

Till Kungälvs kommun, Samhällsbyggnad, 442 81 Kungälv



Omställning
Kungälv

Omställning Kungälv

Ideell förening

www.omstallningkungalv.se

email: omstallning.kungalv@gmail.com

Synpunkter på samrådshandlingen Översiktsplan Kungälv 2050

från Omställning Kungälv

3 februari 2026

Om detta dokument

Vi ger här dels övergripande synpunkter på dokumentet, dels synpunkter på utvalda tema områdena Matförsörjning, Transporter, Byggnad & återbruk, Energi

Generella synpunkter – positivt i samrådsdokumentet ÖP 2050

- Det är positivt att Agenda 2030 med de globala hållbarhetsmålen nämns som en utgångspunkt för ÖParbetet – se dock nedan.
- Det är också positivt att Generationsmålet lyfts upp som övergripande för den svenska miljöpolitiken - texten hämtad från Naturvårdsverkets hemsida. Eftersom det citeras i ÖP uppfattar vi det som att Generationsmålet också är vägledande för Kungälvs ÖP2050.

Riksdagens definition av generationsmålet:

"Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser."

- Det är positivt att det under Regionala mål nämns Klimat 2030
- Det är positivt med Ställningstagandet: *Som grundprincip ska brukningsvärd jordbruksmark inte tas i anspråk för ny bebyggelse.*
- Det är positivt att kommunen ser behovet av ny VAplan parallellt med ÖPn; att krav på kretsloppsbaseade VA-system önskas

Generella synpunkter – detta saknas

1. Tydligare strategiskt verktyg och en mer tydlig helhetssyn för att kunna hantera hållbarhetskraven – för kommande generationer

- a. I ÖP nämns ett antal övergripande mål om Hållbarhet, **Agenda 2030, Generationsmålet och de svenska miljömålen samt Klimat 2030**, utgångspunkter för ÖParbetet. För att detta ska få genomslag i kommunens ÖParbete behövs en större grad av helhetssyn över de olika sektorerna som ingår i kommunens rådighet och i ÖPförslaget. Det finns ett övergripande samband mellan t.ex. sektorerna Hälsa, Landsbygdsutveckling, Tätortstillväxt, Matproduktion, Biologisk mångfald, Friluftsliv. **Detta samband bör vara tydligt i kommunens ÖP, men saknas nu.**
- b. Agenda 2030 – de 17 hållbarhetsmålen – är 17 aspekter på Hållbarhet där de olika målen överlappar varandra och de kan inte separeras. Det är därför anmärkningsvärt att kommunen gjort ett urval av hållbarhetsmål som relevanta för arbetet.
Det är särskilt uppseendeväckande att Hållbarhetsmål 2 inte ingår i

kommunens urval. Har ÖP-författarna läst delmålen under huvudrubriken? Mål 2 är inte endast - Ingen Hunger – se här:

MÅL 2: Avskaffa hunger, uppnå tryggad livsmedelsförsörjning och förbättrad nutrition samt främja ett hållbart jordbruk

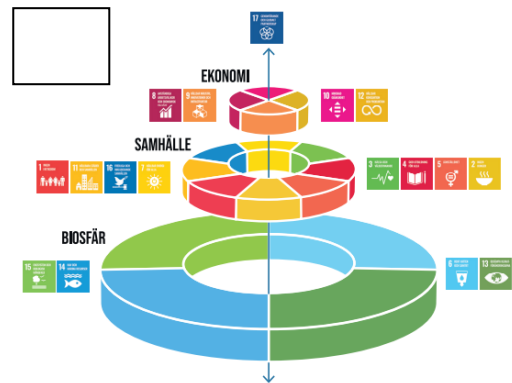
Delmål 2.1 | Tillgång till säker och näringsriktig mat för alla

Delmål 2.3 | Fördubbla småskaliga livsmedelsproducenters produktivitet och intäkter

Delmål 2.4 | Hållbar livsmedelsproduktion och motståndskraftiga jordbruksmetoder

Delmål 2.5 | Bevara den genetiska mångfalden i livsmedelsproduktionen

Agenda 2030 och FNs 17 hållbarhetsmål och deras inbördes sammanhang. Källa: Fig. prod Azote/J. Lokrantz för Stockholm Resilience Centre



Figuren illustrerar sambandet mellan de 17 målen och att naturgivna förutsättningar med mark, vatten, klimat och ekologi är grunden för samhälls- och ekonomiska hållbarhetsaspekter. De ekologiska målen är Vatten till lands och sjöss, Klimat, Cirkulation av näringsämnen i biosfären, luft, vatten och jord och den Biologiska mångfalden i vatten och på mark. Det *ekologiska* fundamentet är förutsättningen för *samhällsutveckling, de sociala* hållbarhetsdimensionerna, med Fattigdomsbekämpning, Hållbar Livsmedelsproduktion, Hälsovård, Utbildning mm. *Ekonomisk* utveckling med Hållbara städer och samhällen, Hållbart Näringsliv, Hållbar Konsumtion mm. bygger på detta. De 17 olika hållbarhetsmålen kan ses som facetter av ett hållbart samhälle – alla målen samverkar med varandra – se Olsson & Persson 2022¹.

2. Ekosystemtjänster – ett hållbarhetsverktyg för alla ytor i kommunen - saknas

I ÖPutkastet nämns ekosystemtjänster 8 gånger. Förutom en kort text från Boverket om begreppet Ekosystemtjänster (EST) nämns det i samband med *Rekreation* (Natur & friluftsliv, Fiske & Rekreation). EN gång endast nämns EST i samband med *försörjning*, Göta älv som vattentäkt.

I den figur som ÖP återger om Ekosystemtjänster, sid. 116, visas helt korrekt de fyra grupperna som ingår i begreppet. Av dessa är gruppen **Försörjande ekosystemtjänster där Matförsörjning ingår - osynlig i ÖPn!**

¹ Olsson & Persson 2022: Olsson, G. Almered. och Persson. O. 2022. Agenda 2030 – för oss och kommande generationers skull. Lokala exempel utgående från hållbarhetsmålen. Hela Sverige ska leva. Göteborg. 59 sid

Ekosystemtjänstbegreppet är utformat för användning på alla typer av områden – inte endast för natur och friluftsområden

Det saknas i hela dokumentet en planering för livsmedelsförsörjning i kommunen. Vi vet att kommunen inte har rådighet över jordbrukets inriktning eller produktion. Planering och motivering med försörjande ekosystemtjänster för livsmedelsförsörjning är en självklarhet i ett planeringsdokument som ska gälla för nästa generation.

Vi vill rekommendera en bok om ekosystemtjänster och dess breda användning i samhällsplanering. Boken² ges ut av Naturvårdsverket och SLU, Centrum för biologisk mångfald. Här finns också ett kapitel om Ekosystemtjänster och livsmedelsförsörjning³

Det saknas också i ÖPdokumentet en planering för - och ett helhetsgrepp om olika ekosystems förmåga att vara kolsänkor. Det gäller inte endast Grönområden/ Friluftsområden. Det gäller i hög grad jordbruksmarker med växtlig gröda, betesmarker och olika typer av skogsmarker.

3. Klimatplan för kommunen – saknas

I ÖPdokumentet nämns 'klimat' 80 gånger! Kommunen hänvisar flera gånger till att den deltar i regionens initiativ Klimat 2030. Till år 2030 ska Västra Götaland vara en fossiloberoende region. Snart är det 2030 och ÖPdokumentet har utblick mot 2070. Det är på två generationers sikt. Hur ska Kungälv nå sina klimatmål?

Det finns ingen klimatplan och det nämns inte i ÖPn.

Många av Sveriges kommuner är medlemmar i Klimatkommunerna. Det är en förening för kommuner och regioner med höga ambitioner i klimatarbetet. Detta ger en stor hjälp med det egna klimatarbetet och det ges goda exempel och erfarenhetsutbyte inom områdena *Byggnade, Energieffektivisering, Engagera civilsamhället, Förnybar energi, Konsumtion, Transporter, Klimatmål, Näringsliv, Mat & Måltider*

Klimatkommunerna kan ge Kungälvs kommun inspirerande hjälp i klimatarbetet

² Tunón, H. & Sandell, K.(red.) 2021. *Biologisk mångfald, naturnyttor, ekosystemtjänster. Svenska perspektiv på livsviktiga framtidsfrågor*. CBM:s skriftserie 121. SLU Centrum för biologisk mångfald, Uppsala & Naturvårdsverket, Stockholm

³ Olsson, E.G.A. 2021. Biologisk mångfald – en förutsättning för vår matförsörjning. i Tunón, H. & Sandell, K.(red.) 2021. *Biologisk mångfald, naturnyttor, ekosystemtjänster. Svenska perspektiv på livsviktiga framtidsfrågor*. CBM:s skriftserie 121. SLU Centrum för biologisk mångfald, Uppsala & Naturvårdsverket, Stockholm. s. 223-233

4. **Beredskapsplanering saknas - vad gäller:**

- a. Matförsörjning – större grad av självförsörjning
- b. Energiförsörjning – större grad av självförsörjning
- c. VA-plan sårbarhets- och hållbarhetsperspektiv

a. Matförsörjning – större grad av självförsörjning

Kommunerna har ett ansvar för beredskapsfrågan. Beredskap nämns 14 gånger i ÖP-dokumentet. Det handlar i ÖPn om olika typer av Försvarsberedskap.

Planeringsberedskap och Markberedskap nämns också ett flertal gånger.

Det är uppseendeväckande att det saknas beredskapsplanering för Livsmedelsförsörjning.

Det är givet att kommunen inte har rådighet över privatägd jordbruksmark. En planering för matproduktion för kommunens innevånare i krisläge kan förväntas. En total självförsörjning kan inte nås men en mycket högre grad av lokal produktion än dagens 50%. Den åkerareal som krävs för att Kungälv kommun, med 26,2% åkermark, ska kunna bli självförsörjande på lokalt producerade jordbruksvaror går inte att uppbära. Frågan behöver därför hanteras i en regional kontext och samtidigt bereda väg för en starkt hållbart jordbruk för att öka kommunens självförsörjning.

En planering för livsmedelförsörjning kräver en översikt över nuvarande försörjningsläge och nuvarande möjliga jordbruksmarker – också de i nuläget obrukade. Det kräver också en översyn över den lokala marknaden vad gäller efterfrågan. Kommunen kan påverka detta genom upphandling till de kommunala måltiderna i bl.a. skolor och vårdinrättningar.

Vi uppmärksammar ÖPtexten om ...*att främja jordbruksnäring samt djurhållning och näringar som skapar förutsättningar för ett öppet landskap och står för sysselsättning och lokal matproduktion.*

Detta är positivt men behöver göras starkare med perspektivet Livsmedelsförsörjning

b. Energiförsörjning – större grad av självförsörjning

Översiktsplanen bör anvisa möjligheter för en kraftig utbyggnad för att lokalt producerad fossilfri energi, som solenergi, vindenergi, kraftvärmeverk osv. med tillhörande energilagring i form av batterier och vätgas.

Mer om Energi senare i detta dokument

c. VA-plan sårbarhets- och hållbarhetsperspektiv

Krav på kretsloppsanpassade system

Dagens VA-system har tätorter, bebyggelsekoncentrationer på landsbygden och friliggande villor inom planlagda områden – alla är kopplade på kommunens VA-system för dricksvatten-försörjning och avloppshantering. Avloppen transporteras till reningsverk långt utanför kommunens gränser. Vattentoaletter installeras fortfarande i vår kommun och spolas med dricksvatten.

Ur hållbarhetssynpunkt är detta fullständigt ohållbart eftersom det bygger på linjära flöden och inte på ett kretsloppsbaseerat system.

Det är ett mycket sårbart system eftersom det är centraliserat och med logistik som styr färskvattenleverans och vattenrening OCH sanitets- och avloppssystemen.

Det bygger på frånvaro av störningar i elleveranser, tekniska datorsystem eller sabotage, terror och krig. Klimatändringar med översvämningar, långa torkperioder, jordskred och andra klimatinducerade förändringar är också start involverade i sårbarheten.

Vi ser kommunens stora svårigheter att bryta ett nationellt mönster.

I en översiktsplan med flera generationer räckvidd borde Hållbarhets- och beredskapsperspektivet framträda.

Det finns många modeller för **kretsloppsbaseerade lokala system** med större säkerhet och mindre sårbarhet än de storskaliga centraliserade systemen. Det borde vara möjligt att installera sådana system med koppling av flera byggnader – **åtminstone i all nybyggnation, också i lägenhetshus och stadskvarter.**

5. Demokratiskt inflytande – saknas plan för att öka och säkra civilsamhällets med/påverkan

- a. Medverkan i och påverkan på politikernas beslut – behöver möjliggöras
- b. Mötesplatser - torg och andra mötesplatser – behöver byggas och anordnas
- c. Tjänstepersoner och politiker som aktivt tar initiativ för att öka invånarnas omställnings- och hållbarhetsvilja och möjligheter till medverkan i planprocesser – behöver mobiliseras

I ÖPn, sid. 142, skrivs: *'Planprocessen har präglats av bred och tidig dialog och ökat fokus på delaktighet, men det finns fortsatt behov av att förbättra representativiteten och säkerställa att alla grupper ges reella möjligheter till inflytande'*

Dessvärre är detta helt felaktigt!

- Det har varit omöjligt att medverka i och ge synpunkter på ÖP-processen. Upprepade inbjudningar (från Omställning Kungälv – civilsamhällesförening) till kommunens utskott och planerargrupper har avvisats med hänvisning till tiden för samråd
- Tiden för samråd är alldeles för kort. Den utlystes över julleddighet och var därför endast 3 veckor
- Tillgängligheten av ÖP-dokumentet för medborgares synpunkter – helt otillräcklig! Dokumentet på 142 sidor förutsätter skärmläsning på dator. Kommunen tar betalt för en papperskopia av detta dokument – 331 kronor!
- Medborgardialogen, digital via kommunens hemsida, som hänvisas till i ÖPn, gav lågt deltagande och låg representativitet – enligt kommunens egen bedömning

- ***Sammantaget ses bristfälliga möjligheter för civilsamhällets deltagande i den lokala demokratin. ÖPdokumentet saknar strategier och förslag till förbättring***

Vi fram emot att kommunen skapar ***forum för dialog och kunskap*** kring hållbarhet och omställningsfrågor som kan inspirera och motivera invånarna att "göra rätt".

Ett hållbarhetsråd anordnas och det hålls regelbundet ***öppna medborgarmöten*** där utvärdering av processen äger rum.

Ungdomars medverkan möjliggörs genom att representanter för kommunens ***elevmedborgarråd för klimatet*** deltar.

Synpunkter på 4 utvalda tema inom områdena Matförsörjning, Transporter, Byggnad & återbruk, Energi

1. Matförsörjning – Hållbara matsystem

Ur hållbarhetssynpunkt behövs en ökning av den lokala matproduktionen.

Det behövs en större grad av lokal matförsörjning än dagens 50%

Som nämnts tidigare är detta en viktig beredskapsfråga

Andra hållbarhetsperspektiv på ökad lokal hållbar matproduktion:

Agendamål 2:

Delmål 2.1 | Tillgång till säker och näringsriktig mat för alla

Delmål 2.4 | Hållbar livsmedelsproduktion och motståndskraftiga jordbruksmetoder

Agendamål 3: Hälsa och välbefinnande.

Agendamål 11. Mål 11 | Hållbara städer och samhällen

Delmål 11.4 | Skydda världens natur- och kulturarv

Delmål 11.5 | Mildra de negativa effekterna av naturkatastrofer

Delmål 11.7 | Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla

Delmål 11.B | Implementera strategier för inkludering, resurseffektivitet och katastrofriskreducering

Agenda mål 12: Hållbar konsumtion

Agendamål 13: Bekämpa klimatförändringar

Agenda mål 15: Biologisk mångfald

Agendamål 16: Fredliga och inkluderade samhällen

Delmål 16.7 | Säkerställ ett lyhört, inkluderande och representativt beslutsfattande på alla nivåer

Kungälv har ypperliga förutsättningar för lokal matproduktion. Detta innefattar bland annat:

- *Gynnsamma ekologiska förhållanden, klimat – odlingszoner 1-3, god jordkvalite, vattentillgång*
- *God tillgång till jordbruksmarker: medium och småskalig åkermark, naturbetesmarker med hög biologisk mångfald*
- *Arrondering, skala och lokal topografi – ypperligt välägnad till matproduktion av kött, mejeriprodukter och grönsaker inkl. rotfrukter*
- *Kungälv är del av en storstadsregion med stor marknad för efterfrågan på livsmedel samt ekosystemtjänster som lärande, rekreation och naturupplevelser*
- *Matproduktion i en storstadsregion ger en viktig länk mellan stad och landsbygd, bidrar till landsbygdsutveckling – och minskar polarisering*

- **Kungälv är en kommun i en storstadsregion –I ÖP-dokumentet saknas insikter och strategier för hållbar livsmedelsproduktion och därtill kopplade ekosystemtjänster.**

I ÖP-förslaget syns hittills endast 'storstadsregion' kopplat till tillväxt av bostäder, industrier och infrastruktur. Detta är anmärkningsvärt otillräckligt!

Landsbygd och Jordbruksmark – mer än öppet landskap...

I ÖPdokumentet nämns **Landsbygd** 68 gånger. Detta sker oftast i samband med bostäder och infrastruktur.

EN gång kopplas Landsbygd till ... *näringslivsutveckling på landsbygden, exempelvis inom livsmedelsproduktion.*

Landsbygdens stora betydelse för hållbar matproduktion ska betonas som en primär funktion – inte som en bi-effekt eller endast som en kontext till bostäder.

Jordbruksmark

I ÖPdokumentet hänvisas till *Ställningstaganden: Jordbruksmark ska inte tas i anspråk för ny bebyggelse.*

Trots detta innehåller ÖPdokumentet förslag till anläggning av ett verksamhetsområde på jordbruksmark i kommundelen Kareby

Jordbruksmark i Kareby

I planförslaget utpekades ett verksamhetsområde med industri-bebyggelse på öppna åkermarker och naturmiljöer.

Vi anser att området bör behållas i sin nuvarande jordbruks- och naturmiljö-funktion vilket är logiskt m.a.p. Ställningstagandet ovan

Argument för att prioritera jordbruksmark framför verksamhetsområde i Kareby

- Området är idag ett öppet odlingslandskap, en gammal kulturbygd med sockenkyrka, skola och bostäder
- Bostäders expansion i Kareby har medvetet valts för närheten till öppet odlingslandskap och den gamla kulturbygden
- Omvandling av jordbruksmark till verksamhetsområde här skulle minska platsens attraktion för de redan boende och minska inflyttning
- Etablering av verksamhetsområde delar upp orten Kareby och gör området mindre sammanhållet. Det skapar samtidigt en mindre attraktiv boendemiljö
- Omvandling av jordbruksmark till verksamhetsområde här skulle förändra landskapsbilden och minska områdets ekosystemtjänster för rekreation, visuella naturupplevelser och biologisk mångfald
- Bevarande av jordbruksmark för hållbar lokal matproduktion – se ovan.
- Verksamhetsområde på jordbruksmark i Kareby – är **emot de boendes åsikt**
- ÖPns förslag bör väga lokala preferenser och ha lokal acceptans

Hälsa, kunskap och kompetens, barns lärande i skola och fritid

Översiktsplanen framhäver på flera ställen barnperspektivet och elevers lärande för framtiden.

Kommunfullmäktiges strategiska mål: ... skapa goda förutsättningar för livslångt lärande ...

Kommunen är ansvarig för den kommunala utbildningen. Kommunfullmäktiges ledamöter tar på sig det politiska ansvaret som innebär att skapa så goda förutsättningar som möjligt för det livslånga lärandet. Även tätortsnära grönområden är viktiga platser för barn och unga, där lek, lärande och upptäckande kan ske i en trygg miljö.

Vi saknar här en tydlig kopplingen mellan ett hållbart lärande i skola/förskola relaterat till hälsa, välbefinnande och ungas engagemang för sin sociala och fysiska omvärld. Ett lärande i miljöer som kan kopplas till odling, mat och jord där exempelvis fysiska miljöer/skolgårdar ger dem grundläggande förutsättningarna för förståelse och livslångt lärande.

Offentlig Upphandling

Vi saknar tydlig koppling i ÖP mellan en lokal hållbar matproduktion, hälsa, lärande och upphandling till kommunens måltider. I kommunen finns redan ett antal producenter att samverka med.

Upphandlingen av livsmedel till kommunens officiella måltider skulle stärka marknaden för lokal hållbart producerad mat genom målsättning:

Andel lokalproducerat 60 %, andel svenskt och ekologiskt producerat 100 %.

Odlings- och Försörjningsstrategi

**Kommunen behöver en strategi för livsmedelsförsörjning – inte 100% självförsörjning!
Se tidigare argumentation**

Kommunen behöver en odlingsstrategi för förskolor, skolor, vårdinrättningar och bostäder

Alla bostäder inom planlagt område, inkl. lägenhetshus och villor, ska ges odlingsmöjligheter på den planlagda marken. Koloniträdgårdar bevaras och utökas samt att utrymme och resurser avsätts för gröna skolgårdar/skolträdgårdar.

2. Transporter

- **Transportinfrastruktur 2050**
- **70 000 invånare 2050: Kollektivtrafiken måste öka**

Förslaget till Översiktsplan saknar riktiga visioner för hur transportsystemet bör vara utformat 2050. Då planen siktar på att befolkningstillväxten kan komma att uppgå till 1,5 % per år innebär det att Kungälv år 2050 kommer att ha 70 000 invånare. För att det inte direkt ska leda till en trafikinfarkt måste man i Översiktsplanen ta höjd för en infrastruktur med väsentligt utökad kapacitet jämfört med idag. Tillväxten förväntas i första hand ske i centrala Kungälv, Ytterby och Kode, men även i viss utsträckning i de mindre serviceorterna.

Resandeströmmarna är i första hand riktade till/från Göteborg. Ytterby station fungerar idag som ett nav för resande med tåg in mot Göteborg från de västra delarna av kommunen. Boende i Kode-området kan välja att resa med tåg eller buss.

Med en ökad befolkning kommer även Ytterby och Kode att behöva ett resecentrum. Dessa måste vara utformade för att kunna hantera resandeströmmarna till/från tåg och buss. Det behöver finnas goda parkeringsmöjligheter för bilar och säkra förvaringsplatser för cyklar. Om fler ska kunna välja att ta bilen till stationen krävs också att tillfartsvägarna är dimensionerade så att det inte uppstår långa köer vid högtrafik.

För centrala Kungälv är buss det enda kollektiva alternativet, för att resa till/från Göteborg. Antalet bussförbindelser har utökats under senare år. Idag går det mer än 300 bussar per dag från Kungälvs Resecentrum in till Göteborg. Det är mycket vanligt att man sätter in extrabussar utöver detta. Enligt tidtabellen utgår drygt 200 av dessa från Kungälv medan ca 100 bussar kommer från Stenungsund, Uddevalla och Lysekil. Under högtrafik innebär det 21 – 25 bussar per timme. Dessa har visserligen egen fil på motorvägen, men utgör ändå en mycket stor belastning på trafiksystemet.

Då antalet invånare kommer att öka mest i centrala Kungälv, Ytterby och Kode innebär det att tillväxten, främst i centrala Kungälv, kommer att närma sig 50 %. Med en sådan befolkningsökning måste transportkapaciteten ökas minst lika mycket. Det innebär att under den extrema timmen kommer det från Kungälv att behöva avgå minst 37 bussar. Det blir följaktligen mindre än 2 minuter mellan bussarna. Om man räknar enbart de bussar som idag utgår från Kungälv är det i de mest bråda timmarna 16 bussar plus ett antal extrabussar. År 2050 krävs då 24 bussar vid bråd timme.

Ny järnväg till Kungälv

Målsättningen hos såväl kommunen som VG-regionen är att kollektivtrafikens andel av persontransporterna ska öka. Det kräver då att kapaciteten måste öka mer än befolkningsökningen. Vi måste nog tala om minst en fördubblad kapacitet jämfört med idag, dvs minst 32 bussar/timme ska avgå från Kungälv.

De tågsätt som kommer att vara aktuella den närmaste framtiden har en kapacitet som motsvarar ca 12 bussar. Teoretiskt krävs mindre än tre tåg/timme för att få samma kapacitet.

Det förefaller inte rimligt att fortsätta att bygga vidare på buss som enda transportmedlet vid sidan av bil mellan Kungälv och Göteborg. Översiktsplanen bör därför ta höjd för att det byggs en ny järnvägssträckning till Kungälv Resecentrum. Detta har utretts tidigare vid flera tillfällen. Det senaste exemplet är en Idéstudie för Södra Bohusbanan 2011 (Trafikverket publikationsnummer 2012:047). Där skissades en ny sträckning som skulle vika av från Bohusbanan vid Skogome och gå till Kungälv Resecentrum (se bil Fig). En framtida fortsättning vidare norrut fanns också med i dessa skisser. Sannolikt finns det fortfarande ett reservat för järnväg mellan Lillhagen och Nordre Älvbron (E6). Detta förslag till ny järnvägssträckning finns också med i den gällande ÖP 2010 !

Man kan också notera att järnväg till centrala Kungälv fanns med i en utredning även 2006 – ”Idéstudie Spår 2050” utförd av dåvarande Banverket. Intressant att notera från den studien är att man då räknade med att Kungälv skulle ha 50 000 invånare år 2050 !

Under senare år har även projektet Skagerrak-banan varit aktuellt med station i Kungälv. Det arbetet har dock avsomnat bland annat på grund av en negativ inställning från VG-regionens sida.

Bygg ut Bohusbanan

Även om det byggs en ny järnväg från Kungälv Resecentrum krävs det också en satsning på den befintliga Bohusbanan. Ytterby och Kode stationer kommer fortsatt att ta hand om resandeströmmarna från kommunens västra delar. Översiktsplanen måste därför tydligt markera:

- ett reserverat utrymme för utbyggnad av banan, till dubbelspår mellan Nordre Älv och kommungränsen mot Stenungssund
- en väl dimensionerad infrastruktur fram till stationerna i Ytterby och Kode , för att möjliggöra ett smidigt trafikflöde till/från stationerna.

Godstransporter

Bohusbanan är idag mycket viktig för godstransporter mellan Stenungssund och Göteborg. I en vision för 2050 borde kommunen ta höjd för att godstransporter i framtiden kommer att växlas över från väg till järnväg. Det kommer att vara en nödvändighet för både klimat och miljö. Intermodala transporter ökar i snabb takt, dvs gods växlas mellan väg och järnväg i strategiskt placerade logistikparker. Vi föreslår att kommunen i översiktsplanen reserverar utrymme i nära anslutning till Rollsbo industriområde för en mindre nod för omlastning bil-tåg, och även för godsleveranser till företagen i området.

Skyttelbussar

På vissa hårt trafikerade sträckor kan skyttelbussar, i egen fil – ge en ökad kollektiv framkomlighet. På väg 168 är det i nuläget (januari 2026) trafikinfarkt varje morgon mellan Ytterby-rondellen och Rollsbokrysset. Med skyttelbussar kan sportande ungdomar och motionärer på egen hand lätt resa till och från Arenaområdet.

Fortsatt elektrifiering av färjetrafik

Marstrandfärjan byggs om och elektrifieras, den skall snart tas i bruk (sommar 2026). Vi vill även se en utökad elektrifiering av all färjetrafik i kommunen, för att minska de fossila utsläppen.

Satsa aktivt på cykling: fler cykelbanor, säker förvaring

Fler cykelbanor kommer att behövas. Kommunen bör långsiktigt satsa på att underlätta kombinationsresor cykel- buss-tåg, för pendlare. För detta behövs ett utökat samarbete med Västtrafik. Att använda elcykel kan öka räckvidden avsevärt. Enkel och säker förvaring av elcyklar är dock ett kvarstående problem som behöver lösas.

GÅNG- OCH CYKELBANOR I KUNGÄLV

Det syns inte i Översiktsplanens texter tillräckligt tydligt - om nödvändigheten av och möjligheterna med en snabb utbyggnad av Gång- och Cykelbanor.

- Det finns inget "Ställningstagande" avseende GC-banor i kommun.
- Idag får vi absolut inte ut de fulla effekterna av de investeringar som gjorts i GC-banorna i kommunen avseende minska klimatpåverkan, minskad miljöbelastning och förbättring av människors hälsa.
- Det bör tydligt framgå att vi skyndsamt behöver prioritera byggandet av ett finmaskigt nät av Gång- och Cykelbanor.
- Utbyggnaden skall leda till att man som cyklist och mopedist skall kunna förflytta sig längre sträckor utan att behöva beblanda sig med motorfordon av diverse storlekar på 70 km vägar.
- Kommunens 70 -vägar har oftast en för liten bredd samtidigt som belastningen är stor och hastigheterna så höga att cyklister och mopedister utsätts för fara att allvarligt skadas. Dödsfall har också skett!

Kompletterande förslag:

1. GC-utbyggnad kring Kärna skulle ge stora effekter.

Kärna – Kornhall

- Främst ökad arbetspendling för att nyttja kollektivtrafik färja/buss in till Hisingen/Göteborg.
- Regionalt och lokalt fritidscyklade.
- Viss skolpendling och ungdomarnas fritidsaktiviteter i serviceorten

Kärna – Sundhammar

- Omfattande skolpendling och ungdomarnas fritidsaktiviteter i serviceorten
- Ökad arbetspendling till serviceorten, dess busstation eller vidare in till Ytterby/Kungälv
- Kraftigt ökande lokalt fritidscyklade till Vedhall, Sundhammar och Kovikshamn främst sommarmånaderna.
- Visst ökande regionalt/nationellt/internationellt fritidscyklade

2. En utökad användning av GC-banor för pendling till arbete och skolor samt en ökad genomsnittshastighet med eldrivna cyklar och mopeder gör att vägkvaliteten inte får eftersättas, varken vid nybyggnation, underhåll eller vinterväghållning.
3. Komplettera Översiktsplanen med följande "Ställningstagande":
GC-banor kan kraftigt bidra till att nå kommunens klimatmål, miljömål och målen för invånarnas hälsa. Full effekt av investeringen i GC-banor nås först när GC-nät är färdigbyggt så att arbetspendlare, skolungdomar och fritidscyklister kan förflytta sig utan att finnas på 70 km vägar.

PENDELPARKERING

- Idag är mycket av arbetspendlingen med bil orsakad av att man saknar pendelparkerings-möjlighet.
- Många kör idag förbi både Kärna, Ytterby och Eriksdal därför att de vant sig vid att det inte finns någon parkeringsplats. Att kontrollera om det finns plats på respektive plats tar tid och innebär att man måste lämna hemmet tidigare.
- Idag hörs personer att de överväger att flytta från Kungälv därför att arbetspendlingen kombinerat med att köra barn till förskola och skola inte fungerar på ett rimligt sätt.
- Trafiksituationen ser inte heller ut att bli bättre, utan förändrade förutsättningar, då byggnation färdigställs väster om Ytterby. Dessutom tillkommer färdigställandet av Multiarenas lokaler dit trafik kommer att koncentreras tidig eftermiddag - kväll.

Förslag:

1. Det finns möjligheter att bygga ett p-hus med 1 eller 2 plan ovanför de mark-parkeringar som idag finns utefter tågbanan för att täcka det akuta behovet för flera år framöver. Kapaciteten kommer att ökas i tågtrafiken framöver och då bör ju också alla de som bor väster om Ytterby ha en möjlighet att kunna åka kollektivt med tåget.
2. En möjlighet att avlasta parkeringen i Ytterby och Eriksdal är att färdigställa enklare mindre parkeringsytor vid några ställen utefter Marstrandsvägen och Kovikshamnsvägen i direkt anslutning till en hållplats för att kunna användas för att avlasta trycket på Kärna och Ytterby.
3. För att öka komforten och säkerhet för de som pendlar med cykel/moped behöver cykelparkering också utvecklas under tak och gärna inom ett låst utrymme.

Sammanfattningsvis - det är nödvändigt med fler pendelparkeringsplatser i Kungälv för att vägtrafiken in mot Göteborg skall kunna avlastas av kollektivtrafik med buss och tåg. Om tillväxten av trafiken ökar finns risk för en "trafikflödesinfarkt" i trafikflödena genom Kungälv, främst då Marstrandsmotet-Ytterby.

3. Byggnade & Återbruk

I samrådshandlingen ÖP finns, vilket är positivt, återkommande betoning av ”fokus på grön omställning, hänsyn tas till klimatutmaningar, att kommunen, medborgarna och företagen tillsammans minskar klimatutsläpp och miljöpåverkan”. Man skriver att ”hållbarhet och kvalitet inte ska underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden”. På flera ställen betonas att man vill se ”klimatsmart utveckling av samhället”.

Förslag:

Klimatsmart byggande Många nya bostadsområden planeras i kommunen, men inget skrivs om hur byggandet ska ske. Vi vill se inriktning mot att byggande sker med klimathänsyn beträffande metoder och material. Idag byggs på flera håll i landet klimatpositiva hus, dvs byggnader som under sin livscykel tar bort mer koldioxid från atmosfären än vad den släpper ut.

Vi efterlyser att nya bostadsområde planeras och byggs med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och kretsloppstänkande, alternativt att sådana byggnader utgör ett inslag i bostadsområden. Vidare att byggnader anpassas för egenförsörjning av energi.

I nya bostadsområden bör utrymme planeras för verksamheter som ger möjlighet att bruka snarare än äga – byta, dela, låna, hyra, laga, återanvända.

Odlingsmöjligheter nära bostaden Kommunen bör planera för kolonilotter och växthus i eller i nära anslutning till bostadsområden i takt med att bostadsområden planeras. Detta ger möjlighet att möta kommuninnevanornas intresse och önskan om att odla. Möjlighet till förädling och förvaring av frukt och grönsaker bör också planeras för. Odling ingår också som en del i kommunens krisberedskap.

Återbruk Kraven på kommunerna att minska avfall kommer att öka. Återvinningscentralen i Munkegärde ska enligt ÖP utvidgas. Vi vill se att man i samband med detta planerar för att etablera ett attraktivt, välfungerande och användarvänligt återbruk som ska vara ett självklart förstaval vid byggande och renovering för kommunen, företag och privatpersoner. Eventuellt kan detta ske i samarbete med grannkommun.

Grönstruktur I beskrivningen av Mark och vattenanvändningen blir det tydligt att man ännu inte gjort någon grönstrukturplan över centrala Kungälv. Grönstrukturen beskrivs här endast som rekreativa parkstråk och inte som det bärande strukturelement som grönstrukturen bör vara och som beskrivs i rapporten ”Nulägesanalys grön infrastruktur & ekosystemtjänster - underlag till Kungälvs kommuns nya översiktsplan”. Vi anser att arbetet med en grönstrukturplan för kommunen som helhet och för centrala Kungälv i synnerhet bör föregå vidare utbyggnadsplaner.

4. Energi

Översiktsplanen utgår från gällande *Energiplan 2023–2027 - med sikte på 2030*.

Energiplanens mål är att utsläppen av växthusgaser i kommunen ska minska med 80% till år 2030 jämfört med 1990.

I kommunens strategiska mål ingår en minskning av användningen av fossilbaserad energi och att skapa en robust kommun som har hög uthållighet i kris, höjd beredskap, förändrat klimat och i krig.

Vidare kommer den gröna omställningen inom industrin och transportsektorn samt den planerade ökningen av boende i kommunen 2050 till 70 000 invånare att kräva en kraftig ökning av energikonsumtionen. Behovet av fossilfri energi skall mötas främst av en ökning av lokal och regional energiproduktionen och en utbyggnad av kapaciteten lokalt och regionalt.

För att förverkliga uppsatta mål och de utmaningar som konstateras krävs en tydligare prioritering på åtgärder. Kommunen kan inom sitt eget bostadsbestånd satsa på egenförsörjning av el och även utnyttja olika delar av kommunens ytor solparksanläggningar. Vidare kan kommunen i planen lyfta fram satsningar solcellsparker ägda i form av energigemenskaper.

Satsningar på nya solenergianläggningar kan inte bara ske av Kungälv energi utan också använda den stora potentialen som finns för privata satsningar i energigemenskaper.

Kungälv Energi har genom Omställning Kungälv fått Leader finansiering för ett pilotprojekt om energigemenskaper.

Kommunens Vindbruksplan, ca 15 år gammal, har endast resulterat i ett enda vindkraftverk. Med tanke på den prognosticerade kraftiga ökningen av behovet av fossilfri energi lokalt och regionalt bör den tidigare Vindbruksplanen uppdateras så att fler möjligheter till uppförandet av vindkraftverk kan ske inom den nya Översiktsplanen.

Förslag:

- Översiktsplanen bör anvisa möjligheter för en kraftig utbyggnad för att lokalt producerad fossilfri energi, som solenergi, vindenergi, kraftvärmeverk osv. med tillhörande energilagring i form av batterier och vätgas.
- Beredskapsaspekt1: Kungälv behöver väsentligt att öka sin självförsörjningsgrad av energi för att vara rustad för kris och krig
- Beredskapsaspekt 2: Energigemenskaper med lokal styrning minskar sårbarhet vid kriser och störningar. Vid oväntade störningar är det en fördel att inte vara kopplad till ett centralstyrt system
- En ny vindbruksplan bör tas fram.