

DETALJPLAN för
Hövik 3:23 m.fl.
Tjörns kommun
– standard planförfarande

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Kommunstyrelsens miljö- och samhällsbyggnadsutskott beslutade vid sammanträde 2017-05-10 § 129 att sända rubricerad detaljplan på samråd. Detaljplanen har varit utsänt för samråd under tiden 2017-05-24 – 2017-06-21. 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 2017-02-14, samt till remissinstanser enligt remisslista daterad 2017-05-22.

Totalt har 18 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	Synpunkter rörande strandskydd, påverkan på MKN för vatten, risk för översvämning samt geoteknik.	Nej
2. SGI	Kompletterande geoteknisk utredning rekommenderas. Utredda mer av förutsättningar för ras, skred och erosion samt för bergras och blocknedfall.	Nej
3. Trafikverket	Fråga avseende väghållarskap för del av väg 711.	Nej
4. Lantmäterimyndigheten	Ingen erinran. Övriga synpunkter avseende avtalsservitut bland annat.	Nej
5. Ellevio	Ingen erinran.	Nej
6. Skanova AB	Ingen erinran.	Nej

7.	Bohusläns museum	Arkeologisk utredning av berörda land- och vattenområden efterfrågas.	Nej
8.	Västtrafik	Ingen erinran.	Nej
Föreningar			
9.	Naturskyddsföreningen	Oro över påverkan av befintlig ålgräsäng och storleken av ersättningsbyggnationen.	Ja
Kommunala instanser			
10.	Barn- och utbildningsnämnden	Trafiksäkerhet för elevers färd till skola.	Nej
11.	Kultur- och fritidsnämnden	Ingen erinran.	Nej
12.	Socialnämnden	Behovet är ökande av lättskötta mindre bostäder ur tillgänglighetsperspektiv i olika upplåtelseformer, nära service, kollektivtrafik och mötesplatser.	Nej
Sakägare eller motsvarande			
13.	N.N	Synpunkt med anledning av "q" och "k" planbestämmelse.	Nej
14.	N.N	Synpunkt ang. höjd på ersättningsbyggnation, parkering, sjöbodas och busstrafik.	Ja
15.	N.N	Synpunkter ang. höjd på ersättningsbyggnation, sjöbodas, trafik, parkering, småbåtshamn, m.m.	Ja
16.	N.N	Synpunkter ang. höjd på ersättningsbyggnation, sjöbodas, trafik, parkering, småbåtshamn, m.m.	Ja
17.	N.N	Synpunkter ang. höjd på ersättningsbyggnation, sjöbodas, trafik, parkering, småbåtshamn, m.m.	Ja
18.	N.N	Synpunkter ang. höjd på ersättningsbyggnation, nybildning av gemensamhetsanläggning, parkering m.m.	Ja
19.	N.N	Parkeringsförslag.	Nej
20.	N.N	Synpunkter ang. höjd på ersättningsbyggnation, småbåtshamn och trafikplanering.	Ja

SAMMANFATTNING INKOMNA SYNPKTER

Inkomna yttranden ifrågasätter platsens lämplighet för byggnation i ett ”utsatt” läge. Utsatt på grund av risk för översvämning vid högvatten då kommunikationer, vägar, översvämmas. Lämpligheten i val av plats ifrågasätts ur ett geotekniskt perspektiv samt utifrån strandskyddets syften. Samtidigt är flertalet positiva till att det tillkommer bostäder. Det önskas att det kommer bli helårsboende hellre än att det är delårsboende.

Oro finns över att förhållandena för Ålgräsängen och MKN för vatten blir försämrade. Dels på grund av utbyggnaden av småbåtshamnen, trots att den placeras på djupare vatten där det inte finns Ålgräs. Men även på grund av markförhållandet ute på udden som enligt geoteknik utredning kräver en tryckbank till havs och då påverkar vattenmiljön.

Många sakägare har åsikter om höjden på nybyggnationen som i samrådsförslaget har en nockhöjd på 16 meter mot dagens 9,3 meter.

Det efterfrågas förlängd gång- och cykelväg utmed Höviksnäsvägen ner till Gamla Höviksnäs samt att det anses positivt att se över busshållplatsläget som idag stannar på Höviksnäsvägen. Det ges ett par förslag på trafiksituationen utifrån att begränsa trafik och hastigheten.

Utifrån kulturmiljö så finns det många olika uppfattningar i yttrandena. Ur fornlämningsperspektiv så bör en arkeologisk utredning göras på land och i vattenområden.

Parkering inom fastigheten 3:23 för befintliga fastigheter efterfrågas.

Fastighetsägare är ifrågasättande till skapandet av en samfällighetsförening i syfte att förvalta planområdets allmänna platsmark.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR FORTSATT ARBETE:

- Dialog med Länsstyrelsen om alternativa lokaliseringar för byggnader samt alternativa lokaliseringar av småbåtshamn

UTREDNINGAR SOM SKA UTFÖRAS I GRANSKNINGSSKEDET:

- Dagvatten och VA-utredning
- Kompletterande Geoteknik utredning
- Riskåtgärder, översvämning problematik
- Bergtekniskt (bergras och blocknedfall)
- Strömmodeller. Utredda om ändrad vattengenomströmning.
- Arkeologisk utredning, marin och på land.

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

Förslag till detaljplan för bostäder, verksamhetslokaler och båtplatser i gamla Höviksnäs, Hövik 3:23 i Tjörns kommun, Västra Götalands län.

Handlingar daterade 2017-04-27 för samråd enligt 5 kap 11 och 11 a §§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Om ärendet

Enligt planbeskrivningen är syftet med detaljplanen att ”genom planbestämmelser reglera området utifrån dagens förutsättningar och att möjliggöra en utveckling av udden. Befintlig bebyggelse bekräftas i detaljplanen och de hus som inte har möjlighet för parkering på kvartermark får möjlighet att ingå i en gemensamhetsanläggning för parkering. Syftet med detaljplanen är också att pröva en utökning av befintlig hamn”.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen anser att vald lokalisering av planerade bostäder och utökad småbåtshamn är olämplig med hänsyn till de negativa effekter på vattenmiljön som kan bli konsekvensen av planförslagets genomförande. Om kommunen väljer att gå vidare med planläggningen behöver frågor som berör strandskydd, påverkan på MKN för vatten, risk för översvämning samt geoteknik bearbetas.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör strandskydd, MKN för vatten, risk för översvämning samt geoteknik måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte skall komma att prövas.

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.

Geoteknik

Sveriges geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande, daterat 2017-06-16. SGI anser att det behövs kompletterande analys/bedömning av förutsättningar för att vidta

nödvändiga stabilitetshöjande åtgärder för udden. SGI anser också att förutsättningar avseende ras, skred och erosion i södra delen av planområdet inte har studerats/beskrivits i planhandlingar. Detsamma gäller frågor som berör bergras och blocknedfall vid naturområdet i sydost som gränsar till en brant bergslänt. Länsstyrelsen delar SGI:s synpunkter och gör ingen annan bedömning. SGI:s yttrande bifogas i sin helhet.

Kommentar: Synpunkter beaktas. Befintlig bebyggelse ska utredas ur geoteknisk och bergteknik synvinkel.

Strandskydd

Kommunen behöver redogöra vilka särskilda skäl som anses finnas för att upphäva strandskyddet på mark som avser bostäder (B och BC). Detsamma gäller särskilda skäl för att ge dispens för bryggorna och tryckbanken m.m. Kommunen behöver också redovisa vilka avvägningar som har gjorts mellan strandskyddets syften och intresset att exploatera för ny bebyggelse och nya bryggor. Med tanke på de skador som riskerar att uppstå enligt MKB:n är det tveksamt att intresset av bryggorna och de nya bostäderna väger tyngre än strandskyddets syften i området. Det finns gott om oexploaterad mark inom Höviksnäs som vore lämpligare att exploatera för att tillgodose behovet av fler bostäder. Kommunen har heller inte redogjort tydligt för behovet av mer båtplatser och varför utökningen måste ske i denna hamn. Inför granskningskedet behöver kommunen uppfylla nedanstående punkter för planerade bostäder på udden och utökning av småbåtshamnen:

1. Kommunen måste tydligare formulera vilket behov (bl a antalet bostäder och båtplatser) som planen ska tillgodose, och förklara varför det är ett angeläget allmänt intresse som långsiktigt ger fördelar åt samhället.
2. Man måste peka på platser/områden som vid en någorlunda förutsättningslös blick på kartan (eller en användbar ÖP) verkar möjliga att kunna tillgodose behovet. Den geografiska omfattningen på studien bör vara rimlig med hänsyn till det behov som ska tillgodoses. Man måste för varje sådant område ta ställning till om det är möjligt för att tillgodose det avsedda behovet. För varje område som vid närmare analys förkastas, måste detta motiveras. En viss minskning av omfattningen bör också övervägas om det gör området möjligt från övriga aspekter.
4. Slutligen måste det valda området ställas mot det/de minst omöjliga/orimliga alternativen. Vid den jämförelsen behöver graden av huvudalternativets skada på strandskyddets syften vägas in. Ju större skada på strandskyddet, desto högre krav på att annan lokalisering inte är möjlig.
5. Inom huvudalternativet behöver också alternativa utformningar (disposition av planområdet) som kan minska skadan på strandskyddet studeras.
6. Även om inga möjliga alternativ finns, kan vägningen mot områdets skyddsvärden i vissa fall leda till att det ändå inte finns förutsättningar att upphäva strandskyddet (prop 2008/09:119, s 106).

Kommentar: Synpunkter noteras och beaktas. I fortsatt arbete ska kommunen tydligare visa på de särskilda skäl som ligger till grund för att upphäva strandskyddet. Kommunen ska i granskningshandlingen tydligare formulera vilket behov som detaljplanen ska

tillgodose ur ett långsiktigt och allmänt intresse samt se över planområdets gränser.

Kommunen har strategiska dokument; aktuell ÖP, tätortsstudie över Höviksnäs, program för centrala Höviksnäs och program för inaktuella detaljplaner där kommunen pekar ut platser med en ambition att planlägga eller ändra markanvändningen för. Tätortsstudien pekar på flera områden för bostadsändamål som utreds närmare i detaljplanering.

Omfattningen av exploateringen utreds vidare i granskningsskedet.

MKN för Vatten

Vald lokalisering av byggnader/bostäder bedöms olämplig då det innebär att man behöver göra stora ingrepp i vattenmiljön för avschaktningar och anläggande av tryckbank. Vid tillståndsprövningar av vattenverksamhet ska alltid en avvägning mot 11 kap. 6§ i miljöbalken göras, dvs. nyttan med åtgärden ska överväga den skada den kan tänkas medföra. Det blir i det här fallet svårt att se hur nyttan med aktuell placering av byggnaderna kan överbygga den skada i vattenmiljön som det medför. Byggnader kan fylla sin funktion som bostäder utan att ligga vid vattnet och ianspråkta vattenområde. Placeringen kan inte heller anses förenlig med miljöbalkens 2 kap. 6§ val av plats som säger att: För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Innanför planerad tryckbank ligger en grund havsvik och samtliga grundområden inom djupintervallet 0-6 meter har ett mycket stort värde som yngelplatser och uppväxtområde för fisk och andra marina organismer. MKB:n redovisar att en stor del av viken täcks av en tät ålgräsäng som idag inte har någon påväxt av fintrådiga alger. Ålgräsängar utgör en mycket viktig uppväxtmiljö och födosöksplats för många fiskarter. Inom undersökningsområdet finns vidare två typer av livsmiljöer som bedömts som skyddsvärda Natura 2000-naturtyper enligt EU:s art- och habitatdirektiv. Större delen av viken har klassificerats till naturtypen 1160 Stora grunda vikar och sund, medan de inre delarna av viken klassificerats som 1140 Blottade sand- och lerbottnar. Tryckbank påverkar dels bottenmiljön där den anläggs men också omgivningen genom grumling vid anläggningsskedet och att den vid driftskedet bidrar till förändrad vattengenomströmning. En försämrad vattengenomströmning kan bland annat bidra till en ökad påväxt av fintrådiga alger på ålgräset. Läget där bostäderna planeras ligger också utsatt för höjda vattennivåer och det går inte att utesluta att det i framtiden kan komma att krävas fler ingrepp i vattenområdet för att skydda byggnader från översvämningar.

Det är Länsstyrelsens uppfattning att alternativa lokaliseringar för byggnaderna behöver utredas som inte innebär onödiga ingrepp i vattenområdet. I de fall stabilitetsförbättrande åtgärder ändå behöver utföras (oavsett om bostäder uppförs eller ej) bör andra alternativ än tryckbank och avschaktningar undersökas, exempelvis spontning eller annat som innebär begränsade ingrepp i vattenmiljön.

Även planen på att utöka småbåtshamnen på aktuell plats ifrågasätts eftersom den är belägen vid ett värdefullt grundområde. Ett ökat antal båtar och ökad båttrafik i området medför miljöpåverkan i sig. Vidare krävs enligt planen anläggande av vågbrytare för att göra den yttre delen av hamnen som är utsatt för väder och vind funktionell för nya

båtplatser. Vågbrytaren kommer inte endast påverka botten under konstruktionen (genom beskuggning och nedfall av organiskt material) utan kommer också att påverka vattengenomströmningen i viken. Förändrad vattenomsättning kan bidra till ökad påväxt av fintrådiga alger på ålgräset. En förändrad vattenomsättning kan också ge en ökad sedimentation innanför vågbrytaren vilket i förlängningen kan ge ett ökat behov av muddring.

Alternativet att utöka längden på befintliga flytbryggor i hamnen är direkt olämplig då området där befintliga bryggor ligger är grunt och muddringar har tidigare krävts för att hålla erforderlig djup för båtar. Förlängs bryggorna kommer de intilliggande grundare områdena i viken behöva muddras. Detta kan komma att skapa påverkan på ålgräset, dels genom att det grävs bort och dels genom grumling. Muddring innebär vidare att bottenstrukturen förändras och ökar risk för resuspension av bottensedimentet. Eftersom muddermassorna måste omhändertas på något sätt innebär de också en miljöpåverkan på den plats de avyttras. Genom att inte nyetablera i områden som kräver ny muddring kan mängden muddermassor som måste omhändertas begränsas.

Länsstyrelsen är av uppfattningen att verksamheter bör anpassas till de omständigheter som råder på platsen. Åtgärder som kan påverka ålgräset eller som kan motverka dess återetablering ska undvikas. Ålgräset längs med hela Bohuskusten är mycket hårt utsatt och har blivit starkt tillbakapressat under de senaste åren. I Havs- och vattenmyndighetens rapport 2016:9 (Handbok för restaurering av ålgräs), redovisas att mer än 60% av allt ålgräs försvunnit i Bohuslän sedan 1980-talet. På grund av den kraftiga tillbakagången är det viktigt att det kvarvarande ålgräset ges så god möjlighet som möjligt att behålla och utöka den utbredning som den har idag.

En relativt ny avhandling, *Restoration and management of eelgrass (Zostera marina) on the west coast of Sweden (Eriander 2016)*, visar att särskilt flytbryggor har stor påverkan på ålgräs. Avhandlingen visar att inget ålgräs växer under just flytbryggor, bland annat till följd av de skuggeffekter som bryggorna medför. Studien visar också att ålgräs i omgivningen påverkas. Avhandlingen finns på följande länk: <http://hdl.handle.net/2077/47969>.

Bryggstudien behandlas mer ingående i delarbete Paper I, *The effects of small scale coastal development on the eel-grass (Zostera marina L.)*.

Alternativa lokaliseringar för utökning av båtplatser behöver utredas. Vidare bör man också utreda möjligheten till uppställningsplatser för båtar på land samt fler ramper för iläggning för att lösa båtplatsbristen.

Om Tjörns kommun ändå väljer att gå vidare med planen behöver kommunen:

- Undersöka hur dagvatten ska tas omhand på bästa sätt samt ta fram en dagvattenplan så att påverkan på recipient begränsas.
- Genomföra strömmodelleringar för att illustrera hur vattenomsättningen ser ut idag och hur den förändras av planerade arbeten. Utifrån detta ska en utvärdering ske hur den förändrade vattenomsättningen påverkar vattenmiljön i området som sedan ska kopplas till ett utvecklat resonemang om påverkan på MKN. Länsstyrelsen vill framhålla att även om ålgräset i nuläget inte är klassat för vattenförekomsten är det ändå en viktig kvalitetsfaktor (som ingår i den

biologiska kvalitetsfaktorn ”makroalger och gömfröiga växter”) och som därmed måste beaktas vid bedömning av påverkan på MKN.

Kommentar: Synpunkter noteras och beaktas.

För att minimera inverkan på vattenmiljön ska fortsatt arbete se på möjligheterna att undvika tryckbank i vattnet. Länsstyrelsen ger även förslag att genomföra strömmodelleringar för att illustrera hur vattenomsättningen ser ut idag och hur den förändras av planerade arbeten för att resonera kring MKN (miljökvalitetsnorm).

Planerna att utöka småbåtshamnen är justerade så att de så lite som möjligt ska inkräkta på identifierad Ålgräsäng och Naturvårdsprogram för Häggvalskile som innefattar värdefullt grundområde. Alternativet att förlänga befintliga bryggor har avfärdats eftersom det skulle få en stor påverkan på ålgräsängen och den grunda viken. Länsstyrelsen föreslår att ”alternativa lokaliseringar” behöver utredas. Detta är något som Tjörns kommun har gjort i dokumentet ”Underlag för småbåtshamnsplanering på Tjörn 2014-05-20”. Alla småbåtshamnar och bryggor har inventerats och vart det är möjligt att utvidga småbåtshamnar. Höviksnäs är utpekad som befintlig hamn med utvecklingspotential. I samrådsförslaget har ålgräsängen identifierats och utbyggnaden av småbåtshamnen har justerats efter Ålgrässets förekomst.

Granskningshandlingen ska redogöra vart uppställningsplatser för båtar på land kan lokaliseras samt förtydliga vart ramp för iläggning sker.

Så som samrådshandlingen föreslår ska en dagvattenutredning göras till granskningen för att undersöka hur dagvatten ska tas omhand på bästa sätt. Så att påverkan på recipienten ska kunna begränsas.

Risk för översvämning

Redan i behovsbedömningen påpekade Länsstyrelsen tveksamhet till planen utifrån översvämningensrisken.

Det finns på plankartan en planbestämmelse om att lägsta nivå överkant färdigt golv i ny bostad ska ligga på + 3,4 meter vilket motsvarar zon 1 i Länsstyrelsens handbok Stigande vatten. Bra. Vad som inte är beskrivet eller reglerat är hur kommunal teknisk försörjning säkras mot risken för översvämning. Dessutom behöver det beskrivas hur det är tänkt att nå bostäderna vid en översvämningssituation. Även om översvämningar från havet är relativt kortvariga är det något som ska beaktas.

I samma planbestämmelse framgår också att kontor och handel tillåts under nivån + 3,4 meter om säkerhet mot inträngande vatten kan anordnas. I Länsstyrelsens handbok Stigande vatten framgår att det inte bör planeras för kontor och handel under en nivå om + 2,4 meter. Mellan nivån + 2,4 och + 2,9 kan det ske i kombination med skyddsåtgärder. Planen behöver förhålla sig till detta.

För befintlig bebyggelse finns det en bestämmelse (e₁) som möjliggör att de bostäder som rives, brinner ned eller på annat sätt skadas kan uppföras på i princip samma sätt som befintlig byggnad. Det är inte lämpligt då en del av denna befintliga bebyggelse ligger på en för låg nivå med hänsyn till risken för översvämning. Kommunen måste tydliggöra hur man tänker hantera översvämningensrisken för dessa byggnader och tillgängligheten till dessa i det fall de ska byggas upp på nytt. Det kan bli aktuellt med riskreducerande åtgärder som regleras med planbestämmelse. Planbestämmelsen gäller

sedan vid bygglovspliktiga åtgärder avseende byggnader inom planområdet.

Med tanke på den utbredda översvänningsproblematiken i området kan det vara idé att utreda möjligheten att säkra området genom skyddsåtgärder vid vattnet i form av en upphöjd anläggning, i form av till exempel promenadstråk eller liknande.

Kommentar: Synpunkter beaktas.

Kommunen delar Länsstyrelsens uppfattning om att översvänningsproblematik finns. Handboken "Stigande vatten" är en rekommendation där Tjörns kommun har tagit fasta på att bostäder ska ha en lägsta nivå till överkant färdigt golv på + 3,4 meter. Vad gäller för verksamheter krävs att byggnader som placeras lägre än den rekommenderade nivån, enligt funktionskraven i handboken, att åtgärder i byggnaderna krävs. Dessa åtgärder bör konkretiseras till granskningsskedet. Vad gäller för kommunens tekniska försörjningsfunktioner bör markens nivå planbestämmas.

En utredning för att utreda möjligheten att säkra området genom skyddsåtgärder vid vattnet bör kommunen arbeta vidare med till granskning, vilket även framfördes under samrådsmötet med sakägare och allmänhet.

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. (utökat, efter 1 januari 2015)

Kulturmiljö

Området är utpekad som ett kommunalt bevarandeområde. Planbestämmelserna är utformade med stor hänsyn till kulturmiljöns karaktär med avseende på både befintlig och planerad tillkommande bebyggelse.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Trafik

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 2017-06-19. Trafikverket accepterar inte att det byggs farthinder och kullerstenar inom vägområdet (väg 711) eftersom det försvårar för drift och underhåll av vägen.

Trafikverket anser också att i kommunens fortsatta arbete med att utveckla Höviksnäs bör frågan om väghållarskap för av del av väg 711 tas upp eftersom hamnen inte längre är någon statlig angelägenhet. Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkter. Trafikverkets yttrande bifogas i sin helhet.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Fornlämningar

Kommunen behöver utföra en marinarkeologisk utredning inom planområdet på grund av den långa bebyggelsefasen samt fornlämningsbilden i närområdet innan antagande av planförslaget.

Kommentar: Synpunkter beaktas.

Kommunen kommer att se över utredningsbehovet av marin arkeologisk utredning inom planområdet.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Samråd om behovsbedömning har skett och Länsstyrelsen har lämnat ett yttrande den 23 september 2015.

Kommentar: Synpunkter noteras.

2. SGI

Statens geotekniska institut (SGI) har från Tjörn kommun erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att genom planbestämmelser reglera området utifrån dagens förutsättningar och på så sätt möjliggöra en utveckling av udden.

Erhållit underlag:

- Planbeskrivning med tillhörande plan- och illustrationskarta upprättad av Tjörn kommun, daterad 2017-04-27
- Geoteknisk PM, stabilitetsutredning för Hövik 3:23, Höviksnäs, Tjörn kommun, daterad 2016-02-15
- Geoteknisk PM nr 2, stabilitetsutredning detaljplan för Hövik 3:23, Höviksnäs, Tjörn kommun, daterad 2017-03-17
- Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik (MUR), stabilitetsutredning för Hövik 3:23, Höviksnäs, Tjörn kommun, daterad 2015-12-02

SGI:s ställningstagande

Planområdet är beläget på östra sidan av Tjörn i utkanten, ca 1,5 km från Höviksnäs. Enligt SGU:s jordartskarta utgörs marken i området huvudsakligen av berg i dagen, med undantag i norr och i söder där marken utgörs av fyllning och lera. För den nordliga delen, vid fasighet Hövik 3:23, har en stabilitetsutredning utförts för att klarläggas förhållandena vid trävaruhandeln som är lokaliserad på en utfylld udde i planområdets norra del. Enligt utredningen är stabiliteten för befintliga förhållanden inte tillfredsställande, vilket innebär att det krävs stabilitetshöjande åtgärder för att uppnå en tillräcklig säkerhet.

Åtgärden som föreslås är en kombination av avschaktning och stödfyllning. Denna åtgärd ger dock ingen fullgod säkerhet utan att 3D-effekter i glidyttans ränder medräknas. En förutsättning för att nyttja 3D-effekter är att jorden som gränsar till glidkroppen är stabil. I annat fall har omgivande mark samma säkerhet som ursprungligt beräknad glidytt. SGI kan med översänt underlag inte bedöma huruvida

angränsade område uppfyller detta kriterier eller ej. Vi bedömer att möjligheten att nyttja 3D-effekter är avgörande för uddens stabilitet och säkerhet. Kompletterande analys/bedömning avseende ovanstående rekommenderas därför.

Vidare noterar SGI att det enligt SGI:s jordartskarta förekommer lera i den södra delen av planområdet. Förutsättningar avseende ras, skred och erosion har i detta område inte studerats/beskrivits i planhandlingarna. Vi vill därför väcka frågan om inte stabiliteten för givet planändamål även för detta område bör belysas i planhandlingarna. Detta eftersom det gäller säkerhetsfrågor och vi anser generellt att förhållandena ska vara klarlagda i planskedet.

Slutligen ser vi att naturområdet i sydost gränsar till en brant bergslänt som höjer sig ca 20 meter över omgivande markområde. Säkerhetsfrågor beträffande bergras och blocknedfall har, vad vi kan se, inte studerats. Eftersom det finns befintliga bostadshus nedför aktuell bergslänt som ingår i planen anser SGI att det är angeläget att förutsättningarna för bergras/blocknedfall klarläggs i det fortsatta planarbetet.

Sammanfattningsvis ser SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel att planläggning är möjlig förutsatta att ovanstående synpunkter beaktas. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt lämpligt sätt säkerställas på plankartan och i planen för givet planändamål.

Kommentar: Synpunkter beaktas.

En kompletterade utredning vad gäller geoteknik kommer att behöva göras i genomförandeskedet. Planhandlingarna ska även beskriva förutsättningarna vad gäller ras, skred, erosion och bergras/blocknedfall intill befintliga bostäder i det fortsatta arbetet.

3. TRAFIKVERKET

Ärende

Trafikverket har tagit del av handlingarna rörande ovanstående ärende. Ärendet gäller en detaljplan som är ute på samråd i Tjörns kommun på fastigheten Höviksnäs 3:23.

Enligt detaljplanen skall den befintliga trävaruhandeln flyttas från småbåtshamnen för att ersättas med 14 bostäder. Kommunen har i dagsläget presenterat två alternativa tillvägagångssätt för detaljplanen för fastigheten i Höviksnäs 3:23. Detaljplanen i alternativ 1 är att bygga en gångbana som kopplar samman detaljplaneområdet med det befintliga gångstråket längs med bryggan, och norr om bilparkeringen föreslås en yta för cykelparkering. I alternativ 2 föreslås även en gångbana längs parkeringen.

Trafikverket är väghållare för väg 711 som är ca 4,5 meter bred och i anslutning till denna finns det en smal enskildväg utmed småbåtshamnen, så att rundkörning möjliggörs. Väg 711 har en skyltad hastighet på 30 km/tim på den aktuella sträckan. Trafikmätning från 2011 visar 450 fordon per dygn, varav 39 lastbilar.

Synpunkter

I planhandlingarna föreslås ett farthinder på väg 711 i södra delen av planområdet samt kullersten i norra delen av planområdet för att smalna av vägen i korsningen med den enskilda vägen. Trafikverket accepterar inte att det byggs farthinder och kullerstenar inom vägområdet eftersom det försvårar för drift och underhåll av vägen.

I kommunens fortsatta arbete med att utveckla Höviksnäs anser Trafikverket att frågan om väghållarskap för av del av väg 711 bör tas upp eftersom hamnen inte längre är någon statlig angelägenhet.

I övrigt har Trafikverket inget att erinra.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Befintliga trävaruhandeln kommer att ersättas med 15-25 bostäder enligt samrådshandlingen, antalet är beroende av vilken boendeform som väljs. 14 radhus, inte bostäder, diskuterades när behovsbedömningen togs fram 2015-09-01.

Trafikutredningen till aktuell detaljplan presenterade två olika alternativ i tillvägagångssätt som trafiken kan anordnas på. För att inte minska ner på parkeringsplatser valdes alternativ 1 i samrådshandlingen, vilket illustrationsplanen illustrerar. Till granskningshandlingen kan detta tydliggöras i planbeskrivningen.

Väghållaransvaret för väg 711 kommer att behöva diskuteras vidare i fortsatt planarbete.

4. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar har följande noterats:

Lantmäterimyndigheten har ingenting att erinra mot det som myndigheten särskilt ska verka för enligt 5 kap. 15 § PBL. Däremot kommer nedan några övriga synpunkter.

Avtalsservitut 14191M-2937.1 till förmån för Hövik 3:18 kommer att behöva ändras till följd av fastighetsregleringen. En ändring görs på initiativ av fastighetsägarna och skickas till fastighetsinskrivningen för inskrivning i fastighetsregistret.

I avsnittet om fastighetskonsekvenser, under fastigheten Hövik 3:28 saknas text i näst sista stycket.

Avtalsservitutet 14191M-161.1 berör även Hövik 3:32 och 3:46. Avtalsservitutet 14191M-161.2 berör även Hövik 3:46.

Information om avtalsservitutet 14191M-2937.1 under fastigheten Hövik 3:32 står två gånger.

Meningen ”Fastigheten skärs av allmän plats och får inte stängas av” under avsnittet för fastigheten Hövik 3:101 skulle kunna förtydligas.

Det skulle även kunna förtydligas vem som ansvarar för att ansöka och bekosta framtida anläggningsförrättning.

Kommentar: Synpunkter beaktas.

5. ELLEVIO

Med hänvisning till översända handlingar i rubricerat ärende, får vi meddela följande.

Inom aktuellt område finns befintliga jordkabelledningar och kabelskåp för lågspänning 0,4kV.

Om befintlig ledning eller anläggning måste flyttas eller ändras tillfälligt, får den som begär ombyggnad eller ändring stå för dessa kostnader. Vi måste fortsatt kunna nå våra ledningar och skåp för ombyggnad, drift och underhåll.

För uppgift om befintliga ledningars läge vänligen använd Ledningskollen. Det är en kostnadsfri webbtjänst för ledningsanvisning, som nås via www.ledningskollen.se.

Beroende på utformning av området och el behovet, måste eventuellt en ny nätstation (transformatorstation) 10/0.4kV placeras inom eller i direkt anslutning till planområdet eller en befintlig nätstation bytas ut mot en större. Minsta horisontella avståndet mellan nätstation och närmsta byggnadsdel får ej understiga 5 meter. En eventuellt ny nätstation måste kunna nås med lastbil för framtida drift och underhållsarbete.

För att klara områdets elförsörjning måste nya jordkabelledningar läggas till en eventuellt ny nätstation och från befintlig nätstation och den eventuellt nya nätstationen till de olika huskropparna. Alla schaktningsarbeten för områdets elförsörjning inom planområdet bekostas av exploitören.

Vi önskar att i god tid bli kontaktade av exploitören för eventuell samordning och samförläggning i området.

För övrigt har vi inte något att erinra mot det upprättade planförslaget.

Kommentar: Synpunkter noteras.

6. SKANOVA AB

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att erinra mot planförslaget.

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

Eventuell undanflyttning av Skanovas anläggningar föranledd av exploatering, bekostas av fastighetsägare/exploatör. För offert och beställning hänvisas till e-post: natcenter@skanova.se

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



Kommentar: Synpunkter noteras.

7. BOHUSLÄNS MUSEUM

Ärendet

Bohusläns museum har erhållit rubricerad handling för yttrande. Ärendet berör detaljplan för Höviksnäs på sydöstra Tjörn. Syftet med planen är att möjliggöra ändring av användning för delar av bebyggelse som tidigare varit handel till att tillåta bostäder samt konfirmera befintlig bebyggelse inom området i en modern detaljplan.

Detaljplanen ska även möjliggöra en utökning av befintlig småbåtshamn. Vidare finns planer på att anlägga en större tryckbank utanför den norra udden.

Utlåtande ur bebyggelseperspektiv

Bohusläns museum kan konstatera att förslaget är väl genomarbetat ur bebyggelseperspektiv. Vi vill här framförallt framhålla det föredömliga underlaget för planen, Kulturmiljöunderlag för Hövik 3:23 m.fl, som en mycket bra analys och därmed en god bas för arbetet med planförslaget. Vi gör bedömningen att planförslaget inte blir till men för kulturvärdena på platsen utan att istället värnar om samt utvecklar dessa.

Vi kan konstatera att planen enbart pekar ut en enda byggnad specifikt med varsamhets och skyddsbestämmelser medan övrig befintlig bebyggelse inte fått motsvarande eller särskilt utpekande genom planbestämmelse. Vi har dock anledning att anta att viktning och värdering av de kulturhistoriska kvaliteterna samt val av lämplig planbestämmelse m.m. i syfte att säkerställa kvalitéerna är väl utförda.

Utlåtande ur fornlämningsperspektiv

Fiskeläget Höviksnäs har varit bebyggt sedan 1600-talet. Enligt en lantmäterikarta från år 1786 fanns vid denna tid åtta byggnader och två bryggor. I slutet av 1800-talet blev Höviksnäs färjeställe för överfarten till Kåkenäs på fastlandssidan. Som påpekas i planprogrammet finns det bara en registrerad fornlämning inom, eller rättare sagt i direkt anslutning till, planområdet. Fornlämningen, som har benämningen Raä-nr Valla 62:1, utgörs av en stensättning. Registrerade fornlämningar under vattnet saknas helt. Avsaknaden av marina fornlämningar kan dock vara en chimär eftersom det inte har utförts några inventeringar efter sådana lämningar i området. Det finns dock en äldre uppgift om en guldhalsring från romersk järnålder vilken ska ha påträffats ”i havet nära Höviksnäs”. Fyndet, som idag förvaras på Statens historiska museum, är ovanligt, inte minst i så motto att fynd av detta slag mycket sällan påträffas i marin kontext. Detta, sammantaget med Höviksnäs långa bebyggelsehistoria, motiverar enligt Bohusläns museums uppfattning en arkeologisk utredning av berörda land- och vattenområden.

Kommentar: Synpunkter beaktas.

Kommunen kommer att se över utredningsbehovet av arkeologisk utredning inom planområdet.

8. VÄSTTRAFIK

Västtrafik har tagit del av ovan nämnda förslag till detaljplan.

Västtrafik har inget att erinra mot den föreslagna planen.

Vi ser inte att det påverkar utbudet av kollektivtrafik i området.

Vi ser positivt på se över placeringen av hållplatsen i området.

Kommentar: Synpunkter noteras.

9. NATURSKYDDSFÖRENINGEN

TNF:s utlåtande på samrådsförslaget

Planförslaget har i sin inledande sammanfattning angett följande syfte/avsikter med planläggningen.

1. Möjliggöra för bostadsändamål där det idag finns en trävaruhandel.
2. Bekräfta befintlig bebyggelse
3. Utveckla den befintliga småbåtshamnen.

Bostäder i stället för trävaruhandeln

Att trävaruhandeln försvinner är bra. Den har varit olämpligt placerad från första början och blivit allt olämpligare med åren. Olämpligheten har bestått i den tilltagande trafiken genom samhället, den successiva utfyllnaden på udden, den skräpiga tomten samt byggnader som i skala och form starkt avviker från den övriga bebyggelsen i Gamla Höviksnäs. Allt tillkommit under en tid då var och en gjorde lite som den ville. Miljökonsekvenser och ansvar för kulturvärden var ännu inte påtänkta.

I detaljplanebeskrivningens inledning anges att ”Planläggning med detaljplan syftar till att mark och vattenområden används till de ändamål området är mest lämpligt till.”

Vidare anges att ”Då detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mer detaljerat program.” Samt att ”Ny bebyggelse ska anpassas till områdets karaktär samt ske utifrån befintliga kulturmiljövärden”.

Översiktsplanen 2013 för Tjörn är alltså det dokument, som bör vara vägledande. Där ingår bl.a. följande mål och strategier hämtade från ”Tätortsstudien för Höviksnäs”

Bygg nytt mellan Nya och Gamla Höviksnäs

Bygg grönstråk med cykelväg mellan Nya och Gamla Höviksnäs

Värna befintliga kulturvärden genom en noggrann anpassning av nybyggnation i anslutning till bebyggelsen kring Gamla Höviksnäs samt tydliga bevarandebestämmelser för befintlig bebyggelse i samband med upprättande av ny detaljplan.

Hela inledningen till planen ger alltså intryck av en samsyn och vilja att säkra och förstärka Gamla Höviksnäs kvaliteter såsom ett sällsynt homogent och vackert exempel på fin kulturmiljö, att helt enkelt återställa något som varit ett historiskt missgrepp.

I det som därefter presenteras i detaljplanen, måste man dock ställa sig frågande till varför kommunens egna dokument inte ska gälla för ersättningsbebyggelsen. Här på udden, den känsligaste platsen i hela byn, blir ju varje förändring påtaglig för landskapsbilden över ett stort land- och vattenområde. Omsorgen och kraven borde därför vara extra höga. Planbestämmelserna säger ju dessutom att också denna del av planområdet utgör ”Värdefull miljö”.

Med sina sammanlagt 4.300 m² bruttoarea utgör denna nytillkommande bostadsbebyggelse lika mycket bostadsyta som hela det befintliga beståndet i Gamla Höviksnäs, grovt räknat. Genom sin storlek, utformning och genom att vara placerad som en utpost ut i havet kommer byggnaderna att dominera landskapsbilden samt tillintetgöra den gamla bebyggelsens relativt sammanhållande karaktär.

Att ta de befintliga laduliknande lagerbyggnaderna som intäkt för att bygga nya sådana är föga förtroendeingivande för de höga kulturmiljökrav som ställts på övrig bebyggelse i byn.

Hur tänker man? Vad är det som driver fram dessa motstridiga åtgärder?

Dessutom – eller kanske framför allt -

På den föreslagna byggplatsen i detaljplanen är marken utfylld med sprängsten som ligger på ett gyttjelager. För att kunna bygga på platsen krävs en avschaktning på udden samt att det byggs en tryckbank i vattnet med en volym på 5000 m³.

Geotekniska förhållanden på platsen sammantaget med att hela byggplatsen ligger på ett område med hög översvänningsrisk gör att Tjörns naturskyddsförening är tveksamma till om valet av denna plats alls är lämplig för en så pass stor utbyggnad.

Med hänvisning till plan- och bygglagens krav på ”att mark och vattenområden skall användas till de ändamål området är mest lämpligt till” avstyrker vi de föreslagna åtgärderna för ersättningsbebyggelsen. Vi tycker att den föreslagna byggplatsen är olämplig när det behövs så mycket åtgärder för att skapa bättre grundförhållanden och att husen måste bli 16 m höga för att undgå översvämning.

Lämpligt hade varit att i stället bebygga området med mindre byggnader som inte är bostäder t.ex. bastu, sjöbodar och ett gångstråk runt om som är tillgängligt för allmänheten.

Bekräfta befintlig bebyggelse

De varsamhetsbestämmelser som kommit till uttryck i planen vad avser den befintliga bebyggelsen är mycket positiva. Samtidigt måste det dock konstateras att värdet av denna omsorg är som bortkastad eftersom den känsligaste delen av byn - udden – hänges till helt andra intressen än omsorg, varsamhet och miljöhänsyn.

Utveckla den befintliga småbåtshamnen.

Tjörns naturskyddsförening motsätter sig utbyggnad av den befintliga småbåtshamnen med hänvisning till risk för påverkan på den befintliga ålgräsängen. Miljöbalken anger att redan risk för påverkan ska beaktas. Ålgräsängar är extremt hotade idag. Många har redan försvunnit från den bohuslänska kusten. Förutom att ålgräsängen är en uppväxtmiljö och födosöksområde för många fiskarter så binder ålgräset botten och förhindrar grumling och erosion av botten. Ett exempel på hur det kan se ut när ålgräset försvunnit är Lökebergs kile och Ödsmåls kile i Kungälv kommun. Vid blåst är vattnet alldeles grågrumligt eftersom ytlagret på botten numera är lera.

Klimatmålen

Det har fastslagits på nationell nivå att klimatmålen endast kan uppnås med en betydande övergång från enskild biltrafik till ökad kollektivtrafik. Detta måste genomsyra all samhällsplanering och samtliga kommuner. I samband med varje upprättad detaljplan bör därför planförfattaren redovisa hur planen tillgodoser detta krav.

Gång- och cykelvägar fram till skolor, service och kollektivtrafik, är en av flera avgörande faktorer för att uppnå målet att minska växthusgaserna. I den nu aktuella

planen kan konstateras att klimatmålen är försummade. I planbeskrivningen konstateras att gång- och cykeltrafiken mellan Gamla Höviksnäs och den befintliga bussvändplatsen nu endast har den asfalterade bilvägen att röra sig på.

Om kommunen har intresse att följa upp målsättningen att minska växthusgasutsläpp, bör självklart tillgängligheten för gång och cykeltrafik ingå i planförslaget. Det handlar då om att kunna ta sig tryggt och säkert i en *”Trygg och säker kommun”* till skolor, service och kollektivtrafik, vilket ju är en förutsättning för att minska enskild biltrafik. Planen bör oavsett sitt innehåll behandla denna fråga.

Ett tydligt ställningstagande för en utbyggnad av cykelväg från planområdet fram till befintliga separerade gång- och cykelvägar fattas alltså i planbeskrivningen.

I samma anda bör ställning tas för att flytta bussvändningen till ett läge närmare G:a Höviksnäs. Det skulle t.ex. enkelt kunna ske runt pumpstationen vid parkeringen, vilket innebär en förlängning av busslinjen med endast några 100 meter.

Den i sitt sammanhang stora utbyggnaden (4.300 m²) innebär en efter omständigheterna påtaglig trafik genom en trång liten gata.

Detta hade kunnat undvikas genom att välja en bättre plats för nya bostäder. Då skulle de redan boende i Gamla Höviksnäs också få en bättre miljö. Varför bibehålla något som är dåligt när nu chansen finns till förbättringar?

Sammanfattning

Tjörns naturskyddsförening ställer sig avvisande till planförslaget av följande skäl:

Ersättningsbyggnaderna på udden följer inte kommunens tidigare beslut och ej heller föreliggande plans påstådda ambitioner vad gäller aktsamhet om kulturmiljö och landskapsbild.

Den i planen tillåtna bebyggelsen på udden kräver åtgärder i havsmiljön, vilka pekar på att platsen är mindre lämplig för denna hårda exploatering.

Den föreslagna utbyggnaden av antalet båtplatser medför påverkan på ålgräset.

Tillgänglighet för gående och cyklister med inriktning på minskad bilkörning saknas.

Trafiken ut till udden bibehåller en dålig trafikmiljö trots att möjlighet till förbättring finns.

Kommentar: Synpunkter noteras och beaktas.

Den befintliga trävaruhandeln i gamla Höviksnäs avviker i skala och form från den övriga bebyggelsen så som yttrandet skriver. Lämnningar från tidigare byggnader är ett exempel på kulturmiljön, människors påverkan och avtryck i landskapet. Nya byggnaderna som samrådsförslaget föreslår kommer att ersätta trävaruhandelns byggnader, som i sitt formspråk kommer att återspegla de befintliga byggnaderna.

Nya byggnader kan byggas högre, men kommer enligt samrådsförslaget att ta upp en mindre yta jämfört med dagens byggnader och privatiseringen av hela udden. Dagens situation innebär att 2900kvm är privatiserad. Med ny detaljplan och nya byggnader skulle fastighetsregleringen innebära 1670kvm privatägd mark, varav en öppning mellan byggnaderna på 540kvm. Bredden mellan byggnaderna är idag 5 meter som

smalast och enligt samrådsförslaget kommer bredden att vara 11 meter. Byggnaderna blir kortare i samrådsförslaget, den vänstra från dagens 68 meter till 49,5 meter.

Det är inte den nya bebyggelsen som kräver åtgärder i havsmiljön i form av en tryckbank. Det är befintliga förhållanden. Kompletterande geotekniska utredningar kommer att göras för att fortsatt utreda markens beskaffenhet och dess förhållanden om en tryckbank till havs kan undvikas.

Den föreslagna utbyggnaden av småbåtshamnen har tagit hänsyn till Ålgräsängen. Utbyggnaden sker inte i den grunda viken där Ålgräsängen finns. Dock återstår att se på hur ytvattenströmmar och förändringar i vattenomsättningen påverkar vattenmiljön.

Så som samrådsförslaget föreslår på sida 23 i planbeskrivningen kommer busstrafik ner till gamla Höviksnäs att prövas samt gång och cykelvägen utreds för att fortsätta längs Höviksnäsvägen.

10. BARN- OCH UTBILDNINGSNÄMNDEN

Beslut

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.

Ärendet

Planförslaget syftar till att pröva förutsättningarna att ändra markanvändning från verksamhet till bostadsbebyggelse och lokaler för mindre störande verksamheter samt parkeringsplatser i gamla Höviksnäs. Detaljplanen prövar också möjligheten för utbyggnad av småbåtshamnen med ca 110 platser. Planen ska också bekräfta befintlig bebyggelse.

Planen möjliggör för 15-25 nya bostäder i form av radhus eller lägenheter och innefattar också vattenområde för att tillgodose möjligheten till större småbåtshamn.

Detaljplanprogram och programsamrådsredogörelse finns att läsa på Tjörns kommuns hemsida, www.tjorn.se.

Synpunkter på planförslaget ska lämnas till sektor Samhällsbyggnad senast 21 juni 2017.

Barnperspektivet

Nämnden har använt Tjörns kommuns barnchecklista och satt barnet/elevens bästa i främsta rummet.

Kommentar: Synpunkter noteras.

En förlängd gång- och cykelväg utmed Höviksnäsvägen finns med i kommunens planer av utbyggnad av gång- och cykelvägar.

11. KULTUR- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Beslut

Kultur- och fritidsnämnden har inget att erinra mot den föreslagna detaljplanen för Hövik 3:23 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.

För att bevara det som enligt Tjörns kulturpolitiska strategi 2014–2025 bildar ”Tjörns själ”, bör hänsyn tas till ”kulturarvet, historien, havets, landskapets och orternas olika karaktärer, konsten och kulturen samt de erfarenheter och kunskaper medborgare bär på”.

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 ska yttra sig över detaljplanen för Hövik 3:23 mfl.

Syftet med planen är att se om det går att ändra markanvändningen där idag finns en trävaruhandel och istället skapa bostadsbebyggelse mm.

Kommentar: Synpunkter noteras.

12. SOCIALNÄMNDEN

Förslag till beslut

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.

Sammanfattning

Planförslaget syftar till att pröva förutsättningarna att ändra markanvändning från verksamhet till bostadsbebyggelse och lokaler för mindre störande verksamheter samt parkeringsplatser i gamla Höviksnäs.

Detaljplanen prövar också möjligheten för utbyggnad av småbåtshamnen med ca 110 platser. Planen ska också bekräfta befintlig bebyggelse. Planen möjliggör för 15-25 nya bostäder i form av radhus eller lägenheter och innefattar också vattenområde för att tillgodose möjligheten till större småbåtshamn. THAB arrenderar ut befintlig småbåtshamn till en hamnförening.

Synpunkter på planförslaget ska lämnas till sektor samhällsbyggnad senast den 21 juni 2017.

Bilagor

Missiv

Planförslag

Behovs bedömning

Grundkarta

Illustrationskarta

Plankarta

Beslutet skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Ärendet

2017-05-24 Dm 2017/102-214

Planförslaget syftar till att pröva förutsättningarna att ändra markanvändning från verksamhet till bostadsbebyggelse och lokaler för mindre störande verksamheter samt parkeringsplatser i gamla Höviksnäs.

Detaljplanen prövar också möjligheten för utbyggnad av småbåtshamnen med ca 110 platser. Planen ska också bekräfta befintlig bebyggelse.

Planen möjliggör för 15-25 nya bostäder i form av radhus eller lägenheter och innefattar också vattenområde för att tillgodose möjligheten till större småbåtshamn. THAB arrenderar ut befintlig småbåtshamn till en hamnförening.

Detaljplanen grundas tätortsstudien för Höviksnäs (2006-05-01).

Den verksamhet som finns på platsen idag är en trävaruhandel som förr låg strategiskt intill ett färjeläge, då transporterna var vattenburna. Idag sker transporter med lastbilar och det är svårt för lastbilar att köra genom den äldre bebyggelsen för att nå trävaruhandeln.

Ett ökat utbud av bostäder på orten innebär ökat underlag för service och kollektivtrafik vilket har betydelse för en hållbar utveckling i kommunen.

En behovsbedömning enligt PBL 4 kap 34 § och miljöbalken 6 kap II § har gjorts och planens genomförande bedömdes kunna ge betydande miljöpåverkan framförallt i samband med småbåtshamn utvidgningen. En miljökonsekvensbeskrivning är därmed framtagen. Detaljplanen överensstämmer med bakomliggande, tätortsstudie och med intentionerna i kommunens översiktsplan.

Barnperspektivet

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

Kommentar: Synpunkter noteras.

13. N.N

Angående q-märkning och k bestämmelse för Hövik 3:21.

Självklart skulle vår mor Inger Bjerkelund varit stolt över uppmärksamheten av hennes lilla enkelstuga. IB har under de 30 år hon haft huset lagt om taket till fint enkupigt lertegel och tagit bort de bruna betongpannorna. Hon har sett till så de ursprungliga stenhällarna kommit fram i dagen och nu bildar en fin stensatt gång, även om hon sista sommaren hon levde inte kunde gå den vägen utan fick gå via den jämnare gräsmattan och ut genom grinden på andra sidan huset. Och inte minst sett till så det blommar med torp-växter ut mot vägen och fönstren är fyllda med pelargoner.

Hon har under alla dessa år oroat sig för att huset skulle rasa samman med sitt bågnande åstak och ruttande brädor. Hon har bytt ut delar efter hand och sett till så några enkla fönster från 60-70-talet ersatts av traditionellt spröjsade träfönster.

Grundläggningen består av tång under golvbrädorna som ligger rakt på backen. Huset ligger i rött område med stor översvämningsrisk - vad det kan innebära för vårt hus i framtiden får vi se.

I stugan, köket och skänken på bottenplan är det väldigt lågt i tak och ingen del räknas som bostadsyta. Det är 1,82 m i tak i stugan, ett par cm högre i skänken.

Vi vill med dessa ord ha sagt att det gläder oss att huset ska bevaras så långt det går och att det helst inte ska rivs. Vad vi förstår av föreslagen k-bestämmelse ska det gå utmärkt att göra förbättringar och lämpligt underhåll så länge det följer k-bestämmelsens precisering och det sker varsamt samt överensstämmer med byggnadens karaktär.

Vad som bör föras in är att huset måste kunna lyftas så bostadens rum får acceptabel rumshöjd om framtida ägare vill uppnå normal bostadsstandard. Det kan inte vara rimligt att hindra det.

Vi vill också meddela att syd gaveln redan är tilläggsisolerad så det inte blir synpunkter om det. Självklart med utflyttade fönster.

Kommentar: Synpunkter beaktas.

Planbestämmelserna behöver inte betyda att det hindrar till att vissa ingrepp görs. Antikvarisk medverkan krävs dock vid anmälnings- och bygglovspliktiga åtgärder.

14. N.N

Synpunkter på planförslaget i Gamla Höviksnäs.

1. Höjden på de byggnader som är på förslaget som skall ersätta Olssons Trävaror bör ej överstiga de höjder som finns på byggnaderna idag vilket skulle innebära att Gamla Höviksnäs behåller sin fina karaktär och ej tar bort de fina utblickarna mot Tjörnbron, Brattön, och Stenungsund för boende och besökare.

2. När det gäller parkeringsfrågan så är det idag 4st fastigheter 3:84, 3:13, 3:50, 3:221 som ej har någon parkeringsplats detta bör man beakta och försöka lägga parkeringsplatser nära bostaden ex. nere vid Olssons Trävaror för dessa fastigheter, och i samband med detta försöka dra fram el så att de som vill köpa ett miljöfordon har möjlighet till detta och hjälpa till med att förbättra vår miljö. När det gäller parkeringen nere vid planen så är det idag redan stort kaos framförallt maj, juni, juli, augusti månad det är ibland omöjligt för oss boende att få tag i parkeringsplats.

3. Sjöbodar är ett fint inslag i miljön och bör läggas i närhet till vatten så lämpligt som möjligt.

4. När det gäller bussfrågan så vore det bra om buss kunde vända nere vid plan utan att ta för mycket plats i anspråk eller lägga en vändsliga alldeles vid infarten till Lå kavägen på höger sida, skulle man kunna få buss längre ned än idag så skulle det göra att folk åker mera buss och är med och påverkar miljön i positiv riktning.

Ovanstående punkter tycker vi att kommunen bör ta hänsyn till i samband med det nya planförslaget.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Vad gäller punkt nr 1. Se kommentar till yttrande nr. 9.

Parkering på fastighet Hövik 3:23, idag Olssons trävaror, får ske genom avtal med fastighetsägaren. Förslaget får utredas under granskningskedet. Kommunen kan föreslå gemensamhetsanläggning på kommunalägd mark för att tillgodose parkeringsbehovet så som samrådsförslaget visar på. En vägförening eller samhällsförening kan styra parkeringsreglering i form av till exempel tidsbegränsade parkeringsplatser. Kommunen ser positivt till att el-laddningsstation efterfrågas dock regleras inte det i detaljplanen.

Det finns en efterfrågan på sjöbodar i Höviksnäs. Lämplig placering bör ske i fortsatt dialog med småbåtsföreningen.

Samrådsförslaget föreslog så som yttrandet att busstrafik kan trafikeras fram till infarten till Lå kavägen. Vidare planarbetet får utreda om det är möjligt att förlägga vändplats utmed infarten till Lå kavägen.

15. N.N

Den 5 juni 2017 samlades ett antal boende för att samtala om kommunens förslag till plan. Var och en uppmanades att redogöra för sin syn på planen med avsikt att finna gemensamma synpunkter som gemensamt kunde framföras i samrådet. Det klargjordes att var och en själv separat kunde lämna de synpunkter de önskade till kommunen. Utifrån de samtalen och egna överväganden vill vi framföra följande synpunkter.

Bakgrund

Gamla Höviksnäs är värt att bevara med den historiska bakgrund som orten har. Innan Tjörnbrorna fanns var Höviksnäs den plats man landade på när man kom med båt från Stenungsund. Här fanns flera butiker, post och pensionat. Bussar tog sedan resenärerna ut över Tjörn. Gamla Höviksnäs kännetecknas av sin charmiga bebyggelse, fastigheter med historia, närheten till havet, de öppna vyerna mot Tjörnbron, Hakefjorden och Stenungsund, det ger samhället en speciell karaktär.

Fram till mitten på 1980-talet låg Olsons Träs äldsta byggnader mot vattnet, därefter gjordes omfattande utfyllnader genom att sprängsten tippades i havet och plåtskjulen byggdes. På 80-talet muddrades också den grunda havsviken upp för att ge plats för småbåtshamnen, något som också förändrade samhället markant. Vägen utefter hamnen tillkom i samband med att vatten och avlopp byggdes ut också det under 80-talet.

Flytten av byggvarufirman är önskad och efterlängtd. Den har positiva effekter för samhället och de boende. Miljön förbättras genom att byggvaruhandeln flyttas, speciellt påverkas trafiken genom att de tunga transporter minskas. Förbättringar av trafiksäkerheten och parkeringar är önskade/nödvändiga och välkomna.

Gamla Höviksnäs fungerar även som ett rekreativområde för de boende i Gamla Höviksnäs och för allmänheten. Många lägger sin promenad eller löprunda ner till samhället och hamnen. Man badar eller fiskar från piren. Det är viktigt att man även fortsatt kan se Gamla Höviksnäs som välkomnade och allmänt tillgängligt. En förändring av verksamhet och bebyggelse kan göra området attraktivare även för tillfälliga besökare.

Bygghandeln flyttas

Det är positivt att Olssons Trä flyttar och säkerligen företagsekonomiskt riktigt. Vi ser inget nödvändigt sammanhang mellan företagets rationalisering genom att skaffa mer ändamålsenliga lokaler och en omfattande exploatering av det frigjorda markområdet.

Ändamål ändras till boende

Vi är positiva till bostäder på udden istället för dagens verksamhet. Bebyggelsen bör inriktas mot permanentboende. Fastigheterna i samhället används nu i huvudsak för permanentboende vilket i betydande omfattning bidrar till områdets karaktär. En inriktning mot fritidsboende riskerar att skapa en livaktig miljö under sommarmånader men en ödlig och tillbomrad känsla under övriga året. Detta skulle ha en negativ påverkan på områdets värde för rekreation också för de som bor i övriga Höviksnäs. Vi tror också att trafiksituationen påverkas i positiv riktning både genom en jämnare och begränsad intensitet och genom att permanentboende kan förväntas ha större förståelse för helheten.

Tillåten byggnadshöjd på udden

Vi ser mycket positivt på kommunens ambition att bevara miljön i samhället. Det framgår i förslaget till plan att en sådan ambition finns också för den tänkta bebyggelsen på udden. I stora delar håller vi med om de förutsättningar för bebyggelse som föreslås.

När det gäller den tillåtna byggnadshöjden, som väsentligt överstiger den nuvarande, har vi en starkt avvikande mening. Nuvarande byggnader dominerar bilden när man passerar krönet på väg 711 men lämnar tillräcklig upplevelse av närheten till havet för att delvis motverka en känsla av instängdhet.

Byggnader med den höjd som föreslås tillåtas kommer att vara framträdande redan vid infarten i samhället. När man närmar sig och när man befinner sig på "Torget" kommer de att dominera på ett sätt som ger en känsla av ett slutet rum.

Byggnader som inte väsentligt avviker i höjd och gestaltning från de nuvarande kan man finna i andra kustnära samhällen med värdefull miljö t ex Klädesholmen. Med den föreslagna byggnadshöjden kommer byggnaderna enligt vår mening att upplevas som främmande i miljön. Besökandes upplevelse av vårt samhälle kommer om byggnader med föreslagen höjd byggs att avsevärt försämrats. Även miljön för de som bor nära påverkas givetvis.

Flera fastighetsägare har varit varsamma vid till och ombyggnader för att, i enlighet med planens avsikt, bevara miljön. Mot den bakgrunden upplever vi det som stötande att man avser att tillåta så gott som en fördubbling av den nuvarande byggnadshöjden.

Vi anser därför att man i första hand ska begränsa bygghöjden till den höjd som nuvarande byggnader har eller i andra hand den något högre höjd som kan tillåta en rimlig byggnation av bostäder.

Vi anser också att man vid placering av byggnader ska bevara de öppningar mot havet som finns.

Sjöbodar

I nordöst finns en kontakt med havet från "Torget" denna riskerar at avsevärt minska eller försvinna om sjöbodar placeras på det sätt som skissas i planen. För att inte skapa en alltför sluten miljö bör öppningen mot den lilla viken behållas utan ny bebyggelse.

Vi ser det också som naturligt att ev sjöbodar knyter an till hamnen på ett tydligt sätt och alltså placeras i direkt anslutning till denna. Samråd med hamnföreningen för att se vilket behov som föreligger för hamnens fartyg förefaller lämpligt.

Om sjöbodar uppförs bör de utföras så traditionsenligt som möjligt med avsikt att vara just sjöbodar dvs betjäna hamnen. Ibland kan man se att byggnader i hamnar som varit sjöbodar förvandlats till nära boendestandard med oproportionerliga uteplatser.

Fastighetsreglering

De tomtytter som används överensstämmer inte med fastigheterna i vissa fall. Det är rätt att detta regleras. Fastighetsägare bör ges tillfälle att genom regleringen förvärva ytterligare mark där det bidrar till en bättre fastighetsindelning.

Trafiken genom samhället

Trafiksäkerheten är ett av de tyngst vägande skälen till vår positiva syn på planförslaget som helhet. Väg 711 genom samhället är smal, vilket påpekas i planen, och det finns inte möjlighet att göra den bredare. Åtgärder som begränsar trafiken och medverkar till hänsynsfull körning är därför viktiga.

Gång och cykelväg

I planförslaget talas om en viss separering av gående och övrig trafik längs med hamnen. Det är tilltalande men för att fungera skulle en fortsatt gång- och cykelväg från nuvarande busshållplats som tydligt ansluter längs med vattnet vid parkeringen till bryggpromenaden. Helst genom någon form av nivåskillnad som försvårar parkering på gångvägen. Det skulle uppmuntra båtägare att parkera utefter vägen till reningsverket och promenera till hamnen. Även för boende i Höviksnäs som vill besöka udden skulle det utgöra en avsevärd förbättring inte minst ur säkerhetssynpunkt. Särskilt angeläget med hänsyn till en förväntad ökad trafik.

Åtgärder för att begränsa hastigheten

Trafiken till och från brädgården sker till helt övervägande del på väg 711. Vägen har således en betydande trafik i båda riktningarna vilket bidrar något till ett lägre trafiktempo.

Under säsongen används vägen utmed hamnen för ur och ilastning till båtarna. Inte sällan sker parkering utmed vägen trots att detta är uppenbart olämpligt eftersom vägen är smal. Möjligheten att köra ner väg 711 och sedan fortsätta runt utefter hamnen eller omvänt bidrar med säkerhet till en viss ökad trafikbelastning.

Ur flödessynpunkt skulle en enkelriktning av de båda vägarna vara positivt. Vi anser dock att detta skulle inbjuda till rundkörning även när ändamålet enbart är att se sig omkring eller vända. Vi välkomnar besökare men anser att man bäst upplever hamn och hav till fots och att detta också genom minskat buller gynnar upplevelsen såväl för besökare som för de boende. Man bör därför hindra möjligheten till rundkörning. Väg 711 kommer då att fungera för boende och besökare till fastigheterna medan vägen utefter hamnen i huvudsak kommer att användas av båtägarna. Vägen utefter hamnen kan förhoppningsvis breddas på något ställe för lastplats. Parkering utefter vägen bör inte tillåtas, den bör hållas öppen för räddningsfordon.

Vägen utefter hamnen är inte från början byggd som väg. Den tillkom när vatten- och avlopp drogs i gatan på 80-talet. Lämpligt är att den huvudsakligen blir gång och cykelstråk och att den är spärrad för rundkörning åtminstone sommartid.

Trafik till nya verksamheter

Intresset för att anordna verksamhet i de eventuellt tillkommande lokalerna på udden kan vi inte bedöma inte heller vad slags verksamhet som kan komma i fråga. Vi anser, som anges i planen, att det ska vara verksamhet som inte stör. Även trafiksituationen bör *vägas* in när tillstånd till lokaler ges. Det gäller givetvis både trafik och parkering.

Ordnas verksamhet som förutsätter längre uppehåll görs, till exempel café eller restaurang, bör parkering ske vid infarten i området.

Parkeringar

Parkering för de nya bostäderna

Planen anger att parkering för boende i de nya bostäderna ska anordnas i bottenplanet. Det är positivt att nya parkeringsplatser kommer till eftersom den befintliga parkeringen i området inte räcker till under sommaren, då samhället och hamnen har många besökare.

De befintliga bostäderna närmast udden bör erbjudas parkeringsmöjlighet i anslutning till torget när nya parkeringsplatser anläggs. Även om det görs kommer några att ha relativt långt från parkering till bostad. För verksamheter som kräver mer än ett kortvarigt uppehåll anser vi att nuvarande parkeringsplatser ska användas för att i någon mån begränsa trafiken. Detta kan regleras genom att reglera tillåten parkeringstid.

Parkering för båtägare

Parkering för hamnen innebär en kraftig säsongsmässig belastning. När parkeringen utnyttjas fullt ut sker avsevärd parkering även utanför markerade platser. Det försvårar framkomlighet och kan ibland innebära hinder för utryckningsfordon.

Vid en utbyggnad av hamnen föreslås parkering i anslutning till reningsverket. *Vi* tror att avståndet till hamnen är för långt och att parkering där inte kommer att utnyttjas i någon större omfattning. Istället kommer sannolikt parkeringssituationen inom planområdet att ytterligare försämrats.

Nya båtplatser i anslutning till reningsverket förefaller i detta perspektiv som en bättre lösning.

Problem vid högvatten

Varje vinter översvämmas parkeringsplatsen och vägen till Låka och gör det omöjligt att ställa bilar på stora delar av eller hela parkeringsplatsen i hamnen. (utom möjligen för båtägare) Detta bör man ta hänsyn till när man placerar ut parkeringsplatser för boende. I samband med iordningställande av gator och parkeringar bör man göra den höjjustering av parkeringen som är möjlig för att minska problemet med översvämning. Hänsyn måste tas till närbelägna fastigheter.

Förberedelse för elbilar

Gamla Höviksnäs är en känslig miljö, trafiken kommer efter planens genomförande fortsatt att vara ett problem både ur säkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Ur miljösynpunkt bör möjlighet till laddning av elbilar ordnas eller förberedas i samband med att parkeringar anläggs eller rustas upp.

Allmänna kommunikationer

Vi ser positivt på en busshållplats vid Gamla Höviksnäs. En vändslinga för buss kan läggas lämpligen på södra sidan av Höviksnäsvägen på ängen mot Låkabadet. Det skulle också gynna dem som vill ta bussen till både båthamnen och badet. Förhoppningsvis skulle det ha en positiv inverkan på parkeringssituationen. Området är, liksom parkeringen lågt beläget, och sannolikt inte möjligt att bebygga med bostäder om planens normer följs.

Samfällighetsföreningar

Enligt planen önskar kommunen överlåta ansvaret och kostnaderna för gator, parkering, promenadstråk och naturområden till fastigheterna i området. *Vad* gäller vägen utefter

hamnen, parkering för hamn, parkering för nya verksamheter och nytt boende och för naturområden anser vi att nyttan för befintliga bostadsfastigheter är liten eller obefintlig och att den därför inte står i proportion till fastigheternas kostnader.

Samfällighet för boendeparkering

Tillgången till parkeringsplatser är av väsentlig betydelse för de fastigheter som inte har möjlighet att anordna parkering på egen mark. Det är ett önskemål att tillräcklig mark avsätts så att fastigheter som ingår i en gemensamhetsanläggning ges möjlighet att disponera mer än en parkeringsplats.

Samfällighet för gata och allmän plats

Väg 711 avses såvitt framgår inte ingå i någon gemensamhetsanläggning, den förutsätts fortsatt skötas av Trafikverket. Fastigheterna som har infart från den vägen har inte någon nytta av vägen utmed hamnen.

Parkeringen som inte reserveras för boende används såväl av boendes besökare som av besökare till hamnen, även besökare till nya verksamheter kan komma att använda den.

Normalt innebär det att ca 10 fordon är parkerade. Drar man bort de som kommer att utnyttja boendeparkeringen återstår enstaka fordon. Slutsatsen är att parkeringen, när särskilda platser ordnas för boende, så gott som uteslutande används av besökare i hamnen. Värdet av en gemensamhetsanläggning för denna del av parkeringen är väldigt litet och det kan ifrågasättas om det för bostadsfastigheterna är rimligt i förhållande till kostnaderna.

Om andelstal i närheten av det vi ser som rimligt nås så kommer kommunen genom Tjörns hamnar AB som äger hamnen att vara helt dominerande och övriga fastigheter delar kostnader utan reellt inflytande. Ett förhållande som vi upplever som oetiskt speciellt med hänsyn till att planen upprättas av kommunen.

En brygga runt udden som, såvitt vi förstår, skulle ingå i samfälligheten har obetydligt värde för de närbelägna fastigheterna. Den har säkert värde för de boende på udden, i handlingarna pekas på risken för privatisering. Även besökare till fots kan ha glädje av bryggan vilket sannolikt är avsikten enligt planen. Nyttan för de närboende står då inte i någon rimlig proportion till den långsiktiga kostnaden för underhåll mm.

Om naturområdena avses ingå innebär det ingen förändring för samfällighetens fastigheter utom att ansvaret gentemot angränsande fastigheter och kostnader i samband med det överförs till samfälligheten. Det begränsade tillträde som är möjligt till naturområdena faller inom allemansrätten. Här finns ingen nytta för fastigheter i samfälligheten så varje kostnad är oproportionerlig.

Vi anser därför att skälen sammantaget talar emot bildandet av en gemensamhetsanläggning på det sätt som föreslås i planen. Ansvaret för områdena utom boendeparkeringen bör bli kvar hos kommunen.

Hamnen

Hamnen och dess eventuella utbyggnad är i första hand en fråga för hamnföreningen. Mot en utbyggnad utåt havet talar den ingripande förändring det skulle innebära sett från havet av den värdefulla miljö man avser värna i planen.

Trafiken och trafiksäkerheten som redan är besvärlig, speciellt vid högsäsong, skulle med en utbyggnad ytterligare förvärras. Även om parkering kan anordnas på distans och används kommer många att köra ner och lasta av och i passagerare och utrustning.

Denna trafik kommer att koncentreras till soliga dagar och belyses dålig genom statistik om dygnsmedel och liknande mått.

Kommunen föreslår i planförslaget att parkering för båtägare kan anordnas vid reningsverket. Det förefaller osannolikt att de i någon större omfattning parkerar vid reningsverket och sedan går ner till hamnen. Den nuvarande parkeringen vid vägen till reningsverket används sparsamt. Istället utnyttjas varje möjlig plats, även otillåtna, i anslutning till hamnen.

Ett alternativ till en utbyggnad i havet på långt avstånd från parkering kan vara att istället inrätta en hamn i närheten av reningsverket och den tänkta parkeringen.

Avloppsproblem

Kommunen bör i samband med åtgärder i området uppmärksamma de problem som uppträder i samband med högvatten. Fastigheten 3:65 i anslutning till planområdet drabbas återkommande.

Närheten till reningsverket medför ibland en otrevlig lukt. Fortsatta åtgärder för att minska sådana problem är angeläget inte minst mot bakgrund av ökad byggnation i och utanför området. Vi förutsätter att kommunen vidtar möjliga åtgärder.

Kommentar: Synpunkter noteras och beaktas.

Det är från kommunens sida även en önskan om att nya bostäder blir permanentboende.

Nya byggnader kan byggas högre, men kommer enligt samrådsförslaget att ta upp en mindre yta jämfört med dagens byggnader och privatiseringen av hela udden. Dagens situation innebär att 2900kvm är privatiserad. Med ny detaljplan och nya byggnader skulle fastighetsregleringen innebära 1670kvm privatägd mark, varav en öppning mellan byggnaderna på 540kvm. Bredden mellan byggnaderna är idag 5 meter som smalast och enligt samrådsförslaget kommer bredden att vara 11 meter. Byggnaderna blir kortare i samrådsförslaget, den vänstra från dagens 68 meter till 49,5 meter.

Det finns en efterfrågan på sjöbodar i Höviksnäs. Lämplig placering bör ske i fortsatt dialog med småbåtsföreningen.

En förlängd gång- och cykelväg utmed Höviksnäsvägen finns med i kommunens planer av utbyggnad av gång- och cykelvägar.

Detaljplanen styr inte hur vägarna ska trafikeras. Tjörns kommun är av tradition inte huvudman av allmänplatsmark, vägföreningar tar över ansvaret. Om Trafikverket överlämnar huvudmannaskapet för väg 711, kommer en vägförening att behöva ta detta huvudmannaskap och kan då styra eventuell enkelriktning eller tidsbegränsad parkering.

Parkering på fastighet Hövik 3:23, idag Olssons trävaror, får ske genom avtal med fastighetsägaren. Förslaget får utredas under granskningsskedet. Kommunen kan föreslå gemensamhetsanläggning på kommunalägd mark för att tillgodose parkeringsbehovet så som samrådsförslaget visar på. En vägförening eller

samhällsförening kan styra parkeringsreglering i form av till exempel tidsbegränsade parkeringsplatser. Kommunen ser positivt till att el-laddningsstation efterfrågas dock regleras inte det i detaljplanen.

I den föreslagna utbyggnaden av småbåtshamnen har hänsyn tagit till Ålgräsängen. Ny småbåtshamn utanför reningsverkstomten skulle innebära stora muddrings arbeten i den grunda viken och stora ingrepp i Ålgräs ängen. Grunda vikar och Ålgräsängar har mycket stort bevarandevärde. Ålgräsängar kallas ofta havets barnkammare eftersom de ger skydd och mat för flera av våra viktigaste fiskarter. Ålgräsängar bidrar till många ekosystemtjänster. Till exempel motverkar övergödning, tar hand om näringsämnen, det binder partiklar och förbättrar vattenkvaliteten med mera.

Fortsatt planarbete vad gäller höjjusteringar av mark och bekostnad av detta får utredas i granskningsskedet. Det samma gäller hur samfällighet för gata och allmän platsmark anordnas.

Ytterligare ett par utredningar kommer att göras under granskningsskedet. Bland annat VA-utredning då avloppsproblematiken utreds.

16. N.N

Den 5 juni 2017 samlades ett antal boende för att samtala om kommunens förslag till plan. Var och en uppmanades att redogöra för sin syn på planen med avsikt att finna gemensamma synpunkter som gemensamt kunde framföras i samrådet. Det klargjordes att var och en själv separat kunde lämna de synpunkter de önskade till kommunen.

Denna skrivelse sammanfattar de gemensamma synpunkterna.

Bakgrund

Gamla Höviksnäs är värt att bevara med den historiska bakgrund som orten har. Innan Tjörnbrorna fanns var Höviksnäs den plats man landade på när man kom med båt från Stenungsund. Här fanns flera butiker, post och pensionat. Bussar tog sedan resenärerna över Tjörn. Gamla Höviksnäs kännetecknas av sin charmiga bebyggelse, fastigheter med historia, närheten till havet, de öppna vyerna mot Tjörnbron, Hakefjorden och Stenungsund, det ger samhället en speciell karaktär.

Fram till mitten på 1980-talet låg Olsons Träs äldsta byggnader mot vattnet, därefter gjordes omfattande utfyllnader genom att sprängsten tippades i havet och plåtskjulen byggdes. På 80-talet muddrades också den grunda havsviken upp för att ge plats för småbåtshamnen, något som också förändrade samhället markant.

Vägen utefter hamnen tillkom i samband med att vatten och avlopp byggdes ut också det under 80-talet.

Flytten av byggvarufirman är önskad och efterlängtd. Den har positiva effekter för samhället och de boende. Miljön förbättras genom att byggvaruhandeln flyttas, speciellt påverkas trafiken genom att de tunga transporterna minskas.

Förbättringar av trafiksäkerheten och parkeringar är önskade/nödvändiga och välkomnas.

Gamla Höviksnäs fungerar även som ett rekreativsområde för de boende i Höviksnäs och för allmänheten. Många lägger sin promenad eller löprunda ner till samhället och hamnen. Man badar eller fiskar från piren. Det är viktigt att man även fortsatt kan se Gamla Höviksnäs som välkomnade och allmänt tillgängligt. En förändring av verksamhet och bebyggelse kan göra området attraktivare även för tillfälliga besökare.

Bygghandeln flyttas

Det är positivt att Olssons Trä flyttar och säkerligen företagsekonomiskt riktigt. Vi ser inget nödvändigt sammanhang mellan företagets rationalisering genom att skaffa mer ändamålsenliga lokaler och en omfattande exploatering av det frigjorda markområdet.

Ändamål ändras till boende

Vi är positiva till bostäder på udden istället för dagens verksamhet. Bebyggelsen bör inriktas mot permanentboende. Fastigheterna i samhället används nu i huvudsak för permanentboende vilket i betydande omfattning bidrar till områdets karaktär. En inriktning mot fritidsboende riskerar att skapa en livaktig miljö under sommarmånader men en ödslig och tillbommad känsla under övriga året. Detta skulle ha en negativ påverkan på områdets värde för rekreation också för de som bor i övriga Höviksnäs. Vi tror också att trafiksituationen påverkas i positiv riktning både genom en jämnare och begränsad intensitet och genom att permanentboende kan förväntas ha större förståelse för helheten.

Tillåten byggnadshöjd på udden

Vi ser mycket positivt på kommunens ambition att bevara miljön i samhället. Det framgår i förslaget till plan att en sådan ambition finns också för den tänkta bebyggelsen på udden. I stora delar håller vi med om de förutsättningar för bebyggelse som föreslås.

När det gäller den tillåtna byggnadshöjden, som väsentligt överstiger den nuvarande, har vi en starkt avvikande mening. Nuvarande byggnader dominerar bilden när man passerar krönet på väg 711 men lämnar tillräcklig upplevelse av närheten till havet för att delvis motverka en känsla av instängdhet.

Byggnader med den höjd som föreslås tillåtas kommer att vara framträdande redan vid infarten i samhället. När man närmar sig och när man befinner sig på "Torget" kommer de att dominera på ett sätt som ger en känsla av ett slutet rum. Byggnader som inte väsentligt avviker i höjd och gestaltning från de nuvarande kan man finna i andra kustnära samhällen med värdefull miljö t ex Klädesholmen. Med den föreslagna byggnadshöjden kommer byggnaderna enligt vår mening att upplevas som främmande i miljön.

Besökandes upplevelse av vårt samhälle kommer om byggnader med föreslagna höjd byggs att avsevärt försämrats. Även miljön för de som bor nära påverkas givetvis.

Flera fastighetsägare har varit varsamma vid till och ombyggnader för att, i enlighet med planens avsikt, bevara miljön. Mot den bakgrunden upplever vi det som stötande att man avser att tillåta så gott som en fördubbling av den nuvarande byggnadshöjden.

Vi anser därför att man ska begränsa bygghöjden till den höjd som nuvarande byggnader har. Vi anser också att man vid placering av byggnader ska bevara de öppningar mot havet som finns.

Sjöbodar

I nordöst finns en kontakt med havet från "Torget" denna riskerar att avsevärt minska eller försvinna om sjöbodar placeras på det sätt som skissas i planen. För att inte skapa en alltför sluten miljö bör öppningen mot den lilla viken behållas utan ny bebyggelse. Vi ser det också som naturligt att ev sjöbodar knyter an till hamnen på ett tydligt sätt och alltså placeras i direkt anslutning till denna och utan att sikten ut mot vattnet försämras.

Om sjöbodar uppförs bör de utföras så traditionsenligt som möjligt med avsikt att vara just sjöbodar dvs betjäna hamnen. Ibland kan man se att byggnader i hamnar som varit sjöbodar förvandlats till nära boendestandard med oproportionerliga uteplatser.

Fastighetsreglering

De tomtytter som används överensstämmer inte med fastigheterna i vissa fall. Det är rätt att detta regleras. Fastighetsägare bör ges tillfälle att genom regleringen förvärva ytterligare mark där det bidrar till en bättre fastighetsindelning.

Trafiken genom samhället

Trafiksäkerheten är ett av de tyngst vägande skälen till vår positiva syn på planförslaget som helhet. Väg 711 genom samhället är smal, vilket påpekas i planen, och det finns inte möjlighet att göra den bredare. Åtgärder som begränsar trafiken och medverkar till hänsynsfull körning är därför viktiga.

Gång och cykelväg

I planförslaget talas om en viss separering av gående och övrig trafik längs med hamnen. Det är tilltalande men för att fungera skulle en fortsatt gång- och cykelväg från nuvarande busshållplats som tydligt ansluter längs med vattnet vid parkeringen till bryggpromenaden. Helst genom någon form av nivåskillnad som försvårar parkering på gångvägen. Det skulle uppmuntra båtägare att parkera utefter vägen till reningsverket och promenera till hamnen.

Även för boende i Höviksnäs som vill besöka udden skulle det utgöra en avsevärd förbättring inte minst ur säkerhetssynpunkt. Särskilt angeläget med hänsyn till en förväntad ökad trafik.

Åtgärder för att begränsa hastigheten

Trafiken till och från brädgården sker till helt övervägande del på väg 711. Vägen har således en betydande trafik i båda riktningarna vilket bidrar något till ett lägre trafiktempo.

Under säsongen används vägen utmed hamnen för ur och ilastning till båtarna. Inte sällan sker parkering utmed vägen trots att detta är uppenbart olämpligt eftersom vägen är smal. Möjligheten att köra ner väg 711 och sedan fortsätta runt utefter hamnen eller omvänt bidrar med säkerhet till en viss ökad trafikbelastning. Ur flödessynpunkt skulle en enkelriktning av de båda vägarna vara positivt. Vi anser dock att detta skulle inbjuda till rundkörning även när ändamålet enbart är att se sig omkring eller vända. Vi välkomnar besökare men anser att man bäst upplever hamn och hav till fots och att detta också genom minskat buller gynnar upplevelsen såväl för besökare som för de boende.

Man bör därför hindra möjligheten till rundkörsl. Väg 711 kommer då att fungera för boende och besökare till fastigheterna medan vägen utefter hamnen i huvudsak kommer att användas av båtägarna. Vägen utefter hamnen kan förhoppningsvis breddas på något ställe för lastplats. Parkering utefter vägen bör inte tillåtas, den bör hållas öppen för räddnings fordon.

Vägen utefter hamnen är inte från början byggd som väg. Den tillkom när vatten- och avlopp drogs i gatan på 80-talet. Lämpligt är att den huvudsakligen blir gång och cykelstråk och att den är spärrad för rundkörsl åtminstone sommartid.

Trafik till nya verksamheter

Intresset för att anordna verksamhet i de eventuellt tillkommande lokalerna på udden kan vi inte bedöma inte heller vad slags verksamhet som kan komma ifråga. Vi anser, som anges i planen, att det ska vara verksamhet som inte stör. Även trafiksituationen bör vägas in när tillstånd till lokaler ges. Det gäller givetvis både trafik och parkering. Ordnas verksamhet som förutsätter längre uppehåll görs, till exempel café eller restaurang, bör parkering ske vid infarten i området.

Parkeringar

Parkering för de nya bostäderna

Planen anger att parkering för boende i de nya bostäderna ska anordnas i bottenplanet. Det är positivt att nya parkeringsplatser kommer till eftersom den befintliga parkeringen i området inte räcker till under sommaren, då samhället och hamnen har många besökare.

De befintliga bostäderna närmast udden bör erbjudas parkeringsmöjlighet i anslutning till torget när nya parkeringsplatser anläggs. Även om det görs kommer några att ha relativt långt från parkering till bostad.

För verksamheter som kräver mer än ett kortvarigt uppehåll anser vi att nuvarande parkeringsplatser ska användas för att någon mån begränsa trafiken. Detta kan regleras genom att reglera tillåten parkeringstid.

Parkering för båtägare

Parkering för hamnen innebär en kraftig säsongsmässig belastning. När parkeringen utnyttjas fullt ut sker avsevärd parkering även utanför markerade platser. Det försvårar framkomlighet och kan ibland innebära hinder för utryckningsfordon.

Vid en utbyggnad av hamnen föreslås parkering i anslutning till reningsverket. Vi tror att avståndet till hamnen är för långt och att parkering där inte kommer att utnyttjas i någon större omfattning. Istället kommer sannolikt parkeringssituationen inom planområdet att ytterligare försämrats. Nya båtplatser i anslutning till reningsverket förefaller i detta perspektiv som en bättre lösning.

Problem vid högvatten

Varje vinter översvämmas parkeringsplatsen och vägen till Låka och gör det omöjligt att ställa bilar på stora delar av eller hela parkeringsplatsen i hamnen. (utom möjligen för båtägare) Detta bör man ta hänsyn till när man placerar ut parkeringsplatser för boende. I samband med iordningställande av gator och parkeringar bör man göra den

höjjustering av parkeringen som är möjlig för att minska problemet med översvämning. Hänsyn måste tas till närbelägna fastigheter.

Förberedelse för elbilar

Gamla Höviksnäs är en känslig miljö, trafiken kommer efter planens genomförande fortsatt att vara ett problem både ur säkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Ur miljösynpunkt bör möjlighet till laddning av elbilar ordnas eller förberedas i samband med att parkeringar anläggs eller rustas upp.

Allmänna kommunikationer

Vi ser positivt på en busshållplats vid Gamla Höviksnäs. En vändslinga för buss kan läggas lämpligen på södra sidan av Höviksnäsvägen på ängen mot Låkabadet. Det skulle också gynna dem som vill ta bussen till både båthamnen och badet. Förhoppningsvis skulle det ha en positiv inverkan på parkeringssituationen. Området är, liksom parkeringen lågt beläget, och sannolikt inte möjligt att bebygga med bostäder om planens normer följs.

Samfällighetsföreningar

Enligt planen önskar kommunen överlåta ansvaret och kostnaderna för gator, parkering, promenadstråk och naturområden till fastigheterna i området. Vad gäller vägen utefter hamnen, parkering för hamn, parkering för nya verksamheter och nytt boende och för naturområden anser vi att nyttan för befintliga bostadsfastigheter är liten eller obefintlig och att den därför inte står i proportion till fastigheternas kostnader.

Samfällighet för boendeparkering

Tillgången till parkeringsplatser är av väsentlig betydelse för de fastigheter som inte har möjlighet att anordna parkering på egen mark. Det är ett önskemål att tillräcklig mark avsätts så att fastigheter som ingår i en gemensamhetsanläggning ges möjlighet att disponera mer än en parkeringsplats.

Samfällighet för gata och allmän plats

Väg 711 avses såvitt framgår inte ingå i någon gemensamhetsanläggning, den förutsätts fortsatt skötas av Trafikverket. Fastigheterna som har infart från den vägen har inte någon nytta av vägen utmed hamnen.

Parkeringen som inte reserveras för boende används såväl av boendes besökare som av besökare till hamnen, även besökare till nya verksamheter kan komma att använda den. Normalt innebär det att ca 10 fordon är parkerade. Drar man bort de som kommer att utnyttja boendeparkeringen återstår enstaka fordon. Slutsatsen är att parkeringen, när särskilda platser ordnas för boende, så gott som uteslutande används av besökare hamnen. Värdet av en gemensamhetsanläggning för denna del av parkeringen är väldigt litet och det kan ifrågasättas om det för bostadsfastigheterna är rimligt i förhållande till kostnaderna.

Om andelstal i närheten av det vi ser som rimligt nås så kommer kommunen genom Tjörns hamnar AB som äger hamnen att vara helt dominerande och övriga fastigheter delar kostnader utan reellt inflytande. Ett förhållande som vi upplever som oetiskt speciellt med hänsyn till att planen upprättas av kommunen.

En brygga runt udden som, såvitt vi förstår, skulle ingå i samfälligheten har obetydligt värde för de närbelägna fastigheterna. Den har säkert värde för de boende på udden, i handlingarna pekats på risken för privatisering. Även besökare till fots kan ha glädje av bryggan vilket sannolikt är avsikten enligt planen. Nyttan för de närboende står då inte i någon rimlig proportion till den långsiktiga kostnaden för underhåll mm.

Om naturområdena avses ingå innebär det ingen förändring för samfällighetens fastigheter utom att ansvaret gentemot angränsande fastigheter och kostnader i samband med det överförs till samfälligheten. Det begränsade tillträde som är möjligt till naturområdena faller inom allemansrätten. Här finns ingen nytta för fastigheter i samfälligheten så varje kostnad är oproportionerlig.

Vi anser därför att skälen sammantaget talar emot bildandet av gemensamhetsanläggning på det sätt som föreslås i planen. Ansvaret för områden utom boendeparkeringen bör bli kvar hos kommunen.

Hamnen

Mot en utbyggnad utåt havet talar den ingripande förändring det skulle innebära sett från havet av den värdefulla miljö man avser värna i planen.

Trafiken och trafiksäkerheten som redan är besvärlig, speciellt vid högsäsong, skulle med en utbyggnad ytterligare förvärras. Även om parkering kan anordnas på distans och används kommer många att köra ner och lasta av och i passagerare och utrustning. Denna trafik kommer att koncentreras till soliga dagar och belyses dålig genom statistik om dygnsmedel och liknande mått.

Kommunen föreslår i planförslaget att parkering för båtägare kan anordnas vid reningsverket. Det förefaller osannolikt att de i någon större omfattning parkerar vid reningsverket och sedan går ner till hamnen. Den nuvarande parkeringen vid vägen till reningsverket används sparsamt. Istället utnyttjas varje möjlig plats, även otillåtna, i anslutning till hamnen.

Ett alternativ till en utbyggnad i havet på långt avstånd från parkering kan vara att istället inrätta en hamn i närheten av reningsverket och den tänkta parkeringen.

Avloppsproblem

Kommunen bör i samband med åtgärder i området uppmärksamma de problem som uppträder i samband med högvatten. Fastigheterna 3:65, 3:22, 3:16 i anslutning till planområdet drabbas återkommande.

Närheten till reningsverket medför ibland en otrevlig lukt. Fortsatta åtgärder för att minska sådana problem är angeläget inte minst mot bakgrund av ökad byggnation i och utanför området. Vi förutsätter att kommunen vidtar möjliga åtgärder.

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

17. N.N

Bygghandeln flyttas

Det är positivt att Olssons Trä flyttar och säkerligen företagsekonomiskt riktigt. Vi ser inget nödvändigt sammanhang mellan företagets rationalisering genom att skaffa mer ändamålsenliga lokaler och en omfattande exploatering av det frigjorda markområdet.

Ändamål ändras till boende

Vi är positiva till bostäder på udden istället för dagens verksamhet. Bebyggelsen bör inriktas mot permanentboende. Fastigheterna i samhället används nu i huvudsak för permanentboende vilket i betydande omfattning bidrar till områdets karaktär. En inriktning mot fritidsboende riskerar att skapa en livaktig miljö under sommarmånader men en ödlig och tillbommad känsla under övriga året. Detta skulle ha en negativ påverkan på områdets värde för rekreation också för de som bor i övriga Höviksnäs. Vi tror också att trafiksituationen påverkas i positiv riktning både genom en jämnare och begränsad intensitet och genom att permanentboende kan förväntas ha större förståelse för helheten.

Tillåten byggnadshöjd på udden

Vi ser mycket positivt på kommunens ambition att bevara miljön i samhället. Det framgår i förslaget till plan att en sådan ambition finns också för den tänkta bebyggelsen på udden. I stora delar håller vi med om de förutsättningar för bebyggelse som föreslås. När det gäller den tillåtna byggnadshöjden, som väsentligt överstiger den nuvarande, har vi en starkt avvikande mening.

Nuvarande byggnader dominerar bilden när man passerar krönet på väg 711 men lämnar tillräcklig upplevelse av närheten till havet för att delvis motverka en känsla av instängdhet. Byggnader med den höjd som föreslås tillåtas kommer att vara framträdande redan vid infarten i samhället. När man närmar sig och när man befinner sig på ”Torget” kommer de att dominera på ett sätt som ger en känsla av ett slutet rum.

Byggnader som inte väsentligt avviker i höjd och gestaltning från de nuvarande kan man finna i andra kustnära samhällen med värdefull miljö t ex Klädesholmen. Med den föreslagna byggnadshöjden kommer byggnaderna enligt vår mening att upplevas som främmande i miljön. Besökandes upplevelse av vårt samhälle kommer om byggnader med föreslagen höjd byggs att avsevärt försämrats. Även miljön för de som bor nära påverkas givetvis.

Flera fastighetsägare har varit varsamma vid till och ombyggnader för att, i enlighet med planens avsikt, bevara miljön. Mot den bakgrunden upplever vi det som stötande att man avser att tillåta så gott som en fördubbling av den nuvarande byggnadshöjden.

Vi anser därför att man i första hand ska begränsa bygghöjden till den höjd som nuvarande byggnader har eller i andra hand den något högre höjd som kan tillåta en rimlig byggnation av bostäder. Vi anser också att man vid placering av byggnader ska bevara de öppningar mot havet som finns.

Sjöbodar

I nordöst finns en kontakt med havet från ”Torget” denna riskerar att avsevärt minska eller försvinna om sjöbodar placeras på det sätt som skissas i planen. För att inte skapa en alltför sluten miljö bör öppningen mot den lilla viken behållas utan ny bebyggelse.

Vi ser det också som naturligt att ev sjöbodar knyter an till hamnen på ett tydligt sätt och alltså placeras i direkt anslutning till denna. Samråd med hamnföreningen för att se vilket behov som föreligger för hamnens fartyg förefaller lämpligt.

Om sjöbodar uppförs bör de utföras så traditionsenligt som möjligt med avsikt att vara just sjöbodar dvs betjäna hamnen. Ibland kan man se att byggnader i hamnar som varit sjöbodar förvandlats till nära boendestandard med oproportionerliga uteplatser.

Fastighetsreglering

De tomttytor som används överensstämmer inte med fastigheterna i vissa fall. Det är rätt att detta regleras. Fastighetsägare bör ges tillfälle att genom regleringen förvärva ytterligare mark där det bidrar till en bättre fastighetsindelning men i planen anges att om man INTE förvärvar den tomt mark som anges i detaljplanen beviljas man INTE bygglov i framtiden. Är det tillåtet att utöva ”utpressning” på detta viset? Det framkommer inte heller någonstans vad priset/m² blir för de som behöver förvärva mark.

Trafiken genom samhället

Trafiksäkerheten är ett av de tyngst vägande skälen till vår positiva syn på planförslaget som helhet. Väg 711 genom samhället är smal, vilket påpekas i planen, och det finns inte möjlighet att göra den bredare. Åtgärder som begränsar trafiken och medverkar till hänsynsfull körning är därför viktiga.

Gång och cykelväg

I planförslaget talas om en viss separering av gående och övrig trafik längs med hamnen. Det är tilltalande men för att fungera skulle en fortsatt gång- och cykelväg från nuvarande busshållplats som tydligt ansluter längs med vattnet vid parkeringen till bryggpromenaden. Helst genom någon form av nivåskillnad som försvårar parkering på gångvägen. Det skulle uppmuntra båtägare att parkera utefter vägen till reningsverket och promenera till hamnen.

Även för boende i Höviksnäs som vill besöka udden skulle det utgöra en avsevärd förbättring inte minst ur säkerhetssynpunkt. Särskilt angeläget med hänsyn till en förväntad ökad trafik.

Åtgärder för att begränsa hastigheten

Trafiken till och från brädgården sker till helt övervägande del på väg 711. Vägen har således en betydande trafik i båda riktningarna vilket bidrar något till ett lägre trafiktempo.

Under säsongen används vägen utmed hamnen för ur och ilastning till båtarna. Inte sällan sker parkering utmed vägen trots att detta är uppenbart olämpligt eftersom vägen är smal. Möjligheten att köra ner väg 711 och sedan fortsätta runt utefter hamnen eller

omvänt bidrar med säkerhet till en viss ökad trafikbelastning.

Ur flödessynpunkt skulle en enkelriktning av de båda vägarna vara positivt. Vi anser dock att detta skulle inbjuda till rundkörning även när ändamålet enbart är att se sig omkring eller vända. Vi välkomnar besökare men anser att man bäst upplever hamn och hav till fots och att detta också genom minskat buller gynnar upplevelsen såväl för besökare som för de boende.

Man bör därför hindra möjligheten till rundkörning. Väg 711 kommer då att fungera för boende och besökare till fastigheterna medan vägen utefter hamnen i huvudsak kommer att användas av båtägarna. Vägen utefter hamnen kan förhoppningsvis breddas på något ställe för lastplats. Parkering utefter vägen bör inte tillåtas, den bör hållas öppen för räddningsfordon.

Vägen utefter hamnen är inte från början byggd som väg. Den tillkom när vatten- och avlopp drogs i gatan på 80-talet. Lämpligt är att den huvudsakligen blir gång och cykelstråk och att den är spärrad för rundkörning åtminstone sommartid.

Trafik till nya verksamheter

Intresset för att anordna verksamhet i de eventuellt tillkommande lokalerna på udden kan vi inte bedöma inte heller vad slags verksamhet som kan komma i fråga. Vi anser, som anges i planen, att det ska vara verksamhet som inte stör. Även trafiksituationen bör vägas in när tillstånd till lokaler ges. Det gäller givetvis både trafik och parkering. Ordnas verksamhet som förutsätter längre uppehåll görs, till exempel café eller restaurang, bör parkering ske vid infarten i området.

Parkeringar

Parkering för de nya bostäderna

Planen anger att parkering för boende i de nya bostäderna ska anordnas i bottenplanet. Det är positivt att nya parkeringsplatser kommer till eftersom den befintliga parkeringen i området inte räcker till under sommaren, då samhället och hamnen har många besökare.

De befintliga bostäderna närmast udden bör erbjudas parkeringsmöjlighet i anslutning till torget när nya parkeringsplatser anläggs. Även om det görs kommer några att ha relativt långt från parkering till bostad.

För verksamheter som kräver mer än ett kortvarigt uppehåll anser vi att nuvarande parkeringsplatser ska användas för att i någon mån begränsa trafiken. Detta kan regleras genom att reglera tillåten parkeringstid.

Parkering för båtägare

Parkering för hamnen innebär en kraftig säsongsmässig belastning. När parkeringen utnyttjas fullt ut sker avsevärd parkering även utanför markerade platser. Det försvårar framkomlighet och kan ibland innebära hinder för utryckningsfordon.

Vid en utbyggnad av hamnen föreslås parkering i anslutning till reningsverket. Vi tror att avståndet till hamnen är för långt och att parkering där inte kommer att utnyttjas i någon större omfattning. Istället kommer sannolikt parkeringssituationen inom planområdet att ytterligare försämrats.

Nya båtplatser i anslutning till reningsverket förefaller i detta perspektiv som en bättre lösning.

Problem vid högvatten

Varje vinter översvämmas parkeringsplatsen och vägen till Låka och gör det omöjligt att ställa bilar på stora delar av eller hela parkeringsplatsen i hamnen. (utom möjligen för båtägare) Detta bör man ta hänsyn till när man placerar ut parkeringsplatser för boende. I samband med iordningställande av gator och parkeringar bör man göra den höjjustering av parkeringen som är möjlig för att minska problemet med översvämning. Hänsyn måste tas till närbelägna fastigheter.

Förberedelse för elbilar

Gamla Höviksnäs är en känslig miljö, trafiken kommer efter planens genomförande fortsatt att vara ett problem både ur säkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Ur miljösynpunkt bör möjlighet till laddning av elbilar ordnas eller förberedas i samband med att parkeringar anläggs eller rustas upp.

Allmänna kommunikationer

Vi ser positivt på en busshållplats vid Gamla Höviksnäs. En vändslinga för buss kan läggas lämpligen på södra sidan av Höviksnäsvägen på ängen mot Låkadet. Det skulle också gynna dem som vill ta bussen till både båthamnen och badet. Förhoppningsvis skulle det ha en positiv inverkan på parkeringssituationen. Området är, liksom parkeringen lågt beläget, och sannolikt inte möjligt att bebygga med bostäder om planens normer följs.

Samfällighetsföreningar

Enligt planen önskar kommunen överlåta ansvaret och kostnaderna för gator, parkering, promenadstråk och naturområden till fastigheterna i området. Vad gäller vägen utefter hamnen, parkering för hamn, parkering för nya verksamheter och nytt boende och för naturområden anser vi att nyttan för befintliga bostadsfastigheter är liten eller obefintlig och att den därför inte står i proportion till fastigheternas kostnader.

Samfällighet för boendeparkering

Tillgången till parkeringsplatser är av väsentlig betydelse för de fastigheter som inte har möjlighet att anordna parkering på egen mark. Det är ett önskemål att tillräcklig mark avsätts så att fastigheter som ingår i en gemensamhetsanläggning ges möjlighet att disponera mer än en parkeringsplats.

Samfällighet för gata och allmän plats

Väg 711 avses såvitt framgår inte ingå i någon gemensamhetsanläggning, den förutsätts fortsatt skötas av Trafikverket. Fastigheterna som har infart från den vägen har inte någon nytta av vägen utmed hamnen.

Parkeringen som inte reserveras för boende används såväl av boendes besökare som av besökare till hamnen, även besökare till nya verksamheter kan komma att använda den. Normalt innebär det att ca 10 fordon är parkerade. Drar man bort de som kommer att utnyttja boendeparkeringen återstår enstaka fordon. Slutsatsen är att parkeringen, när särskilda platser ordnas för boende, så gott som uteslutande används av besökare i

hamnen. Värdet av en gemensamhetsanläggning för denna del av parkeringen är väldigt litet och det kan ifrågasättas om det för bostadsfastigheterna är rimligt i förhållande till kostnaderna.

Om andelstal i närheten av det vi ser som rimligt nås så kommer kommunen genom Tjörns hamnar AB som äger hamnen att vara helt dominerande och övriga fastigheter delar kostnader utan reellt inflytande. Ett förhållande som vi upplever som oetiskt speciellt med hänsyn till att planen upprättas av kommunen.

En brygga runt udden som, såvitt vi förstår, skulle ingå i samfälligheten har obetydligt värde för de närbelägna fastigheterna. Den har säkert värde för de boende på udden, i handlingarna pekas på risken för privatisering. Även besökare till fots kan ha glädje av bryggan vilket sannolikt är avsikten enligt planen. Nyttan för de närboende står då inte i någon rimlig proportion till den långsiktiga kostnaden för underhåll mm.

Om naturområdena avses ingå innebär det ingen förändring för samfällighetens fastigheter utom att ansvaret gentemot angränsande fastigheter och kostnader i samband med det överförs till samfälligheten. Det begränsade tillträde som är möjligt till naturområdena faller inom allemansrätten. Här finns ingen nytta för fastigheter i samfälligheten så varje kostnad är oproportionerlig.

Vi anser därför att skälen sammantaget talar emot bildandet av en gemensamhetsanläggning på det sätt som föreslås i planen. Ansvaret för områdena utom boendeparkeringen bör bli kvar hos kommunen.

Hamnen

Hamnen och dess eventuella utbyggnad är i första hand en fråga för hamnföreningen.

Mot en utbyggnad utåt havet talar den ingripande förändring det skulle innebära sett från havet av den värdefulla miljö man avser värna i planen.

Trafiken och trafiksäkerheten som redan är besvärlig, speciellt vid högsäsong, skulle med en utbyggnad ytterligare förvärras. Även om parkering kan anordnas på distans och används kommer många att köra ner och lasta av och i passagerare och utrustning. Denna trafik kommer att koncentreras till soliga dagar och belyses dålig genom statistik om dygnsmedel och liknande mått.

Kommunen föreslår i planförslaget att parkering för båtägare kan anordnas vid reningsverket. Det förefaller osannolikt att de i någon större omfattning parkerar vid reningsverket och sedan går ner till hamnen. Den nuvarande parkeringen vid vägen till reningsverket används sparsamt. Istället utnyttjas varje möjlig plats, även otillåtna, i anslutning till hamnen.

Avloppsproblem

Kommunen bör i samband med åtgärder i området uppmärksamma de problem som uppträder i samband med högvatten. Fastigheten 3:22 i anslutning till planområdet drabbas återkommande av vatten in i bostad och i trädgården.

Närheten till reningsverket medför ibland en otrevlig lukt. Fortsatta åtgärder för att minska sådana problem är angeläget inte minst mot bakgrund av ökad byggnation i och utanför området. Vi förutsätter att kommunen vidtar möjliga åtgärder.

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

18. N.N

Vi äger fastigheten Hövik 3:221 och lämnar härmed följande synpunkter inom ramen för samrådet avseende planförslaget.

Vi tycker att det är viktigt att planläggningen beaktar att bebyggelsens utformning och placering inte avviker från landskapsbilden samtidigt som förekommande natur- och kulturvärden, beaktas och bevaras. Vid planläggning avseende byggnader bör bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.

Den föreslagna byggnadshöjden, 16 m över nollplanet, förändrar hela landskapsbilden. De befintliga byggnadernas nockhöjd är som mest 9,3 meter över nollplanet. Den övriga bebyggelsen är låg och ligger tätt med små släpp mellan husen.

Enligt vår uppfattning blir detta en dålig utformning av de nya byggnaderna. Nybyggnationen framstår inte, på ett varsamt sätt, tillvarata den gamla byggnationens stilspråk. Detta är ju särskilt framträdande i gamla Höviksnäs. Byggnadshöjden strider mot den kommunala angivelsen av hur gamla Höviksnäs ska gestalta sig.

Enligt kommunens egen bedömning ska ny bebyggelse anpassas till de kulturhistoriska värden som finns i gamla Höviksnäs. Enligt vår uppfattning strider den planerade byggnadshöjden mot idén om en varsam utformning. Den är helt olämplig och förtar gamla Höviksnäs dess uttryck för Bohuslänsk gammal bebyggelse. Den planerade byggnadshöjden är istället betingad av kommersiella skäl på så sätt att det saknas ekonomiska förutsättningar för bostadsbebyggelse om inte boendeytan blir tillräckligt stor. Detta i kombination med det faktum att boende inte kan tillåtas i bottenplanet och den begränsade byggytan har lett till den planerade byggnadshöjden. I avvägningen mellan kraven på varsamhet, vilket är särskilt starkt i gamla Höviksnäs, och det kommersiella intresset, så måste kravet på varsamhet ha företräde.

Vi tycker vidare det är viktigt att planläggningen beaktar trafiksituationen och dess störning på boendemiljön. Det bör vara uteslutet att en boendemiljö går från att vara störd av trafik till att, som en följd av planläggningen, bli ännu mera störd. Man bör inte planera en användning som orsakar större buller och miljöproblem för de boende.

Det är också viktigt att planläggningen beaktar de särskilda behov som föranleds av nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Det bör vara uteslutet att placera en boendemiljö på ett område som riskerar översvämning.

Just dessa omständigheter, risken för översvämning i anledning av stigande havsnivå och ökat trafiktryck, gör markområdet på udden olämpligt för boendeändamål.

Sammantaget leder detta till att ändamålsinriktningen med markanvändningen på udden inte bör vara boende. Istället bör kommunens planering inriktas mot boendestödjande verksamhet såsom viss handel eller kanske viss vård eller omsorg. Boendet bör koncentreras till närmare samhället och verksamhet på udden bör stödja denna.

Möjligen bör kommunen tänka mera visionärt. Skulle båtlivstödande verksamhet kunna vara en lämplig användning?

Detta blir en mera rationell och samhällsnyttig markanvändning från ett områdesperspektiv. Härtill kommer att man slipper att, av kommersiella skäl, tillåta byggnader som strider mot varsam utveckling.

Underlaget till samrådet, plankarta och planbeskrivning, är inte tydligt. Den planerade byggrätten på udden är inte tydligt beskriven.

Det saknas klar angivelse av BOA per enhet. Det ges vidare information om att nybyggnationsområdet på udden ska tillföras "15-25 nya bostäder i form av radhus eller lägenheter" (se Planbeskrivningen, sid 18). Mer konkret information om fasadmaterial mm måste också anges. Här saknas konkretion och tydlighet. Hur byggnationen ska förenas med intresset av att bevara "Fiskelägeskaraktären med fria släpp" framgår inte. Om det sistnämnda inte är tänkt att gälla för nybyggnationen så bör det framgå, liksom skälen för ett sådant ställningstagande. Intrycket ges att nybyggnationen kan komma att tillåtas fördes med takkupa eller motsvarande. Den nuvarande trävaruhandelsbyggnaden har inte något sådant. Möjligen strider därför en sådan förändring mot målsättningen att efterlikna befintlig byggnad. Planförslaget innebär vidare handel, men det framgår inte hur handelslokalerna ska nås, från de sidor av byggnaderna som vetter mot vattnet eller endast från andra sidan. Det är oklart var de kunder som besöker handelslokalerna och eventuell restaurang ska parkera sina bilar.

Enligt förslaget ska en bastubyggnad placeras i områdets sydliga del, det framgår inte närmare var. Lämpligen bör en bastu placeras i omedelbar anslutning till båthamnen (där den för övrigt ligger idag). Den störning som bastubadande annars kan medföra för de boende synes inte ha beaktats i förslaget. Bastun bör, om det blir aktuellt, läggas vid båtbyggarna.

De sjöbodar som planeras i detaljplaneområdets sydöstra läge är tänkta att placeras vid en mycket liten vik, vatten som inte har något djup, och på ett sätt som närmast kan förväntas hindra allmän användning av strandlinjen. Även om sjöbodar möjligen gynnar den kommunala ekonomin så strider placeringen mot hur sjöbodar traditionellt placeras, dvs i anslutning till hamnområde såsom bod för förvaring av fiskeredskap m.m.

En nybildad gemensamhetsanläggning, GA, är tänkt att inrättas med avseende på förvaltning (drift och underhåll) av en rad faciliteter (befintlig gata utmed båthamnen, P-plats, benämningen "Torg" i två avseenden, naturmark och förekommande gångväg). Detta bör istället Tjörns kommun ansvara för. Vi uppfattar att detta gäller för området idag.

Vi ställer oss frågande till varför de boende ska belastas med en GA som i allt väsentligt tjänar exploatörens och kommunens rent ekonomiska intressen. Det är helt enkelt inte rimligt att de boende, som genom förslaget får en försämrad boendemiljö (försämrad bostadestetik, försämrad siktlinje, försämrad parkeringssituation och försämrad trafikmiljö), dessutom ska belastas ekonomiskt.

Det är otydligt vad som avses med att "Fastigheter som inte har möjlighet med parkering på egen fastighet, har möjlighet att ingå i gemensamhetsanläggningen för parkering". Av matrisen på sid 28 i Planbeskrivningen, framgår ingen sådan

kvalificering. Här ges intrycket att alla fastighetsägare i området förväntas ingå, oavsett om man har tillgång till parkering på egen fastighet eller inte.

Planförslaget bör, i vart fall, innehålla en tydlig anvisning om att GA:n för parkering bör inskränkas till de fastigheter som saknar möjlighet till parkering på egen fastighet.

Kommunen hyr ut hamnanläggningen till båtförening och tjänar pengar på detta arrangemang. Samtidigt har kommunen planmonopol och kan i detaljplaneringen, under vissa förhållanden, påtvinga fastighetsägare deltagande i GA. Hamnanläggningen orsakar såväl trafikproblem som parkeringsbrist. Den övergripande bilden är sålunda att kommunen ska tjäna pengar på hamnanläggningen och övervältra kostnaderna och övriga försämringar på de boende. Detta är inte en acceptabel ordning.

Beträffande parkeringsfrågan så tycker vi att det skulle vara bra om parkeringsområdet kan tillföras laddnings el. Det framstår som ett modernt anslag.

Beträffande markköp så ifrågasätter vi det såsom förutsättning för planenlighet.

Kommentar: Synpunkter noteras.

19. N.N

Trafikutredningen som genomförts beskriver att parkeringsbehovet är stort i området och en av utgångspunkterna är att bibehålla antalet parkeringsplatser och om möjligt även utöka mängden. Vi föreslår att boende i de bostäderna närmast udden utan möjlighet att parkera på vid sin fastighet bör erbjudas parkeringsmöjlighet i anslutning till nybyggnationen / "torget", när nya parkeringsplatser anläggs.

En gemensamhetsanläggning (carport) kan med fördel upprättas. Förslag till detta är att gemensamhetsanläggningen inkluderar ett "sophanteringsrum". Detta för att bidra till ett effektivare avfall/renhållningsarbete och möta kraven i behovsbedömningen som beskriver att detaljplanen innebär ökade avfallsmängder från småbåtshamnen respektive bostäder.

Kommentar: Synpunkter noteras.

Parkering på fastighet Hövik 3:23, idag Olssons trävaror, får ske genom avtal med fastighetsägaren. Förslaget får utredas under granskningskedet. Kommunen kan föreslå gemensamhetsanläggning på kommunalägd mark för att tillgodose parkeringsbehovet så som samrådsförslaget visar på. En vägförening eller samhällsförening kan styra parkeringsreglering i form av till exempel tidsbegränsade parkeringsplatser. Kommunen ser positivt till att el-laddningsstation efterfrågas dock regleras inte det i detaljplanen.

20. N.N

Hej, efter att tagit del av de planer som presenterats för Höviksnäs vill jag framföra mina synpunkter. Jag förstår om markägaren till brädgården vill utveckla denna mark

efter avflytt av denna verksamhet. Med rätt omfattning och utformning kan det vara till gagn för det lilla samhället.

Viktigt är att det enda äldre ”fiskeläget” på norra Tjörn behåller sin bohuslänska karaktär och att ny bebyggelse följer samhället som finns idag.

När jag ser planerna tycker jag de är ALLVARLIGT fel när det gäller

- höjd på nybyggnationen på piren.
- den kraftiga expansionen av båthamnen utan att lösa trafik och parkering.
- generellt är trafikplanering som är föreslagen bristfällig.

***Kommentar:** Synpunkter noteras.*
