom strandskyddat område och kan därför inte räknas som en fullgod alternativstudie ur strandskyddssynpunkt. Länsstyrelsen är därmed tveksam till att all den föreslagna exploateringen kommer kunna genomföras utan att det strider mot strandskyddets syften.

Tätortsstudien för Almösund-Myggenäs-Almön anger däremot flera andra potentiella utbyggnadsområden som ligger utanför strandskyddat område. Länsstyrelsen har i sin kommentarer till tätortsstudien visserligen inte haft några synpunkter på område B10 i

tätortsstudien, som delvis sammanfaller med det nu förslagna planområdet, men i det yttrandet förutsatte man att det skulle finnas särskilda skäl för att häva strandskyddet. Något som också poängteras i yttrandet med en specifik hänvisning till att en alternativ lokalisering utanför strandskyddsområdet inte ska vara möjlig. Gällande hamnverksamheten och småbåtshamnen behöver detta också förtydligas så att det framgår varför dessa verksamheter är nödvändiga på platsen. Till exempel så är det sällan nödvändigt att upphäva strandskyddet på större yta än där själva bryggan faktiskt ska ligga.

Länsstyrelsens anser inte heller att bostadsexploateringen sammanfaller med det behovet av bostäder som illustrerades i tätortsstudien. I tätortsstudien visade man på en dominans av friliggande villor som hindrade flyttkedjor och gör att bostadsmarknaden i området stagnerar. Man belyste där behovet av mindre lägenheter i flerbostadshus som skulle frigöra stora hus med fåtal äldre invånare. I de nuvarande planhandlingarna tillåter man trots det enbostadshus på 10 av de 12 föreslagna ytorna för bostad. Med det som underlag kan man därför också ifrågasätta om planen ger kommunen fördelar på längre sikt och om bostadsbyggandet där kan betraktas som ett angeläget allmänt intresse. Underlaget i tätortsstudien som kommunen själva tagit fram gör ju snarare gällande att det inte är önskvärt med fler enbostadshus i området eftersom det förhindrar förtätning på längre sikt och därmed också underminerar underlaget till skola och service på orten.

I planbeskrivningen anges att strandskyddet återinträder inom hela planområdet men det bedöms kunna upphävas på nytt eftersom befintliga hus, marina och infrastruktur avskärmar mot vattnet. I praktiken så har det aldrig tidigare varit strandskydd på platsen då planen antogs före strandskyddet infördes här. Därför kommer strandskyddet att inträda på platsen istället för att återinträda. Kommunen anger att de har för avsikt att upphäva strandskyddet i hela planområdet, vilket även inkluderar allmänplatsmark som naturområden och vägar. Normalt sett anser man inte att strandskyddet behöver upphävas för naturmark, parker, vägar och liknande områden dit allmänhet har tillgång till då det oftast saknas särskilda skäl att undanta strandskyddet på dessa platser. Kommunen behöver därför istället för att upphäva strandskyddet i hela planområdet ange i plankartan vilka områden som strandskyddet verkligen ska upphävas.

Även om det inte framgår direkt av planhandlingarna så förutsätter Länsstyrelsen att kommunen anser att de befintliga husen, marinan och infrastrukturer (som man anser är avskiljande för resten av detaljplanen) redan är ianspråktaga på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syfte. Områdena närmast vattnet betecknas dock som park och som område för småbåtshamn i den gällande planen, det vill säga offentliga miljöer som allmänheten har tillgång till och uppmuntras av planstiftaren att besöka. Länsstyrelsen delar därför inte kommunens syn på att området är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syfte. Något av de andra särskilda skälen måste därför finnas för att man ska kunna upphäva strandskyddet i dessa områden.

Områdena där ny exploatering föreslås är inte väl avskilda från vattnet genom bebyggelse eller vägar. Avskiljande exploateringar är, enligt Naturvårdsverkets handbok, sådant som tydligt hindrar allmänheten att röra sig från den aktuella platsen till stranden. Exempel är större vägar eller järnvägar, inhägnade industriområden eller

sammanhängande bebyggelse i flera riktningar mellan den aktuella platsen och vattnet. Det ska enligt rättspraxis i praktiken vara svårt att nå strandlinjen för att detta skäl ska vara tillämpligt. Detta är inte fallet idag vilket bilden på framsidan av planbeskrivningen illustrerar på ett mycket tydligt sätt.

Även om man tittar på den föreslagna utformningen av hamnområdet som finns på sidan 23 i planbeskrivningen där man angett att det ska finnas boulebana, cykeluppställning, flexibel yta för olika aktiviteter samt sittplatser så ger inte detta intryck av att var en avskiljande verksamhet för allmänheten utan snarare en inkluderande. Gällande detaljplan anger en stor del av den allmänna platsmarken till "park". Detta är områden som nu vill bebyggas och/eller hänvisas till som avskiljande anläggning. Länsstyrelsen vill därför än en gång poängtera att parkmark inte är att jämföra med avskiljande exploatering som till exempel större vägar eller järnvägar, inhägnade industriområden eller sammanhängande bebyggelse i flera riktningar. Parkmark är snarare motsatsen till detta. Att stora delar av det som i gällande plan är angivet som parkmark i realiteten nu används till område för småbåtshamn, vilket också finns med på ett mindre område i gällande plan, förändrar inte saken i sig då även denna användning gör området tillgängligt för allmänheten och inte avhåller någon från att ta sig ner till vattnet.

På den del av planen som idag omfattas av strandskydd vill kommunen upphäva strandskyddet med hjälp av det särskilda skälet att det är avskilt från vattnet. Den delen av planen ligger enbart 150 m från vattnet i nordostlig riktning på en plats där strandskyddet är satt till 300 m. Även om hamnverksamheten skulle anses vara avskiljande så kan ändå denna del av planområdet inte räknas som att det är avskilt, eftersom att det finns en strandlinje i ett annat väderstreck. Vill man upphäva strandskyddet i denna del av planen måste något annat av de särskilda skälen hänvisas till.

Kommentar: Synpunkter noteras och beaktas. Myggenäs samhälle är det samhälle på Tjörn som har stor exploateringspotential på grund av sitt läge ur pendlingssynpunkt till Stenungsund och inom Göteborgsregionen som går att nå inom en timme med kollektivtrafik.

Kommunen utredde kommunens framtidstankar om att utveckla Myggenäs i tätortsstudien som Länsstyrelsen efterfrågade i yttrande till programmet för "Almöstrand" (2008-05-27). I programhandlingen för Almöstrand utreddes bostadsområdena Almösund och Myggenäs. I programmet står det att "på grund av områdets topografi har det varit svårt att göra någon mer storskalig komplettering av befintliga bostadsområden i Myggenäs" men Länsstyrelsen avstyrkte arbetet med skälen att kommunen inte översiktligt redovisat hur Myggenäs kan växa. Man behövde titta vidare på hur Myggenäs skulle kunna utvecklas till ett större samhälle och vilka alternativ som fanns till föreslagen yta för exploatering.

Enligt den utvecklingsplan, karta med utpekade föreslagna exploateringsplatser, som presenteras i Tätortsstudien för Almösund-Myggenäs-Almön (2010-12-13) är alla de områden som utpekats för bostadsbebyggelse aktuella för fortsatt detaljplanläggning. Enligt tätortsstudien är målet att skapa förutsättningar för ca 450 nya bostäder i anslutning till Myggenäs utan att försaka områdets gröna karaktär.

Länsstyrelsen yttrande sig sedan till tätortsstudien att det är positivt att kommunen utreder utvecklingsmöjligheter i ett sammanhang. Aktuell detaljplan är utpekad som "B10" i utvecklingsplanen i tätortsstudien, detta område har i detaljplanen minskats över det område som idag har strandskydd. Istället har detaljplanens omfattning begränsats till det område som ger en komplettering till befintlig bebyggelse struktur. På så vis tillgodoses särskilda skäl nr 5, i 7kap. 18 c-d §§ miljöbanken. Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse och som inte kan tillgodoses utanför området. Länsstyrelsen yttrade sig i tätortsstudien specifikt till aktuellt område, B10; "En mindre kompletterande bostadsexploatering som får anses vara en naturlig fortsättning på befintlig bebyggelse". Med den meningen har kommunen arbetat vidare med detaljplanarbete och lagt ner resurser i samsyn med Länsstyrelsen som också såg området som en plats för förtätning i Myggenäs samhälle.

Kommunen fasthåller att det är positivt att förtätning sker i redan befintliga områden, i närhet till kollektivtrafik, service och där infrastruktur kan samutnyttjas. Kommunen har efter tätortsstudien även tagit fram en förstudie för centrumutveckling i Myggenäs, 2014. Även här redovisar kommunens utvecklingsområden som nu detaljplaneläggs.

På den del av planen som idag omfattas av strandskyddet stämmer det att det endast är 160 meter till strandlinjen i nordostlig riktning, Ävja 1:23 och Ävja 1:29. Det är tvärs över en bergsrygg och mycket kuperad. Så som Länsstyrelsen yttrade sig till Behovsbedömningen ska det enligt rättspraxis i praktiken vara svårt att nå strandlinjen för att "särskilt skäl" ska vara tillämpligt. Det stämmer att exploateringen inte är avskild i nordostlig riktning genom bebyggelse eller vägar. Däremot mycket svåråtkomlig i form av brant berg och kuperad terräng, väl avskilt.

Ävja 1:29 nr 2, "trekanten" centralt i planområdet, skulle kunna fungera som en fortsatt grönyta och rekreativområde för att kompensera den grönyta som går förlorad vid exploatering på strandskyddad mark och som är mer svåråtkomlig ur en allmänhetssynpunkt. Kommunen har diskuterat aktuellt område på Ävja 1:29 med Länsstyrelsen vid kommunens och Länsstyrelsens stående möten. 22 oktober 2014 gav Länsstyrelsen besked att de var "försiktigt positiv till att pröva bebyggelse på strandskydd på Ävja 1:29" och att pröva bebyggelse med tätortsstudien som underlag. Ny bebyggelse är i linje med befintlig bebyggelsestruktur och kan på så vis inte tillgodoses utanför området.

Kommunen är helt enig med Länsstyrelsen om att säkerställa de allmänna intressena vad det gäller tillgång till strandmiljöer och exploatering bör därför inte ske i anslutning till strandlinjen. Däremot, för att åstadkomma en tätortsutveckling bör exploatering ske utefter befintlig bebyggelse och infrastruktur vilket aktuellt planförslag har resulterat i. En förtätning av Myggenäs med gångavstånd till både Myggenäs centrum, med matvarubutik och annan service verksamhet, och Myggenäs korsväg under 15 minuter (med pendlingsavstånd till Göteborg) går ej att åter skapa på andra platser än vad det inte redan idag planeras att göras på. Med denna bebyggelse ges också allmänhetens tillgång till ett promenadstråk förbi den utsiktsplats som illustrationsplanen föreslår.

Då strandskyddet inträder över hela området och inte återinträder, eftersom

byggnadsplanen som upphävs är äldre än strandskyddet, innebär det att befintlig bebyggelse hamnar under strandskyddet. Det stämmer som Länsstyrelsen skriver, att naturmark, vägar och områden för allmän platsmark inte behöver upphäva strandskyddet. Länsstyrelsen hänvisar till bild på framsidan av planbeskrivningen som är tagen snett ner mot hamnen i Almösund. Området på bilden, närmast vattnet, ska förbli allmänt tillgängligt. Ett förtydligande vart strandskyddet bör upphävas ska göras till granskningen.

Inom hamnområdet behöver enbart strandskyddet upphävas där nya sjöbodar föreslås, vilket får ses över i granskningskedet. Särskilt skäl för att hamnområde ska kunna utvecklas med nya sjöbodar är att dess anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området. Placeringen av sjöbodar ska ses över i granskningskedet så att allmänheten, även fortsättningsvis kommer att ha tillgång till området och strandlinjen.

En småbåtshamns exploatering kan enbart tillkomma genom att en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet genomförs vilket inte har utretts inom denna detaljplan. I och med denna tillståndsprövning få dispens för strandskyddet också göras.

Kommunen delar inte Länsstyrelsens yttrande att bostadsexploateringen i aktuell detaljplan inte sammanfaller med behovet som redovisats i tätortsstudien. Målet står utskrivet att ett brett utbud av bostäder i tätorten önskas ”för att passa många målgrupper, med en variation till storlek, typ, upplåtelseform, tillgänglighet m.m”. Aktuell detaljplan ger möjlighet för detta. Ävja 1:29 och Ävja 1:28 ger utrymme för mindre enskilda byggrätter i form av radhus och Ävja 1:119 och 1:56 ger möjlighet till ca 28st lägenheter. Detta är mycket efterlängtat i Myggenäs och av stort allmänt intresse. Särskilt skäl till att upphäva strandskyddet är att området behöver tas i anspråk för att i sitt läge, tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan



Bild: Karakter Bohuskusten, som Trafikverket presenterat vid ett annat tillfälle.

tillgodoses utanför området. Myggenäs har stor potential för att uppnå flyttkedjor om de äldre, som idag bor i villor, kan flytta till mindre bostäder. Endast två friliggande villor medger detaljplanen. Detta på fastigheter som möjliggörs genom avstyckning.

Länsstyrelsen skriver att "stora delar av Myggenäs ligger utanför strandskyddat området och förtätning bör kunna vara möjligt på andra platser". Det är det som Tätortsstudien utrett. Dessa "andra platser" innebär att annan miljö blir bebyggd. Ur landskapsbildsynpunkt hänvisar Kommunen till en bild Trafikverket, vid ett annat tillfälle, har hänvisat till. "Karakär Bohuskusten". Kommunen eftersträvar att samla bebyggelsen ur hållbarhetssynpunkt med bland annat god tillgång till service men också ur ett kulturellt perspektiv. Det kulturella perspektivet kan ses i bilden nedan, där tätorter är placerade i vikar och ny bebyggelse bör tillkomma intill befintlig bebyggelse för att vidhålla ett hållbart byggande och bibehålla den karaktären av Bohuskustens landskap.

Markföreningar

Underlaget gällande miljöprovtagning bedöms inaktuellt. En förnyad undersökning krävs där kommunen tar fler prover även på andra delar av området samt väljer en annan metod. Det behöver vara samlingsprover utifrån en area, med ett mindre provdjup. Föreningar finns sannolikt heterogent inom området. Framtagen undersökning visar att föreningar från hantering av fritidsbåtar påverkat marken, främst vid uppställningsplatser. Det finns nu även nya riktvärden från naturvårdsverket som ska tillämpas.

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen tar direkt kontakt med länsstyrelsen, enheten för förorenade områden, i det fortsatta planarbetet.

Kommentar: Synpunkter beaktas. I och med en ny exploatering inom Ävja 1:119 och 1:56 kommer området att marksaneras vilket samrådshandlingarna föreslår. Exploatering för flerbostadshus sker på hårdgjorda ytor och där det tidigare utgjorts av en verksamhet, kommunens reningsverk, och båtuppställning som också kan innehålla föroreningar. En riskutredning ska göras i granskningskedet till detaljplan.

Geoteknik

Sveriges geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2016-11-25 över planförslaget. SGI anser att "planhandlingar behöver kompletteras med en stabilitetsutredning för de förutsättningar som plan medger". SGI anser också att bergbesiktningen behöver uppdateras så att "den motsvarar nu aktuellt område och de ev. restriktioner eller åtgärder som framgår måste säkerställas i planen".

SGI anser också i planarbetet måste effekter av ett förändrat klimat beaktas. Nödvändiga åtgärder eller restriktioner ska också på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Länsstyrelsen instämmer med SGI:s synpunkter. För mer information se SGI:s yttrande som bifogas i sin helhet.

Kommentar: Synpunkter beaktas. En stabilitetsutredning och bergbesiktning ska göras i genomförandeskedet över hela planområdet. Planförslaget kommer att behöva en mer

grundlig geoteknisk utredning innan projektering av förslaget kan genomföras.

Farligt gods

I planbeskrivningen, under rubriken farligt gods, anges att hus bör placeras minst 150 meter från väg 160 som är primär väg för farligt gods. Där anges också att den föreslagna bostadsbebyggelsen ”i programområdet” ligger mer än 150 meter från väg 160. Det är en avståndsangivelse som tycks ha gällt i programskedet men som sedan har frångåtts utan att detta förklaras närmare. Det är bara ca 68 meter till närmsta kvartersmark för bostäder och ca 95 m till de bostäder som kommunen har ritat in på illustrationskartan. Texten och kartan stämmer med andra ord inte överens. Avstånden till vägen torde inte utgöra något problem, men kommunen behöver beskriva de förhållandena som framgår av plankartan och göra en bedömning utifrån faktiska förhållanden.

Kommentar: *Synpunkterna beaktas. Fortsatt arbete av granskningshandlingar kompletteras. Tjörns kommun avser att, i nära samarbete, med Trafikverket arbeta med de trafikfrågor som behöver lösas i detaljplanearbetet.*

Översvämning

I avsnittet om översvämningsrisk sägs att Länsstyrelsen, i handboken *Stigande vatten*, rekommenderar att samhällsviktiga funktioner och bostadsbebyggelse inte bör placeras på nivåer som understiger +2,5 meter över dagens medelvattenstånd. I det senaste faktabladet för kusten, ett underlag i *Stigande vatten – en handbok för fysisk planering i översvämningshotade områden* visas att samhällsviktiga funktioner och bostadsbebyggelse bör placeras på nivå +3,4 (RH2000) vid Stenungsund.

Det framgår i planbeskrivningen att ny bebyggelse för bostadsändamål ska ha färdigt golvnivå på +3,4. Det framgår inte i vilket höjdsystem detta är. Det behöver anges för att det ska kunna bedömas hur nivån förhåller sig till rekommendationen i faktabladet. Det är bra att kommunen planerar för verksamheter som klarar av att bli översvämmade i anslutning till strandkanten

Kommentar: *Synpunkten beaktas och justeras. Höjdsystemet är RH2000 m.ö.h.*

Miljö kvalitetsnorm (MKN) och dagvatten

Länsstyrelsen vidhåller i stort sina synpunkter som framfördes i Länsstyrelsens yttrande över behovsbedömningen daterat 2016-03-22. Det saknas fortfarande ett utvecklat resonemang kring miljö kvalitetsnorm (MKN) för vatten. Länsstyrelsen anser att det inte är tillräckligt med vad som nu står skrivet i planbeskrivningen att ”*Ingen av de beslutade miljö kvalitetsnormerna överskrids idag eller är i närheten av ett överskridande. Ett genomförande enligt detaljplanen medför inte att miljö kvalitetsnormerna överskrids*”. Som nämndes i yttrande över behovsbedömningen är övergödning, syrefattiga förhållanden och miljögifter ett problem i vattenförekomsten Askeröfjorden som idag har en måttlig status. Urban markanvändning anges som en av påverkanskällorna. Därför är det viktigt att kommunen beskriver hur man resonerat i sin bedömning och motivera varför man anser att aktuella åtgärder i detaljplanen inte kan påverka MKN. Alla åtgärder som kan påverka vattnet såsom, bryggor, utfyllnader, dagvatten osv. ska beaktas i bedömningen.

Dagvattenutredning ska tas fram och bland annat användas som underlag för att bedöma påverkan på recipient och MKN enligt ovan.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

***Kommentar:** Synpunkter beaktas. En dagvattenutredning planeras att göras under granskningsskedet. Dagvattenutredningen få utreda påverkan på recipient och MKN.*

Åtgärder i vattnet kräver tillståndsprövning. Ska bryggor anordnas krävs att ansökan om tillstånd för vattenverksamhet görs.

Naturvärden på land

Naturvärdesinventering behöver genomföras både på land och i vattnet. Påverkan på växt- och djurlivet bör beskrivas tydligt i planarbetet och anpassningar göras utifrån de naturvärden som uppmärksammas vid inventeringen. I inventeringen på land ska man vara uppmärksam på de fridlysta växterna västkustros och bohusmarrisp vilket det finns många observationer av på andra sidan hamnen på Almön. Båda dessa arter är ovanliga i Sverige och typiska för Bohuslän.

I kommunens naturvärdesinventering som finns för området, har inte gjorts några djupare kontroller av det område som nu ska planläggas och där man avser upphäva strandskyddet på tidigare oexploaterade platser. Området omfattas dessutom av riksintresse enligt 4 kap 3 § MB och har ett utökat strandskydd till 300 meter.

***Kommentar:** Synpunkter beaktas. En naturvärdesinventering planeras att göras på land i granskningsskedet.*

Naturvärden i vatten

Det finns fortfarande alldeles för lite information med i planhandlingarna för att kunna avgöra hur vattenmiljön kommer att påverkas av planförslagets genomförande. Det framgår inte på vilket sätt hamnen ska utvecklas och vilka ingrepp som planeras. Plankartan ger rätt till att anlägga brygga men definierar inte vilken typ av bryggor som är tillåtna eller hur stor andel av vattenområdet som får bebyggas med brygga. Då det med stor sannolikhet förekommer ålgräs inom planområdet samt i närområdet kan vissa typer av bryggor inverka hämmande på strömförhållanden och påverka förekomsten av ålgräs negativt. Plankartan bör därför tydligare ange var bryggorna ska anläggas och valet av plats ska vara baserad på en naturvärdesinventering i området, denna inventering bör fokusera på förekomsten av ålgräs i planområdet. Om inventeringen inte visar på några betydande naturvärden kan man istället tänkas ange hur stor del av vattenytan som får bebyggas med bryggor. I tätortsstudien belyser man även problemet med snabbväxande mikroalger som bildar mattor på ytan p.g.a. övergödning och dåligt vattenflöde genom sundet. Man konstaterar här att vatten och strandområden kan påverkas av bryggor och inför sådana exploateringar måste förutsättningar och konsekvenser belysas genom särskilda undersökningar. Länsstyrelsen kan inte se att några sådana undersökningar har gjorts och legat till grund för det nu framförda planförslaget.

Vattenverksamhet

Ingrepp i vattenområde kan vara anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Nya planerade bryggor i hamnen är exempel på detta. Det är också viktigt att kommunen ser över om det kan krävas andra åtgärder som kan innebära arbeten i vatten. Exempelvis kan åtgärder för att säkra markstabiliteten innebära även att man även behöver utföra arbeten i vattenområdet.

Kommentar: Synpunkter beaktas. Inom hamnområdet behöver enbart strandskyddet upphävas där nya sjöbodas föreslås, vilket får ses över i granskningskedet. En småbåtshamn exploatering kan enbart tillkomma genom att en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet genomförs vilket inte har utretts inom denna detaljplan. I och med denna tillståndsprövning få dispens för strandskyddet också göras.

Buller

Vad gäller bullerfrågan hänvisar kommunen till en övergripande utredning. Länsstyrelsen bedömer ändå att buller inte medför några betydande konsekvenser för bostäderna. Det saknas dock en bedömning från kommunen om man anser att en ny vägsträckning aktualiserar behov av skyddsåtgärder vid befintlig bebyggelse.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Trafik

Trafikverket har lämnat ett yttrande, daterat 2016-11-25. I yttrandet står det bl.a. att "Trafikverkets synpunkter från behovsbedömningen att en trafikanalys ska tas fram kvarstår" och att påverkan på väg 160 behöver redovisas.

Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket i den här frågan. För mer information ser Trafikverkets yttrande som bifogas i sin helhet.

Kommentar: Synpunkter beaktas. En trafikanalys tas fram och dess påverkan på väg 160 behöver redovisas till granskning.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Samråd har skett med Länsstyrelsen lämnade ett yttrande över behovsbedömning 2016-03-22.

Kommentar: Synpunkten noteras.

2. SGI

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte. Syftet med detaljplanen är att pröva förutsättningar för utbyggnad av bostadsbebyggelse.

Underlag:

1 Planbeskrivning upprättad av Tjörn kommun 2016-10-07

2 Plankarta upprättad av Tjörns kommun 2016-10-17

3 Geoteknik undersökning inför detaljplan, upprättad av Tellstedt 2010-10-06 med uppdragsnummer 110-153

SGI:s synpunkter

SGI lämnade ett kortfattat yttrande över behovsbedömningen (2016-03-21, dur 5.2-1603-0183). I behovsbedömningen framgick att undersökningar avseende geologiska förhållanden planerades genomföras under planprocessen. Vidare framgick att förutsättningar för blocknedfall också skulle utföras i planprocessen. Vi såg positivt på detta, men påtalade att även geotekniska förhållanden behövde utredas i planskedet.

I samrådshandlingarna har nu skickats med en geoteknisk undersökning inkl. översiktlig besiktning av berg [3]. Denna undersökning utfördes 2010 och är således inte anpassad för de förutsättningar den nu aktuella planen medger. Under kapitel 3.5 i [3] framgår att släntstabiliteten inom området ej har kontrollerats. Av både [3] och [1] framgår, trots det, att stabiliteten för planområdet bedöms vara tillfredställande för nuvarande förhållanden och att kompletterande stabilitetsutredning bör utföras *"om byggnation eller schakt ska ske i närhet till havet"*.

Som underlag för en detaljplan ska en geoteknisk utredning, baserad på (nya och/eller befintliga) geotekniska fält- och laboratorieundersökningar och/eller en geoteknisk besiktning/kartering, utföras av en geotekniskt sakkunnig. Omfattningen av utredningar och besiktningar/karteringar beror på de geotekniska förutsättningarna och planändamålet. Geotekniska aspekter såsom säkerhetsfrågor avseende skred, ras inklusive blocknedfall och erosion ska bedömas, men även aspekter avseende sättningar, grundläggning, hantering av grundvatten och ytvatten etc. bör belysas.

SGI anser att planhandlingarna behöver kompletteras med en stabilitetsutredning för de förutsättningar som planen medger. För att bedöma planområdets lämplighet behöver stabiliteten för hela planområdet, även för befintlig bebyggelse, kontrolleras. Geoteknisk utredning avseende stabilitetsförhållandena måste utföras med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008.

I [3] nämns att det finns områden *"där eventuell rensning av lösa block erfordras"*. Då planområdet har ändrats sedan bergbesiktningen utfördes, behöver denna uppdateras så att den motsvarar nu aktuellt område och de ev. restriktioner eller åtgärder som framgår måste säkerställas i planen.

Vi vill också framhålla vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas.

Klimatscenerierna indikerar att för de kommande 100 åren kan ökad nederbörd förväntas leda till ökade flöden och förhöjda nivåer i mark och vattendrag. Detta kan öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning (för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse).

Översvämningsförebyggande åtgärder, t ex uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas.

Sammanfattningen ser SGI att det kvarstår, från geoteknisk säkerhetssynvinkel, oklarheter som behöver förtydligas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Kommentar: Synpunkter beaktas. Planförslaget kommer att behöva en mer grundlig geoteknisk utredning. En stabilitetsutredning och bergbesiktning ska också göras i granskningsskedet för hela planområdet. Ansvarsfrågan kring eventuella åtgärder säkerställs i exploateringsavtal.

3. TRAFIKVERKET

Ärendet

Detaljplanen syftar till att pröva förutsättningarna för utbyggnad av ca 40 nya bostäder. Planområdet inkluderar befintlig bebyggelse. Planen möjliggör även för ny anslutningsväg till Almösundsvägen, vilket innebär trafikmässiga förbättringar för verksamheter vid marinan. Almösundsvägen har enskild väghållning. Utöver det fastställer planen ytor vid småbåtshamnen för att tillgängliggöra och utveckla området för allmänheten. Planområdet ligger nordost om Myggenäs centrum.

Dåvarande Vägverket yttrade sig i programsamrådet år 2009 och Trafikverket yttrade sig i behovsbedömningen 2016-03-17 (TRV 2016/19716).

Trafikverkets synpunkter

Väg 160 – planeringsförutsättningar

Planområdet ligger öster om väg 160 som är en allmän väg som Trafikverket är väghållare för. Vägen är av betydelse för regional pendling eftersom många boende på Tjörn och Orust använder den för pendling främst söderut mot Stenungsund, Kungälv och Göteborg. Vägen utgör den enda fasta förbindelsen till och från Orust.

Väg 160 är utpekad som funktionellt viktig för dagliga personresor, långväga personresor, kollektivtrafik samt godstransporter. Det innebär bland annat att det är viktigt med så få störningar på vägen som möjligt eftersom det ökar restiden och minskar tillförlitligheten. Vägen är även utpekad som rekommenderad primär väg för farligt gods.

Påverkan på väg 160

I behovsbedömningen skrev Trafikverket att vi anser att kommunen bör ta fram en trafikanalys som visar förväntade trafikmängder samt en bedömning om kapaciteten i cirkulationsplatsen på väg 160 räcker till eller om åtgärder behöver göras. Även om detaljplanen bara medger förhållandevis få nya bostäder så är denna analys viktig med tanke på vägens betydelse och funktion.

I planbeskrivningen står det på sid 24 att ”trafikökningen bedöms vara marginell” men vi har inte tagit del av någon trafikanalys. Trafikverkets synpunkter från behovsbedömningen att en trafikanalys ska tas fram kvarstår därför.

På några ställen i planbeskrivningen (sid 15 och 24) står det att den nya anslutningsvägen ska angöras till väg 160. Trafikverket förutsätter att det bara är ett redaktionellt fel och att den nya anslutningsvägen ska angöras till Almösundsvägen,

som det också står på flera ställen i planbeskrivningen.

Kommentar: Synpunkterna beaktas. Trafikverkets förslag om en trafikanalys av cirkulationsplats på väg 160 saknas och en trafikanalys/utredning tas med i planarbetet samt i samband med att andra detaljplaner tas fram i Myggenäs.

Det stämmer att det står fel i planbeskrivningen, anslutningsvägen/infartsvägen kommer att angöras till Almösundsvägen, inte väg 160.

Farligt gods

Den föreslagna bostadsbebyggelsen ligger mer än 150 meter ifrån väg 160 och kommunen bedömer därför att någon riskanalys inte behöver göras.

Trafikbuller

Kommunen lät ta fram en bullerutredning för väg 160 år 2010 i samband med framtagandet av tätortstudien. Enligt den klaras riktvärdena för trafikbuller som anges i Infrastrukturproposition 1996/97:53. Planområdet har enligt utredningen värden under 50 dBA.

På sid 5 i trafikutredningen så visas årsdygnstrafik år 2020 samt hastighet. Hastighetsbegränsningen anges år 2020 vara sänkt från 70 km/h till 60 km/h samt 50 km/h. Dock finns det inga planer på att sänka hastigheten och Trafikverket anser därför att hastighetsbegränsningen 70 km/h bör vara en planeringsförutsättning.

Under förutsättning att riktvärdena för trafikbuller ändå klaras har Trafikverket inget att invända.

Sammantagen bedömning

Sammantaget så anser vi att en utbyggnad av Almösund stöder GR:s strukturbild eftersom det ligger inom pendlingsavstånd till stråket Stenungsund – Göteborg. Vi anser dock att påverkan på väg 160 behöver redovisas. Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog i arbetet.

Kommentar: Synpunkterna beaktas. Tätortsstudiens trafikutredning föreslog en hastighetssänkning år 2020. Kommunen delar Trafikverkets uppfattning om att den föreslagna hastighetsbegränsningen inte kommer att genomföras till år 2020. Orsaken till varför en hastighetsbegränsning föreslogs var för att skapa en känsla av tätort snarare än trafikdominerande länsväg detta ansågs, 20101201 när samrådsredogörelsen till tätortsstudien antogs, inte som en lämplig åtgärd eftersom väg 160 också är ett viktigt pendlingsstråk. För aktuell detaljplans del har inte föreslagen hastighetssänkning inneburit några förändringar.

4. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Vid genomgång av planens samrådshandlingar (daterade 2016-10-17) har följande noterats.

Plankarta och planbestämmelser

Plankartan har koordinatkryss men dessa är inte koordinatsatta.

Kommentar: Synpunkten beaktas.

Har funderingar kring bestämmelsen *planavgift tas ut vid bygglov*. Den finns bara på vissa byggrätter. Jag anser att även andra områden med nytillkomna byggrätter också har nytta av planen och därmed kan få vara med och ta planavgiften. Får kommunen i en och samma plan styra att vissa får betala och andra inte?

Kommentar: *Planavgift tas ut på de fastigheter som ges möjlighet för nya bostadsrätter och inte har planavtal med kommunen. Endast de som har nytta av detaljplanen bekostar planarbetet.*

Under *utformning av allmän plats och mark och vegetation* finns bestämmelsen *stödmur ska uppföras för att undvika slänter högre än 1,5 meter*, den står som en generell bestämmelse som gäller över hela planområdet. Hur ska kommunen se till att det genomförs och vem ska göra det?

Kommentar: *Exploatörer iordningställer allmänplatsmark inom respektive fastighet. Detta regleras i exploateringsavtal som ska vara undertecknat av samtliga parter och godkännas av kommunstyrelsen innan antagandet av detaljplanen.*

Strandskyddet återinträder vid planändring och det nämns i beskrivningen men i planbestämmelserna ligger det endast på vissa områden, de som är markerad med a₁. Bestämmelsen om upphävande av strandskydd överensstämmer inte med vad som står i planbeskrivningen. Med nuvarande utformning skulle exempelvis inte strandskyddet upphävas inom områden med bestämmelsen BC, CB och V. Inom dessa områden är det extra viktigt att strandskyddet upphävs eftersom de i delar avser ny exploatering.

Kommentar: *Kommunen har uppmärksammat att strandskyddets planbestämmelser inte hamnat rätt. I granskning skedet ska områden där strandskyddet inträder och vart det bör upphävas tydligare redovisas.*

Egenskapsgräns på kvartersmarken i norr är otydlig då den ligger på fastighetsgräns och därför ser heldragen ut.

På kvartersmarken avsedd för bostad längst åt väster är egenskapsgräns redovisad fast med precis samma bestämmelser på båda sidor.

Det finns inte redovisat något u-område, är det något som är medvetet eller är det glömt? I beskrivningen står det om att bilda eventuella ledningsrätter.

Kommentar: Synpunkterna beaktas.

Kommunen kommer också att se över behovet av u-områden. Tekniska ledningar förväntas placeras i väg och eventuellt säkerställande av ledningars bestånd i ledningsrätt, servitut eller nyttjanderätt.

Planbeskrivning

Inget skäl till enskilt huvudmannaskap finns redovisat eller motiverat.

Konsekvenser för fastighetsägare finns inte redovisat då beskrivningen tar upp omprövning av befintliga gemensamhetsanläggningar.

Kommentar: *Synpunkten beaktas och redovisas i granskningsskedet. Tjörns kommun tillämpar av tradition enskilt huvudmannaskap i hela kommunen både inom tätort och landsbygd.*

5. VÄSTTRAFIK

Västtrafik har tagit del av ovan nämnda förslag till detaljplan.

Vi har inga invändningar mot förslaget. Det finns kollektivtrafik tillgänglig inom planområdet med förbindelser till både Stenungsund och till Myggenäs korsväg där byten kan ske till lokala mål på Tjörn.

Kommentar: Synpunkten noteras.

6. TELIASONERA, SCANOVA ACCESS AB

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.

Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område, är markerade på bifogad lägeskarta.

För ev, undanflyttning, skall kontakt tas med Skanova via e-post; natcenter@skanova.se vilket skall ske i god tid innan eventuell åtgärd krävs.

Undanflyttning bekostas av exploitör.

För digitala kartor samt utsättning av Skanovas anläggningar hänvisas till www.ledningskollen.se

Bilaga: Lägeskarta



- Kanalisation plast inmätt
- - - Kanalisation plast ej inmätt
- - - Kabeln ej inmätt

Kommentar: Synpunkten noteras.

7. BOHUSLÄNS MUSEUM

Bohusläns museum har erhållit önskemål om yttrande i rubricerat ärende. Handlingar och tillhörande kartor inkom till museet 2016-11-02. Efter granskning får Bohusläns museum meddela följande.

Kulturhistorisk bakgrund Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Planområdet ligger inte inom någon uttagen kommunal kulturmiljö eller inom riksintresse för kulturmiljövården.

Utlåtande ur kulturlandskapsperspektiv

Bohusläns museum lämnar förslaget utan erinran, eftersom inga kulturmiljövårdsområden berörs.

Utlåtande ur fornlämningsperspektiv Detaljplanen omfattar såväl nybyggnation av bostadsbebyggelse och verksamheter på land, som utbyggnad av småbåtshamn. Eftersom sannolikheten för förekomst av okända fornlämningar bedöms som relativt liten inom det berörda planområdet har Bohusläns museum inget att erinra ur fornlämningsperspektiv.

Sammanfattning Inom detaljplaneområdet för Ävja 1:29 och Mällby 1:29 i Valla sn, Tjörns kn, finns inga kända fornlämningar eller uttagna kulturmiljöer. Bohusläns museum lämnar förslaget utan erinran.

Kommentar: Synpunkten noteras.

8. ALMÖSUNDS VÄGFÖRENING

Almöunds VF framför följande synpunkter på planförslaget:

Vägföreningen anser att det är viktigt att den nya väganslutningen kommer att utföras innan bebyggelsen i området påbörjas. Detta på grund av att det inte ska tillkomma en massa byggtrafik under byggtiden som går igenom Almösund på Almösundsvägen. Om detta skulle ske innebär det en avsevärd ökad risk för olyckor i området på grund av att det ej finns gångbanor vilket innebär att gående och fordonstrafik får samsas om utrymmet i körbanan.

Vad vägföreningen undrar över är, att på den nya tillfartsvägen ser det ut som tillfarten till planområdet är det en väldigt tvär kurva inritad. Klarar den kurvan tillfarten till planområdet av tunga transporter?

I samrådshandlingen på sid 17 uttrycks det som om det inte sker någon trafik till Marinan på Almösundsvägen. Detta är fel, för en del transporter av större segel och motorbåtar sker med hjälp av trailer igenom området. Det sker även transporter av master på trailer till marinan genom området.

Sid 18 i samrådshandlingar står det om brandpost. Det är fel som står där att brandpost finns vid Almåsvägen. Det finns två brandposter på Almösundsvägen, en vid infarten till Kaparvägen och en vid infarten till Slupgränd.

Lekplats. det finns en lekplats i Almösund som sköts av vägföreningen.

Sid 25, bra om det blir klarlagt med omprövning av Ävja GA:3 om denna ga ska ingå ga 1

Kommentar: Synpunkterna beaktas och noteras.

Kommunen och exploatören kommer att upprätta exploateringsavtal. I detta avtal kommer ingå utbyggnad av allmänplatsmark (lokalgata) etc för att byggnation ska vara möjlig. Vägdragning och utformning av infartsväg studeras vidare till granskning samt exploateringsavtalet reglerar i vilket skede vad som först byggs ut.

Synpunkt om brandpost justeras.

9. BARN- OCH UTBILDNINGSNÄMNDENS PU

Presidieutskottet beslutar

1. Ett nära samarbete under planarbete krävs för att bedöma behovet av fler förskole- och grundskoleplatser, samt planering för god logistik vid barn- elev- och varutransporter.

Trafikplaneringen ska utformas med gång- och cykelbanor med belysning, så att elevernas färd till och från skolan blir trafiksäker.

Under stycket "Sociala frågor" saknas en analys av vad föreslagen detaljplaneändring får för konsekvenser för kommunal service med fokus på förskola och skola.

Sammanfattning

Planförslaget syftar till att pröva förutsättningarna för utbyggnad av bostadsbebyggelse i anslutning till tätorten Myggenäs i Almösund.

Planen medger för cirka 40 nya bostäder inom i befintlig struktur. Främst lägenheter, radhus och ett par friliggande villor. Ny bebyggelse möjliggörs norr om Almösundsvägen utmed ny lokalgata i skogsslänten samt på kommunens före detta reningsverkstomt. Planen möjliggör även för ny anslutning till Almösundsvägen, vilket innebär trafikmässiga förbättringar för verksamheter vid Almösunds marina och för ny bostadsbebyggelse. Utöver det fastställer planen ytor vid småbåtshamnen för att tillgängliggöra och utveckla området för allmänheten.

Kommentar: Synpunkter beaktas.

Analys om sociala frågor kompletteras till granskning.

Infartsvägen planerades för att liksom övrig väg i området, likt Almösundsvägen, vara av gångfartskaraktär. Fortsatt arbete med utformning och vägsträckning ses över till granskning.

Strategiska planeringsfrågor som behov av skola/förskola måste ske i ett tidigare stadium än i samråd till en specifik detaljplan. Antalet bostäder i detaljplan ligger som underlag för befolkningsprognos.

10. SOCIALFÖRVALTNINGEN

Beslut

Socialnämnden beslutar att godkänna planförslag för Ävja 1:29 och Mällby 1:29 med följande synpunkt: De behov som enligt socialnämnden behöver beaktas handlar sammanfattningsvis om ett ökande behov av lättskötta mindre bostäder ur tillgänglighetssynpunkt lämpliga för äldre och/eller funktionshindrade i ordinärt bostadsbestånd, i olika upplåtelseformer, nära service, kollektivtrafik och mötesplatser.

Barnkonversionen

Nämnden har använt Tjörns kommuns barnchecklista och kommit fram till att beslutet inte påverkar, får konsekvenser för eller på annat sätt berör barn.

Sammanfattning

Kommunstyrelsens miljö- och samhällsbyggnadsutskott har 2016-10-19 § 204 beslutat om samråd för rubricerad detaljplan. Socialnämnden ges nu möjlighet att lämna sina synpunkter över planförslaget.

Kommentar: Synpunkter noteras.

11. MILJÖAVDELNINGEN

Ärendet

Miljöavdelningen har beretts tillfälle att yttra sig över detaljplaneförslag för rubricerade fastigheter. Planen syftar till att pröva förutsättningarna för utbyggnad av bostadsbebyggelse i anslutning till Myggenäs tätort.

Miljöavdelningens synpunkter

Strandskydd

Det vore önskvärt med en tydligare strandskyddskarta på sida 12. Den del av föreslagen detaljplan som idag omfattas av strandskydd och som föreslås upphävas med anledning av att befintliga hus, marina och infrastruktur avskärmar mot strandområdet bör ses över.

Miljöavdelningen anser inte att platsen är avskärmad på ett sätt som avses med skäl nr 2 i 7 kap. 18 c § MB. Miljöavdelningen delar bedömningen att inga stora biologiska värden finns vid platsen dock är området idag tillgängligt för allmänheten. Tillgängligheten för allmänheten kommer försämrats och till viss del helt försvinna om området bebyggs med bostadshus. Exploatören bör se över om det finns möjlighet att motivera planläggning av platsen med något mer passande skäl.

Exploatören bör även se över motiveringar för nya sorters markanvändning som kan anses ge mer privatiserande effekter än nuvarande markanvändning då strandskyddet inträder vid ny plan.

Sammanfattningsvis behöver strandskyddsresonemanget utvecklas och nya särskilda skäl hittas för att motivera ett upphävande. Miljöavdelningen saknar resonemang kring strandskyddets syften och hur planläggningen kan komma att påverka de värden som

strandskyddet syftar till att värna. Slutligen så bör man se över om strandskyddet behöver upphävas på alla ytor enligt förslaget. Principen bör vara att upphävande endast ska ske där strandskyddsbestämmelserna inte längre är nödvändiga.

MKN

Resonemanget om varför planen inte kommer påverka någon av de beslutade miljö kvalitetsnormerna behöver utvecklas.

Förorenad mark

Innan markarbeten påbörjas vid plats med konstaterade föroreningar ska en saneringsanmälan göras till miljöavdelningen. Vid handläggningen av detta kan ytterligare provtagningar komma krävas för att avgränsa föroreningarnas spridning. Dessutom kommer ytterligare krav ställas på omhändertagande av förorenade massor och på hur schaktarbeten ska utföras.

Vattenverksamhet

Detaljplanen medger fler bryggor än vad som finns i dagsläget. Miljöavdelningen vill framlyfta att det i närområdet finns ålgräsängar. Platsen för planerade bryggor har potential att hysa ål gräs och är därmed att betrakta som bevarandevärd då den är eller har förutsättningar för att bli en viktig miljö för fiskens reproduktion. Bryggkonstruktioner försämrar förutsättningarna för ålgräs framförallt genom skuggeffekter men även genom de sekundära effekter som kommer av ett intensivare båtliv.

Dagvatten

Miljöavdelningen avvaktar bedömning av dagvattensituationen till dess en dagvattenutredning presenterats.

Ävja 1:29

Förråd/sjöbodar ska regleras så det inte kan tillskapas någon privat zon kring dem.

Mälby 1:29

Förråd/sjöbodar ska regleras så det inte kan tillskapas någon privat zon kring dem. För kommentar om bryggor se under rubriken "vattenverksamhet". Beroende på omfattningen av vattenverksamhet kan den även vara anmälningspliktig och hanteras då vid länsstyrelsen.

Hamnområdet

Vid uppställningsplatsen för båtar bör marken hårdgöras. Detta ställer krav på dagvattenhantering och i förlängningen troligtvis även någon slags rening av dagvattnet innan det släpps ut i recipienten.

***Kommentar:** Synpunkter noteras och beaktas. Se svar under nr 1. Länsstyrelsen.*

12. Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden har inget att erinra mot den föreslagna detaljplanen för Ävja 1:29 och Mälby 1:29 med flera, förutsatt att den anpassas efter kulturmiljön och

friluftslivet enligt definitionen som antogs av kultur- och fritidsnämnden 2008-09-29, § 65 (första och andra stycket nedan) samt att särskild hänsyn tas enligt kultur- och fritidsnämndens beslut 2012-02-06, § 6 (tredje stycket nedan):

- En kulturmiljö är den miljö som formats av människan och som anses ha kulturhistoriska värden. Exempel på kulturmiljöer kan vara byggnader, kulturlandskap och fornlämningar.
- Friluftsliv innebär vistelse och fysisk aktivitet utomhus i natur- eller kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på prestation eller tävling.
- För att bevara Tjörns kommuns unika och attraktiva landskapsbild är det viktigt att redan vid planeringen av nya byggnader och bostadsområden ta hänsyn till att horisontlinjen för berg och landskap bevaras.

Barnkonventionen

Nämnden har använt Tjörns kommuns barnchecklista och kommit fram till att beslutet inte påverkar, får konsekvenser för eller på annat sätt berör barn.

Sammanfattning

Kultur- och fritidsnämnden erbjuds möjlighet att yttra sig över detaljplanen för Ävja 1:29 och Mällby 1:29 med flera.

Tidigare beslut

Kultur- och fritidsnämnden hade inget att erinra mot programmet till detaljplanen när den presenterades 2009.

Kommentar: Synpunkter noteras.

13. NN

Hej! Jag har inte möjlighet att komma på möte ikväll... Heter [REDACTED] och bor på Ävja 1:111. Det jag är intresserad är vad som kommer för bebyggelse nedanför oss, så det inte blir för högt som kommer störa den lilla utsikten över hamnen som vi har... Annars är jag för att det byggs alternativ till villor i området.

Kommentar: Synpunkter noteras.

14. NN

Undertecknad är ägare till fastigheten Ävja 1:31-2, alltså en s.k. sakägare.

Kommentar till planförslaget

Min dotter och hennes familj bor i fastigheten Ävja 1:125. Genom avtal med mig har de sedan 20-talet år disponerat Ävja 1:31-2 som del i deras trädgård.

Detaljplaneförslaget redovisar en ny genomfartsgata endast ca 10 m från deras hus. Varken jag eller de finner detta acceptabelt. I den gamla, ännu gällande detaljplanen, är förvisso marken redovisad som gatumark men som en återvändsgata förbi dotterns hus. Det är en betydande skillnad mot att få genomfartstrafik genom trädgården, vid vissa tillfällen på året med betydande omfattning.

Den gamla planen är inte fullt ut genomförd och dess genomförandetid är utgången. Att en detaljplan kan ändras av en ny är jag medveten om men det ska finnas rimlighet i den påverkan en plan kan innebära på människors hälsa och säkerhet. I detta fall finns inga skäl att anlägga en genomfartsväg rakt genom en trädgård 10 m från dotterns husliv och bara 4 m från deras uteplats i söderläge.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Vägdragnings och utformningsstudier av infartsväg studeras vidare till granskning.

15. NN

Undertecknad är ägare till fastigheten Mällby 1:29 vilken ingår i rubricerad detaljplan. Detaljplanen på samråd t.o.m. 2016-11-30.

Vi driver tillsammans med Peter Hallgren, HB Almösunds strand. Verksamheten bedriver uthyrning av båtplatser vid bryggor inom eget vattenområde samt uppläggning av båtar vintertid på land.

Detaljplanens innebörd

Utan att ha tagit kontakt med oss presenteras nu 2016 ett förslag till detaljplan som inte på något sätt tar till vara vår vision av hur området kan utvecklas. En vision som låg till grund för vår ansökan om planbesked, vilken inlämnades till kommunen 2008.

De nya bostäderna inom hamnområdet har försvunnit, både från detaljplanens formulerade syfte och på plankartan. Ett nytt syfte har skrivits in; ”tillgängliggöra och utveckla området för allmänheten”. Detta är vår enskilda fastighet som nu ska göras tillgänglig för allmänheten? Hur ska det gå till utan vår medverkan? Avser kommunen tvångsinlösa fastigheten där en pågående verksamhet bedrivs. Detta innebär en direkt planskada med stora skadeståndsanspråk till följd som kommunen gör sig skyldig till.

Vi yrkar på att samrådsförslaget omarbetas vad gäller utnyttjande av fastigheten Mällby 1:29. Vi vill även att användningsgränsen mellan V1 och WV inom Mällby 1:29 flyttas ut ”i vattnet” för att medge en utfyllnad av upp till 3000 kvm. Vi står fast i uppfattningen att fastigheten ska bebyggas med bostäder. Fråga om risk för översvämning kan hanteras genom att markens nivå höjs till att ansluta till nivåer där dagens väg mot Almösunds marina ligger. Denna nivå bedöms klara de säkerhetsnivåer som Länsstyrelsen redovisar i handboken ”Stigande vatten”. Härtill ska planens syfte omformuleras om ”allmänhetens tillgänglighet” på vår enskilt ägda fastighet.

Vidare ska hela vårt vattenområde tas med i planen så vi kan ges tillfälle att utöka vår affärsverksamhet med uthyrning av båtplatser genom att förlänga våra bryggor.

Slutsats

I planbeskrivningen på sid 10 står att ”detaljplanen bedöms vara förenlig med programmet från 2009-01-26”. Denna uppfattning delar vi absolut inte, då planens syfte förändrats, då byggrätter på Mällby 1:29 utgått och då genomfartsvägen givits en helt ny sträckning.

Kommunens skriver också att de tar största möjliga hänsyn till befintliga bostäder och verksamhet vid sitt planeringsarbete samt att de inte vill försämra möjligheterna för

marin verksamhet i Almösund. Kommunen har inte levt upp till detta när enskild egendom med pågående verksamhet genom tvång planeras för allmän tillgänglighet.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Den planansökan och vision som yttrandet hänvisar till har kommunen inte sett som genomförbar av olika anledningar. Vilket kommunen framfört under arbetet med att ta fram samrådshandlingarna. Den främsta orsaken till varför bostäder inte är möjligt på denna plats är att Mällby 1:29 ligger mycket lågt i förhållande till havsnivåhöjning. Diskussion om sjöbodar eller annan verksamhet, aktiviteter, har förts. Bostadsbebyggelse är heller inte lämpligt på grund av det skyddsavstånd på 50 meter från pumpstationen på fastigheten 1:56>2. Denna information kom inte med i planbeskrivningen till samrådshandlingen vilket ska kompletteras i granskningshandlingarna.

Kommunen hänvisar även till Länsstyrelsens och SGI's yttrande. SGI's rekommendationer måste kommunen beakta vid planarbete, dvs. vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas. Klimatscenarierna indikerar att för de kommande 100 åren kan ökad nederbörd förväntas leda till ökade flöden och förhöjda nivåer i mark och vattendrag. Detta kan öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning. Översvämningförebyggande åtgärder, t ex uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas.

16. NN

Jag som är ägare till fastigheten Mellby 1:50, har i tidigare samråd, rörande rubricerade fastigheter, framfört synpunkter på i första hand trafik- o vägfrågor.

Dessa synpunkter minskar inte i det nu framlagda planförslaget.

Varvet, den nytillkommande byggnationen samt förtätningen som redogjorts för i förslaget, medför en kraftigt ökad trafik och buller på den nya vägen till området kring varvet. Blir inte detta förslag endast en flytt av problemet med ökad trafik/buller.

Enligt Norconsults beräkningar är nuvarande trafik till området c:a 580 fordon/ dygn i genomsnitt varje dag året runt. Tillkommande trafik antas bli c:a 300 fordon/dygn för nybyggnationen, vilket ger en dygnstrafik 880 fordon/dygn.

Detta skulle innebära att den nya vägen med dess projekterade kapacitet redan från början är ett problem vid mötestrafik då den är projekterad att vara 4,0-4,5 meter bred utan vägren och trottoar. Det är inte möjligt att bygga bredare på den sträckning som planen visar.

Med stor sannolikhet blir det också så att alla i Almösund kör den nya vägen för att ta sig till hamnområdet vilket ytterligare ökar belastningen.

Förvånansvärt nog har man inte lagt någon vikt på gående och cyklister, mopedister, som också skall använda vägen, utan förutsätter att dessa använder körbanan.

Tjörns kommun lägger ner stor ansträngning för de oskyddade trafikanterna i övriga delar av Kommunen.

Jag som fastighetsägare vill peka på att det finns möjligheter att ta ett helhetsgrepp för det framtida Almösund genom göra en grundstudie för hur man löser infrastrukturen i området och sedan börja att med denna utgångspunkt planera in både Örn och

Rönntången, där med stor säkerhet byggnation kommer till stånd framgent.

Som jag förstår är detta förslag inte detsamma som tidigare lagts fram.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Planförslaget som här i samrådsskedet arbetats fram grundar sig på programmets planförslag. På så vis är det ett nytt förslag som efter omarbetningar samråds.

Vägdragning och utformning av infartsväg studeras vidare till granskning. I dagsläget planeras det för blandtrafik likt andra lokalgator i området.

Trafikutredningens beräknade trafikmängd är för de mest hektiska dagarna på året. Då det är trafik till småbåtshamnen. Detta kan ses i proportion med att en normalvilla har en trafikstring på 5 bilresor per dag. 40 bostäder med 5 trafikrörelser per dygn ger ett snitt på 200 st trafikrörelser. Tyvärr ger trafikutredningen en något snäv bild i frågan. Norconsult har använt en erfarenhetsmässig bedömning för den trafikstring som ny exploatering och marinans verksamhet kan tänka omsätta de mest vältrafikerade dagarna på året.

Byggnation norr om planområdet och norr om befintlig bebyggelse, Örn och Rönntången, ser inte Kommunen som en möjlig utveckling. Kommunen har pågående planer på en tätortsutveckling på Almöstrand, söder om aktuellt planområde. Denna tätortsutveckling tillsammans med ett par mindre detaljplaner, likt Ävja 1:29 m.fl., kommer att tillgodo se kommunens behov av bostäder inom Myggenäs över en lång tid framöver.

17. NN

Jag som är ägare till fastigheten Mellby 1:51, har i tidigare samråd, rörande rubricerade fastigheter, framfört synpunkter på i första hand trafik- o vägfrågor.

Dessa synpunkter minskar inte i det nu framlagda planförslaget. Varvet, den nytillkommande byggnationen samt förtätningen som redogjorts för i förslaget, medför en kraftigt ökad trafik och buller på den nya vägen till området kring varvet. Blir inte detta förslag endast en flyttav problemet ökad trafik/buller?

Enligt Norconsults beräkningar är nuvarande trafik till området c:a 580 fordon/ dygn i genomsnitt varje dag året runt. Tillkommande trafik antas bli c:a 300 fordon/dygn för nybyggnationen, vilket ger en dygnstrafik 880 fordon/dygn.

Detta skulle innebära att den nya vägen med dess projekterade kapacitet redan från början är ett problem vid mötestrafik då den är projekterad att vara 4,0-4,5 meter bred utan vägren och trottoar. Det är inte möjligt att bygga bredare på den sträckning som planen visar.

Med stor sannolikhet blir det också så att alla i Almösund kör den nya vägen för att ta sig till hamnområdet vilket ytterligare ökar belastningen.

Förvånansvärt nog har man inte lagt någon vikt på gående och cyklister, mopedister, som också skall använda vägen, utan förutsätter att dessa använder körbanan.

Tjörns kommun lägger ner stor ansträngning för de oskyddade trafikanterna i övriga

delar av Kommunen.

Jag som fastighetsägare vill peka på att det finns möjligheter att ta ett helhetsgrepp för det framtida Almösund genom göra en grundstudie för hur man löser infrastrukturen i området och sedan börja att med denna utgångspunkt planera in både Örn och Rönntången, där med stor säkerhet byggnation kommer till stånd framgent.

Som jag förstår är detta förslag heller inte detsamma som tidigare lagts fram.

Kommentar: Synpunkter noteras. Se kommentar till yttrande nr 16.

18. NN

Vi ägare till fastigheten Mellby 1:31, har i tidigare samråd, rörande rubricerade fastigheter, framfört synpunkter på i första hand trafik- o vägfrågor.

Dessa synpunkter minskar inte i det nu framlagda planförslaget.

Varvet, den nytillkommande byggnationen samt förtätningen som redogjorts för i förslaget, medför en kraftigt ökad trafik och buller på den nya vägen till området kring varvet. Blir inte detta förslag endast en flytt av problemet ökad trafik/buller?

Enligt Norconsults beräkningar är nuvarande trafik till området c:a 580 fordon/ dygn i genomsnitt varje dag året runt. Tillkommande trafik antas bli c:a 300 fordon/dygn för nybyggnationen, vilket ger en dygnstrafik 880 fordon/dygn.

Detta skulle innebära att den nya vägen med dess projekterade kapacitet redan från början är ett problem vid mötestrafik då den är projekterad att vara 4,0-4,5 meter bred utan vägren och trottoar. Det är inte möjligt att bygga bredare på den sträckning som planen visar.

Med stor sannolikhet blir det också så att alla i Almösund kör den nya vägen för att ta sig till hamnområdet vilket ytterligare ökar belastningen.

Förvånansvärt nog har man inte lagt någon vikt på gående och cyklister, mopedister, som också skall använda vägen, utan förutsätter att dessa använder körbanan.

Tjörns kommun lägger ner stor ansträngning för de oskyddade trafikanterna i övriga delar av Kommunen.

Vi som fastighetsägare vill peka på att det finns möjligheter att ta ett helhetsgrepp för det framtida Almösund genom göra en grundstudie för hur man löser infrastrukturen i området och sedan börja att med denna utgångspunkt planera in både Örn och Rönntången, där med stor säkerhet byggnation kommer till stånd framgent.

Som vi förstår är detta förslag heller inte detsamma som tidigare lagts fram.

Kommentar: Synpunkter noteras. Se kommentar till yttrande nr 16.

19. NN

Vi ägare till fastigheten Ävja 1:28, har i tidigare samråd, rörande rubricerade fastigheter, framfört synpunkter på i första hand trafik- o vägfrågor.

Dessa synpunkter minskar inte i det nu framlagda planförslaget.

Varvet, den nytillkommande byggnationen samt förtätningen som redogjorts för i förslaget, medför en kraftigt ökad trafik och buller på den nya vägen till området kring varvet. Blir inte detta förslag endast en flytt av problemet ökad trafik/buller?

Enligt Norconsults beräkningar är nuvarande trafik till området c:a 580 fordon/ dygn i genomsnitt varje dag året runt. Tillkommande trafik antas bli c:a 300 fordon/dygn för nybyggnationen, vilket ger en dygnstrafik 880 fordon/dygn.

Detta skulle innebära att den nya vägen med dess projekterade kapacitet redan från början är ett problem vid mötestrafik då den är projekterad att vara 4,0-4,5 meter bred utan vägren och trottoar. Det är inte möjligt att bygga bredare på den sträckning som planen visar. Med stor sannolikhet blir det också så att alla i Almösund kör den nya vägen för att ta sig till hamnområdet vilket ytterligare ökar belastningen.

Förvånansvärt nog har man inte lagt någon vikt på gående och cyklistermopedister, som också skall använda vägen, utan förutsätter att dessa använder körbanan. Tjörns kommun lägger ner stor ansträngning för de oskyddade trafikanterna i övriga delar av Kommunen.

Vi som fastighetsägare vill peka på att det finns möjligheter att ta ett helhetsgrepp för det framtida Almösund genom göra en grundstudie för hur man löser infrastrukturen i området och sedan börja att med denna utgångspunkt planera in både Örn och Rönntången, där med stor säkerhet byggnation kommer till stånd framgent.

Som jag förstår är detta förslag heller inte detsamma som tidigare lagts fram.

Kommentar: Synpunkter noteras. Se kommentar till yttrande nr 16.

20. NN

Undertecknad, ägare till fastigheterna Mällby 1:29 och Ävja 1:125, är s.k. sakägare. Nedan redovisas planförslagets konsekvenser för oss samt våra kommentarer i övrigt.

Bakgrund

Fastigheten Mällby 1:29 är en strandfastighet där verksamhet i form av småbåtshamn bedrivs. Företaget HB Almösunds strand bedriver uthyrning av båtplatser vid bryggor inom eget vattenområde samt uppläggning av båtar vintertid på land. Undertecknad är delägare i ägarbolaget.

Fastigheten Ävja 1:125 är vår bostadsfastighet. Genom avtal disponerar vi även fastigheten Ävja 1:31-2, dvs den remsa i söder som utgör vår trädgård.

Program till detaljplan, 2009

För ca åtta år sedan ansökte vi om planbesked i syfte att uppföra bostäder inom fastigheten Mällby 1:29. Vår ansökan beviljades och ett programarbete genomfördes. Programhandlingen, daterad 2009-01-26, var föremål för samråd under februari och mars 2009. I alla de olika programalternativen A-C redovisades bl.a. 2 nya bostäder inom Mällby 1:29.

I programmet redovisades även förslag på olika vägdragningar fram till Almösunds

marina, strax öster om det nu aktuella planområdet. Samtliga förslag till vägdragningar var acceptabla för oss.

Detaljplan, 2016

Utan att ha tagit kontakt med oss presenterar kommunen nu 2016 ett förslag till detaljplan som inte på något sätt tar till vara vår ursprungliga vision av hur området kan utvecklas. Vi var relativt nöjda med programmets föresatser men är nu mycket kritiska till det nu aktuella planförslaget.

De nya bostäderna inom hamnområdet har försvunnit, både från detaljplanens formulerade syfte och på plankartan. Ett nytt syfte har skrivits in; ”tillgängliggöra och utveckla området för allmänheten”. Detta är vår enskilda fastighet som nu ska göras tillgänglig för allmänheten? Hur ska det gå till utan vår medverkan? Avser kommunen tvångsinlösa fastigheten där en pågående verksamhet bedrivs. Detta innebär en direkt planskada som kommunen gör sig skyldig till, med stora skadeståndsanspråk till följd.

Förslag till vägdragnings i planförslaget 2016 är helt oacceptabelt för oss. Förslaget innebär att ny väg föreslås i vår trädgård. Vi bor i fastigheten Ävja 1:125 och vår trädgård omfattar även den del av fastigheten Ävja 1:31 som ligger söder om vårt boningshus. Vi disponerar detta markområde genom avtal med ägaren till Ävja 1:31.

Detaljplanen redovisar denna nya genomfartsgata endast ca 10 m från vårt hus. Helt oacceptabelt. Planförslaget uppvisar i detta stycke en stor nedlåtenhet till oss som närmast berörd granne. I den gamla, ännu gällande detaljplanen, är förvisso marken redovisad som gatumark men som en återvändsgata. Det är en betydande skillnad mot att få genomfartstrafik genom trädgården, vid vissa tillfällen på året med betydande omfattning. Vi förordar att nuvarande gällande vägsträckning behålls framför den oacceptabla föreslagna vägen genom vår trädgård.

I planhandlingarna nämns att stundtals på året är trafikmängden till Marinan i öster stor. Samtidigt har någon uppdaterad trafikanalys inte gjorts och inte heller någon bullerutredning som avser det föreslagna vägen. I den trafikutredning som utförts anges antalet nya bostäder till 25 st. I detaljplanen redovisas 40 st. Med sex trafikrörelser per bostad ökar antal fordon från ca 140 fordon per dygn till ca 240 fordon per dygn och sommartid alltså betydligt fler, vilket anges i planbeskrivningen och vilket vi som bor i området känner till. Konsekvenser av denna trafikmängd från båtägare till Marinan redovisas inte.

Det nämns vidare att tung trafik inte trafikerar Almösunds Marina men vi som bor i området vet att lastbilstransporter både med båtar och servicefordon till verksamheter inom marinaområdet inte är ovanliga. Att få dessa i vår trädgård kommer vi aldrig att godta.

Den föreslagna vägsträckningen föreslås även på vår servitutsväg, som vi själva bekostat och i vars väggropp ledningar förekommer.

I programmets programredogörelse kan vi läsa att ägaren till småbåtshamnen på fastigheten Mällby 1:31 i söder motsatte sig vägdragnings på hans mark. Vidare kan vi läsa att dialog mellan kommun och ägaren till småbåtshamnen förts om vägens lokalisering. Nu motsätter vi oss vägdragnings i vår trädgård samt kommunen tar initiativ till dialog med oss.

Våra synpunkter i övrigt

Vi yrkar på att samrådsförslaget omarbetas vad gäller utnyttjande av fastigheten Mällby 1:29. Vi står fast i uppfattningen att fastigheten ska bebyggas med bostäder.

Fråga om risk för översvämning kan hanteras genom att markens nivå höjs till att ansluta till nivåer där dagens väg mot Almösunds marina ligger. Denna nivå bedöms klara de säkerhetsnivåer som Länsstyrelsen redovisar i handboken ”Stigande vatten”. Härtill ska planens syfte omformuleras ”allmänhetens tillgänglighet” på vår enskilt ägda fastighet ska tas bort.

Vidare ska hela vårt vattenområde tas med i planen så vi kan ges tillfälle att utöka vår affärsverksamhet med uthyrning av båtplatser genom att förlänga våra bryggor.

Byt ut och ersätt V1 mot B eller BC inom vår hamnfastighet. Vidare ska användningsgränsen mellan redovisade V1 och WV inom Mällby 1:29 flyttas ut ”i vattnet” för att medge en utfyllnad av upp till 3000 kvm.

Vi anför dessutom att område på plankartan betecknat med V2 (båtuppläggning) mellan vårt bostadshus och vattenområdet ska utgå. I gällande plan är detta område ett grönområde (park). Skillnaden mellan parkmark och båtuppställning endast ca 10 m från vår trädgård är avgörande vid värdering av vår bostadsfastighet. Ges förutsättningar för båtuppläggning av stora båtar mister vi visuell kontakt med havet från vår bostad. Buller och oljud från prasslande presenningar, vant och rep som slår i vinden mot master samt vinande oljud blåsiga dagar kommer att orsaka en mycket störande ljudbild alldeles inpå vår tomt.

Kommunen skriver också att de tar största möjliga hänsyn till befintliga bostäder och verksamhet vid sitt planeringsarbete samt att de inte vill försämra möjligheterna för marin verksamhet i Almösund eller i övrigt försämra boendemiljön. Kommunen har inte levt upp till detta när enskild egendom med pågående verksamhet planeras för allmän tillgänglighet och väg dras genom vår trädgård.

I planbeskrivningen på sid 10 står att ”detaljplanen bedöms vara förenlig med programmet från 2009-01-26”. Denna uppfattning delar vi absolut inte, då planens syfte förändrats, då byggrätter på Mällby 1:29 utgått och då genomfartsvägen givits en helt ny sträckning.

Kommentar: Synpunkter noteras. Se kommentar till yttrande nr 15.

21. NN

I egenskap av ägare till fastigheten Ävja 1:49, där vår tomt i öster och norr gränsar till den så kallade ”Skogsremsan”, motsätter vi oss den föreslagna detaljplanen med nyproduktion av nio radhus med en nockhöjd om 8 meter. Vi anser att vår boendemiljö kommer att påverkas negativt då bla utsikten mot öster och sydost kommer att begränsas av den nya bebyggelsen, att höjden (8m) på radhusen och närheten till vår bostad kommer att ha en negativ påverkan på ljusinflödet till fastigheten. För att bättre visualisera ovanstående vill vi att en skalenlig tredimensionell bild med radhusen inritade tas fram, detta torde med dagens datateknik vara enkelt. Kommunen skriver i planbeskrivningen ”målsättningen är att bostadshuset skall ligga inbäddade i grönskan

och inte framträdande från vägen eller befintlig bebyggelse” vidare står det att vad gäller Ävja 1:29 ”Föreslagen bebyggelse kommer ligga på de högre delarna av planområdet och kommer att få störst visuell påverkan”. Det framstår för oss helt klart att de planerade radhuslängorna på ett mycket markant sätt kommer att avvika och sticka ut från befintlig villabyggelse och bli väl synliga för omgivningen, dels genom en bostadsform som idag inte finns inom området, men också genom att tillåta en byggnadshöjd på 8 meter.

Gällande strandskyddet gör vi samma bedömning som länsstyrelsen gjorde i sitt remissvar från 2009 ”*Kan inte se att det finns några särskilda skäl för upphävande av strandskyddet enligt föreslagen, en revidering av planförslaget skulle kunna anpassas till strandlinjen så att den norra delen av fastigheten Ävja 1:29, inte bebyggs*”. I stället har i den nya planbeskrivningen ytterligare inskränkningar av strandskyddet gjorts, då ett område på Ävja 1:23 föreslås bebyggas med en friliggande villa, detta för att få ekonomi i projektet. Vi tror att denna utökning av planen har tillkommit för att lösa markfrågan mellan markägarna för Ävja 1:29 och Ävja 1:23, då denna fråga ej var löst vid tidigare planförslag. Denna slutsats kan dras utifrån vad ägaren till fastigheten Ävja 1:23 skriver i samrådsredogörelsen från 2009.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Utformning och höjder på ny exploatering ses över i fortsatt arbete. Bild/modell kan förtydliga hur påverkan på omgivningen blir.

Vad gäller strandskyddet se kommentar till yttrande nr1. Länsstyrelsen.

22. NN

Att bygga två stora flerbostadshus med 26 lägenheter intill Almösunds Marina tycker vi är en dålig ide. Det skulle skapa ökad trängsel och mångdubbling av biltrafik till området. Befintlig båtuppställningsplats, nu väl utnyttjad, skulle helt försvinna. Lägg ner dessa byggplaner! Då behövs heller ingen ny infart till marinan.

Den nu föreslagna nya infarten, via Slupgränd, skulle skapa stora olägenheter för följande fastigheter: Ävja 1 :55, Ävja 1: 143, Ävja 1: 1 09, Ävja 1: 125, Ävja 1: 128, Mällby 1 :50 och Mällby 1:51. Med tanke på det besvärliga läge som skulle uppstå om kommunens byggplaner genomförs, måste alla tänkbara möjligheter till ny infartsväg beaktas. Om vi för en stund bortser från en gammal gatuplan (1962?) och en på ett papper ritad plangräns, och i stället ser på den fysiska verkligheten. så vore det kortaste, billigaste och för de flesta minst störande alternativet att bygga en ny infartsväg tvärs över Göte Anderssons båtupplägningsplats.

Motivering: Under senare tid har båthantering hos Göte A i huvudsak förekommit under vår och höst, tisdagar och torsdagar efter kl 17. Övrig tid förekommer en del biltrafik. Den nya vägen över varvsområdet skulle kunna avgränsas med t.ex betongplintar förutom vid en öppning för båttransporter. Vägbulor, varningsskyltar och kanske ljusreglering eller bommar kan göra det kristallklart att båthanteringen har företräde.

OBS att det skulle vara enkelt att anlägga en säker gång och cykelbana längs med vägen

också detta med hjälp av t.ex betongplintar. Denna gångbana får direktanslutning till gångtunnel under väg 160 och busshållplats. Med denna vägplacering blir ingen av ovan nämnda fastigheter utsatt för nya olägenheter.

Göte A skall självklart ha relevant och generös ekonomisk kompensation för ingreppet på varvsområdet.

Ovanstående lösning är inte idealisk men ej heller orealistisk. Jämför gärna med Skärhamn där vägen till fiskindustri, restauranger, båtklubb, badplats, akvarellmuseum m.m går rakt igenom område för båthantering.

Slutligen skall med emfas påpekas att hela detta förslag är en direkt konsekvens av kommunens byggplaner och inget vi annars skulle förorda.

Önskar att ni inte lägger vägar som ni ritat eller den mängd hus bakom 1:43 då det kommer att störa boende runt boendearcan samt fler bilar, mopeder mm till och från kommer att störa ett flertal boende.

När trädfällningen gjordes 2010 på 1:29 blev vår gräsmatta en leråker så vi blev tvungna att sätta L-stöd samt dränering till en stor kostnad. Hur löses det. Vi har fått gräva flertal ggr pga att vatten rinner ut på vägen som vi ej har att göra med utan 1:29 är orsak till detta så en mänsklig dragning av vägar och bebyggelse vore önskvärd. Samt tas ju all utsikt bort för flertal boende det är synd och ogenomtänkt.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Planförslaget som här i samrådsskedet arbetats fram grundar sig på programmets planförslag. På så vis är detta ett nytt förslag som efter omarbetningar samråds.

Lägenheter och mindre bostäder är mycket efterfrågat i Myggenäs och av stort allmänt intresse. Myggenäs har stor potential för att uppnå flyttkedjor om de äldre, som idag bor i villor, kan flytta till mindre bostäder.

Vägdragning och utformning av infartsväg studeras vidare till granskning. I dagsläget planeras det för blandtrafik likt andra lokalgator i området. Kommunen ser positiv på yttrandets föreslagna vägsträckning.

23. NN

Att bygga två stora flerbostad hus med 26 lägenheter intill Almösunds Marina tycker vi är en dålig ide. Det skulle skapa ökad trängsel och mångdubbling av biltrafik till området. Befintlig båtuppställningsplats, nu väl utnyttjad kulle helt försvinna. Lägg ner dessa byggplaner! Då behövs heller ingen ny infart till marinan.

Den nu föreslagna nya infarten, via Slupgränd skulle skapa stora olägenheter får följande fastigheter: Ävja 1:55, Ävja 1:143 Ävja 1:109 Ävja 1:125, Ävja 1:128 Mällby 1:50 och Mällby 1:51. Med tanke på det besvärliga läge som skulle uppstå om kommunens byggplaner genomförs måste alla tänkbara möjligheter till ny infartsväg beaktas. Om vi får en stund bortser från en gammal gatuplan (1962?) och en på ett papper ritad plangräns och i stället ser på den fysiska verkligheten, så vore det kortaste billigaste och för de flesta minst störande alternativet att bygga en ny infartsväg tvär över Göte Andersson båtuppställningsplats.

Motivering: Under senare tid har båthantering ho Göte A i huvudsak förekommit under vår och höst, tisdagar och torsdagar efter kl 17. Övrig tid förekommer en del biltrafik. Den nya vägen över varvsområdet skulle kunna avgränsas med t.ex. betongplintar förutom vid en öppning för båttransporter. Vägbulor varningsskyltar och kanske ljusreglering eller bommar kan göra det kristallklart att båthanteringen har företräde.

OBS att det skulle vara enkelt att anlägga en säker gång och cykelbana längs med vägen också detta med hjälp av t.ex betongplintar. Denna gångbana får direktanslutning till gångtunnel under väg 160 och busshållplats. Med denna väg placering blir ingen av ovan nämnda fastigheter utsatt för nya olägenheter. Redan i dag går många personer varje dag över Göte A: varvsområde ibland på ett irrationellt sätt. Om föreslagna rad- och flerbostadshus skulle bli verklighet kommer antalet gående att öka mycket kraftigt. Den föreslagna nya vägen inkl g/c äg kommer att öka trafiksäkerheten avsevärt. Vägförslag A B eller C från program till detaljplan 2009 är möjliga alternativ.

Göte A skall självklart ha relevant och generös ekonomisk kompensation för ingreppet på varvsområdet.

Ovanstående lösning är inte idealisk men ej heller orealistisk. Jämför gärna med Skärhamn där vägen till fiskindustri, restauranger, båtklubb, badplats, akvarellmuseum m.m går rakt igenom område för båthantering.

Slutligen skall med emfas påpekas att hela detta förslag är en direkt konsekvens av kommunens byggplaner och inget vi annars skulle förorda.

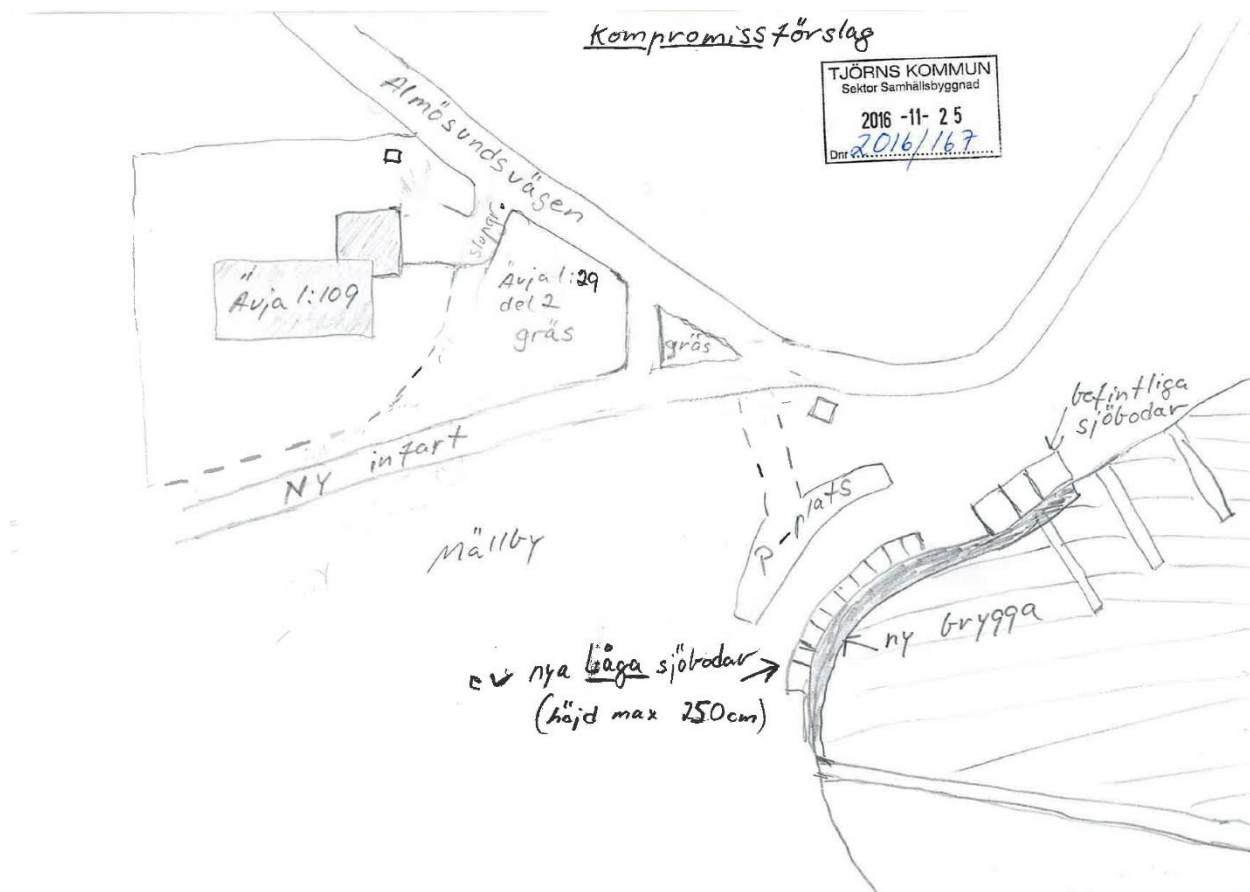
Efter att ha besökt samrådsmötet i går 22.11 har vi förstått att den presenterade planbeskrivningen för Ävja 1 :29 del 2 inte skall ses som ett färdigarbetat förslag på utformning, utan mer som EN tänkbar lösning av många möjliga. Det framgick även vid samtal med markägaren att utritade sjöbodar och deras hypotetiska placering inte var något som hon prioriterat eller ens föreslagit.

Vi föreslår att eventuell ny infartsväg byggs enligt bifogade skiss (vi ritat inte jättebra men idén bör gå att förstå). Förslaget innebär att vägen till marinan blir rak och med liten höjdskillnad, samt att det blir lätt att svänga vänster ut på Almösundsvägen.

Eventuella sjöbodar bör förläggas nära sjön och vara så låga som möjligt. Kan man tänka sig att Ävja

1 :29 del 2 och Ävja 1 :56 de12 byter ägare för att underlätta?

PS Som vi tidigare föreslagit är den minst dåliga placeringen av ny infartsväg fortfarande tvärs över, eller längs norra kanten av Göte Anderssons båtvarv. DS



Angående nybyggnadsplaner i Almösund har vi följande synpunkter:

1. Längs Almösunds (vattnets) sydvästra strand (norr om gångbron) finns 3 st båtvarv inkl stora ytor för uppställning av båtar och bilar. En enda liten grön yta finns, nämligen Ävja 1:29 del 2. Denna lilla oas bidrar med luft, ljus och grönska i ett redan alltför förtätat bostadsområde. Att asfaltera och bygga P-platser och sjöbodar vore mycket negativt. Avloppslukt från befintlig pumpstation lär inte öka trivseln i föreslagna sjöbodar. Låt bli att bygga något på Ävja 1:29 del 2!
2. Trafiken till Almösunds Marina har minskat betydligt sedan frisörverksamheten flyttade. Därför behövs knappast någon ny infartsväg. Om vägen ändå skall byggas bör den vara så kort och rak som möjligt. Den bör byggas så långt bort som möjligt från befintliga bostadshus och så nära Göte Anderssons båtvarv som möjligt. Någon omväg via Slupgränd inkl 90 graders krök mot Almösundsvägen får inte komma i fråga!

Kommentar: Synpunkter noteras. Se kommentar till yttrande nr 22.

24. NN

Synpunkter:

För att framhäva idyll, natur och miljö på Tjörn.

1. Förtätning bör minskas, förhållande till framlagd plan.
2. Med inflyttning av ca.300 till 400 personer skapas inte en positiv syn från befintlig befolkning.
3. Vägnätet på planen är ej relevant och ej genomtänkt.
4. Varför inte lägga tyngd på natur och sjö så att fisk kommer tillbaka?
5. Allmänheten skall ha tillgång till strandkant.6. Ta gärna hänsyn till ekonomiska möjligheter för projekt före ny detaljplan.

***Kommentar:** Synpunkter noteras. Tjörns kommun har som uppsatt mål att antalet permanentboende i kommunen skall öka. Det innebär att fler bostäder behövs. I Myggenäs samhälle visar bostadsförsörjningsprogrammet att alternativ till bostäder annat än villor finns det stort behov av. Detaljplanens närhet till Myggenäs centrum och tillgång till service, handel och kollektivtrafik är positivt ur hållbarhetssynpunkter.*

Så som ägare till 1:55, i tidigare yttrande påpekat, i yttrandet till program till detaljplan, behövs en ny infartsväg till småbåtshamnen och båtservice företag. Denna vägsträckning, som samrådsförslaget redovisar, har tillsammans med markägare utsetts som möjlig.

25. NN

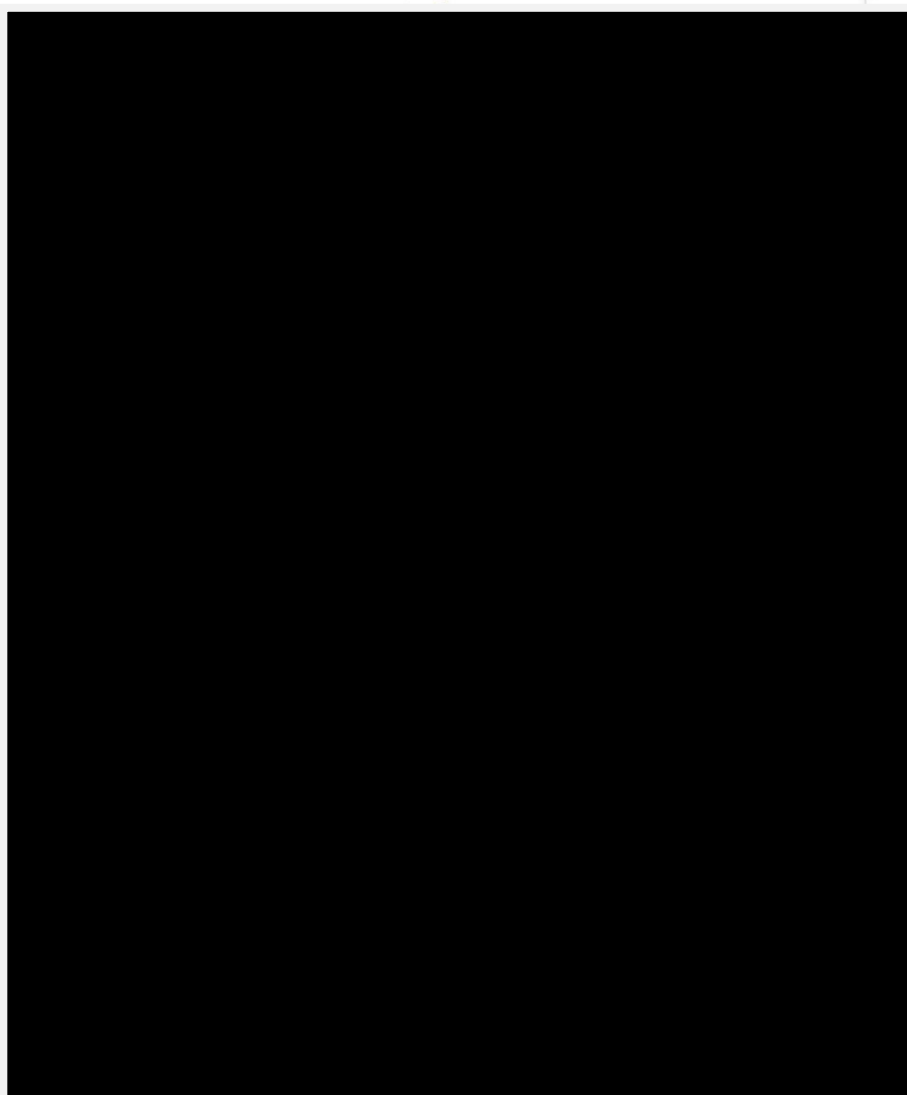
TJÖRNS KOMMUN
Sektor Samhällsbyggnad
2016 -11- 29
Dnr 2016/167

Nödde
16-11-27

Blad(2)

Förslag till väg dragning
från varvet i Almösund
& ut till väg 160.

Delägare från fastigheten
Ävja 1:51





Kommentar: Synpunkter noteras. Föreslagen vägdragning är över ett brant bergsparti. Detta skulle behöva utredas i ett separat planeringsunderlag. Enligt Tjörns kommuns strategiska dokument för Myggenäs, tätortsstudien för Almösund-Myggenäs-Almön (2010-12-13) är inte detta ett område som planeras för bebyggelse. Hela området ligger också inom strandkydd.

26.
NN

Samhällsbyggnads
förvaltningen
47180 Skärhamns



Samråd Mellby 1:29
Hija 1:22
Mellby 1:28

Markområdet Makulerad på Mellby 1:29
se förstoring av makuleringen, ingen gräns
dubb framtagna trots att det var dubb
i sten så man kunde tagit fram denna med
en magnet. dubben saftes vid det lagliga
storskiftet och användes även vid klyvning
en 1881, detta innebär att mätningar
na i Sundet gäller ej utan dessa tillhör
Mellby 1:31 eftersom gradtalet var 2.0 så
är 2000 m bara halva området den andra
halvan finnes på Mellby 1:3 och Mellby 1:4.

Alla försök att få ut markområde miss
lyckas eftersom det inte finnes någon strand
område på Mellby 1:29, så samtliga mät
ningar i Sundet makuleras och Mellby 1:31
tar över dessa

Mellby 1:31 öger samtliga om-
råden av Mellby 1:29 och även stranden
på Mellby 1:6, där strandlinjen går
97,8 m väster utt och svänger till vänster
vid strandlinje märket, det fort sätter till
Mellby 1:3, den sista bitarna Mellby 1:6
och 1:7 måste mätas

Man har även tagit bort högvatten i
märket på Mellby 1²⁶ och ej räknat med
lågwater märket från denna linje är
längden mätt till stranden av Almon
Hallgren Pettersson. Har ingen del av
vattnet i sundet.

Utfyllnaden när man ändrar ett
vattenområde till ett markområde, bör
snarast tagg bort och betalas av Hallgren
Pettersson.

Andersson båt HB äger hela Mellby 1²⁹
och eftersom han äger vattnet äger han även
strandlinjen på ~~1²⁶~~ Mellby 1²⁶ från till den
södra gränsen av Bya laget.



Bil 1 Förstoring av Markeringen av mark
området

Bil 2 strandlinjen över till södra gränsen
på Tjärnsidan.

Bil 1

uenna karta avrättade gränsbestämningen fastställd av ägodelningsdomaren i Orusts och Tjörns domsaga; betygar

Stpl. 2:- På ämbetets vägnar:

Ant. å exp. →

Bertil Koch.



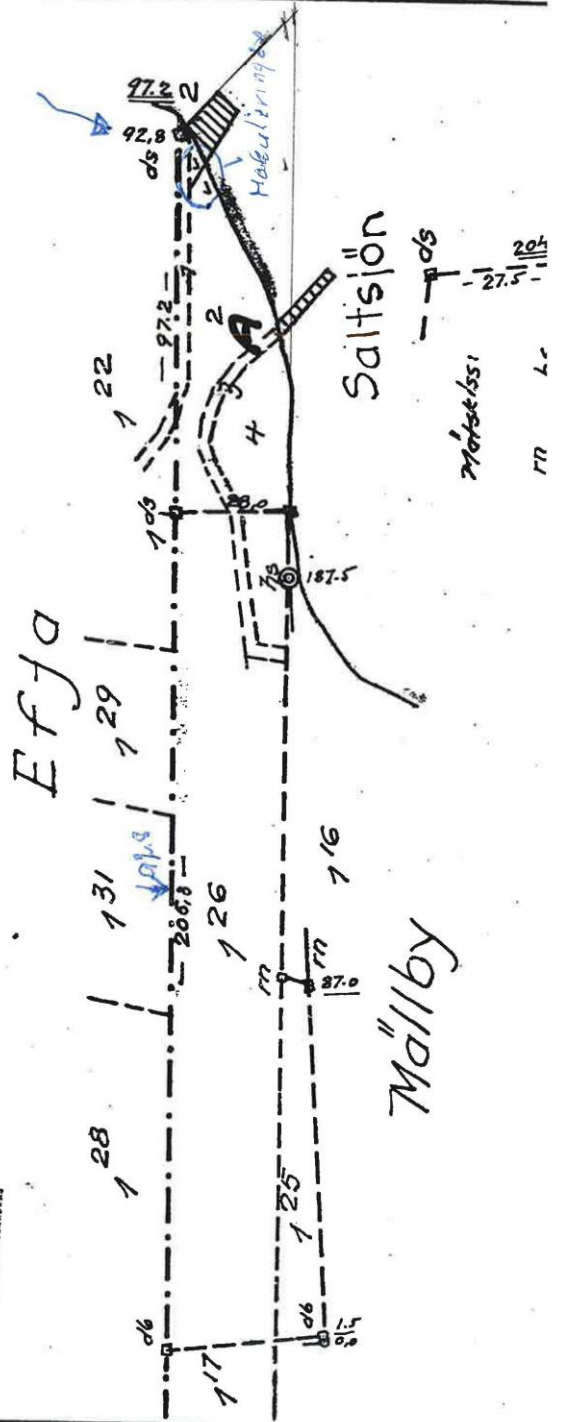
roide i Saltsjön jämlik 12 kap. 4 § jordbruker.

Med området följer samma rätt till utfart, som må tillkomma styckningsfastigheten

Lögenheten Mällby 126 åger rätt att begagna ågorig. nr 3 såsom utfartsväg till Almö-sunds brygga.

Med stamfastigheten följer rätt att begagna det avstyckade området som strandplats.

R. Nr. 129





Kommentar: Synpunkter noteras. Fastighetsregister och fastighetsgränser är aktualiserade 10e oktober 2016. Är det så att markägaren inte anser att dessa gränser stämmer får markägaren kontakta Lantmäteriet för att göra en fastighetsutredning. Kommunen utreder inte fastighetsgränser utan beställer dessa från Metria som får sin data från Lantmäteriet.

27. NN

Var på samrådsmötet den 22 nov. i Skärhamn.

Nu undrar jag om det är möjligt att ta bort det prickade området på fastigheten Ävja 1:141, när arbetet kommer att utföras i detta område, utan kostnad för mej. För ev. förtätning i området enl. kommunen.

Kommentar: Synpunkter noteras. Fastigheten ligger en bit utanför planområdet och angränsar inte. Vidare i granskningskedet får det utredas om plangränsen kan utökas och vilka konsekvenser det kan föra med sig.