

Mötesbok: Utskottet för Samhälle och utveckling (2023-09-06)

Utskottet för Samhälle och utveckling

Datum: 2023-09-06

Plats:

Kommentar:

Dagordning

Kallelse

KallelseUtskottet för Samhälle och utveckling2023-09-06

3

Upprop

Val av justerare

Tillkommande och utgående ärenden

Information från sektorn

66/23 Information från sektorchef	7
67/23 Uppföljning ekonomi och avvikelser	8
68/23 Europeiska mobilitetsveckan	9

Ärenden till kommunstyrelsen

69/23 Tilläggsavtal gällande Kv 3 Riksbyggen ang förlängning av avtalstider	10
70/23 Förslag till beslut- godkännande av plankostnadsavtal	27
71/23 Remissvar ledning Skogssäter-Ingelkärr via Stenungsund	44
72/23 Svar på Naturvårdsverkets förslag till nya föreskrifter om ersättning till kommuner för insamling av förpackningsavfall	117
73/23 Upprättande av verksamhetsområde för Rollsbo Västerhöjd	121
74/23 Upprättande av verksamhetsområde för Rishammar	127
75/23 Samverkansavtal Bokab	133
76/23 Trafikförsörjningsprogram färdtjänst för Kungälv kommun	143

Ärenden för information

77/23 Information om trafikreglering, Västra gatan	181
--	-----

Ärenden som stannar i utskottet

78/23 Svar på remiss, förslag till nya föreskrifter om långa fordonståg för Västra Götalands län	182
--	-----

Övrigt

Kallelse

Sammanträdesdatum 2023-09-06

Plats Stadshuset, plan 2, Bohusrummet
Tid Onsdagen den 6 september kl 09:00-16:00

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

Jonas Andersson (S) Oskar Engdahl
Ordförande Sekreterare

**UTSKOTTET FÖR SAMHÄLLE OCH
UTVECKLING**

**KUNGÄLVS
KOMMUN**



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

Kallelse

Sammanträdesdatum

2023-09-06

Dagordning

		Förslag till beslut
1	Upprop Upprop	
2	Val av justerare	Utses
3	Tillkommande och utgående ärenden	Fastställs
Information från sektorn		
4	2023-459 Information från sektorchef - Information kring detaljplan - Dialog om styrdokument - Information om upphandlingar	Antecknas
<i>Föredragande Anders Holm och Johan Hellborg</i> <i>klockan 09:00 – 11:00</i>		
<i>Paus 5 min</i>		
5	2023-460 Uppföljning ekonomi och avvikelser	Antecknas
<i>Föredragande Anders Holm</i> <i>Klockan 11:05 – 11:20</i>		
6	2023-461 Europeiska mobilitetsveckan	Antecknas
<i>Föredragande Amanda Stenbom</i> <i>Klockan 11:20 – 11:35</i>		
Ärenden till kommunstyrelsen		



Kallelse

Sammanträdesdatum

2023-09-06

- | | | | |
|----|-----------------|---|--|
| 7 | KS2015/1732-140 | Tilläggsavtal gällande Kv 3 Riksbyggen ang förlängning av avtalstider | Beslut
<i>Förslag till kommunstyrelsen</i> |
| | | <i>Föredragande Denis Näbring</i>
<i>klockan 11:35 – 12:00</i> | |
| | | Lunch 12:00 – 13:00 | |
| 8 | KS2022/2282-2 | Godkännande av plankostnadsavtal Krabbetornet 23 och Fars Hatt 1 | Beslut
<i>Förslag till kommunstyrelsen</i> |
| | | <i>Föredragande Anton Agnefeldt</i>
<i>Klockan 13:00 – 13:15</i> | |
| 9 | KS2023/1258-4 | Remissvar ledning Skogssäter-Ingelkärr via Stenungsund | Beslut
<i>Förslag till kommunstyrelsen</i> |
| | | <i>Föredragande Linda Andreasson</i>
<i>Klockan 13:15 – 13:35</i> | |
| 10 | KS2023/1602-2 | Svar på Naturvårdsverkets förslag till nya föreskrifter om ersättning till kommuner för insamling av förpackningsavfall | Beslut
<i>Förslag till kommunstyrelsen</i> |
| | | <i>Föredragande Dan Gorga</i>
<i>Klockan 13:35 – 13:50</i> | |
| 11 | KS2023/1328-1 | Upprättande av verksamhetsområde för Rollsbo Västerhöjd | Beslut
<i>Förslag till kommunstyrelsen</i> |
| | | <i>Föredragande Stefan Boblin</i>
<i>Klockan 13:50 – 14:05</i> | |
| 12 | KS2023/1329-1 | Upprättande av verksamhetsområde för Rishammar | Beslut
<i>Förslag till kommunstyrelsen</i> |



Kallelse

Sammanträdesdatum

2023-09-06

*Föredragande Stefan Bohlin**Klockan 14:05 – 14:20*

13

Samverkansavtal Bokab

Beslut

*Förslag till
kommunstyrelsen**Föredragande Anni Danielsson**Klockan 14:20 – 14:35***Paus 10 minuter**

14

Trafikförsörjningsprogram färdtjänst för
Kungälv kommun

Beslut

*Förslag till
kommunstyrelsen***Ärenden för information**

15

KS2023/1847-1

Information om trafikreglering, Västra gatan

Antecknas

*Föredragande Martin Gistell**Klockan 14:45 – 15:15***Ärenden som stannar i utskottet**

16

KS2023/1400-3

Svar på remiss, förslag till nya föreskrifter om
långa fordonståg för Västra Götalands län

Beslut

*Föredragande Ann-Charlotte Stålhandske**Klockan 15:15 – 15:30***Övrigt**

17

Övriga frågor

Antecknas



Denna behandling '66/23 Information från sektorchef' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '67/23 Uppföljning ekonomi och avvikelser' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '68/23 Europeiska mobilitetsveckan' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Sid 1 (3)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Denis Nähring

2023-07-03

Tilläggsavtal gällande Kv 3 Riksbyggen ang förlängning av avtalstider (Dnr KS2015/1732-140)

Sammanfattning

Kungälv Kommun tecknade ett marköverlåtelseavtal med Riksbyggen för Kv 3 år 2018.

På önskemål från Kommunen betalade Riksbyggen, till skillnad från övriga aktörer i Kongahälla och Kungälv, både köpeskillingen och gatukostnaden för Kv 3 direkt efter avtalsteckandet år 2018 trots att parterna var överens om att byggstarten inte skulle ske förrän många år fram i tiden.

I marköverlåtelseavtalet villkorades att om inte byggnationen påbörjas vid en given tidpunkt så har kommunen rätt att utkräva vite om 100 000 kr per månad.

I samma avtal finns också villkor som reglerar att vite inte ska utkrävas i det fall villkoren och förutsättningarna på bostadsmarknaden väsentligen förändrats och gjort försäljningssituationen onormal.

Riksbyggen har inkommit med argument för att vite inte ska utkrävas i nuläget och har önskat att skjuta fram tidpunkten för när byggnationen senast ska påbörjas.

Förvaltningen har granskat detta och kommit fram till att tillmötesgå Riksbyggens önskemål och föreslår kommunfullmäktige att besluta att godkänna framtagna tilläggsavtal med Riksbyggen som syftar till att förlänga tidsfristerna för vite.

Kommunen har de senaste åren tillmötesgått liknande önskemål med anledning av den väsentligt försvårade marknadssituationen.

Juridisk bedömning

Kommunen har sålt kvarter 3 till Riksbyggen. I marköverlåtelseavtalet finns krav på bolaget att påbörja byggnation senast ett visst datum. Vid avvikelse får kommunen utkräva vite. I samma stycke kom dock parterna överens om att vite inte ska utkrävas i det fall villkoren och förutsättningarna på bostadsmarknaden väsentligen förändrats och gjort försäljningssituationen onormal.

Efter att Riksbyggen inkommit med argument för ovanstående och förvaltningen gjort bedömningen att acceptera detta behöver ett tilläggsavtal som hanterar nya tidsfrister tas fram så att inte vitesvillkoret i de ursprungliga marköverlåtelseavtalen helt förlorar sitt syfte.

Några likadana fall med samma förutsättningar och vitesvillkor likt de i berörda avtal har inte kunnat identifieras varför ingen särbehandling förekommer om tilläggsavtalet, med syfte att förlänga tidsfristerna för vite, tecknas.

Kommunen har de senaste åren tillmötesgått liknande önskemål med anledning av den väsentligt försvårade marknadssituationen.

Förvaltningens bedömning

I den stora nya stadsdelen Kongahälla har fastighetsbolaget Riksbyggen byggt ett antal kvarter. Riksbyggen bygger just nu ut kvarter 6 i de centrala delarna av Kongahälla. Kv 3 ligger norr om Kv 6. För både kvarter 3 och 6 tecknade parterna marköverlåtelseavtal redan sommaren 2018 trots att parterna var överens om att byggnationen av dessa kvarter skulle avvakta några år i väntan på att övriga delar i Kongahälla blev färdigställda.

På önskemål från Kommunen betalade Riksbyggen, till skillnad från övriga aktörer i Kongahälla och Kungälv, både köpeskillingen och gatukostnaden för Kv 3 direkt efter avtalstecknandet år 2018 trots att parterna var överens om att byggstarten inte skulle ske förrän många år fram i tiden.

I marköverlåtelseavtalet tog man därför höjd med långa tidsfrister för påbörjande av byggnationen och tog även med villkor för potentiella osäkerheter i den framtida marknadssituationen.

I marköverlåtelseavtalet villkorades att om inte byggnationen påbörjas vid en given tidpunkt (2023-09-27) så har kommunen rätt att utkräva vite om 100 000 kr per månad. Vidare finns också villkor som reglerar att vite inte ska utkrävas i det fall villkoren och förutsättningarna på bostadsmarknaden väsentligen förändrats och gjort försäljningssituationen onormal.

Riksbyggen har inkommit med argument för att vite inte ska utkrävas i nuläget och har önskat att skjuta fram tidpunkten för när byggnationen senast ska påbörjas med 2 år.

I jämförelse kan nämnas att fastighetsbolaget JM har sökt och fått bygglov samt därefter försökt sälja lägenheterna i Kv 10 med start våren 2022. De sålde några lägenheter till en början men mot sommaren tog det helt stopp vilket höll i sig hela hösten. JM fick till slut inse att de aldrig kunde nå upp till den nivå sålda lägenheter som banken kräver för att bevilja kreditiv som möjliggör byggnationen. Därtill kommer att kostnadsutvecklingen har gått åt helt fel håll samtidigt som den ökade räntekostnaden försvårar för både kund och förening. Riksbyggen delar JMs analys och sammantaget gör bolaget bedömningen att villkoren och förutsättningarna på bostadsmarknaden väsentligen förändrats och gjort försäljningssituationen onormal.

Förvaltningen har granskat detta och kommit fram till att tillmötesgå Riksbyggens önskemål med justering till enbart 1 år och föreslår kommunfullmäktige att besluta att godkänna framtaget tilläggsavtal med Riksbyggen som syftar till att förlänga tidsfristerna för vite med ett år fram till och med 2024-09-27.

Förvaltningen bedömer vidare att ett nekande av Riksbyggens önskemål och utkrävande av vite mot bolagets vilja riskerar att avsevärt försämra det framgångsrika samarbetet parterna har emellan under en lång tid framöver.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet har ingen påverkan på kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Ärendet har ingen påverkan på miljö, hållbarhet eller mål i Agenda 2030.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Ärendet har ingen påverkan på politiska styrdokument.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Ärendet har ingen påverkan utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.

Ärendet har ingen påverkan utifrån ett medarbetarperspektiv.

Ekonomisk bedömning

Ärendet har ingen påverkan på kommunens ekonomi eftersom Riksbyggen redan har erlagt samtliga ersättningar för kvarteret och därefter blivit lagfarna ägare samt att kommunen inte har budgeterat med eventuella vitesintäkter.

Förslag till beslut

Tilläggsavtalet med Riksbyggen avseende kvarter 3 Kongahälla godkänns.

Fredric Arpfjord
Verksamhetsområdeschef
Planering och myndighet

Anders Holm
Sektorchef
Samhälle och utveckling

Expedieras till:

För kännedom till:

Marköverlåtelseavtal - kvarter 3 inom Kongahälla
2018-09-20

Mellan Riksbyggen ekonomisk förening, org.nr: 702001-7781, 106 18 Stockholm nedan kallad Riksbyggen, och Kungälv's Kommun, org.nr 212000-1371, 442 81 Kungälv, nedan kallad Kommunen träffas härmed följande

MARKÖVERLÅTELSEAVTAL

Avseende kvarter Källan inom stadsdelen Kongahälla i Kungälv's kommun.

Innehåll:

MARKÖVERLÅTELSEAVTAL	1
A. BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR.....	2
B. DETALJPLAN.....	2
C. MARKÖVERLÅTELSE.....	3
D. FASTIGHETSILDNING	4
E. ALLMÄNNA OCH GEMENSAMMA ANLÄGGNINGAR	5
F. HUSBYGGNATION	6
G. TEKNISK FÖRSÖRJNING	7
H. MÄTNING AV BRUTTOAREA (m ² BTA)	8
I. GENOMFÖRANDE	8
J. ÖVRIGT	11

Till detta marköverlåtelseavtal hör bilagda handlingar:

- Bilaga 1:** Ramavtal Kongahälla, 2010-08-31
- Bilaga 2:** Karta över kvarter 3, 2018-09-07
- Bilaga 3:** Detaljplan Kongahälla östra, 2016-07-14
- Bilaga 4:** Förteckning planhandlingar och utredningar till detaljplan Kongahälla östra, 2016-07-14
- Bilaga 5:** Revideringar av gestaltningsprogram, 2015-02-02
- Bilaga 6:** Definition av BTA, 2018-06-14
- Bilaga 7:** Beslutsdokument parkeringsreglering Kongahälla utkast 2013-11-17
- Bilaga 8:** Etableringsyta, Riksbyggen's önskemål, 2018-09-10
- Bilaga 9:** Projektorganisation, 2018-03-23
- Bilaga 10:** Kommunikationsplan Kongahälla, 2015-01-15
- Bilaga 11:** Begränsningar i möjlighet att påla och sponta, 2018-08-29

A. BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

A1. Syfte

Detta marköverlåtelseavtal tillsammans med ramavtalet för Kongahälla med tillhörande bilagor, se detta avtals **bilaga 1**, mellan Kommunen och samtliga exploatörer engagerade i utbyggnaden av Kongahälla syftar till att reglera villkor och förutsättningar för marköverlåtelsen och genomförandet av Riksbyggens byggnation samt samarbetet i övrigt mellan Kommunen, Riksbyggen och övriga exploatörer. Ett tilläggsavtal till Ramavtalet är tecknat med berörda byggherrar. De delar av tilläggsavtalet som berör Riksbyggen är inarbetat i detta marköverlåtelseavtal.

Motsvarande avtal ska tecknas med övriga exploatörer allt eftersom de träder in i Ramavtalet och blir engagerade i utbyggnaden av Kongahälla.

I de fall det förekommer motsägelsefulla uppgifter gäller detta avtal med eventuella tillägg och ändringar i första hand.

A2. Område

Det område som omfattas av detta marköverlåtelseavtal utgörs av kvartersmarken inom Kvarter 3 i Kongahälla som framgår av detta avtals **bilaga 2**.

Benämningen "Kvarter 3" avser i detta avtal den gula kvartersmarken inom området definierat i detta avtals **bilaga 2**.

Kvarter 3 utgörs av fastigheterna Komarken 1:1 (del av) och Gärdet 1:1 (del av). Båda fastigheterna ägs av Kungälv's Kommun. Slutliga fastighetsgränser för kvarter 3 är preliminära och avgörs i samband med lantmäteriförrättningen.

B. DETALJPLAN

B1. Beskrivning

Från början var exploateringsområdet Kongahälla, se ramavtalets bilaga 3, uppdelat i tre detaljplaner, väst, öst och söder, se ramavtalets bilaga 2. Detaljplanerna öst och söder har slagits samman och utgör tillsammans detaljplan Kongahälla östra som vann laga kraft 2016-07-14, se detta avtals **bilaga 3** som ersätter ramavtalets bilaga 2 avseende detaljplanerna benämnda söder och östra.

Handlingar tillhörande Detaljplan Kongahälla östra framgår av detta avtals **bilaga 4** som ersätter Ramavtalets bilaga 1.

B2. Plankostnad

Riksbyggen ska betala del av plankostnaden uppgående till 300 000 (TREHUNDRATUSEN) kronor för den bygg rätt som Riksbyggen förvärvar genom detta marköverlåtelseavtal. Mervärdeskatt utgår inte på plankostnad.

Plankostnaden ska betalas inom 30 dagar efter att detta marköverlåtelseavtal undertecknats av parterna.

B3. Plan- och bygglovsavgift

När Riksbyggen har erlagt plankostnad enligt detta marköverlåtelseavtal ska Riksbyggen inte betala planavgift i samband med bygglov för Kvarter 3. Riksbyggen betalar däremot bygglovsavgift enligt gällande taxa.

C. MARKÖVERLÅTELSE

C1. Marköverlåtelse

Kommunen överlåter härmed del av Kungälv Komarken 1:1 och del av Kungälv Gärdet 1:1. Området som överlåts framgår av **bilaga 2** omfattande byggrätt enligt detaljplan för Kongahälla östra, **bilaga 3**, till Riksbyggen.

Del av Komarken 1:1 och del av Gärdet 1:1 överlåts, med undantag för vad som i detta avtal föreskrivs i punkterna I7 t.o.m. I10 i befintligt skick.

C2. Köpeskillning

Köpeskillingen för Kvarter 3 är 11 300 000 (ELVAMILJONERTREHUNDRATUSEN) kronor.

Kommunen och Riksbyggen använder sig av olika benämningar på BTA-arealen. Kommunen använder "BTA ovan mark" och Riksbyggen använder "Ljus BTA". Parterna är dock överens om att för kvarter 3 är **BTA ovan mark = Ljus BTA**. Fortsättningsvis i detta avtal kommer endast **BTA** att användas och vad som då avses framgår av detta avtals **bilaga 6**.

Enligt beräkningar gjorda av Riksbyggen kan Kvarter 3 bebyggas med 4 700 m² BTA.

Någon framtida justering av köpeskillingen ska inte göras.

C3. Köpeskillingens erläggande

Den slutliga köpeskillingen ska erläggas av Riksbyggen genom insättning på av Kommunen anvisat konto enligt följande:

1. Köpeskillning om 980 000 kr för del av Komarken 1:1 erläggs inom 30 dagar efter det att detta marköverlåtelseavtal undertecknats av parterna.
2. Köpeskillning om 10 320 000 kr för del av Gärdet 1:1 erläggs inom 30 dagar efter det att detta marköverlåtelseavtal undertecknats av parterna.

C4. Köpebrev

När Riksbyggen betalat köpeskillingen för del av Komarken 1:1 och del av Gärdet 1:1 ska Kommunen överlämna ett kvitterat köpebrev per (del av) fastighet till Riksbyggen som bekräftelse på fullgjord betalning.

C5. Tillträde

Tillträde till Kvarter 3 sker så snart köpeskillning och ersättning har erlagts enligt punkten C3 i detta avtal. Denna dag kallas Tillträdesdagen.

Riksbyggen har rätt att efter överenskommelse med Kommunen genomföra erforderliga undersökningar på Kvarter 3 innan Tillträdesdagen. Om exploateringen inte fullföljs förbinder sig Riksbyggen att återställa marken i städlat skick, om Kommunen så fordrar.

C6. Lagfartskostnader

Med köpet förenade lagfarts- och stämpelkostnader betalas i sin helhet av Riksbyggen.

C7. Avräkning

Kommunen svarar för skatter, räntor och andra utgifter samt inkomster för Kvarter 3 till den del de belöper på tiden före Tillträdesdagen. Riksbyggen svarar för sådana kostnader och inkomster från och med Tillträdesdagen.

C8. Kommunens garantier

Kommunen garanterar att:

1. Kvarter 3 på Tillträdesdagen inte besväras av penninginteckningar, anteckningar, inteckningar, inskrivningar, servitut, arrende eller annan nyttjanderätt och gemensamhetsanläggningar än vad som framgår av detta marköverlåtelseavtal.
2. eventuella saneringsåtgärder till följd av markföroreningar på Kvarter 3 hanteras och bekostas av Kommunen.
3. eventuella åtgärder på Kvarter 3 till följd av arkeologiska undersökningar hanteras och bekostas av Kommunen.

D. FASTIGHETSBLDNING

D1. Marköverlåtelse

Marköverlåtelsen enligt avsnitt C ovan ska ske genom att Riksbyggen köper del av fastigheterna Komarken 1:1 och del av Gärdet 1:1. Kommunen ska utfärda köpebrev separat för respektive (del av) fastighet när köpeskilling har erlagts.

Riksbyggen ska sedan hos Lantmäteriet ansöka om fastighetsbildning inom 6 månader för att köpet inte ska bli ogiltigt.

D2. Fastighetsbildning

Riksbyggen ansöker om avstyckning av del av Komarken 1:1 samt fastighetsreglering av del av Gärdet 1:1 till styckningslotten.

Om fastighetsbildning enligt detta marköverlåtelseavtal av lantmäterimyndigheten inte anses lämplig ska den av Riksbyggen till Kommunen erlagda ersättningen för plankostnad enligt avsnitt B2 i detta avtal och köpeskilling enligt avsnitt C3 p1 och p2 i detta avtal och gatukostnadsersättning enligt avsnitt E4 p1 i detta avtal samt anslutningsavgift för sopsug enligt avsnitt G8 i detta avtal återbetalas med avseende på de delar av fastighetsbildningen som inte går att genomföra. Återbetalning sker inom 30 dagar från lantmäterimyndighetens beslut om inställd förrättning vinner laga kraft.

Kostnader för fastighetsbildning enligt ovan betalas av Riksbyggen.

D3. Gemensamhetsanläggning

Riksbyggen ansvarar ensamt för att hos lantmäterimyndigheten ansöka om förrättning för inrättande av eventuella gemensamhetsanläggningar inom Kvarter 3. Kostnader för bildande av dessa gemensamhetsanläggningar ska betalas av Riksbyggen.

D4. Servitut

Servitut för ledningar under allmän platsmark som ägs av Kommunen och som anlagts i samband med Riksbyggens byggnation av kvarter 3 och före Kommunens färdigställande av allmän platsmark ska bildas till förmån för Kvarter 3.

Servitut för balkonger som utformas i enlighet med gestaltningsprogrammet och därför krägar ut över mark som ägs av Kommunen ska bildas till förmån för Kvarter 3.

Ersättning för servitut beskrivna ovan ingår i köpeskillingen i punkt C.2. i detta avtal, någon ytterligare ersättning för dessa servitut ska inte erläggas. Om servituten av någon orsak inte behövs ska någon återbetalning, av vilket slag det än må vara, inte ske.

Övriga servitut än vad som beskrivs i punkt D4. i detta avtal medges inte i av Kommunen ägd fastighet till förmån för Kvarter 3.

Kungälv kommun har efter Riksbyggens tillträde av kvarter 3 rätt att utan kostnad för kommunen nyttja marken i dess nuvarande funktion fram till och med 2019-12-31. Funktion som finns inom kvarter 3 är främst gata och parkering.

E. ALLMÄNNA OCH GEMENSAMMA ANLÄGGNINGAR

E1. Allmän platsmark och Kommunens kvartersmark

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom Detaljplaneområde Kongahälla östra. Kommunen ansvarar därför för utbyggnaden av alla anläggningar på allmän platsmark inom område för Detaljplan Kongahälla östra.

Kommunen ska följa de gestaltungsprinciper som finns i Gestaltungsprogrammet och övriga relevanta handlingar och utredningar som redovisas i Ramavtalet, detta avtals **bilaga 1**. Även de gestaltungsprinciper som genom revideringar av Gestaltungsprogrammet har tillkommit ska efterföljas. Revideringar till Gestaltungsprogrammet redovisas i detta avtals **bilaga 5**.

E2. VA-anläggningar

Enligt punkt G1 i detta avtal.

E3. Gatukostnadsersättning

Riksbyggen ska betala en gatukostnadsersättning till Kommunen på 23 020 144 (TJUGOTREMILJONERTJUGOTUSENETTHUNDRAFYRTIOFYRA) kronor för kvarter 3 utifrån byggrätt framräknat av Riksbyggen om 4 700 m² BTA.

I det fall skillnad föreligger mellan byggrätten om 4 700 m² BTA och slutligt medgiven byggrätt m² BTA enligt beviljat bygglov ska en reglering av gatukostnadsersättningen ske med 4 900 kr/m² BTA.

Den sammanlagda ytan för bostäder och lokaler som ligger till grund för reglering av gatukostnadsersättningen får aldrig understiga 4 000 m² BTA för kvarter 3.

Vid beräkning av eventuellt större byggrätt m² BTA enligt ovan ska hänsyn tas till punkt H i detta avtal.

E4. Gatukostnadsersättningens erläggande

Gatukostnadsersättningen ska erläggas av Riksbyggen genom insättning på av Kommunen anvisat konto enligt följande:

1. 23 020 144 kr för Kvarter 3 erläggs inom 30 dagar efter det att detta marköverlåtelseavtal undertecknats av parterna.
2. Eventuell reglering av Gatukostnadsersättning ska erläggas inom 30 dagar efter det att bygglov för Kvarter 3 har beviljats.

E5. Parkering

Kommunen ska utföra och bekosta parkeringsanläggningar inom Kongahälla. Parkeringsanläggningar som kommunen utför består av markparkeringar och parkeringshus.

Riksbyggen ska tillgodose den del av parkeringsbehovet för Kvarter 3 som inte kan lösas inom kvarteret genom parkeringsfriköp av 36 st P-platser till en kostnad om 250 000 kr/P-plats med tillägg för eventuell lagstadgad moms, totalt 9 000 000 kronor exkl. moms. Beräkning av parkeringsbehovet för bostäder i Kvarter 3 och därmed antal parkeringsfriköp ska utgå från vid varje tillfälle aktuell parkeringsnorm för Kungälv Kommun.

Marköverlåtelseavtal - kvarter 3 inom Kongahälla
2018-09-20

I det fall skillnad föreligger mellan byggrätten enligt detta marköverlåtelseavtal och slutlig medgiven byggrätt m² BTA enligt beviljat bygglov ska en reglering av antalet P-friköp ske för att motsvara behovet av P-friköp.

Riksbyggen har möjlighet att hålla nere tillkommande behov av parkeringsfriköp genom mobilitetslösningar som godkänts av Kommunen.

Antalet P-friköp för kvarter 3 får aldrig understiga 30 parkeringsplatser.

Parkeringsfriköp för Kvarter 3 ska erläggas av Riksbyggen genom insättning på av Kommunen anvisat konto senast inom 30 dagar efter det att bygglov för Kvarter 3 beviljats. I det fall bygglov erhålls efter 1 juli 2020 ska kostnaden för parkeringsfriköpet indexregleras enligt KPI med juli 2020 som basmånad.

För övrigt enligt Ramavtalet punkt 10.2, se bilaga 1. Ramavtalets bilaga 6 ersätts av **bilaga 7** till detta avtal.

F. HUSBYGGNATION

F1. Husbyggnation

Riksbyggen ansvarar för alla åtgärder inom Kvarter 3. Riksbyggen ska följa kvalitetsprogrammet och gestaltungsprinciper i gestaltungsprogrammet och dess revideringar, **bilaga 5** till detta avtal, samt övriga relevanta handlingar och utredningar som redovisas i Ramavtalet, **bilaga 1** till detta avtal.

F1.1. Höjdsättning

Riksbyggen inhämtar kommunens höjdsättning och projektering av omkringliggande ytor. Riksbyggen ska kalla till samordningsmöte i god tid inför bygglovsansökan.

F2. Miljöanpassning av byggnationen

Riksbyggen ska följa Miljöprogrammet enligt Ramavtalet punkt 10, se detta avtals **bilaga 1**.

F3. Tillgänglighetsanpassning

Vid projektering och byggande ska Riksbyggen ha ambitionen att i dialog med Kommunen följa BYGG IKAPP (AB Svensk Byggtjänst) med Kommunens program för basutformning nya bostäder som ett förtydligande komplement.

Program för basutformning nya bostäder är förtecknat i Ramavtalet, detta avtals **bilaga 1**.

F4. Användning

Bostäder får upplåtas med bostadsrätt.

Lokaler för handel och verksamheter medges i enlighet med Detaljplan Kongahälla östra och detta marköverlåtelseavtal. Lokaler för handel och verksamheter ska dock inredas i bottenvåningen på kvarter 3 i enlighet med Ramavtalets bilaga 4, Lokalisering handel och verksamheter, detta avtals **bilaga 1** med anpassning till de markhöjder som föreligger. Bottenvåningen ska i övrigt vara enligt punkt F1.2 i detta avtal.

G. TEKNISK FÖRSÖRJNING

G1. VA-anlutning

Kommunen bygger ut anläggningar för allmänt vatten och avlopp fram till Kvarter 3 och upprättar förbindelsepunkter för vatten, spill- och dagvatten.

G2. Betalning av anläggningsavgift för vatten och avlopp

Anläggningsavgift för vatten och avlopp enligt vid varje tillfälle gällande taxa ska betalas av Riksbyggen genom insättning på av Kommunen anvisat konto enligt separat överenskommelse med Kungälv Kommuns VA-avdelning.

G3. Dagvatten

Kommunen bygger ut anläggningar för dagvatten fram till förbindelsepunkter för Kvarter 3.

För övrigt enligt Ramavtalet punkt 10.4, se detta avtals **bilaga 1**.

G4. Värme

Kvarter 3 ska anslutas till befintligt fjärrvärmenät som ägs av Kungälv Energi AB. Anslutningsavgifter betalas av Riksbyggen efter överenskommelse med Kungälv Energi AB.

För övrigt enligt Ramavtalet punkt 10.1, se detta avtals **bilaga 1**.

G5. El för kraft och belysning

Kvarter 3 ska anslutas till befintligt elnät som ägs av Kungälv Energi AB. Anslutningsavgifter betalas av Riksbyggen efter överenskommelse med Kungälv Energi AB.

G6. Bredband

Kvarter 3 ska anslutas till bredband. Kommunen ska ombesörja och bekosta förläggning av ett tomrör fram till kvarter 3.

G7. Avfallshantering

För avfallshantering gäller avfallsföreskrifter antagna av kommunfullmäktige 2015-09-10 (§ 241/2015) Dessa avfallsföreskrifter gäller från och med 2015-10-01.

För övrigt enligt Ramavtalet punkt 10.3, se detta avtals **bilaga 1**.

G7.1. Utrymme

Avfallsutrymmet bör vara väl tilltaget för full källsortering, hjälp till behovet av utrymme ges i avfallsföreskrifterna. Den fria gången mellan kärnen ska vara minst 1,5 meter, och avståndet mellan kärnen minst 6 cm. Avfallsutrymmet ska ha en fri höjd på minst 2,1 meter. Avfallsutrymmet ska ha halkfritt golv, god belysning och ventilation. Golvbrunn är att rekommendera. Dörr eller öppning till avfallsutrymmet ska vara minst 1 meter och helst 1,2 meter bred och 2 meter hög, samt att ingen tröskel, trappsteg eller nivåskillnad ska förekomma. Dörr ska ha uppställningsanordning.

I varje lägenhet ska det enligt Boverkets byggregler finnas möjlighet att sortera avfall i respektive avfallsfraktion; restavfall, matavfall, glas, metall, tidningar, plast, kartong och farligt avfall.

G8. Sopsug

Kvarter 3 ska ansluta till sopsugsanläggning genom att underteckna sopsugsavtal med Kungälv kommun. Anslutningsavgiften till sopsugen för Kvarter 3 är 1 800 000 kronor. Anslutningsavgiften ska erläggas inom 30 dagar efter det att detta marköverlåtelseavtal undertecknats av parterna.

H. MÄTNING AV BRUTTOAREA (m² BTA)

I planbeskrivningen till Detaljplanerna är föreskrivet att val att bygga energieffektiva byggnader inte ska inskränka på boarean (BOA). Det innebär att byggnadsnämnden för sådana hus ska ge lov för en något större bruttoarea än plankartan anger och att någon reglering av köpeskillingen och gatukostnadsersättningen inte ska ske med hänsyn till denna överyta. För beräkning av bruttoarean ska parterna utgå från en normalvägg med tjocklek 300 mm inklusive fasadmaterial vid krav enligt BBR. Vid ett lägre krav på energiförbrukning får bruttoarean öka motsvarande vad totala väggjockleken ökar jämfört med 300 mm.

Parterna har gemensamt i punkt C2 i detta avtal definierat vad som ingår i begreppet BTA.

I. GENOMFÖRANDE

I1. Utbyggnadsordning och tidplan

Byggande av parkeringsdäcket vid ICA Maxi är påbörjat och beräknas vara färdigt till november 2018. Byggnation inom kvarter 3 får inte påbörjas innan slutbesked lämnats för parkeringsdäcket vid ICA Maxi.

Byggande av kvarter 7 ska enligt avtal med ICA starta tidigast 60 månader efter att slutbesked lämnats för Parkeringsdäcket vid ICA Maxi. Riksbyggen har i och med detta avtal inga invändningar mot att byggnationen påbörjas tidigare än så inom kvarter 7.

Gatan som går från Kongahällagatan mellan kvarter 6 och kvarter 7 fram till rondellen ska vara iordningställd till inflyttning av kvarter 6. Omfattningen av iordningställandet ska överenskommas i samband med arbetet inom detaljplan Kongahälla östra.

I övrigt gäller Ramavtalet punkt 6, detta avtals **bilaga 1**.

I2. Organisation för genomförande

För genomförandet av exploateringen finns det en projektorganisation. Projektorganisationen består av en styrgrupp, projektledningsgrupp samt arbetsgrupper i enlighet med punkt 13 i Ramavtalet, se detta avtals **bilaga 1**. Sedan Ramavtalet tecknades har förändringar gjorts i enlighet med detta avtals **bilaga 9**. Riksbyggen ska tillsätta de resurser som erfordras till projektorganisationen.

I2.1. Projektledare för Kvarter 3

Riksbyggen ska tillsätta en projektledare för Kvarter 3 som ska närvara vid de möten som projektledningen för Kongahälla kallar till.

I2.2. Riksbyggens entreprenör

Riksbyggens entreprenör ska delta vid de APD-samordningsmöten för Kongahälla som hålls varje vecka.

13. Tillgänglighet, säkerhet mm under utbyggnaden

Större och långvarigt bestående provisoriska vägar, trafikomläggningar, provisoriska parkeringsplatser och andra arrangemang som erfordras för att befintliga verksamheter på och kring Exploateringsområdet enligt definitionen i Ramavtalet punkt 3, se detta avtals **bilaga 1**, ska fungera under den etappvisa utbyggnaden ska ombesörjas och bekostas av Kommunen.

Specifika vägar, trafikomläggningar, provisoriska parkeringsplatser, iordningsställande av etableringsytor, säkerhetsåtgärder och andra arrangemang inklusive erforderliga återställningsarbeten som erfordras inom Exploateringsområdet ska samordnas, utföras och bekostas av Riksbyggen och berörda exploatörer.

Ovanstående ska hanteras inom projektorganisationen, detta avtals **bilaga 9**.

14. Etableringsutrymme och upplag

Ifall Riksbyggen behöver etableringsutrymme utanför Kvarter 3 ska detta stämmas av via den gemensamma APD-samordnaren inom Kongahälla. I förekommande fall ska erforderliga tillstånd inhämtas från Kommunen samt från berörda exploatörer och fastighetsägare.

För nyttjande av kommunal mark som är allmän platsmark och är färdigställd utgår ersättning enligt gällande taxa. Till färdigställd allmän platsmark räknas allmän platsmark som tagits i stadigvarande bruk men där det kan återstå arbeten omfattande toppbeläggning och planteringar.

Kommunal mark som inte är allmän platsmark får nyttjas avgiftsfritt under 24 månader från byggstart, därefter utgår ersättning enligt särskild överenskommelse, som ska tecknas mellan Riksbyggen och Kommunen i varje enskilt fall.

Riksbyggen har önskemål om etableringsutrymme, se bilaga 8 till detta avtal. Parterna noterar dock att Kommunen genom detta avtal inte har några synpunkter på Riksbyggens önskemål om etableringsutrymme utan att detta ska hanteras via den gemensamma APD-samordnaren i Kongahälla.

15. Skador på anläggningar

Riksbyggen ska iaktta aktsamhet så att skador undviks på befintliga gator och närliggande anläggningar. Det åligger vidare Riksbyggen att undvika lerspill eller annan nedsmutsning till följd av transporter till och från byggnadsområdet i samband med byggnationen.

Riksbyggen ska i förekommande fall kalla berörda till syn av befintliga gator och anläggningar före och efter genomförd byggnation.

Skador eller nedsmutsning som uppkommer på befintliga gator och anläggningar och som vållats av Riksbyggen eller av Riksbyggen anlitaad entreprenör ska återställas genom Riksbyggens försorg och på Riksbyggens bekostnad.

16. Grundförhållanden

Kommunen ikläder sig inte något ansvar för Kvarter 3s grundförhållanden. Riksbyggen erinras om att noga undersöka grundförhållandena innan byggnationen påbörjas.

17. Ledningar och kulvertar

Omläggning av ledningar och kulvertar som ska vara i bruk efter exploateringen har utförts och bekostats av Kommunen.

Väster om kvarter 3 finns en kulverterad bäck som måste tas i beaktande vid arbeten utanför Kvarter 3. Det finns även en vattenledning strax väster om kvarter 3 som innebär begränsningar i möjligheten att påla och sponta inom och i närheten av kvarter 3. Vattenledningen och de begränsningar den medför redovisas närmare i detta avtals **bilaga 11**.

Ledningar och kulvertar som inte är i bruk eller kommer att tas ur bruk innan byggstart kan förekomma på kvartersmark. Erforderlig borttagning av dessa inom Kvarter 3 utförs och bekostas av Riksbyggen.

18. Rivning av befintliga byggnader

Rivning av befintliga byggnader inom Kongahälla har utförts och bekostats av Kommunen. Pålnings- eller plintrester kan förekomma och eventuell borttagning av dessa utförs och bekostas av Riksbyggen inom Kvarter 3.

19. Markföroreningar

Enligt tidigare markundersökningar ska det inte finnas markföroreningar inom kvarter 3. Om ytterligare markundersökningar och marksaneringar behövs, av vilket slag de än må vara, hanteras och bekostas dessa av Kommunen utan onödigt dröjsmål.

110. Arkeologi

Enligt ett förhandsbesked ska det inte finnas någon arkeologi att ta hänsyn till inom kvarter 3. Om Länsstyrelsen ställer krav på ytterligare utredningar, förundersökningar och/eller undersökningar enligt Länsstyrelsens definition, hanteras och bekostas dessa av Kommunen.

111. Fyllnadsmassor

Kommunen kan eventuellt få behov av fyllnadsmassor inom Exploateringsområdet. Överskottsmassor från Riksbyggens arbete ska, om behov föreligger och efter samförstånd med Kommunen, utan kostnad för Kommunen transporteras till anvisade platser inom Exploateringsområdet som framgår av Ramavtalets bilaga 7, detta avtals **bilaga 1**.

Överskottsmassor som inte kan användas inom Exploateringsområdet eller på annan plats där Riksbyggens entreprenörer har behov, ska i första hand transporteras till schakttippen i Skälebräcke i Kungälv kommun.

J. ÖVRIGT

J1. Kommunikation

Byggherrarna tillsammans med Kommunen har tagit fram en gemensam kommunikationsplan för Kongahälla enligt detta avtals **bilaga 10**.

I kommunikationsplanen finns en fördelningsnyckel för gemensamma marknadsförings- och kommunikationskostnader där Riksbyggen sedan tidigare svarar för kostnader som kan hänföras till kvarteren 4, 5.1 och 6. När detta marköverlåtelseavtal undertecknats av parterna övertar Riksbyggen Kommunens kommunikationskostnader för Kvarter 3. Riksbyggens andel för kommunikationskostnaderna kommer därmed vara sammanlagt 28 %.

För övrigt enligt Ramavtalet punkt 11, se detta avtals bilaga 1.

J2. Vite

Kommunen äger rätt att kräva vite uppgående till 100 000 kr per påbörjad månad varmed byggstarten senareläggs om Riksbyggen inte påbörjar byggnationen av Kvarter 3 inom 60 månader från det datum detta avtal undertecknats av båda parter. Vite ska dock inte utkrävas i det fall villkoren och förutsättningarna på marknaden för bostadsrätter väsentligt förändrats och gjort försäljningssituationen onormal efter det att bygglov beviljats. Vite ska inte heller kunna utkrävas i det fall Riksbyggen inte påbörjar byggnationen av Kvarter 3 beroende på att Kommunen inte fullgjort sina åtaganden.

Med byggstart menas en fysisk igångsättning av arbetena på arbetsplatsen med målet att bottenplattan för berörda kvarter ska vara gjuten och klar inom rimlig tid vid normal arbetsgång. Dock med vederbörlig hänsyn tagen till väderlek och eventuella hinder på grund av myndighetsbeslut, till exempel krav på arkeologisk utgrävning eller sanering av föroreningar.

J3. Överlåtelse av marköverlåtelseavtal

Riksbyggen har inte, utan skriftligt medgivande av kommunstyrelsen i Kommunen, rätt att överlåta detta marköverlåtelseavtal på annan part. Skriftligt medgivande krävs dock inte vid överlåtelse med syfte att skapa bostadsrätter till av Riksbyggen bildad bostadsrättsförening.

Vid eventuell överlåtelse av hela eller del av Kvarter 3 är Riksbyggen förpliktigad att i köpekontraktet ange att detta marköverlåtelseavtal ska gälla även mot köparen. Köparen ska förbinda sig att göra motsvarande förbehåll vid en försäljning av Kvarter 3. Riksbyggen ska även meddela kommunen när överlåtelse av hela eller del av kvarter 3 sker.

Riksbyggen är också förpliktigad att förbinda den nya parten att följa i detta marköverlåtelseavtal tillämpliga skyldigheter och rättigheter gentemot Kommunen och övriga exploatörer.

J4. Tvist

Tvist med anledning av detta marköverlåtelseavtal ska avgöras i allmän domstol. Första instans ska vara Tingsrätten i Göteborg.

Marköverlåtelseavtal - kvarter 3 inom Kongahälla
2018-09-20

J5. Marköverlåtelseavtalets giltighet

Detta marköverlåtelseavtal är till alla delar giltigt under förutsättning att det:

1. behörigen undertecknas av Riksbyggen senast den 30 september 2018
2. godkänns av kommunfullmäktige i Kommunen, genom beslut senast den 9 september 2018 som därefter vinner laga kraft och undertecknas av Kommunen senast den 30 september 2018.
3. Riksbyggen till kommunen senast 2018-12-31 inbetalar:
 - a. Plankostnad enligt avsnitt B2 i detta avtal och
 - b. Köpeskilling enligt avsnitt C3 p1 och p2 i detta avtal och
 - c. Gatukostnadsersättning enligt avsnitt E4 p1 i detta avtal och
 - d. Anslutningsavgift för sopsug enligt avsnitt G8 i detta avtal

J6. Återgång

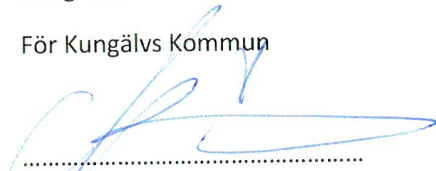
Om detta marköverlåtelseavtal inte skulle bli giltigt enligt punkt J5 skall överläggningar upptas mellan parterna beträffande projektets fortsatta handläggning.

Om detta avtal inte blir giltigt enligt punkt J5 står Kommunen och Riksbyggen för sina respektive kostnader.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar. Parterna har tagit var sitt.

Kungälv den 2018

För Kungälv Kommun



.....
Miguel Odhner

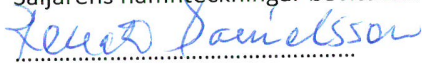
Kommunstyrelsens ordf.

← 2018-09-27
.....

Haleh Lindqvist

Kommundirektör

Säljarens namnteckningar bevittnas:



.....
Underskrift vittne 1

.....
Namnförtydligande vittne 1

Stockholm den 2018

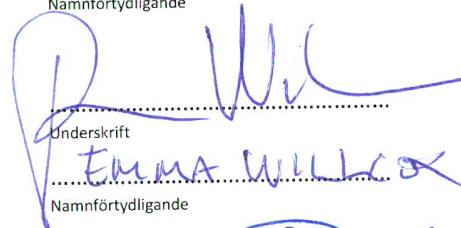
För Riksbyggen ekonomisk förening



.....
Underskrift

Märten Lilja


.....
Namnförtydligande



.....
Underskrift

EMMA WILLCOX

.....
Namnförtydligande



.....
Underskrift vittne 2

Johan Tibell

.....
Namnförtydligande vittne 2

Mellan **Kungälv kommun** ("Kommunen") orgnr 212000-1371, 442 81 Kungälv och **Riksbyggen ekonomisk förening** ("RB") orgnr 702001-7781, 106 18 Stockholm, nedan tillsammans kallade "Parterna" träffas härmed följande

TILLÄGGSAVTAL

avseende marköverlåtelseavtal för kv 3

A. BAKGRUND OCH SYFTE

Marköverlåtelseavtal har upprättats mellan Parterna gällande kv 3 i Kongahälla och blev giltigt 2018-09-27 ("Marköverlåtelseavtalet").

Parterna har konstaterat att villkoren och förutsättningarna på marknaden för bostadsrätter väsentligen förändrats och gjort försäljningssituationen onormal.

Syftet med detta tilläggsavtal är därför att förnya tidsfrister för påbörjad byggnation och därmed möjlighet för Kommunen att utkräva vite vid försenad byggstart enligt punkten J2 i Marköverlåtelseavtalet.

B. FÖRNYELSE AV TIDSRIST FÖR PÅBÖRJAD BYGGNATION

Parterna är överens om att punkt J2. Vite i Marköverlåtelseavtalet ska ersättas i sin helhet av följande lydelse.

Kommunen äger rätt att kräva vite uppgående till 100 000 kr per påbörjad månad varmed byggstarten senareläggs om RB inte påbörjar byggnationen av Kvarter 3 senast 2024-09-27.

Vite ska dock inte utkrävas i det fall villkoren och förutsättningarna på marknaden för bostadsrätter väsentligt förändrats och gjort försäljningssituationen onormal från dagen för detta avtals undertecknande. Vite ska inte heller kunna utkrävas i de fall RB inte påbörjar byggnationen av Kvarter 3 beroende på att Kommunen inte fullgjort sina åtaganden.

Med byggnationen menas en fysisk igångsättning av arbetena på arbetsplatsen med målet att bottenplattan för berörda kvarter ska vara gjuten och klar inom rimlig tid vid normal arbetsgång. Dock med vederbörlig hänsyn tagen till väderlek och eventuella hinder på grund av myndighetsbeslut, till exempel krav på arkeologisk utgrävning eller sanering av föroreningar.

D. TILLÄGGSAVTALETS GILTIGHET

Detta tilläggsavtal är till alla delar giltigt under förutsättning att:

- a) det behörigen undertecknas av RB.
- b) Kommunfullmäktige beslutar om att godkänna detta avtal genom beslut som vinner laga kraft.

Underskrifter se följande sida

Detta tilläggsavtal har upprättats i två likalydande exemplar varav Parterna har tagit var sitt.

Kungälv 2023-


För Kungälv kommun

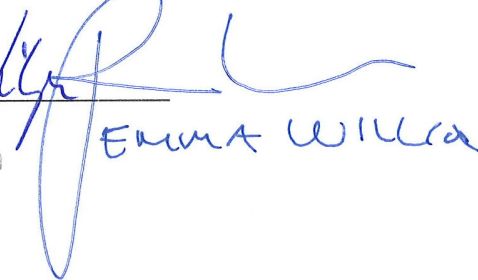
Haleh Lindqvist
Kommundirektör

Miguel Odhner
Kommunstyrelsens ordförande

Stockholm 2023- 65-24

För Riksbyggen ekonomisk förening


Märten Lilja


Emma Wilén



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (3)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Sara Ekelund

2023-08-18

Plankostnadsavtal - detaljplan för bostäder, Krabbetornet 23 och Fars Hatt 1 (Dnr KS2022/2282-2)

Sammanfattning

Kommunstyrelsen fattade 2010-08-18 §258/2010 beslut om positivt planbesked och gav förvaltningen uppdraget att genom en detaljplan pröva exploateringen enligt planansökan KS2010/1349.

Planområdet ligger vid Västra gatan och syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostäder inom fastigheterna Krabbetornet 23 och Fars Hatt 1. Marken inom vilken bostadsbebyggelse ska prövas ägs av en privat fastighetsägare, nedan kallad exploatören. Inom planområdet finns idag bland annat en biograf.

Ett förslag till plankostnadsavtal mellan kommunen och exploatören har tagits fram vars syfte är att ange förutsättningarna för villkor och kostnader vid upprättandet av detaljplanen.

Förvaltningens bedömning är att plankostnadsavtalet bör godkännas och att kommunstyrelsens ordförande och kommundirektören får i uppdrag att underteckna plankostnadsavtalet.

Juridisk bedömning

Plankostnadsavtalet har upprättats utifrån tillämpliga lagrum däribland Plan- och bygglag (2010:900).

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Kommunstyrelsen fattade 2010-08-18 §258/2010 beslut om positivt planbesked och gav förvaltningen uppdraget att genom en detaljplan pröva exploateringen enligt planansökan KS2010/1349.

Planområdet ligger vid Västra gatan och syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostäder inom fastigheterna Krabbetornet 23 och Fars Hatt 1. Mellan dessa fastigheter ligger Trappgränd som ligger inom den kommunalägda fastigheten Fontin 1:1. Marken inom vilken bostadsbebyggelse ska prövas ägs av en privat fastighetsägare, nedan kallad exploatören. Inom planområdet finns idag bostadsbebyggelse, en biograf och naturmark.

Bedömning

Förvaltningens bedömning är att plankostnadsavtalet bör godkännas. Utan plankostnadsavtal har kommunen inte en ekonomisk överenskommelse med exploatören om finansieringen för projektet.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Plankostnadsavtalet för *Detaljplan för bostäder, Krabbetorget 23 och Fars Hatt 1 "Trappan"* kan kopplas till kommunstyrelsens resultatmål om att planberedskap ska finnas för bostäder samt resultatmålet om ökad kollektiv jobbpendling genom att tillskapa fler bostäder i kollektivtrafikhöga läge.

Kommunfullmäktiges strategiska mål

Mål nr 5: Att medborgare och näringsliv ska känna ökat förtroende för kommunen.

-I samband med upprättande av berörda avtal har dialog förts med aktuell exploatör.

Mål nr 7: Att underlätta för invånare och företag som vill reducera klimatutsläppen.

-Planområdet är lokaliserat i ett centralt läge och det finns goda förutsättningar att gå eller cykla till resecentrum, handel och service.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Detaljplanen kommer att ge förutsättningar för så väl social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Planförslaget går i linje med målet om *Hållbara städer och samhällen* då planområdet är lokaliserat i ett centralt läge och det finns goda förutsättningar att gå eller cykla till resecentrum, handel och service. Planområdet ligger i ett område där infrastruktur redan är utbyggd.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Planansökan bedöms gå i linje med gällande översiktsplan som anger möjligt- förtätnings-/omvandlingsområde.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Planområdet ligger i ett centralt läge i Kungälv med gång- och cykelavstånd till kollektivtrafik, handel, service och skola.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.

Planläggningen bedöms inte påverka arbetsmiljön negativt. Planenheten har dock hög belastning med många pågående detaljplaner, prioritering av planarbetet bedöms därför i förhållande till enhetens personella resurser.

Ekonomisk bedömning

Detaljplan

Detaljplanen bekostas av exploatören enligt föreslaget plankostnadsavtal. Ersättning för detaljplanearbetet kommer att tas ut i enlighet med gällande timprisersättning beslutad av kommunfullmäktige vid avtalets ingång. Exploatören ålägger sig att betala för all nedlagd tid som kommunens tjänstepersoner och konsulter lägger på detaljplanearbetet. Detta inkluderar framtagande av grundkarta och fastighetsförteckning. Exploatören ålägger sig även att betala för erforderliga utredningar och underlag.

Genom att plankostnadsavtal har upprättats erläggs ingen planavgift i samband med bygglov för de fastigheter som berörs av plankostnadsavtalet.

Genomförande

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

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

Exploatören ska betala exploateringsbidrag som avser de faktiska kostnaderna för utbyggnad av allmän plats och projektledningskostnader som krävs för genomförande av detaljplan. Exploateringsbidraget fördelas enligt en princip om respektive parts nytta som tydliggörs i

detaljplaneskedet/-skedena. Exploateringsbidragets slutliga omfattning regleras i kommande exploateringsavtal.

Uttagande av gatukostnadsersättning kan eventuellt bli aktuellt inom planområdet.

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

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

Förslag till beslut

1. Upprättat plankostnadsavtal mellan Kungälv kommun och exploatören godkänns.
2. Kommunstyrelsens ordförande och kommundirektören får i uppdrag att underteckna plankostnadsavtalet.

Fredric Arpfjord
Verksamhetschef
Planering och myndighet

Anders Holm
Sektorchef
Samhälle och utveckling

Expedieras till:
Exploatören
pansafe@telia.com

För kännedom till: Sara Ekelund, Plan/Samhälle och utveckling
Sara Höghäll, Kart och mark/Samhälle och utveckling
Anna Hedlin, Plan/Samhälle och utveckling
Fredric Arpfjord, Verksamhetschef Planering och myndighet/Samhälle och utveckling
Anders Holm, Sektorchef Samhälle och utveckling



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2022/2282
2023-04-28



Plankostnadsavtal

Detaljplan för
**Krabbetornet 23 och Fars Hatt 1,
"Trappan"**
Kungälv, Kungälv kommun

1 AVTALET

1.1 SYFTET MED PLANKOSTNADSAVTALET

Det här avtalet tecknas mellan Pansafe Productions AB, nedan kallad exploatör, och Kungälv kommun, nedan kallad kommunen, för upprättande av detaljplan för Krabbetorget 23 & Fars Hatt 1.

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

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

Planläggningen syftar till att pröva exploatering enligt Kommunstyrelsens beslut om positivt planbesked och beslut om planuppdrag 2010-08-18 §258/2010.

1.2 PARTER

Kungälv kommun

Organisationsnummer	212000-1371
Namn	Samhälle och utveckling
Adress	442 81 KUNGÄLV
Ansvariga chefer	Anna Hedlin och Fredric Arpfjord
Handläggare plan	Anton Agnefeldt och Sara Ekelund
Handläggare exploateringsingenjör	Sara Höghall
E-postadress	anton.agnefeldt@kungalv.se sara.ekelund@kungalv.se sara.hoghall@kungalv.se

nedan kallad kommunen

Exploatören

Organisationsnummer	556412-7354
Företag	Pansafe Productions AB
Adress	Ytterbyvägen 7, 442 30 Kungälv
Kontaktperson	Christina Larsson
Telefonnummer	0303-183 80, 070- 373 69 47
E-postadress	pansafe@telia.com
Faktureringsadress	Ytterbyvägen 7
Faktureringsreferens	Christina Larsson

nedan kallad exploatören

Vid byte av handläggare eller kontaktperson ska samtliga parter informeras.

1.3 GILTIGHET

Detta plankostnadsavtal ska godkännas senast 2023-12-31 av Kommunstyrelsens genom beslut. Innan plankostnadsavtalet tas upp för godkännande ska det vara undertecknat och godkänt av Exploatören.

Kommunen undertecknar plankostnadsavtalet efter beslut om plankostnadsavtalets godkännande.

Avtalet är giltigt endast om det undertecknats av båda parter.

Plankostnadsavtalet ska vara undertecknat av båda parter innan planarbete påbörjas.

1.4 TIDIGARE ÖVERENSKOMMELSER, ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

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

Avtalet gäller till dess att det ersätts av nytt plankostnadsavtal, exploateringsavtal, annat avtal, annan överenskommelse eller då samverkan avbryts.

1.5 ÖVERLÅTELSE AV AVTAL

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

1.6 ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR

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

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

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

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

1.7 UPPSÄGNING AV AVTALET

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

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

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2022/2282

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

1.8 HÄVNING AV AVTALET

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

Vid hävning av avtalet ska exploatören betala upparbetade plankostnader tills dess att avtalet hävs. I det fall kommunen, innan hävning, har beställt arbeten som ej går att återkalla ska exploatören stå för sin andel av dessa kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt försöka begränsa sådana kostnader för exploatören. Exploatören äger ej rätt till ersättning/skadestånd från kommunen om avtalet hävs.

1.9 TVIST

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

2 PLANARBETET

2.1 BAKGRUND

Avsikten med detaljplaneringen är att möjliggöra för att ersätta befintlig biografbyggnad med bostadshus inom Krabbetornet 23 och möjliggöra ett nytt bostadshus inom Fars Hatt 1.

2.2 OMRÅDESAVGRÄNSNING

Planområdet är beläget i centrala Kungälv mellan Västra gatan och Fontinskolan. Se kartbild nedan. De fastigheter som berörs av planläggningen är Krabbetornet 23 & Fars Hatt 1 samt Fontin 1:1. Områdets areal är ca 1500 kvadratmeter. Området kan komma att justeras under pågående planarbete.



Fastigheterna Krabbetornet 23 och Fars Hatt 1 (markerade med gult) vilka ingår i planområdet.

2.3 PLANPROCESSEN

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

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

Exploatören är medveten om att:

- kommunen är skyldig att beakta såväl Exploatörens intressen som allmänna och andra enskilda intressen, när det gäller detaljplanens utformning och innehåll

- beslut om att anta en detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen, granskning och andra beredningsåtgärder samt att resultatet av samråd/granskning kan innebära att planförslaget ändras eller att arbetet avbryts
- sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster, boende och hyresgästorganisationer har rätt att anföra besvär mot kommunens beslut att anta en detaljplan
- beslut att anta en detaljplan kan prövas av Länsstyrelsen, Mark- och miljödomstolen samt Mark- och miljööverdomstolen

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

2.4 ÄGANDERÄTT OCH NYTTJANDERÄTT

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

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

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

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

2.5 PRELIMINÄR TIDPLAN

Samråd (beslut)	2:a kvartalet 2024
Granskning (beslut)	1:e kvartalet 2025
Antagande (beslut)	4: a kvartalet 2025

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

2.6 PARTERNAS ÅTAGANDE

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

Parterna är överens om att processen med framtagande av detaljplan och efterföljande genomförande av exploateringen ska ske genom samverkan och samarbete. Parterna ska löpande hålla varandra informerade om vad som händer i projektet. Parterna ska i

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2022/2282

detta arbete för ett samarbete där en prestigelös dialog kan föras kring olika knäckfrågor och annat som behöver lösas för att driva projektet framåt. Parterna ska ha löpande avstämningar och uppföljningar avseende projektets framfart, ekonomi och budget.

2.6.1 KOMMUNENS ÅTAGANDE

Kommunen ansvarar för att ta fram planhandlingar, grundkarta, fastighetsförteckning och andra erforderliga handlingar för att genomföra planprocessen samt i övrigt svara för detaljplanens formella handläggning.

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

Kommunen ansvarar för att beställa erforderliga utredningar. Utredningskostnad ska stämmas av med Exploatören innan beställning görs.

2.6.2 EXPLOATÖRENS ÅTAGANDE

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

2.7 UTREDNINGSBEHOV

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

- Kulturmiljöutredning
- VA & dagvattenutredning
- Skyfallsutredning
- Ev. Trafikutredning

Ytterligare utredningar kan komma att behövas under planarbetets gång.

3 PLANKOSTNAD

Enligt plan- och bygglagen 12 kap. 9§ får kommunen ta ut en ersättning för att täcka de kostnader som planarbetet innebär för kommunen. Ersättning för planarbetet kommer att tas ut i enlighet med gällande timtaxa beslutad av kommunfullmäktige vid avtalets ingång. Exploatören ålägger sig att betala för all nedlagd tid som kommunens tjänstepersoner och konsulter lägger på planarbetet. Detta inkluderar framtagande av grundkarta och fastighetsförteckning. Exploatören ålägger sig även att betala för erforderliga utredningar och underlag.

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

3.1 PRELIMINÄR KOSTNADSBEDÖMNING PLANARBETE

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

Den uppskattade kostnaden för kommunens nedlagda tid är cirka 800 000 kronor. Uppskattade kostnader för utredningar är ca 150 000–250 000 kr vilket är kostnader som är utöver kommunens nedlagda tid.

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

3.2 UPPARBETADE KOSTNADER

I samband med undertecknandet av detta plankostnadsavtal godkänner Exploatören att denne faktureras för tidigare upparbetade plankostnader samt eventuella kostnader avseende tidigare utförda utredningar för aktuellt planärende.

3.3 DEBITERING

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

Timkostnaden för kommunens tjänstepersoner är vid avtalstidpunkten 900 kr/timme. Kommunen kan efter överenskommelse med exploatören komma att anlita konsulter för handläggning av planarbetet. Exploatören ska då betala den fulla kostnaden för den/de eventuella konsulten/konsulterna.

Kostnader för konsulter och utredningar faktureras var tredje månad.

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2022/2282

Eventuell överklagan/överprövning debiteras löpande i förekommande fall.

3.4 BETALNING

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

4 GENOMFÖRANDE

Detta kapitel syftar till att informera om åtgärder, kostnader och avtal kopplade till kommande genomförande av exploateringen, efter detaljplaneläggning. I kapitlet informeras även om förutsättningar som kommun och exploatör ska förhålla sig till i samband med detaljplanens genomförande, dvs. efter att detaljplanearbetet formellt har avslutats. Detta kommer sedan att regleras närmare i ett senare skede i form av ett exploateringsavtal.

Eventuell fördelning av kostnader och åtaganden i samband med detaljplanens genomförande regleras i kommande exploateringsavtal.

4.1 EXPLOATERINGSAVTAL

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

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

4.2 EXPLOATERINGSBIDRAG

Exploatören ska betala exploateringsbidrag som avser de faktiska kostnaderna för utbyggnad av allmän plats och projektledningskostnader som krävs för genomförande av detaljplan. Exploateringsbidraget fördelas enligt en princip om respektive parts nytta som tydliggörs i detaljplaneskedet/-skedena. Exploateringsbidragets slutliga omfattning regleras i kommande exploateringsavtal.

Uttagande av gatukostnadsersättning kan eventuellt bli aktuellt inom planområdet.

4.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR

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

4.4 MEDFINANSIERINGSERSÄTTNING

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

4.5 SÄKERHET

Exploatören ska, i kommande exploateringsavtal med Kommunen, ställa erforderlig säkerhet. Säkerheten kan vara moderbolags-, bank-, försäkringsgaranti och on demand. Säkerheten avser utbyggnad av allmän plats och övriga erforderliga åtgärder.

4.6 MARKÖVERLÅTELSE

Beroende på detaljplanens utformning kan det bli aktuellt med marköverlåtelser mellan Kommunen och exploatören. Beslut om tillvägagångssätt bör fattas gemensamt inför kommande granskningsförfarande av detaljplan och skrivas in i kommande exploateringsavtal. Slutliga fastighetsgränser avgörs och läggs fast genom efterföljande lantmäteriförrättning.

Marköverlåtelser ska ske i enlighet med kommunens vid var tid gällande riktlinjer för markanvisning, exploateringsavtal och medfinansieringsersättning. Köpeskilling ska sättas utifrån värdering gjord av oberoende värderingsman. Värderingen ska genomföras i anslutning till tecknande av fastighetsregleringsavtal. Köpeskilling ska erläggas i samband med marköverlåtelse.

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

4.7 LANTMÄTERIFÖRRÄTTNINGAR, SERVITUT OCH ANDRA RÄTTIGHETER

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

Belastningar på berörda fastigheter ska utredas under detaljplanprocessen.

4.8 LEDNINGSRÄTT

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

4.9 TEKNISKA FRÅGOR

4.9.1 ALLMÄN PLATS

Allmän plats inom detaljplan ska ha kommunalt huvudmannaskap. Kommunen ansvarar för utbyggnad av vägar och övriga anläggningar på allmän platsmark. Eventuell kostnadsfördelning för utbyggnad av allmän plats klargörs i kommande exploateringsavtal.

Exploatören ska, som huvudregel, betala kommunens kostnader för utbyggnad av allmän plats.

4.9.2 VATTEN OCH AVLOPP

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Blivande fastigheter inom planområdet ska anslutas till de kommunala ledningarna för vatten, spillvatten och dagvatten.

Utbyggnad/ombyggnad av allmänna vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar kan komma att krävas för att tillgodose planområdets behov. Kommunen genom VA-kollektivet ansvarar för utbyggnad av allmänna VA-ledningar.

Exploatören ska betala anläggningsavgift i enlighet med vid betalningstidpunkten gällande VA-taxa. Avgiften debiteras i samband med att förbindelsepunkt har delgivits. Om fastigheterna idag har en förbindelsepunkt för vatten och avlopp betalar Exploatören eventuell ytterligare anslutningsavgift eller lägenhetsavgift i enlighet med vid var tidpunkt gällande va-taxa.

4.9.3 DAGVATTEN

Dagvattenhantering inom planområdet ska följa Kungälv kommuns vid var tid gällande dagvattenpolicy antagen av kommunfullmäktige. Detta innebär bland annat att dagvatten från hårdgjorda ytor ska fördröjas och om möjligt infiltreras lokalt inom kvartersmark innan avledning sker till det kommunala ledningsnätet för dagvatten.

Kommande dagvattenutredningar som tas fram under detaljplaneläggningsen ska ligga till grund för lämpligt val av teknisk lösning för dagvattenhanteringen inom planområdet.

4.9.4 VÄRME, EL OCH FIBER

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

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

Byggnader inom planområdet ska ges möjlighet att ansluta till fibernätet.

4.10 BYGGNATION INOM KVARTERSMARK

4.10.1 AVFALLSHANTERING

För avfallshantering ska vid var tid gällande avfallsföreskrifter följas.

4.10.2 BYGGLOVSAVGIFT OCH ANDRA AVGIFTER OCH TAXOR

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

Avseende planavgift se avsnitt 3. Plankostnad.

4.10.3 PARKERING

Parkeringsbehovet för kommande exploatering ska i första hand tillgodoses inom aktuellt planområde. Parkeringsbehovet och möjlighet till parkeringsfriköp kommer att utredas i planarbetet. Den vid tidpunkten för prövningen gällande parkeringsnorm för Kungälvs kommun ska tillämpas.

4.10.4 MILJÖ- SAMT TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING AV BYGGNATION

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

4.10.5 BLANDADE UPPLÅTELSEFORMER

Kommunen ser positivt på byggnation med blandade upplåtelseformer, så som till exempel hyresrätter och bostadsrätter.

Plankostnadsavtal
Ärende: KS2022/2282

4.10.6 GESTALTNINGSPRINCIPER

Exploatören ska följa de gestaltungsprinciper som beskrivs i gestaltungsprogram
Västra gatan samt kommande planbeskrivning.

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

Kungälv 2023-05-31
För Kungälv kommun

Kungälv 2023-05-31
För Christina Larsson

.....
Miguel Odhner
Kommunstyrelsens ordförande


.....
Christina Larsson
Pansafe AB

.....
Haleh Lindqvist
Kommundirektör



**KUNGÄLVS
KOMMUN**

Sid 1 (5)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Linda Andreasson

2023-08-07

Remissvar ledning Skogssäter - Ingelkärr via Stenungsund (Dnr KS2023/1258-4)

Sammanfattning

Svenska kraftnät (SVK) har bjudit in till myndighetsdialog för en ny 400 kV-ledning mellan Skogssäter i Trollhättans kommun och Ingelkärr i Ale kommun via Stenungsund. Föreslagna ledningskorridorer passerar genom Kungälv kommun. Remissvar ska vara inne 1 september men Kungälv kommun har fått förlängd svarstid till den 21 september.

Efter genomförd myndighetsdialog och när val av ledningskorridor gjorts kommer det valda förslaget gå på samråd och kommunen ges möjlighet att yttra sig mer i detalj. Detta samråd kommer troligtvis att genomföras under 2024.

Med stora industrisatsningar och elektrifieringar inom transportsektorn som planeras i Göteborgsområdet ökar regionens effektbehov kraftigt. Idag har Göteborgsområdet ett effektabonnemang på cirka 2 000 MW och utifrån nuvarande transmissionsnätskapacitet har SVK svårt att tilldela ytterligare effektuttag i området. För att kunna tillgodose det ökade effektbehovet på lång sikt behöver kapaciteten i transmissionsnätet som matar regionen förstärkas. Detta görs till stor del med den nya 400 kV-ledning som är planerad mellan Skogssäter och Stenkullen, via Ingelkärr.

Sedan en längre tid har SVK planerat att förstärka transmissionsnätet med en ny 400 kV-ledning mellan Skogssäter utanför Trollhättan och Stenkullen i Lerums kommun. Efter framkomlighetsproblematik i sträckans norra del togs ett beslut om att dela upp projektet i en sydlig och en nordlig del. Där görs det ett omtag avseende den nordliga delen, vilket föranlett en myndighetsdialog som detta remissvar avser. Den södra delen mellan stationerna Stenkullen i Lerums kommun och Ingelkärr i Ale kommun, där en ny station ska byggas, går vidare som planerat. Därmed kan en viktig del av förstärkningen genomföras utan att försenas av framkomlighetsproblematiken närmare Skogssäter

Huvudalternativet som SVK föreslår innebär sambyggnad och/eller parallellbyggnad med Vattenfalls befintliga regionnätledning. Huvudalternativet innebär en dragning igenom Svartedalen och Naturreservat med höga naturvärden, Natura 2000-områden, riksintresse avseende natur och friluftsliv samt andra skydd och övriga intressen. Huvudalternativet kan, beroende på tekniska aspekter, innebära visst nytt markanspråk, främst i skogsmark. Övriga alternativ från SVK är förslag på möjliga dragningar utanför naturreservatet. Dessa alternativ berör även de skydd och övriga intressen och i större omfattning bostäder samt kräver nya markanspråk. Kommunen har tidigare uttalat sig negativt till en dragning enligt huvudalternativet i remissvar 2013 och 2017 med hänvisning till just naturreservat och övriga höga intressen avseende natur och friluftsliv.

Efter deltagande på en workshop den 9 maj 2023 som hölls av SVK samt interna diskussioner är dock förvaltningens bedömning att en samförläggning med Vattenfalls befintliga ledning 130 kv genom Svartedalens naturreservat ändå är det lämpligaste valet om ledningsdragning av den nya 400kV-ledningen ska möjliggöras. Övriga korridorer innebär intrång i områden som idag är orörda alternativt berör bebyggelse och då främst i Stenungsunds kommun. Bedömningen utgår ifrån att den nya ledningen samför läggs med befintlig ledning i den utsträckning det är möjligt.

Postadress: Kungälv kommun, 442 81 Kungälv. Besöksadress: Ytterbyvägen 2, 442 30 Kungälv.
Telefon: 0303-23 80 00. E-post: kommun@kungalv.se

www.kungalv.se

Samförläggning innebär att ett smalare område för ledningsgata tas i anspråk än vid en parallellbyggnation. De föreslagna korridorerna passerar inget område som är detaljplanlagt eller utpekad för exploatering enligt gällande översiktsplan i Kungälv kommun. Huvudalternativet samt Ledningskorridor Svartedalen Nord berör området Örevattensåsen och Svartedalen syd berör området Dalen enligt kommunens Vindsbruksplan. Påverkan på möjliggörande av vindkraft behöver utredas.

Den sammanvägda bedömningen är att SVKs huvudalternativ kan utredas vidare med utgångspunkt att påverkan på naturmiljön ska begränsas i möjligaste mån.

Juridisk bedömning

Rätten att bygga en elförbindelse utfärdas av Energimarknadsinspektionen (Ei) och Lantmäteriet. Ei utfärdar tillstånd (nätkoncession) att bedriva elnätverksamhet på den planerade sträckan. Rätten att dra ledningar över någon annans mark regleras i en så kallad ledningsrätt hos Lantmäteriet. Både Ei och Lantmäteriet granskar att elförbindelsens sträckning dras där den gör minst skada.

Under myndighetsdialogen som nu pågår tar SVK emot yttranden på presenterade utredningskorridorer från kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter. Utifrån myndighetsdialogen och andra utredningar väljs en korridor. Inom den korridoren tas det sedan fram ett sträckningsförslag. Detta sträckningsförslag kommer sedan skickas på samråd till kommuner och myndigheter och kommunen ges därmed möjlighet att yttra sig över vald korridor mer i detalj.

Samrådet och inkomna yttranden sammanställs i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen skickas sedan som bilaga när SVK ansöker om koncession hos Energimarknadsinspektionen (Ei). För att få bygga och använda en ledning krävs ett speciellt tillstånd, en så kallad koncession. Ansökan om koncession lämnar SVK till Ei som i sin tur skickar ut ansökan på remiss till berörda markägare och myndigheter för att få in deras synpunkter. Svenska kraftnät fick koncession beviljad för Ingelkärr-Stenkullen från Ei i december 2021. Beslutet har överklagats och innan ledningen kan börja byggas ska ärendet handläggas av regeringen. Ledningen är beräknad att tas i drift 2025.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Kommunen har tidigare uttalat sig negativt till en dragning enligt huvudalternativet i remissvar 2013 (Dnr KS2013/106 - § 44/2013) och 2017 (Dnr KS2013/106 -§ 221/2017) med hänvisning till just naturreservat och övriga höga intressen avseende natur och friluftsliv. Negativ påverkan på landskapsbilden och fågelskyddsområde vid övergången vid Göta älv framhölls också. Frågan om möjlighet till markförläggande har ställts. Kommunen har även informerat om Lysegårdens vattenskyddsområde samt dess föreskrifter.

SVKs bedömning avseende att markförlägga ledningen är att en kabelförläggning av en 400 kV-växelströmsledning är en dyrare, mer komplicerad och sämre teknisk lösning än en luftledning. Därför bör kabelförbindelser av hela eller delar av 400 kV-förbindelser i transmissionsnätet endast övervägas i undantagsfall. Ett sådant fall kan till exempel vara att en luftledning bedöms orsaka så betydande påverkan på många människors boendemiljöer att den inte kan tillåtas enligt miljöbalken. Ett exempel på detta är i storstadsområden.

Bedömning

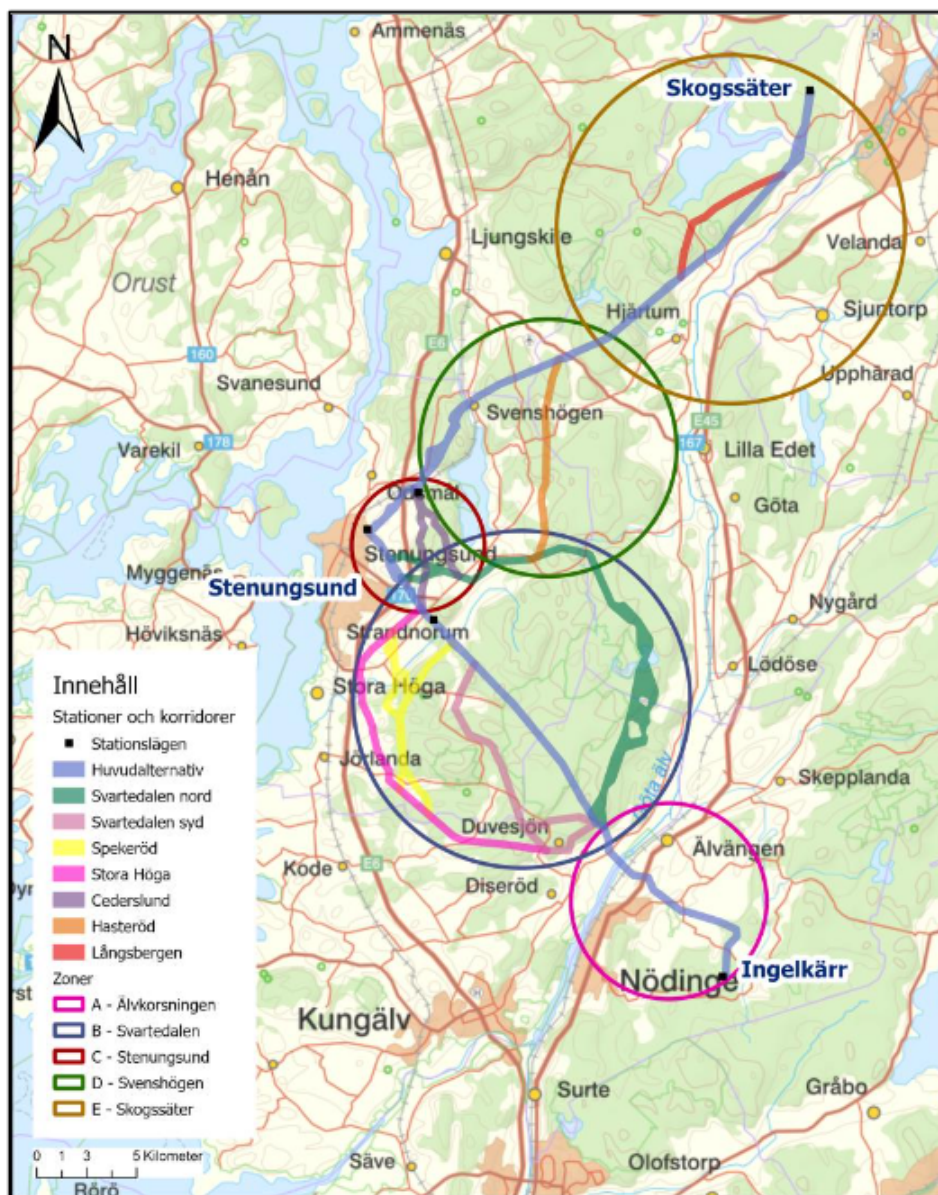
Efter deltagande på en workshop den 9 maj 2023 som hölls av SVK samt interna diskussioner är dock förvaltningens bedömning att en samförläggning med Vattenfalls befintliga ledning 130 kv genom Svartedalens naturreservat ändå är det lämpligaste valet om ledningsdragning av den nya 400kV-ledningen ska möjliggöras. Övriga korridorer innebär intrång i områden som idag är orörda alternativt berör bebyggelse och då främst i Stenungsunds kommun. Bedömningen utgår ifrån att den nya ledningen samförläggs med befintlig ledning i den utsträckning det är möjligt. Samförläggning innebär att ett smalare område för ledningsgata tas i anspråk än vid en parallellbyggnation. De föreslagna korridorerna passerar inget område som är detaljplanlagt eller

utpekad för exploatering enligt gällande översiktsplan i Kungälv kommun. Huvudalternativet samt Ledningskorridor Svartedalen Nord berör området Örevattensåsen och Svartedalen syd berör området Dalen enligt kommunens Vindsbruksplan. Påverkan på möjliggörande av vindkraft behöver utredas.

Den sammanvägda bedömningen är att SVKs huvudalternativ kan utredas vidare med utgångspunkt att påverkan på naturmiljön ska begränsas i möjligaste mån.

Underlaget för myndighetsdialog är omfattande och kan laddas ned som helhet från Qbank via nedanstående länk. Ange pinkod: 2018

<https://svk.qbank.se/mb/?h=c5d5039d4ae1b8af4ecb79c98ec7891c>



Figur 1. Översikt över alternativa korridorer fördelade på olika zoner för ny 400 kV-ledning som utreds mellan Ingelkärr-Stenungsund-Skogssäter.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet bedöms inte koppla till de strategiska målen på kommunal nivå men har betydelse ur ett regionalt och nationellt perspektiv för ett robust samhälle.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Ärendet kopplar till främst till miljömål nr 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur.

Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Ärendet bedöms främst utifrån Natur- och friluftslivsplanen samt Översiktsplan (ÖP2010).

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Ärendet berör medborgare i ett lokalt perspektiv utifrån val av korridor där orörd natur kan påverkas alternativt närhet till bostäder och ur ett regionalt perspektiv avseende robust infrastruktur.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.

Bedöms inte aktuellt i detta ärende.

Ekonomisk bedömning

Bedöms inte aktuellt i detta ärende då kommuns ekonomi inte berörs.

Förslag till beslut

Kungälv kommun ställer sig positiva till att utreda huvudalternativet vidare genom samförläggning med Vattenfalls befintliga ledning.

Fredric Arpfjord
Verksamhetschef planering och myndighet

Anders Holm
sektorchef samhälle och utveckling

Expedieras till: registrator@svk.se Märk yttrandet med diarienummer SvK 2023/1181.

För kännedom till: Linda.andreasson@kungalv.se

Ärende nr: Svk 2023/1181

Datum: 2023-05-22

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

Underlag för myndighetsdialog inför samråd och ansökan om
nätkoncession för linje för ny 400 kV-ledning mellan Skogssäter i
Trollhättans stad och Ingelkärr i Ale kommun, via Stenungsund



Svenska kraftnät

Svenska kraftnät är ett statligt affärsverk med uppgift att förvalta Sveriges transmissionsnät för el, som omfattar ledningar för 400 kV och 220 kV med stationer och utlandsförbindelser. Vi har också systemansvaret för el. Vi utvecklar transmissionsnätet och elmarknaden för att möta samhällets behov av en säker, hållbar och ekonomisk elförsörjning. Därmed har Svenska kraftnät också en viktig roll i klimatpolitiken.

Version Granskningshandling

Org. Nr 202 100-4284

Svenska kraftnät
Box 1200
172 24 Sundbyberg
Sturegatan 1

Tel: 010-475 80 00
Fax: 010-475 89 50
www.svk.se

Projektorganisation

Svenska kraftnät, Box 1200, 172 24 Sundbyberg

Svenska kraftnät

Projektledare	Susanna Backström
Tillståndsansvarig	Maria Stenkvis
Mark- och ersättningsansvarig	Amanda Hult
Teknikansvarig	Sebastian Miller
Kommunikatör	Joel Nylin

Sweco

Projektledare/MKB-handläggare	Elsa Einarsson
MKB-handläggare, GIS	Ingrid Nilsén Boklund
MKB-handläggare	Frida Tiger

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund till planerad ledning	5
1.2	Syfte	6
1.3	Metod	7
1.4	Avgränsningar	8
2	Så här utformar vi våra ledningar	9
2.1	Transmissionsnätet	9
3	Tillstånd, dialog och samråd.....	16
3.1	Tidplan	17
4	Korridorer vi utreder.....	19
4.1	Nollalternativ – om vi inte bygger	19
4.2	Korridorer som utreds.....	19
4.3	Zon A – Älvkorsningen	21
4.4	Zon B – Svartedalen	25
4.5	Zon C – Stenungsund	33
4.6	Zon D – Svenshögen.....	39
4.7	Zon E – Skogssäter.....	46
5	Referenser	52
6	Ord- och begreppsförklaring	55
7	Bilagor	56

1 Inledning

1.1 Bakgrund till planerad ledning

I maj 2012 fattade Svenska kraftnäts styrelse inriktningsbeslut att bygga en ny 400 kV-ledning mellan Skogssäter och Stenkullen. Den nya ledningen är en central del av Svenska kraftnäts utvecklingsplan för transmissionsnätet i Västsverige. Ledningens norra ände, station Skogssäter, strax utanför Trollhättan, utgör en knutpunkt för tillförseln av norsk vattenkraftsel och svensk vind- och vattenkraftsel från Norrland. För en driftsäker vidaretransport av denna el till förbrukningscentra på den svenska västkusten, Skåne och Danmark finns ett behov av ökad överföringskapacitet ned mot station Stenkullen utanför Lerum. Den nya ledningen skulle tillgodose detta behov.

En ny 400 kV-ledning mellan Skogssäter – Stenkullen skulle möjliggöra anslutning av en stor mängd vindkraftsproduktion. Den planerade storskaliga utbyggnaden av vindkraft i Bohuslän, Dalsland och Värmland var ursprungligen investeringens primära drivkraft. Anslutningsplikten är fortfarande en betydande drivkraft för investeringen. Under årens lopp har dock fler drivkrafter tillkommit. Den nya ledningen är nu en del i det investeringspaket som krävs för att kunna öka överföringskapaciteterna och tillgodose behoven för ökat effektuttag i Västra Götaland och Göteborgsområdet. Den är också en förutsättning för ökad överföringskapacitet mellan Norge och Norra Europa för att undvika handelshinder.

En koncessionsansökan för den planerade ledningen mellan Skogssäter och Stenkullen lämnades in till Energimarknadsinspektionen i juni 2016. Våren 2020 fattade Svenska kraftnät beslut om att dela upp ledningsprojektet och koncessionsansökan för Skogssäter–Stenkullen i en nordlig och en sydlig del och att återkalla koncessionsansökan för den nordliga delen. Beslutet var en direkt följd av Länsstyrelsen i Västra Götaland läns hållning om att kraftledningens intrång i Bredfjället-Vektorområdet riksintresse för naturvård, skulle innebära påtaglig skada på riksintresset.

För Stenkullen-Ingelkärr gick arbetet vidare, kraftledningen beviljades koncession 2021 och under 2023 har den börjat byggas. För Skogssäter-Ingelkärr gjordes ett omtag och projektet gick tillbaka till utredningsstadiet för att sträckningen skulle omarbetas. Under utredningen konstaterades att det system- och framkomlighetsmässigt bästa alternativet är att även bygga en anslutningspunkt mot Vattenfalls 130 kV-nät i Stenungsund och att ledningen byggs Skogssäter – Stenungsund – Ingelkärr. Svenska kraftnät har skrivit ett avtal med Vattenfall som möjliggör ett övertagande av deras

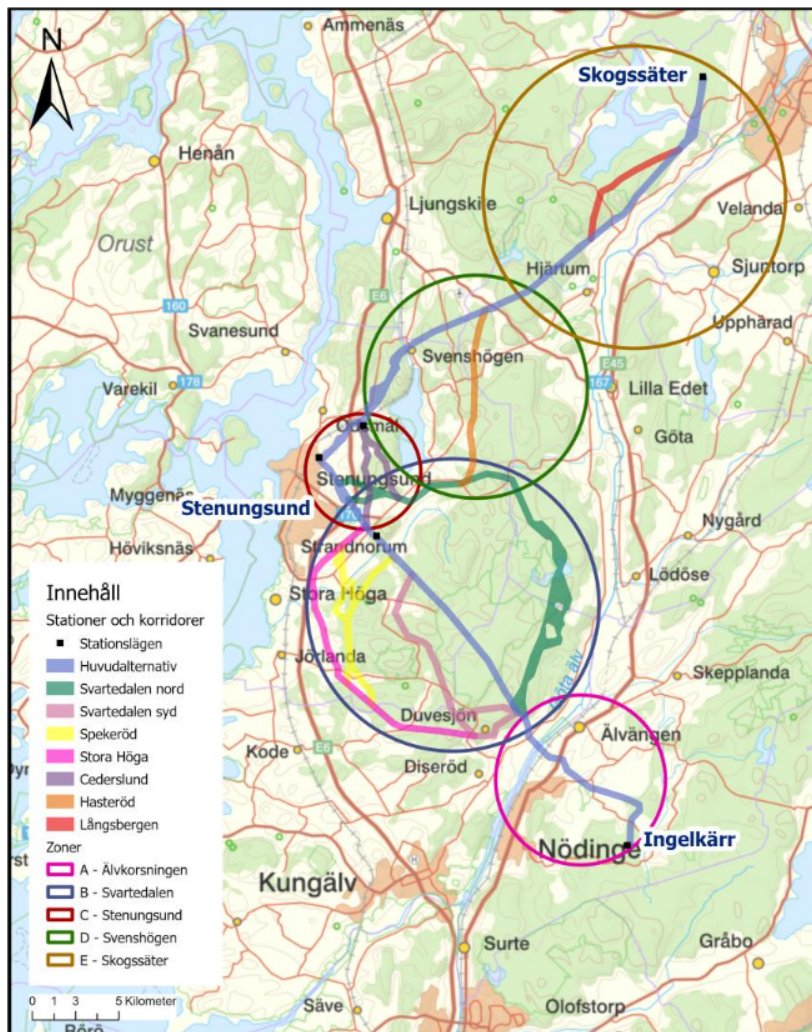
ledningsgata från Skogssäter till Stenungsund för att säkra en framkomlig ledningssträckning.

1.2 Syfte

Detta underlag syftar till att presentera projektet, ny 400 kV-ledning mellan Skogssäter-Stenungsund-Ingelkärr, och dess korridoralternativ och alternativa stationsplaceringar som undersöks inom utredningsområdet. Översikt över alternativa korridorer och stationer fördelade på olika zoner presenteras i översiktskartan i **Figur 1**.

Den tidiga dialogen syftar till att inhämta ytterligare information och fakta om de presenterade alternativen från berörda myndigheter och andra intressenter inför val av utredningskorridor och fortsatt arbete genom samrådsprocessen.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr



Figur 1. Översikt över alternativa korridorer fördelade på olika zoner för ny 400 kV-ledning som utreds mellan Ingelkärr-Stenungsund-Skogssäter.

1.3 Metod

Detta underlag för myndighetsdialog föregicks av en framkomlighetsanalys och en teknisk utredning, där ett utredningsområde avgränsades och ett sträckningsförslag presenterades som kraftledningens huvudalternativ på sträckan.

Vid framtagande av underlaget för myndighetsdialog gjordes en lokaliseringstudie i GIS för att identifiera alternativa utredningskorridorer till huvudalternativet. Denna resulterade i åtta utredningskorridorer fördelade på fem zoner inom utredningsområdet.

Syftet med samtliga utredningskorridorer är att minimera påverkan på berörda intressen. Avgränsning av utredningskorridorer har skett i tät dialog med projektets projekteringsingenjörer för att tidigt i processen identifiera även tekniska förutsättningar, framför allt kring tätorten Stenungsund och genom Svartedalen.

En workshop avseende föreslagna korridorer har även genomförts, där samtliga berörda kommuner och länsstyrelsen i Västra Götalands län bjudits in för att diskutera hinder och framkomlighet för de olika korridorerna. Dialog har också förts i ett tidigt skede med länsstyrelsen i Västra Götalands län med syfte att stämma av arbetet med dem.

1.4 Avgränsningar

Detta underlag behandlar de aspekter som projektet i första hand kan förväntas påverka som hittills har identifierats. Utredningskorridorerna är cirka 400 meter breda (vid vissa passager kan de vara smalare och vid andra bredare) och berör Trollhättan, Lilla Edet, Uddevalla, Stenungsund, Kungälv och Ale kommuner i Västra Götalands län.

Det är viktigt att poängtera att projektet ännu inte har några inventeringsresultat och att fler värden som kräver hänsyn sannolikt kommer att tillkomma. Både genom resultat från inventeringar och genom uppgifter som inkommer via myndighetsdialogen eller i samrådet.

1.4.1 Teknik som inte utreds vidare

När Svenska kraftnät bygger nya 400 kV kraftledningar för växelström är vårt förstahandsalternativ att bygga luftledning. Detta för att vi ska uppfylla vårt uppdrag om att tillhandahålla ett elöverföringssystem som är hållbart, kostnadseffektivt och har hög tillgänglighet.

På transmissionsnätet spänningsnivåer (400 kV och 220 kV) är luftledningar för växelström fördelaktigare än markkablar av flera tekniska- och ekonomiska anledningar. Luftledningar har betydligt högre tillgänglighet (tid i drift), dubbelt så lång livslängd och kostar flera gånger mindre jämfört med markkablar. Markkabel är endast aktuellt i undantagsfall när framkomlighet för luftledning inte bedöms vara möjlig.

2 Så här utformar vi våra ledningar

2.1 Transmissionsnätet

Grundstommen i det nordiska elsystemet är de enskilda ländernas växelströmsnät. Växelström är en förutsättning för att elnäten i de olika länderna ska kunna hållas sammankopplade synkront¹, vilket möjliggör en gemensam nordisk balans- och reservhållning som är en förutsättning för en gemensam elmarknad.

Växelströmsnäten kan kompletteras med, men inte ersättas av, likströmsförbindelser. Likströmsförbindelser används främst för att koppla samman växelströmsnät som inte är synkrona och/eller åtskilda av hav.

Sveriges och EU:s klimat- och energipolitiska mål ställer krav på omfattande förstärkningar av det svenska transmissionsnätet för att ny småskalig energiproduktion ska kunna anslutas. Stora mängder förnybar elproduktion tillkommer både på land och till havs. Växelströmsnäten måste göras starkare både för att medge anslutning och överföring av de stora nya produktionsvolymerna och för att klara anslutning av eventuella likströmsförbindelser med hög kapacitet inom växelströmsnäten och till grannländerna. Det svenska transmissionsnätet med utlandsförbindelser och transmissionsnätet i de nordiska grannländerna och Baltikum visas i **Figur 2**.

¹ Synkront innebär att systemen har samma frekvens

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

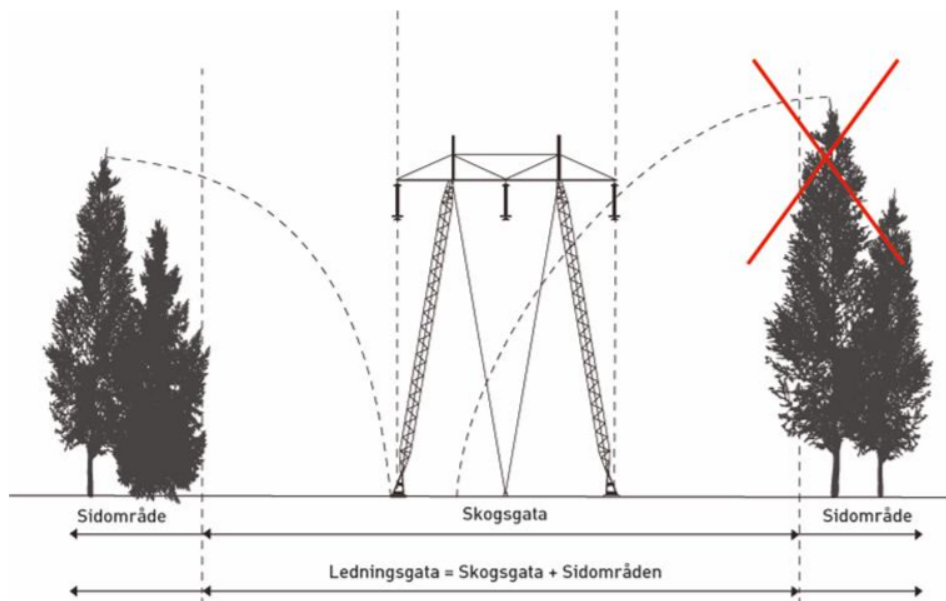


Figur 2 Det nordisk-baltiska transmissionsnätet.

2.1.1 Ledningsgata

Området under och intill en luftledning kallas ledningsgata. Utseendet på ledningsgatan regleras i särskilda säkerhetsföreskrifter, främst Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter. Enligt dessa ska bland annat en luftlednings faslinor hängas på en viss lägsta nivå ovan mark. För att undvika risk för skador på ledningar vid bränder i intilliggande byggnader finns dessutom bestämmelser om minimiavstånd mellan luftledningar och byggnader.

Hur stor markyta en luftledning tar i anspråk beror på vilken typ av terräng ledningen går igenom. I åkermark utgörs ledningsgatan av den yta som stolparna tar i anspråk. Om ledningen behöver vinklas blir ytan större pga. behovet av stag. I skogsområden består ledningsgatan därtill av en röjd skogsgata (cirka 50 meter) och sidområden, se **Figur 3**. Skogsgatan måste röjas med jämna mellanrum för att förhindra att vegetationen blir för hög och därmed utgör en potentiell säkerhetsrisk. Utanför skogsgatan (dvs. i sidområdena) tas de kantträd bort som är så höga att de kan skada ledningen om de faller. Sidområdena har ingen fastställd bredd.



Figur 3. Principsskiss över en ledningsgata i skogsmark.

2.1.2 Stolpar och ledningar

Svenska kraftnät använder sig i huvudsak av portalstolpar i stål. I skogsmark används stagade portalstolpar medan ostagade portalstolparna används i jordbruksmark, se **Figur 4**. I punkter där luftledningen byter riktning används så kallade vinkelstolpar, se Figur 5.

Svenska kraftnät använder sig emellanåt av enbenta stålstolpar med fyra fotkonstruktioner (s.k. julgransstolpar), se **Figur 6**. Höjden på stolpar varierar beroende på terräng, spannlängd (det vill säga avståndet mellan stolparna), närhet till bebyggelse och andra faktorer.

Luftledningar har tre faser. Nya luftledningar utförs vanligen som triplexledare, vilket innebär att varje fas består av tre ledare. Jordningen av stolparna sker genom att en jordlina grävs ned längs med hela ledningens längd. I undantagsfall, om markförhållandena inte medger långsgående jordlina, sker punktjordning vid stolpen. I toppen av stolparna finns vanligen två topplinor som fungerar som åskledare.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr



Figur 4. Exempel på stolpar. Stagad A-stolpe (till vänster). Ostagad B-stolpe (till höger).



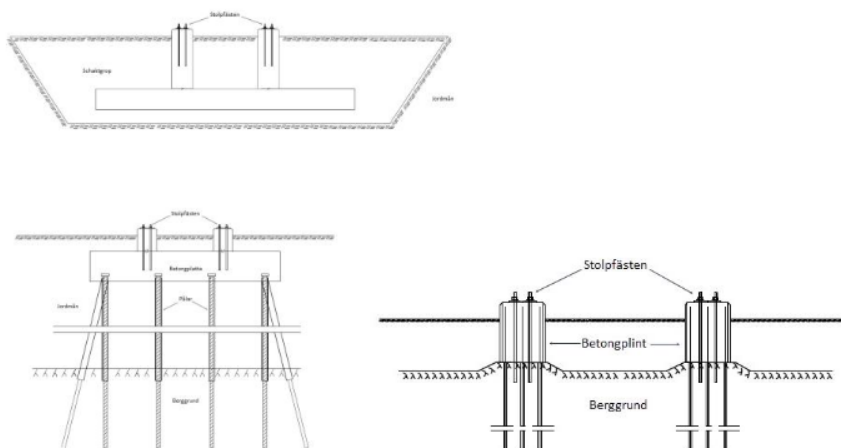
Figur 5. Exempel på standard vinkelstolpe. Används när luftledning byter riktning.



Figur 6. Illustration av julgransstolpe i stål bredvid en portalstolpe t.h.

2.1.3 Fundament

Stolpar och stag kan uppföras med tre olika typer av fundament: jordfundament, bergfundament och pålfundament, se **Figur 7**. Val av fundamentstyp beror av de geotekniska och hydrologiska förutsättningarna vid respektive stolpplats. Varje stolpe och varje stag uppförs med separata fundament.



Figur 7. Principskisser fundament.

2.1.4 Parallell- och sambyggnad

Parallellbyggda luftledningar utgörs av två eller flera luftledningar som byggts så nära varandra att de systemsäkerhetsmässigt kan påverka varandra. Ledningar kan dock vara geografiskt parallella utan att ledningarna systemsäkerhetsmässigt betraktas som parallellbyggda om avståndet mellan ledningarna är tillräckligt stort. Parallellbyggnad av flera transmissionsledningar ska i största möjliga mån undvikas. Beroende på förutsättningarna för en förnyelse av luftledning kan undantag göras. I sådana fall ska en särskild studie genomföras och ligga till grund för beslut om parallellbyggnad.

När en och samma stolpe används för två eller flera luftledningar kallas utförandet för sambyggnad. Transmissionsnätsledningar får inte sambyggas om det inte föreligger synnerliga skäl. Sambyggnad innebär att en svaghet byggs in i elsystemet. En enstaka händelse, som t.ex. ett stolphaveri, kan då medföra bortfall av båda ledningarna.

Var det kommer vara möjligt med parallell- och/eller sambyggnad kommer behöva värderas och utredas inom projektet.

3 Tillstånd, dialog och samråd

Svenska kraftnäts process för att ansöka om tillstånd för en ny elförbindelse genomförs i flera etapper, vilket illustreras i **Figur 8**. Svenska kraftnät bedömer att elförbindelsen, i miljöbalkens mening, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Av denna anledning behöver ett inledande undersökningssamråd, som tas upp i 6:e kapitlet miljöbalken (23–26 §§), inte genomföras.

PROCESSEN FÖR ATT ANSÖKA OM TILLSTÅND HOS ENERGIMARKNADSINSPEKTIONEN

Innan vi kan bygga en ny elförbindelse behöver vi tillstånd från Energimarknadsinspektionen (Ei), så kallad koncession. Arbetet med att utreda var den nya elförbindelsen ska byggas och att få tillstånd kan ta många år.



Figur 8. Svenska kraftnäts process för att ansöka om tillstånd för en ny elförbindelse

I den första etappen, där vi nu befinner oss, har detta underlag för myndighetsdialog tagits fram som redogör för flera utredningskorridorer. Underlaget skickas ut till berörda länsstyrelser, kommuner och för projektet berörda myndigheter.

Efter remisstiden sammanställer Svenska kraftnät en alternativredovisning där inkomna synpunkter sammanställs tillsammans med information från förprojektering och egna studier. Alternativredovisningen ligger till grund för beslut om utredningskorridor.

Undersökningar gällande natur- och kulturmiljö i flera utredningskorridorer kommer i det här projektet genomföras parallellt med att

myndighetsdialogen pågår. Resultatet från undersökningarna kommer att utgöra underlag för beslut om utredningskorridor. Efter avslutad myndighetsdialog inleds ett avgränsningssamråd enligt 6 kapitlet 29–31 §§ miljöbalken. Då upprättas ett samrådsunderlag som beskriver ett utbyggnadsförslag (det vill säga förslag till sträckning för elförbindelsen). Underlaget skickas ut till berörda länsstyrelser, kommuner, övriga för projektet berörda myndigheter, organisationer och berörda fastighetsägare. Även annonsering sker och informationsmöten i form av öppet hus alternativt digitalt samråd. Inkomna synpunkter sammanställs tillsammans med Svenska kraftnäts kommentarer i en samrådsredogörelse som bifogas ansökan om koncession.

När ett utbyggnadsförslag har valts, kan det behövas kompletterande undersökningar av natur- och kulturmiljö på berörda fastigheter.

Efter samråd och inventeringar har genomförts ska en koncessionsansökan tas fram. Detta då det enligt ellagen (1997:857) krävs ett tillstånd, nätkoncession, för att bygga eller använda elektriska starkströmsledningar i Sverige. Till ansökan bifogas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska beskriva direkta och indirekta effekter och konsekvenser som den planerade anslutningsledningen innebär.

Prövningsmyndigheten, Energimarknadsinspektionen (Ei), inhämtar yttranden från berörda myndigheter, länsstyrelser, kommuner, fastighetsägare och andra sakägare som berörs av ansökan. Efter beredning av ärendet fattar Ei beslut om koncession ska beviljas. Vid eventuellt överklagande från någon sakägare, kommun eller statlig myndighet lämnar Ei ärendet till regeringen för beslut.

3.1 Tidplan

Projektets översiktliga tidplan redovisas i tabellen nedan. Den kan dock komma att ändras.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

Aktivitet	Tidpunkt
Myndighetsdialog	Kvartal 2-3 2023
Inledande inventering natur- och kulturmiljö	Kvartal 1-4 2023
Val av utredningskorridor	Kvartal 4 2023
Avgränsningssamråd utbyggnadsförslag	Kvartal 1 2024
Kompletterande natur- och kulturmiljöinventeringar	Kvartal 2-3 2024
Inlämning koncessionsansökan	Kvartal 4 2024
Byggstart	2028
Drifttagning	2031

Svenska kraftnät kommer dock att arbeta för att ha ledningen i drift tidigare än 2031 då det är av stor vikt för elektrifieringsplanerna och för planerade industrietableringar i Västra Götaland att ledningen finns tillgänglig så snart som möjligt. För att ha ledningen i drift tidigare än 2031 krävs dock att ledtiderna i projektet kan kortas, det gäller både Svenska kraftnäts eget arbete som exempelvis med att ta fram en koncessionsansökan och förbereda byggstarten samt Energimarknadsinspektionens och övriga berörda myndigheters handläggningstider i ärendet. Därtill behöver tidskrävande överklagandeprocesser undvikas.

4 Korridorer vi utreder

Vid planering av sträckning för en ny luftledning påverkar många faktorer. Det handlar om ledningens påverkan på bebyggelse och boendemiljö, landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, naturresurshållning, infrastruktur och planförhållanden och områden av riksintresse. Svenska kraftnät förhåller sig också till nationella miljömål, miljö kvalitetsnormer (5 kap. miljöbalken), säkerhetsbestämmelser samt till den interna miljöpolicy (www.svk.se). Vidare måste Svenska kraftnät ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt, driftsäkert och ekonomiskt rimligt.

4.1 Nollalternativ – om vi inte bygger

Om ledningen inte byggs kan Svenska kraftnät inte godkänna högre uttag eller anslutning av mer vindkraftsproduktion i området vilket skulle innebära att Svenska kraftnät inte uppfyller sitt mål att bidra till energiomställningen.

Om en ny 400/130 kV-transformering inte byggs i Stenungsund behöver Vattenfall förstärka sitt 130 kV-nät för att tillgodose behovet av ökad last i området. Vattenfall behöver då bygga en tredje transformator i Skogssäter och en ny 130 kV-ledning mellan Skogssäter och Stenungsund. Detta innebär att en ny luftledning behöver dras genom området (antingen av Vattenfall eller Svenska kraftnät) oavsett nätlösning.

4.2 Korridorer som utreds

I **Tabell 1** nedan presenteras de korridorer som utreds. Förutsättningar för korridorerna presenteras per zon, se **kapitel 4.3–4.7**, för att undvika upprepning vid beskrivning av berörda intressen.

Inför myndighetsdialogen görs ingen specifik bedömning av påverkan, utan fokus läggs på vilka värden som hittills identifierats inom respektive utredningskorridor. Skälet till att bedömningar av påverkan som regel inte görs i detta skede är att det ännu inte är utrett var i utredningskorridorerna sträckningen kan komma att lokaliseras.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

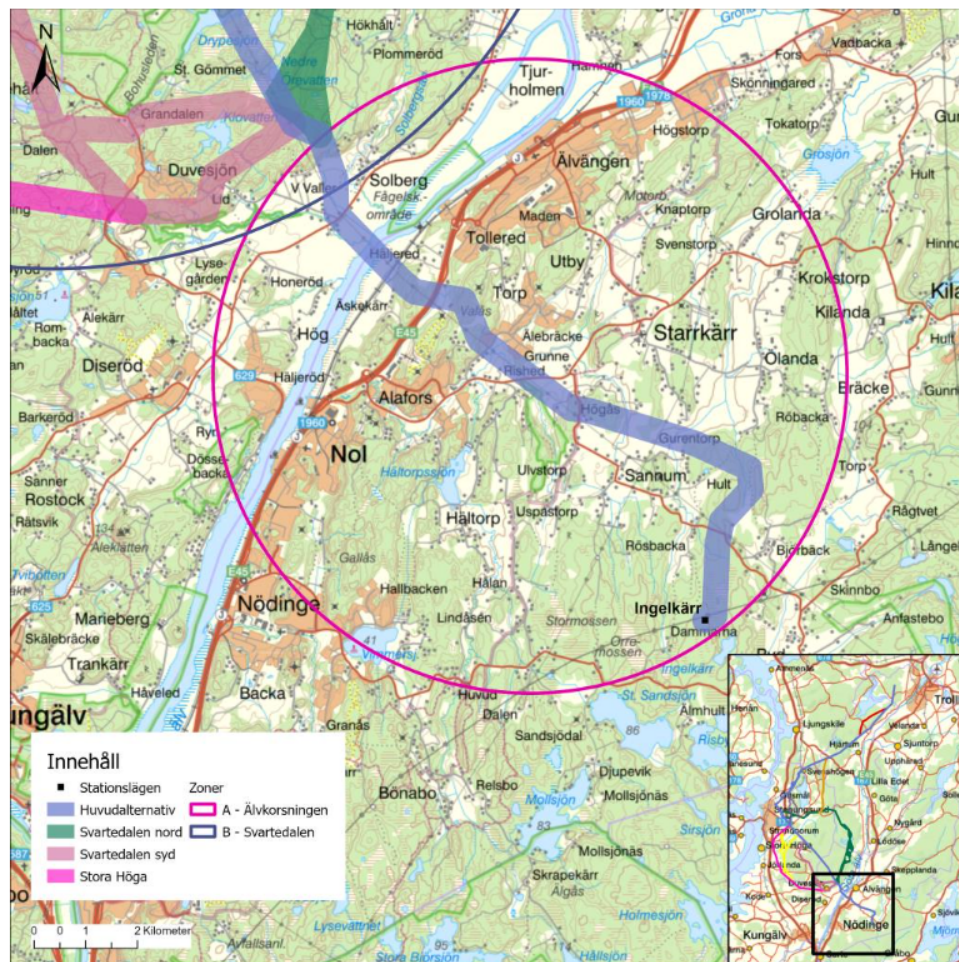
Tabell 1. Översikt över utredningskorridorer och zoner.

Zon	Utredningskorridor	Beskrivning
Zon A-E	Huvudalternativ	Huvudalternativet följer befintlig infrastruktur i form av Vattenfalls regionnät.
Zon B, zon C	Svartedalen nord	Alternativ korridor norr om Svartedalen för att undvika Natura 2000-områdena samt naturreservatet.
Zon B	Svartedalen syd	Alternativ korridor söder om Svartedalen för att undvika Natura 2000-områdena samt naturreservatet.
Zon B	Spekeröd	Alternativ korridor väster om Svartedalen. Möjliggör samlokalisering med befintlig infrastruktur (regionnätledning).
Zon B	Stora Höga	Alternativ korridor väster om Svartedalen för att undvika, förutom Natura 2000 och naturreservat, även riksintresse för naturvård och friluftsliv i största möjliga mån.
Zon C	Cederslund	Alternativ korridor förbi Stenungsund för att undvika passage av E6.
Zon D	Hasteröd	Alternativ korridor öster om Stenungsund för att undvika tätbebyggda områden, särskilt kring Svenshögen.
Zon E	Långsbergen	Alternativ korridor förbi naturreservatet Långsbergen och för att undvika tätbebyggda områden närmare Göta älv.

4.3 Zon A – Älvkorsningen

Zon A omfattar utredningsområdets sydligaste del, från planerad station Ingelkärr till och med korsningen av Göta älv, se **Figur 9**. Lokaliseringen inom denna zon och korsningen av älven utreddes noggrant i samband med att den tidigare inlämnade koncessionsansökan för Skogssäter-Stenkullen. Därför finns här endast en alternativ utredningskorridor i denna zon - huvudalternativet.

En ledning inom huvudalternativet innebär delvis nytt markanspråk på främst öppen mark, samt åkermark, delvis sambyggnad och/eller parallellbyggnad med Vattenfall Eldistributions befintliga regionnätledning. Huvudalternativet inom zon A är ca 11,5 km långt.



Figur 9. Översikt över utredningskorridor i zon A – Älvkorsningen

Bebyggelse och planförhållanden

Karta över bebyggelse och planförhållanden inom zon A – Älvkorsningen redovisas i **Bilaga A**.

Huvudalternativet inom zon A berör ca 80 bostäder, vilket innebär att korridoren passerar inom 130 m från respektive bostadshus. Fem byggnader med samhällsfunktion berörs, inga av dessa utgörs av skolor eller förskolor.

Två potentiella områden för vindkraft berörs, inget av dem upptaget i översiktsplanerna för Ale eller Kungälv kommuner, men identifierade via Vindbrukskollen. Det nordvästra området har fått avslag på tillståndsansökan. Status för det östra området är okänt (Energimyndigheten, 2022).

Ett område utpekad i Ale kommuns översiktsplan berörs. Området utgörs av utvecklingsområde för verksamheter och tätort Älvängen (Ale kommun, 2021).

Nationella skydd, natura 2000 och riksintressen

Karta över nationella skydd, natura 2000 och riksintressen inom zon A – Älvkorsningen redovisas i **Bilaga A**.

Inom zon A berörs ett antal nationella områdesskydd, samt riksintressen, se **Tabell 2**. Huvudalternativet berör vattenskyddsområdet för Vänersborgsviken och Göta Älv, den norra kanten av naturreservatet Risheden, samt flera riksintresseområden kring korsningen av älven.

Naturreservatet Risheden utgörs av värdefulla lövskogar, ängsmarker och vattendrag med tillhörande växt- och djurliv (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2006). Riksintresse för naturvård utgörs av Göta- och Norde älvs dalgångar en mäktig sprickdal med översvänningsplan och uppstickande bergsknallar (Länsstyrelsen Västra Götalands län , 2016). Riksintresse för friluftsliv utgörs av Göta älv – delområdet Lilla Edet – Älvängen, en attraktiv och välbesökt vattenled med stora turismvärden (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016). Riksintresse för kulturmiljövård utgörs av Solberg-Hede, ett bygdecentrum som trots laga skifte är väl sammanhållen och där bebyggelsen är från tiden före skiftet (Länsstyrelsen Västra Götalands län , 1997).

Huvudalternativet korsar, inom zon A, tre riksintressen för kommunikationer; Göta älv/Trollhätte kanal (Sjöfart Farled), Norge/Vänerbanan (Järnväg), samt E45 genom Västra Götaland (Vägnät) (Trafikverket, 2023).

Tabell 2. Översikt över skyddade områden och riksintresseområden som berörs av utredningskorridoren inom zon A.

Vattenskyddsområde (Vänernsviken och Göta Älv)	1
Naturresevat: Risheden	1
Landskapsbildsskydd	-
Biotopskydd	-
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	-
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	-
RI Friluftsliv (Göta älv – delområdet Lilla Edet – Älvängen)	1
RI Naturvård (Göta och Norde älvs dalgångar)	1
RI Kulturmiljövård (Solberg-Hede)	1
RI Energiproduktion Vindbruk	-
RI kommunikationer	3
Påverkansområde Totalförsvaret	-

Övriga intressen, inklusive kulturmiljölämningar

Karta över övriga intressen och kulturmiljölämningar inom zon A – Älvkorsningen redovisas i **Bilaga A**.

Flertalet skogliga värden berörs inom zon A, se **Tabell 3**. Objekt från Skogsstyrelsens ”Skogens pärlor” omfattar skogliga nyckelbiotoper och objekt med naturvärden, sumpskogar, områdesskydd samt artobservationer (Skogsstyrelsen, 2023). Utöver dessa berörs objekt från den regionala lövskogsinventeringen och en regional skoglig värdestrakt (Södra Götaälvs dalgång med omgivande fjällar) (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Utöver de skogliga värdena berörs även äng- och betesmarker, våtmarker, strandskydd (Göta älv och Vallerån). Ett regionalt särskilt värdefullt vatten berörs, Vallerån, som hyser Färna och Havsöring. Området kring Vallerån, Diseröd Norra, är utpekad i Västra Götalands vattenförsörjningsplan för grundvattenförsörjning (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Korridoren berör fyra kända fornlämningar. Tre bebyggelseämningar (Starrkärr 235, Starrkärr 243 & Starrkärr 255) och ett vägmärke (Romelanda 79:1). Även 25 möjliga fornlämningar alternativt övriga kulturhistoriska lämningar berörs av korridoren (RAÄ Riksantikvarieämbetet, 2023).

I anslutning till planerad station Ingelkärr berörs även områden, av Länsstyrelsen, utpekade som potentiella tjäderhabitat (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Tabell 3. Översikt över övriga intressen vilka berörs av utredningskorridoren inom zon A.

Värdetrakter skog	1
Lövskogsinventeringen	7
Naturvärden	3
Naturvårdsavtal	-
Nyckelbiotoper	3
Sumpskog	6
Objekt från Ängs- och betesmarksinventeringen	3
Objekt från våtmarksinventeringen	2
Strandskyddade områden	2
Regionalt särskilt värdefulla vatten	1
Vattenförsörjningsplan (grund-, ytvatten & vattendrag)	1
Fornlämningar	4
Övriga kulturhistoriska lämningar & Möjliga fornlämningar	25
Potentiella tjäderhabitat	4

4.4 Zon B – Svartedalen

Zon B omfattar området norr om korsningen av Göta älv fram till Stenungsund, se **Figur 10**. Inom denna zon finns flertalet alternativa utredningskorridorer vilka samtliga syftar till att i olika grad undvika intrång i skyddade områden, samt minimera påverkan på bebyggelse. Korridorernas ungefärliga längd redovisas i **Tabell 4** nedan.

Tabell 4. Ungefärlig längd för utredningskorridorerna inom zon B - Svartedalen.

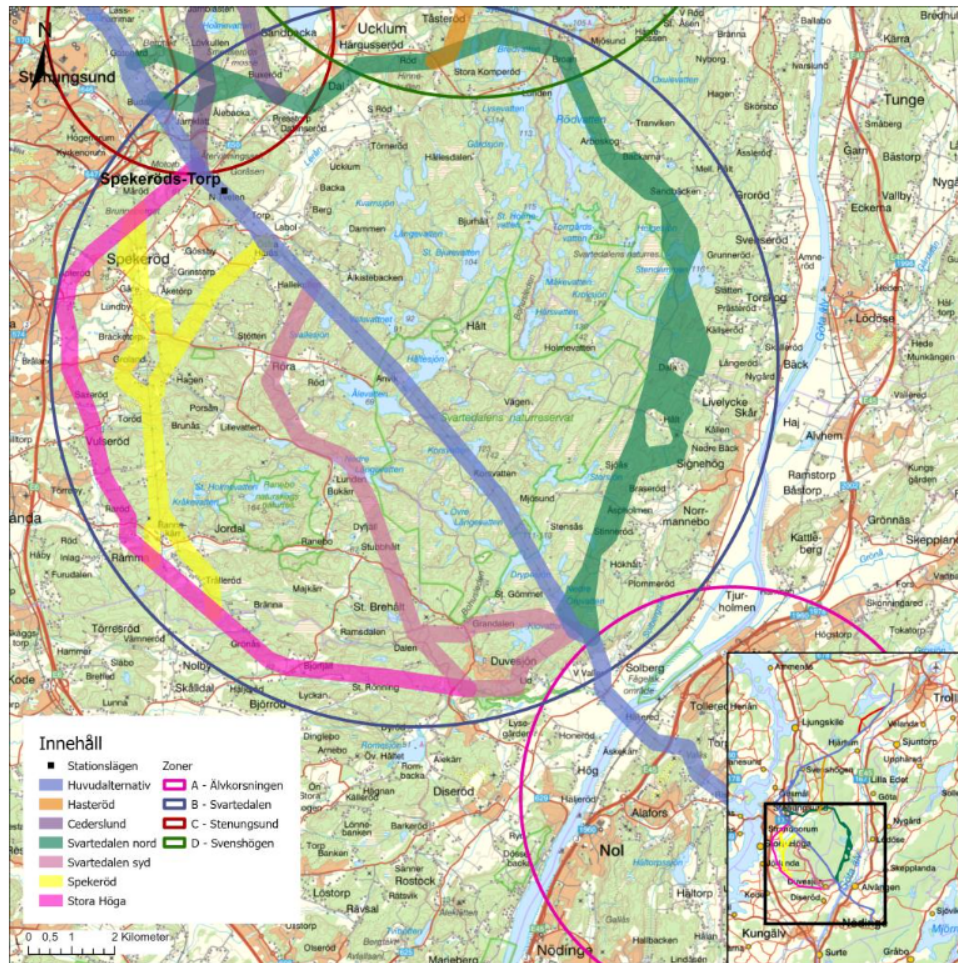
	Huvudalternativ	Svartedalen nord	Svartedalen syd	Spekeröd	Stora Höga
Längd, ca [km]	14	22	12–14	8	19

En ledning inom alternativen Svartedalen nord, Svartedalen syd och Stora Höga innebär nya markanspråk. För Svartedalen nord och syd berörs främst skogsmark, sjöar och myrmarker med undantag för tätare bebyggelse kring Duvesjön i söder och Ucklum i norr. För Stora Höga berörs, förutom skogsmark i söder, även ett öppnare landskap med mycket bebyggelse, främst där korridoren sträcker sig nära E6, samt i älvdalen kring Lerån. Avsikten med utredningskorridoren Spekeröd är att följa befintlig kraftledningsinfrastruktur i möjligaste mån. Visst nytt markanspråk, främst genom skogsmark, kan bli aktuellt där det finns bostäder nära inpå befintlig ledning. Behovet av nytt markanspråk beror även på vilken stationsplacering som blir aktuell i Stenungsund, samt var det är tekniskt framkomligt att ansluta till denna.

En ledning inom huvudalternativet i zon B innebär sambyggnad och/eller parallellbyggnad med Vattenfall Eldistributions befintliga regionnätledning. Beroende på tekniska aspekter, såsom byggbarhet och om det är möjligt att ta befintlig ledning ur drift, kan det bli aktuellt med en breddning av den befintliga ledningsgatan vilket innebär visst nytt markanspråk, främst i skogsmark.

Inom zon B finns också en av de alternativa stationsplaceringarna i Stenungsund, Spekeröds-Torp. För berörda intressen i anslutning till stationen, se **Bilaga B**.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr



Figur 10. Översikt över utredningskorridorer i zon B - Svartedalen

Bebyggelse och planförhållanden

Karta över bebyggelse och planförhållanden inom zon B – Svartedalen redovisas i **Bilaga B**.

Inom 130 meter från respektive utredningskorridor finns ett antal bostäder och byggnader med samhällsfunktion, se **Tabell 5**. Byggnaderna med samhällsfunktion utgörs i inget fall av skolor eller förskolor.

Tabell 5. Antal berörda byggnader och planer för respektive utredningskorridor inom zon B.

	Huvudalternativ	Svartedalen nord	Svartedalen syd	Spekeröd	Stora Höga
Ungefärligt antal berörda bostäder	50	100	100	200	200
Byggnader med samhällsfunktion	-	-	2	3	7

Inom zonen finns fyra potentiella områden för vindkraft. Ett av dessa, området väster om Duvesjön, är utpekat i Stenungsund (2021), samt Kungälv's översiktsplan (Kungälv kommun, 2010). Övriga områden har identifierats via Vindbrukskollen. Inget av områden är enligt Vindbrukskollen aktuellt för vindkraft idag (Energimyndigheten, 2022).

Stenungsund kommun har i översiktsplanen pekat ut ett antal utvecklingsområden som berörs inom zon B. Ett område utpekat för *bebyggelseutveckling i stationsnära läge* berörs av utredningskorridoren Stora Höga. Huvudalternativet berör ett område väster om Svartedalens naturreservat utpekat för *Utveckling för rekreation och friluftsliv*, samt ett område för *Utveckling av verksamhet* strax sydöst om Stenungsund. Utredningskorridor Svartedalen nord berör ett område för *Utbyggnad blandad bebyggelse* kring Ucklum (Stenungsunds kommun, 2021).

Nationella skydd, natura 2000 och riksintressen

Karta över nationella skydd, natura 2000 och riksintressen inom zon B – Svartedalen redovisas i **Bilaga B**.

Större delen av zon B – Svartedalen omfattas av skyddade områden och riksintresseområden. Vilka korridorer som berör vad framgår av **Tabell 6**. Nedan följer en kortfattad beskrivning av de berörda intressena.

Vattenskyddsområden (Kungälv kommun, 2023)

- > Lysegården, kommunalt vattenskyddsområde i Kungälv kommun
- > Vänersborgsviken och Göta Älv (GÄVSO), regionalt vattenskyddsområde.

Naturresevat

- > Lysegården. Ett lövskogsområde med rasbranter, ravinskog och rik moss- och svampflora. I reservatets mitt bildar Vallerån ett högt vattenfall varefter vattendraget meandrar österut mot Göta Älv. Området är även skyddat enligt natura 2000, art- och habitatdirektivet (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2004).
- > Svartedalens natur- och friluftsområde. Ett av sydvästra Sveriges största sammanhängande skogs- och vildmarksområden. Ett flertal friluftaktiviteter förekommer i området och området hyser även höga naturvärden. Stora delar av området är även skyddat enligt natura 2000, art och habitatdirektivet samt fågeldirektivet (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 1999).

Landskapsbildsskydd

- > Grandalen (Svartedalen). Bokskog i Kungälv kommun (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 1974).

Biotopskydd

- > Skogligt biotopskyddsområde. Ras- eller bergbranter (Skogsstyrelsen, 1995).

Natura 2000, Art- och habitatdirektivet (SCI)

- > Lysegården (SE0520049). Området består av lövskog som växer i starkt kuperad terräng i Varpedalen och längs berget Örnekulans branta sydsluttning. Lövskogen är rik på död ved, både i form av lågor och stående döda träd. Det är en värdefull livsmiljö för många växter och djur, varav flera är hotade, sällsynta eller på andra sätt skyddsvärda. Längst österut bildar Vallerån ett 38 meter högt vattenfall nerför berget. Den fuktiga miljön kring fallet är mycket gynnsam för många mossor, lavar och svampar. Nedanför vattenfallet finns lämpliga lek- och uppväxtområden för havsöring som vandrar upp från Göta Älv (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2018).
- > Lysegården östra (SE0520180). Området omfattar stora delar av berget Örnekulans sydsluttning samt Valleråns dalgång. Örnekulans bergsbrant är en viktig häckplats för rovfåglar och hyser en rik epifytflora med ett flertal hotade, sällsynta och skyddsvärda arter av främst lavar och mossor. Längs Valleråns skogsklädda dalgång finns gott om gamla vidkroniga träd av ek och alm (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2018).
- > Svartedalens naturskogar (SE0520166). Ett utpräglat höjdområde med uppsprucken berggrund där sjöar och våtmarker bildats i sänkorna. Området består i vissa delar av igenväxta ljunghedar och på många ställen finns spår efter bosättningar och ett nu försvunnet kulturlandskap. Från de gamla odlingsmarkerna finns hävdgynnade gräsmarksarter kvar, främst längs stigar och grusvägar. Svartedalen

har stor betydelse för många fågelarter och för skogslevande däggdjur samt för vanliga och ovanligare arter av mossor, lavar och svampar (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2017).

Natura 2000, Fågeldirektivet (SPA)

- > Svartedalen (SE0520142). Området erbjuder livsmiljöer för flera arter av fåglar med behov av vidsträckt, och till stor del orörd, natur. De prioriterade bevarandevärdena är de olika arterna av skogs- och sjöfåglar. Fågellivet i området är rikt och flera av de förekommande fågelarterna omfattas av EU:s fågeldirektiv (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2017).

Riksintresse friluftsliv

- > Svartedalen (FO37). Området har ett strategiskt läge vad gäller tillgänglighet från Göteborgsregionen och Bohuskusten. Naturen är varierad och området är ett mycket omtyckt utflyktsmål med rika möjligheter till naturstudier, lägerverksamhet, fritidsfiske, strövande och långvandringar. Här finns vandringsleder, vindskydd, rastplatser, entrépunkter med informationstavlor med mera. Bohusleden går genom Svartedalen i nord-sydlig riktning. Bär- och svampmarkerna är av hög klass (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016).

Riksintresse Naturvård

- > Svartedalen med Anråsån (NRO 14121). Ett utpräglat höjdområde som till allra största delen är bevuxet med barrskog. Den välbevarade, åldriga naturskogen och orördheten i övrigt inom ett så stort område som det här är fråga om har få motsvarigheter i Västsverige. Inom området finns ett relativt stort antal rödlistade arter (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2008).
- > Göta och Nordre älvs dalgångar (NRO 14122). En mäktig sprickdal som väl åskådliggör en älvdals utveckling. I södra delen utgörs området av ett flackt landskap med översvämningsplan och uppstickande bergknallar. Strandängarna, maderna och älven är av stor betydelse för häckande och rastande våtmarksfåglar. Denna funktion förstärks av Göta älvs strategiska läge i ett flyttningsstråk för många fågelarter (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016).

Riksintresse Vindbruk

- > Ett ca 15 km² stort område i höjd med Ucklum i söder och Hasteröd i norr med 34 etablerade vindkraftverk (Energimyndigheten, 2022).

Riksintresse kommunikationer

- > E6 genom Västra Götalands län. Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, långväga - och dagliga personresor samt

kollektivtrafik. Rekommenderad färdväg för farligt gods (Trafikverket, 2023).

Påverkansområde Totalförsvaret

> Väderradar Vara (TM0094) (Försvarsmakten, 2023).

Tabell 6. Översikt över skyddade områden och riksintresseområden som berörs av utredningskorridorerna inom zon B.

	Huvudalternativ	Svartedalen nord	Svartedalen syd	Spekeröd	Stora Höga
Vattenskyddsområde (Lysegården, Vänersborgsviken och Göta Älv)	2	2	2	-	2
Naturresevat (Lysegården, Svartedalens natur- och friluftsområde)	1	1	2	-	1
Landskapsbildsskydd	-	-	1	-	-
Biotopskydd	-	-	1	-	-
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	1	-	2	-	-
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	1	1	1	-	-
RI Friluftsliv (Svartedalen)	1	1	1	-	1
RI Naturvård (Svartedalen med Anråsån, Göta och Nordre älvs dalgångar)	1	2	2	1	1
RI Kulturmiljövård	-	-	-	-	-
RI Industriell produktion	-	-	-	-	-
RI Energiproduktion Vindbruk	-	1	-	-	-
RI kommunikationer (väg)	-	-	-	-	1
Påverkansområde Totalförsvaret	-	1	-	-	-

Övriga intressen, inklusive kulturmiljölämningar

Karta över övriga intressen och kulturmiljölämningar inom zon B – Svartedalen redovisas i **Bilaga B**.

Flertalet skogliga värden berörs av utredningskorridorerna i zon B, se **Tabell 7**. Objekt från Skogsstyrelsens ”Skogens pärlor” omfattar skogliga nyckelbiotoper och objekt med naturvärden, sumpskogar, områdesskydd, samt artobservationer (Skogsstyrelsen, 2023). Utöver dessa berörs flertalet objekt från den regionala lövskogsinventeringen, samt en regional skoglig värdetrakt (Södra Götaälvs dalgång med omgivande fjällar) (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Utöver de skogliga värdena berörs även våtmarker (främst av Svartedalen nord) och strandskydd. Ett regionalt särskilt värdefullt vatten berörs, Vallerån, som hyser Färna och Havsöring. Området kring Vallerån, Diseröd Norra, är utpekade i Västra Götalands vattenförsörjningsplan för grundvattenförsörjning (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Utredningskorridorerna inom zon B berör flera kända fornlämningar, se **Tabell 7**. Även möjliga fornlämningar alternativt övriga kulturhistoriska lämningar berörs av korridorerna (RAÄ Riksantikvarieämbetet, 2023).

Flertalet områden, av Länsstyrelsen utpekade som potentiella tjäderhabitat berörs också inom zonen (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

Tabell 7. Översikt över övriga intressen vilka berörs av utredningskorridorerna inom zon B.

	Huvudalternativ	Svartedalen nord	Svartedalen syd	Spekeröd	Stora Höga
Värdeetrakter skog	1	1	1	1	1
Lövskogsinventeringen	6	5	5	9	14
Naturvärden	3	10	5	6	3
Naturvårdsavtal	-	-	1	-	1
Nyckelbiotoper	3	11	10	4	9
Sumpskog	22	30	25	10	10
Objekt från Ängs- och betesmarksinventeringen	-	-	-	-	-
Objekt från våtmarksinventeringen	1	6	3	3	-
Strandskyddade områden	4	9	3	2	3
Regionalt särskilt värdefulla vatten	-	-	1	-	-
Vattenförsörjningsplan (grund-, ytvatten & vattendrag)	-	-	1	-	1
Fornlämningar	6	4	3	24	30
Övriga kulturhistoriska lämningar & Möjliga fornlämningar	14	6	29	16	29
Potentiella tjäderhabitat	6	12	5	8	2

4.5 Zon C – Stenungsund

Zon C – Stenungsund omfattar området kring Stenungsund, väster om sjön Hällungen, se **Figur 11**. Inom denna zon finns tre utredningskorridorer som beroende på stationsplacering i Stenungsund möjliggör olika passager förbi eller genom tätorten. Korridorernas ungefärliga längd redovisas i **Tabell 8** nedan.

Tabell 8. Ungefärlig längd för utredningskorridorerna inom zon C - Stenungsund.

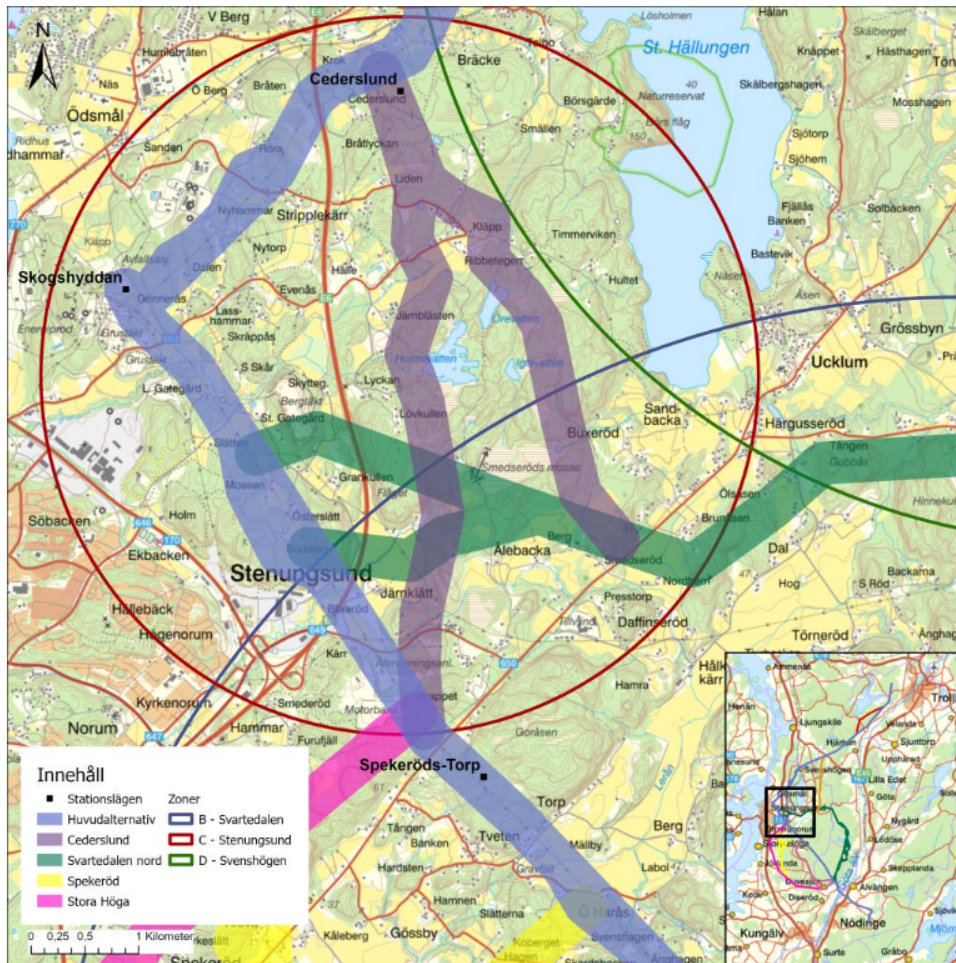
	Huvudalternativ	Svartedalen nord (N)	Svartedalen nord (S)	Cederslund (V)	Cederslund (Ö)
Längd, ca [km]	9	3,8	3	6	4,8

En ledning inom huvudalternativet innebär sambyggnad och/eller parallellbyggnad med Vattenfall Eldistributions befintliga regionnätsledning. Norr om Stenungsund innebär en ledning inom huvudalternativet att Vattenfall Eldistributions ledningsgata tas över och befintlig regionnätsledning raseras.

En ledning inom alternativen Svartedalen nord och Cederslund innebär nya markanspråk vilket berör åkermark, skogsmark och bebyggelse.

Inom zon C finns två alternativa stationsplaceringar för Stenungsund, Skogshyddan norr om Stenungsund tätort och Cederslund öster om E6 i höjd med Ödsmål. För berörda intressen i anslutning till stationsplaceringarna, se **Bilaga C**.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr



Figur 11. Översikt över utredningskorridorer i zon C – Stenungsund.

Bebyggelse och planförhållanden

Karta över bebyggelse och planförhållanden inom zon C – Stenungsund redovisas i **Bilaga C**.

Inom 130 meter från respektive utredningskorridor finns ett antal bostäder och byggnader med samhällsfunktion, se **Tabell 9**. Byggnaderna med samhällsfunktion utgörs i inget fall av skolor eller förskolor.

Tabell 9. Antal berörda byggnader för respektive utredningskorridor i zon C.

	Huvudalternativ	Svartedalen nord (N)	Svartedalen nord (S)	Cederslund (V)	Cederslund (Ö)
Ungefärligt antal berörda bostäder	70	10	20	50	40
Byggnader med samhällsfunktion	3	1	1	-	1

Inom zonen finns två potentiella områden för vindkraft. Ett av dessa, området väster om Ucklum, är utpekat i Stenungsunds översiktsplan (2021). Området vid Järnklätt är identifierat via Vindbrukskollen och är enligt samma källa inte aktuellt för vindkraft idag (Energimyndigheten, 2022).

Stenungsund kommun har i översiktsplanen pekat ut två utvecklingsområden som berörs inom zon C. Öster om E6, vid Strippelkärr, finns ett område utpekat för ”*Utbyggnad av verksamhet*” och väster om E6 berörs ett område utpekat för ”*Utveckling av område för industri/verksamhet*” (Stenungsunds kommun, 2021).

Nationella skydd, natura 2000 och riksintressen

Karta över nationella skydd, natura 2000 och riksintressen inom zon C – Stenungsund redovisas i **Bilaga C**.

Inom zon C – Stenungsund finns skyddade områden och riksintresseområden. Vilka korridorer som berör vad framgår av **Tabell 10**. Nedan följer en kortfattad beskrivning av de berörda intressena.

Vattenskyddsområden

- > Stora Hällungen. Kommunalt vattenskyddsområde i Stenungsunds kommun (Stenungsunds kommun, 2002).

Riksintresse Industriell produktion

- > Områden för petrokemisk industri, Stenungsunds kommun (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Riksintresse kommunikationer

- > E6 genom Västra Götalands län. Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, långväga och dagliga personresor, samt kollektivtrafik. Rekommenderad färdväg för farligt gods (Trafikverket, 2023).
- > Bohusbanan (järnväg). Järnväg som trafikeras av godstrafik och långväga persontrafik och som binder samman anläggningar av riksintresse (Trafikverket, 2023).

Tabell 10. Översikt över skyddade områden och riksintresseområden som berörs av utredningskorridorerna inom zon C.

	Huvudalternativ	Svartedalen nord (N)	Svartedalen nord (S)	Cederslund (V)	Cederslund (Ö)
Vattenskyddsområde (St. Hällungen)	-	-	-	-	1
Naturresevat	-	-	-	-	-
Landskapsbildsskydd	-	-	-	-	-
Biotopskydd	-	-	-	-	-
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	-	-	-	-	-
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	-	-	-	-	-
RI Friluftsliv	-	-	-	-	-
RI Naturvård (Bratteforsån och Hällungen)	-	-	-	-	-
RI Kulturmiljövård	-	-	-	-	-
RI Industriell produktion	1	1	-	-	-
RI Energiproduktion Vindbruk	-	-	-	-	-
RI kommunikationer (Väg, järnväg)	2	1	1	-	-
Påverkansområde Totalförsvaret	-	-	-	-	-

Övriga intressen, inklusive kulturmiljölämningar

Karta över övriga intressen och kulturmiljölämningar inom zon C – Stenungsund redovisas i **Bilaga C**.

Ett antal skogliga värden, främst objekt från lövskogsinventeringen och sumpskogar, berörs av utredningskorridorerna i zon C, se **Tabell 11**. Även ett antal skogliga naturvärden berörs, samt en skoglig nyckelbiotop (Skogsstyrelsen, 2023).

Utöver de skogliga värdena berörs även ett fåtal objekt från våtmarksinventeringen och strandskyddade områden, bland annat kring Stora Hällungen i öster (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Utredningskorridorerna inom zon C berör flera kända fornlämningar, se tabell 11, främst av huvudalternativet. Även möjliga fornlämningar alternativt övriga kulturhistoriska lämningar berörs av korridorerna (RAÄ Riksantikvarieämbetet, 2023).

Ett område, av Länsstyrelsen utpekat som potentiellt tjäderhabitat berörs också inom zonen (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

Tabell 11. Översikt över övriga intressen vilka berörs av utredningskorridorerna inom zon C.

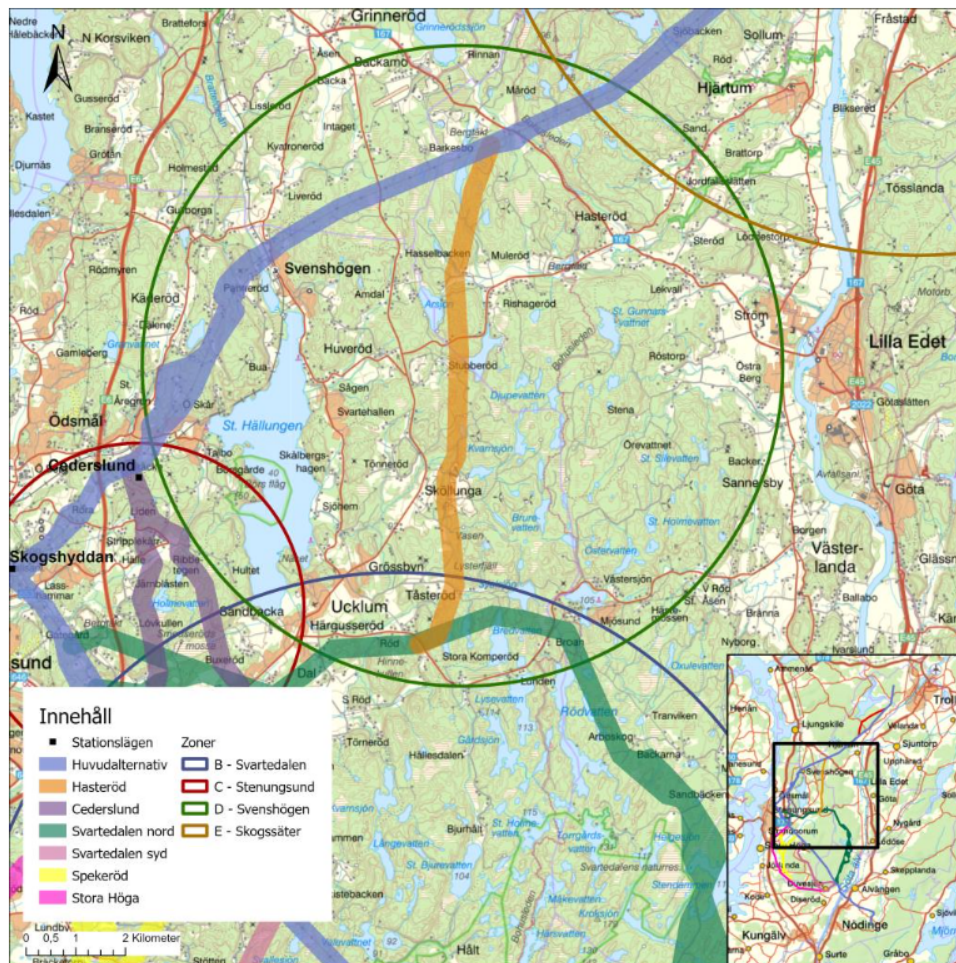
	Huvudalternativ	Svartedalen nord (N)	Svartedalen nord (S)	Cederslund (V)	Cederslund (Ö)
Värdetrakter skog	-	-	-	-	-
Lövskogsinventeringen	5	6	5	2	-
Naturvärden	3	1	1	-	2
Naturvårdsavtal	-	-	-	-	-
Nyckelbiotoper	1	-	-	-	-
Sumpskog	2	1	-	7	5
Objekt från Ängs- och betesmarksinventeringen	-	2	1	-	-
Objekt från våtmarksinventeringen	1	1	-	1	2
Strandskyddade områden	3	-	1	2	2
Regionalt särskilt värdefulla vatten	-	-	-	-	-
Vattenförsörjningsplan (grund-, ytvatten & vattendrag)	-	-	-	-	-
Fornlämningar	29	7	2	1	3
Övriga kulturhistoriska lämningar & Möjliga fornlämningar	32	6	6	10	9
Potentiella tjäderhabitat	-	1	-	1	-

4.6 Zon D – Svenshögen

Zon D, Svenshögen, omfattar området öster om Stenungsund fram till Hjärtum i nordost, se **Figur 12**. Inom denna zon finns två alternativa utredningskorridorer. Huvudalternativet följer befintlig kraftledningsinfrastruktur medan alternativet Hasteröd syftar till att minimera påverkan på bebyggelse, främst kring Svenshögen. Utredningskorridor Hasteröd innebär en kombination med korridor Svartedalen nord för att möjliggöra anslutning till planerad station i Stenungsund. Huvudalternativet är ca 11,5 km långt medan alternativ Hasteröd är ca 10,5 km långt.

En ledning inom huvudalternativet innebär inget eller litet nytt markanspråk då Vattenfall Eldistributions ledningsgata tas över och befintlig regionnätsledning rivs. En ledning inom utredningskorridor Hasteröd innebär nytt markanspråk genom ett relativt glesbebyggt område. Här berörs främst skogsmark, sjöar och myrmarker. Bebyggelse berörs främst där korridoren går genom enstaka öppnare passager.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr



Figur 12. Översikt över alternativa korridorer inom zon D - Svenshögen

Bebyggelse och planförhållanden

Karta över bebyggelse och planförhållanden inom zon D – Svenshögen redovisas i **Bilaga D**.

Inom 130 meter från de båda utredningskorridorerna finns ett antal bostäder, se **Tabell 12**. Huvudalternativet berör samlad bebyggelse främst nordost om Stenungsund, samt där korridoren passerar Svenshögen.

Tabell 12. Antal berörda byggnader för respektive utredningskorridor

	Huvudalternativ	Hasteröd
Ungefärligt antal berörda bostäder	140	40
Byggnader med samhällsfunktion	-	-

Inom zon D finns fem potentiella områden för vindkraft, varav fyra berörs av någon av utredningskorridorerna. De två områden som berörs av korridor Hasteröd är utpekade i Stenungsunds (Stenungsunds kommun, 2012) och Lilla Edets (2011) vindbruksplaner och inom dessa områden finns redan etablerade vindkraftparker. Av de två områden som berörs av huvudalternativet är det södra utpekat i Stenungsunds översiktsplan medan det norra området är identifierat via Vindbrukskollen. Inget av dessa områden är enligt Vindbrukskollen aktuella för vindkraft idag (Energimyndigheten, 2022).

Stenungsund kommun har i översiktsplanen (2021) pekat ut ett område kring Svenshögen för *”Bebyggelseutveckling i stationsnära läge”*, vilket berörs av huvudalternativet. Kring bergtäkten vid Barkesbo, där alternativ Hasteröd ansluter till huvudalternativet, berörs ett område utpekat i Lilla Edets översiktsplan (2012) för *”Område för verksamheter”*.

Nationella skydd, natura 2000 och riksintressen

Karta över nationella skydd, natura 2000 och riksintressen inom zon D – Svenshögen redovisas i **Bilaga D**.

Inom zon D – Svenshögen finns skyddade områden och riksintresseområden. Vilka korridorer som berör vad framgår av **Tabell 13**. Nedan följer en kortfattad beskrivning av de berörda intressena.

Vattenskyddsområden

- > Vänersborgsviken och Göta Älv (GÄVSO), regionalt vattenskyddsområde (Kungälv kommun, 2023).

Biotopskydd

- > Skogligt biotopskyddsområde. Äldre naturskogsartade skogar (Skogsstyrelsen, 2006).

Riksintresse Naturvård

- > Bratteforsån och Hällungen (NRO14104). Bratteforsån kan räknas till de bästa reproduktionsåarna för öring i länet. Vattensystemet är välbevarat och obetydligt påverkat av förorenade utsläpp. Här finns ett förhållandevis rikt bestånd av flodpärlmussla och längs ån på de leriga sedimenten växer en frodig ädellövskog där främst ask, alm, klibbal och ek bildar trädskikt. Fågellivet, lundfloran och kryptogamfloran i ravinområdet är rikt med flera sällsynta arter (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2000).

Riksintresse Energiproduktion Vindbruk

- > Ett ca 15 km² stort område i höjd med Ucklum i söder och Hasteröd i norr, med 34 etablerade vindkraftverk (Energimyndigheten, 2022).
- > Ett ca 10 km² stort område nordväst om Hasteröd med 23 etablerade vindkraftverk (Energimyndigheten, 2022).

Riksintresse kommunikationer

- > Bohusbanan (järnväg). Järnväg som trafikeras av godstrafik och långväga persontrafik och som binder samman anläggningar av riksintresse (Trafikverket, 2023).

Påverkansområde Totalförsvaret

- > Väderradar Vara (TM0094) (Försvarsmakten, 2023).

Tabell 13. Översikt över skyddade områden och riksintresseområden som berörs av utredningskorridorerna inom zon D.

	Huvudalternativ	Hasteröd
Vattenskyddsområde (Vänersborgsviken och Göta Älv)	1	1
Naturresevat	-	-
Landskapsbildsskydd	-	-
Biotopskydd	1	-
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	-	-
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	-	-
RI Friluftsliv	-	-
RI Naturvård (Bratteforsån och Hällungen)	1	-
RI Kulturmiljövård	-	-
RI Industriell produktion	-	-
RI Energiproduktion Vindbruk	1	2
RI kommunikationer (Järnväg)	1	-
Påverkansområde Totalförsvaret	1	1

Övriga intressen, inklusive kulturmiljölämningar

Karta över övriga intressen och kulturmiljölämningar inom zon D – Svenshögen redovisas i **Bilaga D**.

Utredningskorridorerna inom zon D berör ett antal skogliga värden från ”Skogens pärlor” (Skogsstyrelsen, 2023), främst sumpskogar, se **Tabell 14**. En regional skoglig värdestrakt (Bredfjället) berörs av huvudalternativet. Utöver dessa berörs ett antal objekt från våtmarksinventeringen samt ett antal strandskyddade områden (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

Ett fåtal kända fornlämningar berörs samt något fler möjliga fornlämningar samt övriga kulturhistoriska lämningar (RAÄ Riksantikvarieämbetet, 2023).

Tre områden, av Länsstyrelsen utpekade som potentiella tjäderhabitat, berörs också inom zonen (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr

Tabell 14. Översikt över övriga intressen som berörs av utredningskorridorerna inom zon D.

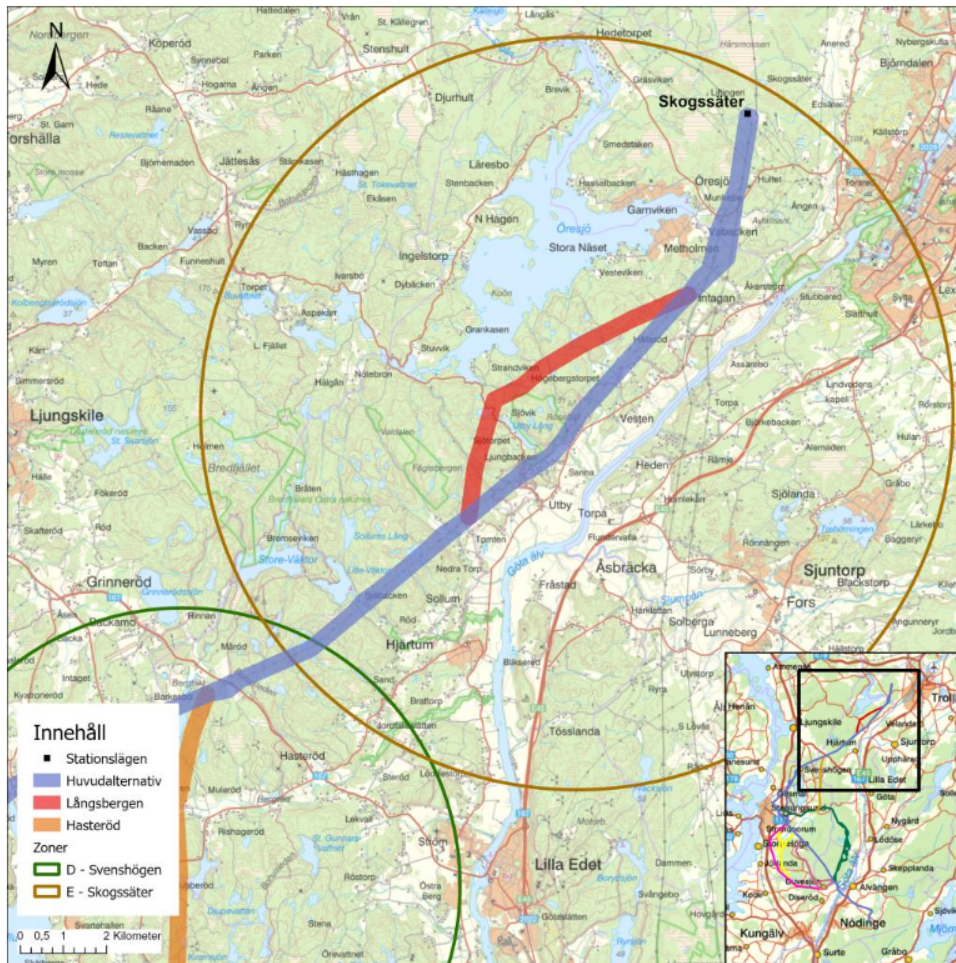
	Huvudalternativ	Hasteröd
Värdetrakter skog	1	-
Lövskogsinventeringen	1	3
Naturvärden	3	1
Naturvårdsavtal	1	-
Nyckelbiotoper	2	1
Sumpskog	15	9
Objekt från Ängs- och betesmarksinventeringen	-	-
Objekt från våtmarksinventeringen	6	1
Strandskyddade områden	4	5
Regionalt särskilt värdefulla vatten	-	-
Vattenförsörjningsplan (grund-, ytvatten & vattendrag)	-	-
Fornlämningar	1	2
Övriga kulturhistoriska lämningar & Möjliga fornlämningar	10	3
Potentiella tjäderhabitat	2	1

4.7 Zon E – Skogssäter

Zon E - Skogssäter omfattar området mellan Hjärtum fram till befintlig station Skogssäter, se **Figur 13**. Inom zonen finns en huvudsaklig utredningskorridor, huvudalternativet som följer Vattenfall Eldistributions befintliga ledning till strax söder om Öresjö, där huvudalternativet viker av från Vattenfalls ledningsgata i riktning norrut och därifrån går parallellt med de två befintliga 400 kV-ledningar (Skogssäter-Kilanda) upp till Skogssäter station. (Vattenfalls befintliga ledning går istället vidare österut till Vattenfalls station i Svenäcker.) Det finns också ett delalternativ i zonen, Långsbergen, vilket syftar till att minimera påverkan på den bebyggelse som finns tätt inpå Vattenfall Eldistributions ledning. Huvudalternativet är ca 11,5 km långt medan delalternativ Hasteröd är ca 7,9 km långt.

En ledning inom huvudalternativet innebär ett begränsat nytt markanspråk, då Vattenfall Eldistributions ledningsgata tas över och befintlig regionnätledning rivs för merparten av sträckan. På den sista delsträckan upp till Skogssäter station (ca 3 km) kommer ledningen gå parallellt med befintliga 400 kV-ledningar som ansluter till Skogssäter station. Det kommer att innebära att de befintliga ledningsgatorna behöver breddas och att ledningen innebär nytt markanspråk på denna sträcka. En ledning inom utredningskorridor Långsbergen innebär nytt markanspråk genom ett glesbebyggt område. Här berörs främst skogsmark, sjöar och myrmarker.

Planerad elförbindelse mellan Skogssäter -Stenungsund - Ingelkärr



Figur 13. Översikt över utredningskorridorer inom zon E - Skogssäter

Bebyggelse och planförhållanden

Karta över bebyggelse och planförhållanden inom zon E – Skogssäter redovisas i **Bilaga E**.

Inom 130 meter från huvudalternativet inom zon E finns ca 80 bostäder, samt sex byggnader med samhällsfunktion, varav ingen utgör skola eller förskola. Endast en bostad finns inom 130 meter från alternativ Långsbergen.

Inom zon E berörs ett potentiellt område för vindkraft strax väster om Hjærtum, i Lilla Edets kommun. Området är identifierat via Vindbrukskollen och är inte aktuellt för vindkraft idag (Energimyndigheten, 2022).

Ett kommunalt utvecklingsområde berörs inom zonen, ett ”möjligt samhällsområde” utpekade i Lilla Edets översiktsplan (Lilla Edets kommun, 2012).

Nationella skydd, natura 2000 och riksintressen

Karta över nationella skydd, natura 2000 och riksintressen inom zon E – Skogssäter redovisas i **Bilaga E**.

Inom zon E finns skyddade områden och riksintresseområden. Vilka korridorer som berör vad framgår av **Tabell 15**. Nedan följer en kortfattad beskrivning av de berörda intressena.

Vattenskyddsområden

- > Vänersborgsviken och Göta Älv (GÄVSO), regionalt vattenskyddsområde (Kungälv kommun, 2023).
- > Köperödssjöarna. Kommunalt vattenskyddsområde i Uddevalla kommun (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2009).

Naturresevat

- > Långsbergen. Reservatet omfattar branterna på nordostsidan av sjön Utby Lång samt det ovanliggande plåtåområdet med fyra småsjöar. Inom området finns en stor areal naturskog, äldre ekskogar med flera hotade och sällsynta arter och kärrpartier med rik flora. Området har också särskilda värden för friluftslivet såsom vildmarksområde med hänförande utsikter mot till exempel odlingslandskapet längs Göta älv (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2005).

Biotopskydd

- > Skogligt biotopskyddsområde. Ras- eller bergbranter (Skogsstyrelsen, 2018).
- > Skogligt biotopskyddsområde. Ras- eller bergbranter, ädellövskog (Skogsstyrelsen, 2007).

Riksintresse Friluftsliv

- > Bredfjället (FO 03). Bredfjället är ett höglänt och sjörikt bergsområde med vildmarkskaraktär, nära större tätorter som Trollhättan och Uddevalla. Kuperad terräng, djupa skogar omväxlande med ett tjugotal sjöar, däribland Store Väktor och Skarsjöarna samt öppna myrar bidrar till rika naturupplevelser för besökande (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016).

Riksintresse Naturvård

- > Göta och Nordre älvs dalgångar (NRO 14122). Området utgörs av en utpräglad sprickdal med välutvecklade dalsidor mellan Trollhättan

och Hjärtum. Området hyser bland annat ett representativt odlingslandskap med lång kontinuitet och stort inslag av naturbetesmark och bitvis art- och individrika växtsamhällen. Strandängarna, maderna och älven är av stor betydelse för häckande och rastande våtmarksfåglar (Länsstyrelsen Västra Götalands län , 2016).

- > Bredfjället-Väktarområdet (NRO 14096). Området utgör en sjö- och barrskogsrik höjdplatå som sträcker sig österut från Ljungskiletrakten till Hjärtum i Götaälvdalen. Österut är terrängen starkt kuperad med många bergshöjder, branter och dalgångar. Såväl växt- som djurlivet är representativt för större barrskogsområden i Västsverige. Tjäder, orre, pärluggla, sparvuggla och mård hör till de bofasta arterna (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2008).

Riksintresse Kulturmiljövård

- > Bredfjället (P 76). Torpmiljö med ett stort antal torp och backstugor på den höglänta och karga fd kronoallmanningen, som ovanligt tydligt återspeglar de jordlösas situation under 1700- och 1800-talet som en effekt av tidens sociala och ekonomiska omvälvningar (Länsstyrelsen Västra Götalands län, 1987).

Energiproduktion Vindbruk

- > Ett ca 10 km² stort område nordväst om Hasteröd med 23 etablerade vindkraftverk (Energimyndigheten, 2022).

Påverkansområde Totalförsvaret

- > Väderradar Vara (TM0094) (Försvarmakten, 2023).
- > MSA-område (TM0055). Såtenäs flottiljflygplats/Råda övningsflygplats (Försvarmakten, 2023).
- > Stoppområde för höga objekt (TM0055). Såtenäs flottiljflygplats/Råda övningsflygplats (Försvarmakten, 2023).

Tabell 15. Översikt över skyddade områden och riksintresseområden som berörs av utredningskorridorerna inom zon E.

	Huvudalternativ	Långsbergen
Vattenskyddsområde (Köperödssjöarna, Vänersborgsviken och Göta Älv)	2	2
Naturresevat (Långsbergen)	1	1
Landskapsbildsskydd	-	-
Biotopskydd	2	3
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	-	-
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	-	-
RI Friluftsliv (Bredfjället)	1	-
RI Naturvård (Bredfjället-Väktorområdet, Göta och Nordre älvs dalgångar)	2	1
RI Kulturmiljövård (Bredfjället)	1	-
RI Industriell produktion	-	-
RI Energiproduktion Vindbruk	1	-
RI kommunikationer	-	-
Påverkansområde Totalförsvaret	3	3

Övriga intressen, inklusive kulturmiljölämningar

Utredningskorridorerna inom zon E berör flertalet skogliga värden från ”Skogens pärlor”, se **Tabell 16**. Uppåt 15 skogliga naturvärden, naturvårdsavtal, nyckelbiotoper och sumpskogar berörs av både huvudalternativet och alternativ Långsbergen (Skogsstyrelsen, 2023). Likaså berörs även flera objekt från den regionala lövskogsinventeringen. Även en regional skoglig värdetrakt (Bredfjället) berörs av korridorerna (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023). Utöver dessa berörs ett fåtal objekt från våtmarks- och ängs- och betesmarksinventeringen av huvudalternativet

och ett antal strandskyddade områden berörs av båda korridorerna (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Ett flertal kända fornlämningar berörs av huvudalternativet, främst kring byn Utby vid Göta älvs dalgång. Även möjliga fornlämningar samt övriga kulturhistoriska lämningar berörs, främst av huvudalternativet (RAÄ Riksantikvarieämbetet, 2023).

Områden utpekade av Länsstyrelsen som potentiella tjäderhabitat berörs också inom zonen. Dessa är främst lokaliserade söder om sjön Öresjö (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2023).

Tabell 16. Översikt över övriga intressen vilka berörs av utredningskorridorerna inom zon E.

	Huvudalternativ	Långsbergen
Värdetrakter skog	1	1
Lövskogsinventeringen	10	3
Naturvärden	16	11
Naturvårdsavtal	7	7
Nyckelbiotoper	10	10
Sumpskog	5	4
Objekt från Ängs- och betesmarksinventeringen	1	-
Objekt från våtmarksinventeringen	2	-
Strandskyddade områden	5	5
Regionalt särskilt värdefulla vatten	-	-
Vattenförsörjningsplan (grund-, ytvatten & vattendrag)	-	-
Fornlämningar	22	1
Övriga kulturhistoriska lämningar & Möjliga fornlämningar	35	4
Potentiella tjäderhabitat	7	5

5 Referenser

Ale kommun Ale Översiktsplan 2021 [Rapport]. - Ale : Ale kommun, 2021.

Energimyndigheten Vindbrukskollen [Online]. - den 03 Augusti 2022. - <https://www.energimyndigheten.se/fornybart/vindkraft/vindlov/vindbrukskollen/>.

Försvarmakten Riksintressen geodata. - den 12 april 2023.

Kungälv kommun Vattenskyddsområde [Online]. - den 12 april 2023. - <https://www.kungalv.se/Bygga--bo--miljo/miljo-klimat/vattenskyddsomrade/>.

Kungälv kommun Översiktsplan 2010 för Kungälvs kommun [Rapport]. - Kungälv : Kungälv kommun, 2010.

Lilla Edets kommun Vindbruksplan [Rapport]. - Lilla Edet : Lilla Edets kommun, 2011.

Lilla Edets kommun Översiktsplan [Rapport]. - Lilla Edet : Lilla Edets kommun, 2012.

Länsstyrelsen Västra Götaland Bildande av Rishhedens naturreservat [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götaland, 2006.

Länsstyrelsen Västra Götaland Geodatakatalogen [Online]. - den 12 april 2023. - <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövärden i Västra Götalands län. Solberg - Hede (O 16) [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län , 1997.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Värdebeskrivning riksintresse för naturvård Västra Götalands län, NRO 14122 Göta och Nordre älvs dalgångar [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län , 2016.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Beslut om skyddsområde och skyddsföreskrifter för Köperödssjöarnas vattentäkt i Uddevalla kommun [Rapport]. - [u.o.] : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2009.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Bevarandeplan för Natura 2000-området SE0520049 Lysegården [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2018.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Bevarandeplan för Natura 2000-området SE0520142 Svartedalen [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2017.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Bevarandeplan för Natura 2000-området SE0520166 Svartedalens naturskogar [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2017.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Bevarandeplan för Natura 2000-området SE0520180 Lysegården (östra) [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2018.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Bildande av naturreservat Långsbergen i Lilla Edets kommun [Rapport]. - [u.o.] : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2005.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Bokskog Kungälv [Rapport]. - Kungälv : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 1974.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Naturreservatet Lysegården i Kungälv kommun [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2004.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Område av riksintresse för friluftsliv i Västra Götalands län - Svartedalen FO37 [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Område av riksintresse för friluftsliv i Västra Götalands län. Bredfjället. [Rapport]. - [u.o.] : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Område av riksintresse för friluftsliv i Västra Götalands län. Göta älv - delområdet Lilla Edet-Älvängen [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2016.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Svartedalens Natur- och Friluftsområde Beslut om naturreservat enligt 7 [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 1999.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Värdebeskrivning för riksintresse för kulturmiljövärden i Västra Götalands län. Bredfjället [Rapport]. - [u.o.] : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 1987.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Värdebeskrivning riksintresse för naturvård NRO 14104 Bratteforsån och Hällungen [Rapport]. - [u.o.] : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2000.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Värdebeskrivning riksintresse för naturvård Västra Götalands län NRO 14096 Bredfjället-Väktarområdet [Rapport]. - [u.o.] : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2008.

Länsstyrelsen Västra Götalands län Värdebeskrivning riksintresse för naturvård Västra Götalands län. NRO 14121 Svartedalen med Anråsån [Rapport]. - Göteborg : Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2008.

RAÄ Riksantikvarieämbetet Riksantikvarieämbetets öppna data [Online]. - den 12 april 2023. - <https://pub.raa.se/>.

Skogsstyrelsen Biotopskyddsområden [Rapport]. - [u.o.] : Skogsstyrelsen, 1995.

Skogsstyrelsen Biotopskyddsområden [Rapport]. - Lilla Edet : Skogsstyrelsen, 2006.

Skogsstyrelsen Skogens pärlor [Online]. - den 20 februari 2023. - <https://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor>.

Skogsstyrelsen Skogligt biotopskyddsområde [Rapport]. - [u.o.] : Skogsstyrelsen, 2018.

Skogsstyrelsen Skogligt biotopskyddsområde [Rapport]. - [u.o.] : Skogsstyrelsen, 2007.

Stenungsunds kommun Skyddsföreskrifter för ytvattentäkt Stora Hällungen [Rapport]. - Stenungsund : Stenungsunds kommun, 2002.

Stenungsunds kommun Vindbruksplan. Tillägg till Översiktsplan 2006 Stenungsunds kommun [Rapport]. - Stenungsund : Stenungsunds kommun, 2012.

Stenungsunds kommun Översiktsplan 2020 [Rapport]. - Stenungsund : Stenungsunds kommun, 2021.

Trafikverket Riksintressen kommunikationer. - den 28 mars 2023.

6 Ord- och begreppsförklaring

kV

Elektrisk spänning mäts i volt, kV=1000 volt.

Koncession

För att få bygga och använda en kraftledning fordras tillstånd enligt ellagen, så kallad koncession. Handläggningen och prövningen av ansökan sker hos Energimarknadsinspektionen. Regeringen är överklagandeinstans.

Ledningsgata

Det område under och intill en kraftledning som måste hållas fritt från hög vegetation. I skogsmark utgörs ledningsgatan av skogsgata och sidområden. Ledningsgata för kabel måste hållas fritt från vegetation med djupgående rotsystem.

Portalstolpe

Vanlig stolptyp med två ben för att hålla uppe luftledningar.

Robust elförsörjning

Hög driftssäkerhet, det vill säga få avbrott och andra problem med elleveranserna från producent till konsument.

Sidområden

Betecknar, i kraftledningssammanhang, de områden längs en ledning som är belägna på ömse sidor om skogsgatan. Sidområdena sträcker sig så långt åt sidorna som det kan finnas träd som utgör en fara för ledningens säkerhet.

Skogsgata

Betecknar det skogsområde längs en ledning inom vilken ledningsägaren vid underhåll röjer i huvudsak all högväxande vegetation.

Utredningskorridor

De områden som utreds för olika sträckningsalternativ. Bredden på dessa brukar vara ca 400 meter men varierar i olika projekt.

7 Bilagor

Bilaga A: Kartor över zon A – Älvkorsningen

Bilaga B: Kartor över zon B – Svartedalen

Bilaga C: Kartor över zon C – Stenungsund

Bilaga D: Kartor över zon D – Svenshögen

Bilaga E: Kartor över zon E - Skogssäter

Svenska kraftnät är ett statligt affärsverk med uppgift att förvalta Sveriges transmissionsnät för el, som omfattar ledningar för 400 kV och 220 kV med stationer och utlandsförbindelser. Vi har också systemansvaret för el. Vi utvecklar transmissionsnätet och elmarknaden för att möta samhällets behov av en säker, hållbar och ekonomisk elförsörjning. Därmed har Svenska kraftnät också en viktig roll i klimatpolitiken.

SVENSKA KRAFTNÄT
Box 1200
172 24 Sundbyberg
Sturegatan 1

Tel: 010-475 80 00
Fax: 010-475 89 50
www.svk.se



Bilaga A: Kartor över zon A – Älvkorsningen Myndighetsdialog

Ny 400-kV ledning mellan
Skogssäter och Ingelkärr via Stenungsund



ZON A – Älvkorsningen

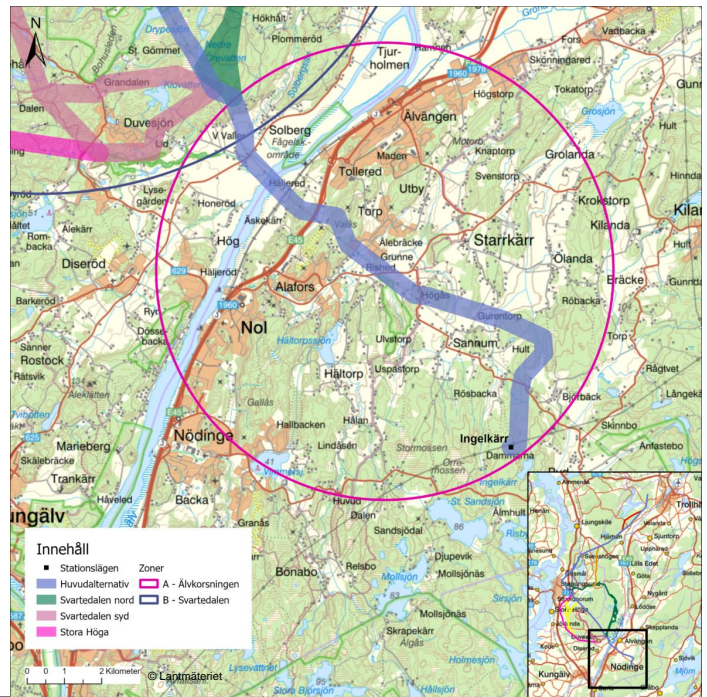
Tekniska förutsättningar

Markanspråk per utredningskorridor

Längd

Sambyggnad/Parallellbyggnad med befintlig
regionnätledning kombinerat med nytt markanspråk,
åkermark och öppen mark

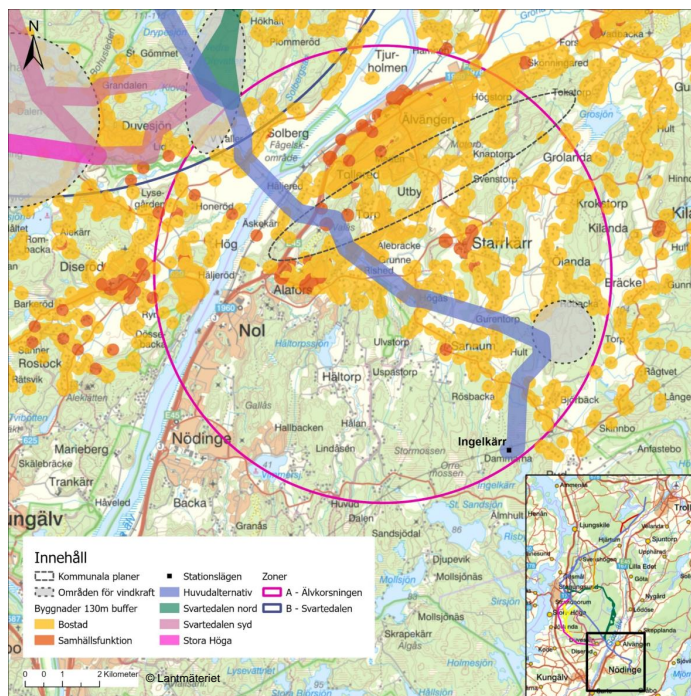
Ca 11,5 km



ZON A – Älvkorsningen

Bostäder och planer

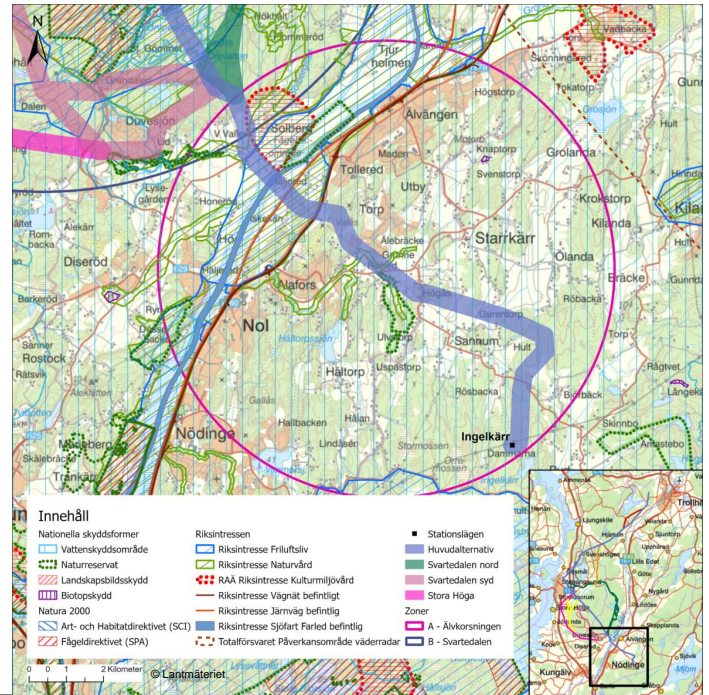
Ungefärligt antal berörda bostäder	80
Antal byggnader med samhällsfunktion	5
Berörda vindbruksplaner/vindbruksområden	2
Berörda kommunala planer (ÖP)	1



ZON A – Älvkorsningen

Nationella skydd och riksintressen

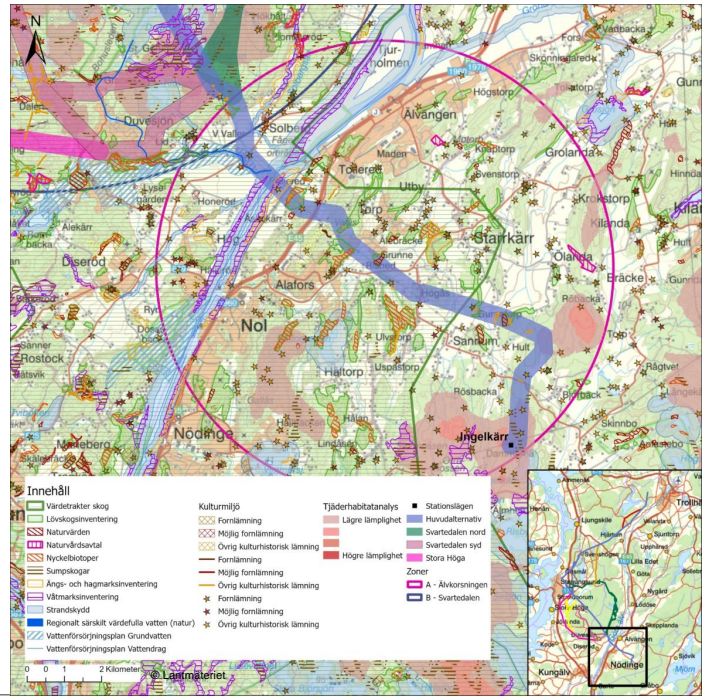
Vattenskyddsområde (Vänersborgsviken och Göta Älv)	1
Naturresept: Risheden	1
Landskapsbildsskydd	-
Biotopskydd	-
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	-
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	-
RI Naturvård (Göta och Norde älvs dalgångar)	1
RI Friluftsliv (Göta älv – delområdet Lilla Edet – Älvängen)	1
RI Kulturmiljövård (Solberg-Hede)	1
RI Energiproduktion Vindbruk	-
RI kommunikationer (väg, järnväg & farled för sjöfart)	3
Påverkansområde Totalförsvaret	-



ZON A – Älvkorsningen

Övriga intressen

Värdetrakter skog	1
Lövskogsinventeringen	7
Naturvärden	3
Naturvårdsavtal	-
Nyckelbiotoper	3
Sumpskog	6
Objekt från Ängs- och betesmarksinventeringen	3
Objekt från våtmarksinventeringen	2
Strandskyddade områden	2
Regionalt särskilt värdefulla vatten	1
Vattenförsörjningsplan (grund- , ytvatten & vattendrag)	1
Fornlämningar	4
Övriga kulturhistoriska lämningar & Möjliga fornlämningar	25
Potentiella tjäderhabitat	4



Bilaga B: Kartor över zon B – Svartedalen

Myndighetsdialog

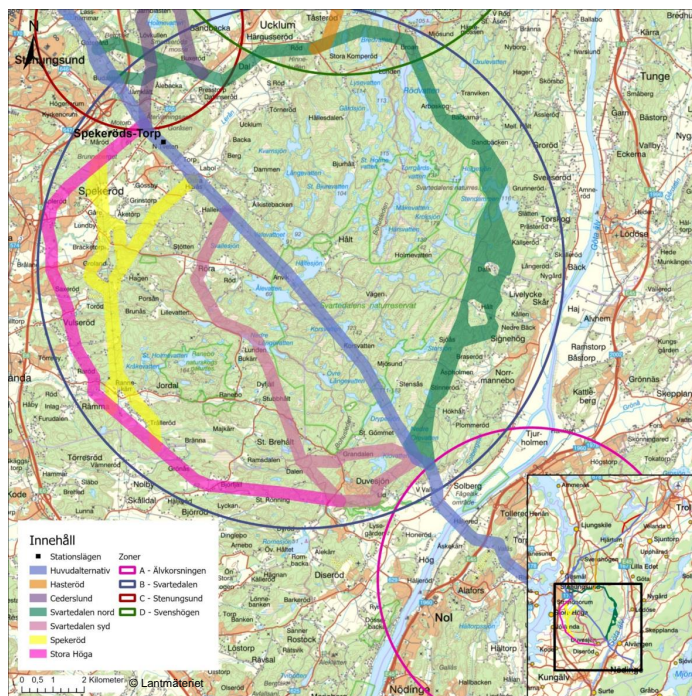
Ny 400-kV ledning mellan
Skogssäter och Ingelkärr via Stenungsund



ZON B – Svartedalen

Tekniska förutsättningar

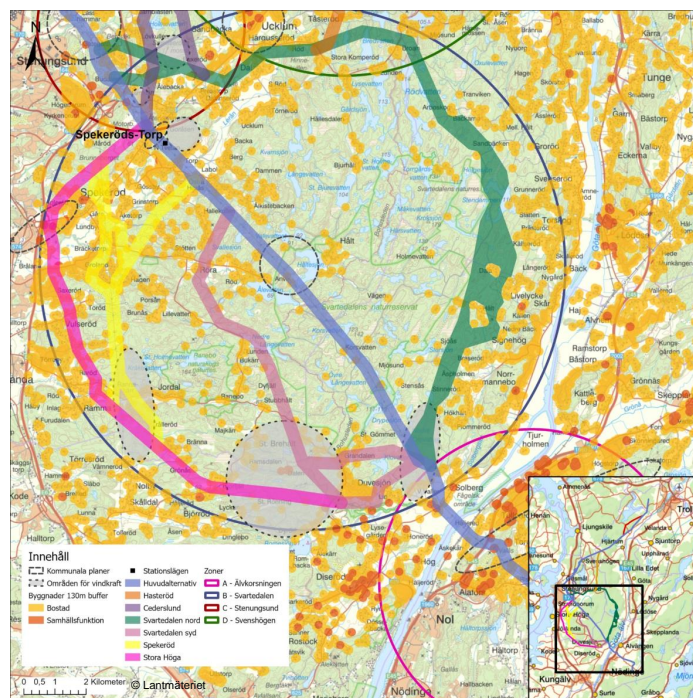
Markanspråk per utredningskorridor	Längd
Sambyggnad/parallellbyggnad med befintlig regionnätsledning.	Ca 14 km
Nytt markanspråk, främst skogsmark	Ca 22 km
Nytt markanspråk, främst skogsmark	Ca 12-14 km
Delvis nytt markanspråk, delvis sambyggnad/parallellgång med befintlig regionnätsledning, skogsmark och öppen mark	Ca 8 km
Nytt markanspråk, skogsmark och öppen mark	Ca 19 km



ZON B – Svartedalen

Bostäder och planer

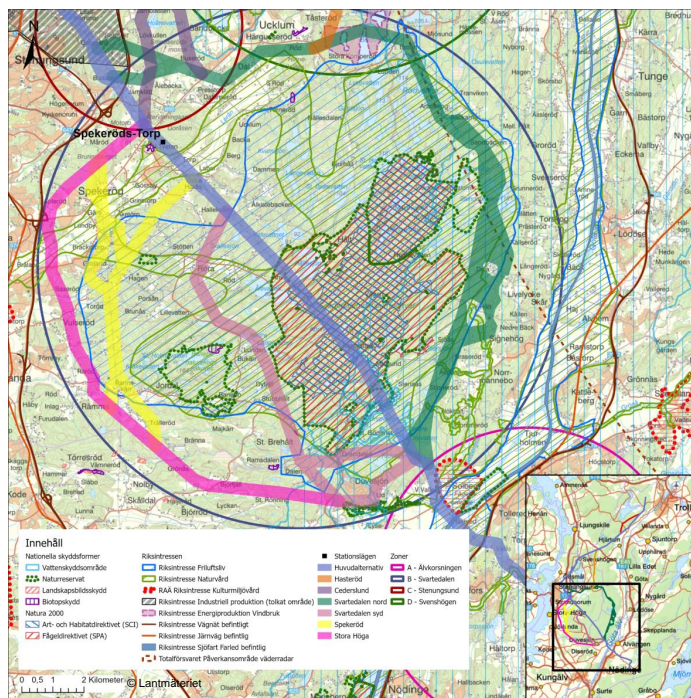
Ungefärligt antal berörda bostäder	50	100	100	200	200
Antal byggnader med samhällsfunktion	-	-	2	3	7
Berörda vindbruksplaner /vindbruksområden	2	1	2	1	2
Berörda kommunala planer (ÖP)	2	1	0	0	1



ZON B – Svartedalen

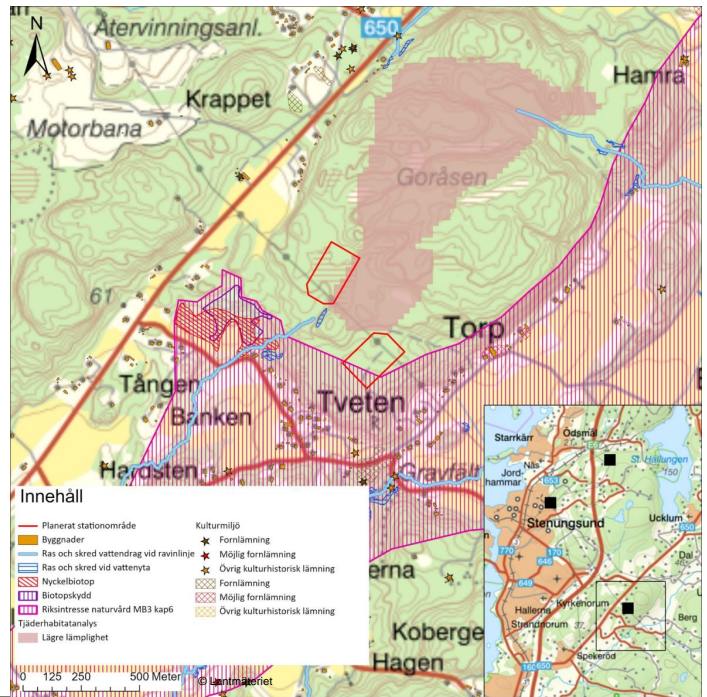
Nationella skydd och riksintressen

Vattenskyddsområde (Lysegården, Vänersborgsviken och Göta Älv)	2	2	2	-	2
Naturreservat (Lysegården, Svartedalens natur- och friluftsområde)	1	1	2	-	1
Landskapsbildsskydd	-	-	1	-	-
Biotopskydd	-	-	1	-	-
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	1	-	2	-	-
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	1	1	1	-	-
RI Friluftsliv (Svartedalen)	1	1	1	-	1
RI Naturvård (Svartedalen med Anråsån, Göta och Nordre älvs dalgångar)	1	2	2	1	1
RI Kulturmiljövård	-	-	-	-	-
RI Industriell produktion	-	-	-	-	-
RI Energiproduktion Vindbruk	-	1	-	-	-
RI kommunikationer (väg)	-	-	-	-	1
Påverkansområde Totalförsvaret	-	1	-	-	-



Stationsplacering Spekeröds-Torp

Intresse	Avstånd
Kraftledning	Inom området
Potentiella tjäderhabitat	Inom området
Byggnader: Bostadshus	Ca 220 meter
Ras och skred vid - vattendrag - vattenyta	Ca 75 meter Ca 20 meter
Nyckelbiotop	Ca 230 meter
Biotopskydd	Ca 180 meter
Riksintresse naturvård	Inom området



*Inom preliminärt stationsområde planeras för två stationer, en för Vattenfall Eldistribution och en för Svenska kraftnät.





**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (4)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Dan Gorga

2023-08-18

Svar på Naturvårdsverkets förslag till nya föreskrifter om ersättning till kommuner för insamling av förpackningsavfall (Dnr KS2023/1602-2)

Sammanfattning

Kungälv kommun har inbjudits att lämna synpunkter på en remiss om nya föreskrifter gällande ersättning till kommuner för insamling av förpackningar. Den 19 januari 2023 beslutade Naturvårdsverket om ersättning till kommunerna för insamling av förpackningsavfall som omfattas av producentansvar genom Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2023:1), som ska tillämpas från den 1 januari 2024.

Behov av komplettering av föreskrift NFS 2023:1 har identifierats och med anledning av detta har Naturvårdsverket tagit fram ett nytt förslag.

Förvaltningen välkomnar att befintliga ersättningsnivåerna har indexreglerats och att de även kommer reglerats framöver.

Förslagen i föreskriften innebär för Kungälv kommun att ersättningen till 2024 utökas men kommunen ser dock fortfarande utmaningar att få full kostnadstäckning för fullt utbyggt fastighetsnära insamling av förpackningar i enlighet med förordningen (2022:1274) om producentansvar för förpackningar.

Juridisk bedömning

Naturvårdsverket har remitterat ett förslag på nya föreskrifter om ersättning till kommunerna för insamling av förpackningsavfall.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Regeringen beslutade om förordningen (2022:1274) om producentansvar för förpackningar den 30 juni 2022. I förordningen finns ett bemyndigande för Naturvårdsverket att meddela närmare föreskrifter i fråga om ersättning till kommunerna. Den 19 januari 2023 beslutade Naturvårdsverket om ersättning till kommunerna för insamling av förpackningsavfall som omfattas av producentansvar genom Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2023:1), som ska tillämpas från den 1 januari 2024.

Behov av komplettering av föreskrift NFS 2023:1 har identifierats och med anledning av detta har Naturvårdsverket tagit fram ett nytt förslag. Det nya förslaget innebär att ersättningarna höjs med ca 514 miljoner kronor per år, från ca 3,5 miljarder kronor till ca 4 miljarder kronor per år.

Naturvårdsverkets justeringar och tillägg består av följande:

Justering av ersättning med hänsyn till kostnadsutveckling: Naturvårdsverket föreslår att ersättning för fastighetsnära insamling, insamling vid lättillgängliga insamlingsplatser, insamling av

vanligt förekommande förpackningsavfall av papper, plast, metall och glas vid återvinningscentraler samt den rörliga tonersättningen indexjusteras genom att tillämpa Statistiska centralbyråns Avfallsindex A12:1MD. Bas månaden föreslås vara september 2023 och avläsningsmånaden föreslås vara januari innevarande år. Förslaget innebär att ersättningen ska indexjusteras årligen.

Fast ersättning för information till vissa kommuner: Naturvårdsverket föreslår att ersättningen för information differentieras på så sätt att de kommuner med färre än 10 000 permanentboende invånare får en lägsta ersättning på 50 000 kronor per år. För kommuner med 10 000 eller fler permanentboende invånare föreslås en ersättning på 5 kronor per permanentboende invånare i enlighet med nuvarande ersättningsnivå (NFS 2023:1).

Ersättning för insamling av träförpackningar och övrigt förpackningsmaterial vid stationära bemannade återvinningscentraler: Naturvårdsverket föreslår att kommuner får ersättning för insamlingen vid återvinningscentraler genom att tillämpa samma fasta ersättning som för en lättillgänglig samlingsplats (utifrån kommungruppsindelningen) för vanligt förekommande förpackningsavfall av papper, plast, glas och metall samt ett extra tillägg på 12 000 kronor för övrigt förpackningsmaterial respektive 37 000 kronor för träförpackningar per återvinningscentral. Rörlig ersättning utgår för vanligt förekommande förpackningsmaterial men inte för träförpackningar och övrigt förpackningsmaterial.

Extra ersättning till kommuner med låg befolkningstäthet för fastighetsnära insamling: Naturvårdsverket föreslår att extra schabloniserad ersättning utgår till de kommuner som har en befolkningstäthet på upp till 10 invånare per kvadratkilometer och att ersättningen ökar med sjunkande befolkningstäthet. Ersättningen differentieras beroende på boendekategori och befolkningstäthet.

Ny boendekategori för ersättning införs: En ny kategori för ersättning, fritidsboende hushåll i flerbostadshus, föreslås införas i förslaget till nya föreskrifter i enlighet med den boendekategorisering som framgår av 9 kap. 2 § p. 1 förordningen (2022:1274) om producentansvar för förpackningar. Ersättningen för fritidsboende i flerbostadshus föreslås bli densamma som för permanentboende i flerbostadshus.

Synpunkter på föreslagna föreskrifter eller tillhörande konsekvensutredning ska lämnas till Naturvårdsverket per e-post senast den 25 september 2023.

Bedömning

Förvaltningen välkomnar att befintliga ersättningsnivåerna har indexreglerats och att de även kommer reglerats framöver. För att kommunen ska kunna driva en hållbar insamling av förpackningar är det nödvändigt att ersättningarna anpassas utifrån de kostnadsförändringar som sker inom branschen. Avfallsindex A12:1MD anses som ett bra val av index då det är ett vedertaget index som används av branschen.

Förslag till ny föreskrift upplevs dessutom som tydligare då ersättningsnivåerna presenteras i separata tabeller.

Förslagen i föreskriften innebär för Kungälv kommun att ersättningen till 2024 utökas men kommunen ser dock fortfarande utmaningar att få full kostnadstäckning för fullt utbyggt fastighetsnära insamling av förpackningar i enlighet med förordningen (2022:1274) om producentansvar för förpackningar. Med den ersättning som presenteras i förslag till ersättning kommer kommunen behöva komplettera med avgift för insamling av förpackningar.

Förvaltningen anser att det bör finnas utrymme för kommuner att hos Naturvårdsverket ansöka om utökad ersättning på grund av speciella förutsättningar, exempelvis hämtning på öar.

Ersättning för insamling vid lättillgängliga samlingsplatser

Föreslagen ersättning för lättillgängliga insamlingsplatser är alldeles för låg och täcker inte kommunens samtliga kostnader för insamlingsplatserna. Ersättningen bedöms inte täcka kommunens kostnader för hämtningen och kommunen har dessutom andra kostnader utöver hämtningen, så som städning m.m.

Ersättning för insamling av träförpackningar och övrigt förpackningsmaterial vid stationära bemannade återvinningscentraler

Förvaltningen ser positivt på att kommunerna ersätts för träförpackningar och övrigt förpackningsmaterial. Föreslagna ersättningar bedöms dock för låga för att täcka kostnaderna med förpackningarna. Ersättningen kan endast täcka utgifterna om insamlat material är litet.

Ny boendekategori för ersättning införs

Förvaltningen har inget att erinra kring tillägg av ny boendekategori.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet påverkar Kommunfullmäktiges strategiska mål; **”Kommunen, medborgarna och företagen minskar tillsammans klimatutsläpp och miljöpåverkan”**

Utsortering av förpackningar, från hushåll såväl som från verksamheter, är en viktig insats i vardagen för att bidra till ett cirkulärt, resurssnålt och hållbart samhälle. Kostnaderna för insamlingsarbetet ska producenterna ersätta kommunen för. Därför är det viktigt att Naturvårdsverkets avgiftsföreskrifter är så träffsäkra som möjligt och täcker kommunens utgifter för förpackningsinsamlingen.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Remissen berör på lång sikt hur mål 12 och 13 för hållbar utveckling men även mål 11 kan nås. Förbättrad förpackningsinsamling minskar utsläppen av växthusgaser och förbrukningen av jungfruliga råvaror. Fastighetsnära insamling vid hushåll förbättrar utsortering och ökar insamlingen, samt ger mindre buller och nedskräpning.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Remissen påverkar i rätt riktning kommunens möjlighet till att nå målet *”Minst 70 % av innehållet i restavfallet ska vara rätt sorterat”* i Göteborgsregionens och Kungälv avfallsplan, Göteborgsregionen minskar avfallet.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Det kommunala insamlingsansvaret påverkar hur väl hushåll kommer att lyckas sortera ut sina förpackningar beroende på de praktiska lösningar som erbjuds dem. För att kunna erbjuda hushållen praktiska lösningar behöver ersättningen till kommunen vara tillräckligt för att kunna täcka kommunens kostnader för dessa tjänster.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.

Förslaget bedöms inte påverka medarbetarna mer än att förslaget ger kommunen även rätt till ersättning för information. Vilket ger kommunen bättre förutsättningar att arbeta med nå ut med information till avfallsinnehavare.

Ekonomisk bedömning

Kostnaderna för insamlingsarbetet ska producenterna ersätta kommunen för. Därför är det viktigt att Naturvårdsverkets avgiftsföreskrifter är så träffsäkra som möjligt och täcker kommunens utgifter för förpackningsinsamlingen. Förslagen i föreskriften innebär för Kungälv kommun att ersättningen till 2024 utökas men kommunen ser dock fortfarande utmaningar att få full kostnadstäckning för fullt utbyggt fastighetsnära insamling av förpackningar.

Förslag till beslut

Tjänsteskrivelsen antas som Kungälv kommuns svar på remissen.

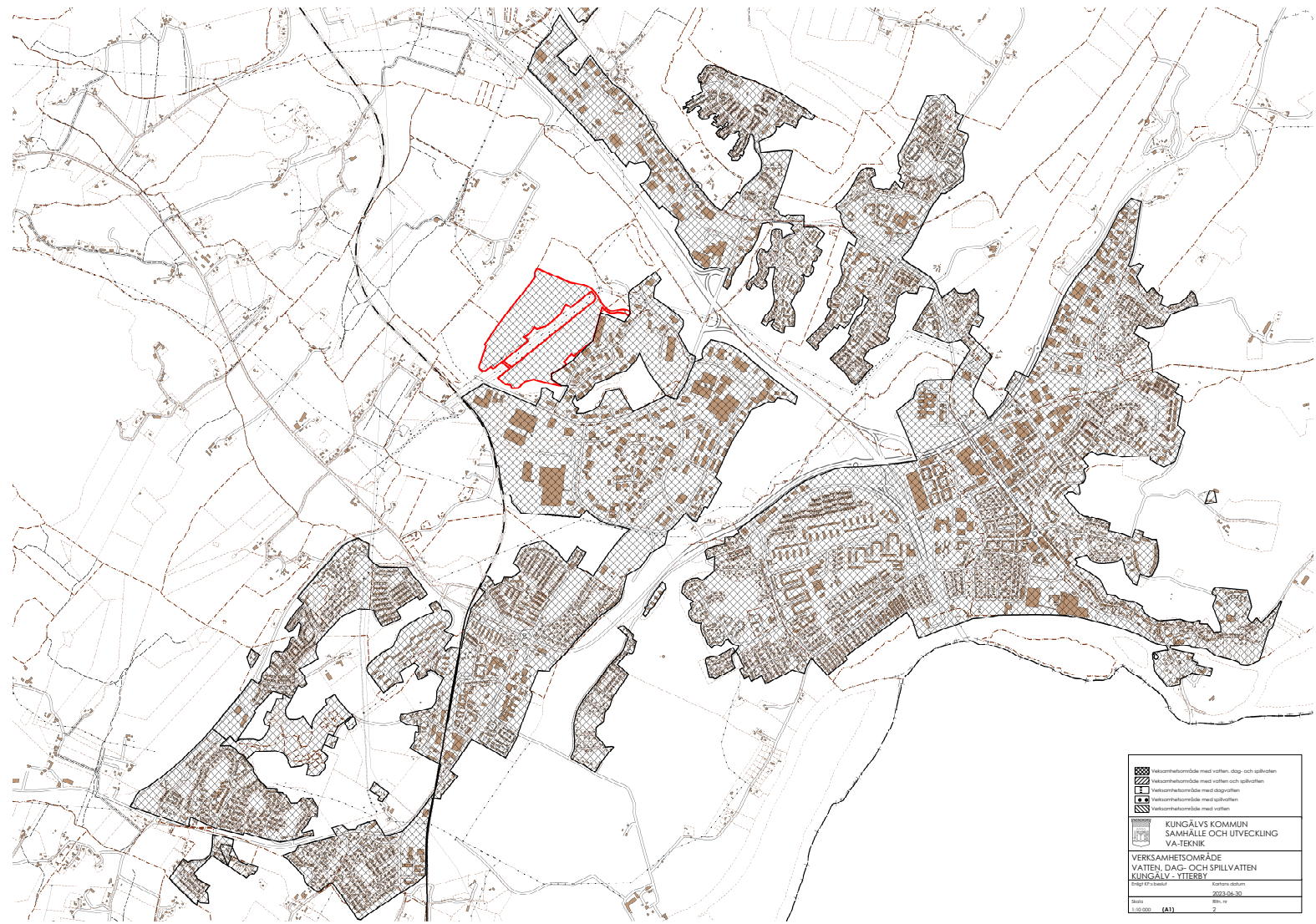
Anders Holm
Sektorchef Samhälle och utveckling

Sofia Samuelsson
Enhetschef Renhållningsenheten

Expedieras till:

För kännedom till:

Filen hittades inte. Den är antingen borttagen eller utcheckad



VATTEN DAG- & SPILLVATTEN
ROLLSBO
VÄSTERHÖJD

Trakt	Fbet NR	Adress	Adress-Plats	Kommundel	Hel/Del av
BRICKAN	1	BULTGATAN	22	KUNGÄLV	
BRICKAN	2	BULTGATAN	20	KUNGÄLV	
BRICKAN	3	BULTGATAN	14	KUNGÄLV	
BRICKAN	3	BULTGATAN	16	KUNGÄLV	
BRICKAN	3	BULTGATAN	18	KUNGÄLV	
BRICKAN	4	BULTGATAN	12	KUNGÄLV	
BRYTAREN	1	SIGNALGATAN	18	KUNGÄLV	
BRYTAREN	2	SIGNALGATAN	16	KUNGÄLV	
BRYTAREN	3	SIGNALGATAN	14	KUNGÄLV	
BULTEN	1	BULTGATAN	27	KUNGÄLV	
BULTEN	3	BULTGATAN	33	KUNGÄLV	
BULTEN	4	BULTGATAN	31	KUNGÄLV	
CYLINDERN	1	TRUCKGATAN	2	KUNGÄLV	
CYLINDERN	2	TRUCKGATAN	4	KUNGÄLV	
CYLINDERN	3			KUNGÄLV	
CYLINDERN	4			KUNGÄLV	
FLOTTÖREN	1	TRUCKGATAN	26	KUNGÄLV	
FLOTTÖREN	2	BILGATAN	9	KUNGÄLV	
FLOTTÖREN	3	MOTORGATAN	2	KUNGÄLV	
FLOTTÖREN	5	MOTORGATAN	6	KUNGÄLV	
FLOTTÖREN	6	MOTORGATAN	1	KUNGÄLV	
FLOTTÖREN	7	BILGATAN	11	KUNGÄLV	
FLOTTÖREN	8	TRUCKGATAN	24	KUNGÄLV	
FLÄKTEN	1	TRAKTORGATAN	6A	KUNGÄLV	
FLÄKTEN	2	TRAKTORGATAN	4	KUNGÄLV	
FLÄKTEN	4	TRAKTORGATAN	6B	KUNGÄLV	
FÖRDELAREN	1	TRUCKGATAN	13	KUNGÄLV	
FÖRDELAREN	1	TRUCKGATAN	15	KUNGÄLV	
GENERATORN	1	MASKINGATAN	8	KUNGÄLV	
GENERATORN	2	MASKINGATAN	6	KUNGÄLV	
GENERATORN	3	MASKINGATAN	4	KUNGÄLV	
GENERATORN	4	ROLLSBOVÄGEN	13	KUNGÄLV	
GENERATORN	5	ROLLSBOVÄGEN	15	KUNGÄLV	
GENERATORN	6	TRUCKGATAN	10	KUNGÄLV	
KAMAXELN	1	TRUCKGATAN	18	KUNGÄLV	
KAMAXELN	2	MASKINGATAN	5	KUNGÄLV	
KAMAXELN	3	MASKINGATAN	3	KUNGÄLV	
KAMAXELN	4	MASKINGATAN	1	KUNGÄLV	
KAMAXELN	5	TRUCKGATAN	16	KUNGÄLV	
KAMAXELN	6	TRUCKGATAN	20	KUNGÄLV	
KOLVEN	1	BULTGATAN	1	KUNGÄLV	
KOLVEN	1	BULTGATAN	9D	KUNGÄLV	
KOLVEN	1	BULTGATAN	9C	KUNGÄLV	
KOLVEN	2	BULTGATAN	19	KUNGÄLV	
KOLVEN	3	BULTGATAN	11	KUNGÄLV	
KOLVEN	3	BULTGATAN	13	KUNGÄLV	

KOLVEN	3	BULTGATAN	15	KUNGÄLV	
KOLVEN	3	BULTGATAN	17	KUNGÄLV	
KOLVEN	4	ROLLSBOVÅGEN	20	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	3	RATTGATAN	9	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	5	RATTGATAN	11	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	5	RATTGATAN	13	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	6	RATTGATAN	15	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	7	RATTGATAN	5	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	7	RATTGATAN	7	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	8	RATTGATAN	17	KUNGÄLV	
KYLAREN	1	TRAKTORGATAN	9	KUNGÄLV	
KYLAREN	10	DUMPERGATAN	7	KUNGÄLV	
KYLAREN	11				
KYLAREN	12	DUMPERGATAN	8	KUNGÄLV	
KYLAREN	13				
KYLAREN	14	TRAKTORGATAN	2	KUNGÄLV	
KYLAREN	2	DUMPERGATAN	11	KUNGÄLV	
KYLAREN	3	TRAKTORGATAN	11	KUNGÄLV	
KYLAREN	3	TRAKTORGATAN	15	KUNGÄLV	
KYLAREN	3	TRAKTORGATAN	17	KUNGÄLV	
KYLAREN	4	TRAKTORGATAN	13	KUNGÄLV	
KYLAREN	5	TRAKTORGATAN	3	KUNGÄLV	
KYLAREN	6	TRAKTORGATAN	5	KUNGÄLV	
KYLAREN	7	TRAKTORGATAN	7	KUNGÄLV	
KYLAREN	8	DUMPERGATAN	9	KUNGÄLV	
KYLAREN	9	DUMPERGATAN	3	KUNGÄLV	
LAMELLEN	1	DUMPERGATAN	6	KUNGÄLV	
LAMELLEN	2	DUMPERGATAN	8	KUNGÄLV	
LAMELLEN	3	DUMPERGATAN	10	KUNGÄLV	
LAMELLEN	4	DUMPERGATAN	12	KUNGÄLV	
MUTTERN	1	BILGATAN	15	KUNGÄLV	
MUTTERN	3	BILGATAN	17	KUNGÄLV	
MUTTERN	3	BILGATAN	19	KUNGÄLV	
MUTTERN	4	BILGATAN	21	KUNGÄLV	
MUTTERN	5	BILGATAN	23	YTTERBY	
MUTTERN	6	BILGATAN	25	KUNGÄLV	
NITEN	1	BULTGATAN	34	KUNGÄLV	
NITEN	2	BULTGATAN	24	KUNGÄLV	
NITEN	3	BULTGATAN	26	KUNGÄLV	
NITEN	5	BULTGATAN	36	KUNGÄLV	
NITEN	7	BULTGATAN	28	KUNGÄLV	
NITEN	7	BULTGATAN	30	KUNGÄLV	
NITEN	8	BULTGATAN	32A	KUNGÄLV	
NITEN	9	BULTGATAN	32	KUNGÄLV	
RATTEN	1	RATTGATAN	1	KUNGÄLV	
RATTEN	2				
ROTORN	1	SIGNALGATAN	13	KUNGÄLV	
ROTORN	10	SIGNALGATAN	5	KUNGÄLV	
ROTORN	2	RATTGATAN	16	KUNGÄLV	
ROTORN	2	SIGNALGATAN	11	KUNGÄLV	
ROTORN	5	RATTGATAN	8	KUNGÄLV	
ROTORN	6	SIGNALGATAN	3	KUNGÄLV	

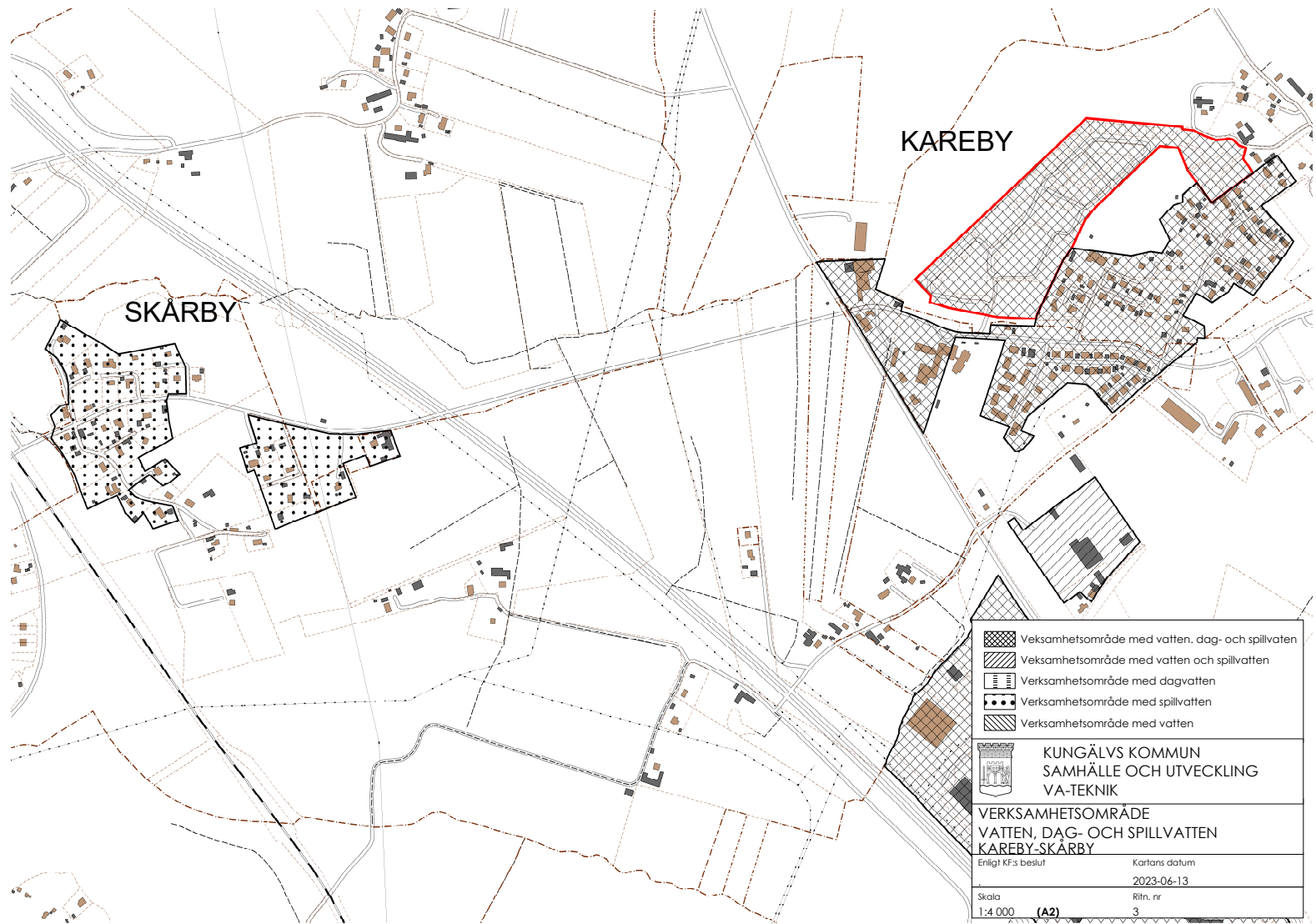
ROTORN	7	SIGNALGATAN	9	KUNGÄLV	
ROTORN	8	SIGNALGATAN	1	KUNGÄLV	
ROTORN	9	SIGNALGATAN	7	KUNGÄLV	
SKRUVEN	1	BULTGATAN	38	KUNGÄLV	
SKRUVEN	2	BULTGATAN	42	KUNGÄLV	
SKRUVEN	3	BULTGATAN	40A	KUNGÄLV	
SKRUVEN	3	BULTGATAN	40B	KUNGÄLV	
SPOLEN	1	TRAKTORGATAN	14B	KUNGÄLV	
SPOLEN	2	TRAKTORGATAN	12	KUNGÄLV	
SPOLEN	3	TRAKTORGATAN	10	KUNGÄLV	
SPOLEN	4	TRAKTORGATAN	8	KUNGÄLV	
SPOLEN	5	TRAKTORGATAN	14A	KUNGÄLV	
STIFTET	1	BILGATAN	6	KUNGÄLV	
STIFTET	10	SIGNALGATAN	4	KUNGÄLV	
STIFTET	11	SIGNALGATAN	6	KUNGÄLV	
STIFTET	12	SIGNALGATAN	8A	KUNGÄLV	
STIFTET	13	SIGNALGATAN	10A	KUNGÄLV	
STIFTET	14	BILGATAN	8	KUNGÄLV	
STIFTET	15	BILGATAN	10	KUNGÄLV	
STIFTET	16	SIGNALGATAN	8B	KUNGÄLV	
STIFTET	17	SIGNALGATAN	10B	KUNGÄLV	
STIFTET	18	SIGNALGATAN	6B	KUNGÄLV	
STIFTET	2	BILGATAN	12	KUNGÄLV	
STIFTET	3	BILGATAN	14	KUNGÄLV	
STIFTET	4	BILGATAN	16	KUNGÄLV	
STIFTET	5	BILGATAN	18	KUNGÄLV	
STIFTET	6	BILGATAN	20	KUNGÄLV	
STIFTET	7	BILGATAN	22	KUNGÄLV	
STIFTET	8	RATTGATAN	2	KUNGÄLV	
STIFTET	9	RATTGATAN	4	KUNGÄLV	
TRÅGET	1	BULTGATAN	10	KUNGÄLV	
TRÅGET	2	BULTGATAN	8	KUNGÄLV	
TRÅGET	3	BULTGATAN	6	KUNGÄLV	
TRÅGET	4	BULTGATAN	4	KUNGÄLV	
TRÅGET	5	BULTGATAN	2	KUNGÄLV	
VENTILEN	1	TRAKTORGATAN	20	KUNGÄLV	
VENTILEN	10	DUMPERGATAN	4A	KUNGÄLV	
VENTILEN	2	TRAKTORGATAN	18	KUNGÄLV	
VENTILEN	3	TRAKTORGATAN	16A	KUNGÄLV	
VENTILEN	4	TRAKTORGATAN	19	KUNGÄLV	
VENTILEN	5	TRAKTORGATAN	16B	KUNGÄLV	
VENTILEN	6	BILGATAN	7	KUNGÄLV	
VENTILEN	7	BILGATAN	3A	KUNGÄLV	
VENTILEN	7	BILGATAN	3B	KUNGÄLV	
VENTILEN	8	BILGATAN	5	KUNGÄLV	
VENTILEN	8	ROLLSBOVÄGEN	25	KUNGÄLV	
VENTILEN	9	DUMPERGATAN	4B	KUNGÄLV	

KONDESATORN	9	RATTGATAN	25	KUNGÄLV	
-------------	---	-----------	----	---------	--

ROLLSBO	1:32	BILGATAN	2	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	1:32	DUMPERGATAN	5	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	1:32	RATTGATAN	12	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	1:32	SIGNALGATAN	12	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	1:32	YTTERNVÄGEN	2	YTTERBY	X
ROLLSBO	1:32	RATTGATAN	19	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	2:2	BOHUSLÄNS KOMMUNALA EXPLOATERINGS-AB			X
ROLLSBO	3:3	BOHUSLÄNS KOMMUNALA EXPLOATERINGS-AB			
ROTORN	4	BOHUSLÄNS KOMMUNALA EXPLOATERINGS-AB			

BERGGRUNDEN	1	BARNEBERGSGATAN	2	KUNGÄLV	
BERGGRUNDEN	2	BARNEBERGSGATAN	4	KUNGÄLV	
BERGGRUNDEN	3	BARNEBERGSGATAN	6	KUNGÄLV	
BERGGRUNDEN	4	BARNEBERGSGATAN	10	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	13	BARNEBERGSGATAN	3	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	14	BARNEBERGSGATAN	7	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	15	BARNEBERGSGATAN	9	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	16	BARNEBERGSGATAN	11	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	17	BARNEBERGSGATAN	15	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	18	BARNEBERGSGATAN	17	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	19	BARNEBERGSGATAN	19	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	20	BARNEBERGSGATAN	21	KUNGÄLV	
KONDENSATORN	21	BARNEBERGSGATAN	23	KUNGÄLV	
BERGARTEN	1	BARNEBERGSGATAN	80	KUNGÄLV	
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	30	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	31	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	32	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	33	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	34	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	35	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	36	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	38	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	40	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	41	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	5	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	60	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:12	BARNEBERGSGATAN	64	KUNGÄLV	X
ROLLSBO	6:13	Vägyta			x
ULVEGÄRDE	2:1	Vägyta			x

Filen hittades inte. Den är antingen borttagen eller utcheckad



VATTEN, DAG- & SPILLVATTEN
KAREBY, BONA VA

Trakt	Fbet NR	Adress	Adress-Plats	Kommundel	Hel/Del av
RISHAMMAR	2:2	KROKEBÄCKSVÄGEN	101	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	19	KAREBY	
RISHAMMAR	2:47	KROKEBÄCKSVÄGEN	4	KAREBY	
RISHAMMAR	2:48	KROKEBÄCKSVÄGEN	111	KAREBY	
RISHAMMAR	2:49	KROKEBÄCKSVÄGEN	74	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	76	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	78	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	80	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	82	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	84	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	86	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	88	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	90	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	92	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	94	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	96	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	98	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	100	KAREBY	
RISHAMMAR	2:50	SALAMANDERVÄGEN	89	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	91	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	93	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	95	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	97	KAREBY	
RISHAMMAR	2:51	SALAMANDERVÄGEN	99	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	75	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	77	KAREBY	
RISHAMMAR	2:52	SALAMANDERVÄGEN	79	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	81	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	83	KAREBY	
RISHAMMAR	2:53	SALAMANDERVÄGEN	85	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	87	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	62	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	64	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	66	KAREBY	
RISHAMMAR	2:54	KROKEBÄCKSVÄGEN	68	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	70	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	72	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	56	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	58	KAREBY	
RISHAMMAR	2:55	KROKEBÄCKSVÄGEN	60	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	61	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	63	KAREBY	
RISHAMMAR	2:56	SALAMANDERVÄGEN	65	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	67	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	69	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	71	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	73	KAREBY	
RISHAMMAR	2:57	KROKEBÄCKSVÄGEN	63	KAREBY	

RISHAMMAR	2:58	KROKEBÄCKSVÄGEN	65	KAREBY	
RISHAMMAR	2:59	KROKEBÄCKSVÄGEN	67	KAREBY	
RISHAMMAR	2:60	KROKEBÄCKSVÄGEN	69	KAREBY	
RISHAMMAR	2:61	KROKEBÄCKSVÄGEN	71	KAREBY	
RISHAMMAR	2:62	KROKEBÄCKSVÄGEN	73	KAREBY	
RISHAMMAR	2:63	KROKEBÄCKSVÄGEN	75	KAREBY	
RISHAMMAR	2:64	KROKEBÄCKSVÄGEN	77	KAREBY	
RISHAMMAR	2:65	KROKEBÄCKSVÄGEN	79	KAREBY	
RISHAMMAR	2:66	KROKEBÄCKSVÄGEN	81	KAREBY	
RISHAMMAR	2:67	KROKEBÄCKSVÄGEN	83	KAREBY	
RISHAMMAR	2:68	KROKEBÄCKSVÄGEN	85	KAREBY	
RISHAMMAR	2:69	KROKEBÄCKSVÄGEN	87	KAREBY	
RISHAMMAR	2:70	KROKEBÄCKSVÄGEN	89	KAREBY	
RISHAMMAR	2:71	KROKEBÄCKSVÄGEN	91	KAREBY	
RISHAMMAR	2:72	KROKEBÄCKSVÄGEN	93	KAREBY	
RISHAMMAR	2:73	KROKEBÄCKSVÄGEN	95	KAREBY	
RISHAMMAR	2:75	KROKEBÄCKSVÄGEN	97	KAREBY	
RISHAMMAR	2:76	KROKEBÄCKSVÄGEN	99	KAREBY	
RISHAMMAR	2:77	KROKEBÄCKSVÄGEN	51	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	53	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	55	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	57	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	59	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	61	KAREBY	
RISHAMMAR	2:78	KROKEBÄCKSVÄGEN	50	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	52	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	54	KAREBY	
RISHAMMAR	2:79	SALAMANDERVÄGEN	55	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	57	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	59	KAREBY	
RISHAMMAR	2:80	KROKEBÄCKSVÄGEN	40	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	42	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	44	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	46	KAREBY	
		KROKEBÄCKSVÄGEN	48	KAREBY	
RISHAMMAR	2:81	SALAMANDERVÄGEN	41	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	43	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	45	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	47	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	49	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	51	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	53	KAREBY	
RISHAMMAR	2:83	KROCKEBÄCKSVÄGEN	7	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	9	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	11	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	13	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	15	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	17	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	6	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	8	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	10	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	12	KAREBY	

		UTTERVÄGEN	14	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	16	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	18	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	20	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	22	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	24	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	26	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	28	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	30	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	32	KAREBY	
		UTTERVÄGEN	34	KAREBY	
RISHAMMAR	2:84	KROCKEBÄCKSVÄGEN	10	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	12	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	14	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	16	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	18	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	20	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	22	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	24	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	26	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	28	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	30	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	32	KAREBY	
		KROCKEBÄCKSVÄGEN	34	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	13	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	15	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	17	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	19	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	21	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	23	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	25	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	27	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	29	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	31	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	33	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	35	KAREBY	
		SALAMANDERVÄGEN	37	KAREBY	
RISHAMMAR	2:85				
RISHAMMAR	2:87	KROCKEBÄCKSVÄGEN	104	KAREBY	
RISHAMMAR	2:88	KROCKEBÄCKSVÄGEN	106	KAREBY	
RISHAMMAR	2:89	KROCKEBÄCKSVÄGEN	108	KAREBY	
RISHAMMAR	2:90	KROCKEBÄCKSVÄGEN	110	KAREBY	
RISHAMMAR	2:91	KROCKEBÄCKSVÄGEN	112	KAREBY	
RISHAMMAR	2:92	KROCKEBÄCKSVÄGEN	109	KAREBY	
RISHAMMAR	2:93	KROCKEBÄCKSVÄGEN	107	KAREBY	
RISHAMMAR	2:94	KROCKEBÄCKSVÄGEN	105	KAREBY	
RISHAMMAR	2:95	KROCKEBÄCKSVÄGEN	103	KAREBY	
RISHAMMAR	2:96	KROCKEBÄCKSVÄGEN	49	KAREBY	
RISHAMMAR	2:97	KROCKEBÄCKSVÄGEN	47	KAREBY	
RISHAMMAR	2:98	KROCKEBÄCKSVÄGEN	45	KAREBY	
RISHAMMAR	2:99	KROCKEBÄCKSVÄGEN	43	KAREBY	
RISHAMMAR	2:100	KROCKEBÄCKSVÄGEN	41	KAREBY	

RISHAMMAR	2:101	KROKEBÄCKSVÄGEN	39	KAREBY	
RISHAMMAR	2:102	KROKEBÄCKSVÄGEN	37	KAREBY	
RISHAMMAR	2:103	KROKEBÄCKSVÄGEN	35	KAREBY	
RISHAMMAR	2:104	KROKEBÄCKSVÄGEN	33	KAREBY	
RISHAMMAR	2:105	KROKEBÄCKSVÄGEN	31	KAREBY	
RISHAMMAR	2:106	KROKEBÄCKSVÄGEN	29	KAREBY	
RISHAMMAR	2:107	KROKEBÄCKSVÄGEN	27	KAREBY	
RISHAMMAR	2:108	UTTERVÄGEN	41	KAREBY	
RISHAMMAR	2:109	UTTERVÄGEN	39	KAREBY	
RISHAMMAR	2:110	UTTERVÄGEN	37	KAREBY	
RISHAMMAR	2:111	UTTERVÄGEN	35	KAREBY	
RISHAMMAR	2:112	UTTERVÄGEN	33	KAREBY	
RISHAMMAR	2:113	UTTERVÄGEN	31	KAREBY	
RISHAMMAR	2:114	UTTERVÄGEN	29	KAREBY	
RISHAMMAR	2:115	UTTERVÄGEN	27	KAREBY	
RISHAMMAR	2:116	UTTERVÄGEN	25	KAREBY	
RISHAMMAR	2:117	UTTERVÄGEN	23	KAREBY	
RISHAMMAR	2:118	UTTERVÄGEN	21	KAREBY	
RISHAMMAR	2:119	UTTERVÄGEN	15	KAREBY	
RISHAMMAR	2:120	UTTERVÄGEN	13	KAREBY	
RISHAMMAR	2:121	UTTERVÄGEN	11	KAREBY	
RISHAMMAR	2:122	UTTERVÄGEN	9	KAREBY	
RISHAMMAR	2:123	UTTERVÄGEN	7	KAREBY	
RISHAMMAR	2:124	UTTERVÄGEN	5	KAREBY	
RISHAMMAR	2:125	UTTERVÄGEN	3	KAREBY	
RISHAMMAR	2:126	UTTERVÄGEN	1	KAREBY	



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (3)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Anni Danielsson

2023-08-21

Samverkansavtal Bovieran (Dnr KS2021/2031–2)

Sammanfattning

Exploatören Bokab önskar ingå ett samverkansavtal med förvaltningen för fastigheten Kastellegården 1:380. Syftet med detta samverkansavtal är att ange förutsättningar för att upprätta en detaljplan samt ange villkor och förutsättningar för fortsatt arbete. Samverkansavtalet syftar även till att klargöra ekonomi, genomförandefrågor och övrigt samarbete. Planområdet föreslås utvecklas genom ett tillskott av nya bostäder samt centrum och vårdverksamhet.

Exploatören ska betala de faktiska kostnaderna som uppkommer i samband med detaljplanarbetet.

Förvaltningen kommer att förhandla om medfinansieringsersättning och exploateringsbidrag i samband med framtagandet av genomförandeavtalet.

Förvaltningen föreslår att samverkansavtal med tillhörande bilaga ska godkännas och att kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna avtalet.

Juridisk bedömning

Detaljplanen Kastellegården 1:380 bedrivs med ett utökat planförfarande enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Förvaltningens bedömning

Exploatören Bokab önskar ingå ett samverkansavtal med förvaltningen för fastigheten Kastellegården 1:380.

Inom planområdet ligger fastigheten Kastellegården 1:380 som ägs av Bokab, Bohusläns Kommunala Exploaterings AB. Inom en mindre del av tänkt planområde ligger Katedern 1, som ägs av Kungälv kommun. Planområdet föreslås utvecklas genom ett tillskott av nya bostäder samt centrum och vårdverksamhet.

Kommunstyrelsen gav 2019-04-17, förvaltningen i uppdrag att upprätta en byggherredriven detaljplan för Kastellegården 1:380 med flera, (KS2019/0263–3), med utökat planförfarande enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Syftet med samverkansavtalet är att ange förutsättningar för att upprätta en detaljplan inom fastigheten 1:380. Samverkansavtalet anger villkor och förutsättningar för fortsatt arbete samt syftar även till att klargöra ekonomi, genomförandefrågor och övrigt samarbete. De slutliga förutsättningarna för exploatering och eventuella marköverlåtelser regleras i ett genomförandeavtal mellan Kommunen och Exploatören som undertecknas innan detaljplanen antas.

Del av fastigheten Kastellegården 1:380 är i dag planlagd som allmänt ändamål, park och planteirng. Fastigheten ligger mellan Ytterbyhemmets äldreboende och Kyrkebäcken. Det tänkta planområdet består idag av sly och delvis jordbruksmark men har närhet till förskolor, skolor, övrig service och kollektivtrafik.

Postadress: Kungälv kommun, 442 81 Kungälv. Besöksadress: Ytterbyvägen 2, 442 30 Kungälv.
Telefon: 0303–23 80 00. E-post: kommun@kungalv.se

www.kungalv.se

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

En ökad samordning mellan infrastruktur och byggnation i hela kommunen.

En byggnation på Kastellegården 1:380 skulle naturligt ge en ökad samordning mellan infrastruktur och planerad nybyggnation.

Att underlätta för invånare och företag som vill reducera klimatutsläppen.

Planområdets närhet till tåg och buss kommer möjliggöra och underlätta för invånare att göra en positiv skillnad för miljön genom att välja att åka kollektivt i stället för bil.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

I detaljplanens planbeskrivning kommer det redogöras för planområdets förhållande till de miljömål som bedömts relevanta för kommande planförslag.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Samverkansavtalet förhåller sig väl till gällande styrdokument. Detaljplanen ska arbetas fram utifrån gällande styrdokument.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Detaljplanearbetet syftar till en utbyggnad av bostäder. Fler boende skapar behov av förskoleplatser och vistelseytor för barn och unga. Positiva aspekter på planen är att det finns en god kollektivtrafik som underlättar vardagsresor till arbete och att kommunal och kommersiell service finns inom promenadavstånd.

Ekonomisk bedömning

Exploatören ska betala de faktiska kostnaderna som uppkommer i samband med detaljplanearbetet. Ett plankostnadsavtal är framtaget.

Förvaltningen kommer att förhandla om medfinansieringsersättning och exploateringsbidrag och deras slutliga omfattning regleras i kommande genomförandeavtal.

Förslag till beslut

1. Upprättat samverkansavtal mellan kommunen och Fastigheten Kastellegården 1:380 godkänns.
2. Kommundirektören och kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att underteckna samverkansavtalet.

Anders Holm
Sektorchef samhälle och utveckling

Fredric Arpfjord
Verksamhetschef planering och myndighet

Expedieras till:

För kännedom till:

KS2021/1775

Kungälv kommun (org. nr: 212000–1371), 442 81 Kungälv, nedan kallad Kommunen, och
Bokab, Bohusläns Kommunala Exploaterings AB (org. nr 556069–9539), Trädgårdsgatan 9, 442 30 Kungälv, nedan kallad Exploatören

Kommunen och Exploatören, nedan tillsammans kallade Parterna, har träffat följande

SAMVERKANSAVTAL

avseende planläggning och övrigt samarbete i samband med byggnation av bostäder och allmänna platser inom fastigheten Kastellegården 1:380 och Katedern 1 i Kungälv kommun.

Till samverkansavtalet hör bilagda handlingar:
 Bilaga 1: Planområdet (ungefärlig avgränsning).

A. BAKGRUND, SYFTE OCH OMRÅDE

A.1. Bakgrund och syfte

Inom planområdet ligger fastigheten Kastellegården 1:380 som ägs av Bokab, Bohusläns Kommunala Exploaterings AB. Inom en mindre del av tänkt planområde ligger Katedern 1, som ägs av Kungälv kommun.

Kommunstyrelsen gav 2019-04-17, förvaltningen i uppdrag att upprätta en byggherredriven detaljplan (Riktlinjer för byggherredriven planprocess. 2019.09.11) för Kastellegården 1:380 med flera, (KS2019/0263–3), med utökat planförfarande enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

I dag består området mellan Ytterbyhemmets äldreboende och Kyrkebäcken av sly och delvis jordbruksmark. Syftet med detta samverkansavtal är att ange förutsättningar för att upprätta en detaljplan inom Kastellegården 1:380 och del av Katedern 1 samt ange villkor och förutsättningar för fortsatt arbete. Samverkansavtalet syftar även till att klargöra ekonomi, genomförande frågor och övrigt samarbete. De slutliga förutsättningarna för exploatering och eventuella marköverlåtelse regleras i ett genomförandeavtal mellan Kommunen och Exploatören som undertecknas innan detaljplanen antas.

A.2. Område

Planområdet som berörs av detta samverkansavtal omfattar fastigheterna; Kastellegården 1:380 och del av Katedern 1. Se bilaga 1 för en ungefärlig avgränsning. Avgränsningen är preliminär och kommer att definieras i kommande detaljplanearbete.

B. DETALJPLAN, SAMVERKAN OCH TIDPLAN

B.1. Beskrivning

Kommunen ska upprätta en detaljplan för området i samverkan med Exploatören samt bereda och pröva frågan i beslut.

B.2. Detaljplanekostnader m.m.

De detaljplanekostnaderna som berör fastigheten Kastellegården 1:380 och del av fastigheten Katedern 1 som uppkommer i samband med detaljplanarbetet ska betalas av Exploatören.

KS2021/1775

I detaljplanekostnaderna ingår förvaltningens kostnader och kommunens undersökning av betydande miljöpåverkan, handläggning i form av projektledning, annonsering samt utskick. Externa utredningar beställs och bekostas av Exploatören. Innan utredningar beställs ska förfrågningsunderlaget stämmas av med Kommunen. Utredningar har inte medtagits i detaljplanekostnaderna ovan för detaljplanen, utan utgör tillkommande kostnader.

Var tredje månad faktureras den faktiska kostnaden som under perioden föranletts av arbete med ovanstående detaljplan. För närvarande är timkostnaden 900 kr/timme. Kostnader för konsulter/utredningar faktureras löpande. Eventuella överklaganden påverkar varken storleken av eller tidpunkten för utbetalning av avtalad ersättning.

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

B.3. Planavgift

När detaljplanekostnader betalats enligt samverkansavtalet behöver Exploatörerna, eller framtida köpare av dessa fastigheter, inte betala planavgift i samband med bygglov inom den detaljplan samverkansavtalet avser.

B.4. Projektorganisation och finansiering

Parterna är överens om att arbetet med detaljplanen och dess genomförande sker genom samarbete. Kommunen tillsätter de resurser och kompetenser som behövs för att ta fram detaljplanen och dess genomförande. Exploatörerna tillsätter och finansierar egna resurser och kompetenser för att delta i projektet med detaljplanen och dess genomförande.

B.5. Tidplan

Målsättningen är att antagande sker under Q4 2023. Parterna är medvetna om att avvikelser från tidplanen kan uppkomma på grund av händelser utanför Parternas kontroll och har vid sådana avvikelser inga ersättningsanspråk på varandra.

B.6. Avbruten detaljplaneläggning

Kommunen kan inte garantera antagande av ny detaljplan utan reserverar sig för den prövning av detaljplanen som kommunfullmäktige och myndighet utför. Exploatörerna äger ej rätt till ersättning/skadestånd från Kommunen om detaljplanen ej antas, ej vinner laga kraft, detaljplanen upphävs eller om utvecklingen av Exploatörens byggnation oavsett skäl ej kan genomföras. Ett beslut från Kommunen att avbryta detaljplaneläggningen medför att samverkansavtalet upphör att gälla. Skulle detaljplaneläggningen avbrytas ska exploatören betala upparbetade kostnader till och med avbrottet, enligt punkt B.2. I det fall Kommunen har beställt arbeten, som ej går att återkalla, innan samarbetet avbröts ska Exploatören även stå för dessa detaljplanekostnader.

C. MARKÖVERLÅTELSE M.M.

C.1. Genomförandavtal

Genomförandavtalet ska arbetas fram parallellt med detaljplaneprocessen och vara undertecknat av Exploatören innan antagandehandlingen för detaljplanen tas upp för beslut i kommunen. Undertecknande av Kommunen sker efter kommunfullmäktiges antagandebeslut. Genomförandavtalet ska villkoras av att detaljplanen antas genom beslut som vinner laga kraft. Parterna avser att i genomförandavtalet reglera samtliga frågor rörande förutsättningar för genomförandet av detaljplan och byggnation.

KS2021/1775

C.2. Marköverlåtelse

Beroende av var kvartersmarken placeras i kommande detaljplan kan det bli aktuellt med marköverlåtelse mellan Kommunen och Exploatören.

Värdering av marken ska utföras utifrån de kommande byggrätternas värde vid lagakraftvunnen detaljplan. Värderingen ska utföras av en oberoende auktoriserad värderingsman om det inte finns nyligen sålda jämförelseobjekt som kan säkerställa att priset är marknadsmässigt. Kommunen beställer och bekostar värderingen. Kommunen tar som huvudregel betalt för byggrättens totala BTA ovan mark enligt gällande detaljplan, exklusive friliggande komplementbyggnader t.ex. cykelförvaring, förråd, tvättstuga. Om beviljat bygglov överskrider den totala BTA ovan mark som detaljplanen tillåter ska Exploatören även betala för överskjutande areal.

Slutliga fastighetsgränser avgörs och läggs fast genom efterföljande lantmäteriförrättning.

C.3. Fastighetsbildning

Exploatören ansöker om och bekostar fastighetsbildning för genomförandet av detaljplanen.

C.4. Gemensamhetsanläggningar

Exploatören ansvarar för och bekostar att erforderliga gemensamhetsanläggningar bildas inom sitt exploateringsområde.

C.5. Ledningsrätt och servitut

Eventuella ledningar som behöver säkerställas inom detaljplaneområdet ska upplåtas med ledningsrätt utan ersättning. Eventuella servitut upplåts utan ersättning i den omfattning som krävs för att genomföra marköverlåtelse och detaljplanen i sin helhet. Eventuella belastningar på berörda fastigheter ska utredas under detaljplaneprocessen. Kommunen ansöker om och bekostar förrättningskostnader för ledningsrätt och servitut för kommunala ledningar.

C.6. Exploateringsbidrag

Exploatören ska betala exploateringsbidrag som avser gatukostnadsersättning för utbyggnad av allmän plats och projektledningskostnader som krävs för att genomföra detaljplanen. Exploateringsbidraget fördelas enligt en princip om respektive parts nytta som tydliggörs i detaljplaneskedet. Exploateringsbidraget slutliga omfattning regleras i kommande exploateringsavtal.

C.7. Upparbetade detaljplanekostnader

I samband med undertecknandet av detta samverkansavtal godkänner Exploatören att faktureras för kostnader avseende tidigare utförda utredningar samt upparbetade detaljplanekostnader, enligt fördelning i punkt B.2.

C.8. Medfinansieringsersättning

Kommunen kommer att förhandla om medfinansieringsersättning med Exploatören i samband med framtagandet av genomförandeavtalet. Detta kommer att ske enligt antagna riktlinjer för markanvisning, exploateringsavtal och medfinansieringsersättning, KS2019/0931.

D. HUSBYGGNING OCH ANLÄGGNINGAR INOM KVARTERSMARK**D.1. Kvartersmark**

Exploatören ansvarar för alla åtgärder inom kvartersmark. Exploatören ska följa de gestaltningsprinciper som beskrivs i kommande detaljplans planbeskrivning och eventuellt gestaltningsprogram.

D.2. Upplåtelseform och användning

Exploatören ska inom sin fastighet uppföra byggnader innehållande olika former av bostäder, och/eller vård samt närbesläktade inrättningar såsom frisör, hudvård, enklare samlingslokal etc.

D.3. Miljö- samt tillgänglighetsanpassning av byggnation

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

D.4. Parkering

Parkeringsbehovet för exploatörens fastighet inom aktuellt detaljplaneområde ska tillgodoses inom egen fastighet.

E. TEKNISKA FRÅGOR

E.1. Allmän plats

Kommunen svarar för utbyggnaden av alla anläggningar på allmän platsmark. Exploatören ska betala Kommunens kostnader för utbyggnad av allmän plats, enligt punkt C.6. Kostnaderna för allmän plats fördelas enligt en princip om respektive parts nytta som tydliggörs i detaljplaneskedet. Parterna ska bestämma utbredningen av den allmänna platsmarken i samförstånd. Exploatören godkänner att mark som i samförstånd mellan Parterna enligt ovan ska användas till allmän plats i kommande detaljplan, överläts till Kommunen utan ersättning.

E.2. Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Exploatören betalar anslutningsavgift i enlighet med gällande va-taxa. Avgiften debiteras i samband med beviljat bygglov.

E.3. Dagvatten

Parterna har kommit överens om att göra en särskild dagvattenutredning under detaljplaneprocessen som bekostas av Exploatören. Dagvattenutredningen ska följa Kungälv kommuns dagvattenpolicy antagen av kommunfullmäktige. Dagvatten från hårdgjorda ytor ska infiltreras och fördröjas lokalt inom fastigheterna innan avledning sker till det kommunala ledningsnätet för dagvatten. Slutsatserna i utredningen kommer att ligga till grund för lämpligt val av teknisk lösning för dagvattenhanteringen inom planområdet. Dagvattenåtgärder regleras i kommande genomförandeavtal. Tekniska områden på kvartersmark (E-områden) ska överlätas till Kommunen utan ersättning.

E.4. Värme

Exploatörens exploateringsområde bör anslutas till kommunens fjärrvärmenät om inte Kungälv Energi AB, nedan kallad KEAB, har en annan uppfattning. Anslutningsavgifter betalas av Exploatören efter överenskommelse med KEAB.

E.5. El

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

E.6. Fiber

Bostäder och lokaler ska ha möjlighet att anslutas till fibernätet.

KS2021/1775

E.7. Avfallshantering

För avfallshantering gäller avfallsföreskrifter antagna av kommunfullmäktige 2015-09-10 (§241/2015).

E.8 Vägar utom planområdet

Om det finns behov av att utföra åtgärder på vägar utanför planområdet till följd av exploateringen i planområdet ska kostnader hänförliga till sådana åtgärder bekostas av Exploatören.

F. SAMVERKANSAVTALETS GILTIGHET OCH ÅTERGÅNG**F.1. Tider**

Detta samverkansavtal gäller från det datum båda parterna undertecknat avtalet och tills det ersatts av genomförandeavtal, annat avtal eller överenskommelse. Dock längst till 2024-12-31, eller till den tidigare tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft eller i det fall samverkan avbryts.

F.2. Villkor

Detta samverkansavtal ska godkännas senast 2023-09-20 av kommunstyrelsen genom beslut som därefter vinner laga kraft. Innan samverkansavtalet tas upp för detta godkännande ska det vara undertecknat och godkänt av Exploatören.

F.3. Överlåtelse

Exploatörerna får inte överlåta detta samverkansavtal på annan fysisk eller juridisk person utan Kommunens skriftliga medgivande.

F.4. Uppsägning

Om förutsättningarna för exploatering av planområdet begränsas i stor omfattning för Exploatören kan samverkansavtalet sägas upp av Exploatören. Exploatören ska betala sina upparbetade kostnader till och med avbrottet, enligt fördelningen i punkt B.2. I det fall Kommunen har beställt arbeten, som ej går att återkalla, innan samarbetet avbröts ska Exploatören stå även för dessa detaljplanekostnader.

F.5. Tvist

Tvist med anledning av detta samverkansavtals tolkning ska, om inte annat överenskommes mellan Parterna, hänskjutas till allmän domstol.

F.6. Handlingar

Handlingar som har upprättats i samband med arbetet enligt ovan är Kommunens egendom om de berör allmän platsmark och Exploatörens egendom om de berör den egna kvartersmarken.

KS2021/1775

Detta samverkansavtal har upprättats i två likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Kungälv 2023-
För Kungälvs kommun

Kungälv 2023-
För Bokab, Bohusläns Kommunala Exploaterings AB

Miguel Odhner
Kommunstyrelsens ordförande

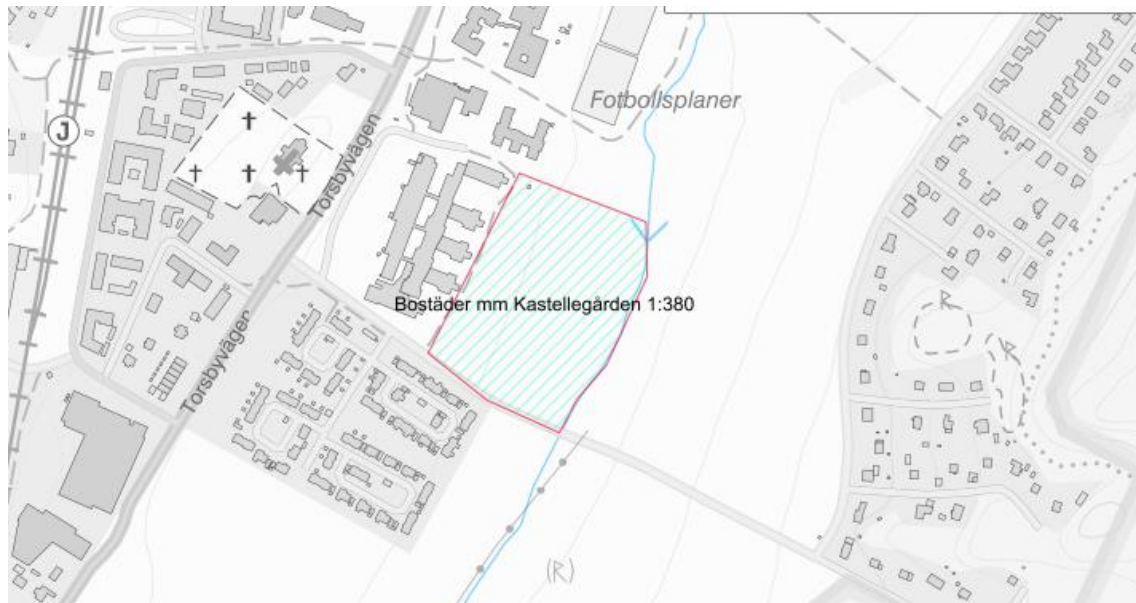
Kungälv 2023-
För Kungälvs kommun

Kungälv 2023-
För Bokab, Bohusläns Kommunala Exploaterings AB

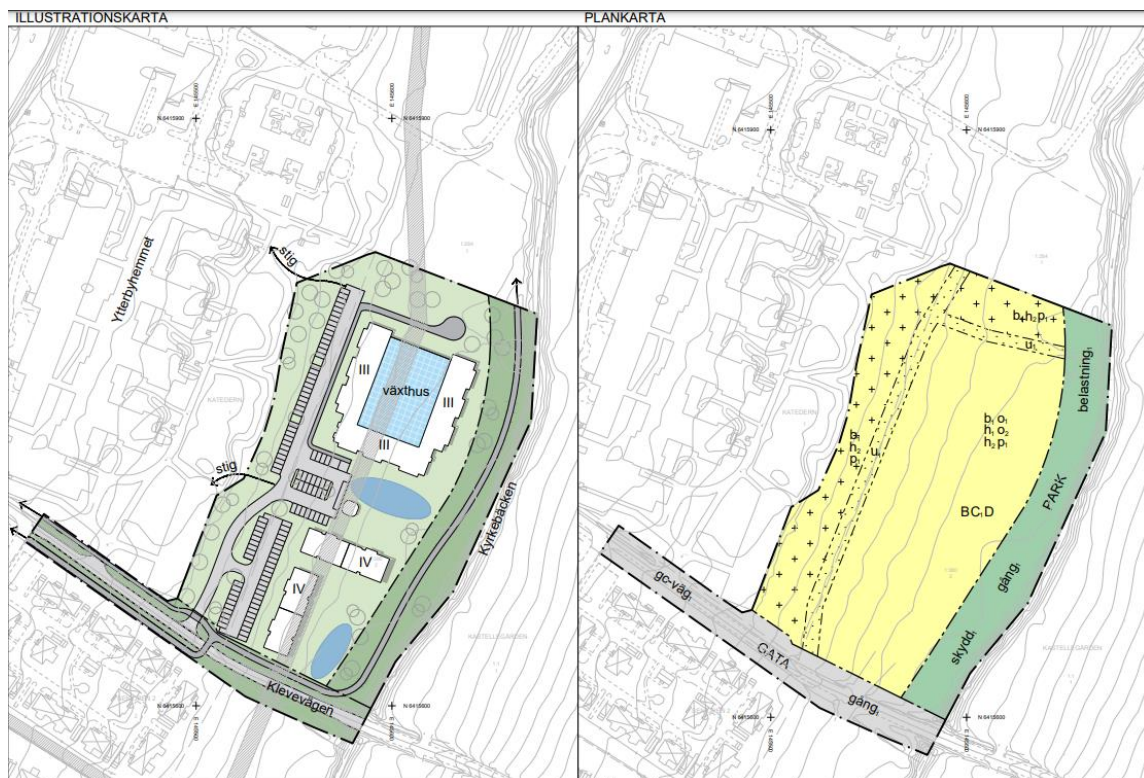
Haleh Lindqvist
Kommundirektör

Bilaga 1

Nedan planområdet



Nedan illustration och plankarta till Samråd





**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (3)

Tjänsteskrivelse

Handläggarnas namn
Ann-Sofie Carlberg och Christina Storm

2023-06-02

Trafikförsörjningsprogram färdtjänst för Kungälv kommun (Dnr KS2023/0577-1)

Sammanfattning

Enligt lag om kollektivtrafik ska i de kommuner som inte överlåtit ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ett Trafikförsörjningsprogram upprättas. I Trafikförsörjningsprogrammet ska det uppges omfattning samt grunderna för prissättning för resor med sådan trafik och åtgärder för att skydda miljön. I Kungälv kommuns Trafikförsörjningsprogram redovisas samtliga av dessa punkter.

Det tidigare Trafikförsörjningsprogrammet för färdtjänst i Kungälv gällde under åren 2020-2022 och det nya uppdaterade Trafikförsörjningsprogrammet, som redovisas i detta ärende, gäller under åren 2023 till och med 2027.

Det nya Trafikförsörjningsprogrammet skiljer sig inte så mycket från föregående Trafikförsörjningsprogram. Informationen har uppdaterats gällande statistiken, informationen om åtgärder för att skydda miljön samt om uppföljning av miljökraven.

Förvaltningens förslag till beslut: Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst för Kungälv kommun 2023-2027 antas.

Juridisk bedömning

Beslut om färdtjänst fattas utifrån Lagen om färdtjänst (1997:736) och handläggningen av färdtjänst är en myndighetsutövning som kommunen ansvarar för.

Verksamhetens bedömning är att Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst måste uppdateras så att Kungälv kommun följer lag om kollektivtrafik.

Utöver Lagen om färdtjänst (1997:736), så tillämpas Kommunallagen (2017:724), Förvaltningslag (2017:900), Offentlighets- och sekretesslag (2009:400) samt kommunens egna styrdokument, mm.

Det nya Trafikförsörjningsprogrammet för färdtjänst strider inte mot någon av dessa lagar och styrdokument.

Förvaltningens bedömning

Det tidigare Trafikförsörjningsprogrammet för färdtjänst i Kungälv gällde under åren 2020 till och med 2022 (KS 2020/1832) och det nya uppdaterade Trafikförsörjningsprogrammet, som redovisas i detta ärende, gäller under åren 2023 till och med 2027.

Det nya Trafikförsörjningsprogrammet skiljer sig inte så mycket från föregående Trafikförsörjningsprogram. Vi har uppdaterat informationen med statistiken, informationen om åtgärder för att skydda miljön samt om uppföljning av miljökraven.

Förvaltningens bedömning är att Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst behöver uppdateras så att Kungälv kommun följer lag om kollektivtrafik.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

Ärendet utgår från kommunfullmäktiges strategiska mål nr 3, att ge möjligheter till en aktiv fritid för alla åldrar.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

Ärendet tillhör mål 11, Hållbara städer och samhällen, där hänsyn bör tas till personer med funktionsnedsättning, barn samt äldre människors behov.

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Bedömning har skett utifrån politiska styrdokument:

- Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun
- Befolkningsprognos 2022-2026 med utblick mot 2031

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst är ett program med information om färdtjänst och som behöver upprättas i kommunen enligt lag om kollektivtrafik.

Programmet vänder sig till alla medborgare som vill ta del av Trafikförsörjningsprogrammet.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.

Bedömning görs att Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst i Kungälv kommun inte påverkar arbetsbelastningen, arbetsmiljön och kräver inga förändringar i de personella resurserna.

Ekonomisk bedömning

Under år 2022 gjordes totalt 15 163 resor inklusive riksfärdtjänstresor och kostnaden totalt för resorna var 6 884 000 kr. Antalet genomförda resor minskade under Covid -19 pandemin men har succesivt börjat öka igen.

Verksamhetens bedömning är att ekonomin inte kommer att förändras i förhållande till föregående Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst, för trots något minskat resande så är index högt och drivmedelskostnaderna har ökat i samhället, vilket påverkar kostnaderna för färdtjänst.

Kostnaderna ryms inom befintlig budget och närmsta ekonom är väl insatt i färdtjänstens budget.

Förslag till beslut

Trafikförsörjningsprogram för färdtjänst för Kungälv kommun 2023-2027 antas.

Martin Gistell
Enhetschef trafik gata park

Anders Holm
Sektorchef Samhälle och utveckling

Expedieras till:

Martin Gistell

Marcus Spovell

Anders Holm

För kännedom till:

Martin Gistell

Marcus Spovell

Anders Holm

Christina Storm

Ann-Sofie Carlberg

Trafikförsörjningsprogram färdtjänst för Kungälv kommun

Gäller för 2020–2022 (Dnr KS2020/1832) 2023–2027 (Dnr KS 2023/0577)



Medverkande:

Ann-Sofie Carlberg, Färdtjänsthandläggare, Samhälle och utveckling

Christina Storm, Färdtjänsthandläggare, Samhälle och utveckling

Trafikförsörjningsprogram färdtjänst1
 för Kungälv kommun1
 Gäller för 2020–2022 (Dnr KS2020/1832) 2023-2027 (Dnr KS 2023/0577)1



.....1
 1 INLEDNING4
 2 BAKGRUND4
 3 MÅLSÄTTNING5
 4 OMFATTNING AV KOMMUNENS FÄRDTJÄNST5
 5 FÄRDTJÄNSTENS UTVECKLING TILL ÅR 2028 2031 I KUNGÄLV6
 6.1 GRUNDER FÖR PRISSÄTTNING AV RESOR9
 6.1 Färdtjänst.....9
 6.2 Resa i annan kommun10
 6.3 Riksfärdtjänst10
 7 SAMBAND MED ÖVRIG KOLLEKTIVTRAFIK12

8	ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN	12
8.1	Uppföljning av miljökraven	17

1 Inledning

Enligt Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) ska i de kommuner som inte överlåtit ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ett trafikförsörjningsprogram upprättas. Varje kommun ska där uppge omfattningen av trafik enligt Lag om färdtjänst (1997:736) och Lag om riksfärdtjänst (1997:735) samt grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik.

Programmet gäller för perioden 2020-2022 2023-2027 och kommer vid behov att revideras.

2 Bakgrund

Kommunen har lagkrav på sig att upprätta trafikförsörjningsprogram eftersom kommunen har ansvaret för färdtjänsten. För att följa lagstiftningen ska programmet minst omfatta tre fastställda punkter. I detta trafikförsörjningsprogram görs en redovisning av vad som gäller i Kungälv kommun för samtliga av dessa tre punkter, se nedan.

- Omfattningen av kommunens färdtjänst
- Grunder för prissättning av resor
- Åtgärder för att skydda miljön

3 Målsättning

Tillgänglighet och delaktighet för alla – Funktionshinderpolitiskt program för Kungälv kommun är ett styrdokument som är antaget av kommunfullmäktige. Följande mål gällande resor och kommunikation nämns i denna. ”Kungälv kommun ska verka för att regionen förbättrar kollektivtrafiken utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Kungälv kommun ska i samverkan med Västtrafik och trafikföretagen förbättra komplement till kollektivtrafiken så som färdtjänst och skolskjuts utifrån en helhetssyn och ett tillgänglighetsperspektiv i Kungälv.”

Kommunen har som målsättning att öka integrationen av färdtjänst och allmän kollektivtrafik. I takt med att den allmänna kollektivtrafiken anpassas allt mer till olika personers fysiska och psykiska förutsättningar minskar behovet av färdtjänst och riksfärdtjänst med personbil och specialfordon. Det är dock kommunens uppfattning att behovet av färdtjänst kommer att kvarstå för vissa personer.

4 Omfattning av kommunens färdtjänst

Enligt Lag om färdtjänst (1997:736) skall tillstånd till färdtjänst meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder. Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Det är Kungälv kommun som handlägger och utreder ansökningar gällande färdtjänstillstånd samt riksfärdtjänstillstånd.

Kungälv kommun har överlåtit till Västtrafik att upphandla transport och beställningstjänster samt utföra samordning av färdtjänstresor med andra typer av anropstyrda resor och sjukresor.

Nuvarande ”Avtal mellan Västtrafik AB och Kungälv kommun angående upphandling, samordning och utförande av särskild kollektivtrafik” gäller till och med **2022-04-30** **2025-04-30**.

Kommunen har riktlinjer för färdtjänst där bland annat färdtjänstområdet samt avgifter framgår.

Kungälv Kommuns färdtjänstområde omfattar Kungälv kommun, Ale, Göteborg, Mölndal, Partille, Lerum, Härryda, Stenungsund, Lilla Edet, Alingsås, Tjörn, Öckerö, Orust och från 1 januari 2021 även Kungsbacka. Den färdtjänstberättigade har möjlighet att göra det antal resor hen har behov av. Resenären får normalt sett resa obegränsat antal resor inom färdtjänstområdet. I vissa fall kan färdtjänstillståndet begränsas eller utformas utifrån den enskildes förutsättningar. Resenären kan även beviljas resa i annan kommun, där den tillståndsberättigade vistas. Resenären har möjlighet att beviljas resa inom vistelsekommunen och dess angränsade kommuner. För kund som vistas på annan ort erhålls resa i annan kommun i maximalt 6 månader.

Den färdtjänstberättigade har rätt att ta med en medresenär, samt egna barn eller syskon upp till 20 år, dock inte fler än vad som ryms i ett fordon.

I tabellen nedan redovisas statistik över antal färdtjänsttillstånd och antal resor under perioden 2017–2019 2022.

År	Totalt antal tillstånd	Totalt antal resor
2022	1347	14 871 (Fler antal resor än 2021 men fortsatt mindre än vid ett normalår).
2021	1339	11 764 (Fler antal resor än 2020 men fortsatt mindre än ett normalår.)
2020	1373	9 934 (Minskat antal resor på grund av Coronapandemin.)
2019	1476	22 352
2018	1493	23 480
2017	1455	24 094

5 Färdtjänstens utveckling till år 2028 2031 i Kungälv

Den åldersgrupp som till största delen uppfyller kraven för beviljande av färdtjänst är personer 80 år och äldre. Enligt befolkningsprognosen 2019-2023 2022-2026 med utblick mot 2028 2031 för Kungälv's kommun så växer den äldre befolkningen i antal kommer antalet äldre i landets kommuner att öka under en längre tid framöver.

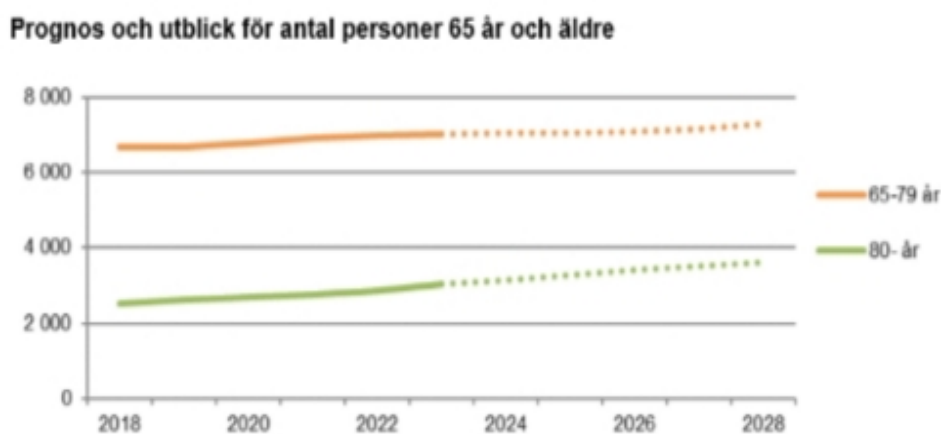
Orsaken är dels att den stora 40-talist generationen uppnått pensionsåldern fullt ut, dels att medellivslängden ökar och att de äldre lever längre än tidigare.

Den yngre pensionärsgruppen, 65–79-år, har ökat stadigt sedan 1980 och i en extra snabb takt de senaste 10 åren då de stora kullarna födda på 1940-talet kommit in i dessa åldrar. Ökningen kommer att fortsätta under såväl prognos- som utblicksperiod, detta då de årskullar som nu träder in i dessa åldrar fortsatt är större än de som träder ut.

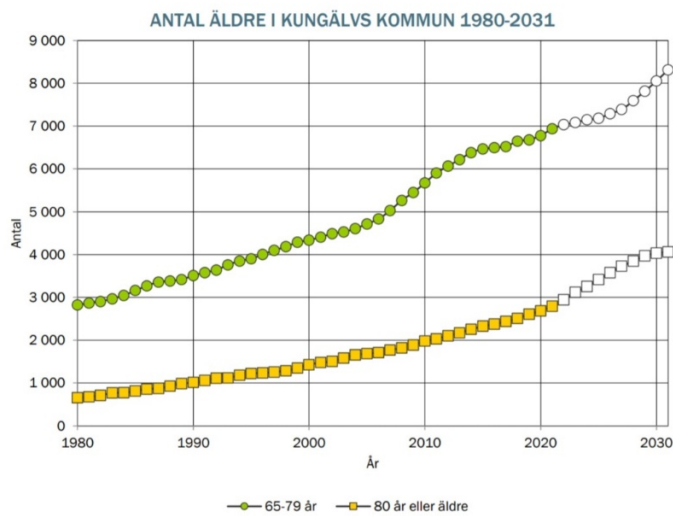
Även gruppen 80 år och äldre växer stadigt. Medellivslängden ökar i Sverige idag vilket främst beror på minskad dödlighet bland äldre.

Eftersom antalet äldre ökar kan man förmoda att antalet personer i behov av färdtjänst kommer att öka i samma takt. Det behöver dock inte bli så, då ett fortsatt tillgänglighetsarbete inom kollektivtrafiken görs. Det skapas förutsättningar för fler att ta del av kollektivtrafiken med låggolvbussar, anpassning av hållplatser och tillfartsvägar, förbättrad information, tillgång till ledsagning mellan trafikslag, anropsstyrd trafik samt samplanering mellan trafikslag. Detta bör leda till att gruppen som är i behov av färdtjänst minskar något. Dock bedöms behovet av färdtjänst att kvarstå för vissa personer.

Nedanstående diagram är hämtat från "Befolkningsprognos 2019-2023 med utblick mot 2028". Kungälv kommun.



Nedanstående diagram är hämtat från "Befolkningsprognos 2022-2026 med utblick mot 2031 Kungälv kommun."



I tabellen nedan redovisas hur fördelningen på antal färdtjänsttillstånd per födelseår såg ut år 2019:

Födelseår	Män	Kvinnor
- 1939	236	615
1940 - 1954	130	202
1955 - 1974	59	92
1975 - 1999	48	52
2000 -	33	9

I tabellen nedan redovisas hur fördelningen på antal färdtjänsttillstånd per födelseår såg ut år 2022:

Födelseår	Män	Kvinnor
- 1942	219	550

1943 - 1957	110	189
1958 - 1977	61	84
1978 - 2002	51	49
2003 -	23	11

6.1 Grunder för prissättning av resor

6.1 Färdtjänst

Avgift utgår enligt kommunfullmäktige beslutad taxa för färdtjänst.

Egenavgiften beräknas utifrån hur många taxezoner som resan företas inom och varje kommun utgör en zon.

En årlig höjning görs med Västtrafiks indexreglering.

Beslut om ny färdtjänsttaxamodell fattades av kommunfullmäktige i Kungälv kommun den 5 november 2020 och gäller från 1 januari 2021. Startbeloppen baseras på år 2020 års egenavgifter och regleras första helgfria måndagen i mars med start 2021 och sker sedan årligen.

Egenavgifter 2020:

Inom Kungälv kommun	vuxen 65 kr och ungdom 49 kr
Kungälv-Ale	vuxen 78 kr och ungdom 59 kr
Kungälv-Göteborg	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Mölndal	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Partille	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Lerum	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Härryda	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Stenungsund	vuxen 133 kr och ungdom 99 kr
Kungälv-Lilla Edet	vuxen 133 kr och ungdom 99 kr
Kungälv-Alingsås	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Tjörn	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Öckerö	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Orust	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Kungsbacka	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr

Vid arbetsresor är egenavgiften Västtrafiks kollektivtrafiktaxa för månadskort + 25 % påslag. Oavsett om den färdtjänstberättigade resenären arbetar hel- eller deltid gäller taxa för hel månad. Resor som anställda gör inom tjänsten skall bekostas av arbetsgivaren och omfattas inte av tillstånd till färdtjänst.

Färdtjänstberättigade barn 0-6 år åker gratis. Från 7-årsdagen gäller ungdomstaxa.

Färdtjänstberättigade ungdomar 7-19 år betalar 75 % av egenavgiften för vuxen. Från 20-årsdagen gäller vuxentaxa.

Nattaxa gäller för resor som påbörjas mellan 00:00-04.00. För alla resor görs ett tillägg med 50 % på egenavgiften.

Medresenär betalar samma taxa som den färdtjänstberättigade resenären.

Ledsagare betalar ingen egenavgift.

För resor utanför färdtjänstområdet sk. riksfärdtjänst gäller en taxa som är fastställd av regeringen. Se avsnitt 6.2 Riksfärdtjänst.

6.2 Resa i annan kommun

Resenärer som har färdtjänsttillstånd i Kungälv's kommun kan även vid särskild prövning beviljas resor inom en kommun utanför färdtjänstområdet. Resenären har möjlighet att beviljas inom vistelsekommunen och dess angränsande kommuner. Resenären betalar den egenavgift som tas ut för färdtjänst i vistelsekommunen. För kund som vistas på annan ort erhålls resa i annan kommun i maximalt 6 månader.

6.3 Riksfärdtjänst

I lagen (1997:735) om riksfärdtjänst, anges att en kommun ska på de villkor som anges i lagen lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Beslut om riksfärdtjänst fattas enligt lag om riksfärdtjänst (SFS 1997:735)

Riksfärdtjänst är resor som sker utanför Kungälv's kommuns färdtjänstområde. Vid resa med riksfärdtjänst ska resenären betala en viss avgift, den sk. egenavgiften fastställd av regeringen. Regeringens föreskrifter om resenärens egenavgift anges i förordningen (193:1148). Egenavgiftens storlek skall motsvara normala reskostnader med allmänna färdmedel och beräknas efter vägvståndet i kilometer. Utgångspunkten för vad som är normala reskostnader har varit SJ:s taxesättning för resa med tåg 2 klass.

Egenavgift riksfärdtjänst fr om 970101 fastställd av regeringen

Vägvstånd i km	Egenavgift	7-25 år
0-100	105:-	73:50
101-125	130:-	91:-
126-150	165:-	115:50:-
151-175	195:-	136:50:-
176-200	220:-	154:-

201-225	255:-	178:50:-
226-250	275:-	192:50:-
251-275	300:-	210:-
276-300	320:-	224:-
301-350	370:-	259:-
351-400	420:-	294:-
401-450	455:-	318:50:-
451-500	480:-	336:-
501-600	535:-	374:50:-
601-750	600:-	420:-
751-1000	655:-	458:50:-
1001-1250	680:-	476:-
1251-1500	700:-	490:-
1501 och längre	755:-	528:50:-

Kraven för tillstånd till riksfärdtjänst är högre än för färdtjänst. Ett krav för att tillstånd ska ges är att resan är särskilt kostsam för den sökande.

Riksfärdtjänstresa kan ske med

- Tåg, flyg och andra allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare
- Taxi eller annat särskilt anpassat färdtjänstfordon.

Ansökan görs för varje enskild resa.

Kungälv kommun har avtal med Riksfärdtjänsten Sverige AB för utförandet av riksfärdtjänstresor.

I tabellen nedan redovisas antalet riksfärdtjänstresor per år 2017-2019 2022:

År	Antal riksfärdtjänstresor
2022	292

2021	205
2020	128
2019	281
2018	367
2017	258

7 Samband med övrig kollektivtrafik

Färdtjänst är en särskild kollektivtrafik och ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänst ska ge personer med varaktiga funktionshinder möjligheter att förflytta sig i samhället. Den allmänna kollektivtrafiken är till stor del anpassad och tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar. Det innebär att resor kan ske i kombination med allmän kollektivtrafik som är anpassad för funktionsnedsatta och färdtjänst.

Då Kungälv kommun precis som Västra Götalandsregionen har Västtrafik som leverantör som utförare så samplaneras sjukresor och färdtjänstresor idag.

8 Åtgärder för att skydda miljön

Västtrafik har ett uppdrag att utveckla, upphandla, planera och samordna de tjänster som behövs för att utföra anropsstyrda resor så effektivt som möjligt. De upphandlar således de trafikföretag som utför färdtjänstresor för Kungälv kommun.

I avtalet gällande transporttjänster VTAB för anropsstyrda resor i Västra Götaland har Västtrafik ställt följande miljökrav.

”Miljö:

Västtrafik vill att Trafikföretaget ska arbeta med miljöförbättringar och ställer därför krav på miljöledningsarbete hos Trafikföretaget. Arbetet med miljöledning syftar till att Trafikföretaget ska ha ett förhållningssätt, där verksamhetens miljöpåverkan alltid är en faktor, när beslut fattas eller investeringar genomförs.

Miljökrav fordon:

Trafikföretaget ansvarar för att alla fordon ska kunna trafikera hela Västtrafiks geografiska område. Det gäller t.ex. miljözoner och där det finns krav på fordonens däck eller eventuella avgifter för att få köra med dubbade vinterdäck.

Fordon som är registrerade för upp till fem personer inklusive föraren ska vara typgodkända som MK2008/Euro 5 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Personbilar ska vid avtalets början minst uppfylla miljökraven för miljöbil enligt Vägtrafikskattelagen gällande från 1 januari 2013. Vid nyanskaffning under pågående avtal ska personbil minst uppfylla vid var tid gällande miljökrav för miljöbil.

Specialfordon ska vara klassade som MK2008/Euro 5 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Trafikföretaget ska sträva efter att kontinuerligt minska utsläppen av koldioxid i enlighet med de mål som finns i regionen:

Västra Götalandsregionens mål om fossiloberoende fordonsflotta år 2020, vilket ska tolkas som minskning av koldioxidutsläppen från fossil energi från källa till slutanvändning (WTW) med 80 % jämfört med år 2010. Västra Götalandsregionens mål för kollektivtrafik om att år 2025 ska minst 95 % av kollektivtrafiken utföras med förnybar energi.

Diesel och bensin bör endast användas där det saknas tankställen för förnybara drivmedel eller där miljöfordon saknas (specialfordon). Om dieselolja eller bensin används ska den vara av sämst miljöklass 1. Vid dieselanvändning ska hög inblandning av HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, biodiesel) eftersträvas, dvs. företaget bör välja tankställen där det är möjligt att tanka diesel med hög inblandning av HVO. Vid brist på miljöklass 1 drivmedel ska bästa tillgängliga miljöklass användas.

Trafikföretaget ska sträva efter att kontinuerligt minska utsläppen av växthusgaser och under avtalsperioden arbeta med bränslebesparing/energieffektivisering för den trafik som omfattas av uppdraget.

För att stimulera till en minskning av klimatpåverkande koldioxidutsläpp, och samtidigt bidra till Västra Götalandsregionens mål om att öka mängd och användning av biogas samt driva utvecklingen, erbjuder Västtrafik fordon som är registrerade som gasfordon eller elfordon en tilläggsersättning.

Trafikföretaget ska arbeta antingen efter de standardsystem för miljöarbete som finns, t.ex. miljöledningssystem enligt ISO 14001, miljöprogram efter branschanpassade manualer eller motsvarande. Miljöarbetet hos Trafikföretaget ska innefatta en miljöpolicy som relaterar till företagets miljöpåverkan och innehåller ett åtagande om att minst följa gällande lagstiftning. Policyn ska också innefatta ett åtagande om ständig förbättring av företagets miljöprestanda. Miljöarbetet ska också innefatta arbete med och redovisning av företagets miljöaspekter, samt mål och mått för dessa. Samtliga förare samt övrig personal som arbetar med trafikuppdraget ska involveras i miljöarbetet.

Miljöarbetet ska vara etablerat senast åtta månader efter trafikstart. Trafikföretaget ska efter begäran från Västtrafik kunna visa dokumentation som visar att Trafikföretaget utför miljöarbete enligt ovan.

Trafikföretaget bör använda däck som håller en hög klass vad gäller energieffektivitet, väggrepp vid vått väglag och buller. Västtrafik rekommenderar att bästa klass eftersträvas, vilket innebär klass A och B vad gäller energieffektivitet och väggrepp vid vått väglag respektive 68 dBA för buller.

Från och med 1 november 2012 omfattas de flesta däck av krav på energimärkning (EU-förordningen för energimärkning av däck, EC 1222/2009). Märkningen visar energieffektivitet, väggrepp vid vått väglag och buller.

Trafikföretaget bör också inom ramen för sin verksamhet arbeta med sparsam körning för att minska buller och utsläpp. Västtrafik rekommenderar att arbete med sparsam körning innehåller utbildning, uppföljning av bränsleförbrukning och kommunikation kring denna samt eventuellt teknisk utrustning i fordonet som uppmuntrar till sparsam körning. Tips på hur man kör sparsamt finns i Trafikverkets informationsfoldrar samt i snabbkurs i sparsam körning på webben.”

Personbil och Storbil:

Fordon som är registrerade för upp till nio personer inklusive föraren ska vara typgodkända som Euro 6 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Vid nyanskaffning under pågående avtal ska personbil vara så energieffektiva som möjligt. Det innebär att Trafikföretaget ska välja en modellversion som uppfyller alla funktionskrav med lägsta möjliga deklarerade utsläpp av koldioxid enligt testmetoden WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure), eller den metod som är aktuell under avtalstiden. I samråd med Västtrafik kan Trafikföretaget själv välja fabrikat och modell för de fordon som används i Uppdraget, förutsatt att de uppfyller beställarens krav och förutsättningar i övrigt för Uppdraget.

När Trafikföretaget utser lämplig modell ska den version väljas som har lägst utsläpp. Det kan exempelvis handla om att välja en version med lägre motoreffekt, om de deklarerade koldioxidutsläppen är högre för varianter med högre motoreffekt.

Kravet gäller alla fordon som köps in eller leasas av Trafikföretaget eller underleverantör, för att användas inom Avtalet.

Trafikföretaget ska kunna styrka detta krav genom att redovisa uppgifter över alla varianter av de fordonmodeller som var aktuella för inköp eller leasing vid tidpunkten för beslut, deras utsläpp av koldioxid per km för WLTP-körcykel enligt tillverkarens uppgift, samt att den version valdes som hade lägst utsläpp.

Specialfordon:

Specialfordon ska vara klassade som Euro 6 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Drivmedel och energianvändning:

Trafikföretaget ska sträva efter att kontinuerligt minska utsläppen av växthusgaser och under avtalsperioden arbeta med bränslebesparing/energieffektivisering för den trafik som omfattas av Uppdraget.

Om diesel eller bensin används ska den vara av sämst miljöklass 1. Vid dieselanvändning ska hög inblandning av HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, biodiesel) eftersträvas, dvs. Trafikföretaget bör välja tankställen där det är möjligt att tanka diesel med hög inblandning av HVO. Vid brist på miljöklass 1 drivmedel ska bästa tillgängliga miljöklass användas.

Bidra till Västra Götalandsregionens mål om att öka mängd och användning av biogas samt driva utvecklingen, erbjuder Västtrafik fordon som är registrerade som gasfordon eller elfordon en tilläggsersättning.

De fordon som berättigar till bonus ska antingen köras på fordonsgas eller vara elbilar som enbart drivs elektriskt. Elektriskt drivna fordon kan antingen ha batterier som laddas eller bränsleceller som drivs av vätgas. Fordon med laddhybridteknik, alltså med en kombination av elmotor och förbränningsmotor, godkänns inte för bonus.

Eldrivna fordon ska vara registrerade för drivmedel el eller vätgas, men får inte vara registrerade för drivmedel bensin eller diesel.

Gasdrivna fordon ska vara registrerade för drivmedel fordonsgas, biogas, metan eller motsvarande, och får även vara registrerade för bensin.

Den fordonsgas som Trafikföretaget använder till fordonen i Avtalet ska vara av förnybart ursprung, alltså biogas. Kravet att använda förnybar fordonsgas kan uppfyllas på två sätt:

1. Fordonen tankas på tankställen som levererar ren biogas. De tankställen i regionen som inte är anslutna till naturgasnätet har biogas.
2. Fordonen tankas på tankställen anslutna till naturgasnätet (i dagsläget exempelvis Stora Höga, Kungälv, Lerum, Partille, Göteborg och Mölndal) där den gas som levereras är en blandning av naturgas och biogas.

Om fordon tankas på någon tankstation som är kopplad till naturgasnätet behöver Trafikföretaget ha ett avtal med drivmedelsleverantör som garanterar att den gas som används under avtalstiden är förnybar. Eftersom fordon som tankas vid sådana stationer kommer få en viss mängd naturgas, så innebär kravet att motsvarande mängder biogas kommer att tillföras någonstans i nätet och där ersätta naturgas.

Avtalet ska innebära att drivmedelsleverantören garanterar Trafikföretaget att man levererar minst samma mängd förnybar gas som den volym Trafikföretaget använder. Sådana avtal kallas biogas 100, grön 100 eller liknande. Leverantören av drivmedel garanterar då på massbalansnivå att fordonsgasnätet tillförs en mängd förnybar gas,

som motsvarar kundens användning i sina fordon, och att denna leverans inte dubbelräknas med annan användning.

Sådana avtal behöver tecknas med samtliga drivmedelsleverantörer som Trafikföretaget har avtal med om leverantören har tankställen där det levereras naturgas.

Trafikföretaget ska kunna styrka detta krav genom att uppvisa avtal om biogasleveranser enligt ovan, samt kopior på drivmedelsfakturor som visar att tillräcklig mängd fordonsgas som uppfyller kraven har tankats för att kunna utföra de transportvolymerna som avropats.

Miljöarbete:

Trafikföretaget ska arbeta antingen efter de standardsystem för miljöarbete som finns, t.ex. miljöledningssystem enligt ISO 14001, miljöprogram efter branschpassade manualer eller motsvarande. Miljöarbetet hos Trafikföretaget ska innefatta en miljöpolicy som relaterar till företagets miljöpåverkan och innehåller ett åtagande om att minst följa gällande lagstiftning, se **Bilaga B2: Policydokument och Handlingsplaner**. Policyn ska också innefatta ett åtagande om ständig förbättring av företagets miljöprestanda. Miljöarbetet ska också innefatta arbete med och redovisning av företagets miljöaspekter, samt mål och mått för dessa. Samtliga förare samt övrig personal som arbetar med Uppdraget ska involveras i miljöarbetet.

Miljöarbetet ska vara etablerat senast till trafikstart. Trafikföretaget ska efter begäran från Västtrafik kunna visa dokumentation som visar att Trafikföretaget utför miljöarbete enligt ovan.

Rekommendationer för däck och sparsam körning:

Trafikföretaget bör använda däck som håller en hög klass vad gäller energieffektivitet, väggrepp vid vått väglag och buller. Västtrafik rekommenderar att bästa klass eftersträvas, vilket innebär klass A och B vad gäller energieffektivitet och väggrepp vid vått väglag respektive 68 dBA för buller.

Trafikföretaget bör också inom ramen för sin verksamhet arbeta med sparsam körning för att minska buller och utsläpp. Västtrafik rekommenderar att arbete med sparsam körning innehåller utbildning, uppföljning av bränsleförbrukning och kommunikation, samt eventuellt teknisk utrustning i fordonet som uppmuntrar till sparsam körning. Tips på hur man kör sparsamt finns i Trafikverkets informationsfoldrar samt i snabbkurs i sparsam körning på webben.”

Kommunen har som huvudregel att samåkning ska ske vid färdtjänstresor. Samåkning sker mellan färdtjänstresenärer och även mellan färdtjänstresenärer och sjukresenärer där Kungälv kommun betalar för färdtjänstresenärens del av resan och Västra Götalandsregionen betalar för sjukresenärens del av resan, efter att kunden betalat sin egenavgift. Endast i undantagsfall beviljas ensamåkning vid färdtjänstresa. Samåkningen

bidrar till att fler personer kan åka med i fordonen under en och samma resa och på så vis kan antalet bilresor minskas. Det bidrar till mindre utsläpp i vår miljö.

Undantag: Med anledning av Covid -19 har Västtrafik sedan den 27 mars 2020 tillfälligt infört ensamåkning och endast baksätesplacering i fordonen, för att minska smittspridning mellan förare och färdtjänstresenärer. Hur länge denna åtgärd fortgår är ännu inte bestämt.

8.1 Uppföljning av miljökraven

Trafikföretaget ska för varje enskilt avtal lämna miljöredovisning till Västtrafik. Trafikföretagets årliga miljöredovisning lämnas senast 15 februari varje år. Miljöredovisningen består av: Årlig miljöredovisning. Trafikföretagets miljöpolicy, som ska relatera till företagets miljöpåverkan och innehålla åtagande om att driva arbetet mot ständig förbättring samt minst följa gällande lagstiftning. Trafikföretagets mest betydande miljöaspekter som också ska finnas med i företagets mål, åtgärder och redovisning. Trafikföretagets miljömål ska redovisas, målen ska vara mätbara och tidsbestämda och verkligt utfall ska ingå. Det ska framgå vilka miljömål som går längre än vad lagstiftning och trafikavtal kräver. Trafikföretaget ska uppge vilken typ av miljöledningssystem/miljöprogram som verksamheten omfattas av.

Västtrafik har rätt att sammanställa trafikföretagens miljöredovisningar för att öppet kunna redovisa kollektivtrafikens sammanlagda miljöpåverkan. Västtrafik har rätt att göra en revision av redovisningen bland annat genom att ta del av dokumentation och besiktiga teknisk utrustning på fordonen.

Årlig miljöredovisning till Västtrafik:

”Trafikföretaget ska för varje enskilt Avtal lämna miljöredovisning till Västtrafik. Trafikföretagets årliga miljöredovisning lämnas senast 15 februari varje år.

Miljöredovisningen lämnas genom FRIDA, där nedanstående uppgifter ska finnas med:

- Årlig miljöredovisning.
- Trafikföretagets miljöpolicy, som ska relatera till företagets miljöpåverkan och innehålla åtagande om att driva arbetet mot ständig förbättring, samt minst följa gällande lagstiftning.
- Trafikföretagets mest betydande miljöaspekter, som också ska finnas med i företagets mål, åtgärder och redovisning.
- Trafikföretagets miljömål ska redovisas, målen ska vara mätbara och tidsbestämda och verkligt utfall ska ingå. Det ska framgå vilka miljömål som går längre än vad lagstiftning och trafikavtal kräver.
- Trafikföretaget ska uppge vilken typ av miljöledningssystem/miljöprogram som verksamheten omfattas av.

Västtrafik har rätt att sammanställa Trafikföretagens miljöredovisningar, för att öppet kunna redovisa kollektivtrafikens sammanlagda miljöpåverkan.

Västtrafik har rätt att göra en revision av redovisningen, bland annat genom att ta del av dokumentation och besiktiga teknisk utrustning på fordonen.”

Trafikförsörjningsprogram färdtjänst för Kungälv kommun

Gäller för 2023-2027 (Dnr KS2023/0577)



Medverkande:

Ann-Sofie Carlberg, Färdtjänsthandläggare, Samhälle och utveckling

Christina Storm, Färdtjänsthandläggare, Samhälle och utveckling

Innehållsförteckning

Trafikförsörjningsprogram färdtjänst	1
för Kungälv kommun	1
Gäller för 2023-2027 (Dnr KS2023/0577)	1



.....	1
1 INLEDNING	5
2 BAKGRUND	5
3 MÅLSÄTTNING	5
4 OMFATTNING AV KOMMUNENS FÄRDTJÄNST	5
5 FÄRDTJÄNSTENS UTVECKLING TILL ÅR 2031 I KUNGÄLV	7
6 GRUNDER FÖR PRISSÄTTNING AV RESOR	8
6.1 Färdtjänst	8
6.2 Resa i annan kommun	9
6.3 Riksfärdtjänst	9
7 SAMBAND MED ÖVRIG KOLLEKTIVTRAFIK	12

8 ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN	12
8.1 Uppföljning av miljökraven.....	17

1 Inledning

Enligt Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) ska i de kommuner som inte överlåtit ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ett trafikförsörjningsprogram upprättas. Varje kommun ska där uppge omfattningen av trafik enligt Lag om färdtjänst (1997:736) och Lag om riksfärdtjänst (1997:735) samt grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik.

Programmet gäller för perioden 2023-2027 och kommer vid behov att revideras.

2 Bakgrund

Kommunen har lagkrav på sig att upprätta trafikförsörjningsprogram eftersom kommunen har ansvaret för färdtjänsten. För att följa lagstiftningen ska programmet minst omfatta tre fastställda punkter. I detta trafikförsörjningsprogram görs en redovisning av vad som gäller i Kungälv kommun för samtliga av dessa tre punkter, se nedan.

- Omfattningen av kommunens färdtjänst
- Grunder för prissättning av resor
- Åtgärder för att skydda miljön

3 Målsättning

Kommunen har som målsättning att öka integrationen av färdtjänst och allmän kollektivtrafik. I takt med att den allmänna kollektivtrafiken anpassas allt mer till olika personers fysiska och psykiska förutsättningar minskar behovet av färdtjänst och riksfärdtjänst med personbil och specialfordon. Det är dock kommunens uppfattning att behovet av färdtjänst kommer att kvarstå för vissa personer.

4 Omfattning av kommunens färdtjänst

Enligt Lag om färdtjänst (1997:736) skall tillstånd till färdtjänst meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder. Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Det är Kungälv kommun som handlägger och utreder ansökningar gällande färdtjänstillstånd samt riksfärdtjänstillstånd.

Kungälv kommun har överlåtit till Västtrafik att upphandla transport och beställningstjänster samt utföra samordning av färdtjänstresor med andra typer av anropstyrda resor och sjukresor.

Nuvarande "Avtal mellan Västtrafik AB och Kungälv kommun angående upphandling, samordning och utförande av särskild kollektivtrafik" gäller till och med 2025-04-30.

Kommunen har riktlinjer för färdtjänst där bland annat färdtjänstområdet samt avgifter framgår.

Kungälv kommunens färdtjänstområde omfattar förutom Kungälv kommun även; Ale, Göteborg, Mölndal, Partille, Lerum, Härryda, Stenungsund, Lilla Edet, Alingsås, Tjörn, Öckerö, Orust och Kungsbacka. Den färdtjänstberättigade har möjlighet att göra det antal resor hen har behov av. Resenären får normalt sett resa obegränsat antal resor inom färdtjänstområdet. I vissa fall kan färdtjänsttillståndet begränsas eller utformas utifrån den enskildes förutsättningar. Resenären kan även beviljas resa i annan kommun, där den tillståndsberrättigade vistas. Resenären har möjlighet att beviljas resa inom vistelsekommunen och dess angränsade kommuner. För kund som vistas på annan ort erhålls resa i annan kommun i maximalt 6 månader.

Den färdtjänstberättigade har rätt att ta med en medresenär, samt egna barn eller syskon upp till 20 år, dock inte fler än vad som ryms i ett fordon.

I tabellen nedan redovisas statistik över antal färdtjänsttillstånd och antal resor under perioden 2017–2022.

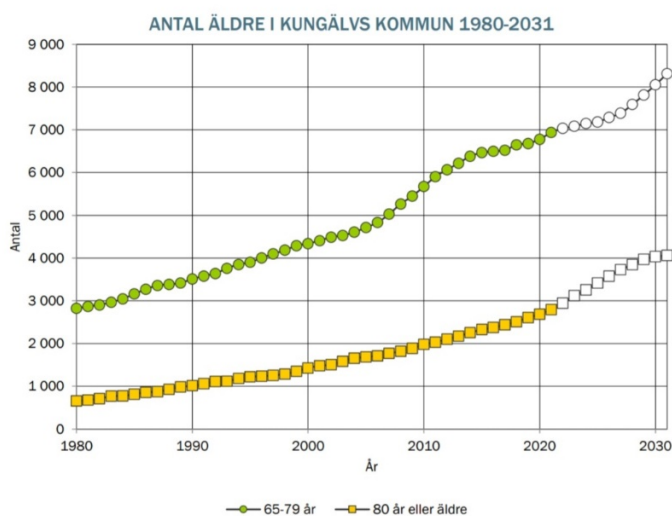
År	Totalt antal tillstånd	Totalt antal resor
2022	1347	14 871 (Fler antal resor än 2021 men fortsatt mindre än vid ett normalår).
2021	1339	11 764 (Fler antal resor än 2020 men fortsatt mindre än ett normalår.)
2020	1373	9 934 (Minskat antal resor på grund av Coronapandemin.)
2019	1476	22 352
2018	1493	23 480
2017	1455	24 094

5 Färdtjänstens utveckling till år 2031 i Kungälv

Den åldersgrupp som till största delen uppfyller kraven för beviljande av färdtjänst är personer 80 år och äldre. Enligt befolkningsprognosen 2022-2026 med utblick mot 2031 för Kungälv kommun, så kommer antalet äldre i landets kommuner att öka under en längre tid framöver. Orsaken är dels att den stora 40-talist generationen uppnått pensionsåldern fullt ut, dels att medellivslängden ökar och att de äldre lever längre än tidigare.

Eftersom antalet äldre ökar görs bedömningen att antalet personer i behov av färdtjänst kommer att öka i samma takt. Det behöver dock inte bli så, då ett fortsatt tillgänglighetsarbete inom kollektivtrafiken görs. Det skapas förutsättningar för fler att ta del av kollektivtrafiken med låggolvsbussar, anpassning av hållplatser och tillfartsvägar, förbättrad information, tillgång till ledsagning mellan trafikslag, anropsstyrd trafik samt samplanering mellan trafikslag. Detta bör leda till att gruppen som är i behov av färdtjänst minskar något. Dock bedöms behovet av färdtjänst att kvarstå för vissa personer.

Nedanstående diagram är hämtat från ”Befolkningsprognos 2022-2026 med utblick mot 2031 Kungälv kommun.”



I tabellen nedan redovisas hur fördelningen på antal färdtjänstillstånd per födelseår såg ut år 2022:

Födelseår	Män	Kvinnor
- 1942	219	550
1943 - 1957	110	189
1958 - 1977	61	84
1978 - 2002	51	49
2003 -	23	11

6 Grunder för prissättning av resor

6.1 Färdtjänst

Avgift utgår enligt kommunfullmäktige beslutad taxa för färdtjänst.

En årlig höjning görs med Västtrafiks indexreglering.

Beslut om ny färdtjänsttaxamodell fattades av kommunfullmäktige i Kungälv kommun den 5 november 2020 och gäller från 1 januari 2021. Startbeloppen baseras på år 2020 års egenavgifter och regleras första helgfria måndagen i mars med start 2021 och sker sedan årligen.

Egenavgifter 2020:

Inom Kungälv kommun	vuxen 65 kr och ungdom 49 kr
Kungälv-Ale	vuxen 78 kr och ungdom 59 kr
Kungälv-Göteborg	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Mölndal	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Partille	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Lerum	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Härryda	vuxen 130 kr och ungdom 98 kr
Kungälv-Stenungsund	vuxen 133 kr och ungdom 99 kr
Kungälv-Lilla Edet	vuxen 133 kr och ungdom 99 kr
Kungälv-Alingsås	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Tjörn	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Öckerö	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Orust	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr
Kungälv-Kungsbacka	vuxen 187 kr och ungdom 140 kr

Vid arbetsresor är egenavgiften Västtrafiks kollektivtrafiktaxa för månadskort + 25 % påslag. Oavsett om den färdtjänstberättigade resenären arbetar hel- eller deltid gäller taxa

för hel månad. Resor som anställda gör inom tjänsten ska bekostas av arbetsgivaren och omfattas inte av tillstånd till färdtjänst.

Färdtjänstberättigade barn 0-6 år åker gratis. Från 7-årsdagen gäller ungdomstaxa.

Färdtjänstberättigade ungdomar 7-19 år betalar 75 % av egenavgiften för vuxen.

Från 20-årsdagen gäller vuxentaxa.

Nattaxa gäller för resor som påbörjas mellan 00:00-04.00. För alla resor görs ett tillägg med 50 % på egenavgiften.

Medresenär betalar samma taxa som den färdtjänstberättigade resenären.

Ledsagare betalar ingen egenavgift.

För resor utanför färdtjänstområdet sk. riksfärdtjänst gäller en taxa som är fastställd av regeringen. Se avsnitt 6.3 Riksfärdtjänst.

6.2 Resa i annan kommun

Resenärer som har färdtjänstillstånd i Kungälv's kommun kan även vid särskild prövning beviljas resor inom en kommun utanför färdtjänstområdet. Resenären har möjlighet att beviljas inom vistelsekommunen och dess angränsande kommuner.

Resenären betalar den egenavgift som tas ut för färdtjänst i vistelsekommunen. För kund som vistas på annan ort erhålls resa i annan kommun i maximalt 6 månader.

6.3 Riksfärdtjänst

I lagen (1997:735) om riksfärdtjänst, anges att en kommun ska på de villkor som anges i lagen lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Beslut om riksfärdtjänst fattas enligt lag om riksfärdtjänst (SFS 1997:735)

Riksfärdtjänst är resor som sker utanför Kungälv's kommuns färdtjänstområde. Vid resa med riksfärdtjänst ska resenären betala en viss avgift, den sk. egenavgiften fastställd av regeringen. Regeringens föreskrifter om resenärens egenavgift anges i förordningen (193:1148). Egenavgiftens storlek skall motsvara normala reskostnader med allmänna färdmedel och beräknas efter vägvståndet i kilometer. Utgångspunkten för vad som är normala reskostnader har varit SJ:s taxesättning för resa med tåg 2 klass.

Egenavgift riksfärdtjänst fr om 970101 fastställd av regeringen

Vägavstånd i km	Egenavgift	7-25 år
0-100	105:-	73:50
101-125	130:-	91:-
126-150	165:-	115:50:-
151-175	195:-	136:50:-
176-200	220:-	154:-
201-225	255:-	178:50:-
226-250	275:-	192:50:-
251-275	300:-	210:-
276-300	320:-	224:-
301-350	370:-	259:-
351-400	420:-	294:-
401-450	455:-	318:50:-
451-500	480:-	336:-
501-600	535:-	374:50:-
601-750	600:-	420:-
751-1000	655:-	458:50:-
1001-1250	680:-	476:-
1251-1500	700:-	490:-
1501 och längre	755:-	528:50:-

Kraven för tillstånd till riksfärdtjänst är högre än för färdtjänst. Ett krav för att tillstånd ska ges är att resan är särskilt kostsam för den sökande.

Riksfärdtjänstresa kan ske med:

- Tåg, flyg och andra allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare
- Taxi eller annat särskilt anpassat färdtjänstfordon.

Ansökan görs för varje enskild resa.

Kungälvls kommun har avtal med Riksfärdtjänsten Sverige AB för utförandet av riksfärdtjänstresor.

I tabellen nedan redovisas antalet riksfärdtjänstresor per år 2017-2022:

År	Antal riksfärdtjänstresor
2022	292
2021	205
2020	128
2019	281
2018	367
2017	258

7 Samband med övrig kollektivtrafik

Färdtjänst är en särskild kollektivtrafik och ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänst ska ge personer med varaktiga funktionshinder möjligheter att förflytta sig i samhället. Den allmänna kollektivtrafiken är till stor del anpassad och tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar. Det innebär att resor kan ske i kombination med allmän kollektivtrafik som är anpassad för funktionsnedsatta och färdtjänst.

Då Kungälvls kommun precis som Västra Götalandsregionen har Västtrafik som leverantör (utförare) så samplaneras sjukresor och färdtjänstresor idag.

8 Åtgärder för att skydda miljön

Västtrafik har ett uppdrag att utveckla, upphandla, planera och samordna de tjänster som behövs för att utföra anropsstyrda resor så effektivt som möjligt. De upphandlar således de trafikföretag som utför färdtjänstresor för Kungälvls kommun.

I avtalet gällande transporttjänster VTAB för anropsstyrda resor i Västra Götaland har Västtrafik ställt följande miljökrav.

”Miljö:

Västtrafik vill att Trafikföretaget ska arbeta med miljöförbättringar och ställer därför krav på miljöledningsarbete hos Trafikföretaget. Arbetet med miljöledning syftar till att

Trafikföretaget ska ha ett förhållningssätt, där verksamhetens miljöpåverkan alltid är en faktor, när beslut fattas eller investeringar genomförs.

Miljökrav fordon:

Trafikföretaget ansvarar för att alla fordon ska kunna trafikera hela Västtrafiks geografiska område. Det gäller t.ex. miljözoner och där det finns krav på fordonens däck eller eventuella avgifter för att få köra med dubbade vinterdäck.

Personbil och Storbil:

Fordon som är registrerade för upp till nio personer inklusive föraren ska vara typgodkända som Euro 6 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Vid nyanskaffning under pågående avtal ska personbil vara så energieffektiva som möjligt. Det innebär att Trafikföretaget ska välja en modellversion som uppfyller alla funktionskrav med lägsta möjliga deklarerade utsläpp av koldioxid enligt testmetoden WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure), eller den metod som är aktuell under avtalstiden. I samråd med Västtrafik kan Trafikföretaget själv välja fabrikat och modell för de fordon som används i uppdraget, förutsatt att de uppfyller beställarens krav och förutsättningar i övrigt för Uppdraget.

När Trafikföretaget utser lämplig modell ska den version väljas som har lägst utsläpp. Det kan exempelvis handla om att välja en version med lägre motoreffekt, om de deklarerade koldioxidutsläppen är högre för varianter med högre motoreffekt.

Kravet gäller alla fordon som köps in eller leasas av Trafikföretaget eller underleverantör, för att användas inom Avtalet.

Trafikföretaget ska kunna styrka detta krav genom att redovisa uppgifter över alla varianter av de fordonmodeller som var aktuella för inköp eller leasing vid tidpunkten för beslut, deras utsläpp av koldioxid per km för WLTP-körcykel enligt tillverkarens uppgift, samt att den version valdes som hade lägst utsläpp.

Specialfordon:

Specialfordon ska vara klassade som Euro 6 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Drivmedel och energianvändning:

Trafikföretaget ska sträva efter att kontinuerligt minska utsläppen av växthusgaser och under avtalsperioden arbeta med bränslebesparing/energieffektivisering för den trafik som omfattas av Uppdraget.

Om diesel eller bensin används ska den vara av sämst miljöklass 1. Vid dieselanvändning ska hög inblandning av HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, biodiesel) eftersträvas, dvs. Trafikföretaget bör välja tankställen där det är möjligt att tanka diesel med hög inblandning av HVO. Vid brist på miljöklass 1 drivmedel ska bästa tillgängliga miljöklass användas.

Bonus för fordon som drivs med gas eller el.

För att stimulera till en minskning av klimatpåverkande koldioxidutsläpp och samtidigt Miljö:

Västtrafik vill att Trafikföretaget ska arbeta med miljöförbättringar och ställer därför krav på miljöledningsarbete hos Trafikföretaget. Arbetet med miljöledning syftar till att Trafikföretaget ska ha ett förhållningssätt, där verksamhetens miljöpåverkan alltid är en faktor, när beslut fattas eller investeringar genomförs.

Miljökrav fordon:

Trafikföretaget ansvarar för att alla fordon ska kunna trafikera hela Västtrafiks geografiska område. Det gäller t.ex. miljözoner och där det finns krav på fordonens däck eller eventuella avgifter för att få köra med dubbade vinterdäck.

Personbil och Storbil:

Fordon som är registrerade för upp till nio personer inklusive föraren ska vara typgodkända som Euro 6 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Vid nyanskaffning under pågående avtal ska personbil vara så energieffektiva som möjligt. Det innebär att Trafikföretaget ska välja en modellversion som uppfyller alla funktionskrav med lägsta möjliga deklarerade utsläpp av koldioxid enligt testmetoden WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure), eller den metod som är aktuell under avtalstiden. I samråd med Västtrafik kan Trafikföretaget själv välja fabrikat och modell för de fordon som används i Uppdraget, förutsatt att de uppfyller beställarens krav och förutsättningar i övrigt för Uppdraget.

När Trafikföretaget utser lämplig modell ska den version väljas som har lägst utsläpp. Det kan exempelvis handla om att välja en version med lägre motoreffekt, om de deklarerade koldioxidutsläppen är högre för varianter med högre motoreffekt.

Kravet gäller alla fordon som köps in eller leasas av Trafikföretaget eller underleverantör, för att användas inom Avtalet.

Trafikföretaget ska kunna styrka detta krav genom att redovisa uppgifter över alla varianter av de fordonmodeller som var aktuella för inköp eller leasing vid tidpunkten för beslut, deras utsläpp av koldioxid per km för WLTP-körscykel enligt tillverkarens uppgift, samt att den version valdes som hade lägst utsläpp.

Specialfordon:

Specialfordon ska vara klassade som Euro 6 eller miljöklass med högre årtals- eller Eurobeteckning.

Drivmedel och energianvändning:

Trafikföretaget ska sträva efter att kontinuerligt minska utsläppen av växthusgaser och under avtalsperioden arbeta med bränslebesparing/energieffektivisering för den trafik som omfattas av uppdraget.

Om diesel eller bensin används ska den vara av sämst miljöklass 1. Vid dieselanvändning ska hög inblandning av HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, biodiesel) eftersträvas, dvs. Trafikföretaget bör välja tankställen där det är möjligt att tanka diesel med hög inblandning av HVO. Vid brist på miljöklass 1 drivmedel ska bästa tillgängliga miljöklass användas.

Bidra till Västra Götalandsregionens mål om att öka mängd och användning av biogas samt driva utvecklingen, erbjuder Västtrafik fordon som är registrerade som gasfordon eller elfordon en tilläggsersättning.

De fordon som berättigar till bonus ska antingen köras på fordonsgas eller vara elbilar som enbart drivs elektriskt. Elektriskt drivna fordon kan antingen ha batterier som laddas eller bränsleceller som drivs av vätgas. Fordon med laddhybridteknik, alltså med en kombination av elmotor och förbränningsmotor, godkänns inte för bonus.

Eldrivna fordon ska vara registrerade för drivmedel el eller vätgas, men får inte vara registrerade för drivmedel bensin eller diesel.

Gasdrivna fordon ska vara registrerade för drivmedel fordonsgas, biogas, metan eller motsvarande, och får även vara registrerade för bensin.

Den fordonsgas som Trafikföretaget använder till fordonen i Avtalet ska vara av förnybart ursprung, alltså biogas. Kravet att använda förnybar fordonsgas kan uppfyllas på två sätt:

1. Fordonen tankas på tankställen som levererar ren biogas. De tankställen i regionen som inte är anslutna till naturgasnätet har biogas.
2. Fordonen tankas på tankställen anslutna till naturgasnätet (i dagsläget exempelvis Stora Höga, Kungälv, Lerum, Partille, Göteborg och Mölndal) där den gas som levereras är en blandning av naturgas och biogas.

Om fordon tankas på någon tankstation som är kopplad till naturgasnätet behöver Trafikföretaget ha ett avtal med drivmedelsleverantör som garanterar att den gas som används under avtalstiden är förnybar. Eftersom fordon som tankas vid sådana stationer kommer få en viss mängd naturgas, så innebär kravet att motsvarande mängder biogas kommer att tillföras någonstans i nätet och där ersätta naturgas.

Avtalet ska innebära att drivmedelsleverantören garanterar Trafikföretaget att man levererar minst samma mängd förnybar gas som den volym Trafikföretaget använder. Sådana avtal kallas biogas 100, grön 100 eller liknande. Leverantören av drivmedel garanterar då på massbalansnivå att fordonsgasnätet tillförs en mängd förnybar gas,

som motsvarar kundens användning i sina fordon, och att denna leverans inte dubbelräknas med annan användning.

Sådana avtal behöver tecknas med samtliga drivmedelsleverantörer som Trafikföretaget har avtal med om leverantören har tankställen där det levereras naturgas.

Trafikföretaget ska kunna styrka detta krav genom att uppvisa avtal om biogasleveranser enligt ovan, samt kopior på drivmedelsfakturor som visar att tillräcklig mängd fordonsgas som uppfyller kraven har tankats för att kunna utföra de transportvolymerna som avropats.

Miljöarbete:

Trafikföretaget ska arbeta antingen efter de standardsystem för miljöarbete som finns, t.ex. miljöledningssystem enligt ISO 14001, miljöprogram efter branschanpassade manualer eller motsvarande. Miljöarbetet hos Trafikföretaget ska innefatta en miljöpolicy som relaterar till företagets miljöpåverkan och innehåller ett åtagande om att minst följa gällande lagstiftning, se ***Bilaga B2: Policydokument och Handlingsplaner***. Policyn ska också innefatta ett åtagande om ständig förbättring av företagets miljöprestanda. Miljöarbetet ska också innefatta arbete med och redovisning av företagets miljöaspekter, samt mål och mått för dessa. Samtliga förare samt övrig personal som arbetar med Uppdraget ska involveras i miljöarbetet.

Miljöarbetet ska vara etablerat senast till trafikstart. Trafikföretaget ska efter begäran från Västtrafik kunna visa dokumentation som visar att Trafikföretaget utför miljöarbete enligt ovan.

Rekommendationer för däck och sparsam körning:

Trafikföretaget bör använda däck som håller en hög klass vad gäller energieffektivitet, väggrepp vid vått väglag och buller. Västtrafik rekommenderar att bästa klass eftersträvas, vilket innebär klass A och B vad gäller energieffektivitet och väggrepp vid vått väglag respektive 68 dBA för buller.

Trafikföretaget bör också inom ramen för sin verksamhet arbeta med sparsam körning för att minska buller och utsläpp. Västtrafik rekommenderar att arbete med sparsam körning innehåller utbildning, uppföljning av bränsleförbrukning och kommunikation, samt eventuellt teknisk utrustning i fordonet som uppmuntrar till sparsam körning. Tips på hur man kör sparsamt finns i Trafikverkets informationsfoldrar samt i snabbkurs i sparsam körning på webben.”

Kommunen har som huvudregel att samåkning ska ske vid färdtjänstresor. Samåkning sker mellan färdtjänstresenärer och även mellan färdtjänstresenärer och sjukresenärer där Kungälv kommun betalar för färdtjänstresenärens del av resan och Västra Götalandsregionen betalar för sjukresenärens del av resan, efter att kunden betalat sin egenavgift. Endast i undantagsfall beviljas ensamåkning vid färdtjänstresa. Samåkningen

bidrar till att fler personer kan åka med i fordonen under en och samma resa och på så vis kan antalet bilresor minskas. Det bidrar till mindre utsläpp i vår miljö.

8.1 Uppföljning av miljökraven

Årlig miljöredovisning till Västtrafik:

”Trafikföretaget ska för varje enskilt Avtal lämna miljöredovisning till Västtrafik.

Trafikföretagets årliga miljöredovisning lämnas senast 15 februari varje år.

Miljöredovisningen lämnas genom FRIDA, där nedanstående uppgifter ska finnas med:

- Årlig miljöredovisning.
- Trafikföretagets miljöpolicy, som ska relatera till företagets miljöpåverkan och innehålla åtagande om att driva arbetet mot ständig förbättring, samt minst följa gällande lagstiftning.
- Trafikföretagets mest betydande miljöaspekter, som också ska finnas med i företagets mål, åtgärder och redovisning.
- Trafikföretagets miljömål ska redovisas, målen ska vara mätbara och tidsbestämda och verkligt utfall ska ingå. Det ska framgå vilka miljömål som går längre än vad lagstiftning och trafikavtal kräver.
- Trafikföretaget ska uppge vilken typ av miljöledningssystem/miljöprogram som verksamheten omfattas av.

Västtrafik har rätt att sammanställa Trafikföretagens miljöredovisningar, för att öppet kunna redovisa kollektivtrafikens sammanlagda miljöpåverkan.

Västtrafik har rätt att göra en revision av redovisningen, bland annat genom att ta del av dokumentation och besiktiga teknisk utrustning på fordonen.”

Denna behandling '77/23 Information om trafikreglering, Västra gatan' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLV
KOMMUN**

Sid 1 (3)

Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn
Ann-Charlotte Stålhandske

2023-08-16

Svar på remiss, förslag till nya föreskrifter om långa fordonståg för Västra Götalands län (Dnr KS2023/1400-3)

Sammanfattning

Trafikverket har inkommit med en remiss om förslag till nya föreskrifter för långa fordonståg med en högsta längd av 34,5 meter i Västra Götalands län. Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2023-12-01.

Förändringen i föreskrifterna gör ingen direkt påverkan på det kommunala vägnätet. Förvaltningen hanterar idag dispenser för långa transporter inom kommunen.

Förslag till beslut

Kungälv kommun tillstyrker förslaget till nya föreskrifter för långa fordonståg i Västra Götalands län.

Juridisk bedömning

Juridisk bedömning är inte relevant i ärendet.

Förvaltningens bedömning

Bakgrund

Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Genom att tillåta längre fordonskombinationer skapas möjligheter att transportera mer gods per enhet, vilket resulterar i effektivare transportlösningar med färre fordon. Att antalet lastbilar reduceras är en effekt av att samma mängd gods kan transporteras på färre fordon, vilket innebär transporternas totala klimatpåverkan sjunker. Reduktion av koldioxidutsläpp beräknas uppgå till cirka 4 - 6 procent (Längre lastbilar på det svenska vägnätet, Trafikverket 2019).

Kommunen har blivit tillfrågad om det inom kommunen finns målpunkter från och till de berörda vägarna för långa fordonståg.

Målpunkter är i huvudsak indelade i följande kategorier: hamnar, kombiterminaler, lastbils- och godsterminaler, större industrier, större industriområden och övriga relevanta målpunkter.

Trafikverkets målsättning är att inkludera de vägar som leder till och från målpunkterna, oavsett väghållare, i det utpekade vägnätet som föreslås att öppnas inledningsvis.

I dagsläget hanterar kommunen dispenser för långa transporter inom kommunen.

Bedömning

Förvaltningen ser det positivt att Trafikverket möjliggör för mer transporteffektiva transporter och minska godstransporternas klimatpåverkan på det svenska vägnätet.

Förvaltningens bedömning är att det finns potentiella målpunkter inom kommunen, till exempel våra industriområden. I dagsläget har förvaltningen ingen kunskap om det finns ett behov hos näringslivet för längre fordonståg. Likaså kan vi inte avgöra om det kommunala vägnätet fullt ut klarar fordonens utrymmesbehov. Kommunens vägar inom industriområden har en god standard men korsningar och cirkulationsplatser har en utrymmesmässigt lägre standard, vilket kan innebära att längre fordonståg inte får tillräckligt med utrymme inom nuvarande vägutformning. Vi har därför inte kunnat föreslå målpunkter för de nya fordonstågen inom kommunens vägnät.

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2023-12-01

Förvaltningen tillstyrker förslaget till nya föreskrifter för långa fordonståg i Västra Götalands län.

Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål

De nya föreskrifterna bedöms bidra till kommunfullmäktiges strategiska mål ”Kommunen, medborgarna och företagen minskar tillsammans klimatutsläpp och miljöpåverkan” samt till kommunstyrelsens resultatmål om ”minskade utsläpp i luft och vattendrag”.

Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030

De nya föreskrifterna bedöms bidra till flera mål i Agenda 2030.

- Mål 9 ”Hållbara industri, innovationer och infrastruktur, genom en bättre förvaltning av infrastrukturen.
- Mål 11 ”Hållbara städer och samhällen
- Mål 12 ”Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster”.
- Mål 13 ”Bekämpa klimatförändringar”

Bedömning utifrån politiska styrdokument

Näringslivsstrategi för Kungälv kommun 2035.

Översiktsplan Kungälv kommun 2010.

Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv

Remissvaret påverkar ej medborgare eller brukare.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.

Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv är inte relevant i ärendet.

Ekonomisk bedömning

Förslaget till nya föreskrifter för långa fordonståg i Västra Götalands län har inga ekonomiska konsekvenser för Kungälv kommun.

Förslag till beslut

1. Kungälv kommun tillstyrker förslaget till nya föreskrifter för långa fordonståg i Västra Götalands län.

Anders Holm
Sektorchef Samhälle och utveckling

Martin Gistell
Enhetschef Trafik, Gata och Park

Expedieras till:
skickas av
handläggare till
Trafikverket via
svarslänk på remiss.
För kännedom till:
[ann-
charlotte.stalhandsk
e@kungalv.se,](mailto:ann-charlotte.stalhandske@kungalv.se)
[filip.johansson@kun
galv.se](mailto:filip.johansson@kungalv.se)