

Mötesbok: Utskottet för Samhälle och utveckling (2023-11-01)

# Utskottet för Samhälle och utveckling

Datum: 2023-11-01

Plats:

Kommentar:

# Dagordning

## Kallelse

KallelseUtskottet för Samhälle och utveckling2023-11-01

3

## Val av justerare

## Tillkommande och utgående ärenden

## Information

|  |    |
|--|----|
| 102/23 Information från sektorchef                                       | 7  |
| 103/23 Uppföljning ekonomi, avvikelser och måluppföljning                | 8  |
| 104/23 Information strategi om kollektivtrafiken samt trafikplan 2025    | 9  |
| 105/23 Aktuella trafiksäkerhetsläget i Kommunen - NTF                    | 10 |
| 106/23 Information om riskanalys av översvämning, ras, skred och erosion | 11 |
| 107/23 Personalrapportering  | 13 |
| 108/23 Status på uppdrag   | 14 |
| 109/23 Volymer   | 15 |
| 110/23 Information om planbesked för Brunnefjäll 1:3                     | 16 |
| 111/23 Information Planprogram Aröd - Inriktning av planprogrammet       | 17 |

## Ärenden till kommunstyrelsen

|   |     |
|---|-----|
| 112/23 Svar på motion om inventering och skydd av bostadsnära grönområden         | 18  |
| 113/23 Revidering styrdokument VA-teknik  | 24  |
| 114/23 Revidering av Trafik Gata Parks styrdokument                               | 196 |
| 115/23 Tjänsteutlåtande Styrdokument . revidering av Marstrand Hamns styrdokument | 272 |
| 116/23 Marköverlåtelseavtal, del av Ytterby-Tunge 1:106, Entré Ytterby "område Q" | 299 |
| 117/23 Styrdokument - revidering av Gångbanerenhållning                           | 350 |
| 118/23 Förvärv av Nordmannatorget   | 361 |
| 119/23 Mobilitetspolicy   | 362 |

# Kallelse

Sammanträdesdatum 2023-11-01

Plats Stadshuset, plan 2, Carlstensrummet  
Tid Onsdagen den 1 november kl 09:00-17:00

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

Jonas Andersson  
Ordförande

Oskar Engdahl  
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](mailto:kommun@kungalv.se)

# Kallelse

Sammanträdesdatum

2023-11-01

## Dagordning

|   |  | Förslag till beslut |
|---|--|---------------------|
| 1 | Upprop   |                     |
| 2 | Val av justerare   | Utses               |
| 3 | Tillkommande och utgående ärenden  | Fastställs          |
|   | <b>Information</b>   |                     |
| 4 | Information från sektorchef<br>- Hallarenan                                    | Antecknas           |
|   | <i>Ärende 4 – 6 09:00 – 10:45</i><br><i>Föredragande Anders Holm</i>           |                     |
| 5 | Uppföljning ekonomi, avvikelser och måluppföljning<br>- Fokus på investeringar | Antecknas           |
| 6 | Personalrapportering<br>- Sjuktal<br>- Incidenter<br>- Åtgärder                | Antecknas           |
| 9 | Information strategi om kollektivtrafiken samt trafikplan 2025                 | Antecknas           |
|   | <i>11:00 – 11:30</i><br><i>Föredragande Amanda Stenbom</i>                     |                     |
| 7 | Aktuella trafiksäkerhetsläget i Kommunen - NTF                                 | Antecknas           |

*Klockan 11:30 – 12:00*

**UTSKOTTET FÖR SAMHÄLLE OCH  
UTVECKLING**

**KUNGÄLVS  
KOMMUN**



# Kallelse

Sammanträdesdatum

2023-11-01

*Föredragande Ebba Martinsson*

**LUNCH**

- |   |  |           |
|---|--|-----------|
| 8 | Information om planbesked för Brunnefjäll<br>1:3 | Antecknas |
|---|--|-----------|

*13:00 – 13:15*

*Föredragande Oskar Mikaelsson*

- |   |  |           |
|---|--|-----------|
| 9 | Information Planprogram Aröd - Inriktning av<br>planprogrammet | Antecknas |
|---|--|-----------|

*13:15 – 13:35*

*Föredragande Elisabeth Hellström*

- |    |   |           |
|----|---|-----------|
| 10 | KS2023/2294-2<br>Information om riskanalys av översvämning,<br>ras, skred och erosion | Antecknas |
|----|---|-----------|

*13:35 – 14:35*

*Föredragande Linda Andreasson*

**Ärenden till kommunstyrelsen**

- |    |  |                                 |
|----|--|---------------------------------|
| 11 | KS2023/0939-3<br>Svar på motion om inventering och skydd av<br>bostadsnära grönområden | Förslag till<br>kommunstyrelsen |
|----|--|---------------------------------|

*14:40 – 14:55*

*Föredragande Linda Andreasson*

- |    |  |                                 |
|----|--|---------------------------------|
| 12 | KS2023/1292-5<br>Revidering styrdokument VA-teknik | Förslag till<br>kommunstyrelsen |
|----|--|---------------------------------|

*14:55 – 15:05*

*Föredragande Martin Lilja*

- |    |  |                                 |
|----|--|---------------------------------|
| 13 | KS2023/1849-11<br>Revidering av Trafik Gata Parks styrdokument | Förslag till<br>kommunstyrelsen |
|----|--|---------------------------------|



# Kallelse

Sammanträdesdatum

2023-11-01

**15:05 – 15:30**

***Föredragande Martin Gistell***

- |    |               |  |                              |
|----|---------------|--|------------------------------|
| 14 | KS2023/1907-5 | Tjänsteutlåtande Styrdokument - revidering av Marstrand Hamns styrdokument | Förslag till kommunstyrelsen |
|----|---------------|--|------------------------------|

**15:30 – 16:00**

***Föredragande Gustaf Stensjö***

- |    |                |  |                              |
|----|----------------|--|------------------------------|
| 15 | KS2022/1841-12 | Marköverlåtelseavtal, del av Ytterby-Tunge 1:106, Entré Ytterby "område Q" | Förslag till kommunstyrelsen |
|----|----------------|--|------------------------------|

**16:00 – 16:15**

***Föredragande Sandra Vokstrup***

- |    |  |                            |                              |
|----|--|----------------------------|------------------------------|
| 16 |  | Förvärv av Nordmannatorget | Förslag till kommunstyrelsen |
|----|--|----------------------------|------------------------------|

**16:15 – 16:45**

***Föredragande Boris Damljanovic***

- |    |  |                  |                              |
|----|--|------------------|------------------------------|
| 17 |  | Mobilitetspolicy | Förslag till kommunstyrelsen |
|----|--|------------------|------------------------------|

**16:45 – 17:00**

***Föredragande Anders Holm***



Denna behandling '102/23 Information från sektorchef' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '103/23 Uppföljning ekonomi, avvikelser och måluppföljning  
' har inget tjänsteutlåtande.



Denna behandling '104/23 Information strategi om kollektivtrafiken samt trafikplan 2025' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '105/23 Aktuella trafiksäkerhetsläget i Kommunen - NTF' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (2)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Linda Andreasson

2023-10-13

### **Information om riskanalys av översvämning, ras, skred och erosion (Dnr KS2023/2294–2)**

#### **Sammanfattning**

En riskanalys avseende skred, skyfall, översvämning och erosion har genomförts för centrala Kungälv och Marstrand. Riskanalysen presenteras på mötet.

#### **Juridisk bedömning**

Enligt plan-och bygglagen ska kommunen i Översiktsplanen redovisa de eventuella riskområden som finns för befintliga byggnader och anläggningar samt hur kommunen avser att hantera riskerna.

#### **Förvaltningens bedömning**

Endast informationsärende.

#### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Inte relevant i detta informationsärende.

#### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Inte relevant i detta informationsärende.

#### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Inte relevant i detta informationsärende.

#### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Inte relevant i detta informationsärende.

#### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Inte relevant i detta informationsärende.

### **Ekonomisk bedömning**

Inte relevant i detta informationsärende.

### **Förslag till beslut**

Information kring genomförd riskanalys avseende översvämning, skyfall, skred och erosion lämnas på mötet.

Fredric Arpfjord  
Verksamhetschef planering och myndighet

Anders Holm  
Sektorchef samhälle och utveckling

Expedieras till:

För kännedom till:

Denna behandling '107/23 Personalrapportering' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '108/23 Status på uppdrag' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '109/23 Volymer' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '110/23 Information om planbesked för Brunnefjäll 1:3' har inget tjänsteutlåtande.



Denna behandling '111/23 Information Planprogram Aröd - Inriktning av planprogrammet  
' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (4)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Linda Andreasson

2023-09-29

### Svar på motion om inventering och skydd av bostadsnära grönområden (Dnr KS2023/0939–3)

#### Sammanfattning

Förvaltningen har fått i uppdrag att svara på motionen om inventering och skydd av bostadsnära grönområden. Motionen föreslår att kommunfullmäktige beslutar om nedanstående två punkter. Ärendet har remitterats till Kommunstyrelsen.

1. Det genomförs en inventering av bostadsnära grönområden i de olika kommundelarna.
2. En ny plan med förstärkt skydd för bostadsnära grönområden tas fram.

I nuläget har kommunen en Grönplan antagen av KF 2006 som behandlar främst tätorternas parker. Som bilagor till gällande Natur- och friluftslivsplan finns även inventering och handlingsplan för serviceorternas närströvsområden (Kungälv/Ytterby 2008 och Kärna/Kode/Diseröd 2011).

Dessa dokument är delvis inaktuella och delvis inarbetade i andra strategiska dokument.

För Ytterby har en Grönstrukturplan tagits fram som innehåller både park- och närströvsområden. I det pågående arbetet med FÖP Kode har också en Grönstrukturplan arbetats fram.

Det pågår även ett arbete med en ny Natur- och Friluftslivsplan för kommunen som helhet. Därutöver har ett arbete med Skogsbruksplan samt Trädplan påbörjats.

De gröna och blåa strukturerna har i planeringsarbetet blivit mer komplexa då de innehåller många aspekter, såsom rekreation, fördröjning av dagvatten och skyfall, bevarande av naturvärden, biologisk mångfald, påverkan av lokalklimat genom t.ex. skugga m.m.

En Grönplan är ett centralt verktyg för att bevara och utveckla grönstrukturen och ekosystemtjänsterna i planering, byggande och förvaltning. Grönplanen kan både vara ett planeringsunderlag för den fysiska planeringen och en handlingsplan som preciserar kommunens arbete med grönstruktur, grönska och ekosystemtjänster. Boverket och Naturvårdsverket har tagit fram en gemensam vägledning för kommunal grönplanering och hur man kan ta fram en grönplan.

Grönplanen kan ses som ett paraply över ett stort antal dokument som hanterar den gröna- och blåstrukturen.

Förvaltningens bedömning är att det i nuläget utöver pågående arbete, mest är prioriterat att ta fram en Grönstrukturplan för centrala Kungälv vilket har angetts i Planeringsstrategin för översiktsplanen.

I arbetet med ny översiktsplan behöver även grön- och blåstrukturen analyseras i varje ort i kommunen.

Genom planeringsunderlagen med Grönstrukturplaner och andra strategiska dokument ges en tydlig bild av vilka områden som behöver bevaras och utvecklas som grönytor. I översiktsplanen anges markanvändning utifrån dessa. Därutöver blir skogsbruksplanen ett viktigt dokument över hur den kommunala skogsmarken ska hanteras. De områden som pekas ut som t.ex. Närströvområden behöver skyddas genom kommunalt ägande alternativt avtalsskrivning med markägaren.

### **Juridisk bedömning**

Vid fysisk planering är Grönstrukturplaner och andra strategiska dokument under benämningen Grönplan väsentliga för att uppfylla kraven enligt 2 kap. Plan- och bygglagen (PBL).

#### **3§**

Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.

#### **7§**

Vid planläggning enligt denna lag ska hänsyn tas till behovet av att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns

1. gator och vägar,
2. torg,
3. parker och andra grönområden,
4. lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse, och
5. möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service.

### **Förvaltningens bedömning**

#### **Bakgrund**

I nuläget har kommunen en Grönplan antagen av KF 2006 som behandlar främst tätorternas parker. Som bilagor till gällande Natur- och friluftslivsplan finns inventering och handlingsplan för serviceorternas närströvområden (Kungälv/Ytterby 2008 och Käma/Kode/Diseröd 2011).

Dessa dokument är delvis inaktuella och delvis inarbetade i andra strategiska dokument.

För Ytterby har en Grönstrukturplan tagits fram som innehåller både park- och närströvområden. I det pågående arbetet med FÖP Kode har också en Grönstrukturplan arbetats fram.

Det pågår även ett arbete med en ny Natur- och Friluftslivsplan för kommunen som helhet. Därutöver har ett arbete med en Skogspolicy påbörjats.

En Grönplan är ett centralt verktyg för att bevara och utveckla grönstrukturen och ekosystemtjänsterna i planering, byggande och förvaltning. Grönplanen kan både vara ett planeringsunderlag för den fysiska planeringen och en handlingsplan som preciserar kommunens arbete med grönstruktur, grönska och ekosystemtjänster. Boverket och Naturvårdsverket har tagit fram en gemensam vägledning för kommunal grönplanering och hur man kan ta fram en grönplan.

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/>

#### **Bedömning**

Förvaltningens bedömning är att utöver det pågående arbetet är det mest prioriterat att ta fram en Grönstrukturplan för centrala Kungälv vilket har angetts i Planeringsstrategin för översiktsplanen.

I arbetet med ny översiktsplan behöver grön- o blåstrukturen analyseras i varje ort i kommunen som underlag till Mark- och vattenanvändningskartan.

#### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Ärendet bedöms delvis koppla till målet "Att ge möjligheter till en aktiv fritid för alla åldrar" samt "Robust och uthållig kommun med minskad miljö- och klimatbelastning".

#### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Ärendet kopplar till målet "Hållbara städer" och specifikt delmål 7, Senast 2030 tillhandahålla universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

#### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Ärendet kopplar till gällande Grönplan, Natur- och friluftslivsplan och dess bilagor, Grönstrukturplan för Ytterby samt översiktsplan (ÖP2010).

#### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Närheten till grönytor såsom parker och närströvområden och större natur- och rekreationsområden är en väldigt viktig del i att uppnå attraktiva boendemiljöer.

#### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Motionen bedöms inte påverka medarbetarperspektivet.

#### **Ekonomisk bedömning**

Att ta fram en Grönplan som helhet kräver resurser både internt samt upphandling av konsulter.

#### **Förslag till beslut**

Motionen anses besvarad i planeringsstrategin.

Fredric Arpfjord  
Verksamhetschef planering och myndighet

Anders Holm  
Sektorchef samhälle och utveckling

Expedieras till: [Linda.andreasson@kungalv.se](mailto:Linda.andreasson@kungalv.se)

För kännedom till: [Fredric.arpfjord@kungalv.se](mailto:Fredric.arpfjord@kungalv.se)  
[Anders.holm@kungalv.se](mailto:Anders.holm@kungalv.se)

UTKAST



Kungälv 2023-04-17

## Motion om inventering och skydd av bostadsnära grönområden

Den vardagsnära naturen är en viktig resurs för en god och jämlik hälsa. En rapport från Världshälsoorganisationen (WHO), tyder på att ökad exponering för stadsgröniska leder till förbättrad psykisk hälsa, ökad fysisk aktivitet och minskad dödlighet.

Ojämlighet i hälsa skapas av att olika grupper i samhället har olika livsvillkor, levnadsförhållanden och levnadsvanor. Det kan handla om skillnader mellan exempelvis kvinnor och män eller mellan olika socioekonomiska grupper.

Människors rörelsemönster har förändrats på grund av den digitala utvecklingen, övergången till mer stillasittande under arbetstid och fritid samt den ökande användningen av motordrivna transportsätt.

Att i en stillasittande tid skapa grönskande uterum som stimulerar till möten och aktivitet och som ger möjlighet till rekreation och lek för alla åldrar och grupper i samhället, är att skapa förutsättningar för folkhälsa, demokrati och välfärd. Tillgången till bostadsnära grönområden är således nyckelkomponent för ett fritt samhälle och ett fritt liv.

När tätorterna växer och förtätas ökar behovet av att integrera gröna ytor, träd, buskar, och andra växter i anslutning till nybyggnationen - för klimatet, för miljön och för människors hälsa.

De nu gällande planerna på området är nästan 20 år gamla. De bostadsnära grönområdena och närströvmråden behöver i Kungälvs kommun få ett fördjupat skydd och långsiktig plan för bevarande och utveckling i alla kommunens tätorter.

### Med anledning av ovanstående så föreslås att:

- Det genomförs en inventering av bostadsnära grönområden i de olika kommundelarna.
- En ny plan med förstärkt skydd för bostadsnära grönområden tas fram.

Michael Karlsson (L)

# Sammanträdesprotokoll

Sammanträdesdatum

2023-04-27

Sida

25 (32)

§ 72/2023

## Motion om inventering och skydd av bostadsnära grönområden - Liberalerna (Dnr KS2023/0939)

Liberalerna har inkommit med en motion om inventering och skydd av bostadsnära grönområden. Motionen föreslår att kommunfullmäktige ska besluta om följande:

1. Det genomförs en inventering av bostadsnära grönområden i de olika kommundelarna.
2. En ny plan med förstärkt skydd för bostadsnära grönområden tas fram.

### Beslut

Motionen remitteras till kommunstyrelsen för vidare behandling.

Expedieras till

För kännedom till

KOMMUNFULLMÄKTIGE

KUNGÄLVS  
KOMMUN



Justeras sign

Filen hittades inte. Den är antingen borttagen eller utcheckad





**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

Sid 1 (4)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Martin Lilja

2023-09-28

### Tjänsteutlåtande Styrdokument. Revidering av VA-tekniks styrdokument (Dnr KS2023/1292)

#### Sammanfattning

Enligt policy för styrdokument ska kommunens författningssamling med dess dokument tas upp för revidering första året på varje ny mandatperiod. Styrdokumentet gäller i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av mandatperiodens första år, om inget annat finns beslutat.

Inom VA-tekniks ansvarsområde, ingående i detta samlingsärende, har följande styrdokument reviderats: Allmänna bestämmelser för användande av Kungälv kommunens allmänna vatten- och avloppsanläggningar (ABVA), Alternativ utbyggnadsmodell för VA, Riktlinje för ersättningar för enskilda VA-anläggningar, Riktlinjer för sprinkler, Dagvattenplan Del 1 – Dagvattenpolicy, Dagvattenplan Del 2 – Dagvattenhandbok, Dagvattenplan Del 3 – Åtgärdsförslag. Revideringen avser endast redaktionella ändringar, jämfört med föregående versioner. De har dessutom uppdaterats med den nya styrdokumentsmallen, enligt gällande grafisk profil.

Förslag till kommunstyrelsen:

Följande styrdokument antas enligt förslag:

- Riktlinjer för sprinkler
- Dagvattenplan Del 2 - Dagvattenhandbok
- Dagvattenplan Del 3 - Åtgärdsförslag

Förslag till kommunfullmäktige:

Följande styrdokument antas enligt förslag:

- Dagvattenplan Del 1 - Dagvattenpolicy
- Allmänna bestämmelser för användande av Kungälv kommunens allmänna vatten- och avloppsanläggningar (ABVA)
- Alternativ utbyggnadsmodell för VA
- Riktlinje för ersättningar för enskilda VA-anläggningar

#### Juridisk bedömning

I kommunallagen (2017:725) framgår att en kommun ska ha en budget, en arbetsordning för kommunfullmäktige samt reglementen för de politiska nämnderna. Samtliga av dessa styrdokument fastställs av kommunfullmäktige. Utöver dem finns styrdokument, som innefattas av annan lagstiftning, både generellt och för specifika områden och verksamheter, exempelvis översiktsplan, skolplan och jämställdhetsplan. Utöver de lagstyrda styrdokumentet, finns ytterligare styrdokument som upprättas och beslutas i respektive kommun.

#### Förvaltningens bedömning

Enligt policy för styrdokument ska kommunens författningssamling med dess dokument tas upp för revidering första året på varje ny mandatperiod. Styrdokumentet gäller i fyra år framåt, alltså fram till slutet av mandatperiodens första år, om inget annat finns beslutat.

Följande styrdokument som ligger inom VA-tekniks ansvarsområde har reviderats: Allmänna bestämmelser för användande av Kungälv kommunens allmänna vatten- och avloppsanläggningar (ABVA), Alternativ utbyggnadsmodell för VA, Riktlinje för ersättningar för enskilda VA-anläggningar, Riktlinjer för sprinkler, Dagvattenplan Del 1 – Dagvattenpolicy, Dagvattenplan Del 2 – Dagvattenhandbok, Dagvattenplan Del 3 – Åtgärdsförslag. Dessa styrdokument innehåller endast redaktionella ändringar, jämfört med föregående versioner. De har dessutom uppdaterats med den nya styrdokumentsmallen, enligt gällande grafisk profil.

Syftena med styrdokumenterna är:

### **Allmänna bestämmelser för användande av Kungälv kommunens allmänna vatten- och avloppsanläggningar (ABVA)**

Syftet är att för fastighetsägares användning av den allmänna VA-anläggningen i Kungälv kommun gäller vad som föreskrivs i lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) eller annan författning samt vad som i ABVA föreskrivs.

### **Alternativ utbyggnadsmodell för VA**

Anvisningarna är framtagna i syfte att säkerställa att kapaciteten och kvaliteten på VA-anläggningen håller samma standard oavsett om kommun eller exploatör ansvarar för utbyggnaden av denna

### **Riktlinje för ersättningar för enskilda VA-anläggningar**

I samband med utbyggnad av vatten och avlopp i befintlig bebyggelse uppkommer frågor kring hur befintliga vatten och avloppsanläggningar hanteras.

Policyn syftar till att skapa ett regelverk som är ett grundläggande ställningstagande kring den ekonomiska och rättsliga hanteringen av dessa anläggningar.

### **Riktlinjer för sprinkler**

Detta styrdokument bygger på GR:s "Riktlinjer för hantering av sprinkleranslutningar i Göteborgsregionen", men är anpassat till Kungälv lokala förhållanden.

Syftet är att exploatörer, fastighetsägare och entreprenörer ska få en likvärdig bedömning inom regionen och att kommunerna ska ha gemensamma riktlinjer att utgå ifrån.

VA-verksamheten anser det väsentligt att klarlägga regelverket kring sprinkler inom kommunens VA-verksamhetsområde.

### **Dagvattenplan Del 1 – Dagvattenpolicy**

Dagvattenpolicyn syftar till att skapa en tydlig och gemensam grund för kommunen att använda sig av i de olika frågorna som rör dagvatten. Avsikten med arbetet har hela tiden varit att uppnå ett styrande dokument med bred förankring i verksamheten. Policyn ska beakta den kunskap och de behov som finns inom alla enheter som berörs av frågorna. Därigenom är förhoppningen att färre dagvattenfrågor faller mellan stolarna och att förutsättningarna för samhällsbyggande och samhällsförvaltning förbättras.

### **Dagvattenplan Del 2 – Dagvattenhandbok**

Dagvattenhandboken syftar till att lyfta fram arbetssätt och verktyg som ska användas i syfte att uppnå Dagvattenpolicyns ställningstaganden. Avsikten är dessutom att tydliggöra vilka aktörer som bär ansvar för att frågor och krav lyfts i olika kommunala processer som berör dagvatten.

Förhoppningen är ytterst att Dagvattenhandboken kommer att bidra till förbättrade förutsättningar för samhällsbyggande och samhällsförvaltning.

### **Dagvattenplan Del 3 – Åtgärdsförslag**

Åtgärdsförslagen syftar till att lyfta fram förslag på åtgärder med avsikt att förbättra möjligheterna till planering i dagvattenfrågor, öka kännedom kring drift- och underhållsbehovet för dagvattenanläggningar samt skapa goda förutsättningar för kunskapsutveckling och kunskapsutbyte mellan kommunens enheter när det handlar om dagvattenfrågor. I förlängningen bidrar detta förhoppningsvis till bättre förutsättningar för samhällsbyggande och samhällsförvaltning.

### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Revidering av styrdokument ligger i linje med kommunfullmäktiges strategiska mål att medborgare och näringsliv ska känna ökat förtroende för kommunen, genom att kommunen kontinuerligt ska utveckla sina interna processer (och i detta fall regelverk och taxor) för att medborgare, organisationer och företag känner ett ökat förtroende för kommunen och dess verksamheter. Därigenom också det anknytande resultatmålet Förbättrat näringslivsklimat och kortare handlingstider med bibehållen rättssäkerhet.

### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Arbetet med styrdokument har en koppling till mål 16 i Agenda 2023, Fredliga och inkluderande samhällen, mer specifikt delmål 16.6 Bygga upp effektiva, tillförlitliga och transparenta institutioner med ansvarskrävande på alla nivåer.

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Styrdokumentet relaterar till ett antal fastställda styrdokument som:

- VA-policy
- VA-plan
- VA-utbyggnadsplan
- Vattenförsörjningsplan

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Revidering och översyn av styrdokument säkerställer att kommunen arbetar efter effektiva interna processer och gällande lagstiftning, vilket gynnar kommunens medborgare.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Revideringen och översynen av styrdokument påverkar inte medarbetare arbetsbelastning eller arbetsmiljö. Revideringen syftar till att underlätta för medarbetaren att tillämpa styrdokumentet.

### **Ekonomisk bedömning**

Revideringen av styrdokument har ingen ekonomisk påverkan.

### **Förslag till kommunstyrelsen**

Följande styrdokument antas enligt förslag:

- Riktlinjer för sprinkler
- Dagvattenplan Del 2 - Dagvattenhandbok
- Dagvattenplan Del 3 - Åtgärdsförslag

### **Förslag till kommunfullmäktige:**

Följande styrdokument antas enligt förslag:

- Dagvattenplan Del 1 - Dagvattenpolicy
- Allmänna bestämmelser för användande av Kungälv's kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar (ABVA)
- Alternativ utbyggnadsmodell för VA
- Riktlinje för ersättningar för enskilda VA-anläggningar

Expedieras till:  
Martin Lilja

För kännedom till:



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

VA-plan

Dagvattenplan

# Del 2 - Dagvattenhandbok

---

Plan

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1292

Beslut: 2023-xx-xx Kommunstyrelsen §xx/2023

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut: 2017-04-26 Kommunstyrelsen

Giltighetstid: 2027-12-31

Dokumentansvarig: Enhetschef VA-teknik

Senast uppdaterad av: VA-ingenjör



## Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| <b>Ordlista över begrepp som används i Dagvattenplanen</b> .....          | 5  |
| <b>1. Inledning</b> .....   | 9  |
| 1.1 Nationella och internationella utgångspunkter.....                    | 9  |
| 1.1.1 Havs- och vattenmyndighetens vägledning.....                        | 9  |
| 1.1.2 Globala mål för hållbar utveckling.....                             | 10 |
| 1.1.3 Ramdirektivet för vatten.....                                       | 10 |
| 1.1.4 Vattendistriktens åtgärdsprogram.....                               | 10 |
| 1.1.5 Nationella miljökvalitetsmål.....                                   | 11 |
| <b>2. Relation till andra styrdokument</b> .....                          | 12 |
| 2.1 VA-planen.....  | 12 |
| 2.1.1 Dagvattenplanens olika delar.....                                   | 12 |
| 2.2 Andra styrdokument.....   | 13 |
| 2.2.1 Översiktsplan.....  | 13 |
| 2.2.2 Klimatanpassningsplan.....  | 13 |
| <b>3. Syfte</b> .....   | 14 |
| 3.1 Framtagande.....  | 14 |
| 3.2 Metodik.....  | 14 |
| 3.3 Målgrupp.....   | 14 |
| <b>4. Mål och viljeinriktning</b> .....                                   | 15 |
| <b>5. Lagstiftning</b> .....  | 16 |
| 5.1 Miljöbalken.....  | 16 |
| 5.2 Lag om allmänna vattentjänster.....                                   | 17 |
| 5.3 Plan- och bygglagen.....  | 17 |
| 5.4 Jordabalken.....  | 18 |
| 5.5 Väglagen.....   | 19 |
| 5.6 Anläggningslagen.....   | 19 |
| 5.7 Lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.....             | 19 |
| 5.8 Äldre vattenlag.....  | 19 |
| <b>6. Klimatförändringars påverkan på dagvattenhantering</b> .....        | 20 |
| 6.1 Klimatfaktor för dimensionerande flöden.....                          | 21 |
| 6.2 Samhällsviktig verksamhet.....  | 21 |
| 6.3 WebbGIS.....  | 21 |
| 6.4 Säkerhetsnivåer för höjdsättning av bebyggelse och infrastruktur..... | 22 |
| <b>7. Checklistor vid dagvattenplanering</b> .....                        | 23 |
| 7.1 Planer.....   | 24 |



|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 7.1.1     | Översiktsplan .....   | 24        |
| 7.1.2     | Fördjupad översiktsplan och planprogram.....                          | 26        |
| 7.1.3     | Planbesked .....  | 27        |
| 7.1.4     | Detaljplan.....   | 28        |
| 7.2       | Förhandsbesked.....   | 31        |
| 7.3       | Nybyggnadskarta och VA-uppgift .....                                  | 32        |
| 7.4       | Processerna för bygglov och marklov.....                              | 33        |
| 7.5       | Anläggningskedde .....  | 34        |
| <b>8.</b> | <b>Dagvattenhantering i områden med befintlig bebyggelse .....</b>    | <b>35</b> |
| 8.1       | Områden med befintliga permanenta bostäder och verksamheter.....      | 35        |
| 8.2       | Omvandlingsområden.....   | 36        |
| <b>9</b>  | <b>Planbestämmelser för dagvattenhantering .....</b>                  | <b>38</b> |
| 9.1       | Vad får regleras i detaljplan? .....                                  | 38        |
| 9.2       | Exempel på planbestämmelser .....                                     | 39        |
| <b>10</b> | <b>Krav på dimensionering, fördröjning och rening .....</b>           | <b>42</b> |
| 10.1      | Dimensionering av dagvattensystem.....                                | 42        |
| 10.2      | Krav på fördröjning .....   | 44        |
| 10.3      | Föroreningar i dagvatten.....   | 44        |
| 10.4      | Krav på rening och dagvattenanmälan .....                             | 45        |
| 10.5      | Föroreningsbelastning .....   | 46        |
| 10.5.1    | Släckvatten .....   | 47        |
| 10.6      | Recipienter.....  | 47        |
| 10.6.1    | VISS.....   | 47        |
| 10.6.2    | Vattenöversikt .....  | 47        |
| <b>11</b> | <b>Markavvattning .....</b>   | <b>48</b> |
| <b>12</b> | <b>Drift, underhåll och uppföljning av dagvattenanläggningar.....</b> | <b>50</b> |
| 12.1      | Kungälv's vattendrag .....  | 51        |
| 12.2      | Kommunala dagvattenanläggningar .....                                 | 51        |
| <b>13</b> | <b>Säkerhet och tillgänglighet.....</b>                               | <b>52</b> |
| <b>14</b> | <b>Tillskottsvatten .....</b>   | <b>53</b> |
| <b>15</b> | <b>Omvärldsbevakning .....</b>  | <b>56</b> |
| 15.1      | Grönytefaktor .....   | 56        |
| 15.2      | Regionala strategier för översvämningsskydd.....                      | 57        |
| 15.3      | Wesermålet.....   | 57        |
| 15.4      | Modell över spillvattennätet .....                                    | 57        |
| 15.5      | Anläggningar för rening och fördröjning av dagvatten .....            | 58        |
| 15.5.1    | Dagvattenbiofilter .....  | 58        |
| 15.5.2    | Dagvattendammar .....   | 59        |
| 15.5.3    | Gröna tak .....   | 60        |

**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

|           |                            |           |
|-----------|----------------------------|-----------|
| 15.5.4    | Översilningsytor .....     | 61        |
| 15.5.5    | Svackdiken .....           | 62        |
| 15.5.6    | Våtmarker .....            | 63        |
| 15.5.7    | Skärmbassänger .....       | 64        |
| <b>16</b> | <b>Dagvattentaxa .....</b> | <b>65</b> |
| <b>17</b> | <b>Levandegöra .....</b>   | <b>66</b> |
| <b>18</b> | <b>Uppföljning .....</b>   | <b>67</b> |
| <b>19</b> | <b>Referenser .....</b>    | <b>68</b> |





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## Ordlista över begrepp som används i Dagvattenplanen

|          |                            |   |
|----------|----------------------------|---|
| <b>A</b> | Avlopp                     | <i>Samlingsnamn för spillvatten, dagvatten samt dränvatten.</i>   |
| <b>D</b> | Dagvatten                  | <i>Ytligt avrinnande regnvatten och smältvatten från tak, gator och andra ytor.</i>   |
|          | Dagvattenanläggning        | <i>Anläggning för hantering av dagvatten, såsom dagvattendamm, våtmark eller ledningar</i>  |
|          | Dagvattendamm              | <i>Damm för fördröjning och hantering av föroreningar i dagvatten.</i>  |
|          | Dagvattenplan              | <i>Samlingsnamn för dokumenten Dagvattenpolicy och Dagvattenhandbok. Dagvattenplanen utgör en av 6 delplaner i Kungälv kommuns VA-plan.</i>   |
|          | Dagvattenpolicy            | <i>Strategiskt styrdokument med politiska ställningstaganden beträffande kommunens dagvattenhantering, dokumentet utgör första delen av Dagvattenplanen.</i>  |
|          | Dagvattenhandbok           | <i>Strategiskt styrdokument som beskriver hur Dagvattenpolicyn ska införlivas dokumentet utgör andra delen av Dagvattenplanen.</i>  |
|          | Detaljplan                 | <i>Dokument som beskriver hur ett avgränsat område får bebyggas samt vilken användning som tillåts för de aktuella mark- och vattenområdena. Detaljplaner är juridiskt bindande i samband med bygglovsprövning.</i> |
| <b>E</b> | EU-domstol                 | <i>EU-institution med uppdrag att se till att Europeiska unionens fördrag tillämpas utifrån lag och rätt, samt att EUs medlemsstater uppfyller sina skyldigheter enligt dessa fördrag.</i>                          |
| <b>G</b> | Grundvatten                | <i>Vatten i den del av marken där alla porer är vattenfyllda.</i>   |
| <b>I</b> | Instängda områden          | <i>Område varifrån dagvatten inte kan avledas på markytan med självfall.</i>  |
| <b>M</b> | Miljökonsekvensbeskrivning | <i>Handling som beskriver den samlade miljöpåverkan som kan förväntas till följd av att ett projekt eller en åtgärd genomförs.</i>  |
|          | Miljö kvalitetsmål         | <i>Sexton politiska mål som beskriver kvaliteter i miljön som i huvudsak ska vara uppnådda "inom en generation", vilket angavs till 2020 (utom för klimat, där målet gäller 2050).</i>                              |
|          | Miljö kvalitetsnorm        | <i>Inom vattenförvaltningen fastställda kvalitetskrav för alla vattenförekomster. Styrande för myndigheter och kommuner när de tillämpar lagar och bestämmelser, t.ex. vid tillståndsprövning enligt</i>            |



|          |                      |   |
|----------|----------------------|---|
|          |                      | <i>miljöbalken eller vid planläggning enligt Plan- och bygglagen.</i>   |
| <b>O</b> | Omvandlingsområde    | <i>Område som tidigare dominerats av bebyggelse med fritidshus, men som utvecklats mot en hög andel permanenta boenden.</i>   |
| <b>R</b> | Risk                 | <i>Begrepp som definieras som produkten av sannolikhet och konsekvens.</i>  |
| <b>S</b> | Spillvatten          | <i>Förorenat vatten från hushåll (toalett, bad/dusch, disk och tvätt) och andra verksamheter (industrier, serviceanläggningar och dylikt).</i>  |
| <b>V</b> | Vattenförekomst      | <i>Begrepp som används inom vattenförvaltningen. Kustvattenområde, sjö, del av sjö, ett vattendrag, del av vattendrag eller ett eller flera grundvattenmagasin.</i>   |
|          | Vattenförsörjning    | <i>De system som används för att förse ett samhälle med vatten. Kan ha sin grund i olika behov, t.ex. dricksvatten, industriellt vatten, bevattning inom jordbruket osv.<br/>I vattenförsörjningsplanen avses endast dricksvattenförsörjning.</i> |
|          | Vattentäkt           | <i>Vattenförekomst som utnyttjas för vattenförsörjning.</i>   |
|          | Vattenskyddsområde   | <i>Skyddsområde i syfte att skydda dricksvattentäkter såsom sjöar, grundvattentäkter och vattendrag.</i>  |
|          | Vattenverk           | <i>Anläggning för att bereda dricksvatten.</i>  |
|          | Vattenöversikt       | <i>Dokument som beskriver kommunens vattenförekomster utifrån bland annat naturvärden och försurnings- och övergödningsproblem.</i>   |
|          | VA                   | <i>Förkortning för vatten och avlopp.</i>   |
|          | VA-delplan           | <i>Planering inom ett specifikt ämnesområde (dagvattenplanering, utbyggnadsplanering etc.) rörande kommunens vatten- och avloppsfrågor.</i>   |
|          | VA-plan              | <i>Samlingsbegrepp för det kommunala planpaketet som innefattar VA-översikt, VA-policy och VA-delplaner.</i>  |
|          | VA-policy            | <i>Strategiskt dokument innefattande kommunala ställningstaganden och viljeyttringar beträffande vatten och avloppsfrågor. Kungälv kommun VA-policy är politiskt antagen.</i>   |
|          | VA-översikt          | <i>Strategiskt dokument som ger en inventering över kommunens vattenresurser, VA- anläggningar för både enskilt och allmänt VA.</i>   |
|          | VA-verksamhetsområde | <i>Ett av kommunfullmäktige fastställt geografiskt område, inom vilket en eller flera</i>   |



|          |               |   |
|----------|---------------|---|
|          |               | vattentjänster har ordnats eller ska ordnas genom en allmän VA-anläggning.  |
| <b>Y</b> | Ytvatten      | Vatten i sjöar, vattendrag, våtmarker och hav.  |
| <b>Å</b> | Återkomsttid  | Begrepp som beskriver hur ofta en händelse kan förväntas inträffa. Återkomsttiden för en händelse tas normalt fram genom att statistiskt analysera extremvärden för sammanhängande mätserier. |
| <b>Ö</b> | Översiktsplan | Ett begrepp som används inom fysisk planering som avser en samling av rekommendationer som anger grunddragen för användning av mark- och vattenområden inom en kommun eller del därav.        |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# LVA

**LOKALA VATTENVÅRDSPROJEKT**

Havs  
och Vatten  
myndigheten

  
Länsstyrelserna

## 1. Inledning



Foto: Magnus Lidberg.

Kungälv kommun behöver hantera pågående klimatförändringar som yttrar sig i form av bland annat intensivare regn och högre vattennivåer i hav och vattendrag. Samtidigt pågår en aktiv förtätning och exploatering på flera håll i kommunen, vilket innebär ökad konkurrens mellan ytor för bebyggd miljö och ytor för hantering av dagvatten. En ökad exploatering bidrar generellt till ökad andel hårdgjorda ytor där dagvatten avrinner med högre hastighet. Detta leder i sin tur till högre flödestoppar för dagvattensystemen att hantera.

För att klara utmaningarna krävs att samhället ställer om från traditionella lösningar som domineras av underjordiska dagvattenanläggningar, till öppna, ytliga och tröga lösningar som har bättre förutsättningar att hantera flödestoppar och magasinera dagvatten.

Föroreningsinnehållet i dagvatten är också ett problem som behöver hanteras på ett effektivare sätt än tidigare om statusen för Kungälv vattenmiljöer ska kunna bevaras och förbättras. Det finns många olika typer av föroreningar i dagvatten och kommunen behöver systematiskt ställa krav så att reningsmetoder alltid väljs med hänsyn till både föroreningsinnehåll och recipientmiljöns förutsättningar.

Dagvattenplanen för Kungälv kommun har delats in i tre delar; Dagvattenpolicy, Dagvattenhandbok och Åtgärdsförslag. Policyn ger konkreta ställningstaganden för hur kommunen ska hantera dagvattenfrågorna i olika sammanhang, medan handboken för ett utvecklat resonemang kring hur ställningstagandena ska eftersträvas och uppnås. Åtgärdsförslagen syftar till att förbättra hanteringen av dagvattenfrågorna i Kungälv kommun.

Denna handbok ger vägledning för att uppnå Dagvattenpolicyns ställningstaganden och bidrar på så vis till en hållbar samhällsutveckling på lång sikt. Handboken ska bidra till att dagvattenhanteringen sker med tydligt beaktande av människors hälsa, miljö, ekonomi och samhällsfunktioner. Dessutom eftersträvas ett helhetstänkt där estetiska, ekologiska och pedagogiska mervärden får utrymme i utformningen av dagvattenlösningar.

### 1.1 Nationella och internationella utgångspunkter

I detta avsnitt presenteras några av de nationella och internationella dokument, mål och beslut som utgör bakgrund till framtagandet av en kommunal dagvattenplan för Kungälv kommun.

#### 1.1.1 Havs- och vattenmyndighetens vägledning

I Havs- och vattenmyndighetens vägledning för kommunal VA-planering beskrivs vikten av en planering med helhetssyn. Där utgör dagvattenplanering en viktig del (HaV, 2014). I handledningen beskrivs viktiga ingående delar i arbetet för att uppnå en hållbar och fungerande hantering av dagvatten. Planeringen ska ge en tydlig och homogen behandling av dagvattenfrågor i exploaterings-,

drifts- och underhållsskeenden. Enligt vägledningen kan dagvattenplaneringen med fördel knyta an till övriga delar inom kommunplaneringen som exempelvis berör klimatanpassning och olika risk- och sårbarhetsanalyser.

### 1.1.2 Globala mål för hållbar utveckling

Dagvattenplanen har koppling till FNs globala mål för hållbar utveckling, vilka har tagits fram i syfte att skapa förutsättningar för att succesivt uppnå en hållbar samhällsutveckling fram till 2030 (UNDP, 2016). Totalt har FN satt upp 17 mål, vilka visas i Figur 1.



Figur 1. FNs 17 globala mål för hållbar utveckling (UNDP, 2016).

Flera av målen berör, direkt eller indirekt, hantering av dagvatten. De mål som är mest relevanta i detta sammanhang är:

- Rent vatten och sanitet
- Hållbar industri, innovationer, och infrastruktur
- Hållbara städer och samhällen
- Bekämpa klimatförändringen
- Hav och marina resurser
- Ekosystem och biologisk mångfald

### 1.1.3 Ramdirektivet för vatten

År 2000 antog alla medlemsländer i EU det så kallade ramdirektivet för vatten (vattendirektivet) vilket syftar till att uppnå helhetssyn och systematiskt arbete för att bevara och förbättra Europas vatten (EU, 2000). Ramdirektivet lägger grunden för den kvalitet och tillgång på vatten som EU-länderna inte får underskrida. Direktivet syftar till en effektivare samordning av resurser inom och mellan EU-länderna för att hantera brister i vattenmiljön. Vart och ett av Sveriges fem vattendistrikt har fattat beslut om fyra dokument som stöd för detta arbete; Förvaltningsplan, Åtgärdsprogram, Miljökvalitetsnormer och Miljökonsekvensbeskrivning. Dokumenten är fastställda för perioden 2016–2021.

### 1.1.4 Vattendistriktens åtgärdsprogram

Vattendelegationen för Västerhavets vattendistrikt beslutade under december 2016 om en ny förvaltningsplan för perioden 2016–2021. Planen innehåller bland annat åtgärdsprogram som riktar sig till kommuner och myndigheter. Åtgärderna har som syfte att möjliggöra att miljökvalitetsnormer för vattendistriktets vattenförekomster efterlevs (Vattenmyndigheten Västerhavet, 2016). Åtgärd nummer



8 i åtgärdsprogrammet lyfter särskilt fram dagvattenplanering som en viktig åtgärd, vilken lyder:

*"Kommunerna ska utveckla planer för hur dagvatten ska hanteras inom kommunen med avseende på kvantitet och kvalitet. Dagvattenplanerna ska bidra till att de åtgärder vidtas som behövs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. Åtgärden ska vara vidtagen senast tre år efter åtgärdsprogrammets fastställande."*

Åtgärden motiveras bland annat genom att den förväntade ökningen i andel *hårdgjorda* ytor och förtätning i stadsmiljön som leder till ökade flöden för recipienterna att hantera. Vidare lyfts dagvattnets innehåll av tungmetaller och andra förorenande ämnen fram som ett problem som behöver hanteras genom kommunala strategier för uppströmsarbete med rening nära källan.

#### 1.1.5 Nationella miljökvalitetsmål

Utöver arbetet kopplat till vattendirektivet arbetar Sverige sedan 1999 med nationella miljökvalitetsmål varav ett antal inbegriper hanteringen av vattenresurser. De miljökvalitetsmål som främst berör Dagvattenplanen är:

- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet.
- God bebyggd miljö
- Hav i balans och levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker



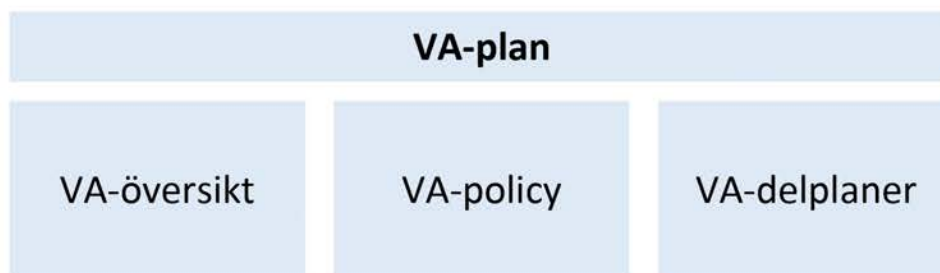
## 2. Relation till andra styrdokument

### 2.1 VA-planen

Dagvattenplanen är en av sex delplaner som ingår i den kommunala VA-planen. Delplanerna är:

- **Vattenförsörjningsplan**  
*Antagen av kommunstyrelsen i april 2016*
- **VA-utbyggnadsplan**  
*Antagen av kommunstyrelsen i april 2016*
- **Tillsynsplan för avlopp**  
*Antagen av miljö- och byggnadsnämnden i december 2016*
- **Dagvattenplan**  
*Antagen av kommunfullmäktige i maj 2017*
- **Drift- och underhållsplan för allmänt VA**  
*Kommande*
- **Brand- och släckvattenplan**  
*Kommande*

Delplanerna föregås av en VA-översikt som är en inventering av Kungälv kommunens allmänna och enskilda, anläggningar, vattentillgångar, recipientmiljöer och vattenskydd, samt en VA-policy som ger konkreta ställningstaganden och en utvecklingsriktning för det framtida arbetet med vatten- och avloppsfrågor. Dessa tre delar utgör tillsammans den kommunala VA-planen i enlighet med Figur 2.



Figur 2. VA-planens tre delar.

#### 2.1.1 Dagvattenplanens olika delar

Dagvattenplanen utgörs av tre delar enligt Figur 3. Den första delen utgörs av **Dagvattenpolicyn**, vilken ger ställningstaganden som anger riktning för hur kommunen förhåller sig till olika frågor beträffande dagvatten. Den andra delen utgörs av **Dagvattenhandboken** som har till syfte att konkretisera hur kommunen behöver arbeta för att möjliggöra ett effektivt dagvattenarbete som ligger i linje med Dagvattenpolicyn. Den tredje delen utgörs av **Åtgärdsförslag** som syftar till att utveckla kommunens hantering av olika dagvattenfrågor. **Error! Reference source not found.**





Figur 3. Dagvattenplanens olika delar

## 2.2 Andra styrdokument

Dagvattenplanen har även koppling till andra styrdokument som ligger utanför den kommunala VA-planen. I synnerhet handlar det om Översiktsplanen och Klimatanpassningsplanen.

### 2.2.1 Översiktsplan

Dagvattenplanen är ett strategiskt dokument som är avsett att användas som ett komplement till den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanen reglerar på övergripande nivå, användningen av mark- och vattenområden i kommunen. Översiktsplanen ger också en inriktning som visar vilka områden i kommunen som är prioriterade för exploatering och förtätning.

### 2.2.2 Klimatanpassningsplan

Under 2016 påbörjades ett arbete med att ta fram en kommunal klimatanpassningsplan. Dagvattenplanen relaterar till klimatanpassningsplanen när det handlar om frågor beträffande anpassning till ett blötare klimat. I arbetet med Klimatanpassningsplanen har en kartering beträffande stigande vatten och skyfall för vissa områden i kommunen tagits fram. Informationen finns tillgänglig i WebbGIS.

Klimatanpassningsplanen föreslår som åtgärd ett arbete med att ta fram ett tematiskt tillägg till Översiktsplanen där klimatfrågorna kommer att hanteras. Arbetet med ett sådant tillägg måste samordnas med Dagvattenplanen.



### 3. Syfte

Dagvattenhandboken syftar till att lyfta fram arbetssätt och verktyg som ska användas i syfte att uppnå Dagvattenpolicyns ställningstaganden. Avsikten är dessutom att tydliggöra vilka aktörer som bär ansvar för att frågor och krav lyfts i olika kommunala processer som berör dagvatten. Förhoppningen är ytterst att Dagvattenhandboken kommer att bidra till förbättrade förutsättningar för samhällsbyggande och samhällsförvaltning.

#### 3.1 Framtagande

För att skapa förutsättningar för ett brett förankrat och accepterat material så har handboken arbetats fram i en grupp med kompetenser från kommunens sektor för samhälle och utveckling. Teknikkonsulten Sweco har bidragit med viktig kompetens och erfarenhet i alla skeenden av arbetet. Kommunens representanter i arbetet har varit: Sten-Ove Dahllöf, Johan Emanuelsson, Erik Hallgren, Maria Hübinette, Jenny Järpler, Sune Karlsson, Erik Liedner, Maria Sandberg, Patric Silvländer, Mikael Svensson och Karolin Södermark. Swecos representanter i arbetet har varit Emelie Persson, Tove Lindfors, Charlotta Leissner och Tove Karnstedt.

#### 3.2 Metodik

För att få en bredare ingång till frågor som berör dagvatten har tre tema-workshops hållits med arbetsgrupp tillsammans med ytterligare tjänstemän och chefer från enheter som berörs av dagvatten i olika sammanhang. Teman för de olika tillfällena var:

- Workshop 1:            Klimat
- Workshop 2:            Kvalitet och kvantitet
- Workshop 3:            Ansvar

Med utgångspunkt i workshops och vidare diskussioner i arbetsgruppen har checklistor tagits fram för olika moment i kommunens arbetsprocesser såsom översiktsplanering, detaljplanering och bygglov (**Error! Reference source not found.**). Tanken med Checklistorna är att slå fast vilken enhet som bär ansvar i respektive uppgift.

Genom diskussion i arbetsgruppen har åtgärdsförslag, som syftar till att förbättra dagvattenhanteringen och kunskapen kring dagvatten i kommunen. Dessa förslag återfinns i dagvattenplanens tredje del. Förslagen har klassats med avseende på bedömd prioritet och uppskattad resursåtgång för att ge underlag inför genomförande av respektive åtgärd. Avsikten är att förslagen ska införlivas genom att de lyfts i enheternas årsbudget.

#### 3.3 Målgrupp

Dagvattenhandboken ska primärt användas som ett stöd för kommunanställda i frågor som berör dagvatten. Materialet kan med fördel kommuniceras externt för att tydliggöra kommunens arbetssätt.



#### **4. Mål och viljeinriktning**

Genom politiskt förankrade ställningstaganden och fastställda arbetssätt ökar förutsättningarna för kommunen att uppnå en enhetlig hantering och bild av dagvattenfrågorna. Målet är att Dagvattenhandboken ska bidra till att dagvattenhanteringen tas upp tidigt i kommunens olika samhällsbyggnadsprocesser och att kostsamma och svårlösta följdproblem på så vis kan undvikas.



## 5. Lagstiftning

Det finns flera olika lagstiftningar som reglerar frågor beträffande dagvatten. Det gör att det i vissa fall är svårt att utläsa vilka rättigheter och skyldigheter som gäller för inblandade parter. Faktorer som spelar roll för den juridiska hanteringen av dagvatten är exempelvis föroreningsinnehåll och vilka specifika områden som avvattnas.

### 5.1 Miljöbalken

Miljöbalken ställer krav på verksamhetsutövare samt fastighetsägare att se till att dagvatten renas eller tas om hand på ett sätt så att det inte orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön. Krav på att vattnet renas eller tas omhand kan därmed ställas.

Benämningen dagvatten används inte i miljöbalken. Att utsläpp av dagvatten ändå omfattas av miljöbalkens krav kan utläsas av kapitel 9 i miljöbalken. Exempelvis så faller dagvatten under definitionen för avloppsvatten i de fall det avleds för avvattning av mark inom detaljplan eller en begravningsplats. Enligt Havs- och vattenmyndighetens rapport, *Juridiken kring vatten och avlopp*, likställs dagvatten med avlopp om följande tre rekvisit är uppfyllda (HaV, 2015):

- Det har vidtagits mänsklig åtgärd för att avleda vattnet
- Vattnet finns inom detaljplanelagt område eller inom äldre stadsplan
- Vattnet avleds inte endast för en viss/vissa fastigheters räkning

Om dagvattnet klassas som ett avloppsvatten enligt 9 kapitel 2 § miljöbalken och en avloppsanordning inrättas, kan det krävas att man gör en anmälan eller ansöker om tillstånd för anläggningen.

Om en fysik åtgärd som förändrar vattnets djup eller läge, avvattnar mark, leder bort grundvatten eller ökar grundvattenmängden genom tillförsel av vatten ska utföras kan det vara anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kapitel miljöbalken. Är åtgärden inte tillståndspliktig bör anläggningen anmälas för samråd enligt 12 kapitel 6 § miljöbalken.

Även om dagvattnet inte är att beakta som avloppsvatten kan det ändå inrymmas i definitionen av miljöfarlig verksamhet. I de fall dagvatten kan vara en olägenhet för människors hälsa och miljö gäller kraven i miljöbalken.

En verksamhetsutövare är skyldig att planera och kontrollera anläggningen för att motverka att olägenheter för människors hälsa eller skador på miljön uppkommer, genom så kallad egenkontroll. Detta följer av 26 kapitel 19 § miljöbalken. Kravet på egenkontroll gäller oavsett om verksamheten är tillståndspliktig, anmälningspliktig eller inte. Vid behov kan också tillsynsmyndigheten enligt 26 kapitel 22 § miljöbalken förelägga en verksamhetsutövare att utföra de undersökningar som behövs för tillsynen. Verksamhetsutövare för dagvatten kan exempelvis vara fastighetsägare, väghållare, verksamhet som bedrivs på platsen eller den som ansvarar för ledningarna.

Skulle en miljöskada uppstå är det tydligt i miljöbalkens 2 kapitel 8 § att det är den som orsakar miljöskada som också bär ansvar för att avhjälpa miljöproblemet eller miljöskadan, avhjälpan åtgärder är anmälningspliktiga. Noterbart är att upplysningsplikt gäller för när en olycka inträffar och/eller förorening påträffas.

*"Alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälps i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. I den mån det föreskrivs i denna balk kan i stället skyldighet att ersätta skadan eller olägenheten uppkomma."*



Miljöbalken reglerar också kommuners och myndigheters skyldighet att se till att miljö kvalitetsnormer (MKN) följs (5 kapitel 3 § MB). MKN är bestämmelser om kraven på kvaliteten i vattnet. De grundläggande kraven är att uppnå "God ekologisk och kemisk status".

De krav/förbud som ställs utifrån miljöbalken får inte vara mer ingripande åtgärder än vad som behövs. Tillsynsmyndigheten ska därför alltid göra en rimlighetsavvägning med hänsyn till nyttan av skyddsåtgärden och andra försiktighetsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

## 5.2 Lag om allmänna vattentjänster

Lag om allmänna vattentjänster (LAV) reglerar kommunens skyldigheter och rättigheter när det handlar om tillhandahållande av allmänna vattentjänster (Miljö- och energidepartementet, 2006). Första paragrafen lyder:

*"Bestämmelserna i denna lag syftar till att säkerställa att vattenförsörjning och avlopp ordnas i ett större sammanhang, om det behövs med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön."*

Detta innebär att kommunerna har ett långtgående ansvar för att ordna vattentjänster och därigenom hantering av dagvatten. Om det finns behov av att ordna vattentjänster i ett större sammanhang för att skydda människors hälsa eller miljön så ska kommunen enligt LAV:

*"Bestämna det verksamhetsområde inom vilket vattentjänsten eller vattentjänsterna behöver ordnas, och se till att behovet snarast, och så länge behovet finns kvar, tillgodoses i verksamhetsområdet genom en allmän VA-anläggning."*

Enligt LAV ska kommunen därmed upprätta verksamhetsområde för de vattentjänster som behövs till skydd för människors hälsa och/eller miljön. För att uppnå en fungerande hantering av dagvatten behöver dock kommunen även ställa krav på lokal hantering av dagvatten, vilket beskrivs närmare under kapitel 8.

## 5.3 Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (PBL) ger kommunen verktyg för att styra placering av bebyggelse och anpassa fysiska förutsättningar för att möjliggöra en fungerande dagvattenhantering i bebyggd miljö (Boverket, 2015). Lagen reglerar kommunens planläggning i form av översiktsplan och detaljplaner. Dessutom styr lagstiftningen prövningar av förhandsbesked och lov. Grundtanken i PBL är att mark- och vattenområdets beskaffenhet, behov och läge ska bedömas för att säkerställa att områdenas användning blir och förblir ändamålsenlig.

PBL ger kommunen möjlighet att reglera förutsättningar beträffande fysisk miljö och ansvarsfördelning för att anpassa hanteringen av dagvatten (Boverket, 2015). Noterbart är dock att vattnets kvalitet och kvantitet inte kan regleras av denna lagstiftning.

Enligt PBL ska översiktsplaner syfta till att ge vägledning beträffande beslut som rör användningen av mark- och vattenområden samt klargöra hur byggd miljö ska nyttjas, utvecklas och bevaras (Näringsdepartementet, 2010). I PBL klargörs att kommunen bär ansvar för att översiktsplanen visar vilken inriktning utvecklingen av den fysiska miljön har på lång sikt.

PBL ger stöd för kommunerna att, genom fördjupningar eller tematiska tillägg till översiktsplanen, slå fast mer detaljerade förutsättningar för hur geografiska områden ska utvecklas och bevaras (Boverket, 2015). Boverket säger nedanstående om vatten- och dagvattenhantering i översiktsplaneringen.

*"Vattenanvändning och dagvattenhantering är frågor som på olika sätt självklart är lämpliga att närmare behandla i den översiktliga planeringen eftersom vattenförhållandena på flera sätt utgör förutsättning för markanvändning och exploatering."*



Genom PBL ges kommunen rätten att lösa in mark som exempelvis ska bli allmän plats (Boverket, 2015). Lagen ger också kommunen möjligheten att i detaljplaner reservera mark för de anläggningar och anordningar som krävs för att tänkt exploateringen ska vara lämplig.

## 5.4 Jordabalken

Enligt Jordabalken ska den som använder sitt eget eller annans markområde ta skälig hänsyn till omgivningen. Bestämmelser rörande rättsförhållanden mellan grannar återfinns i 3 kap. Jordabalken (Justitiedepartementet, 1970). Dessa regler klargör att fastighetsägare eller nyttjanderättshavare inte aktivt får leda ytvatten från fastighet, skötsel- eller vägområde in på annans fastighet om detta kan innebära att skador uppstår. Av rättsfall har det dock slagits fast att en fastighetsägare behöver tåla ett naturligt ytvattenflöde från ett område som är högre beläget (REV, 2014). I de fall en aktiv åtgärd såsom hårdgörning av ytor eller avvattnings av tak genomförs så bär dock den som utför åtgärden ansvar för eventuella konsekvenser som uppstår nedströms.



## 5.5 Väglagen

Lagen gäller för allmänna vägar. Något som är värt att känna till ur dagvattenhänseende är § 44, vilken klargör (Näringsdepartementet, 1971):

*"Inom ett vägområde får det inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd*  
*1. dras elektriska ledningar, vattenledningar eller andra ledningar,*  
*2. utföras arbeten på en redan dragen ledning."*

Är det fråga om en akut situation med skada på befintliga ledningar så är det dock accepterat att åtgärda problem med ledningar utan tillstånd eller anmälan. I sådant fall ska ledningsägaren så snart som möjligt meddela väghållningsmyndigheten. Det innebär att kontakt behöver tas med Trafikverket i de fall arbete i statliga vägar förekommer.

## 5.6 Anläggningslagen

Inrättandet av gemensamhetsanläggningar (GA) regleras i Anläggningslagen. GA kan inrättas för anläggningar som är av stadigvarande betydelse för flera fastigheter inom ett område (Justitiedepartementet, 1973). Lantmäterimyndigheten ansvarar för författningsarbete beträffande bildande av GA. Inrättande av dagvattenhantering som är till fördel för flera fastigheter i ett område har stöd i Anläggningslagen (REV, 2014). Kostnader för upprättande och skötsel av dagvattenanläggningen ska då belasta de fastighetsägare som drar nytta av anläggningen.

## 5.7 Lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet

I lagen regleras allmänna bestämmelser beträffande markavvattningssamfälligheter. Bland annat definieras grunder för kostnadsfördelning hos deltagare i markavvattningssamfälligheter (Miljö- och energidepartementet, 1999). Lagen reglerar även förutsättningar som gäller då vattenavlopp (dagvatten) leds genom vägar.

Under 3 kap 5 § klargörs att huvudmannen (och fastighetsägare utanför verksamhetsområde för VA) har möjlighet att nyttja anläggningar för markavvattning i syfte att avleda avloppsvatten från fastigheter (Miljö- och energidepartementet, 1999). I paragrafen står följande:

*"Kan ledningar för en markavvattning med väsentlig fördel användas för att avleda avloppsvatten från en fastighet, skall ägaren av denna fastighet delta i verksamheten, om ägaren själv eller den sökande till markavvattningen begär det. Detta skall gälla även vid avledande av avloppsvatten från verksamhets- området för en allmän vatten- och avloppsanläggning. Vad som sägs om fastighetens ägare skall då i stället gälla huvudmannen för anläggningen."*

## 5.8 Äldre vattenlag

Majoriteten av de vattenanläggningar som finns på landsbygden kom till under perioden 1900–1960 (Jordbruksverkets, 2014). Många av dessa bildades med stöd av 1918 års vattenlag, även kallad äldre vattenlagen (ÄVL). Lagstiftningen har bytts ut i två omgångar sedan ÄVL, men lagen kan vara bra att känna till vid studier av exempelvis äldre markavvattningsföretag.

## 6. Klimatförändringars påverkan på dagvattenhantering



Foto: Magnus Lidberg.

Som grund för sina klimatanalyser har SMHI använt olika scenarion beträffande utsläppen av växthusgaser fram till år 2100 (SMHI, 2015). De scenarion som har använts kommer från FNs klimatpanel och har beteckningen RCP (Representative Concentration Pathways). De olika scenariona grundas på differensen mellan den energimängd som träffar jorden genom solstrålning och den mängd energi som återförs till rymden. Ett högt RCP innebär att jorden bevarar en högre mängd energi än vad som är fallet vid ett lågt RCP. Den globala uppvärmningen beräknas öka lägst för RCP2.6 och kraftigast för RCP8.5. De olika scenariona är listade nedan.

- RCP2.6                   (2,6 W/m<sup>2</sup>)
- RCP4.5                   (4,5 W/m<sup>2</sup>)
- RCP6.0                   (6,0 W/m<sup>2</sup>)
- RCP8.5                   (8,5 W/m<sup>2</sup>)

Enligt SMHIs analyser förväntas medelnederbörden öka för hela Sverige. Ökningen väntas bli störst under vinter och vår (SMHI, 2015). I synnerhet förutspås en stegring av antalet skyfall med kort varaktighet. Den genomsnittliga procentuella ökningen av regn med kort varaktighet antas vara likartad för hela landet. Tabell 1 visar beräknad procentuell ökning av 10-årsregn från mätperioden 1961–1990 till perioderna 2021–2050 och 2069–2098, både för scenario RCP4.5 och RCP8.5

Tabell 1. Beräknad procentuell ökning av 10-årsregn mellan mätperioden 1961–1990 till perioderna 2021–2050 och 2069–2098 (SMHI, 2015).

| Varaktighet       | 2021–2050  |            | 2069–2098  |            |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|
|                   | RCP4.5 [%] | RCP8.5 [%] | RCP4.5 [%] | RCP8.5 [%] |
| <b>20 minuter</b> | 19         | 23         | 30         | 51         |
| <b>1 timme</b>    | 14         | 16         | 20         | 34         |
| <b>3 timmar</b>   | 13         | 13         | 17         | 29         |
| <b>12 timmar</b>  | 12         | 14         | 18         | 29         |

Den globala höjningen av havsnivån förväntas pågå under lång tid framöver. Vid år 2100 beräknas den uppgå till ca en meter jämfört med havsnivån år 2000 (SMHI, 2015). För Göteborgsregionen väntas den pågående landhöjningen kompensera effekten av havsnivåhöjningen och nettohöjningen fram till år 2100 förväntas därför bli ca 0,7–0,8 meter.





Klimatförändringar förväntas medföra utmaningar i hanteringen av dagvatten inom Kungälv kommun. Ett framtida ökat antal högtintensiva regn förväntas leda till ökad avrinning på ytor och att dagvattenledningar och kombinerade ledningar går fulla allt oftare. Kungälv kommun har en relativt liten andel kombinerade ledningar. Vattennivåerna i hav och vattendrag höjs succesivt, vilket leder till risk för översvämning och att det blir svårare att avleda dagvatten till recipienter via ledningssystem och diken.

En av de stora utmaningarna som uppstår med anledning av pågående klimatförändringar är anpassning av befintlig bebyggelse och infrastruktur (Svenskt Vatten, 2016). I sådana områden är det ofta kostsamt och svårt att öka säkerheten mot exempelvis översvämning. Vid exploatering av nya områden finns större möjlighet att säkerställa en god hantering av dagvatten genom exempelvis genomtänkt höjdsättning och att markområden reserveras som översvämningssytor. För att säkerställa att klimatförändringarna tas i beaktande under planering av bebyggelse ska alltid checklistorna under kapitel **Error! Reference source not found.** gås igenom.

## 6.1 Klimatfaktor för dimensionerande flöden

För att beakta framtidens klimat i utformningen av dagvattensystem så är det lämpligt att tillämpa någon form av klimatfaktor i dimensioneringsarbetet. Med grund i SMHIs olika klimatscenarion så rekommenderar Svenskt Vatten en klimatfaktor på minst 1,25 för nederbörd med varaktighet som understiger en timma (Svenskt Vatten, 2016). Nederbörd med varaktighet på mellan en timma och ett dygn bör en klimatfaktor på minst 1,20 användas. För planering inom Kungälv kommun ska alltid Svenskt Vattens senaste rekommendationer beträffande klimatfaktorer användas.

## 6.2 Samhällsviktig verksamhet

Det finns vissa typer av tjänster och anläggningar som är vitala för att upprätthålla samhällets grundfunktioner. Dessa brukar omnämnas som samhällsviktig verksamhet Enligt *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* (MSB) klassas en verksamhet som samhällsviktig om den uppfyller något av eller båda av följande kriterier (MSB, 2013):

*"Ett bortfall av, eller en svår störning i verksamheten som ensamt eller tillsammans med motsvarande händelser i andra verksamheter på kort tid kan leda till att en allvarlig kris inträffar i samhället."*

*"Verksamheten är nödvändig eller mycket väsentlig för att en redan inträffad kris i samhället ska kunna hanteras så att skadeverkningarna blir så små som möjligt."*

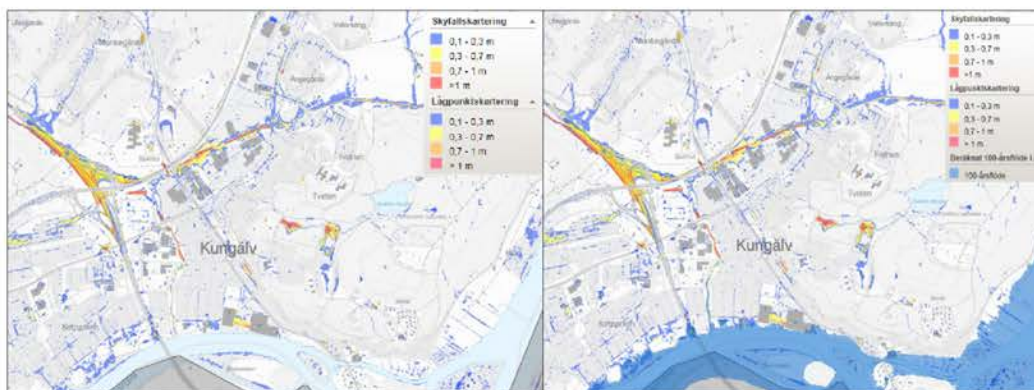
Samhällsviktig verksamhet behöver inkluderas i kommunens övergripande samhällsplanering och det pågående arbetet med klimatanpassning. I översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, planprogram, detaljplaner etc. så är det viktigt att det förs ett övergripande resonemang kring placering och långsiktig funktion för samhällsviktig verksamhet, se checklistor under kapitel **Error! Reference source not found.**

## 6.3 WebbGIS

Det finns idag användbara verktyg för kommunens tjänstemän att använda sig av i samhällsplaneringen. I det webbaserade kartsystemet, *WebbGIS*, finns bland annat möjlighet att se lågpunkter samt hur olika geografiska områden påverkas av skyfall och stigande nivåer i hav och vattendrag. Denna information ska beaktas för att undvika att bebygga på olämpliga platser som har eller sannolikt får problem med översvämningar i framtiden.

I ett första skede har kommundelar såsom centrala Kungälv, Diseröd, Kode, och Ytterby karterats och lagts till i kartsystemet. Ambitionen är att kommunen på sikt ska ha karteringsinformation för ytterligare delar av kommunen tillgänglig i *WebbGIS* (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen).

Skärmbild som visas i Figur 4 jämför ett scenario med normal vattennivå i vattendragen med ett scenario med 100-årsflöde i Göta älv för en del av centrala Kungälv. Det framgår att flera strandnära områden ligger under vattenytan vid 100-årsflöde.



Figur 4. Skärmbild från *WebbGIS* Kungälv över centrala Kungälv. Till vänster i figuren; normal vattennivå i Göta älv och Nordre älv. Till Höger i figuren; vattennivå vid 100-årsflöde (Lantmäteriet, 2016).

Informationen som finns tillgänglig i *WebbGIS* ska användas i olika planeringsskeden för att bedöma förutsättningar och identifiera potentiella problem beträffande bland annat dagvattenhantering inom olika geografiska områden i kommunen. I checklistorna under kapitel **Error! Reference source not found**, framgår när verktyget ska användas och vilken enhet som bär ansvar för att kontrollen görs.

## 6.4 Säkerhetsnivåer för höjdsättning av bebyggelse och infrastruktur

Det finns ett behov av att tydliggöra vilken säkerhet som behövs för olika typ av bebyggelse med avseende på stigande vatten i hav och vattendrag. Kungälv kommun behöver därför ta fram och politiskt besluta beträffande säkerhetsnivåer för höjdsättning av olika bebyggelsetyper och infrastruktur (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen). Säkerhetsnivåerna ska ha utgångspunkt i respektive områdes samspel med hav och vattendrag. Som utgångspunkt för detta arbete kan rapporten *Stigande vatten*, från länsstyrelserna i Västra Götalands och Värmlands län, användas.

## 7. Checklistor vid dagvattenplanering



Foto: Magnus Lidberg.

Frågorna kring dagvatten är ofta komplexa och när det handlar om ansvarsfördelning inom kommunens organisation råder ofta en oklarhet. Det är i vissa fall till exempel svårt att veta vilka krav som ska ställas beträffande rening och fördröjning av dagvatten. I andra fall är det inte utrett vilken del av den kommunala organisationen som ansvarar för ekonomi, drift och skötsel för en specifik dagvattenanläggning.

Denna del av Dagvattenhandboken utgörs av korta texter och checklistor med syfte att tydliggöra vilka frågor som behöver ställas beträffande dagvatten i olika kommunala processer. Dagvattenhantering utgör en viktig del vid planering och utformning av den fysiska miljön, såsom vid översiktsplan, detaljplaner och bygglov. Avsikten med checklistorna är att identifiera i vilket skede respektive fråga ska hanteras och vilken kommunenhet som ansvarar för att frågan adresseras.

*Det ska understrykas att den enhet som är ansvarig för en fråga inte nödvändigtvis bär kompetensen för att utreda eller besvara den. I sådana fall behöver den ansvariga enheten söka kompetens från andra enheter eller ta hjälp av en sakkunnig konsult.*

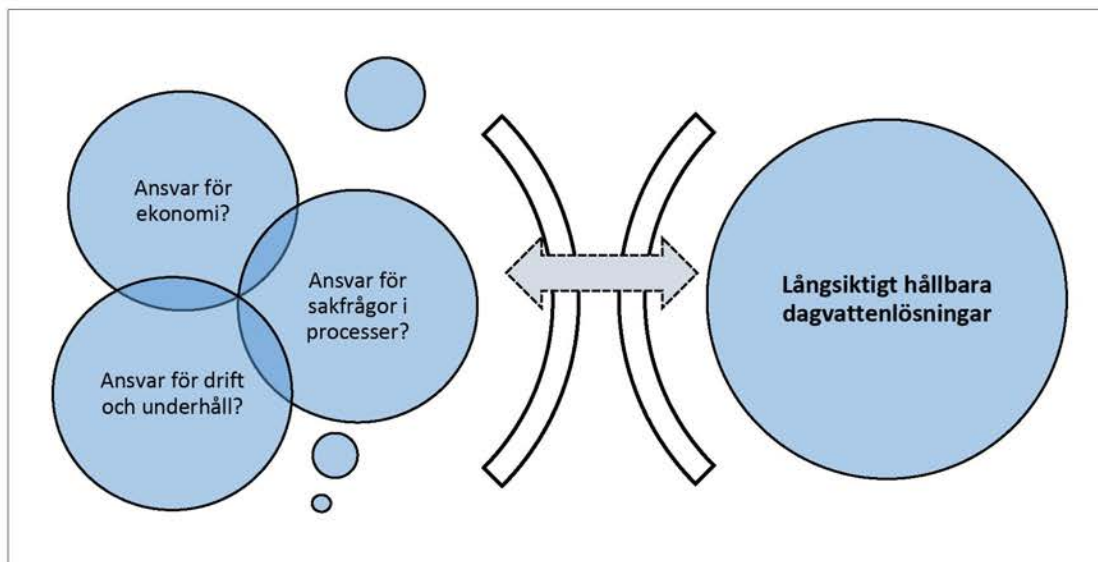
Avsikten med checklistorna är även att genom en tydligare ansvarsfördelning skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar hantering av dagvatten i Kungälv kommun. Checklistorna ska användas för att säkerställa att de kommunala processerna beaktar de ställningstaganden som finns i Dagvattenpolicyen.

Det kan i vissa fall vara befogat att flera enheter delar på det ekonomiska ansvaret för drift och underhåll. När det handlar om ansvaret för utförande av drift- och underhållsarbeten är det dock i de flesta fall fördelaktigt att en enhet får det uttalade ansvaret. Det är också av stor vikt att det finns dokumentation beträffande ansvarsfördelningen för ekonomi respektive utförandet av drift- och underhållsarbete. Genom att klargöra ansvarsbärare ökar möjligheten till att uppnå en välfungerande dagvattenlösning över tid.

För att göra det enklare att hantera frågorna som relaterar till drift- och underhåll av dagvattenanläggningar behöver riktlinjer beträffande ansvarsfördelningen tas fram (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen).

Inom Kungälvs kommunala förvaltning är det ofta enheterna för VA, park och gata som berörs av frågor som på olika sätt innefattar hantering av det fysiska dagvattnet. I samhällsplaneringsprocessen är dagvatten också en aspekt som i hög grad berör planerings-enheten och bygglovenheten. En

principbild över de frågeställningar beträffande ansvar som behöver redas ut för att nå långsiktigt hållbara dagvattenlösningar återfinns i Figur 5.



Figur 5. Frågeställningar att besvara för att nå långsiktigt hållbara dagvattenlösningar.

## 7.1 Planer

Följande kapitel beskriver de olika kommunala planeringsprocesserna och ger checklistor med syftet att säkerställa att dagvattenfrågorna lyfts i respektive skede. I många fall går det att vid fördjupad översiktsplanering, inför planbesked och vid detaljplanering att dra nytta av underlag som tagits fram i de tidigare planeringsprocesserna.

### 7.1.1 Översiktsplan

Översiktsplanen (ÖP) är ett instrument för att tydliggöra hur man ska möta framtida behov. ÖP syftar till att inventera de lokala förhållandena och fastställa principer för bebyggelsens utbredning och innehåll. I ÖP görs avvägningar mellan olika allmänna intressen. Den planerade övergripande vatten- och markanvändningen ska utredas och redovisas. ÖP är inte juridiskt bindande men vägledande vid efterföljande planläggning och vid ansökan om bygglov utanför planområde. Dagvattenhanteringen som presenteras i ÖP ska vara förenlig med ställningstaganden och inriktning i Kungälv Dagvattenplan.

I dagsläget finns ingen aktiv hantering av frågor beträffande dagvatten i Kungälv ÖP. Frågorna nedan får behandlas i senare planskede fram till dess att ÖP uppdaterats eller att ett eller flera tematiska tillägg som hanterar frågorna finns beslutade.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

| <b>Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor i ÖVERSIKTSPLAN</b><br>Kontrollera att samtliga punkter är hanterade ner till aktuellt steg i planprocessen.  |                       |
|--|-----------------------|
| <b>Arbetsmoment</b>  | <b>Ansvarig enhet</b> |
| 1) Kontrollera och undersök förutsättningar för dagvattenhantering genom att använda tillgängligt karteringsmaterial i WebbGIS beträffande havsnivåhöjning, skyfall och lågpunkter. Input till frågorna finns även i Kungälvs kommuns Klimatanpassningsplan.   | Planeringsenheten     |
| 2) Säkerställa att ÖP hanterar dagvatten i enlighet med Kungälvs Dagvattenplan. För att säkerställa att ÖP hanterar nödvändiga dagvattenfrågor ska följande aspekter beaktas: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Översvämningsområden</li> <li>b) Instängda områden</li> <li>c) Avrinningsområden och övergripande avrinningsstråk</li> <li>d) Lågpartier där dagvatten kan fördröjas</li> <li>e) Grönstråk som krävs för dagvattenhanteringen</li> <li>f) Säkerhetsnivåer för olika typer av bebyggelse anpassade till framtida vattennivåer i Göta älv, Nordre älv, havet och anslutande vattendrag</li> <li>g) Hänsyn till befintlig och framtida samhällsviktig verksamhet (kritisk infrastruktur/byggnader/tjänster etc.)</li> </ul> | Planeringsenheten     |
| 3) Håll bebyggelse borta från översvämningsområden och instängda områden där dagvattenhanteringen kan bli svårhanterlig  | Planeringsenheten     |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

### 7.1.2 Fördjupad översiktsplan och planprogram

En fördjupad översiktsplan (FÖP) eller planprogram (PP) upprättas om planeringen av ett område kräver att påverkan på omgivningen måste studeras ur ett bredare perspektiv. Det är viktigt att FÖP/PP är förenlig med målen i Kungälvs Dagvattenplan. Därför ska en övergripande dagvattenutredning tas fram i samband med utformningen av FÖP/PP. Om en FÖP eller PP inte utförs ska utredningspunkterna för FÖP/PP istället redovisas i samband med detaljplanen.

I dagsläget hanteras inte dagvatten i Kungälvs ÖP. Vid utförande av FÖP/PP måste därför även de delar som borde finnas med i en ÖP hanteras.

| <b>Checklista för god hantering av dagvattenfrågor i FÖRDLUPAD ÖVERSIKTSPLAN OCH PLANPROGRAM</b><br>Kontrollera att samtliga punkter är hanterade ner till aktuellt steg i planprocessen.   |                   |
|---|-------------------|
| Arbetsmoment  | Ansvarig enhet    |
| 1) Kontrollera och undersök förutsättningar för dagvattenhantering genom att använda tillgängligt karteringsmaterial i WebbGIS beträffande havsnivåhöjning, skyfall och lågpunkter. Input till frågorna finns även i Kungälvs kommuns Klimatanpassningsplan.  | Planeringsenheten |
| 2) Säkerställa att FÖP och PP hanterar dagvattenfrågor i enlighet med Kungälvs Dagvattenplan. För att säkerställa att FÖP och PP hanterar nödvändiga dagvattenfrågor ska följande aspekter beaktas: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Översvämningsområden</li> <li>b. Instängda områden</li> <li>c. Avrinningsområden och övergripande avrinningsstråk</li> <li>d. Lågpartier där dagvatten kan fördröjas</li> <li>e. Grönstråk som krävs för dagvattenhanteringen</li> <li>f. Säkerhetsnivåer för olika typer av bebyggelse anpassade till framtida vattennivåer i Göta älv, Nordre älv, havet och anslutande vattendrag.</li> <li>g. Markavvattningsföretag och andra berörda aktörer.</li> <li>h. In- och utflöden i området samt mottagande recipient.</li> <li>i. Särskilda krav (miljökvalitetsnormer, Natura 2000, vattenskyddsområde etc.).</li> <li>j. Befintlig/framtida bebyggelse, vägar, ledningar, etc. - framför allt det som bedöms vara samhällsviktig verksamhet.</li> </ul> | Planeringsenheten |
| 3) Att redovisa i FÖP/PP: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Principiell höjdsättning med angivna säkerhetsnivåer för olika typer av bebyggelse anpassade till framtida vattennivåer och angränsande recipienter.</li> <li>b. Områden/stråk för dagvattenrening och fördröjning, avrinningsvägar och viktiga grönstråk.</li> <li>c. Bedömning av nedströms påverkan avseende flöden och föroreningar, t.ex. möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer.</li> </ul>   | Planeringsenheten |
| 4) Reservera plats för dagvattenhantering, avrinningsvägar, grönstråk och fördröjning   | Planeringsenheten |
| 5) Identifiera mottagande recipient samt gör bedömning gällande recipientpåverkan och möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna  | Planeringsenheten |
| 6) Ta ställning till vilka krav som ska ställas på rening av dagvatten i området, se kapitel <b>Error! Reference source not found.</b> för mer information.   | Miljöenheten      |
| 7) Ta ställning till vilka krav som ska ställas avseende dimensionering av dagvattensystemet, fördröjning i området samt kvalitet på inkommande dagvatten till det allmänna dagvattennätet, (se kapitel <b>Error! Reference source not found.</b> ).  | VA-teknikenheten  |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

|  |                  |
|--|------------------|
| 8) Bedöm behov av kommunalt huvudmannaskap för dagvatten (dagvatten från gator och fastigheter). | VA-teknikenheten |
|--|------------------|

### 7.1.3 Planbesked

Meningen med planbesked är att alla som har för avsikt att genomföra en åtgärd ska kunna få ett snabbt och tydligt besked om huruvida kommunen tänker inleda ett planläggningsarbete eller inte.

I dagsläget hanteras inte dagvatten i Kungälv ÖP. Om en FÖP/PP inte hanterat frågor gällande översvämningsrisk p.g.a. stigande vatten, intensiv nederbörd och instängda områden måste detta beaktas innan planbesked ges.

| <b>Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor vid PLANBESKED</b><br>Kontrollera att samtliga punkter är hanterade ner till aktuellt steg i planprocessen.  |                   |
|---|-------------------|
| Arbetsmoment  | Ansvarig enhet    |
| 1) Kontrollera och undersök förutsättningar för dagvattenhantering genom att använda tillgängligt karteringsmaterial i WebbGIS beträffande havsnivåhöjning, skyfall och lågpunkter. Input till frågorna finns även i Kungälv kommuns Klimatanpassningsplan. | Planeringsenheten |
| 2) Beakta befintligt material i ÖP, FÖP/PP, som har med dagvattenfrågan att göra, för att göra en bedömning om byggnation kan genomföras utan olägenhet.  | Planeringsenheten |
| 3) Lämna inte planbesked för områden som inte lämpar sig för byggnation (t ex. vid översvämningsrisk och instängda områden).  | Planeringsenheten |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

#### 7.1.4 Detaljplan

Detaljplanen (DP) ska reglera mark- och vattenanvändningen i det aktuella området. I de planhandlingar som kommunen tar fram i samband med detaljplan ska det redogöras för hur vatten- och avloppsfrågan ska lösas. En dagvattenutredning ska utföras i samband med framtagandet av detaljplan. Plankartan och planbestämmelserna (som är juridiskt bindande) ska anpassas utifrån resultatet i dagvattenutredningen. Hur detaljplaner ska utformas och vilken typ av bestämmelser som har lagstöd i PBL utvecklas vidare i kapitel **Error! Reference source not found.** I planbeskrivningen ska den föreslagna dagvattenhanteringen finnas beskriven.

| <b>Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor i<br/>DETALJPLAN</b><br>Kontrollera att samtliga punkter är hanterade ner till aktuellt steg i planprocessen.   |                   |
|--|-------------------|
| Arbetsmoment   | Ansvarig enhet    |
| 1) Kontrollera och undersök förutsättningar för dagvattenhantering genom att använda tillgängligt karteringsmaterial i WebbGIS beträffande havsnivåhöjning, skyfall och lågpunkter. Input till frågorna finns även i Kungälv kommun Klimatanpassningsplan.   | Planeringsenheten |
| 2) Kontrollera att checklistans samtliga arbetsmoment från tidigare skeden i planeringsskeden har hanterats och fortfarande är aktuella. Använd dem som underlag och uppdatera dem vid behov.  | Planeringsenheten |
| 3) Genomför möte med berörda enheter och aktörer för att diskutera och dokumentera eventuella dagvattenanläggningar utifrån:<br>a) Vilken/vilka aktörer kommer att ansvara för driften av anläggningen?<br>b) Vilken/vilka aktörer kommer att betala för driften av anläggningen?<br>c) Vilka aspekter behöver beaktas för att anläggningen ska kunna driftas och skötas på ett bra sätt?<br>d) Vilka aspekter behöver beaktas för att uppfylla utsläppskrav?  | VA-teknikenheten  |
| 4) Ta fram dagvattenutredning som möjliggör att dagvatten i detaljplan hanteras i enlighet med Kungälv dagvattenpolicy. Utredningens resultat används som underlag vid framtagande av planbeskrivning och planbestämmelser.<br><br>Information som bör finnas med i <u>utredningen</u> :<br>a) Systemlösning/Förprojektering för dagvattenhantering<br>b) Beräknade dagvattenflöden innan och efter exploatering<br>c) Beräknade föroreningsmängder och koncentrationer innan och efter exploatering<br><br><u>Planbestämmelser</u> som kan anges:<br>a) Ytor reserverade för dagvattenåtgärder<br>b) Fördröjningskrav (se kapitel 8.2)<br>c) Detaljerad höjdsättning och säkerhetsnivåer för bebyggelsen om beräknade framtida vattennivåer så kräver<br><br>Information som kan finnas i <u>planbeskrivning</u> :<br>a) Renings- och fördröjningskrav (se kapitel 8.2. och 8.4)<br>b) Bedömd recipientpåverkan<br>c) Hur hänsyn visas till befintlig och framtida samhällsviktig verksamhet (kritisk infrastruktur/byggnader/tjänster etc.). | Planeringsenheten |
| 5) Bedöm behov av kommunalt huvudmannaskap för dagvatten ( <i>Dagvatten gata</i> och <i>Dagvatten fastighet</i> )  | VA-teknikenheten  |
| 6) Granska dagvattenutredningen och eventuella andra miljöutredningar utifrån MKN för recipienten samt besluta om reningskrav (se kapitel <b>Error! Reference source not found.</b> för mer information).  | Miljöenheten      |





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

7) Reglera användning av marken och utformning av dagvattenhanteringen  
(se kapitel 6 för mer information).

Planeringsenheten



### Exploaterings- och marköverlåtelseavtal

Genomförandet av en detaljplan ska grundas på det som finns att läsa i planbeskrivningen. Där ska t.ex. föreslagen dagvattenhantering finnas beskriven. Till varje exploatering kopplas ett genomförandeavtal, vilket antingen är ett exploateringsavtal eller marköverlåtelseavtal beroende på om marken är privat eller kommunal. Avtalet ska innehålla riktlinjer för höjdsättning och säkerställa att dagvattenhanteringen som tagits fram i dagvattenutredningen förverkligas.

| <b>Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor i EXPLOATERINGS- OCH MARKÖVERLÅTELSEAVTAL</b>  |                                |
|---|--------------------------------|
| <b>Arbetsmoment</b>   | <b>Ansvarig enhet</b>          |
| 1) Marköverlåtelse- och exploateringsavtal ska innehålla: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Detaljerade riktlinjer som säkerställer genomförande av dagvattenhantering. Detta kan i vissa fall ske genom hänvisning till planbeskrivning, VA-utredning, Kungälv kommun Dagvattenplan och/eller andra bestämmelser och utredningar.</li> <li>b) Ansvarsfördelning gällande drift och underhåll av föreslagna dagvattenanläggningar</li> <li>c) Eventuella överenskommelser beträffande kostnadsansvar för uppgradering eller flytt av VA-anläggningar</li> <li>d) Krav på att byggherren tillhandahåller protokoll från besiktning av dagvattenanläggning där dess avsedda funktion säkerställs. I avtalet ska framgå att byggherren ska överlämna protokoll och redovisa besiktning till VA-teknikenheten.</li> </ul> | Mark- och exploateringsenheten |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 7.2 Förhandsbesked

Förhandsbesked används vid bebyggelse utanför detaljplanelagt område. I ärendet ingår prövning av lösning för dagvattenhantering utifrån platsspecifika förutsättningar. Det ska kontrolleras att en fungerande dagvattenhantering kan åstadkommas samt att bebyggelsen inte riskerar att översvämmas eller orsaka översvämning för annan bebyggelse.

| <b>Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor vid FÖRHANDBESKED</b>   |                       |
|--|-----------------------|
| <b>Arbetsmoment</b>  | <b>Ansvarig enhet</b> |
| 1) Kontrollera och undersök förutsättningar för dagvattenhantering och översvämningsrisk (t.ex. läge, lutning och instängt område) genom att använda tillgängligt karteringsmaterial i WebbGIS beträffande havsnivåhöjning, skyfall och lågpunkter.  | Bygglovenheten        |
| 2) Informera sökanden om Kungälv Dagvattenpolicy och Dagvattenhandbok.   | Bygglovenheten        |
| 3) Informera sökanden om jordart och möjlighet till infiltration (enligt SGUs jordartskartor)  | Bygglovenheten        |
| 4) Besök platsen och/eller genomför kartstudier för att bedöma lokaliseringens lämplighet med avseende på:<br>a) Lutning i området<br>b) Läget i förhållande till omkringliggande bebyggelse<br>c) Kontrollera att byggnader inte placeras i ett instängt område (från vilket dagvatten inte kan avrinna ytligt)<br>d) Kontrollera att marken har en lutning som avleder dagvatten från den föreslagna byggnaden<br>e) Kontrollera att bebyggelsen inte ökar översvämningsrisken för omkringliggande bebyggelse (t.ex. genom att skapa instängda områden eller genom att bidra till en kraftig ökning i dagvattenflöden som avleds över annans mark) | Bygglovenheten        |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

### 7.3 Nybyggnadskarta och VA-uppgift

Nybyggnadskarta behövs vid nybyggnad inom detaljplanlagt område och ska redovisa planförhållanden. I samband med att sökanden beställer en nybyggnadskarta beställs även en VA-uppgift. Detta för att i ett tidigt skede tydliggöra för fastighetsägaren vad som behöver göras för att avleda dagvatten och minimera risken för översvämningar. VA-uppgiften används för att förmedla eventuell viktig information gällande förbindelsepunkt och andra förutsättningar för dagvattenhanteringen på platsen. Utifrån nybyggnadskartan tar sökanden fram en situationsplan i vilken planerade marknivåer i fastighetsgräns och mot angränsande gata redovisas.

| Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor i NYBYGGNADSKARTA OCH VA-UPPGIFT  |                      |
|---|----------------------|
| Arbetsmoment  | Ansvarig enhet       |
| 1) Tillhandahåll nybyggnadskarta som redovisar planbestämmelser för området.  | Kart- och mätenheten |
| 2) Tillhandahåll VA-uppgift som vid behov kan redovisa:<br>a) Eventuell förbindelsepunkts plan- och höjdläge samt ledningsdimension<br>b) Tillåten plushöjd på färdigt golv<br>c) Dämningsnivå för dagvatten i förbindelsepunkt<br>d) Eventuella krav/rekommendationer beträffande fördröjning och rening av dagvatten<br>e) Eventuella krav gällande pumpning av dag- och dränvatten | VA-teknikenheten     |
| 3) Informera sökanden om Kungälv Dagvattenpolicy och Dagvattenhandbok.  | VA-teknikenheten     |



## 7.4 Processerna för bygglov och marklov

Vid processerna för bygglov och marklov inom detaljplan regleras att samtliga krav i gällande detaljplan är uppfyllda. I de fall detaljplan inte behandlar dagvattenhantering eller då detaljplan saknas rekommenderas att sökande i ett tidigt skede informeras om förutsättningarna för dagvattenhantering i området. Dessutom ska sökande informeras om Kungälv Dagvattenpolicy och Dagvattenhandbok.

I bygglovs- och marklovsprocesserna ska byggherren visa hur dagvatten hanteras utan att skapa olägenhet för hus och mark. Lutning och nivåer inom fastigheten och mot omgivningen ska redovisas. I bygglovs- och marklovshandling ska byggherren redovisa en teknisk beskrivning för hur dagvattnet ska hanteras. Om det finns behov av att avleda dagvatten till befintligt dike ska byggherren kartlägga vem som är huvudman för diket. I sådant fall ska huvudmannen klargöra om diket har kapacitet för det tillkommande vattnet.

I kontrollplanen som används vid byggnation ska nödvändiga moment som krävs för att uppnå hållbar dagvattenhantering ingå.

| Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor i PROCESSERNA FÖR BYGGLOV OCH MARKLOV  |                |
|--|----------------|
| Arbetsmoment   | Ansvarig enhet |
| 1) Avses bygglov eller marklov utanför detaljplanelagt område se kapitel 0 <i>Förhandsbesked</i> , avses bygglov eller marklov inom detaljplanelagt område se kapitel 0 <i>Nybyggnadskarta och VA-uppgift</i>  | Bygglovenheten |
| 2) Informera sökanden om jordart och möjlighet till infiltration.  | Bygglovenheten |
| 3) Vid bygglov/marklov inom detaljplan regleras att samtliga krav i gällande detaljplan är uppfyllda. Hanteras inte dagvattenfrågorna i detaljplan behöver de lyftas i bygg- och marklovsprocessen.  | Bygglovenheten |
| 4) Informera sökanden om att det kan krävas att göra anmälan eller söka tillstånd för anläggandet av dagvattenlösningar.   | Bygglovenheten |
| 5) Inom verksamhetsområde granskas dagvattenhanteringen med avseende på:<br>a) Tillåten plushöjd på färdigt golv<br>b) Dämningsnivå för dagvatten i förbindelsepunkt (motsvarar marknivå)<br>c) Tillåtet med källare eller inte<br>d) Eventuella krav/rekommendationer beträffande pumpning av dag- och dränvatten<br>e) Eventuella krav/rekommendationer beträffande fördröjning och rening av dagvatten. | Bygglovenheten |
| 6) Under tekniskt samråd redovisar sökanden dagvattenlösningens dimensioner samt placering av eventuellt utlopp och bräddutlopp.   | Bygglovenheten |
| 7) Säkerställ att det finns en kontrollplan för utförandet av dagvattenanläggningen.   | Bygglovenheten |

Kommunen ser ett behov av att kunna tillhandahålla ett pedagogiskt informationsunderlag till sökande av bygg- och marklov. Detta föreslås som åtgärd under Dagvattenplanens tredje del.



## 7.5 Anläggningskedde

Det är viktigt att gällande bestämmelser från detaljplanen, köpeavtal, informations skrifter och bygglov följs under byggnationen. Under hela anläggningskedet är det viktigt att informera om och kontrollera att gällande bestämmelser och avtal uppfylls.

Det är av stor vikt att dagvattenhanteringen, höjdsättningen och utformningen av tekniska lösningar finns väl dokumenterade och tillgängliga för byggherren. I god tid innan byggnation av fastighet eller ett större exploateringsområde påbörjas behöver de som berörs av projektet kallas till ett startmöte. Det kan vara de berörda kommunala enheterna, byggherrar, entreprenörer, projektörer, kontrollorgan m.fl. För att undvika felaktigt utförande i fält ska löpande kontroller utföras. Exempel på vad som ska kontrolleras är dagvattenanläggning, grundbottenbesiktningar, dränerings- och kapillärbrytande skikt, återfyllning, provtryckningar av VA samt anslutningskontroll. Den löpande kontrollen kan utföras av en intern eller extern kontrollant.

Dagvattenanläggningen ska vara inkluderad i kontrollplanen för byggnation. Vid anläggningar som är komplicerade och dyra att anlägga kan checklistor och löpande fotodokumentation användas för att följa upp arbetet. Besiktningen av dagvattenanläggningen är viktig för att säkerställa att föreslagna lösningar för dag- och dränvatten fungerar på avsett vis och inte ger upphov till några negativa konsekvenser. Besiktningen ska kontrollera att dagvattenanläggningen har utförts i enlighet med dagvattenplan och framtagna handlingar. Exempel på vad som kan behöva kontrolleras vid besiktningen är inlopp, utlopp, höjdsättning, materialval, infiltrationskapacitet m.m.

| Checklista för säkerställande av god hantering av dagvattenfrågor under ANLÄGGNINGSSKEDEN   |                  |
|---|------------------|
| Arbetsmoment  | Ansvarig enhet   |
| 1) Informera byggherren om försiktighetsåtgärder beträffande dagvattenhantering i enlighet med Miljöbalken.   | Miljöenheten     |
| 2) Granska byggherrens föreslagna åtgärder för att uppnå miljöbalkens krav samt eventuellt förelägga om försiktighetsåtgärder i enlighet med Miljöbalken.   | Miljöenheten     |
| 3) Granska och kontrollera byggherrens föreslagna åtgärder inom verksamhetsområde för dagvatten genom platsbesök alternativt fotodokumentation.   | VA-teknikenheten |
| 4) Följ upp genomförandeavtal genom granskning av inskickat protokoll från besiktning av dagvattenanläggningar (enligt kapitel 5.2.). Vid felaktigheter i anläggningens utförande återkopplas mot byggherren. | VA-teknikenheten |
| 5) Följ upp upprättad kontrollplan för dagvattenanläggningen.   | Bygglovenheten   |

## 8. Dagvattenhantering i områden med befintlig bebyggelse

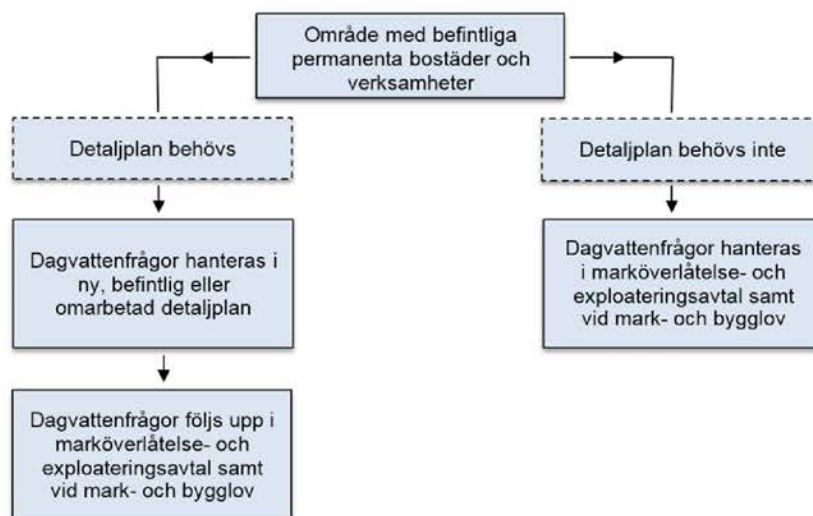


### 8.1 Områden med befintliga permanenta bostäder och verksamheter

Vid exploatering i områden som innefattar befintliga permanenta bostäder gäller Dagvattenpolicyn och Dagvattenhandboken på samma vis som de gör vid exploatering på jungfrulig mark. Den stora skillnaden är att bebyggelsens höjdsättning och höjdmässiga relation till recipient och ledningar ofta redan är fastställd. Man måste därför vara extra noggrann när man utreder förutsättningarna för dagvattenhanteringen med avseende på t.ex. marklutningar, instängda områden, in- och utlopp. Detsamma gäller i de fall åtgärder för förbättrad dagvattenhanteringen krävs i områden utan att det föranleds av någon typ av exploatering. Det kan bero på att området anses känsligt ur dagvattenperspektiv och för att man vill undvika eventuella framtida skador och kostnader.

I befintliga områden analyseras förutsättningarna på plats med avseende på vilka områden som kan behöva extra skydd och vilka områden som kan anpassas och nyttjas för rening och fördröjning av dagvatten. Möjligheter att förbättra dagvattenhanteringen genom minskad belastning av föroreningar på recipienter och minskade flöden till nedströms ledningssystem ska tillvaratas. Vägar, GC-vägar, busshållplatser, parkeringar och lekplatser är exempel på platser som kan anpassas för att omhänderta dagvatten. I vissa fall kan sådana lösningar vara avgörande för att exploatering i områden med begränsad kapacitet i nedströms ledningar ska gå att genomföra.

Det är viktigt med ett kommunövergripande samarbete mellan enheterna i ett tidigt skede inför exploatering oavsett om den är kopplad till detaljplan eller inte. Om det krävs detaljplan så ska checklistan under kapitel 5.1.4 användas. I de fall detaljplan saknas behöver dagvattenfrågorna lyftas i samband med utformning av maktöverlåtelse- och/eller exploateringsavtal (se kapitel 5.2) samt vid mark- och/eller bygglov (se kapitel 5.5). Figur 6 visar schematiskt i vilka processer dagvattenfrågorna behandlas beroende på om det aktuella området kräver detaljplan eller inte.



Figur 6. Hantering av dagvattenfrågor i områden med befintliga permanenta bostäder och verksamheter.

## 8.2 Omvandlingsområden

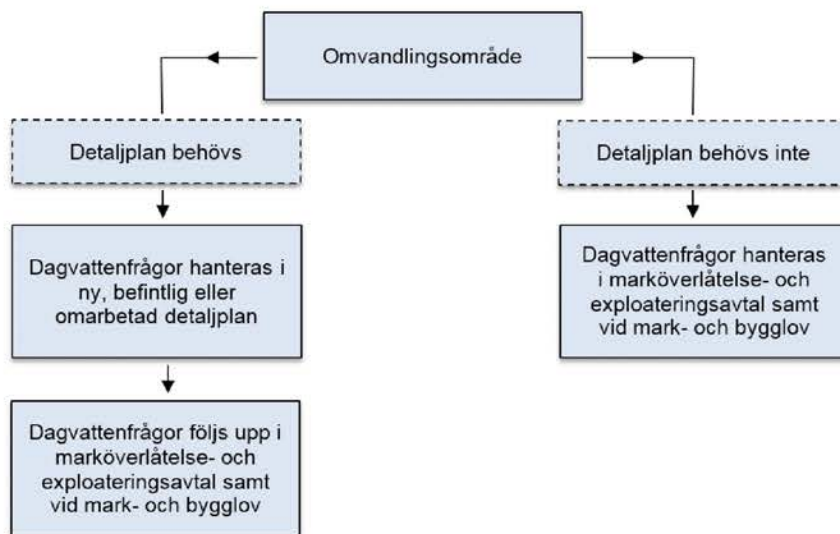
Områden som tidigare dominerats av bebyggelse med fritidshus, men som utvecklats mot en hög andel permanenta boenden brukar omnämnas omvandlingsområden. Typiskt för dessa områden är att de har befintliga enskilda lösningar som inte klarar att leva upp till de krav som ställs för ett modernt permanentboende.

Vid utbyggnad av vatten- och spillvattennät till omvandlingsområden ska behovet av en allmän dagvattenlösning utredas. För att bedöma behovet av en kommunal dagvattenhantering behöver kommunen göra en gemensam utvärdering av den befintliga dagvattenhanteringen i området. Dessutom behöver det utredas vilka förändringar i dagvattenavrinningen som kan förväntas till följd planerad exploatering i området.

I många fall blir omvandlingsområden föremål för detaljplaner eftersom användningen av mark- och vattenområden förväntas förändras kraftigt. Utifrån den planerade exploateringen i området fastställs om detaljplan för området krävs eller inte, eller om eventuell befintlig detaljplan behöver omarbetas för att bli funktionell. Om så är fallet så ska dagvattenfrågorna behandlas enligt checklistan under kapitel 5.1.3.

I de fall nya detaljplaner inte behövs så behöver dagvattenfrågan hanteras i samband marköverlåtelse- och/eller exploateringsavtal (se kapitel 5.2) samt vid mark- och/eller bygglov (se kapitel 5.5). Figur 7 visar schematiskt i vilka processer dagvattenfrågorna behandlas beroende på om det aktuella omvandlingsområdet kräver detaljplan eller inte.





Figur 7. Hantering av dagvattenfrågor för omvandlingsområden.

## 9 Planbestämmelser för dagvattenhantering



### 9.1 Vad får regleras i detaljplan?

Detta kapitel ska fungera som ett stöd kring vad som får regleras i detaljplan. Kapitlet syftar till att tjänstemän på kommunen ska ha en samstämmig bild av hur planering av dagvattenhantering ska skötas. Underlag till kapitlet är framför allt Boverkets hemsida samt PBL.

Detaljplaner ska reglera mark- och vattenanvändningen i det aktuella området. I de planhandlingar som kommunen tar fram i samband med detaljplan ska det redogöras för hur vatten- och avloppsfrågan ska lösas. Om dagvattnet är ett problem som kräver särskild hantering ska kommunen ta fram de underlag som behövs för att kunna visa att problemet går att lösa så att marken kan bli lämplig för de ändamål som detaljplanen tillåter.

Vid utformning av detaljplan bör man utgå från dagvattenutredningens förslag på dagvattenhantering. Plankartan och planbestämmelserna är juridiskt bindande. Planbestämmelser ska ha stöd i 4 kap. PBL och vara förenliga med de syften som anges i 2 kap. PBL. Man ska utgå från syftet med planläggningen och inte reglera mer än vad som behövs för att uppfylla syftet med planen. Att möjliggöra markens lämplighet och att inte reglera sådant som regleras någon annanstans är viktiga principer.

Bestämmelserna reglerar markutnyttjande i området men ska inte styra enskilda individers framtida agerande. De ska vara tydliga så att enskilda fastighetsägare och andra berörda kan utläsa vad som förväntas av dem. Användningsbestämmelser och egenskapsbestämmelser ska redovisas separat. Varje enskild fråga som regleras ges en separat planbestämmelse. Planbestämmelser ska inte vara så detaljerade att de i onödan begränsar teknikval och metoder att genomföra planen. Då tekniken ständigt utvecklas kan för precisa bestämmelser vara föråldrade när planen ska genomföras.

Till planen hör en planbeskrivning som inte är juridiskt bindande. I planbeskrivningen ska man förklara syfte och utformning av dagvattenhanteringen för att tydliggöra helheten. Här förklaras och motiveras planens utformning på ett sätt så att implementeringen förenklas.

Detaljplan behandlar dagvattenhantering för kvartersmark och allmän platsmark.

Dagvattenanläggningar som ingår i en allmän VA-anläggning och som inte ska vara allmänt tillgängliga lokaliseras till kvartersmark avsedd för annat än enskilt byggande. I detaljplan betecknas användningen av sådan mark med E och användningen preciseras så att det framkommer vilken typ av anläggning som avses. Det kan t.ex. vara ett fördröjningsmagasin eller ett biofilter. Om anläggningen tillför kvaliteter som kan vara till nytta för allmänheten kan de lokaliseras på allmän plats.



I gatumiljö kan växtlighet användas för att dölja eller synliggöra dagvattenanläggningen. I detaljplan regleras anläggningarna med egenskapsbestämmelser för allmän plats. På plankartan betecknas de i klartext med gemena bokstäver. I den mån det behövs kan kommunen i detaljplan reservera mark för allmännyttiga dagvattenledningar inom kvartersmark (så kallade u-områden).

Om dagvattenutredningen förespråkar en dagvattenanläggning för att uppnå viss rening och ett visst utflöde från området får det förklaras i planbeskrivningen. I plankartan får inte planbestämmelser som reglerar vattenflöden eller val av teknik användas. I plankartan och bestämmelserna får istället anläggningens utbredning och djup anges vilka skapar förutsättningar för att uppnå ett visst utflöde och rening.

Föreligger ett behov att reglera markförhållandena på allmän plats för att dagvattenhanteringen ska kunna lösas kan markens höjd och lutning regleras i planen. På så sätt kan ytliga avrinningsvägar säkerställas. Det kan anges med hjälp av plushöjder (exempelvis +3,2 m) och lutningsförhållanden (exempelvis 1:6) vilka förtydligas med en pil vars riktning anger lutningens riktning. Plushöjder reglerar vanligtvis en viss punkt men kan kopplas till en angiven användnings- eller egenskapsyta.

I detaljplan kan bestämmelser om skydd för säker avvattnings, som avskärande diken eller skyddsvallar, anges. Dikets djup och vallens höjd bör också anges. Vid behov kan bestämmelser reglera i vilken mån marken får hårdgöras. Det kan anges att marken inte får hårdgöras eller att den får hårdgöras till en viss procent. Även förekomsten av vegetation kan regleras med planbestämmelser. Det bör poängteras att vegetation är föränderlig över tid vilket gör dessa bestämmelser är svåra att tillämpa och ha tillsyn över.

Om det behövs för att en viss dagvattenlösning ska kunna genomföras och för att avvattnings av enskilda fastigheter ska fungera säkert kan kommunen ange förutsättningar för kvartersmark i detaljplan. Det görs på samma vis som för allmän plats och kan t.ex. gälla markens höjd, lutning och procent hårdgjord yta.

Om det krävs särskilda skyddsåtgärder inom en enskild tomt för att dagvatten inte ska skada byggnader kan det regleras. Som skyddsåtgärder kan också restriktioner vad gäller möjligheten att anlägga källare och lägsta golvnivå anges. Genomförandet av dessa åtgärder kan i detaljplan uttryckas som villkor för att bygglov eller startbesked ska kunna ges. På så sätt kan kommunen försäkra sig om att åtgärden verkligen blir av.

Även om planområdet ligger utanför verksamhetsområde för dagvatten har kommunen ansvar för att marken som tas i anspråk ska bli lämplig för den användning som detaljplan medger. Precis som för detaljplan inom verksamhetsområde ska kommunen reglera de fysiska förutsättningarna så att dagvattenhanteringen kan lösas. Planbestämmelser som kan användas är desamma som för verksamhetsområde för dagvatten.

Utanför verksamhetsområden för vattentjänster är LAV inte tillämplig. Ansvaret för de gemensamma dagvattenanläggningarna faller då på de enskilda fastighetsägarna. De anläggningar som ska vara gemensamma kan behöva regleras särskilt för att säkra ett genomförande. I detaljplan kan kommunen ange vilka anläggningar som ska vara gemensamma, vilka fastigheter som ska ingå i gemensamhetsanläggningen och vilka ytor som ska tas i anspråk för anläggningen.

## 9.2 Exempel på planbestämmelser

Syftet med kapitlet är att presentera förslag på planbestämmelser som kan vara relevanta att använda i syfte att reglera och säkerställa hantering av dagvatten i DP. I Tabell 2-7 följer både så kallade användningsbestämmelser som reglerar vad marken får användas till och egenskapsbestämmelser som reglerar hur en plats ska utformas, ordnas, nyttjas eller skyddas. Värt att understryka är att tolkningen av vad som kan skrivas som planbestämmelser i rådande rättsläge är oklar och osäker. I många fall är det syftet bakom bestämmelsen som avgör om ett plankrav är gångbart eller inte.



Tabell 2. Användningsbestämmelser för allmän plats.

| Bestämmelse | Förklaring   |
|-------------|--|
| PARK        | Anlagd park  |
| PARK1       | Anlagd park med dagvattenmagasin                                       |
| NATUR       | Naturområde  |
| NATUR1      | Naturområde med dagvattenmagasin                                       |
| SKYDD       | Område som skyddar mot störning, markförorening, översvämning, erosion |




Tabell 3. Egenskapsbestämmelser för allmän plats.

| Bestämmelse  | Förklaring  |
|--------------|---|
| plac         | Pumpstation ska placeras i direkt anslutning till dagvattendammen   |
| +0,0         | Föreskriven höjd över nollplanet.<br>Markens höjd får inte ändras.  |
| 1:5          | Största lutning. (förtydligas med pil, där pilriktning anger att marken stiger uppåt)                                 |
| dike         | Dike för dagvattenhantering. (ange djup)  |
| biofilter    | Yta för omhändertagande av dagvatten.   |
| damm         | Damm för dagvattenhantering   |
| plantering   | Plantering<br>Trädet får inte fällas  |
| infiltration | Marken får inte hårdgöras.<br>Minst X % av markytan ska vara tillgänglig för infiltration av dagvatten.               |
| våtmark      | Anlagd våtmark tillika utjämningsmagasin.<br>Naturlig våtmark för rening av dagvatten.<br>Reserverad yta för våtmark. |

Tabell 4. Användningsbestämmelser för kvartersmark.

| Bestämmelse | Förklaring                         |
|-------------|------------------------------------|
| E1          | Uppsamling av dagvatten            |
| E2          | Biofilter för dagvatten            |
| E3          | Dike för dagvatten                 |
| E4          | Dagvattenmagasin                   |
| E5          | Mark för infiltration av dagvatten |
| E6          | Pumpstation                        |

Tabell 5. Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.

| Bestämmelse   | Förklaring  |
|---|---|
| e125  | Högsta andel byggnadsarea i procent av fastigheten  |
| "prickas"   | Prickad mark får inte bebyggas  |
| "korsprickad"   | Korsprickad mark får endast bebyggas med komplementbyggnad  |
| p1  | Byggnader ska placeras minst x meter från fastighetsgräns   |
| b1  | Byggnader får inte utföras med källare  |
| b2  | Grundläggning endast på gjuten platta   |
| b3  | Byggnader ska utföras så att naturligt översvämmande vatten upp till nivå +0,0 meter över nollplanet inte skadar byggnadens konstruktion.                                 |
| b4  | Takvatten ska infiltreras på tomten   |
| b5  | Husgrundernas dräneringsvatten ska ledas till infiltrationsdikenas uppsamlingsrör.  |
|  | Största djup i meter för dränerande ingrepp   |
|  | Lägsta nivå i meter över nollplanet för dränerande ingrepp  |
|  | Lägsta schaktningsnivå i meter över nollplanet.   |
| +0,0:   | Föreskriven höjd över nollplanet. (Vanligtvis reglerar en plushöjd en viss punkt, Men bestämmelsen kan kopplas till en angiven användnings eller egenskapsyta).           |
| n1  | Marken får inte hårdgöras<br>Minst 50 % av fastighetsarean/egenskapsytan ska vara genomsläpplig och får inte hårdgöras<br>Träd och buskar ska finnas (ex. x% av tomtarea) |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

|    |  |
|----|--|
| n2 | Nya markhöjder ska ansluta mot befintliga slänter                        |
| n3 | Träd ska bevaras eller ersättas med likvärdigt.<br>Träd får inte fällas. |

Tabell 6. Skydd mot störningar.

| Bestämmelse | Förklaring  |
|-------------|---|
| m1          | Vall ska anläggas med en höjd till + 0,0 meter över nollplanet. (kombinera med administrativ bestämmelse) |
| m2          | Avskärande dike ska anläggas (kombinera med administrativ bestämmelse)                                    |

Tabell 7. Administrativa bestämmelser.

| Bestämmelse | Förklaring   |
|-------------|--|
| u1          | Marken ska vara tillgänglig för infiltrationsdike och uppsamlingsrör   |
| g           | Marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning. (Observera att g-bestämmelsen inte kan ange för vilket ändamål gemensamhetsanläggningen inrättas och att den inte heller garanterar ett genomförande eftersom prövningen sker i efterhand enligt Anläggningslagen. Krävs det ett genomförande av en viss gemensamhetsanläggning måste kommunen använda fastighetsindelingsbestämmelser.) |

## 10 Krav på dimensionering, fördröjning och rening



Foto: Magnus Lidberg.

### 10.1 Dimensionering av dagvattensystem

I Kungälv kommun har man tagit ställning kring att göra medvetna materialval för att begränsa avrinningen samt att använda sig av trög, ytlig avledning av dagvatten. Vid dimensionering av dagvattensystem och beräkningar av fördröjningsvolymerna ska alltid Svenskt Vattens senaste publikationer användas för att avgöra återkomsttid, klimatfaktor och beräkningsmetoder. VA-huvudmannen ansvarar för utformningen av den allmänna VA-anläggningen så att funktionen säkerställs upp till dimensioneringskrav enligt Svenskt vattens publikationer.

När dagvattenledningarna går fulla når dagvattnet till slut markytan. Vilka konsekvenser som uppstår när dagvatten avrinner ytligt på marken bestäms av hur bebyggelse och övrig infrastruktur är utformad och höjdsatt. Denna typ av planering är inte en fråga enbart för VA-huvudmannen utan är något som den kommunala förvaltningen som helhet ansvarar för. Svenskt Vatten anger att kommunen bör säkerställa att den fysiska miljön utformas så att återkomsttiden för marköversvämning, med skador på byggnader som följd, sätts till över 100 år (Svenskt Vatten, 2016). Tabell 8 anger miniminivåer för vilka återkomsttider som ska användas vid dimensionering av nya dagvattensystem (duplikatsystem).

Tabell 8. Nya dagvattensystem behöver utformas för att klara följande minimikrav beträffande återkomsttider för olika händelser (Svenskt Vatten, 2016).

|                                   | VA-huvudmannens ansvar                  |  | Kommunens ansvar                                |
|-----------------------------------|---|--|---|
|                                   | Återkomsttid för regn vid fylld ledning | Återkomsttid för trycklinje i marknivå | Återkomsttid för marköversvämning med skador på |
| <b>Gles bostadsbebyggelse</b>     | 2 år                                    | 10 år                                  | > 100 år  |
| <b>Tät bostadsbebyggelse</b>      | 5 år                                    | 20 år                                  | > 100 år  |
| <b>Centrum- och affärsområden</b> | 10 år                                   | 30 år                                  | > 100 år  |

Kungälv kommun behöver se över och politiskt ta ställning till vilken dimensionerande återkomsttid som ska användas för marköversvämningar som ger skador på byggnader (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen). Detta blir ett verktyg att använda vid utformning av den fysiska miljön.

Kungälv kommun gör i Dagvattenpolicyn följande ställningstagande, i syfte att minska risk för översvämningar som ger upphov till skador på den byggda miljön:



**2.1** "Utforma och anpassa marknivåer och byggnader för att hantera extrem nederbörd och stigande vatten så att risken för allvarliga skador på byggnader, infrastruktur och samhällsfunktioner minimeras."

För äldre system gäller tidigare dimensioneringskrav från Svenskt Vatten. Dimensioneringskraven i föregående publikation, P90, redovisas i Tabell 9.

Tabell 9. Dimensioneringskrav enligt Svenskt vattens äldre publikation P90. (\*\*\*) Då dimensionerande återkomsttid för fylld ledning är 5-10 år kommer återkomsttiden för uppdämning till marknivå att bli längre än 10 år. Kravet är dock att återkomsttiden ska vara minst 10 år).

|  | VA-huvudmannens ansvar                  |  |
|--|---|--|
|  | Återkomsttid för regn vid fylld ledning | Återkomsttid för trycklinje i marknivå |
| <i>Ej instängt område utanför citybebyggelse</i> | 1 år                                    | 10 år                                  |
| <i>Ej instängt område inom citybebyggelse</i>    | 2 år                                    | 10 år                                  |
| <i>Instängt område utanför citybebyggelse</i>    | 5 år                                    | 10*** år                               |
| <i>Instängt område inom citybebyggelse</i>       | 10 år                                   | 10 ***år                               |

Tidigare hanterades instänga områden genom uppdimensionering av ledningssystemet. Idag är istället utgångspunkten att bebyggelse inom instängda områden bör undvikas i största möjliga mån. I de fall sådana områden ändå behöver bebyggas, erfordras en genomtänkt planering där bl.a. höjdsättning och dedikerade översvämningssytor säkerställer skydd mot skador på byggnader, på samma nivå som för övriga områden. Kungälv kommun gör följande ställningstagande beträffande instängda områden i Dagvattenpolicyn:

**2.5** "Undvika att bebygga inom låglänta områden och i områden där dagvatten riskerar att stängas in."

För att skapa förutsättningar för flexibla system som har möjlighet att hantera tillfällen utöver med nederbörd som överstiger 10-årsregn med klimattfaktor, så tar Kungälv följande ställningstagande gällande avledningen av dagvattensystem.

**1.2** "Aktivt använda sig av och ställa krav på trög, yttlig avledning samt lokalt omhändertagande och fördröjande nära källan. Detta gäller både vid exploatering och vid anpassning av befintliga områden."



Under policyns fjärde strategi, *Gestaltning och utformning*, tas ställningstaganden kring den generella utformningen för dagvattenlösningar inom Kungälv kommun. Typexempel på dagvattenlösningar som kan användas i syfte att beakta dessa ställningstaganden återfinns under kapitel 13.5, *Anläggningar för rening och fördröjning av dagvatten*.

## 10.2 Krav på fördröjning

I många fall syftar fördröjning av dagvatten till att säkerställa att nedströms system inte översvämmas, men fördröjning och infiltration av dagvatten innebär också ofta vinster i form av ett reducerat föroreningsinnehåll då dagvattnet når recipientmiljöerna (Svenskt Vatten, 2016). Krav på fördröjning från olika områden ska företrädesvis ställas utifrån nedströms system och mottagande recipients känslighet. I bedömningen ska platsspecifika förutsättningar, miljömässiga faktorer och kostnadseffektivitet vägas in.

För att skapa förutsättningar för en robust dagvattenhantering som inte skapar olägenhet för miljöer nedströms i systemen, gör Kungälv kommun i Dagvattenpolicyn följande ställningstagande beträffande fördröjning:

**1.4** "Ställa krav på att fördröjning av dagvatten i första hand sker inom fastighet/kvartersmark vid nyexploatering och ombyggnad i befintliga områden."

Krav på fördröjning ska ställas i samband med detaljplanearbete och följas upp i exploaterings- och marköverlåtelseavtal. Kraven på fördröjning tas även med i VA-uppgiften i de fall det är aktuellt. I de fall det inte finns utrymme att undersöka de platsspecifika egenskaperna i detalj rekommenderas en fördröjningsvolym som beräknas från något av de två alternativen nedan:

- **Alternativ 1:** Fördröjningsvolym på 3 m<sup>3</sup> per 100 m<sup>2</sup> hårdgjord yta
- **Alternativ 2:** Fördröja dimensionerande nederbörd med 10 års återkomsttid och 1,25 i klimatfaktor till ett utflöde på 15 l/s ha

För att uppnå en tillräcklig fördröjande effekt är det av stor betydelse att fördröjningsmagasinen får rätt utformning, med strypta och korrekt höjdsatta utlopp. Detta behöver beskrivas i detaljplan och följas upp i genomförandeavtal med exploatören.

**Exempel Alternativ 1:** Fördröjningsvolymen kan förmedlas i VA uppgiften inför ansökan om bygglov. Då ska den sammanlagda hårdgjorda ytan beräknas. För en tomt med hus på 100 m<sup>2</sup>, garage på 20 m<sup>2</sup> och parkering på 30 m<sup>2</sup> resulterar det i en fördröjningsvolym på 4,5 m<sup>3</sup>. Anlägger man ett kassetmagasin eller en likande lösning med nära 100 % effektiv fördröjningsvolym blir storleken ca 4,5 m<sup>3</sup>. Väljer man istället att anlägga en stenkista som vanligtvis har runt 33 % effektiv volym ska den vara ca 13,5 m<sup>3</sup>.

**Exempel Alternativ 2:** Används i dagvattenutredningar för större områden när fördröjningsvolymerna ska beräknas.

## 10.3 Föroreningar i dagvatten

Dagvatten innehåller många olika typer av föroreningar, i synnerhet när dagvattnet kommer från exempelvis vägmiljö, industriområden samt båt- och fordonsuppställningsplatser. Föroreningarna i vägdagvatten kommer bland annat från slitage av vägbana, däck och bromsbelägg (Trafikverket, 2011). Exempel på föroreningar som förs med dagvatten från vägmiljöer och parkeringsytor är kolväten såsom polyaromatiska kolväten (PAH) och metaller såsom koppar, bly och zink. I stadsmiljö finns flera olika typer av ytor som ger upphov till föroreningar, såsom koppar och zink. Båtuppställningsplatser är en stor källa till utsläpp av irgarol, diuron, TBT och koppar. Jordbruk ger i





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

vissa fall upphov till föroreningar i form av näringsämnen och bekämpningsmedel, vilka kan spridas vidare till recipientmiljöer genom dagvattnet.

Enskilda olyckshändelser såsom brand kan medföra utsläpp med höga koncentrationer av miljöfarliga ämnen. Det är därför viktigt att det i samhällsplaneringen tas höjd för sådana händelser.

Föroreningar i dagvatten är viktigt att hantera för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna (MKN) för vattenförekomster följs. Kommuner har en skyldighet att se till att MKN uppnås enligt miljöbalkens 5 kap 3 §. I juli 2015 förändrades sättet att se på utsläpp i relation till statusklassningar för vattenförekomster i samband med att Weserdomen slogs fast i *EU-domstolen* (se kapitel 15.3 för vidare information). I miljöbalkens 2 kap § 8 beskrivs även att det är den som orsakar miljöskada som bär ansvar för att avhjälpa miljöproblemet eller miljöskadan eller betala för att erforderliga åtgärder vidtas. Genom denna princip blir det möjligt att åtgärder och ansvar för rening av dagvatten läggs på aktörer som bidrar till att förorena dagvatten. För att få en rättvis fördelning av kostnader är det önskvärt att rening sker nära föroreningskällan. Annars finns det risk att kostnaderna kommer att belasta andra aktörer eller samhället som helhet

## 10.4 Krav på rening och dagvattenanmälan

I Kungälv kommun ställs krav på dagvattenrening för att säkerställa att MKN uppfylls i recipienterna. Som ett stöd vid utformandet av krav på dagvattenrening presenteras föreslagna halter i form av rikt- och målvärden i Tabell 10. Angivna halter ska läsas som riktvärden vid planering av nyexploatering och som målvärden för befintlig bebyggelse och verksamhet. Då grunden till krav på rening av dagvatten ligger i att MKN ska uppfyllas i recipienten kan Miljöenheten förelägga om både högre och lägre tillåtna halter utifrån förutsättningarna i den mottagande recipienten. Vissa av de listade ämnena i Tabell 10 omfattas inte av MKN, men kommunen anser ändå att dessa viktiga att reglera på grund av deras negativa inverkan på hälsa och miljö.

Tabell 10. Förslag på riktvärden för dagvatten från ny bebyggelse och målvärden för dagvatten från befintlig bebyggelse.

| Parameter                             | Riktvärde/Målvärde | Enhet |
|---------------------------------------|--------------------|-------|
| <b>Fosfor (P)</b>                     | 150                | µg/l  |
| <b>Ammoniumkväve (NH<sub>4</sub>)</b> | 2500               | µg/l  |
| <b>Bly (Pb)</b>                       | 14                 | µg/l  |
| <b>Koppar (Cu)</b>                    | 15                 | µg/l  |
| <b>Kadmium (Cd)</b>                   | 0,4                | µg/l  |
| <b>Krom (Cr)</b>                      | 15                 | µg/l  |
| <b>Nickel (Ni)</b>                    | 20                 | µg/l  |
| <b>Kvicksilver (Hg)</b>               | 0,05               | µg/l  |
| <b>Arsenik (As)</b>                   | 15                 | µg/l  |
| <b>Zink (Zn)</b>                      | 60                 | µg/l  |
| <b>Oljeindex (olja)</b>               | 1                  | mg/l  |
| <b>PCB</b>                            | 0,014              | mg/l  |
| <b>TBT</b>                            | 0,001              | µg/l  |
| <b>Irgarol</b>                        | 0,00215            | µg/l  |
| <b>Diuron</b>                         | 0,1                | µg/l  |
| <b>PFOS</b>                           | 0,65               | ng/l  |
| <b>Bensen</b>                         | 10                 | µg/l  |
| <b>BOD/COD</b>                        | 0,3                | >     |
| <b>TOC</b>                            | 20                 | mg/l  |
| <b>Suspenderat material (SS)</b>      | 40                 | mg/l  |
| <b>Turbiditet</b>                     | 50 (FTU)           | FTU   |

Kommunens recipienter klassas som mycket känslig, känslig eller mindre känslig, se kapitel 10.6. Dagvatten från olika typer av ytor klassas i kapitel 10.5 som hårt belastande, medelbelastande och mindre belastande. Recipientens klassning i kombination med dagvattnets förmodade föroreningsbelastning avgör huruvida planerade dagvattenanläggningar ska anmälas till Miljöenheten. I Tabell 11 indikerar blå färg att anmälan kvävs för anläggningar avsedda att rena dagvatten från hårt



belastande ytor samt för medelbelastande ytor som avrinner till en mycket känslig recipient. Tabellen kan även användas som stöd vid bedömningen av vilken reningsgrad som kan anses erforderlig utifrån recipientens känslighet och den förmodade föroreningsbelastningen. Förslag på funktion för att uppnå respektive reningsgrad är inkluderat i tabellen.

Tabell 11. Förslag på reningsgrad utifrån recipientens känslighet och förmodad föroreningskoncentration samt förslag på funktion som bör finnas med för att uppnå respektive reningsgrad. Blå färg indikerar att en anmälan om dagvattenanläggning ska göras till Miljöenheten.

|                          | Hårt belastad yta   | Medelbelastad yta | Mindre belastad yta |
|--------------------------|---|-------------------|---------------------|
| <b>Mycket känslig</b>    | Omfattande rening   | Rening            | Enklare rening      |
| <b>Känslig</b>           | Rening  | Enklare rening    |                     |
| <b>Mindre känslig</b>    | Rening  | Enklare rening    |                     |
|                          | <b>Exempel på funktion</b>  |                   |                     |
| <b>Enklare rening</b>    | Avskiljning av partiklar  |                   |                     |
| <b>Rening</b>            | Avskiljning av partiklar + infiltration/filtrering  |                   |                     |
| <b>Omfattande rening</b> | En lösning eller kombination av lösningar som innebär fastläggning + infiltration/filtrering med lång uppehållstid. |                   |                     |

## 10.5 Föroreningsbelastning

Den förmodade föroreningsbelastningen från ett område ska beräknas och presenteras i en dagvattenutredning. Beräkningar görs lämpligen i recipient- och dagvattenmodellen *StormTac* eller motsvarande. Som en indikation på vilken typ av område som kräver vilken typ av rening har ett antal olika markanvändningar kategoriserats med avseende på årsdygnstrafik (ÅDT) i Tabell 12. ÅDT är det genomsnittliga trafikflödet per dygn sett över ett år.

Tabell 12. Kategorisering av föroreningskoncentrationen i dagvatten från olika områden.

| Hårt belastad yta             | Medelbelastad yta    | Mindre belastad yta |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|
| Väg >20 000 ÅDT<br>(Industri) | Väg <8000 ÅDT        | Väg <2000 ÅDT       |
|                               | Parkeringsplats      | Villaområde         |
|                               | Flerfamiljshusområde | Torg                |
|                               | Kontorsområde        |                     |
|                               | Centrumområde        |                     |

Parkmark och GC-vägar är undantagna reningskrav och finns därför inte med i listan. Föroreningsinnehållet för industriområde är mycket verksamhetsberoende och bör bedömas från fall till fall. Koppar- och zinktack kan finnas inom olika typer av områden och ska alltid renas.

I dagsläget finns det i Kungälv kommun en övergripande bild av vilka föroreningskällor som har störst påverkan på recipienten. Det finns dock behov av att undersöka om så kallade *End of pipe-lösningar* kan vara ett alternativ för att rena dagvatten från områden med en diffus föroreningsbild (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen). Dessa lösningar bygger på att gemensamma anordningar för rening av dagvatten från ett större område anläggs innan dagvattnet leds vidare till recipient eller i dagvattennätet.



### 10.5.1 Släckvatten

I samband med exploatering behöver förutsättningar för hantering av potentiellt kontaminerat släckvatten undersökas och hanteras. Åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för släckvattenhantering kan innefatta att fördröjningsmagasin förses med avstängningsventiler och att invallningar upprättas för att undvika utsläpp av släckvatten till eller från vissa områden.

Utförligare riktlinjer beträffande släckvatten kommer att tas fram i arbetet med Kungälv kommun Släckvattenplan.

## 10.6 Recipienter

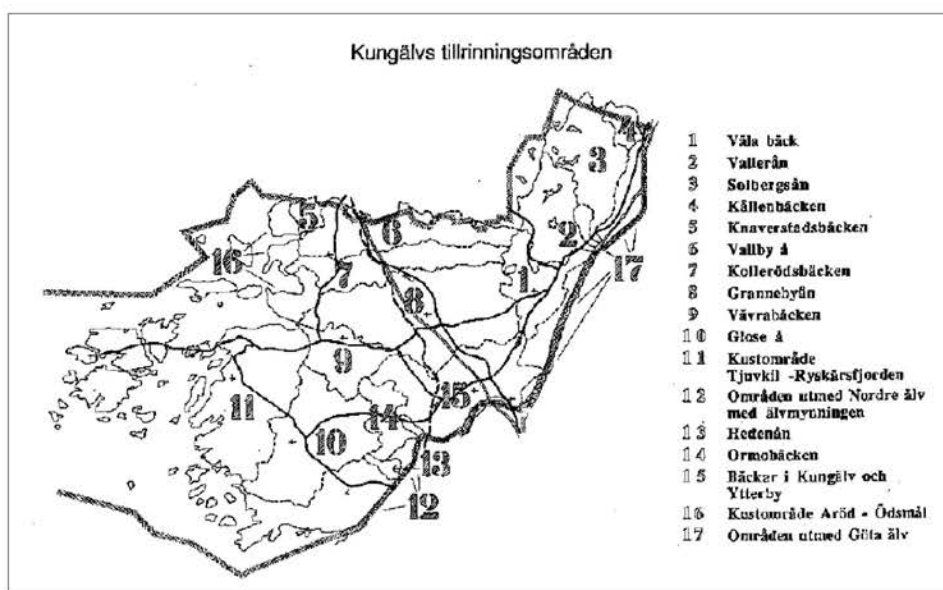
Klassning av recipienterna i Kungälv kommun ska göras utifrån tillgänglig information i Vatteninformationssystem Sverige (VISS) som beskrivs närmare under kapitel 8.6.1 (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen). Recipienterna klassificeras enligt klasserna: Mycket känslig, Känslig och Mindre känslig. Klassningen utgör underlag till Dagvattenplan och reviderad Vattenöversikt.

### 10.6.1 VISS

Vatteninformationssystem Sverige (VISS) är en databas som har utvecklats i samarbete mellan länsstyrelserna, vattenmyndigheterna och Havs- och vattenmyndigheten. Databasen innefattar kartor och klassificering av de flesta större sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten i Sverige. För de olika vattnen återfinns klassning enligt kemisk och ekologisk status, MKN, skyddade områden samt miljöövervakning (Länsstyrelsen, 2016). Sammanställningen i VISS ligger till grund för bedömningen av recipientens känslighet. En sammanställning av samtliga vattenförekomster i Kungälv kommun (inklusive de preliminära) kan hittas på [www.viss.lansstyrelsen.se](http://www.viss.lansstyrelsen.se)

### 10.6.2 Vattenöversikt

Kungälv kommun vattenöversikt är från 1996. Översikten innehåller information om ytwater och grundvatten i kommunen (Kungälv kommun, 1996). De vattenförekomster som inte behandlas i dokumentet är Göta älv och Nordre älv. Inte heller kustvatten behandlas i vattenöversikten. Översikten är uppdelad efter tillrinningsområdena som visas i Figur 8. Dokumentet ger bland annat information om naturvärden som finns representerade i kommunens olika vattenmiljöer och information gällande försurnings- och övergödningsproblematik.



Figur 8. Tillrinningsområden inom Kungälv kommun enligt befintlig vattenöversikt (Kungälv kommun, 1996).



Informationen i vattenöversikten finns i dagsläget endast i rapportform och materialet är inte länkat till kommunens kartsystem. För att få till stånd ett mer användbart verktyg för beslut beträffande behovet av rening av dagvatten från olika typer av exploaterade områden, är det av stor vikt att vattenöversikten uppdateras och digitaliseras (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen). En digital vattenöversikt tillsammans med uppskattningar beträffande föroreningsbelastning ger förutsättning för en mer rättvisande bild över behovet av dagvattenrening i respektive område.

## 11 Markavvattning



Det äldre ordet dikningsföretag innefattas i begreppet markavvattningsföretag tillsammans med torrlägnings-, sjösänkings-, vattenavlednings och invallningsföretag (Jordbruksverket, 2009). Det finns uppskattningsvis ca 30 000 markavvattningsföretag i Sverige, varav dikningsföretag utgör majoriteten av dessa.

Enligt miljöbalken definieras markavvattning som:

”åtgärder som utförs för att avvattna mark, när det inte är fråga om avledande av avloppsvatten, eller som utförs för att sänka eller tappa ur ett vattenområde eller för att skydda mot vatten, när syftet med åtgärden är att varaktigt öka en fastighets lämplighet för något visst ändamål”.

Att avvattna mark har sedan länge varit en viktig åtgärd för att förbättra förutsättningar för exempelvis jordbruk (MSS, 2015). Att jorden har tillräckliga möjligheter till dränering är ett viktigt villkor för att många grödor ska få en gynnsam utveckling.

Klimatförändringarnas bidrar till ökade flöden vilket innebär förhöjd belastning av markavvattningsföretagen. Kraftiga flöden under vintersäsong och extremnederbörd sommartid, tillsammans med pågående höjning av havsvattennivåerna, riskerar att resultera i överbelastade markavvattningsföretag med skador på samhället som följd. Det är därför viktigt att perspektivet beträffande markavvattning har ett fokus som ligger 50–100 år fram i tiden. Dagvattenhanteringen är i många fall direkt relaterad till förekommande markavvattningsföretag. Det ligger därför i kommunens intresse att säkerställa att det bedrivs ett aktivt underhållsarbete för att diken och kulvertar ska klara att avleda vattnet även i framtiden.

I många fall är markavvattningsföretagen inrättade långt tillbaka i tiden, och de har blivit inaktiva eftersom syftet med markavvattningen försvunnit till följd av förändrad markanvändning. Det kan därför ta lång tid att undersöka om det förekommer ett markavvattningsföretag som berörs av en planerad åtgärd (MSS, 2015). I vissa fall, exempelvis i samband med förelägganden, är det viktigt att tillsynsmyndigheten känner till om det finns tillstånd beträffande markavvattning för fastigheter eller om



det förekommer markavvattningsansamlingar. Som en hjälp för att undersöka om det förekommer markavvattningsföretag kan handlingar sökas hos olika myndigheter. Tabell 13 beskriver vilka handlingar som går att hitta hos respektive myndighet.

Tabell 13. Handlingar beträffande markavvattning som går att hitta hos respektive myndighet (MSS, 2015).

| Beskrivning  | Myndighet   |
|--|---|
| - Förrättningsakter enligt 1879 års dikningslag eller äldre bestämmelser – företag före cirka 1920.  | Lantmäteriet  |
| - Förrättningsakter enligt 1918 års eller 1983 års vattenlag – företag efter cirka år 1920.<br>- Beslut enligt miljöbalken – mindre okontroversiella företag.<br>- Tillstånd och dispenser enligt naturvårdslagen.<br>- Handlingar framtagna av lantbruksnämnderna som inte har lett till någon syneförrättning. | Länsstyrelsen   |
| - Domar enligt miljöbalken (kopia av beslut hos länsstyrelsen).<br>- Vattendomar efter ca 1920 – t.ex. sjösänkningar.  | Mark- och miljödomstolen  |
| - Vattendomar före cirka 1920.   | Landsarkivet  |
| - Dikningsplaner godkända av Skogsstyrelsen.<br>- Domar gällande omprövning av markavvattningsföretag enligt MB.   | Skogsstyrelsens regionkontor Landsarkivet<br>Mark och- miljödomstolen |

I vissa fall finns även viss information att tillgå vid tingsrätter och i kommun- och regionarkiv.

I de fall det inte finns markavvattningsföretag såsom vid avledning av dagvatten till en bäck eller annat vattendrag, bör kostnader som relaterar till rensning av vattendraget hänföras till de aktörer som bidrar till behovet av rensning och/eller får nytta av rensningen.

## 12 Drift, underhåll och uppföljning av dagvattenanläggningar



Foto: Magnus Lidberg.

Uppföljning av dagvattenanläggningars funktion samt god drift och underhåll är en förutsättning för att upprätthålla en hållbar dagvattenhantering. Uppföljning kan vara att besikta nya anläggningar för att säkerställa att de uppfyller den önskade funktionen. Det kan även vara kontroll av att svackdiken inte fylls igen, att dräneringsstråk hålls öppna och att hårdgörningsgraden av ytor inte ökar. Den här typen av uppföljning kan ske genom platsbesök eller genom höjdsättning och bildtolkning. Andra typer av uppföljning är att kontrollera att dagvattenanläggningar fungerar och underhålls på ett ändamålsenligt vis, exempelvis som de presenterats i anmälan om dagvattenanläggning.

Det är viktigt att man redan vid planering av dagvattenanläggningar skapar möjligheter för ett gott drift- och underhållsarbete. Anläggningarna ska utformas på ett sätt som gör dem enkla att underhålla. Exempelvis ska fordon som krävs för t.ex. slamsugning eller gräsklippning med enkelhet komma åt anläggningen.

Drift och underhåll för att säkerställa funktionen i dagvattenanläggningarna är den mest kostnadseffektiva åtgärden kommunen kan utföra för att åstadkomma en välfungerande dagvattenhantering. En förutsättning är att alla dagvattenanläggningar är kända, att deras funktion är dokumenterad och att ansvarsfrågan är utredd. För samtliga befintliga och föreslagna dagvattenanläggningar behöver därför en plan för drift och underhåll upprättas. Vad som ska kontrolleras, driftas och underhållas varierar för respektive anläggning. Exempel på vad som bör kontrolleras är:

- Funktion i inlopp, utlopp och bräddutlopp
- Avlägsna skräp, växtrester och eventuella sediment
- Kontrollera behov av skötsel och skörd av växter
- Kontrollera och åtgärda problem beträffande erosion
- Kontrollera föroreningsansamling, ta prover vid behov

Förutom de rutinmässiga kontrollerna som ska utföras inom skötselintervallet för respektive anläggning så är det mycket viktigt att funktionen kontrolleras efter extrema väderhändelser.



## 12.1 Kungälv vattendrag

Vattendrag såsom bäckar och diken behöver kontinuerlig skötsel för att minska risk för översvämningar och skador. I Kungälv kommun finns flera markavvattningsföretag (tidigare kallat dikningsföretag) som bär ansvar i skötsel av avgränsade sträckor av vattendrag. Ansvarsfördelningen beträffande underhåll av vattendragen är därför ofta komplexa och uppdelade på flera intressenter.

För att förbättra förutsättningar för skötsel av vattendrag (bäckar, diken etc.) inom kommunen, påbörjades 2014 projektet Kungälv vattendrag. Projektet har som mål att genomföra åtgärder för vattendrag med akut underhållsbehov samt att identifiera övriga vattendrag som kommunen bär ansvar för eller som på olika sätt påverkar kommunala intressen (Kungälv kommun, 2014). Avsikten är dessutom att den ekonomiska ansvarsfördelningen mellan kommun och privata aktörer ska redas ut samtidigt som uppdelningen av ansvar mellan kommunens enheter klargörs. Framtidens klimat med intensivare regn och stigande vatten ställer ökade krav på ett fungerande underhåll av vattendragen inom kommunen. Underhållsarbetet behöver därför planeras med avseende på den förväntade klimatutvecklingen.

En del akuta underhållsåtgärder har vidtagits sedan projektet startade, men projektet har under senare tid varit vilande. Det kvarstår åtgärdsarbete för ett antal vattendrag med stort behov av underhåll. Dessutom återstår utförandet av en fullständig inventering av vattendrag där kommunen är intressent samt utredning beträffande ekonomiska ansvarsförhållanden. Om framtida problem med översvämningar av diken och bäckar ska undvikas behöver arbetet som föreslås inom projektet Kungälv vattendrag återupptas (se förslag på åtgärd under tredje delen av Dagvattenplanen).

## 12.2 Kommunala dagvattenanläggningar

Kommunen har skötselansvar för ett stort antal dagvattenanläggningar såsom dammar, fördröjningsmagasin och våtmarker. Inom kommunen utförs varje år underhållsarbete på flera dagvattenanläggningar, men det saknas en fullständig underhållsplan för de olika objekten. En strukturerad och uppdaterad underhållsplan bidrar till att anläggningarnas livslängd förlängs och att säkerhet samt funktion gällande rening och fördröjning bibehålls. Målet är att genom proaktivt arbete minska behovet av akuta åtgärder för att exempelvis hantera översvämningar eller sanera miljöfarliga ämnen.

I ett första steg behöver de kommunala dagvattenanläggningarna identifieras och kartläggas. Målet är att samtliga objekt ska finnas registrerade i kommunens kartsystem. På så vis blir det lättare att hantera objekten och sätta upp specifika eller grupp-specifika skötselplaner och underhållsintervall.

Planen för drift och underhåll av dagvattenanläggningar kan med fördel utformas som en checklista där olika moment enkelt kan bockas av. I planen ska det framgå vilka moment som ska utföras, deras omfattning, med vilket intervall de ska utföras samt vem som är ansvarig. Genom en fungerande planering blir det lättare att avsätta erforderliga ekonomiska medel som behövs för drift och underhåll av anläggningarna. Åtgärdsförslag beträffande de kommunala dagvattenanläggningarna återfinns under tredje delen av Dagvattenplanen.



## 13 Säkerhet och tillgänglighet



Kungälv kommun har flera områden som angränsar till hav, sjöar och vattendrag. Öppna vattenytor är ett naturligt inslag i vistelsemiljön för kommunens medborgare. Kungälv kommun eftersträvar att dammar för dagvattenhantering förblir öppna utan omgärdande stängsel. På så vis ökar tillgängligheten till vattnet och därmed främjas dagvattendammarnas estetiska och pedagogiska mervärden. Genom att tillgängligheten till dammarna är god ökar även förutsättningarna för ett välfungerande drift- och underhållsarbete.

I Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps rapport, *Barns och ungas säkerhet*, diskuteras frågan kring att hägna in dagvattendammar. I rapporten lyfts det fram att i de fall barn lyckas klättra över staket, så finns en potentiell risk att det blir svårt för barnet att ta sig ut från det staketomgärdade området (MSB, 2011).

Kommunen ska alltid göra ett riskavvägande beträffande säkerheten för öppna dagvattenanläggningar. Dagvattendammar ska vara konstruerade med flacka slänter och avsatser så att man utan problem ska kunna ta sig upp om man trillat i. Vanliga diken och sjökanter kan många gånger vara betydligt farligare, med djupt vatten direkt i strandkanten och med branta slänter. I de fall en dagvattenanläggning bedöms ha behov av livboj ska en sådan placeras i direkt närhet till anläggningen.

Att ha respekt för vatten och att vara riskmedveten är något som är viktigt för alla som vistas i närhet av vatten. Precis som det är grundläggande att barn lär sig att vara försiktiga på strand och brygga så är det viktigt att de lär sig att vara aktsamma i närhet av kommunens dagvattendammar. Små barn behöver vuxnas uppsyn när de vistas vid stränder och bryggor och detsamma gäller vid vistelse i närhet av kommunens dammanläggningar.



## 14 Tillskottsvatten

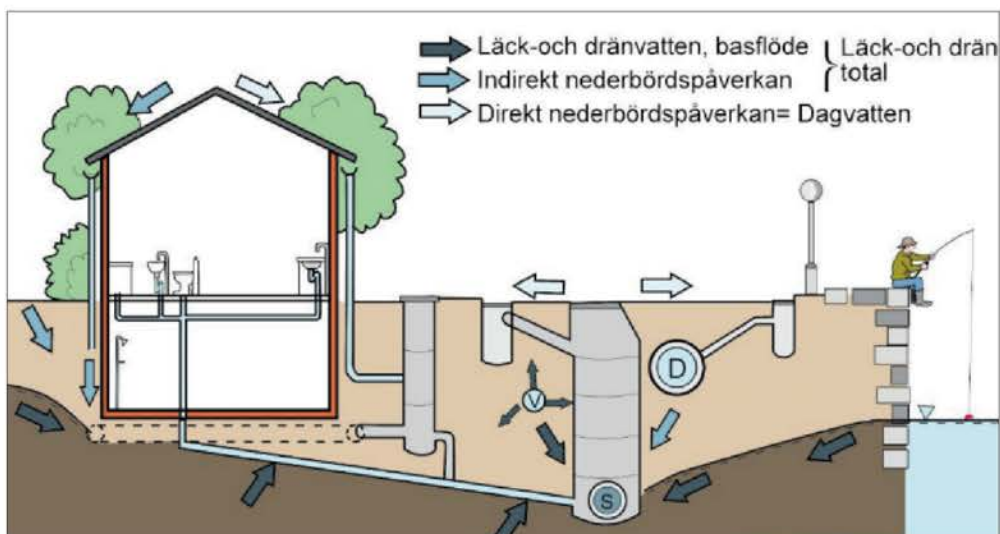


Tillskottsvatten är det vatten som utöver spillvatten avleds i spillvattenledningar (Svensk Vatten, 2012). Rent teknisk utgör inte tillskottsvatten dagvatten, men problematik med tillskottsvatten har ofta sin grund i bristande hantering av dagvatten. Tillskottsvatten kan indelas i tre kategorier:

- Påverkan från läck- och dräneringsvatten
- Direkt nederbördspåverkan
- Indirekt nederbördspåverkan

Läck- och dräneringsvatten är grundvatten som läcker eller dräneras till spillvattenledningar (Svensk Vatten, 2012). Det är detta vatten som utgör den största andelen av ovidkommande vatten. Det naturligt förekommande grundvattnet utgör en del av läck-och dräneringsvattnet. Vattnet i spillvattenledningarna kommer i vissa fall från grunddräneringar och ett extra stort problem uppkommer när dräneringen är kopplad direkt till spillvattennätet. Detta är dock inte en lösning som eftersträvas i modernt anläggande av VA-system. Överläckande vatten från vattenledning till spillvattenledning utgör ytterligare en del av läck- och dräneringsvattnet.

Direkt nederbördspåverkan uppkommer på grund av ökade flöden till följd av nederbörd som faller på anslutna hårdgjorda ytor såsom tak- eller asfaltsytor (Svensk Vatten, 2012). Indirekt nederbördspåverkan uppstår när ökad grundvattenbildning uppkommer till följd av nederbörd, varefter grundvattnet avleds till spillvattensystemet genom dräneringsledningar. Ytterligare en anledning till indirekt nederbördspåverkan är överläckage från dagvattenledning till spillvattenledning. Figur 9 visar de olika ingående delarna i begreppet tillskottsvatten.



Figur 9. Ingående delar i begreppet tillskottsvatten (Svensk Vatten, 2012).

Genom att minska andelen ovidkommande vatten i spillvattennätet uppstår följande positiva effekter:

- Minskade volymer av bräddat avlopp till recipienter
- Minskad risk för skadliga översvämningar i byggnader och VA-system
- Minskade kostnader för pumpning av spillvatten
- Minskade kostnader för rening av spillvatten

Kungälv kommun bedriver ett aktivt arbete för att minska andelen ovidkommande vatten. Åtgärderna är främst inriktade på att koppla bort dräneringar och dagvattenledningar från spillvattensystemet<sup>1</sup>. Metoder som används för att hitta felkopplade installationer är bland annat färgning och rökning i kombination med filmning av ledningar. Figur 10 visar färgat vatten från felkopplade stuprör vid en TV-inspektion i spillvattenförande ledning.

<sup>1</sup> Annelie Svensson VA-ingenjör VA-teknikenheten - Kungälv kommun, intervju den 7 juli 2016



Figur 10. Färgat vatten från felkopplat stuprör vid TV-inspektion i spillvattenledning.

I arbetet för att minska ovidkommande vatten ingår även kontroll av täthet och status på allmänna ledningar och servisledningar samt åtgärder för att byta ut eller renovera undermåliga delar av systemet. För att få underlag i bedömningen gällande vilka områden som ska prioriteras för åtgärder, använder kommunen data från flödesmätningar.

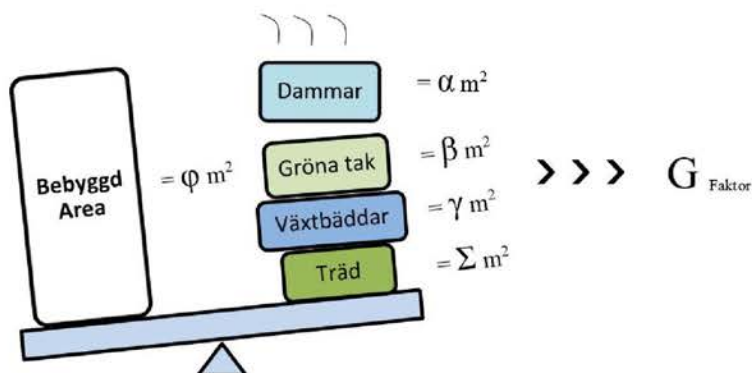
Ytterligare ett verktyg som går att använda i åtgärdsarbetet mot tillskottsvatten är hydrauliska modeller över spillvattennätet. För närvarande håller en sådan modell på att tas fram kommunens västra områden. Målsättningen är att kommunen på sikt ska ha en modell som innefattar hela det allmänna spillvattennätet. Genom att jämföra beräknade flöden i den hydrauliska modellen med verkliga uppmätta värden, är det möjligt att dra slutsatser kring vilka delar av systemet som bidrar med stora volymer tillskottsvatten.

## 15 Omvärldsbevakning



### 15.1 Grönytefaktor

Göteborgs Stad håller på att utvärdera en modell för tillämpning av grönytefaktor (GYF) (Göteborgs Stad, 2014). Faktorn ger ett mått på relationen mellan bebyggd area och "grönblå" area som tillhandahåller olika ekosystemtjänster såsom hantering av dagvatten. Grundtanken för GYF är att ytor poängsätts med hänsyn taget till vegetationsslag samt nyttor som fås i form av ekosystemtjänster. Implementering av GYF i detaljplaner skulle eventuellt vara ett sätt att adressera dagvattenfrågan på ett tydligare sätt samtidigt som vinsterna med "grönblå" ytor skulle framhävas. Kungälv kan dra nytta av andras lärdomar och bör därför följa utvecklingen av tillämpningsmodeller för GYF. Figur 11 visar schematiskt idén bakom grönytefaktor.



Figur 11. Grönytefaktor är ett planeringsverktyg för att mäta och möjliggöra bättre balans mellan bebyggd yta och ytor som bistår med ekosystemtjänster såsom dagvattenhantering.



## 15.2 Regionala strategier för översvämningsskydd

Något som är viktigt för Kungälv kommun att bevaka framöver är den regionala inriktningen beträffande klimatanpassning och i synnerhet strategier och åtgärder för översvämningsskydd. I Göteborgs förslag till tematiskt ÖP-tillägg för översvämningar, lyfts yttre storskaliga skyddsportar fram som en prioriterad lösning för översvämningssäkring av bland annat Göteborg och Kungälv (Göteborgs Stad, 2016). I förslaget förordas att en skyddsport anläggs vid hamnutloppet i Göteborg och en i höjd med Ormoskärmen i Kungälv. Därigenom är tanken att vattennivåerna i Göta älv och Nordre älv ska kunna regleras och översvämningar till följd av höga havsvattennivåer undvikas.

Hantering av dagvatten i Kungälv kommun påverkas sannolikt av inrättandet av yttre skyddsportar eftersom dessa kan förändra vattenföring och vattenstånd i recipienterna. Därför är det även med avseende på dagvattenhantering viktigt att följa utvecklingen och vara med i diskussionen beträffande frågor som rör regionala åtgärder för skydd mot stigande havsvattennivåer.

## 15.3 Wesermålet

Den 1 juli 2015 meddelade EU-domstolen dom i det så kallades Wesermålet (mål C-461/13) som tydliggör hur EU:s medlemsländer ska implementera artikel 4 i vattendirektivet (2000/60/EG). Domstolen fann att myndigheter inom EU har skyldighet att avslå ansökningar kopplat till projekt som kan orsaka försämring hos en vattenförekomst. Begreppet försämring av en vattenförekomst ska tolkas som att en försämring till en sämre klass för en enskild kvalitetsfaktor räcker för att försämring ska uppstå även om inte den sammanvägda statusen försämras. Alltså om en kvalitetsfaktor försämras med en klass, exempelvis från god till måttlig eller från måttlig till otillfredsställande, ska det bedömas som försämring av statusen.

Domen har väckt flera frågor om hur man ska hantera tillståndsansökningar och om de hårda kraven gäller alla vattenförekomster oavsett storlek, då den stora floden Weser enligt vissa inte kan ses som norm för de små vattenförekomsterna. Den främsta praktiska frågan kopplat till domen är klassningarna som finns av vattenförekomsterna, och hur korrekta de är då underlaget i många fall är bristfälligt. Hur man ska hantera de förekomsterna som inte är klassade enligt Miljökvalitetsnormerna är inte heller klart.

Domens påverkan och koppling till juridiken kring dagvatten har inte prövats av domstol ännu, men Länsstyrelserna har börjat ställa högre krav gällande dagvatten i detaljplanering.

## 15.4 Modell över spillvattennätet

Under 2016 har en modell över Kungälv kommuns allmänna spillvattennät börjat tas fram. I ett första steg byggs modellen upp för de västra delarna av kommunen. Modellen utgör ett viktigt verktyg för kommunen att använda vid planering för utbyggnad och underhållsarbeten av det allmänna VA-systemet. Modellen möjliggör bland annat ett mer systematiskt arbete med tillskottsvatten i spillvattennätet.

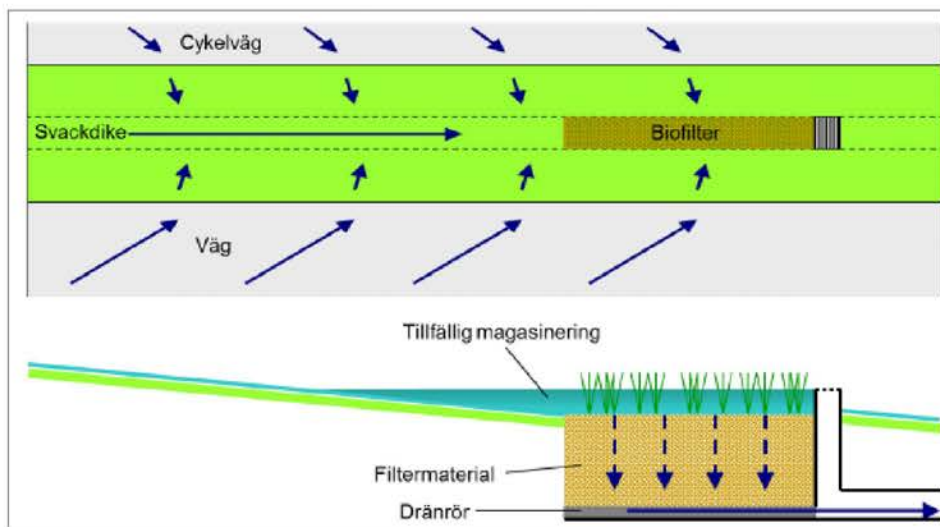
## 15.5 Anläggningar för rening och fördröjning av dagvatten

Det finns flera olika typer av anläggningar som kan komma ifråga i syfte att uppnå rening och fördröjningen av dagvatten. Följande kapitel beskriver övergripande några principiella dagvattenlösningar som kan appliceras. Lösningarna ska i största möjliga mån utformas för att tillföra ekologiska, estetiska och pedagogiska mervärden.

### 15.5.1 Dagvattenbiofilter

Dagvattenbiofilter (även kallat regnrabatt eller "rain garden") är en teknik som i första hand används i syfte att rena dagvatten (Svenskt vatten, 2016). Föroreningarna i dagvattnet hanteras genom fysiska, biologiska och kemiska processer i anläggningen. I normalfallet är det svårt för dagvattenbiofilter att på ett effektivt sätt ta hand om de höga flöden som uppstår till följd av exempelvis intensiv nederbörd. Därför utformas anläggningarna ofta med möjlighet till förbiledning av vatten direkt till anslutande dränrör. Även om dagvattenbiofiltren i primärt ses som en reningsteknik så har de i regel viss fördröjande effekt, vilken kan förbättras med en genomtänkt utformning.

Anläggningarna utgörs normalt av ett underliggande filter av antingen naturligt jordmaterial eller av syntetiskt material samt ett överliggande lager med vegetation (Svenskt vatten, 2016). Utformningen av dagvattenbiofilter är flexibel vilket gör tekniken till en lösning för dagvattenrening i många miljöer. Figur 12 visar en principskiss med biofilteranläggning i svackdike.



Figur 12. Exempel på biofilteranläggning i svackdike (Svenskt vatten, 2016).

Grundprincipen för dagvattenbiofilter är att vattnet tillåts infiltrera genom den ovanliggande vegeterade ytan för att vidare perkolera genom ett filtermedium (Svenskt vatten, 2016). Reningsgraden beträffande total metallhalt och TSS (total suspended solids) har i många fall visat sig vara god med en reningsgrad på 80-90 %. När det handlar om näringsämnen i form av fosfor och kväve så visar utförda studier mer varierande resultat beträffande reningsgrad. Utförda studier visar att filtren i allmänhet kan ses som en fungerande lösning även under svenska vinterförhållanden. Pilotstudier pekar dessutom på att dagvattenbiofilter har god förmåga att rena smältvatten från föroreningar.

I Göteborg har en biofilteranläggning för en stor parkeringsplats anlagts. Anläggningen utvärderades genom att föroreningsinnehållet i dagvattnet jämfördes med utgående vatten från biofilteranläggningen (SMHI, 2016). Det visade sig att anläggningen hade en reducerande effekt beträffande ett flertal

ämnen såsom fosfor, koppar, bly och zink. Figur 13 visar en principbild över utformningen av biofilteranläggningen.



Figur 13. Illustration i genomskärning – dagvattenbiofilteranläggning i Göteborg (SMHI, 2016).

### 15.5.2 Dagvattendammar

Dagvattendammar är anläggningar som kan användas i syfte att rena dagvatten från föroreningar och/eller uppnå en flödesutjämnande effekt. För att uppnå en effektiv rening av dagvattnet är det viktigt att vid utformning av dammar beakta reningsprocesser, vattenomsättning och hydraulik (Andersson et al., 2013). Reningsprocesserna utgörs vidare av sedimentation, denitrifikation och växtupptagning. Sedimentationen utgör en vital del av reningsprocessen i dammen. En fungerande sedimentation uppkommer då vattenhastigheten blir så låg att partiklarna tillåts sjunka till botten, vilket kan uppnås genom en välgenomtänkt konstruktion. Figur 14 visar exempel på en anlagd damm i närhet till bostadsbebyggelse



Figur 14. Exempelbild dagvattendamm (Foto: Sweco).

Vegetationen i dagvattendammar har väsentlig betydelse för reningen av vattnet. Olika typ av vegetation har olika effekter beträffande reningen (Andersson et al., 2013). En indelning av vegetation kan göras efter tre kategorier; övervattensväxter (t.ex. bladvass, och kaveldun), undervattensväxter (t.ex. nate och vattenpest) och flytbladsväxter (t.ex. näckros och gäddnate).

Generellt kan sägas att en gynnsam vegetationssammansättning för en dagvattendam innefattar ett tätt bestånd av övervattensväxter. Denna vegetation ska dock inte vara tätare än att vattnet flödesväg förblir intakt. Även dammens utlopp bör vara försett med övervattenvegetation som bidrar till att upptag av partiklar. Därtill är det önskvärt att de djupare delarna har en undervattensvegetation som upprätthåller syresättningen i bottenmiljön. För att uppnå en effektiv rening är det bra om växterna bidrar till att vattnet fördelas över en så stor del av dammen som möjligt.

Några generella tips beträffande utformning av dagvattendammar är listade i Tabell 14 (Falk, 2007).

Tabell 14. Motiv och tillhörande åtgärder för utformning av dagvattendammar.

| Motiv  | Åtgärd   |
|--|--|
| <i>Minska kostnader transport av sediment</i>            | Avsätt yta för att möjliggöra avvattning av sediment                 |
| <i>Underlätta uttag av sediment</i>                      | Hårdgör bottenyta närmast dammintag                                  |
| <i>Underlätta uttag av sediment</i>                      | Utforma dammen med möjlighet till tömning                            |
| <i>Förbättra förutsättningar för drift</i>               | Utrusta inloppet med galler för avskiljning av grovt material        |
| <i>Förbättra hydraulisk effektivitet (bättre rening)</i> | Utforma dammen avlång med in- och utlopp i kortsidorna               |
| <i>Minska risk för utspolning av sediment</i>            | Utforma dammen med möjlighet till förbiledning vid kraftig nederbörd |

### 15.5.3 Gröna tak

Generellt kan sägas att gröna tak har en effektiv fördröjande inverkan på flöden vid tillfällena med normal nederbörd. Tekniken ska primärt inte ses som ett sätt att rena dagvattnen, dock kan gröna tak genom sin förmåga att hålla kvar vatten, bidra till att den totala mängden utsläppta föroreningar minskar (Svenskt vatten, 2016). Det är viktigt att inför implementering av gröna tak reflektera över substratets (jordmaterialets) innehåll och utsläpp av näringsämnen, växternas näringsbehov och tålighet gällande klimat.





Genomgående är det viktigt att fundera över vilka effekter som önskas uppnås med respektive takkonstruktion. Gröna tak kan utgöra habitat för olika typer av fauna och flora. För att uppnå effekter som gynnar eller bevarar biologisk mångfald så är en förutsättning att taken utformas med tillräckliga substratdjup och att passande substratmaterial används (Brenneisen, 2006). Möjligheterna att magasinera och fördröja dagvatten är till största del beroende av mäktigheten av substrat och underliggande lager för dränering (Uhl & Schiedt, 2008). Även lutningen på taket har inverkan på fördröjningen av dagvatten.

Gröna tak kan delas in två huvudkategorier efter behovet av skötsel och underhåll, extensiva gröna tak och intensiva gröna tak. Extensiva tak har tunnare substratlager (upp till ca 20 cm) och är i regel inte utformade som vistelsemiljö för människor (Oberndorfer et al., 2007). Intensiva tak har mäktigare substratlager (över ca 20 cm) som möjliggör en mer varierande vegetation. Dessa tak kan dessutom nyttjas som vistelsemiljö för människor. De intensiva taken är i regel i behov av ett mer aktivt skötsel- och underhållsarbete jämfört med de extensiva taken. Figur 15 visar ett intensivt tak i Augustenborg, Malmö, under vintertid.



Figur 15. Intensivt grönt tak med kraftigt varierande substratdjup (Foto: Johan Emanuelsson).

#### 15.5.4 Översilningsytor

En översilningsyta är en vegeterad yta med avsikt att ta om hand dagvattenflöde över hela sin bredd (Larm, 2000). Ytorna kan vara både naturliga och anlagda. Normalt har översilningsytorna relativt flack lutning så att dagvattnet rinner i relativt låg hastighet över ytan. Markbeskaffenheter och ytans utbredning avgör hur stort tillrinningsområde respektive översilningsyta har möjlighet att hantera. En av översilningsytans viktiga funktioner består i att en del av dagvattnet infiltrerar genom ytan och ner i marken. Ytan fungerar dessutom som ett reningssteg där partiklar föroreningar fastläggs och bryts ned i vegetation och jordlager (Andersson et al., 2013). På så vis avlastas dagvattnet på sediment och skadliga ämnen under framfarten över ytan. En avgörande faktor för nedbrytningen av föroreningar är syretillgången i det översta lagret av market.

Översilningsytor kan utformas som torra respektive blöta, beroende på hur ofta vatten leds över dem, vilket ställer olika krav på skötsel av ytan (Andersson et al., 2013). Torra ytor har ofta bättre bärighet vilket underlättar för skötsel med maskiner. De torra ytorna har i regel aningen brantare utformning vilket gör det lättare för marken att torka upp mellan tillfällena då dagvatten rinner över ytan. De blöta ytorna har i regel sämre bärighet vilket ställer försvårar möjligheter till skötsel med konventionella maskiner. Figur 16 och Figur 17 visar exempel på en torr respektive en blöt översilningsyta.



Figur 16. Exempel på torr översilningsyta (Andersson et al., 2013).



Figur 17. Exempel på blöt översilningsyta (Andersson et al., 2013).

#### 15.5.5 Svackdiken

Svackdiken är gräsbeklädda diken med flacka slänter. Incitament för svackdiken är att de tillför gröna stråk och därmed smälter bra in i omgivande naturmark. De har en reducerande och fördröjande effekt på dagvattnet. De ger en god rening av dagvatten, speciellt om de utformas med möjlighet till infiltration. Svackdiken bör utformas med en bottenbredd på minst 0,5 m och en släntlutning  $\leq 1:4-5$ . För att erhålla en bra rening får längslutningen inte vara för stor varför restriktioner har satts till 0,5–2 % eller att dikena utformas med flödesreducerande åtgärder. Svackdiken kan utformas med underliggande dräneringslager. För att hantera stora flöden bör ett bräddutlopp nedströms diket installeras. Förslagsvis skulle vattnet kunna ledas direkt till vägdiket men för att kunna göra detta måste vägdikets kapacitet studeras. Hur brädden utformas och vart vattnet leds bör utredas vid fortsatt arbete.

Rening i svackdiken sker genom att det i den övre, gräs- eller vegetationsbeklädda ytan fastnar och bryts ner föroreningar. Dessutom tas näringsämnen upp av växtligheten. Flödesmotståndet i svackdiken är högt vilket med det breda tvärsnittet samt möjligheten till infiltration ger reduktion av vattenvolymer och flödestoppar. På så vis kan svackdiken ses som en buffrande kapacitet till

fördröjningsvolymen. Figur 18 visar exempel på svackdiken.



Figur 18. Exempelbilder på svackdiken (Foto: Sweco).

#### 15.5.6 Våtmarker

Våtmark är mark där vattnet till stor del av året finns nära under, i eller strax över markytan samt vegetationstäckta vattenområden. Det finns naturliga våtmarker och det finns våtmarker som konstruerats, t.ex. i syfte att omhänderta dagvatten. Våtmarker ger goda förutsättningar för att rena och fördröja dagvatten. Den långa uppehållstiden gör att våtmarker har ett stort ytbehov. Våtmarker bidrar till ökad biologisk mångfald, ökade ekosystemtjänster samt estetiska och pedagogiska värden.

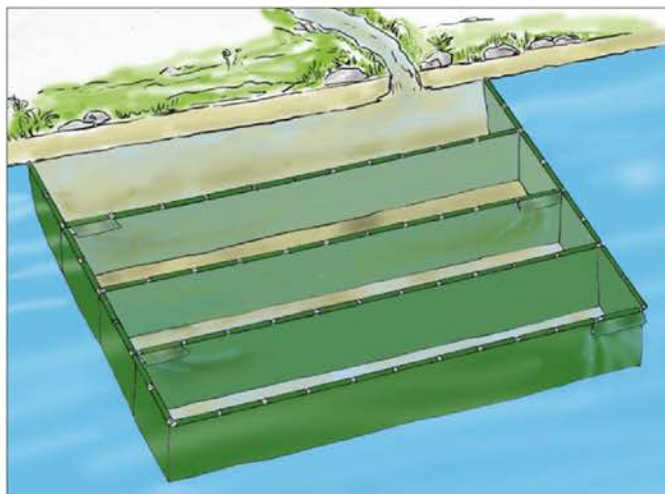
För en god reningseffekt ska dagvattnet ha en uppehållstid på flera dygn i våtmarken. I våtmarken sedimenterar partiklar. Föroreningar avskiljs även genom växtupptag, fysikalisk filtrering och mikrobiell nedbrytning. Vegetationen spelar en viktig roll för reningprocesserna i våtmarker. I våtmarken finns gynnsamma förutsättningar för bakterier och mikroorganismer som kan bidra till olika vattenrenande effekter som denitrifikation och nitrifikation. Figur 19 visar ett foto taget i Rollsbo våtmark i Kungälv. Våtmarken anlades 2012 med syftet att rena dagvatten från angränsande väg- och industriområden.



Figur 19. Rollsbo våtmark i Kungälv (Foto: Maria Hübinette).

### 15.5.7 Skärmbassänger

Ett alternativ till våtmarker eller dagvattendammar är skärmbassänger. På likartat sätt som i de förstnämnda lösningarna ges partiklar och bundna föroreningar möjlighet att sedimentera i lugna vattenpartier. Bassängerna bidrar även till rening av dagvatten genom avskiljning av olja (WSP, 2014). Skärmbassänger kan placeras direkt vid dagvattenutlopp i recipient. Därigenom kan lösningen vara passande i de fall plats för dagvattenrening på landområden saknas (Svensk Vatten, 2012). Konstruktioner såsom flytbryggor kan anläggas ovanpå skärmbassänger i syfte att höja det estetiska värdet. Figur 20 visar en schematisk bild över en skärmbassänglösning.



Figur 20. Schematisk bild över skärmbassäng för dagvattenrening (WSP, 2014).

## 16 Dagvattentaxa



I vattentjänstlagen klariäggs att omhändertagandet av dagvatten (regn-, smält-, och grundvatten) inom kommunalt verksamhetsområde ska avgiftsbeläggas.

Kungälv kommun har en särskild avgift för dagvatten i taxan, både i anslutningsavgiften och i brukningsavgiften. Dagvattenavgiften ska täcka kommunens kostnader, det vill säga avleda och eventuellt rena, regn- och smältvatten samt dräneringsvatten från fastighet och gata (gator, vägar, allmänna platser). Dagvattenavgiften består av två delar: Dagvatten fastighet ( $D_f$ ) och Dagvatten gata ( $D_g$ ).

I det fall avgiften Dagvatten fastighet tas ut har fastigheten vanligtvis en förbindelsepunkt, dvs. en avsättning från kommunens dagvattenledning till fastigheten. Om fastigheten inte har en upprättad förbindelsepunkt till en dagvattenledning kan det finnas andra anordningar för bortledning av dagvatten, t.ex. diken eller ytavrinning, där vattnet i ett senare skede når kommunens dagvattensystem.

I det fall avgiften Dagvatten gata tas ut finns det dagvattenledningar, rännstensbrunnar eller diken i området som ser till att vattnet leds bort från lokalgator och allmänna platser inom området.

Kommunen betalar dagvattenavgift för huvud- och genomfartsgator samt allmänna platser. Trafikverket ska betala för statliga vägar och i vissa fall kan andra väghållare behöva betala avgift.



## 17 Levandegöra



Dagvattenhandboken ska revideras en gång per mandatperiod och i samband med detta beslutas i kommunstyrelsen. Revideringen ska säkerställa att samtliga delar av handboken är aktuella och att tillkommande relevant information lyfts in. Eventuella förslag på revideringar ska lämnas till den person på VA-teknikenheten som utsetts till ansvarig för Dagvattenplanen. En sådan person ska vid varje tillfälle finnas utsedd.

De investeringar som Dagvattenplanen medför ska arbetas in i respektive berörd enhets årsbudget, vilken beslutas politiskt varje år.



## 18 Uppföljning



Dagvattenhandboken följs upp genom kontinuerlig dialog i en arbetsgrupp för dagvatten. Gruppen bör träffas två gånger årligen för att se över hur kommunen hanterar dagvatten i olika planeringsskeden (se förslag på åtgärd under Dagvattenplanens tredje del). Målsättningen för Dagvattenplanen är att frågorna kring dagvattnen hanteras på ett strukturerat sätt och att åtgärder vidtas för att förbättra förutsättningarna till samhällsbyggande och samhällsförvaltning.

För att följa upp hur Dagvattenhandboken används inom kommunens berörda verksamheter utförs lämpligen ett enkätutskick eller liknande undersökning under första året sedan handbokens antagande.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 19 Referenser

- Andersson et al. (2013). Skötsel av dagvattendammar - en hanbok (Rapportnr: 2013-0555-A). Oxunda vattensamverkan. Hämtat från [http://www.oxunda.se/files/contentFiles/dokument/dagvatten/skotsel\\_av\\_dagvattendammar/Skotsel\\_av\\_dagvattendammar\\_\\_\\_en\\_handbok.pdf](http://www.oxunda.se/files/contentFiles/dokument/dagvatten/skotsel_av_dagvattendammar/Skotsel_av_dagvattendammar___en_handbok.pdf) den 12 januari 2017
- Boverket. (2015). [www.boverket.se](http://www.boverket.se). (Boverket ) Hämtat från <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-i-detaljplan/flera-lagar-reglerar-dagvatten/> den 8 december 2016
- Brenneisen, S. (december 2006). Space for Urban Wildlife: Designing Green Roofs as Habitats in Switzerland (ISSN 1541-7115). *Volume 4, number 1* . Urban Habitats. Hämtat från [http://www.urbanhabitats.org/v04n01/urbanhabitats\\_v04n01\\_pdf.pdf](http://www.urbanhabitats.org/v04n01/urbanhabitats_v04n01_pdf.pdf) den 29 december 2016
- EU. (2000). Europaparlamentets och Rådets direktiv 2000/60/EG. Europeiska gemenskapernas officiella tidning . Hämtat från <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:32000L0060> den 7 juli 2016
- Falk, J. (2007). Erfarenheter av kommunala dagvattendammar (Rapportnr: 2007-14, ISSN: 1654-644X). Svankt Vatten AB . Hämtat från [http://vav.griffel.net/filer/Rapport\\_2007-14.pdf](http://vav.griffel.net/filer/Rapport_2007-14.pdf) den 12 januari 2017
- Göteborgs Stad. (2014). Grönstrategi för en tät och grön stad (Dnr 0480/11). Göteborg : Park- och naturförvaltningen. Hämtat från [https://goteborg.se/wps/wcm/connect/0bbf9fb8-a6a9-43bf-9548-34e7697d8f0e/Gr%C3%B6nstrategi\\_20140324.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/0bbf9fb8-a6a9-43bf-9548-34e7697d8f0e/Gr%C3%B6nstrategi_20140324.pdf?MOD=AJPERES) den 12 juli 2016
- Göteborgs Stad. (2016). Förslag till Översiktsplan för Göteborg - Tillägg för översvämningssrisker. Göteborg. Hämtat från [http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/%C3%96versiktsplan%20-%20Till%C3%A4gg%20f%C3%B6r%20%C3%B6versv%C3%A4mningsrisker-%C3%96versiktsplan%20-%20samr%C3%A5d-Samr%C3%A5dshandling/\\$File/Samradshandling.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/%C3%96versiktsplan%20-%20Till%C3%A4gg%20f%C3%B6r%20%C3%B6versv%C3%A4mningsrisker-%C3%96versiktsplan%20-%20samr%C3%A5d-Samr%C3%A5dshandling/$File/Samradshandling.pdf?OpenElement) den 9 december 2016
- HaV. (2014). Vägledning för kommunal VA-planering (ISBN 978-91-87025-46-4). Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten. Hämtat från <https://www.havochvatten.se/download/18.276e7ae81443563a750f41/1392881278482/rapport-2014-01-vagledning-va-planering.pdf> den 8 augusti 2016
- HaV. (2015). Juridiken kring vatten och avlopp - En översiktlig genomgång av juridiken kring dricksvattenförsörjning samt avledning och rening av spillvatten och dagvatten (Rapportnr: 2015:15). Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten . Hämtat från <https://www.havochvatten.se/download/18.596b74d91518c04d1819127/1462284791685/rapport-2015-15-juridiken-kring-vatten-och-avlopp.pdf> den 29 december 2016
- Jordbruksverket. (2009). Klimatförändringarna och dikningsföretaget (OVR168). Jönköping, Sverige : Jordbruksverket. Hämtat från [http://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf\\_ovrigt/ovr168.pdf](http://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_ovrigt/ovr168.pdf) den 4 januari 2017
- Jordbruksverkets. (2014). *Äga och förvalta diken och andra vattenanläggningar i jordbrukslandskapet* . Jordbruksverkets vattenenhet. LRF . Hämtat från <http://www.jordbruksverket.se/download/18.6af3a73c14c1f5e15e981541/1426492397827/aga-och-forvalta-diken.pdf> den 21 mars 2017
- Justitiedepartementet. (1970). Jordabalk (SFS 1970:994). Sverige : Sveriges riksdag. Hämtat från <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19700994.htm> den 24 november 2016





- Justitiedepartementet. (1973). Anläggningslag (SFS 1973:1149). Sverige: Sveriges riksdag. Hämtat från <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19731149.htm> den 24 november 2016
- Kungälv kommun. (1996). Vattenöversikt för Kungälv kommun. Kungälv: Kungälv kommun . Hämtat från [http://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/miljo/vattenoversikt/vattenoversikt\\_for\\_kungalvs\\_kommun\\_-del\\_1.pdf](http://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/miljo/vattenoversikt/vattenoversikt_for_kungalvs_kommun_-del_1.pdf) den 20 december 2016
- Kungälv kommun. (2014). *Projektplan - T9298 Kungälv vattendrag (KS2014/2279)*. Kungälv: Kungälv kommun.
- Lantmäteriet. (2016). *www.csm.kungalv.se*. Hämtat från [http://csm.kungalv.se/spatialmap?selectorgroups=themecontainer%20klimatanpassningsplan&mapext=102593.6%206402372%20171406.4%206434628&layers=theme-gwc\\_lmvtopo\\_nedtonad%20theme-skyfall&mapheight=635&mapwidth=1349&profile=kungalv&ignorefavorite=true](http://csm.kungalv.se/spatialmap?selectorgroups=themecontainer%20klimatanpassningsplan&mapext=102593.6%206402372%20171406.4%206434628&layers=theme-gwc_lmvtopo_nedtonad%20theme-skyfall&mapheight=635&mapwidth=1349&profile=kungalv&ignorefavorite=true) den 8 december 2016
- Larm, T. (2000). Utformning och dimensionering av dagvattenreningsanläggningar (Rapportnr: 2000-10). VAV AB i samarbete med KTH. Hämtat från <http://www.stormtac.com/admin/Uploads/Dimension.pdf> den 17 januari 2017
- Länsstyrelsen. (2016). *www.viss.lansstyrelsen.se*. (V. o.-o. Länsstyrelserna, Producent) Hämtat från <http://viss.lansstyrelsen.se/About.aspx> den 15 december 2016
- Miljö- och energidepartementet. (1999). Lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. ((1998:812)). Sverige : Sveriges riksdag. Hämtat från <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980812.htm> den 29 december 2016
- Miljö- och energidepartementet. (2006). Lag om allmänna vattentjänster (SFS 2006:412). Sverige: Sveriges riksdag. Hämtat från [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2006412-om-allmanna-vattentjanster\\_sfs-2006-412](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2006412-om-allmanna-vattentjanster_sfs-2006-412) den 12 juli 2016
- MSB. (2011). Barns och ungas säkerhet (ISBN: 978-91-7383-157-4). *MSB307*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Hämtat från <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26005.pdf> den 9 december 2016
- MSB. (2013). Handlingsplan för skydd av samhällsviktig verksamhet (ISBN: 978-91-7383-373-8). Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Hämtat från <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/27271.pdf> den 16 december 2016
- MSS. (2015). Markavvattningsföretag - Vägledning för tillsyn, omprövning och avveckling (Rapportnr: 2015:2). (M. Hammarberg, Sammanställare) Miljösamverkan Sverige . Hämtat från <http://www.miljosamverkansverige.se/SiteCollectionDocuments/Projekt%20och%20rapporter/Vatten/Tillsyn%20markavvattning/Rapport%20Tillsyn%20Markavvattning%20med%20bilagor.pdf> den 19 december 2016
- Näringsdepartementet. (1971). Vägslag (SFS: 1971:948). Sverige: Sveriges riksdag . Hämtat från <http://www.notisum.se/rnp/sls/fakta/a9710948.htm> den 2 januari 2017
- Näringsdepartementet. (2010). Plan- och bygglag (SFS: 2010:900). Sverige: Sveriges riksdag. Hämtat från [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900\\_sfs-2010-900](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900) den 7 december 2016
- Oberndorfer et al. (2007). Green Roofs as Urban Ecosystems: Ecological Structures, Functions, and Services. *BioScience* . doi:10.1641/B571005
- REV. (2014). REV Informerar - Dagvatten, december 2014. Hämtat från [http://osterskarsvagforening.se/wp-content/uploads/2014/12/36\\_dagvatten1.pdf](http://osterskarsvagforening.se/wp-content/uploads/2014/12/36_dagvatten1.pdf) den 24 november 2016



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

- SMHI. (2015). Sveriges framtida klimat, Underlag till dricksvattenutredningen, kloimatologi nr 14, 2015. Norrköping. Hämtat från [http://www.smhi.se/polopoly\\_fs/1.89529!/Menu/general/extGroup/attachmentColHold/mainCol1/file/klimatologi\\_14.pdf](http://www.smhi.se/polopoly_fs/1.89529!/Menu/general/extGroup/attachmentColHold/mainCol1/file/klimatologi_14.pdf) den 5 juli 2016
- SMHI. (2016). *www.klimatanpassning.se*. Hämtat från Regnrabatter i Göteborg, fördjupning: <http://www.klimatanpassning.se/atgarda/2.3113/regnrabatter-i-goteborg-fordjupning-1.95164> den 4 januari 2017
- Svensk Vatten. (2012). Undersökningsmetoder för att hitta källorna till tillskottsvatten. Stockholm : Svenskt Vatten AB . Hämtat från [http://vav.griffel.net/filer/SVU-rapport\\_2012-13](http://vav.griffel.net/filer/SVU-rapport_2012-13) den 7 juli 2016
- Svenskt Vatten. (2016). *Avledning av dag-, drän- och spillvatten - Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem (ISSN nr: 1651-4947)*. Stockholm: Svenskt Vatten AB.
- Svenskt vatten. (2016). Kunskapssammanställning dagvattenrening (Rapportnr: 2016-05) . Svenskt Vatten Utveckling. Hämtat från [http://www.svenskvatten.se/contentassets/979b8e35d47147ff87ef80a1a3c0b999/svu-rapport\\_2016-05.pdf](http://www.svenskvatten.se/contentassets/979b8e35d47147ff87ef80a1a3c0b999/svu-rapport_2016-05.pdf) den 27 december 2016
- Trafikverket. (2011). Väg dagvatten - Råd och rekommendationer för val av miljöåtgärd (ISBN: 978-91-7467-179-7). Borlänge: Trafikverket . Hämtat från [www.miljosamverkanstockholm.se/getfile.ashx?cid=562815&cc=3&refid=3](http://www.miljosamverkanstockholm.se/getfile.ashx?cid=562815&cc=3&refid=3) den 2 januari 2017
- Uhl, M., & Schiedt, L. (2008). Green Roof Storm Water Retention –Monitoring Results. *11th International Conference on Urban Drainage, Edinburgh, Scotland, UK, 2008*. Hämtat från [https://web.sbe.hw.ac.uk/staffprofiles/bdgsa/11th\\_International\\_Conference\\_on\\_Urban\\_Drainage\\_CD/ICUD08/pdfs/317.pdf](https://web.sbe.hw.ac.uk/staffprofiles/bdgsa/11th_International_Conference_on_Urban_Drainage_CD/ICUD08/pdfs/317.pdf) den 29 december 2016
- UNDP. (2016). *www.globalamalen.se*. Hämtat från <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> den 7 december 2016
- Vattenmyndigheten Västerhavet. (2016). Åtgärdsprogram 2016-2021, Åtgärder riktade till myndigheter och kommuner samt konsekvensanalys. Vattenmyndigheten Västerhavet och Länsstyrelsen Västra Götalands län . Hämtat från <http://www.vattenmyndigheterna.se/SiteCollectionDocuments/sv/vasterhavet/publikationer/beslutsdokument/forvaltningsplan-2016-2021/Del-4-atgardsprogram-2016-2021.pdf> den 23 januari 2017
- WSP. (2014). *Bilaga 5, Dagvattenrening, bilaga till Uppdragsrapport daterad 2014-02-28 (Uppdragsnr: 10191200)*. WSP . Hämtat från <http://www.hudiksvall.se/SharePoint/Bygg-,%20milj%C3%B6-%20och%20r%C3%A4ddningsf%C3%B6rvaltningen/Dokument/Tekniska%20rapporten%20till%20V%C3%A4stra%20hamnen/BILAGA%205%20-%20Dagvattenrening.pdf> den 6 mars 2017

#### Övriga referenser

Svensson, Annelie, VA-ingenjör VA-teknikenheten - Kungälv kommun, intervju den 7 juli 2016



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

VA-plan

Dagvattenplan

# Del 3 - Åtgärdsförslag

---

Plan

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1292

Beslut: 2023-xx-xx Kommunstyrelsen §xx/2023

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut 2017-04-26 Kommunstyrelsen

Giltighetstid: 2027-12-31

Dokumentansvarig: Enhetschef VA-teknik

Senast uppdaterad av: VA-ingenjör



# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| <b>Ordlista över begrepp som används i Dagvattenplanen</b> .....                                | 4  |
| <b>1. Inledning</b> .....   | 8  |
| 1.1 Nationella och internationella utgångspunkter.....  | 9  |
| 1.1.1 Havs- och vattenmyndighetens vägledning.....  | 9  |
| 1.1.2 Globala mål för hållbar utveckling.....   | 9  |
| 1.1.3 Ramdirektivet för vatten.....   | 10 |
| 1.1.4 Vattendistriktens åtgärdsprogram.....   | 10 |
| 1.1.5 Nationella miljökvalitetsmål.....   | 10 |
| <b>2. Relation till andra styrdokument</b> .....  | 11 |
| 2.1 VA-planen.....  | 11 |
| 2.1.1 Dagvattenplanens olika delar.....   | 12 |
| 2.2 Andra styrdokument.....   | 13 |
| 2.2.1 Översiktsplan.....  | 13 |
| 2.2.2 Klimatanpassningsplan.....  | 13 |
| <b>3. Syfte</b> .....   | 14 |
| 3.1 Framtagande.....  | 14 |
| 3.2 Metodik.....  | 14 |
| 3.3 Målgrupp.....   | 14 |
| <b>4. Mål och viljeinriktning</b> .....   | 15 |
| <b>5. Åtgärdsförslag</b> .....  | 16 |
| 5.1 Inventering av kommunala dagvattenanläggningar samt upprättande av skötselanvisningar<br>16 |    |
| 5.2 Kommunövergripande översvämnings-, skyfalls- och lågpunktskartering.....                    | 17 |
| 5.3 Klassificering av recipienter inom kommunen.....  | 17 |
| 5.4 Uppdaterad vattenöversikt och slutförande av projekt Kungälv vattendrag.....                | 17 |
| 5.5 Forum för kunskapsutveckling och kunskapsutbyte i dagvattenfrågor.....                      | 18 |
| 5.6 Informationsunderlag till sökande av bygg- och marklov.....                                 | 18 |
| 5.7 Inventering av behov av End of pipe-lösningar.....  | 19 |
| 5.8 Riktlinjer beträffande ansvarsfördelningen för kommunala dagvattenanläggningar.....         | 19 |
| 5.9 Säkerhetsnivåer för höjdsättning av bebyggelse och infrastruktur.....                       | 19 |
| 5.10 Dimensionerande återkomsttid för marköversvämnning med skador på byggnader.....            | 20 |
| 5.11 Sammanställning över åtgärdsförslag.....   | 21 |
| <b>5 Levandegöra</b> .....  | 22 |
| <b>6 Uppföljning</b> .....  | 23 |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Referenser .....24



## Ordlista över begrepp som används i Dagvattenplanen

|          |                            |   |
|----------|----------------------------|---|
| <b>A</b> | Avlopp                     | <i>Samlingsnamn för spillvatten, dagvatten samt dränvatten.</i>   |
| <b>D</b> | Dagvatten                  | <i>Ytligt avrinnande regnvatten och smältvatten från tak, gator och andra ytor.</i>   |
|          | Dagvattenanläggning        | <i>Anläggning för hantering av dagvatten, såsom dagvattendamm, våtmark eller ledningar</i>  |
|          | Dagvattendamm              | <i>Damm för fördröjning och hantering av föroreningar i dagvatten.</i>  |
|          | Dagvattenplan              | <i>Samlingsnamn för dokumenten Dagvattenpolicy och Dagvattenhandbok. Dagvattenplanen utgör en av 6 delplaner i Kungälv kommuns VA-plan.</i>   |
|          | Dagvattenpolicy            | <i>Strategiskt styrdokument med politiska ställningstaganden beträffande kommunens dagvattenhantering, dokumentet utgör första delen av Dagvattenplanen.</i>  |
|          | Dagvattenhandbok           | <i>Strategiskt styrdokument som beskriver hur Dagvattenpolicyn ska införlivas dokumentet utgör andra delen av Dagvattenplanen.</i>  |
|          | Detaljplan                 | <i>Dokument som beskriver hur ett avgränsat område får bebyggas samt vilken användning som tillåts för de aktuella mark- och vattenområdena. Detaljplaner är juridiskt bindande i samband med bygglovsprövning.</i> |
| <b>E</b> | EU-domstol                 | <i>EU-institution med uppdrag att se till att Europeiska unionens fördrag tillämpas utifrån lag och rätt, samt att EUs medlemsstater uppfyller sina skyldigheter enligt dessa fördrag.</i>                          |
| <b>G</b> | Grundvatten                | <i>Vatten i den del av marken där alla porer är vattenfyllda.</i>   |
| <b>I</b> | Instängda områden          | <i>Område varifrån dagvatten inte kan avledas på markytan med självfall.</i>  |
| <b>M</b> | Miljökonsekvensbeskrivning | <i>Handling som beskriver den samlade miljöpåverkan som kan förväntas till följd av att ett projekt eller en åtgärd genomförs.</i>  |
|          | Miljö kvalitetsmål         | <i>Sexton politiska mål som beskriver kvaliteter i miljön som i huvudsak ska vara uppnådda "inom en generation", vilket angavs till 2020 (utom för klimat, där målet gäller 2050).</i>                              |
|          | Miljö kvalitetsnorm        | <i>Inom vattenförvaltningen fastställda kvalitetskrav för alla vattenförekomster. Styrande för myndigheter och kommuner när de tillämpar lagar och bestämmelser, t.ex. vid tillståndsprövning enligt</i>            |



|          |                      |   |
|----------|----------------------|---|
|          |                      | <i>miljöbalken eller vid planläggning enligt Plan- och bygglagen.</i>   |
| <b>O</b> | Omvandlingsområde    | <i>Område som tidigare dominerats av bebyggelse med fritidshus, men som utvecklats mot en hög andel permanenta boenden.</i>   |
| <b>R</b> | Risk                 | <i>Begrepp som definieras som produkten av sannolikhet och konsekvens.</i>  |
| <b>S</b> | Spillvatten          | <i>Förorenat vatten från hushåll (toalett, bad/dusch, disk och tvätt) och andra verksamheter (industrier, serviceanläggningar och dylikt).</i>  |
| <b>V</b> | Vattenförekomst      | <i>Begrepp som används inom vattenförvaltningen. Kustvattenområde, sjö, del av sjö, ett vattendrag, del av vattendrag eller ett eller flera grundvattenmagasin.</i>   |
|          | Vattenförsörjning    | <i>De system som används för att förse ett samhälle med vatten. Kan ha sin grund i olika behov, t.ex. dricksvatten, industriellt vatten, bevattning inom jordbruket osv.<br/>I vattenförsörjningsplanen avses endast dricksvattenförsörjning.</i> |
|          | Vattentäkt           | <i>Vattenförekomst som utnyttjas för vattenförsörjning.</i>   |
|          | Vattenskyddsområde   | <i>Skyddsområde i syfte att skydda dricksvattentäkter såsom sjöar, grundvattentäkter och vattendrag.</i>  |
|          | Vattenverk           | <i>Anläggning för att bereda dricksvatten.</i>  |
|          | Vattenöversikt       | <i>Dokument som beskriver kommunens vattenförekomster utifrån bland annat naturvärden och försurnings- och övergödningsproblem.</i>   |
|          | VA                   | <i>Förkortning för vatten och avlopp.</i>   |
|          | VA-delplan           | <i>Planering inom ett specifikt ämnesområde (dagvattenplanering, utbyggnadsplanering etc.) rörande kommunens vatten- och avloppsfrågor.</i>   |
|          | VA-plan              | <i>Samlingsbegrepp för det kommunala planpaketet som innefattar VA-översikt, VA-policy och VA-delplaner.</i>  |
|          | VA-policy            | <i>Strategiskt dokument innefattande kommunala ställningstaganden och viljeyttringar beträffande vatten och avloppsfrågor. Kungälv kommun VA-policy är politiskt antagen.</i>   |
|          | VA-översikt          | <i>Strategiskt dokument som ger en inventering över kommunens vattenresurser, VA- anläggningar för både enskilt och allmänt VA.</i>   |
|          | VA-verksamhetsområde | <i>Ett av kommunfullmäktige fastställt geografiskt område, inom vilket en eller flera</i>   |



|          |               |   |
|----------|---------------|---|
|          |               | vattentjänster har ordnats eller ska ordnas genom en allmän VA-anläggning.  |
| <b>Y</b> | Ytvatten      | Vatten i sjöar, vattendrag, våtmarker och hav.  |
| <b>Å</b> | Återkomsttid  | Begrepp som beskriver hur ofta en händelse kan förväntas inträffa. Återkomsttiden för en händelse tas normalt fram genom att statistiskt analysera extremvärden för sammanhängande mätserier. |
| <b>Ö</b> | Översiktsplan | Ett begrepp som används inom fysisk planering som avser en samling av rekommendationer som anger grunddragen för användning av mark- och vattenområden inom en kommun eller del därav.        |





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# LVA

**LOKALA VATTENVÅRDSPROJEKT**

Havs  
och Vatten  
myndigheten

  
Länstyrelserna

## 1. Inledning



Foto: Magnus Lidberg.

Kungälv kommun behöver hantera pågående klimatförändringar som yttrar sig i form av bland annat intensivare regn och högre vattennivåer i hav och vattendrag. Samtidigt pågår en aktiv förtätning och exploatering på flera håll i kommunen, vilket innebär ökad konkurrens mellan ytor för bebyggd miljö och ytor för hantering av dagvatten. En ökad exploatering bidrar generellt till ökad andel hårdgjorda ytor där dagvatten avrinner med högre hastighet. Detta leder i sin tur till högre flödestoppar för dagvattensystemen att hantera.

För att klara utmaningarna krävs att samhället ställer om från traditionella lösningar som dominerats av underjordiska dagvattenanläggningar, till öppna, ytliga och tröga lösningar som har bättre förutsättningar att hantera flödestoppar och magasinera dagvatten.

Föroreningsinnehållet i dagvatten är också ett problem som behöver hanteras på ett effektivare sätt än tidigare om statusen för Kungälv vattenmiljöer ska kunna bevaras och förbättras. Det finns många olika typer av föroreningar i dagvatten och kommunen behöver systematiskt ställa krav så att reningsmetoder alltid väljs med hänsyn till både föroreningsinnehåll och recipientmiljöns förutsättningar.

Dagvattenplanen för Kungälv kommun har delats in i tre delar; Dagvattenpolicy, Dagvattenhandbok och Åtgärdsförslag. Policyn ger konkreta ställningstaganden för hur kommunen ska hantera dagvattenfrågorna i olika sammanhang, medan handboken för ett utvecklat resonemang kring hur ställningstagandena ska eftersträvas och uppnås. Åtgärdsförslagen syftar till att förbättra hanteringen av dagvattenfrågorna i Kungälv kommun.

Åtgärdsförslagen är framtagna med syfte att för avsikt att förbättra möjligheterna till planering i dagvattenfrågor. Denna del av Dagvattenplanen tjänar till att upprätthålla ett kontinuerligt förbättringsarbete, där det framgår vilken kommunal enhet som bär huvudansvaret i respektive fråga. I förlängningen bidrar detta förhoppningsvis till bättre förutsättningar för samhällsbyggande och samhällsförvaltning.

## 1.1 Nationella och internationella utgångspunkter

I detta avsnitt presenteras några av de nationella och internationella dokument, mål och beslut som utgör bakgrund till framtagandet av en kommunal dagvattenplan för Kungälv kommun.

### 1.1.1 Havs- och vattenmyndighetens vägledning

I Havs- och vattenmyndighetens vägledning för kommunal VA-planering beskrivs vikten av en planering med helhetssyn. Där utgör dagvattenplanering en viktig del (HaV, 2014). I handledningen beskrivs viktiga ingående delar i arbetet för att uppnå en hållbar och fungerande hantering av dagvatten. Planeringen ska ge en tydlig och homogen behandling av dagvattenfrågor i exploaterings-, drifts- och underhålls skeenden. Enligt vägledningen kan dagvattenplaneringen med fördel knyta an till övriga delar inom kommunplaneringen som exempelvis berör klimatanpassning och olika risk- och sårbarhetsanalyser.

### 1.1.2 Globala mål för hållbar utveckling

Dagvattenplanen har koppling till FNs globala mål för hållbar utveckling, vilka har tagits fram i syfte att skapa förutsättningar för att succesivt uppnå en hållbar samhällsutveckling fram till 2030 (UNDP, 2016). Totalt har FN satt upp 17 mål, vilka visas i Figur 1.



Figur 1. FNs 17 globala mål för hållbar utveckling (UNDP, 2016).

Flera av målen berör, direkt eller indirekt, hantering av dagvatten. De mål som är mest relevanta i detta sammanhang är:

- Rent vatten och sanitet
- Hållbar industri, innovationer, och infrastruktur
- Hållbara städer och samhällen
- Bekämpa klimatförändringen
- Hav och marina resurser
- Ekosystem och biologisk mångfald



### 1.1.3 Ramdirektivet för vatten

År 2000 antog alla medlemsländer i EU det så kallade ramdirektivet för vatten (vattendirektivet) vilket syftar till att uppnå helhetssyn och systematiskt arbete för att bevara och förbättra Europas vatten (EU, 2000). Ramdirektivet lägger grunden för den kvalitet och tillgång på vatten som EU-länderna inte får underskrida. Direktivet syftar till en effektivare samordning av resurser inom och mellan EU-länderna för att hantera brister i vattenmiljön. Vart och ett av Sveriges fem vattendistrikt har fattat beslut om fyra dokument som stöd för detta arbete; Förvaltningsplan, Åtgärdsprogram, Miljökvalitetsnormer och Miljökonsekvensbeskrivning. Dokumenten är fastställda för perioden 2022–2027.

### 1.1.4 Vattendistriktens åtgärdsprogram

Vattendelegationen för Västerhavets vattendistrikt beslutade under december 2016 om en ny förvaltningsplan för perioden 2022–2027. Planen innehåller bland annat åtgärdsprogram som riktar sig till kommuner och myndigheter. Åtgärdena har som syfte att möjliggöra att miljökvalitetsnormer för vattendistriktets vattenförekomster efterlevs (Vattenmyndigheten Västerhavet, 2016). Åtgärd nummer 8 i åtgärdsprogrammet lyfter särskilt fram dagvattenplanering som en viktig åtgärd, vilken lyder:

*"Kommunerna ska utveckla planer för hur dagvatten ska hanteras inom kommunen med avseende på kvantitet och kvalitet. Dagvattenplanerna ska bidra till att de åtgärder vidtas som behövs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. Åtgärden ska vara vidtagen senast tre år efter åtgärdsprogrammets fastställande."*

Åtgärden motiveras bland annat genom att den förväntade ökningen i andel *hårdgjorda* ytor och förtätning i stadsmiljön som leder till ökade flöden för recipienterna att hantera. Vidare lyfts dagvattnets innehåll av tungmetaller och andra förorenande ämnen fram som ett problem som behöver hanteras genom kommunala strategier för uppströmsarbete med rening nära källan.

### 1.1.5 Nationella miljökvalitetsmål

Utöver arbetet kopplat till vattendirektivet arbetar Sverige sedan 1999 med nationella miljökvalitetsmål varav ett antal inbegriper hanteringen av vattenresurser. De miljökvalitetsmål som främst berör Dagvattenplanen är:

- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet.
- God bebyggd miljö
- Hav i balans och levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker



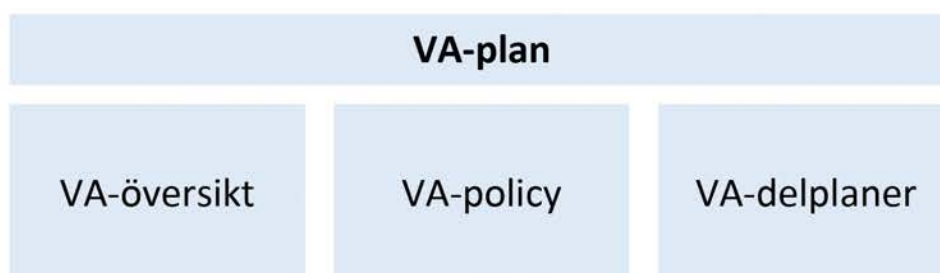
## 2. Relation till andra styrdokument

### 2.1 VA-planen

Dagvattenplanen är en av sex delplaner som ingår i den kommunala VA-planen. Delplanerna är:

- **Vattenförsörjningsplan**  
*Antagen av kommunstyrelsen i april 2016*
- **VA-utbyggnadsplan**  
*Antagen av kommunstyrelsen i april 2016*
- **Tillsynsplan för avlopp**  
*Antagen av miljö- och byggnadsnämnden i december 2016*
- **Dagvattenplan**  
*Antagen av kommunfullmäktige i maj 2017*
- **Drift- och underhållsplan för allmänt VA**  
*Kommande*
- **Brand- och släckvattenplan**  
*Kommande*

Delplanerna föregås av en VA-översikt som är en inventering av Kungälv kommunens allmänna och enskilda, anläggningar, vattentillgångar, recipientmiljöer och vattenskydd, samt en VA-policy som ger konkreta ställningstaganden och en utvecklingsriktning för det framtida arbetet med vatten- och avloppsfrågor. Dessa tre delar utgör tillsammans den kommunala VA-planen i enlighet med Figur 2.



Figur 2. VA-planens tre delar.

### 2.1.1 Dagvattenplanens olika delar

Dagvattenplanen utgörs av tre delar enligt se **Error! Reference source not found..** Den första delen utgörs av **Dagvattenpolicyn**, vilken ger ställningstaganden som anger riktning för hur kommunen förhåller sig till olika frågor beträffande dagvatten. Den andra delen utgörs av **Dagvattenhandboken** som har till syfte att konkretisera hur kommunen behöver arbeta för att möjliggöra ett effektivt dagvattenarbete som ligger i linje med Dagvattenpolicyn. Den tredje delen utgörs av **Åtgärdsförslag** som syftar till att utveckla kommunens hantering av olika dagvattenfrågor.



Figur 3. Dagvattenplanens olika delar.



## 2.2 Andra styrdokument

Dagvattenplanen har även koppling till andra styrdokument som ligger utanför den kommunala VA-planen. I synnerhet handlar det om Översiktsplanen och Klimatanpassningsplanen.

### 2.2.1 Översiktsplan

Dagvattenplanen är ett strategiskt dokument som är avsett att användas som ett komplement till den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanen reglerar på övergripande nivå, användningen av mark- och vattenområden i kommunen. Översiktsplanen ger också en inriktning som visar vilka områden i kommunen som är prioriterade för exploatering och förtätning.

### 2.2.2 Klimatanpassningsplan

Under 2016 påbörjades ett arbete med att ta fram en kommunal klimatanpassningsplan. Dagvattenplanen relaterar till klimatanpassningsplanen när det handlar om frågor beträffande anpassning till ett blötare klimat. I arbetet med Klimatanpassningsplanen har en kartering beträffande stigande vatten och skyfall för vissa områden i kommunen tagits fram. Informationen finns tillgänglig i WebbGIS.

Klimatanpassningsplanen föreslår som åtgärd ett arbete med att ta fram ett tematiskt tillägg till Översiktsplanen där klimatfrågorna kommer att hanteras. Arbetet med ett sådant tillägg måste samordnas med Dagvattenplanen.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

### 3. Syfte

Åtgärdsförslagen syftar till att lyfta fram förslag på åtgärder med avsikt att förbättra möjligheterna till planering i dagvattenfrågor, öka kännedom kring drift- och underhållsbehovet för dagvattenanläggningar samt skapa goda förutsättningar för kunskapsutveckling och kunskapsutbyte mellan kommunens enheter när det handlar om dagvattenfrågor. I förlängningen bidrar detta förhoppningsvis till bättre förutsättningar för samhällsbyggande och samhällsförvaltning.

#### 3.1 Framtagande

För att skapa förutsättningar för ett brett förankrat och accepterat material så har åtgärdsförslagen arbetats fram i en grupp med kompetenser från kommunens sektor för samhällsbyggnadssektor. Teknikkonsulten Sweco har bidragit med viktig kompetens och erfarenhet i alla skeenden av arbetet. Kommunens representanter i arbetet har varit: Sten-Ove Dahllöf, Johan Emanuelsson, Erik Hallgren, Maria Hübinette, Jenny Järpler, Sune Karlsson, Erik Liedner, Maria Sandberg, Patric Silvländer, Mikael Svensson och Karolin Södermark. Swecos representanter i arbetet har varit Emelie Persson, Tove Lindfors, Charlotta Leissner och Tove Karnstedt.

#### 3.2 Metodik

Genom kontinuerliga diskussioner arbetsgruppen under framarbetandet av Dagvattenpolicy och Dagvattenhandbok har åtgärdsförslag, som syftar till att förbättra dagvattenhanteringen och kunskapen kring dagvatten i kommunen, tagits fram.

För att skapa planeringsunderlag för genomförande av föreslagna åtgärder, så har det gjorts en översiktlig bedömning beträffande respektive åtgärds prioritet och resursåtgång. För dessa kriterier används en poängskala med tre steg enligt följande:

##### Bedömning för Prioritet

| Bedömning         | Förklaring                        | Poäng |
|-------------------|-----------------------------------|-------|
| Hög prioritet     | Åtgärden bör utföras inom 1-3 år  | 3     |
| Måttlig prioritet | Åtgärden bör utföras inom 3-5 år  | 2     |
| Låg prioritet     | Åtgärden bör utföras inom 5-10 år | 1     |

##### Bedömning för Resursåtgång

| Bedömning            | Förklaring                                    | Poäng |
|----------------------|---|-------|
| Låg resursåtgång     | Åtgärden kräver mellan 0-200 timmars arbete   | 3     |
| Måttlig resursåtgång | Åtgärden kräver mellan 200-500 timmars arbete | 2     |
| Hög resursåtgång     | Åtgärden kräver över 500 timmars arbete       | 1     |

Vissa åtgärder är mer omfattande än andra och olika åtgärder kommer resursmässigt att belasta olika verksamheter inom kommunen. Olika åtgärder behöver inte nödvändigtvis ha inbördes beroenden, vilket innebär att flera åtgärder kan ske inom samma tidshorisont. Graderingen beträffande prioritet och resursåtgång är i första hand tänkta att utgöra ett stöd i planeringen av åtgärderna.

#### 3.3 Målgrupp

Åtgärdsförslagen ska primärt användas som ett stöd för utveckling av de kommunala verksamheternas hantering av olika dagvattenrelaterade frågor. Materialet ger också chefer och politiker ett översiktligt beslutsstöd.





**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

#### **4. Mål och viljeinriktning**

Genom politiskt förankrade ställningstaganden och fastställda arbetsätt ökar förutsättningarna för kommunen att uppnå en enhetlig hantering och bild av dagvattenfrågorna. Målet är att Dagvattenhandboken ska bidra till att dagvattenhanteringen tas upp tidigt i kommunens olika samhällsbyggnadsprocesser och att kostsamma och svårlösta följdproblem på så vis kan undvikas.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

## 5. Åtgärdsförslag

Kommande avsnitt beskriver rekommenderade åtgärder för att Kungälv kommun ska uppnå en mer långsiktigt hållbar hantering av dagvatten. De identifierade åtgärderna som föreslås listas i följande punkter:

- Inventera kommunala dagvattenanläggningar samt upprätta skötselplaner för dessa
- Ta fram en kommunövergripande översvämnings-, skyfalls- och lågpunktskartering
- Klassificera recipienterna inom kommunen
- Uppdatera den kommunala vattenöversikten och slutför projektet Kungälv vattendrag
- Upprätta ett forum för kunskapsutveckling och kunskapsutbyte i dagvattenfrågor
- Ta fram informationsunderlag till sökande av bygg- och marklov
- Inventera behov av End of pipe-lösningar
- Ta fram riktlinjer beträffande ansvarsfördelning för kommunala dagvattenanläggningar
- Ta fram kommunala säkerhetsnivåer för höjdsättning av bebyggelse och infrastruktur
- Ta fram dimensionerande återkomsttid för marköversvämning med skador på byggnader

Under avsnitt 5.11 följer en sammanställning av bedömd prioritet och resursåtgång för alla föreslagna åtgärder.

### 5.1 Inventering av kommunala dagvattenanläggningar samt upprättande av skötselplaner

Att genom drift och underhåll säkerställa funktionen i dagvattenanläggningarna är den mest kostnadseffektiva åtgärden kommunen kan utföra för att åstadkomma en välfungerande dagvattenhantering. En förutsättning är att alla dagvattenanläggningar är kända och att ansvarsfrågan är utredd. För samtliga befintliga och föreslagna dagvattenanläggningar behöver därför en plan för drift och underhåll upprättas.

Beskriv att den bör in i drift-och underhållsplanen. Förslagsvis så nyttjas skötselplaner som redan är upprättade i handböcker etc.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** VA-teknik

*Inventering av kommunala  
dagvattenanläggningar samt upprättande  
av skötselplaner*

|              |         |
|--------------|---------|
| Prioritet    | Hög     |
| Resursåtgång | Måttlig |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 5.2 Kommunövergripande översvämnings-, skyfalls- och lågpunktskartering

I dagsläget finns bland annat möjlighet att se lågpunkter samt hur olika geografiska områden påverkas av skyfall och stigande nivåer i hav och vattendrag i *WebbGIS*. Dessa karteringar finns tillgängliga för vissa delar Kungälv, såsom centrala Kungälv, Diseröd, Kode och Ytterby. Det är dock viktigt att kommunen får en övergripande kartering som även innefattar potentiella exploateringsområden i övriga kommundelar. På så vis ges bättre underlag till planering av nya områden och förtätning.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** Planering

*Kommunövergripande översvämnings-, skyfalls- och lågpunktskartering*

|              |         |
|--------------|---------|
| Prioritet    | Hög     |
| Resursåtgång | Måttlig |

## 5.3 Klassificering av recipienter inom kommunen

Klassning av recipienterna i Kungälvs kommun behöver göras utifrån tillgänglig information i Vatteninformationssystem Sverige (VISS). Åtgärden innefattar även att definiera respektive recipientklass; Mycket känslig, Känslig och Mindre känslig. Kommunens recipienter ska därefter klassificeras enligt dessa klasser. Åtgärden utgör underlag till Dagvattenplan och reviderad Vattenöversikt.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** Miljö

*Klassificering av recipienter inom kommunen*

|              |         |
|--------------|---------|
| Prioritet    | Hög     |
| Resursåtgång | Måttlig |

## 5.4 Uppdaterad vattenöversikt och slutförande av projekt Kungälvs vattendrag

Uppdatera vattenöversikten och klassificera recipienter utifrån känslighet. Översikten ska vara organiserad med utgångspunkt i avrinningsområden. Informationen i vattenöversikten ska vara kopplad till digitalt kartmaterial för att öka tydligheten och användarmöjligheterna.

Åtgärderna som föreslås i projektet Kungälvs vattendrag behöver slutföras och informationen lyftas in i vattenöversikten. På så vis ges möjlighet till en funktionell vattenöversikt där information beträffande såväl ekologiska värden som underhållsbehov och ansvarsfrågor för vattenförekomsterna finns redovisad.

*Observera åtgärdens relation till åtgärd under kapitel 3.3.*

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** Mark- och exploateringsenheten



*Uppdaterad vattenöversikt och slutförande  
av projektet Kungälvs vattendrag*

|              |     |
|--------------|-----|
| Prioritet    | Hög |
| Resursåtgång | Hög |

## 5.5 Forum för kunskapsutveckling och kunskapsutbyte i dagvattenfrågor

Skapa ett forum för diskussion av dagvattenfrågor mellan kommunens enheter. Forumet håller förslagsvis möten under två halvdagar per år. Under dessa möten lyfts förslagsvis goda och mindre lyckade exempel på hantering av olika dagvattenrelaterade frågor. Forumet är också tänkt att fungera som en möjlighet till återkoppling gällande tillämpligheten och utvecklingsbehovet för Dagvattenplanens olika delar. De kommunenheter som bör finnas representerade i forumet är:

- Miljöenheten
- VA-teknik
- Planeringsenheten
- Bygglovenheten
- Mark- och exploateringsenheten

En mappstruktur behöver skapas för att möjliggöra kontinuerligt insamlande av användbart underlag i olika frågor. I mappstrukturen samlas även dokumentation från mötena i forumet.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** VA-teknik

*Forum för kunskapsutveckling och  
kunskapsutbyte i dagvattenfrågor*

|              |     |
|--------------|-----|
| Prioritet    | Hög |
| Resursåtgång | Låg |

## 5.6 Informationsunderlag till sökande av bygg- och marklov

Ta fram underlag som sökande av marklov- och bygglov kan använda för att se över frågeställningar beträffande dagvatten. Produkten som tas fram består av tydlig och kort text samt pedagogiska bilder. Materialet behöver bland annat behandla frågor beträffande hårdgöring av ytor och höjdsättning.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** Bygglovenheten

*Informationsunderlag till sökande av bygg-  
och marklov*

|              |     |
|--------------|-----|
| Prioritet    | Hög |
| Resursåtgång | Låg |



## 5.7 Inventering av behov av End of pipe-lösningar

Inventeringsarbete utförs för att identifiera områden som kan ha behov av *End of pipe-lösningar* för rening av dagvatten. Inventeringen ska ge underlag för att jobba vidare med åtgärder för rening av dagvatten från områden med diffusa föroreningsutsläpp till recipienter. Dessa lösningar bygger på att gemensamma anordningar för rening av dagvatten från ett större område anläggs innan dagvattnet leds vidare till recipient eller i dagvattennätet.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** Miljö

*Inventering av behov av End of pipe-lösningar*

|              |         |
|--------------|---------|
| Prioritet    | Måttlig |
| Resursåtgång | Låg     |

## 5.8 Riktlinjer beträffande ansvarsfördelningen för kommunala dagvattenanläggningar

Uppgiften består i att ta fram riktlinjer som beskriver vilken kommunal enhet som ska bära driftmässigt ansvar för olika typer av dagvattenlösningar. Genom denna åtgärd möjliggörs en strukturerad behandling av ansvarsfrågorna inom exempelvis detaljplaner. Erfarenheter som kan dras från möten enligt checklistan för detaljplan (se kapitel 5.1.4, punkt 3) används med fördel som underlag till riktlinjerna.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** VA-teknik

*Riktlinjer beträffande ansvarsfördelning för kommunala dagvattenanläggningar*

|              |     |
|--------------|-----|
| Prioritet    | Hög |
| Resursåtgång | Låg |

## 5.9 Säkerhetsnivåer för höjdsättning av bebyggelse och infrastruktur

Uppgiften består i att ta fram och politiskt besluta beträffande säkerhetsnivåer för höjdsättning av olika bebyggelsetyper och infrastruktur. Säkerhetsnivåerna ska ha utgångspunkt i respektive områdes samspel med hav och vattendrag. Som utgångspunkt för arbete kan rapporten *Stigande vatten*, från länsstyrelserna i Västra Götalands och Värmlands län, användas. Säkerhetsnivåerna ska beslutas av kommunfullmäktige.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör:** Planering

*Säkerhetsnivåer för höjdsättning av bebyggelse och infrastruktur*

|              |         |
|--------------|---------|
| Prioritet    | Hög     |
| Resursåtgång | Måttlig |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 5.10 Dimensionerande återkomsttid för marköversvämning med skador på byggnader

Uppgiften består i att ta fram ett förslag för beträffande dimensionerande återkomsttid för marköversvämningar som ger skador på byggnader inom Kungälv kommun. Förvaltningen behöver ta fram ett motiverat förslag som därefter förankras politiskt genom beslut i kommunfullmäktige. Genom ett sådant beslut får kommunen ett verktyg för långsiktig samhällsplanering där tillfällen med extremväder och stigande vatten beaktas.

**Förslag på ansvarig enhet/aktör: VA-teknik**

*Dimensionerande återkomsttid för  
marköversvämning med skador på  
byggnader*

Prioritet

Hög

Resursåtgång

Låg



## 5.11 Sammanställning över åtgärdsförslag

Tabell 1 visar en sammanställning över respektive åtgärdsförslags bedömda prioritet och resursåtgång. Bedömningen är tänkt att utgöra ett stöd i planeringen av åtgärderna.

Tabell 1. Sammanställning över respektive åtgärdsförslags prioritet och resursåtgång.

| Åtgärd   | Prioritet | Resursåtgång | Poängsumma |
|--|-----------|--------------|------------|
| Information till sökande av bygg- och marlov                                       | Hög       | Låg          | 6          |
| Kommunövergripande översvämnings- och skyfallskartering                            | Hög       | Måttlig      | 5          |
| Klassificering av recipienter inom kommunen  | Hög       | Måttlig      | 5          |
| Uppdaterad vattenöversikt och slutförande av projektet Kungälv's vattendrag        | Hög       | Hög          | 4          |
| Forum för kunskapsutveckling och kunskapsutbyte i dagvattenfrågor                  | Hög       | Låg          | 6          |
| Inventering av kommunala dagvattenanläggningar samt upprättande av skötselplaner   | Hög       | Måttlig      | 5          |
| Inventering av behov av End of pipe-lösningar                                      | Måttlig   | Låg          | 5          |
| Ta fram principer för ekonomiskt ansvar för dagvattenanläggningar                  | Måttlig   | Låg          | 5          |
| Ta fram kommunala säkerhetsnivåer för höjdsättning av bebyggelse och infrastruktur | Hög       | Måttlig      | 5          |
| Dimensionerande återkomsttid för marköversvämning med skador på byggnader          | Hög       | Låg          | 6          |



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

## 5 Levandegöra



Åtgärdsförslagen ska revideras en gång per mandatperiod och beslutas i kommunstyrelsen. Revideringen ska säkerställa att samtliga delar av handboken är aktuella, att utförda eller oaktuella åtgärder tas bort samt att nya förslag på åtgärder lyfts in. Eventuella förslag på revideringar ska lämnas till den person på VA-teknikenheten som utsetts till ansvarig för Dagvattenplanen. En sådan person ska vid varje tillfälle finnas utsedd.

De investeringar som Dagvattenplanen medför ska arbetas in i respektive berörd enhets årsbudget, vilken beslutas politiskt varje år.



## 6 Uppföljning



Åtgärdsförslagen följs upp genom kontinuerlig dialog i en arbetsgrupp för dagvatten. Gruppen bör träffas två gånger årligen för att se över hur kommunen hanterar dagvatten i olika planeringsskeden. Målsättningen för Dagvattenplanen är att frågorna kring dagvattnen hanteras på ett strukturerat sätt och att åtgärder vidtas för att förbättra förutsättningarna till samhällsbyggande och samhällsförvaltning.



## Referenser

- EU. (2000). Europaparlamentets och Rådets direktiv 2000/60/EG. Hämtat från <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:32000L0060> den 7 juli 2016
- HaV. (2014). Vägledning för kommunal VA-planering (ISBN 978-91-87025-46-4). Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten. Hämtat från <https://www.havochvatten.se/download/18.276e7ae81443563a750f41/1392881278482/rapport-2014-01-vagledning-va-planering.pdf> den 8 augusti 2016
- UNDP. (2016). [www.globalamalen.se](http://www.globalamalen.se). Hämtat från <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> den 7 december 2016
- Vattenmyndigheten Västerhavet. (2016). Åtgärdsprogram 2016-2021, Åtgärder riktade till myndigheter och kommuner samt konsekvensanalys. Vattenmyndigheten Västerhavet och Länsstyrelsen Västra Götalands län . Hämtat från <http://www.vattenmyndigheterna.se/SiteCollectionDocuments/sv/vasterhavet/publikationer/beslutsdokument/forvaltningsplan-2016-2021/Del-4-atgardsprogram-2016-2021.pdf> den 23 januari 2017

# Alternativ utbyggnadsmodell för VA

---

**Tillägg till VA-policy**

**Riktlinje**

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1292

Beslut: 2023-xx-xx Kommunfullmäktige §xx/2023

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut 2016-09-08 Kommunfullmäktige

Giltighetstid: 2027-12-31

Dokumentansvarig: Enhetschef VA-Teknik

Senast uppdaterad av: VA-ingenjör

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| <b>1. Inledning</b> .....                                       | 4  |
| <b>2. Relation till andra styrdokument</b> .....                | 5  |
| <b>3. Syfte</b> .....   | 5  |
| <b>4. Mål och viljeinriktning</b> .....                         | 5  |
| <b>5. Ansökan och bedömning</b> .....                           | 5  |
| <b>6. Avtalets grunder</b> .....                                | 7  |
| <b>7. Levandegöra</b> .....                                     | 15 |
| <b>8. Uppföljning</b> .....                                     | 15 |
| <b>Bilaga 1 – Alternativ utbyggnadsmodell för VA</b> .....      | 16 |
| <b>Exempel på avtal</b> .....                                   | 16 |
| 1. Avtalets parter.....   | 16 |
| 2. Bakgrund.....  | 16 |
| 3. Projektering och utbyggnad .....                             | 16 |
| 4. Myndigheter .....  | 19 |
| 5. Granskning och kontroll.....                                 | 19 |
| 6. Slutbesiktning.....  | 20 |
| 7. Överlämnande av VA-anläggningen.....                         | 21 |
| 8. Garantitid, garantibesiktning .....                          | 21 |
| 9. Avgifter .....   | 21 |
| 10 Ersättningar.....  | 22 |
| <b>Bilaga 2 – Alternativ utbyggnadsmodell för VA</b> .....      | 23 |
| <b>Mall för kravställning – Projektör</b> .....                 | 23 |
| 1. Redovisning - kvalitet och miljö.....                        | 23 |
| 2. Registrering .....   | 23 |
| 3. Finansiell och ekonomisk styrka .....                        | 23 |
| 4. Försäkring.....  | 23 |
| 5. Organisation, teknisk förmåga och yrkesmässig kapacitet..... | 25 |
| 6. Tillhandahållande av dokumentation .....                     | 25 |
| <b>Bilaga 3 – Alternativ utbyggnadsmodell för VA</b> .....      | 26 |
| <b>Mall för kravställning – Entreprenör</b> .....               | 26 |
| 1. Redovisning - kvalitet och miljö.....                        | 26 |

|   |    |
|---|----|
| 2. Registrering .....   | 26 |
| 3. Finansiell och ekonomisk styrka .....                        | 26 |
| 4. Försäkring.....  | 27 |
| 5. Organisation, teknisk förmåga och yrkesmässig kapacitet..... | 27 |
| 6. Förutsättningar.....   | 27 |
| 7. Tillhandahållande av dokumentation .....                     | 29 |

### Förteckning över bilagor

|           |                                      |
|-----------|--------------------------------------|
| Bilaga 1: | Exempel på avtal                     |
| Bilaga 2: | Mall för kravställning – Projektör   |
| Bilaga 3: | Mall för kravställning – Entreprenör |

## 1. Inledning

Detta dokument är framtaget i syfte att fungera som en generell anvisning för att klargöra på vilka grunder det kan komma i fråga att exploatörer bygger ut VA-anläggningar som sedan övertas av VA-verksamheten i Kungälv kommun. Efter övertagande av VA-anläggningen avser Kungälv kommun att upprätta verksamhetsområde för erforderliga vattentjänster inom aktuellt område (se Figur 1). Detta koncept kallas fortsättningsvis för *alternativ utbyggnadsmodell*.



Figur 1. Förenklad schematisk bild över tillämpandet av alternativ utbyggnadsmodell.>

## 2. Relation till andra styrdokument

Tillägg till VA-policy

## 3. Syfte

Anvisningarna är framtagna i syfte att säkerställa att kapaciteten och kvaliteten på VA- anläggningen håller samma standard oavsett om kommun eller exploatör ansvarar för utbyggnaden av denna.

## 4. Mål och viljeinriktning

Detta dokument hänger samman med bilagor som ska användas för att säkerställa kvalitet och passande teknisk utformning för VA-anläggningen samt för att klargöra ansvarsfördelning mellan exploatör, entreprenör, projektör och kommun. Ansvars- och ekonomifrågor mellan exploatör och Kungälv kommun regleras i ett specifikt avtalsdokument som upprättas mellan kommunen och exploatören. Detta avtal ska ha *Bilaga 1* som utgångspunkt.

## 5. Ansökan och bedömning

För att det ska vara tillämbart med en lösning där VA-anläggningen inom ett område byggs av exploatör där sedan huvudmannskapet övergår till kommunens VA-verksamhet, så krävs att det specifika utbyggnadsområdet har passande förutsättningar. Det är alltså lämpligheten i varje enskilt fall som ska avgöra huruvida tillämpning av *alternativ utbyggnadsmodell* kan komma i fråga.

En grundförutsättning för att VA-utbyggnad i enlighet med *alternativ utbyggnadsmodell* ska kunna ske är att det finns förutsättningar för samordning med kommunens pågående och planerade utbyggnad av den allmänna VA-anläggningen.

Nedan följer en övergripande beskrivning av vad en ansökan för tillämpning av *alternativ utbyggnadsmodell* behöver innefatta samt hur kommunen behandlar inkommen ansökan.

1. Ansökan om tillämpning av *alternativ utbyggnadsmodell* inlämnas till VA-teknikenheten, Kungälv kommun.

Via brev till: Kungälv Kommun  
VA-teknikenheten  
Ytterbyvägen 2  
442 81 Kungälv

eller via mail till: [kommun@kungalv.se](mailto:kommun@kungalv.se)

|  |
|--|
| Brev eller mail märks med: <i>Ansökan –<br/>Utbyggnad VA</i> |
|--|

- Till ansökan ska bifogas en lista över fastigheter som omfattas av en eventuell VA-utbyggnad samt tillhörande karta där dessa fastigheter finns markerade.
  - De fastighetsägare som äger fastigheter som omfattas av ansökan ska vara överens om att skicka in ansökan.
2. VA-teknikenheten stämmer av om området i inkommen ansökan omfattas av förelägganden (Länsstyrelsen) eller finns med i nära förestående utbyggnad enligt gällande VA-utbyggnadsplan. Efter detta görs en första bedömning huruvida tillämpning av *alternativ utbyggnadsmodell* kan komma i fråga eller inte.
  3. Om ansökan går vidare från föregående steg skickas informationen vidare från VA-teknikenheten till Miljöenheten och Planeringsenheten för bedömning beträffande områdets behov av VA-utbyggnad.

- Miljöenheten gör en bedömning beträffande nuvarande standard på fastigheternas enskilda VA-anläggningar samt om VA-frågorna behöver lösas i ett större sammanhang (§6, Lag om allmänna vattentjänster).
  - Planeringsenheten gör bedömning beträffande om det finns utbyggnadsplaner som inverkar på områdets behov av en kommunal VA-lösning.
4. VA-teknikenheten ser sedan över områdets behov av vattentjänster för vatten, spillvatten och dagvatten.
  5. Utifrån enheternas samlade bedömning görs sedan en avgränsning angående vilka fastigheter som behöver ingå i det eventuella utbyggnadsområdet.
    - Om det bedöms att fler fastigheter än vad ansökan innefattat behöver ingå i utbyggnadsområdet meddelar kommunen detta till exploatören, som efter detta får en möjlighet att komplettera sin ansökan.
  6. Ansökan besvaras.
  7. Om kommunen accepterar ansökan kan avtal för tillämpning av *alternativ utbyggnadsmodell* arbetas fram och tecknas.>

## 6. Avtalets grunder

Följande avsnitt beskriver övergripande de krav och riktlinjer som kommunen ställer på exploatörer för att det ska vara möjligt för kommunen, att efter godkänd slutbesiktning kunna överta huvudmannaskapet för upprättad VA-anläggning. Att dessa krav och riktlinjer fullgörs ska säkerställas genom tecknande av avtal mellan Kungälv kommun och aktuell exploatör. Till avtalet hör ytterligare bilagor som ger information beträffande vilka krav exploatören behöver ställa på entreprenör och projektör.

### 6.1 Generella krav

De avtalsparter som kan accepteras för ingående i avtal med Kungälv kommun är juridisk person med organisationsnummer såsom:

- Företag
- Ekonomisk förening
- Samfällighetsförening

Det är Kungälv kommun som utformar avtalet för tillämpning av *alternativ utbyggnadsmodell*, vilket upprättas med *Bilaga 1* som grund.

Utbyggt nät för vatten och avlopp i området ska anslutas till kommunens allmänna VA- ledningsnät i en av kommunen, anvisad anslutningspunkt.

### 6.2 Projektering och utbyggnad

Exploatören ska bekosta och ansvara för projektering, projektledning och utbyggnad av vatten- och avloppsanläggningen inom aktuellt område. Kommunen tillhandahåller uppgifter om en anslutningspunkt för VA-anläggningen som ska byggas.

Tjänster för projektering och utförande av entreprenärbete för VA-anläggningen ska upphandlas i konkurrens.

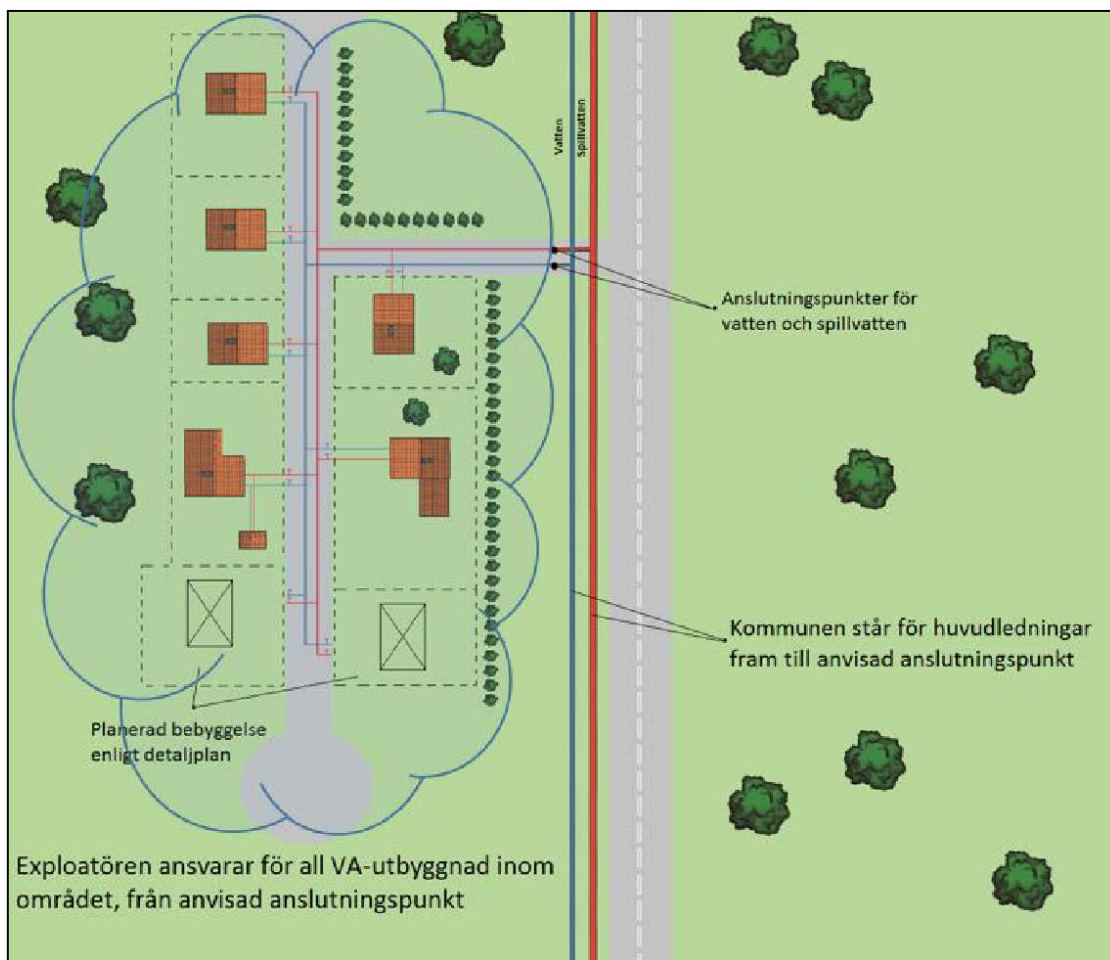


Dokumentation beträffande utförd konkurrensutsättning för upphandlade tjänster rörande projekterings- och entreprenadarbeten ska redovisas och överlämnas till VA-teknikenheten.

Projektering ska utföras av företag med god kännedom gällande VA-projektering. Exploatören ska tillse att projektören uppfyller de krav som kommunen normalt ställer i upphandling av projektör enligt *Bilaga 2*.

Entreprenad ska utföras av företag med god kännedom gällande VA-entreprenad. Exploatören ska tillse att entreprenören uppfyller de krav som kommunen normalt ställer i upphandling av entreprenör enligt *Bilaga 3*.

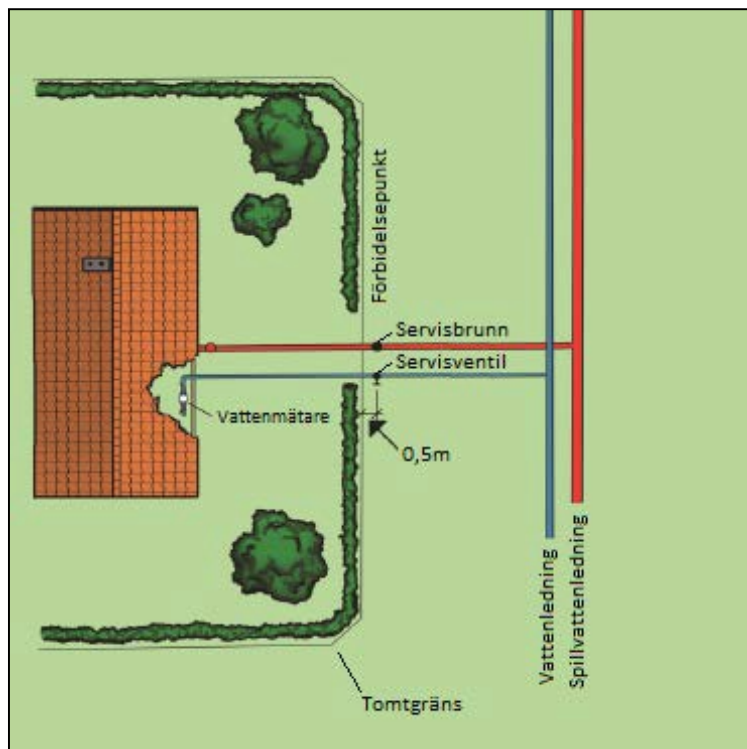
VA-anläggningen som byggs ut ska ha servisavsättning för vatten, spillvatten och i förekommande fall dagvatten, vid varje fastighets tomträns. Detta gäller även för obebyggda tomter inom detaljplan. En förenklad bild över ansvarsfördelningen för VA-utbyggnad visas i Figur 2



Figur 2. Principbild beträffande ansvarsfördelningen för konceptet

Varje fastighet ska upplåta vattenmätarplats för vattenmätare i enlighet med Kungälv's kommuns ABVA.

Kommunen övertar efter godkänd slutbesiktning VA-anläggning fram till förbindelsepunkten vilken normalt förläggs 0,5 meter utanför tomträns enligt Kungälv's kommuns ABVA, se Figur 3.



Figur 3. Principbild över förbindelsepunktens läge

Fastigheter som ska ingå i utbyggnadsområdet ska av exploatören redovisas i form av lista och kartbilaga.

Projektering och utbyggnad ska ske enligt VA-teknikenhetens anvisningar och materialkrav som tillhandahålls av VA-teknikenheten.

Allmänna Bestämmelser AB 04, Allmänna bestämmelser för totalentreprenader ABT 06, Allmänna bestämmelser för konsultuppdrag ABK 09, AMA AF 21 och Anläggnings AMA 20 ska användas vid upphandling av projektör och entreprenör.

Totalentreprenad ställer normalt sett större krav på att exploatören ska bevaka och bedöma handlingar samt följa upp utförande av entreprenaden. I förekommande fall ska ABT 06 användas.

Vid arbeten som innefattar VA-ledningar i gatumark så ska ledningar och gata utföras i samma entreprenad. Gatan ska byggas med sådan bärighet att ledningarna inte skadas av trafik.

Vid projektstart ska VA-teknikenheten kallas till projekteringsmöte där VA-teknikenhetens anvisningar går igenom.

VA-teknikenheten ska kallas till samtliga projekteringsmöten.

Innan överlämning av slutgiltig handling ska exploitören kalla till ett möte för genomgång av projekterad handling med VA-teknikenheten. Under mötet ska projektören presentera förslaget och redovisa hur VA-anläggningen är utformad och motivera val av lösningar. Specificerat ska redovisas i vilka punkter som särskilda åtgärder är tvungna att utföras för att det finns platsspecifika problem.

Innan byggnationen startar ska exploitören kalla VA-teknikenheten till möte för genomgång av bygghandlingar inklusive ritningar. Under detta möte ska exploitörens bygglidare närvara.

Innan byggstart ska VA-teknikenheten kallas till projektgenomgång med exploitörens anläggningsentreprenör.

*Eftersom VA-teknikenheten endast är avtalspart med exploitören, så är det lämpligt att hålla enskilda möten mellan VA-teknikenheten och exploitör där eventuella synpunkter på arbetenas fortskridande lyfts fram. VA-teknikenheten deltar i projekterings- och entreprenadmöten enbart i syfte att inhämta information.*

Kungälv VA-verksamhet tillämpar i huvudsak inga LTA-lösningar i dagsläget. Erfarenheter har visat att det på sikt varit ekonomiskt och driftmässigt fördelaktigt med konventionellt självfallssystem. I undantagsfall, där LTA-lösningar ändå behöver användas så ska utförande ske i enlighet med kommunens anvisningar. Dessutom ska erforderliga avtal beträffande rådighet, drift och kostnader för dessa anläggningar finnas upprättat mellan exploitör och respektive fastighet. Dessa avtal ska uppvisas och godkännas av VA-teknikenheten innan utförande av VA-entreprenaden. Dessa avtal ska vara utformade så att kommunen utan särskild ersättning ska bli part och förmånstagare i samband med övertagande av LTA-anläggningen.

Projektering och utförandet av arbete för LTA-pumpstationer ingår i exploitörens åtagande.

Vid kommunens eventuella övertagande av LTA-anläggningen ska denna vara testad och godkänd med permanent elinstallation.

### 6.3 Krav på utförande

Ledningar och brunnar ska uppfylla kraven på toleransklass A, i annat fall ska felet åtgärdas eller värdeminskningssavdrag betalas till VA-teknikenheten innan övertagande av VA-anläggningen är aktuellt. För

*Deformationskontroll av avloppsledning (kod YHB.1252) och Kontroll av riktningsavvikelse hos avloppsledning (kod YHB.12531) är dessa avdrag specificerade i Bilaga 3.*

Styrssystem för eventuella pumpstationer ska vara detsamma som kommunens övergripande styrssystem.

### 6.4 Ansvar för VA-anläggning och anläggningar för avvattning av gator

VA-verksamheten ska efter godkänd slutbesiktning vara *Huvudman* för den i avtalet beskrivna VA-anläggningen. I vissa fall innefattar huvudmannskapet omhändertagande av dagvatten, vilket i sådant fall ska framgå av tecknat avtal.

Förbindelsepunkter ska i huvudsak upprättas 0,5 meter utanför varje enskild tomts fastighetsgräns.

Mot anläggningar för gatuavvattning blir VA-verksamheten huvudman för servisledning fram till 0,5 meter från huvudledning, för resterande del av anläggningen ansvarar väghållare.

Inom detaljplan gäller att allmänna VA-ledningar ska förläggas inom allmän platsmark och inom de u-områden som är redovisade i detaljplanen.

#### 6.5 Tillstånd och anmälan

Exploatören ska för VA-teknikenheten, redovisa vilka tillstånd och anmälningar som krävs i samband med byggnation av aktuell VA-anläggning. Exploatören ansvarar för samtliga ansökningar och anmälningar.

Samtliga ansökningar samt inkomna svar och beslut ska dokumenteras och redovisas. Ansökningar

kan behöva göras beträffande exempelvis:

|        |                  |
|--------|------------------|
| 6.5.1  | Miljö            |
| 6.5.2  | Arkeologi        |
| 6.5.3  | Vattenverksamhet |
| 6.5.4  | Biotopskydd      |
| 6.5.5  | Naturinventering |
| 6.5.6  | Naturresevat     |
| 6.5.7  | Natura 2000      |
| 6.5.8  | Geoteknik        |
| 6.5.9  | Strandskydd      |
| 6.5.10 | Bygglov          |

För ett kommunalt övertagande av VA-anläggningen så krävs att erforderliga tillstånd är beviljade.

Exploatören ska tillse att lantmäteriförrättning utförs för upprättande av servitut för samtliga VA-ledningar och VA-anläggningar inom aktuellt område. Dessa servitut ska vid senare tidpunkt övergå i ledningsrätt med kommunen som förmånstagare, utan särskild ersättning.

Lantmäteriförrättningen genomförs och bekostas av exploatören.

#### 6.6 Granskning och kontroll

Exploatören ska bedriva kontroll så att anvisningar i bygghandlingar följs. Dokumentation, innefattande bland annat relationshandlingar (enligt kommunens anvisningar för inmätning), kvalitetskontroll och dagbok överlämnas till, och ska godkännas av kommunen innan övertagande av VA-anläggningen sker.

Kommunen ska bedriva den kontroll som bedöms nödvändig för att säkerställa att anläggningen uppfyller krav på kvalitet och kapacitet. Det ska avtalas om att representanter från VA- teknikenheten ges tillträde till arbetsområdet under hela entreprenadtiden.

VA-teknikenheten ska kallas till samtliga byggmöten och arbetsplatsmöten för att vid behov kunna följa arbetet. Samtliga protokoll från dessa möten ska delges VA-teknikenheten i informationssyfte.

Exploatören ska under entreprenadtiden utse bygglidare som följer upp så att entreprenaden genomförs i överensstämmelse med kontrakt och rapporterar regelbundet entreprenadens ekonomi och status till exploatören och kommunen.

Bygglidaren ska säkerställa att entreprenören bedriver egenkontroll inom kvalitet, miljö, säkerhet och arbetsmiljö efter överenskomna planer och lagstiftning.

Bygglidaren ska kontinuerligt delta vid protokollförda byggmöten samt andra möten beträffande entreprenadens genomförande. VA-teknikenheten ska kallas till dessa möten.

#### 6.7 Slutbesiktning

Innan slutbesiktning så ska erforderlig dokumentation beträffande vattenprovtagning, provtryckning etc. redovisas för VA-teknikenheten.

När VA-anläggningen är färdigställd ska exploatören kalla till slutbesiktning.

Exploatören utser besiktningsförrättare i enlighet med AB04.

Vid godkänd slutbesiktning övertas VA-anläggningen av exploatören.

#### 6.8 Överlämnande av VA-anläggningen

Vid kommunalt övertagande av anläggningen ska ett särskilt övertagandeavtal tecknas mellan exploatör och kommunen som bland annat innefattar förändringar i det avtalsrättsliga förhållandet mellan entreprenör, exploatör och kommunen.

För att ovan nämnda övertagandeavtal ska vara gällande erfordras ett i förväg tecknat avtal mellan exploatör och entreprenör som beskriver kommande förändringar beträffande garantiåtaganden. Avtalet ska vara utformat så att VA-teknikenheten efter godkänd slutbesiktning och övertagande av VA-anläggningen äger rätt till garantiåtaganden från entreprenören.

#### 6.9 Garantitid och garantibesiktning

Garantitid och garantibesiktning regleras i enlighet med AB04 och ABT06.

#### 6.10 Dagvatten

En bedömning beträffande behovet av verksamhetsområde för dagvatten ska göras i varje enskilt fall. I sådant fall ska en särskild del beträffande detta finnas med i tecknat avtal mellan exploatör

och kommun.

#### 6.11 Anslutningsavgifter

Kommunen upprättar en anslutningspunkt för aktuellt utbyggnadsområde. För anslutning till den kommunala VA-anläggningen betalar exploatören följande avgifter:

**Servisavgift** – Avgift avseende framdraging av ledningar till anslutningspunkter (V, S, Df).

**Förbindelsespunktsavgift** – Avgift avseende upprättande av anslutningspunkter (V, S, Df).

**Lägenhetsavgift** – Avgift för varje ansluten lägenhets/bostadsenhets användning av den samlade kommunala VA-anläggningen (vattenverk, ledningsnät, pumpstationer m.m.).

Servis-, förbindelsespunkts- och lägenhetsavgift betalas enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa. Efter kommunalt övertagande av VA-anläggningen tillämpas gällande VA-taxa.

*Förutsatt att samtliga ställda krav på anläggningen är uppfyllda och slutbesiktningen är godkänd så kan VA-anläggningen övertas. I sådant fall övertas denna mot att Exploatören befrias från erläggande av tomtYTEavgifter och ytterligare förbindelsespunkts- och servisavgifter (utöver ovan beskrivna). Förenklat kan detta beskrivas:*

**Värdet för godkänd VA-anläggning med fullgod funktion, kvalitet, utformning och dokumentation**

=

**Värdet för tomtYTEavgifter + ytterligare servis- och förbindelsespunktsavgifter**

#### 6.12 Brukningsavgifter

Varje fastighet inom aktuellt utbyggnadsområde ska betala följande brukningsavgifter:

**Fast årsavgift per vattenmätare** – Avgift för brukande av VA-tjänster **Avgift för**

**förbrukning** – Avgift baserad på fastighetens vattenförbrukning Ovan nämnda

avgifter betalas enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

För varje fastighet ska finnas vattenmätarplats för installation av kommunal vattenmätare. Utformning av vattenmätarplats bestäms i samråd med VA-teknikenheten.

#### 6.13 Ersättningar

Om VA-anläggningen, vid överlämnandetillfället har dokumenterade fel som efter överenskommelse inte ska åtgärdas av *Exploatören*, ska *Exploatören* erlægga värdepminskningsavdrag till *Huvudmannen* enligt *Bilaga 3*. I de fall *Bilaga 3* inte är tillämplig krävs särskild överenskommelse beträffande ersättning.

## **7. Levandegöra**

Detta dokument är framtaget i syfte att fungera som en generell anvisning för att klargöra på vilka grunder det kan komma i fråga att exploatörer bygger ut VA-anläggningar som sedan övertas av VA-verksamheten i Kungälv kommun.

## **8. Uppföljning**

Detta dokument revideras förslagsvis minst en gång per mandatperiod i samband med beslutande av VA-utbyggnadsplanen. Större ändringar som behöver göras utanför denna revidering tas vid tillfälle upp för politisk hantering.



# Bilaga 1 – Alternativ utbyggnadsmodell för VA

---

## Exempel på avtal

### 1. Avtalets parter

Mellan Kungälv kommun såsom huvudman för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen, nedan kallad *Huvudmannen*, och \_\_\_\_\_ med organisationsnummer \_\_\_\_\_, nedan kallad *Exploatören* är följande avtal träffat.

### 2. Bakgrund

\_\_\_\_\_ har skriftligen ansökt om att projektera och bygga ut VA-anläggning.

Anläggningen skall omfatta försörjning med vatten och avledning av spillvatten för \_\_\_\_\_ fastigheter.

Fastigheternas beteckningar och geografiska läge återfinns i *Bilaga* \_\_.

Anläggningen skall anslutas till den av kommunen anvisade anslutningspunkten.

*Exploatören* avser att efter färdigställande av VA-anläggningen och godkänd slutbesiktning överlåta denna till *Huvudmannen*.

Kommunen skall efter godkänd slutbesiktning och tecknat övertagandeavtal vara *Huvudman* för VA-anläggningen inom avtalat område.

### 3. Projektering och utbyggnad

#### 3.1 Generella bestämmelser

*Exploatören* skall bekosta och ansvara för projektering och utbyggnaden av vatten- och avlopps- anläggningar inom området som innefattas av detta avtal. Området redovisas i *Bilaga*

\_\_\_\_\_.

Tjänster för projektering och utförande av entreprenadarbete för VA-anläggningen skall upphandlas i konkurrens.

*Exploatörens* dokumentation beträffande utförd konkurrensutsättning för upphandlade tjänster rörande projekterings- och entreprenadarbeten skall redovisas och överlämnas till *Huvudmannen*.

Projektering och utbyggnad skall ske enligt *Huvudmannens* projekteringsanvisningar med bilagorna *Tekniska krav på ledningsmaterial*, *Kravspecifikation på tryckstegringsstation*, *Tekniska krav på avloppspumpstation*. Senaste versioner av Svenskt Vattens publikationer skall tillämpas i fråga om dimensionering av VA-anläggning.

Projektering skall utföras av konsultfirma med god kännedom gällande VA-projektering. *Exploatören* skall tillse att *Projektören* uppfyller de krav som kommunen normalt ställer i upphandling av projektör (se *Bilaga 2*).

Entreprenad skall utföras av entreprenör med god kännedom gällande VA-entreprenad. *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* uppfyller de krav som kommunen normalt ställer i upphandling av entreprenör (se *Bilaga 3*).

Allmänna Bestämmelser AB 04, Allmänna bestämmelser för totalentreprenader ABT 06, Allmänna bestämmelser för konsultuppdrag ABK 09, AMA AF 21 och Anläggnings AMA 20 skall användas vid upphandling av projektör och entreprenör.

Arbetena med VA-anläggning och gata skall utföras i samma entreprenad. Gatan skall byggas med sådan bärighet att ledningarna inte skadas av byggtransporter.

Vid projektstart skall *Huvudmannen* kallas till projekteringsmöte där *Huvudmannens* anvisningar går igenom.

*Huvudmannen* skall kallas till samtliga projekteringsmöten.

Innan överlämning av slutgiltig handling skall *Exploatören* kalla till ett möte för genomgång av projekterad handling med *Huvudmannen*. Under mötet skall *Projektören* presentera förslaget och redovisa hur VA-anläggningen är utformad och varför lösningen valts. Specificerat skall redovisas i vilka punkter som särskilda åtgärder är tvungna att utföras för att det finns områdesspecifika problem, krav från myndigheter, arbetsmiljöåtgärder m.m.

Bygghandlingar inklusive ritningar skall vara redovisade för *Huvudmannen* innan byggnationen startar.

Innan byggstart skall *Huvudmannen* kallas till projektgenomgång med *Exploatörens Entreprenör*.

*Exploatören* bär fullt ansvar för att VA-anläggningen uppfyller krav i enlighet med detta avtal. Kommunen avgör ensidigt om kraven är uppfyllda och om ett kommunalt övertagande av VA-anläggningen är möjligt.

### 3.2 LTA-anläggning

Avtal beträffande rådighet, drift och kostnader skall finnas upprättat mellan *Exploatören* och respektive fastighet. Dessa avtal skall uppvisas och godkännas av *Huvudmannen* innan utförande av VA-entreprenaden. Dessa avtal skall vara utformade så att *Huvudmannen* utan särskild ersättning skall bli part och förmånstagare i samband med övertagande av LTA-anläggningen.

Projektering och utförandet av arbete för LTA-pumpstationer ingår i exploatörens åtagande.

Vid *Huvudmannens* eventuella övertagande av LTA-anläggningen skall denna vara testad och godkänd med permanent elinstallation.

LTA-anläggning skall utformas efter kommunens anvisningar enligt *Bilaga* \_\_.

### 3.3 Krav på utförande

Ledningar och brunnar skall uppfylla kraven på toleransklass A, i annat fall skall felet åtgärdas eller värdeminskningsavdrag betalas till *Huvudmannen* innan övertagande av VA-anläggningen är aktuellt. För

*Deformationskontroll av avloppsledning* (kod YHB.1252) och *Kontroll av riktningsavvikelse hos avloppsledning* (kod YHB.12531) är dessa avdrag specificerade i *Bilaga 3*.

Styrsystem för eventuella pumpstationer skall vara detsamma som kommunens övergripande styrsystem.

Ledningar och gata utförs i samma entreprenad då det förekommer arbeten med VA-ledningar i gatumark. *Exploatören* ansvarar för att gata byggs med sådan bärighet att ledningar inte skadas av trafik.

VA-anläggningen som byggs ut skall ha servisavsättning för vatten, spillvatten och i förekommande fall dagvatten, till varje fastighets tomtgräns.

Kommunen övertar VA-anläggning fram till förbindelsepunkten som normalt upprättas 0,5 m utanför tomtgräns enligt ABVA).

Förbindelsepunkter skall i normalfall upprättas 0,5 meter utanför varje enskild tomts fastighetsgräns.

### 3.4 Anslutningspunkt

Utbyggt nät för vatten och avlopp i området skall anslutas till kommunens allmänna VA-ledningsnät i, en av VA-verksamheten, anvisad anslutningspunkt.

I vissa fall innefattas även funktioner för omhändertagande av dagvatten i VA-anläggningen. I förekommande fall beskriver kommunen vad som är att klassa som anslutningspunkt för dagvatten.

### 3.5 Dagvatten

I de fall omhändertagande av dagvatten ingår i huvudmannskapet så specificeras detta här.

Mot anläggningar för gatuavvattning ansvarar *Huvudmannen* för servisledning fram till 0,5 meter från huvudledning, för resterande del av anläggningen ansvarar väghållare.

#### 4. Myndigheter

*Exploatören* skall för *Huvudmannen* redovisa vilka tillstånd och anmälningar som krävs i samband med byggnation av aktuell VA-anläggning. *Exploatören* ansvarar för samtliga tillståndsansökningar och anmälningar. Samtliga ansökningar, anmälningar samt inkomna svar och beslut skall dokumenteras och redovisas för *Huvudmannen*. Tillståndsansökan och anmälan kan behöva göras beträffande exempelvis:

- Miljö
- Arkeologi
- Vattenverksamhet
- Biotopskydd
- Naturinventering
- Naturreservat
- Natura 2000
- Geoteknik
- Strandskydd
- Bygglov

För att ett kommunalt övertagande av VA-anläggningen ska vara möjligt så krävs att erforderliga tillstånd är beviljade.

*Exploatören* tillser att lantmäteriförrättning utförs för upprättande av servitut för samtliga VA- ledningar och VA-anläggningar. Dessa servitut skall vid senare tidpunkt övergå i ledningsrätt med *Huvudmannen* som förmånstagare, utan särskild ersättning. Lantmäteriförrättningen genomförs och bekostas av *Exploatören*.

#### 5. Granskning och kontroll

*Exploatören* skall bedriva kontroll så att anvisningar i bygghandlingar följs. Dokumentation, innefattande bland annat relationshandlingar (enligt anvisningar för inmätning), kvalitetskontroll och dagbok skall överlämnas till, och godkännas av kommunen innan övertagande av VA- anläggningen kan ske.

*Huvudmannen* äger rätt till eventuellt utökad kontroll över anläggningsarbetena om så anses lämpligt. *Huvudmannens* representanter skall ges tillträde till arbetsområdet under hela entreprenadtiden.

*Huvudmannen* skall kallas till samtliga byggmöten och arbetsplatsmöten för att erhålla information om arbetenas fortskridande. Samtliga protokoll från dessa möten skall delges *Huvudmannen* i informationssyfte.

*Exploatören* skall under entreprenadtiden utse bygglidare som följer upp så att entreprenaden genomförs i överensstämmelse med kontrakt och rapporterar regelbundet entreprenadens ekonomi och status.

Bygglidaren skall säkerställa att entreprenören bedriver egenkontroll inom kvalitet, miljö, säkerhet och arbetsmiljö efter överenskomna planer och lagstiftning.

Bygglidaren skall kontinuerligt delta vid protokollförda byggmöten samt andra möten beträffande entreprenadens genomförande. *Huvudmannen* skall kallas till dessa möten.

## 6. Slutbesiktning

När VA-anläggningen är färdigställd skall *Exploatören* kalla till slutbesiktning.

*Exploatören* utser besiktningsförrättare i enlighet med AB04.

Vid godkänd slutbesiktning övertas VA-anläggningen enligt punkt 6.

## 7. Överlämnande av VA-anläggningen

Vid kommunalt övertagande av anläggningen skall ett särskilt övertagandeavtal tecknas mellan *Exploatören* och kommunen som bland annat innefattar förändringar i det avtalsrättsliga förhållandet mellan *Entreprenör*, *Exploator* och *Huvudman*.

För att ovan nämnda övertagandeavtal skall vara gällande erfordras ett i förväg tecknat avtal mellan *Exploator* och *Entreprenör* som hanterar kommande förändringar beträffande garantiåtaganden. Avtalet ska vara utformat så att *Huvudmannen* efter godkänd slutbesiktning och övertagande av VA-anläggningen äger rätt till garantiåtaganden från *Entreprenören*.

## 8. Garantitid, garantibesiktning

Garantitid och garantibesiktning regleras i enlighet med AB04 eller ABT06.

## 9. Avgifter

### 9.1 Anslutningsavgifter

Kommunen upprättar en anslutningspunkt för aktuellt utbyggnadsområde. För anslutning till den kommunala VA-anläggningen betalar *Exploatören* följande avgifter:

**Servisavgift** – Avgift avseende framdragning av ledningar till anslutningspunkter (V, S, D<sub>f</sub>).

**Förbindelspunktsavgift** – Avgift avseende upprättande av anslutningspunkter (V, S, D<sub>f</sub>).

**Lägenhetsavgift** – Avgift för varje ansluten lägenhets/bostadsenhets användning av den samlade kommunala VA-anläggningen (vattenverk, ledningsnät, pumpstationer m.m.)

Servis-, förbindelsepunkts- och lägenhetsavgift betalas enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa. Efter kommunalt övertagande av VA-anläggningen tillämpas gällande VA-taxa.

### 9.2 Brukningsavgifter

Varje fastighet inom aktuellt utbyggnadsområde skall betala följande brukningsavgifter:

**Fast årsavgift per vattenmätare** – Avgift för brukande av VA-

tjänster **Avgift för förbrukning** – Avgift baserad på fastighetens vattenförbrukning Ovan nämnda avgifter betalas enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

För varje fastighet skall finnas vattenmätarplats för installation av kommunal

vattenmätare. Utformning av vattenmätarplats bestäms i samråd med *Huvudmannen*.

## 10 Ersättningar

Om VA-anläggningen, vid överlämnandetillfället har dokumenterade fel som efter överenskommelse inte skall åtgärdas av *Exploatören*, skall *Exploatören* erlægga värdeminskningssavdrag till *Huvudmannen* enligt *Bilaga 3*. I de fall *Bilaga 3* ej är tillämplig krävs särskild överenskommelse beträffande ersättning.

# Bilaga 2 – Alternativ

---

## utbyggnadsmodell för VA

### Mall för kravställning – Projektör

#### 1. Redovisning - kvalitet och miljö

- *Exploatören* skall tillse att *Projektören* har system för kvalitets- och miljöledning.
- *Exploatören* skall tillse att *Projektören* redovisar system för kvalitets- och miljöstyrning samt att företagets ansvarige anges.
- *Exploatören* skall tillse att *Projektören* har dokumenterade och vedertagna rutiner för kvalitets- och miljösäkring.

#### 2. Registrering

- *Exploatören* skall tillse att *Projektören* uppfyller i Sverige eller i hemlandet lagenligt ställda krav avseende sina registrerings-, skatte- och avgiftsskyldigheter.

#### 3. Finansiell och ekonomisk styrka

- *Exploatören* skall tillse att *Projektören* har god ekonomisk och finansiell ställning som motsvarar tre till fem enligt Upplysningscentralens (UC) rating.
- *Exploatören* skall förbehålla sig rätten att kontrollera *Projektörens* finansiella och ekonomiska styrka genom att kräva in årsredovisning inklusive resultat och balansräkning för de tre föregående åren.

#### 4. Försäkring

- *Exploatören* skall tillse att *Projektören* redovisar kopia på företagets konsultansvarsförsäkring med angivande av försäkringsbelopp och försäkringsbolag.
- Konsultansvarsförsäkringen skall minst uppfylla den basomfattning som anges i ”Byggandets Kontraktskommittés och försäkringsbranschens beskrivning av basomfattning för konsultansvarsförsäkring”. Denna finns som bilaga 1 till AMA AF



Konsult 10.

- *Exploatören* skall tillse att *Projektören* fullgjort sina åtaganden vad gäller inbetalning av preliminär A-skatt och arbetsgivaravgifter samt vara fri från skulder för svenska skatter och socialförsäkringsavgifter.

## 5. Organisation, teknisk förmåga och yrkesmässig kapacitet

- **Exploatören** skall tillse att **Projektören** har erforderlig kompetens. Av **Projektörens CV** skall framgå hur många år personalen arbetat med liknande uppdrag. Uppdragsledaren skall ha 5 års erfarenhet från liknande uppdrag. Ansvarig handläggare/ utredare **Projektör** och mätingenjör skall ha 2 års erfarenhet från liknande uppdrag. Minst ett referensuppdrag skall redovisas.
  - Uppdragsledaren skall ha (3 st. referenser under de senaste 5 åren),
  - Handläggaren/utredaren skall ha (3 st. under de senaste 3 åren)
  - Om flera handläggare/ utredare, arbetar i uppdraget skall referenser lämnas för den som arbetar störst andel av den totala tiden.

Det skall visas att referensuppdragen utförts inom teknikområdet. Samma referenser får användas flera gånger för de olika kategorierna.

## 6. Tillhandahållande av dokumentation

- **Exploatören** skall för **Huvudmannen** tillhandahålla dokumentation som visar att projekteringsarbeten handlats upp i konkurrens.
- **Exploatören** skall för **Huvudmannen** tillhandahålla dokumentation beträffande **Projektörens** finansiella och ekonomiska styrka.

# Bilaga 3 – Alternativ utbyggnadsmodell för VA

---

## Mall för kravställning – Entreprenör

### 1. Redovisning - kvalitet och miljö

- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* har den tekniska förmåga och kapacitet som krävs för denna typ av uppdrag. *Entreprenören* skall de senaste fem åren ha genomfört 3 stycken liknande uppdrag, vilka skall redovisas för *Exploatören*.
- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* har en miljöpolicy samt driver ett aktivt miljöledningsarbete.
- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* har en kvalitetspolicy samt driver ett kvalitetsledningsarbete.
- *Entreprenören* skall tillse att *Entreprenören* vidarebefordrar ställda kvalitets- och miljökrav till underentreprenörer och leverantörer.
- *Exploatören* skall kontrollera referenser för att styrka anbudsgivarens tekniska förmåga. Frågorna som skall ställas är:
  - Har *Entreprenören* levererat korrekt enligt beställning?
  - Är arbetet fackmannamässigt utfört?
  - Är fakturan korrekt enligt beställning och avtal?

Frågorna skall besvaras positivt för att *Entreprenören* skall anses lämplig att utföra entreprenaden.

### 2. Registrering

- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* uppfyller i Sverige eller i hemlandet lagenligt ställda krav avseende sina registrerings-, skatte- och avgiftsskyldigheter.

### 3. Finansiell och ekonomisk styrka

- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* har god ekonomisk och finansiell

ställning som motsvarar tre till fem enligt Upplysningscentralens (UC) rating.

- *Exploatören* skall förbehålla sig rätten att kontrollera *Entreprenörens* finansiella och ekonomiska styrka genom att kräva in årsredovisning inklusive resultat och balansräkning för de tre föregående åren.

#### 4. Försäkring

- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* tecknar allriskförsäkring och ansvarsförsäkring enligt AB 04 kap 5 § 22 som minst skall omfatta Minimiomfattning för allriskförsäkring och ansvarsförsäkring för entreprenadverksamhet, Bilaga 1 i AF AMA 21.
- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenörens* allrisk- och ansvarsförsäkring skall gälla under garantitiden. Efter godkänd slutbesiktning skall *Huvudmannen* bli förmånstagare.
- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* ställer säkerhet enligt AB 04 kap 6 § 21-23. I förekommande fall skall *Entreprenören* uppvisa säkerhet i form av fullgörandeförsäkring eller bankgaranti.

#### 5. Organisation, teknisk förmåga och yrkesmässig kapacitet

- *Exploatören* skall inhämta CV och referenser för arbetsledande personal som styrker att de har erforderlig praktisk och teoretisk kompetens samt erfarenhet från liknande projekt.
- *Exploatören* skall inhämta minst tre (3) referenser från liknande uppdrag som företaget utfört under de senaste sex (6) åren till styrkande för anbudsgivarens tekniska förmåga och erfarenhet.
- Referenser skall kontaktas av *Exploatören*. *Entreprenören* skall då kunna styrka att referensuppdragen utförts på ett tillfredställande sätt.

#### 6. Förutsättningar

- Utryckningsfordon och dess personal skall kunna nå fastigheter under entreprenadtiden.
- *Entreprenörens* kvalitetsplan skall överlämnas till *Huvudmannen* innan övertagande av VA- anläggningen sker.
- Dokumenterad slutkontroll skall överlämnas till *Huvudmannen* innan övertagande av VA- anläggningen sker.
- *Entreprenören* skall ha en sådan egenkontroll att risken för fel minimeras.

*Exploatören* och *Huvudmannen* skall ges möjlighet att fortlöpande ta del av egenkontrollen och resultatet av denna.

- **Entreprenören** skall sammanställa resultatet från egenkontrollen och slutkontroll. Det skall framgå om provningsresultatet är godkänt eller ej och vilka åtgärder som vidtagits vid fel.

Dokumentationen skall delges *Huvudmannen* innan övertagande av VA-anläggningen.

- Aktuella Bestämmelser för inmätning och redovisning av vatten- och avloppsanläggningar inom Kungälv's kommun skall tillämpas i entreprenaden.
- **Deformationskontroll av avloppsledning**  
Ledningar av plast skall uppfylla kraven för toleransklass A enligt Svenskt Vatten P91, daterad i oktober 2005. Beställaren utför och bekostar deformationsprovning i plastledningar med lasermätning i samband med tv-inspektion.

#### Värdeminskningssavdrag

Om kravet enligt toleransklass A inte uppfylls utfaller ett avdrag för värdeminskning.

#### Upp till gränsen för toleransklass C gäller att:

Om mer än 20 % av en ledningssträcka (mellan två brunnar, typ nedstigningsbrunn, tillsynsbrunn och rensbrunn) är deformerad skall ett engångsbelopp på 3 000 kr betalas, plus 300 kr per meter ledning som inte uppfyller kravet.

Om deformationen är större än vad som anges för toleransklass C gäller att: Felet skall åtgärdas alternativt att om en bedömning visar att åtgärd inte krävs, så skall ett större avdrag för värdeminskning betalas.

Ny deformationsprovning skall utföras vid åtgärdad ledningssträcka på *Entreprenörens* bekostnad

- **Kontroll av riktningsavvikelse hos avloppsledning**  
Beställaren utför och bekostar provning av riktningsavvikelse genom profilmätning i samband med tv-inspektion. Provning av riktningsavvikelse skall utföras enligt Svenskt Vatten P91. Ledningarna skall uppfylla kraven enligt toleransklass A.

#### Värdeminskningssavdrag

Om kravet enligt toleransklass A inte uppfylls utfaller ett avdrag för värdeminskning. Avdragen är olika beroende på ledningslutning och vilken toleransklass ledningen ligger inom. Bakfall får ej förekomma. För dagvattenledning gäller att värdeminskningssavdrag som redovisas nedan reduceras med 25 %.

**Avdrag för värdeminskning vid toleransklass B per ledningssträcka mellan två brunnar (typ nedstigningsbrunn, tillsynsbrunn och rensbrunn) är följande:**

#### Vid projekterad ledningslutning mindre än 6 ‰

30 000 kr plus avdrag med 400 kr per meter ledning som ej uppfyller kravet.

**Vid projekterad ledningslutning 6 ‰ och upp till och med 20 ‰.**

25 000 kr plus avdrag med 400 kr per meter ledning som ej uppfyller kravet.

**Vid projekterad ledningslutning större än 20 ‰.**

10 000 kr plus avdrag med 400 kr per meter ledning som ej uppfyller kravet.

**Avdrag för värdeminskning vid toleransklass C per ledningssträcka mellan två brunnar (typ nedstigningsbrunn, tillsynsbrunn och rensbrunn) är följande:**

**Vid projekterad ledningslutning mindre än 6 ‰**

60 000 kr plus avdrag med 600 kr per meter ledning som ej uppfyller kravet.

**Vid projekterad ledningslutning 6 ‰ och upp till och med 20 ‰.**

50 000 kr plus avdrag med 600 kr per meter ledning som ej uppfyller kravet.

**Vid projekterad ledningslutning större än 20 ‰.**

20 000 kr plus avdrag med 600 kr per meter ledning som ej uppfyller kravet.

**Vid toleransklass sämre än C skall konstaterade fel åtgärdas.**

Ny kontroll av riktningsavvikelse skall utföras vid åtgärdad ledningssträcka på Entreprenörens bekostnad.

## 7. Tillhandahållande av dokumentation

- Samtliga ÄTA-arbeten skall redovisas för *Huvudmannen* innan övertagande av VA- anläggningen.
- *Exploatören* skall för *Huvudmannen* tillhandahålla dokumentation som visar att entreprenadarbeten handlats upp i konkurrens.
- *Entreprenören* skall föra dagbok även innehållande uppgifter om samordnad tidplan och ev. uppgifter om avvikelser samt orsaker till dessa. ÄTA-arbeten skall kunna följas i dagbok.
- *Exploatören* skall tillse att *Entreprenören* tillhandahåller nedan listade handlingar, vilka skall överlämnas till *Huvudmannen* innan övertagande av VA-anläggningen.
  - Kvalitetsprogram och program för egenkontroll
  - Säkerhet (lämnas redan innan entreprenaden påbörjas)
  - Försäkringsbevis (lämnas redan innan entreprenaden påbörjas)
  - Plan för hantering av avfall
  - *Entreprenören* skall förete bevis på certifikat för den personal som utför svetsning av PE- rör enligt NGND-90
  - Kontrollplaner

- Relationshandlingar enligt aktuella *Bestämmelser för inmätning och redovisning av vatten- och avloppsanläggningar inom Kungälv kommun* (skall lämnas till *Huvudmannen* före slutbesiktningen).
- Godkända provresultat från vattenprover och provtryckning



## KUNGÄLVS KOMMUN

- Lista på, i entreprenaden inarbetade, varor
- Slutdokumentation innefattande drift- och skötselansvisningar





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# ABVA

---

## Allmänna bestämmelser för användande av Kungälv kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning

### Riktlinje

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1292  
Beslut: 2023-xx-xx Kommunfullmäktige/KS? §xx/2023  
Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling  
Ersätter tidigare beslut 2008-12-04 Kommunfullmäktige §318/2008  
Giltighetstid: 2027-12-31  
Dokumentansvarig: Enhetschef VA-teknik  
Senast uppdaterad av: VA-ingenjör



# Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| <b>1. Inledning</b> .....  | 4  |
| <b>2. Relation till andra styrdokument</b> .....   | 4  |
| <b>3. Syfte</b> .....  | 4  |
| Inkoppling till den allmänna anläggningen .....  | 4  |
| <b>4. Mål och viljeinriktning</b> .....  | 4  |
| Användning av den allmänna dricksvattenanläggningen.....   | 4  |
| Användning av den allmänna avloppsanläggningen.....  | 4  |
| <b>5. Information till fastighetsägare om Kungälv kommuns allmänna vatten- och avloppstjänster</b> ..... | 6  |
| Inledning .....  | 6  |
| Huvudman för den allmänna VA-anläggningen.....   | 6  |
| Verksamhetsområde .....  | 6  |
| Fastighetsägare.....   | 6  |
| Vad ingår i den allmänna VA-anläggningen?.....   | 6  |
| Vad ingår i fastighetsägarens VA-installation?.....  | 6  |
| Servisledning.....   | 6  |
| Juridisk ansvarsfördelning .....   | 6  |
| Kostnadsfördelning.....  | 7  |
| Förbindelsepunkters lägen.....   | 7  |
| Anslutning till den allmänna VA-anläggningen.....  | 7  |
| Anmälan om anslutning.....   | 7  |
| Ny förbindelsepunkt.....   | 8  |
| Avgiftskyldighet .....   | 8  |
| Användning av den allmänna dricksvattenanläggningen.....   | 8  |
| Dricksvattnets kvalitet, tryck och mängd .....   | 8  |
| Begränsning av vattenleverans .....  | 8  |
| Dricksvatten för andra ändamål .....   | 9  |
| Vattenmätare.....  | 9  |
| Användning av den allmänna avloppsanläggningen.....  | 9  |
| Avloppsvatten .....  | 9  |
| Avloppsvattnets beskaffenhet .....   | 9  |
| Fastighet som används till annat än bostad .....   | 10 |
| Industrier måste samråda med huvudmannen.....  | 10 |
| Dag- och dränvatten.....   | 10 |



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

|  |           |
|--|-----------|
| Inkoppling av dränvatten till den allmänna avloppsanläggningen ..... | 10        |
| Avgifter .....   | 10        |
| Övrigt .....   | 11        |
| Anmäl ändringar .....  | 11        |
| Anmäl ägarbyte .....   | 11        |
| Vattenavstängning.....   | 11        |
| Risk för källaröversvämning .....                                    | 11        |
| <b>6. Levandegöra .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>7. Uppföljning .....</b>  | <b>12</b> |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 1. Inledning

För fastighetsägares användning av den allmänna VA-anläggningen i Kungälv kommun gäller vad som föreskrivs i lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) eller annan författning samt vad som nedan föreskrivs.

Vad som enligt dessa bestämmelser gäller för fastighetsägaren gäller även för den som innehar fast egendom med tomträtt, ständig besittningsrätt, fideikommissrätt eller på grund av testamentariskt förordnande.

Har huvudmannen träffat avtal med annan än fastighetsägare om användning av anläggningen, gäller för denne jämlikt 5 § lagen om allmänna vattentjänster vad som i lagen och dessa allmänna bestämmelser föreskrivs om fastighetsägare.

Med fastighet kan enligt 4 § lagen om allmänna vattentjänster i vissa fall även förstås byggnad eller annan anläggning, som ej tillhör ägaren till marken.

Fastighetsägare är skyldig att följa ändring i och tillägg till dessa allmänna bestämmelser.

Huvudman för den allmänna VA-anläggningen är Kungälv kommun

## 2. Relation till andra styrdokument

Dokumentet har koppling till kommunens taxeföreskrifter gällande debitering av kommunalt VA.

## 3. Syfte

*Inkoppling till den allmänna anläggningen*

Fastighetsägare som vill ansluta fastigheten till den allmänna anläggningen ska göra skriftlig anmälan till huvudmannen som sedan ombesörjer inkoppling. För fastighetsägares användning av den allmänna VA-anläggningen i Kungälv kommun gäller vad som föreskrivs i lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) eller annan författning samt vad som nedan föreskrivs.

## 4. Mål och viljeinriktning

*Användning av den allmänna dricksvattenanläggningen*

Huvudmannen levererar vatten till fastighet, vars ägare har rätt att använda den allmänna dricksvattenanläggningen och som iakttar gällande bestämmelser för användandet.

Huvudmannens leveransskyldighet avser endast vatten av dricksvattenkvalitet för normal hushålls-användning. Huvudmannen garanterar inte att visst vattentryck eller viss vattenmängd per tidsenhet alltid kan levereras. Vatten som levereras genom allmän VA-anläggning får utnyttjas för värmeutvinning endast om huvudmannen efter ansökan skriftligen medger detta.

Huvudmannen har rätt att begränsa eller avbryta vattenleveransen när denne finner det nödvändigt för att förebygga person- eller egendomsskada samt för reparation, ändring, kontroll eller annan sådan åtgärd som berör huvudmannens egna eller därmed förbundna anläggningar. Vid begränsad vattentillgång är fastighetsägare skyldig att reducera sin vattenförbrukning enligt huvudmannens anvisningar.

Vid planlagt leveransavbrott lämnar huvudmannen på lämpligt sätt meddelande om detta.

Ska vattenförbrukning hos fastighetsägare fastställas genom mätning tillhandahålls vattenmätare av huvudmannen och förblir huvudmannens egendom. Huvudmannen bestämmer antalet mätare och vilket slag av mätare som ska användas. Fastighetsägaren ska bekosta erforderliga anordningar för uppsättning av mätare och sammankoppling med installationen i övrigt.

Vattenmätarens plats ska vara godkänd av huvudmannen, som har rätt att kostnadsfritt disponera platsen och ensam har befogenhet att sätta upp, ta ned, kontrollera, justera, underhålla samt till- och frånkoppla mätaren.

*Användning av den allmänna avloppsanläggningen*

Huvudmannen tar emot avloppsvatten från fastighet, vars ägare har rätt att använda den allmänna avloppsanläggningen och som iakttar gällande bestämmelser för användandet, om behovet av avledning inte kan tillgodoses bättre på annat sätt.

Huvudmannen är inte skyldig att ta emot spillvatten vars beskaffenhet i ej oväsentlig mån avviker från hushålls-spillvattens.



Vatten som utnyttjats för värmeutvinning får avledas till den allmänna avloppsanläggningen endast om huvudmannen efter ansökan skriftligen medger det.

Fastighetsägare får inte tillföra avloppet lösningsmedel, avfettningsmedel, färger, olja, bensin eller annan petroleumprodukt, fett i större mängd, läkemedel eller sura, frätande eller giftiga vätskor och inte heller vätska, ämnen eller föremål som kan orsaka stopp, avlagring, vidhäftning, gasbildning eller explosion.

Ånga eller varmvatten med högre temperatur än 45 °C får inte tillföras i förbindelsepunkten. Oavsiktligt utsläpp av sådant slag som anges i första och andra styckena ska ofördröjligen anmälas till huvudmannen.

Fastighetsägare får inte tillföra avloppet spillvatten från köksavfallskvarn utan huvudmannens skriftliga medgivande.

Värmeuttag ur avloppsvatten får inte ske så att temperaturen i utsläppt avloppsvatten underskrider temperaturen i det av huvudmannen levererade dricksvattnet.

Huvudmannen har rätt att tillfälligt begränsa fastighetsägares möjlighet att använda avloppsanläggningen när huvudmannen finner det nödvändigt för att förebygga person- eller egendomsskada samt för reparation, ändring, kontroll eller annan åtgärd som berör huvudmannens egna eller därmed förbundna anläggningar.

Spillvatten får inte tillföras allmän ledning som är avsedd att uteslutande avleda dag- och dränvatten. (Med spillvatten likställs i denna punkt allt avloppsvatten som huvudmannen bedömer ska avledas till spillvattenledning.)

Dag- och dränvatten får inte tillföras allmän ledning som inte är avsedd för sådant ändamål, om inte huvudmannen av särskilda skäl skriftligen medgivit undantag.

Avleds dag- och dränvatten från fastighet till spillvattenförande ledning får fortsatt tillförsel av sådant vatten inte ske, sedan särskild förbindelsepunkt för ändamålet upprättats och fastighetsägaren underrättats därom, eller om huvudmannen vidtagit åtgärder för avledande av dagvatten utan att förbindelsepunkt för dagvatten upprättats, när huvudmannen meddelat fastighetsägaren att sådana åtgärder har vidtagits. Huvudmannen bestämmer tidrymd inom vilken tillförseln ska ha upphört. Undantag från förbudet eller anstånd med att avbryta tillförseln kan medges av huvudmannen om särskilda skäl föreligger.

Har särskild förbindelsepunkt för dag- och dränvatten inte upprättats, kan huvudmannen ändå förbjuda dittills tillåten tillförsel av sådant vatten till spillvattenförande ledning. Förutsättningar för detta är dels att avledning kan ske ändamålsenligt på annat sätt, dels att huvudmannen i skälig omfattning ersätter fastighetsägaren hans kostnader för erforderlig omläggning. Dag- och dränvatten från fastighet, som nyinkopplas till den allmänna anläggningen, får inte tillföras annan ledning än den huvudmannen bestämmer.

Huvudmannen kan i enskilda fall medge utsläpp i den allmänna avloppsanläggningen av avloppsvatten som i ej oväsentlig mån har annan sammansättning än spillvatten från bostäder (hushållsspillvatten) vad gäller arten eller halten av ingående ämnen. Huvudmannen bestämmer därvid villkoren för utsläpp av såväl spill- som dagvatten.

Fastighetsägare som helt eller delvis använder eller upplåter fastighet till annat än bostadsändamål ska informera huvudmannen om sådan verksamhet som kan påverka beskaffenheten hos avloppsvattnet från fastigheten. Fastighetsägaren ska bekosta de provtagningar och analyser som huvudmannen finner vara nödvändiga för kontroll av avloppsvattnet.

Huvudmannen har rätt att fordra att fastighetsägaren för journal över verksamhet som inverkar på avloppsvattnets beskaffenhet och företar kontroll av vattnet genom provtagningar och analyser. Huvudmannen anger hur journalföring och provtagningar ska göras.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 5. Information till fastighetsägare om Kungälv kommun allmänna vatten- och avloppstjänster

### Inledning

Denna information ger förklaringar och kommentarer till de bestämmelser som finns i lagen om allmänna vattentjänster (2006:412), i det följande kallad vattentjänstlagen, och Allmänna bestämmelser för användning av Kungälv kommun allmänna avloppsanläggning (ABVA). Samtliga fastighetsägare som är anslutna till Kungälv kommun allmänna VA-anläggning är skyldiga att följa de bestämmelser som finns i kommunens ABVA. För att kunna tillgodogöra sig innehållet i denna information är det nödvändigt att ha tillgång till ABVA.

Vattentjänstlagen reglerar förhållandet mellan huvudmannen för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen och ägare av fastighet inom verksamhetsområdet för vatten och avlopp.

### Huvudman för den allmänna VA-anläggningen

Huvudman för den allmänna VA-anläggningen är Kungälv kommun.

### Verksamhetsområde

Kommunens allmänna vatten- och avloppstjänster bedrivs inom ett fastställt geografiskt område, verksamhetsområdet. Uppgift om verksamhetsområdet finns hos huvudmannen för den allmänna VA-anläggningen.

### Fastighetsägare

Med fastighetsägare avses i vattentjänstlagen (2006: 412), i ABVA (allmänna bestämmelser) och i denna information ägare av fastighet inom VA-anläggningens verksamhetsområde. Enligt vattentjänstlagen jämställs med fastighetsägare bland andra arrendator och tomträttshavare.

Rätten att använda en allmän VA-anläggning är knutet till fastigheten och inte till fastighetsägaren och består så länge fastigheten består. Detta innebär att det inte går att säga upp ett "VA-abonnemang" och därmed undgå avgiftsskyldighet.

Huvudman kan träffa avtal med annan än fastighetsägare om rätt att få använda VA-anläggningen. Konsekvensen av detta blir att det som enligt vattentjänstlagen gäller för fastighetsägaren istället gäller för användaren. Detta innebär att huvudmannen därefter endast kan kräva betalning av den som han har träffat avtal med.

### Vad ingår i den allmänna VA-anläggningen?

I den allmänna VA-anläggningen ingår vattenverk, avloppsreningsverk, ledningsnät, reservoarer och pumpstationer samt andra anordningar, som krävs för att VA-anläggningen ska fungera på avsett sätt. I den allmänna VA-anläggningen ingår också servisledning fram till förbindelsepunkter som huvudmannen har bestämt för varje fastighet. Anordningar tillhörande den allmänna VA-anläggningen får endast manövreras av huvudmannens personal eller efter särskilt medgivande av huvudmannen.

### Vad ingår i fastighetsägarens VA-installation?

Med en fastighets VA-installation menas de ledningar, som för fastigheten drags från förbindelsepunkterna. I installationen ingår även anordningar, t.ex. tappventiler och tvättställ, som anslutits till en sådan ledning. En VA-installation ingår inte i den allmänna anläggningen, om inte annat framgår av vattentjänstlagen, ABVA eller avtal.

### Servisledning

Med servisledning menas den ledning som förbinder en byggnad eller en fastighet med en allmän VA-anläggnings ledningsnät. Den delas av förbindelsepunkten i den allmänna anläggningens del och i fastighetens del.

### Juridisk ansvarsfördelning

Den juridiska ansvarsgränsen mellan huvudmannens allmänna anläggning och fastighetens VA-installation går i förbindelsepunkten. Med förbindelsepunkt menas den punkt där inkoppling av fastighetens ledningar till den allmänna anläggningen ska ske eller har skett.



### Kostnadsfördelning

Huvudmannen svarar för alla arbeten och kostnader för den allmänna anläggningen.

Fastighetsägaren svarar för alla arbeten och kostnader för VA-installationen.

Anordning som behövs endast för en eller några få fastigheter, t.ex. anordning för tryckstegring av vatten eller pumpning av avloppsvatten, bekostas av vederbörande fastighetsägare om inte huvudmannen bestämt annat.

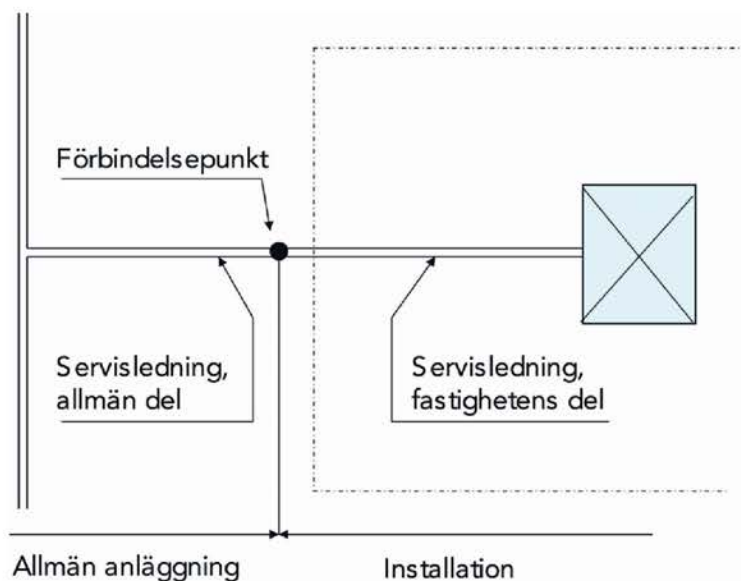
### Förbindelsepunkters lägen

Enligt vattentjänstlagen är det huvudmannen som bestämmer förbindelsepunkter där fastighetens ledningar ska kopplas till VA-anläggningen. För varje typ av ledning som skall kopplas till den allmänna anläggningen, t.ex. för vatten, spillvatten och dagvatten, upprättas en egen förbindelsepunkt. Dessa ligger vanligtvis nära varandra och vanligen i fastighetens omedelbara närhet, ca 0,5 m utanför fastighetsgräns, men huvudmannen kan också ha meddelat annat läge.

I normalfallet bestäms läget i samråd mellan huvudmannen och fastighetsägaren. I de fall fastighetsägaren inte i tid anmäler sina eventuella önskemål till huvudmannen, får han acceptera det läge som huvudmannen fastställt.

När uppgift om förbindelsepunkters lägen lämnas för fastighet som ännu inte inkopplats, anges normalt för samtliga servisledningar dimension och planläge samt för avloppsserviser även höjdläge.

Ifråga om dagvatten från fastighet kan det ibland förekomma att sådant vatten får avledas till den allmänna avloppsanläggningen utan att fastigheten försetts med en särskild servisledning för detta ändamål. Förbindelsepunkt kan sålunda inte upprättas i detta fall och meddelas fastighetsägaren. Huvudmannen måste emellertid ha vidtagit särskilda åtgärder för sådan avledning och ha underrättat fastighetsägaren om detta.



## Anslutning till den allmänna VA-anläggningen

### Anmälan om anslutning

Om en fastighetsägare vill ansluta fastigheten till den allmänna anläggningen ska han göra anmälan om detta hos huvudmannen. Anmälan ska göras på blankett, som huvudmannen tillhandahåller samt vara åtföljd av erforderliga ritningar och handlingar.

Har fastighetsägaren rätt att använda anläggningen, drar huvudmannen fram ledningar till förbindelsepunkterna för vatten och avlopp. Huvudmannen bestämmer efter samråd med fastighetsägaren ledningarnas antal, dimensioner, lägen och utförande.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Inkoppling av två eller flera fastigheters VA-installationer till den allmänna anläggningen i en gemensam förbindelsepunkt för fastigheterna kan beviljas om huvudmannen bedömer att det finns särskilda skäl för en sådan lösning. Avtal om detta träffas i sådana fall med huvudmannen. En förutsättning för att en gemensam förbindelsepunkt ska beviljas är ofta att fastigheterna bildat en gemensamhetsanläggning.

Huvudmannen har enligt vattentjänstlagen i vissa fall rätt till anstånd med att utföra arbetet för att samordningen med andra arbeten inte ska försvåras och för att denne ska kunna följa sin utbyggnadsplan.

Huvudmannen medger inkoppling av fastighetens VA-installation till den allmänna anläggningen när anläggningsavgiften är betald eller om avgiften ska delbetalas, när godtagbar säkerhet ställts. Huvudmannen är dock enligt vattentjänstlagen inte skyldig att låta en fastighet kopplas till den allmänna anläggningen om fastighetens installation har väsentliga brister. Huvudmannen har rätt till det tillträde på en fastighet som behövs för att han skall kunna undersöka en VA-installation och dess användning innan VA-installationen kopplas till den allmänna anläggningen eller annars när det behövs för att huvudmannen skall kunna fullgöra sina skyldigheter.

Huvudmannen själv behöver nödvändigtvis inte göra inkopplingen, utan detta kan efter huvudmannens medgivande överlåtas till fastighetsägarens entreprenör, förutsatt den senare har ett system för kvalitetssäkring för denna typ av arbete.

#### Ny förbindelsepunkt

Om fastighetsägaren vill ha en ny förbindelsepunkt i stället för den befintliga och huvudmannen efter ansökan går med på detta, så får fastighetsägaren bekosta den nya servisledningens allmänna del samt bortkopplingen av den tidigare servisledningens allmänna del.

Vill huvudmannen upprätta en ny förbindelsepunkt i stället för den befintliga, så ska huvudmannen ersätta fastighetsägaren för de kostnader som uppstår med den nya servisledningen och inkoppling av denna.

I båda fallen görs ett skäligt avdrag med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick.

#### Avgiftsskyldighet

Avgiftsskyldighet för fastighetsägaren inträder när huvudmannen upprättat förbindelsepunkt och informerat fastighetsägaren om detta. Därutöver krävs att fastigheten ligger inom verksamhetsområdet för VA, att fastigheten har behov av en vattentjänst och att behovet inte kan tillgodoses bättre på annat sätt.

Ibland kan bortledning av dagvatten från en fastighet till den allmänna anläggningen ske utan att förbindelsepunkt upprättats. Har förbindelsepunkt för dagvatten från fastighet inte upprättats, men fastigheten anses i behov av bortledning av dagvatten, inträder avgiftsskyldighet för detta ändamål när huvudmannen har ordnat de anordningar som behövs för bortledandet och informerat fastighetsägaren om detta.

## Användning av den allmänna dricksvattenanläggningen

#### Dricksvattnets kvalitet, tryck och mängd

Huvudmannen har bara skyldighet att leverera vatten för hushållsändamål till anslutna fastigheter inom verksamhetsområdet. Vattnet ska vara av dricksvattenkvalitet enligt livsmedelsverkets föreskrifter. Huvudmannen garanterar inte att visst vattentryck alltid upprätthålls eller att viss vattenmängd per tidsenhet alltid kan levereras.

#### Begränsning av vattenleverans

Huvudmannen har rätt att begränsa eller stänga av vattenleveranserna för att förebygga skada samt vid reparationer, tillsyn och liknande omständigheter. Vid planlagt leveransavbrott informerar huvudmannen fastighetsägarna om detta på lämpligt sätt, t.ex. genom skriftligt meddelande. Vid en mer omfattande akut avstängning kan information ges t.ex. genom lokalradion eller via huvudmannens hemsida.

Vid begränsad vattentillgång är fastighetsägaren skyldig att minska sin vattenförbrukning efter de anvisningar som huvudmannen lämnar.





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

#### Dricksvatten för andra ändamål

Vatten används även för andra ändamål än hushåll, t.ex. i industrier och ibland också som energikälla. Industrier eller andra verksamheter med stor vattenförbrukning, särskilda kvalitetskrav eller som kräver stora flöden kan inte utan vidare påräkna att huvudmannen kan klara sådana behov om inte detta särskilt avtalats.

#### Vattenmätare

Vattenförbrukningen hos fastighetsägare fastställs genom mätning, om inte huvudmannen bestämmer annat. Huvudmannen tillhandahåller och installerar vattenmätaren och är dess ägare. Fastighetsägaren är enligt vattentjänstlagen skyldig att upplåta plats för mätaren samt lämna huvudmannen tillträde till fastigheten när denne vill kontrollera, ta ned eller sätta upp vattenmätaren.

Vattenmätares plats ska vara godkänd av huvudmannen, som har rätt att kostnadsfritt disponera platsen och ensam har befogenhet att sätta upp, ta ned, kontrollera, justera, underhålla samt till- och fränkoppla mätaren. För dessa åtgärder liksom för avläsning ska fastighetsägaren lämna huvudmannen fritt och obehindrat tillträde till mätaren. Har avsättning för mätare utförts innan placeringen godkänts av huvudmannen, är fastighetsägaren, om huvudmannen så kräver, skyldig att svara för och bekosta flyttningen av avsättningen så att mätarens plats kan godkännas av huvudmannen.

Om det misstänks att mätaren visar fel, låter huvudmannen undersöka mätaren, om huvudmannen tycker det är nödvändigt eller om fastighetsägaren begär det. Undersökningen ska bekostas av fastighetsägaren, om han begärt undersökningen och mätaren godkänns. I annat fall bekostar huvudmannen undersökningen.

Vid undersökning av mätaren bestäms felvisningen i två kontrollpunkter enligt SWEDACs föreskrifter om vatten- och värmemätare.

Kan mätfelets storlek inte bestämmas eller har mätaren inte fungerat, har huvudmannen rätt att uppskatta förbrukningen.

Fastighetsägare som inte godtar huvudmannens beslut efter genomförd undersökning eller huvudmannens uppskattning av förbrukningen, kan begära rättslig prövning av frågan hos Mark och Miljöödomstolen.

Fastighetsägare ska vårda vattenmätaren väl och skydda den mot frost och åverkan samt mot återströmning av varmvatten och annan skadlig värmepåverkan. Om så inte sker och mätaren skadas, ska fastighetsägaren ersätta huvudmannen kostnaden för att åtgärda eller byta mätaren. Fastighetsägare som önskar att vattenmätaren tillfälligt tas ned på grund av frostrisk eller annan orsak ska anmäla detta till huvudmannen, som mot ersättning tar ned och åter sätter upp mätaren.

## Användning av den allmänna avloppsanläggningen

### Avloppsvatten

Huvudmannen är skyldig att ta emot avloppsvatten från anslutna fastigheter inom verksamhetsområdet om inte behovet kan tillgodoses bättre på annat sätt. Verksamhetsområdet kan avse enbart spillvatten, enbart dagvatten eller såväl spillvatten som dagvatten.

Med spillvatten menas förorenat vatten från hushåll, industriell tillverkningsprocess, arbetsplats, serviceanläggning m.m.

Med dagvatten menas tillfälligt, avrinnande vatten på ytan, mark eller konstruktion t.ex. regnvatten, smältvatten eller framträngande grundvatten

### Avloppsvattnets beskaffenhet

Huvudmannen är dock inte skyldig att ta emot spillvatten vars innehåll i ej oväsentlig mån avviker från hushålls spillvattens. För att få släppa ut sådant spillvatten i det allmänna ledningsnätet förutsätts vanligen att avtal upprättas. Huvudmannen är inte heller skyldig att ta emot avloppsvatten om behovet av avledning kan tillgodoses bättre på annat sätt.

Värmeuttag ur avloppsvatten får inte ske så att temperaturen i utsläppt avloppsvatten underskrider temperaturen i det av huvudmannen levererade dricksvattnet.

Fastighetsägare är skyldig att till huvudmannen anmäla verksamhet som kan inverka på avloppsvattnets sammansättning.



#### Fastighet som används till annat än bostad

Med hänsyn till kraven på åtgärder för att hindra vattenförorening är det i många fall nödvändigt för huvudmannen att ha en noggrannare kontroll över vad som avleds till den allmänna avloppsanläggningen än vad som gäller för bostadsfastigheter. Fastighetsägaren har därför enligt ABVA ålagts att lämna uppgift om arten och omfattningen av sådan verksamhet inom fastigheten, som kan inverka på avloppsvattnets innehåll. Provtagningar och analyser, som huvudmannen finner nödvändiga för kontroll av sådant avloppsvatten, bekostas av fastighetsägaren eller genom denne av företag, rörelse eller verksamhet som avleder avloppsvattnet. Kostnaden för sådan kontroll kan också ingå i särskild industriavloppstaxa.

Huvudmannen är inte skyldig att ta emot vatten som utnyttjats för värmeutvinning, eftersom sådant vatten enligt vattentjänstlagen inte är att anse som avloppsvatten.

#### Industrier måste samråda med huvudmannen

Fastighetsägare som använder eller avser att använda den allmänna avloppsanläggningen och som avser att ansöka om prövning av avloppsutsläpp enligt miljö-lagstiftningen ska samråda med huvudmannen.

#### Dag- och dränvatten

Huvudmannen är inte skyldig att ta emot dag- och dränvatten från fastighet, i de fall avledning av sådant vatten kan tillgodoses bättre på annat sätt. I vissa fall kan avledning till LOD-anläggning (LOD = lokalt omhändertagande av dagvatten) på den enskilda fastigheten innebära sådan fördel. LOD kan t.ex. innebära att dag- och eller dränvatten avleds till ett s.k. perkolationsmagasin (stenkista) på den egna tomten eller att vattnet sugs upp av omgivande gräsytor. Med dag- och dränvatten likställs allt avloppsvatten som huvudmannen bedömer inte ska avledas till spillvattenförande ledning. Vid behov kan fastighetsägaren rådgöra med huvudmannen.

I ABVA regleras att, om dag- och dränvatten avleds från fastighet till spillvattenförande ledning, får avledningen inte fortsätta sedan särskild förbindelsepunkt för dag- och dränvatten upprättats och fastighetsägaren underrättats om detta. Huvudmannen kan alternativt ha vidtagit åtgärder för avledning utan att förbindelsepunkt har upprättats och meddelat fastighetsägaren detta. Huvudmannen bestämmer inom vilken tid tillförseln ska ha upphört. Undantag från förbudet eller anstånd kan medges av huvudmannen om särskilda skäl föreligger. Ändrar fastighetsägaren installationen så att dag- och dränvattnet avleds till den allmänna dagvattenledningen eller till LOD-anläggning kan huvudmannen i vissa fall bevilja bidrag till kostnaderna för ändringen. En förutsättning för att ett sådant bidrag skall beviljas är att kostnaderna för ändringen avsevärt överstiger genomsnittskostnaden inom området.

#### Inkoppling av dränvatten till den allmänna avloppsanläggningen

Vid nybyggnad måste bestämmelserna i Boverkets byggregler följas. Innebörden av dessa bestämmelser är att dränvatten från byggnad inte får avledas till avloppsledning, i vilken uppdämning kan förekomma. Uppdämning innebär att en ledning går full och att den fria vattenytan kan stiga i anslutande ledningar. Ställs från huvudmannen kravet att dränvatten ska avledas till dagvattenledning, innebär detta i många fall att dränvatten från byggnader, i första hand sådana med källare, inte kan avledas med självfall. Dagvattenledningar är nämligen normalt dimensionerade så att uppdämning i ledningarna förekommer vid häftigare regn. Den praktiska konsekvensen blir därför att vissa byggnader inte kan förses med källare eller att dränvattnet måste pumpas eller avledas till LOD-anläggning.

#### Avgifter

Fastighetsägares avgiftsskyldighet till huvudmannen regleras i taxan för allmänna vattentjänster. VA-taxan innehåller uppgifter om anläggningsavgifter, d.v.s. uppgifter om vad nyanslutningar kostar, bruksavgifter samt uppgifter om avgifter för vanligen förekommande tjänster som huvudmannen tillhandahåller på fastighetsägarens begäran, t.ex. servisavstängning.



Huvudmannen kan träffa avtal med ägare till fastighet och andra avgiftsskyldiga i avgiftsfrågor som inte regleras i kommunens taxeföreskrifter.

## Övrigt

Enligt vattentjänstlagen ska en allmän VA-anläggning användas så att det inte uppkommer olägenhet för huvudmannen eller annan. Det får inte uppstå svårigheter för huvudmannen att uppfylla kraven från miljö- och hälsoskyddssynpunkt eller att i övrigt uppfylla sina åligganden enligt lag eller annan författning eller enligt avtal. Fastighetsägare ansvarar för att VA-installationen, även sådan som inte kräver bygglov, anordnas och utförs så att den fyller kraven enligt Boverkets byggregler.

Enligt ABVA får spillvatten från köksavfallskvarn tillföras den allmänna avloppsanläggningen endast om huvudmannen efter ansökan skriftligen medger det. Bensin-, olje- och fettavskiljare samt sand- och slamfång i gårdsbrunnar o.d. ska tillses regelbundet och tömmas så ofta, att de alltid fyller avsedd funktion. Huvudmannen har enligt vattentjänstlagen rätt att undersöka VA-installationen och dess användning. Påträffas allvarliga brister är fastighetsägaren enligt vattentjänstlagen skyldig att rätta till dessa så att det inte uppkommer olägenheter för huvudmannen eller någon annan. Om så inte sker är huvudmannen inte skyldig att låta fastigheten vara kopplad till den allmänna anläggningen. Om en fastighets VA-förhållanden påtagligt avviker från de förhållanden som i övrigt råder i en allmän VA-anläggnings verksamhetsområde, får huvudmannen träffa avtal med fastighetsägaren om särskilda villkor för att använda VA-anläggningen.

### Anmäl ändringar

Fastighetsägare ska på begäran lämna huvudmannen underlag för avgiftsberäkning. Dessutom ska fastighetsägare självmant anmäla sådan ändring av VA-installationen eller annat förhållande, som enligt taxan kan ha betydelse för avgiftsberäkningen.

### Anmäl ägarbyte

Fastighetsägare ska utan dröjsmål underrätta huvudmannen när fastigheten övergår till ny ägare samt uppgive den nye ägarens namn, adress och tillträdesdag.

### Vattenavstängning

Har fastighetsägare försummat att betala VA-avgift eller i övrigt försummat sina skyldigheter enligt vattentjänstlagen och är försummelsen väsentlig, har huvudmannen rätt att stänga av vattentillförseln till fastigheten. Avstängning kan ske om rättelse inte kunnat åstadkommas genom skriftlig uppmaning och avstängningen inte medför olägenhet för människors hälsa.

Fastighetsägaren ska till huvudmannen betala avgift enligt taxa för såväl avstängning som återinkoppling.

### Risk för källaröversvämning

I hus med källare, särskilt där källaren har golvbrunn eller annan avloppsenhet, finns alltid risk för källaröversvämning. Vid häftiga regn eller snösmältning kan den allmänna ledningen överbelastas och vatten kan baklänges tränga in i avloppsserviser och upp genom golvbrunnar och förorsaka skador. Vid sidan av översvämningar förorsakade av häftiga regn är stopp i servisledningen den vanligaste skadeorsaken.

Fastighetsägare bör i eget, och i förekommande fall hyresgästers, intresse i största möjliga utsträckning förebygga skador inom fastigheten till följd av uppdämning i ledningsnätet. Följande åtgärder kan förslagsvis vidtas:

- Placera inte föremål i källaren som är värdefulla och känsliga för fukt
- Kontrollera att avstängbara golvbrunnar är stängda och att automatiska bakvattenventiler fungerar
- De golvbrunnar i källaren som inte är avstängbara förses med tätande anordningar eller ersätts med avstängbara brunnar



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

- Rörinstallatör kontaktas om misstanke finns att avloppets avstängningsanordningar inte fungerar
- Kontroll av att regn- och smältvatten leds från byggnaden
- Nedfarter till garage och andra utrymmen invallas
- Kontroll av att intern avloppspump fungerar
- Fastigheten ansluts till alarmeringscentral med larmtjänst

## **6. Levandegöra**

Informeras på hemsidan och brevlades för alla som ansluter till kommunalt VA för första gången.

## **7. Uppföljning**

Hjälpmiddel för att reglera VA-förhållandet gällande huvudmannen och anslutna abonnenter till kommunalt VA.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Riktlinjer för sprinkler

---

## Riktlinjer

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1292  
Beslut: Kommunstyrelsen § xxx/2023  
Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling  
Ersätter tidigare beslut 2019-12-11 Kommunstyrelsen § 441/2019  
Giltighetstid: 2027-12-31  
Dokumentansvarig: Enhetschef VA-teknik  
Senast uppdaterad av: VA-ingenjör



# Innehållsförteckning

|  |   |
|--|---|
| 1. Inledning.....                        | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument..... | 3 |
| 3. Syfte.....                            | 3 |
| 4. Mål och viljeinriktning.....          | 3 |
| 5. Sprinkler.....                        | 3 |
| 6. Riktlinjer.....                       | 4 |
| 7. Levandegöra.....                      | 4 |
| 8. Uppföljning.....                      | 5 |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 1. Inledning

Kungälv kommun tillsammans med grannkommunerna inom GR har gemensamt sett ett behov av att ha riktlinjer för sprinkler.

Det förekommer att fastighetsägare önskar ansluta en sprinklerinstallation till den allmänna VA-anläggningen. Det förekommer även anslutning av sprinkler utan att VA-huvudmannen får kännedom om detta.

Då konsekvenserna vad gäller dricksvattnets kvalitet och kvantitet kan bli stora, speciellt vid direktansluten sprinkler, är det viktigt för VA-verksamheten att det finns riktlinjer för om och när sprinkleranläggningar kan tillåtas. Även provning av anläggningarna påverkar VA-huvudmannens leveranser av dricksvatten negativt.

## 2. Relation till andra styrdokument

Dokumentet har koppling till VA-planen.

## 3. Syfte

Detta styrdokument bygger på GR:s ”Riktlinjer för hantering av sprinkleranslutningar i Göteborgsregionen”, men är anpassat till Kungälv lokala förhållanden.

Syftet är att exploatörer, fastighetsägare och entreprenörer ska få en likvärdig bedömning inom regionen och att kommunerna ska ha gemensamma riktlinjer att utgå ifrån.

VA-verksamheten anser det väsentligt att klargöra regelverket kring sprinkler inom kommunens VA-verksamhetsområde.

## 4. Mål och viljeinriktning

Anledningen till att endast vissa typer av sprinklersystem godkänns är att undvika riskerna med påverkan på vattenkvaliteten och att ledningarna vid kraftiga vattenuttag kan brista och orsaka leveransstörningar.

Målsättningen är att minimera störningar i kommunens vattenleveranser till följd av kraftiga vattenuttag vid brand samt funktionstest av sprinklersystem.

## 5. Sprinkler

En vattensprinkleranläggning är avsedd att upptäcka och släcka en brand i dess begynnelsekedje eller hålla den under kontroll så att släckningen kan fullföljas av personal på platsen eller av brandförsvaret. En sprinkleranläggning kan installeras av olika anledningar:

- Myndighetskrav
- Förutsättning för försäkring eller rabatt på försäkringspremie
- Ägarens eget intresse att skydda sin anläggning

Det finns två huvudtyper av sprinklersystem:

### *Konventionell sprinkler*

Systemet är till för att skydda egendom inom olika verksamheter som industri, lager, affär och liknande. Tryck och flöde är mycket högt och det krävs en separat servisledning vid direktanslutning till det kommunala nätet. Vattenmätare kan inte installeras eftersom den reducerar kapaciteten.



Varaktigheten på vattenkällan är lång och följderna blir att stora vattenmängder förbrukas. VA-huvudmannen kan inte garantera ett visst tryck och flöde eftersom driftsstörningar kan uppstå.

Den förordade lösningen utifrån VA-huvudmannens synpunkt att försörja en konventionell sprinkleranläggning är att fastighetsägaren anlägger en egen bassäng som vattenkälla. Fastighetsägaren har då själv kontroll över den egna anläggningens funktion genom att installera de anordningar som krävs för att få det flöde och tryck som behövs. Påfyllning av bassängen kan ske från den servis som går till den vanliga dricksvattenledningen. Vattenförbrukningen kan mätas och verklig mängd debiteras.

Vissa kommuner tillåter direktanslutning av konventionell sprinkler. Det innebär en uppenbar risk att dricksvattnets kvalitet i ledningsnätet försämras. På insidan av ledningarna finns biofilm som kan lösas när vattenhastigheten ökar och dricksvattnet kan få dålig smak, lukt, färg och innehåll av partiklar. Efter ett sprinkleruttag kan det bli ett omfattande arbete med att spola rent och återställa det kommunala ledningsnätet. Risken för tryckslag som gör att ledningsnätet kan gå sönder ökar också vid direktanslutning. Tryckslag kan i värsta fall orsaka undertryck i vattenledningsnätet, vilket gör att förorenat vatten kan läcka in.

#### *Boendesprinkler eller trapphussprinkler*

Systemet har som huvuduppgift att rädda liv genom att människor kan sätta sig i säkerhet innan huset brunnit ner, men i praktiken skyddar boendesprinkler även egendom. Vattenflödet är relativt lågt och samma servisledning som för dricksvattenförsörjningen kan nyttjas för sprinkleranläggningen.

Denna typ av sprinkler är tekniskt enklare att installera än en konventionell sprinkler. Vattenmängderna som åtgår kan mätas och är generellt sett lägre. Vid boendesprinkler tillämpas direktanslutning. Det krävs då ett visst flöde och tryck direkt från den allmänna vattenledningen för att fastighetens sprinkleranläggning ska fungera.

Önskat tryck och flöde kan inte garanteras av huvudmannen eftersom det kan uppstå driftsstörningar i vattenförsörjningen. Godtas inte detta av fastighetsägaren finns alltid möjligheten att anlägga en bassäng efter samma princip som beskrivits för konventionell sprinkler.

## **6. Riktlinjer**

- Kungälv kommun tillåter inte anslutning av konventionella sprinklersystem genom direktkoppling till vattenledning.
- Konventionell sprinkler med bassäng som vattenkälla samt boendesprinkler tillåts normalt.
- Allt vatten ska mätas vilket innebär att sprinklersystemet ska vara inkopplat efter vattenmätaren.
- Återströmningsskydd ska installeras enligt VA-verksamhetens direktiv.
- Otillåtet och oanmält sprinklerkapacitetsprov debiteras med den merkostnad för det som provet orsakat i ledningsnätet.

Anledningen till att endast vissa typer av sprinklersystem godkänns är att undvika riskerna med påverkan på vattenkvaliteten och att ledningarna vid kraftiga vattenuttag kan brista och orsaka leveransstörningar.

## **7. Levandegöra**

Styrdokumentet kommer att redovisas på kommunens hemsida.





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## **8. Uppföljning**

Sprinkleranslutningar hanteras som ett bygglovsärende.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

VA-plan

Dagvattenplan

# Del 1 - Dagvattenpolicy

---

Policy

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1292

KS

Beslut: 2023-xx-xx Kommunfullmäktige § xx 2023

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut 2017-05-18 Kommunfullmäktige § 97/2017

Giltighetstid: 2027-12-31

Dokumentansvarig: Enhetschef VA-teknik

Senast uppdaterad av: VA-ingenjör



# Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| <b>Ordlista över begrepp som används i Dagvattenplanen</b> ..... | 3  |
| <b>1. Inledning</b> .....  | 7  |
| 1.1 Nationella och internationella utgångspunkter .....          | 7  |
| 1.1.1 Havs- och vattenmyndighetens vägledning .....              | 7  |
| 1.1.2 Globala mål för hållbar utveckling .....                   | 7  |
| 1.1.3 Ramdirektivet för vatten .....                             | 8  |
| 1.1.4 Vattendistriktens åtgärdsprogram .....                     | 8  |
| 1.1.5 Nationella miljökvalitetsmål .....                         | 9  |
| <b>2. Relation till andra styrdokument</b> .....                 | 10 |
| 2.1 VA-planen .....  | 10 |
| 2.1.1 Dagvattenplanens olika delar .....                         | 10 |
| 2.2 Andra styrdokument .....                                     | 11 |
| 2.2.1 Översiktsplan .....  | 11 |
| 2.2.2 Klimatanpassningsplan .....                                | 11 |
| <b>3. Syfte</b> .....  | 12 |
| 3.1 Framtagande .....  | 12 |
| 3.2 Metodik .....  | 12 |
| 3.3 Målgrupp .....   | 13 |
| <b>4. Mål och viljeinriktning</b> .....                          | 14 |
| <b>5. Dagvattenstrategier</b> .....                              | 14 |
| Strategi 1: Flöden .....   | 14 |
| Strategi 2: Översvämningar .....                                 | 15 |
| Strategi 3: Vattenkvalitet .....                                 | 15 |
| Strategi 4: Gestaltning och utformning .....                     | 17 |
| Strategi 5: Säkerhet och tillgänglighet .....                    | 18 |
| Strategi 6: Ansvar .....   | 19 |
| Strategi 7: Kommunikation .....                                  | 20 |
| <b>6. Levandegöra</b> .....                                      | 21 |
| <b>7. Uppföljning</b> .....                                      | 21 |
| <b>Referenser</b> .....  | 22 |



## Ordlista över begrepp som används i Dagvattenplanen

|          |                            |   |
|----------|----------------------------|---|
| <b>A</b> | Avlopp                     | <i>Samlingsnamn för spillvatten, dagvatten samt dränvatten.</i>   |
| <b>D</b> | Dagvatten                  | <i>Ytligt avrinnande regnvatten och smältvatten från tak, gator och andra ytor.</i>   |
|          | Dagvattenanläggning        | <i>Anläggning för hantering av dagvatten, såsom dagvattendamm, våtmark eller ledningar.</i>   |
|          | Dagvattendamm              | <i>Damm för fördröjning och hantering av föroreningar i dagvatten.</i>  |
|          | Dagvattenplan              | <i>Samlingsnamn för dokumenten Dagvattenpolicy, Dagvattenhandbok och Åtgärdsförslag. Dagvattenplanen utgör en av 6 delplaner i Kungälv kommun VA-plan.</i>  |
|          | Dagvattenpolicy            | <i>Strategiskt styrdokument med politiska ställningstaganden beträffande kommunens dagvattenhantering, dokumentet utgör första delen av Dagvattenplanen.</i>  |
|          | Dagvattenhandbok           | <i>Strategiskt styrdokument som beskriver hur Dagvattenpolicy ska införlivas, dokumentet utgör andra delen av Dagvattenplanen.</i>  |
|          | Detaljplan                 | <i>Dokument som beskriver hur ett avgränsat område får bebyggas samt vilken användning som tillåts för de aktuella mark- och vattenområdena. Detaljplaner är juridiskt bindande i samband med bygglovsprövning.</i> |
| <b>E</b> | EU-domstol                 | <i>EU-institution med uppdrag att se till att Europeiska unionens fördrag tillämpas utifrån lag och rätt, samt att EUs medlemsstater uppfyller sina skyldigheter enligt dessa fördrag.</i>                          |
| <b>G</b> | Grundvatten                | <i>Vatten i den del av marken där alla porer är vattenfyllda.</i>   |
| <b>I</b> | Instängda områden          | <i>Område varifrån dagvatten inte kan avledas på markytan med självfall.</i>  |
| <b>M</b> | Miljökonsekvensbeskrivning | <i>Handling som beskriver den samlade miljöpåverkan som kan förväntas till följd av att ett projekt eller en åtgärd genomförs.</i>  |
|          | Miljö kvalitetsmål         | <i>Sexton politiska mål som beskriver kvaliteter i miljön som i huvudsak ska vara uppnådda</i>  |



|          |                     |   |
|----------|---------------------|---|
|          |                     | <i>"inom en generation", vilket angavs till 2020 (utom för klimat, där målet gäller 2050).</i>  |
|          | Miljö kvalitetsnorm | <i>Inom vattenförvaltningen fastställda kvalitetskrav för alla vattenförekomster. Styrande för myndigheter och kommuner när de tillämpar lagar och bestämmelser, t.ex. vid tillståndsprövning enligt miljöbalken eller vid planläggning enligt Plan- och bygglagen.</i> |
| <b>O</b> | Omvandlingsområde   | <i>Område som tidigare dominerats av bebyggelse med fritidshus, men som utvecklats mot en hög andel permanenta boenden.</i>   |
| <b>R</b> | Risk                | <i>Begrepp som definieras som produkten av sannolikhet och konsekvens.</i>  |
| <b>S</b> | Spillvatten         | <i>Förorenat vatten från hushåll (toalett, bad/dusch, disk och tvätt) och andra verksamheter (industrier, serviceanläggningar och dylikt).</i>  |
| <b>V</b> | Vattenförekomst     | <i>Begrepp som används inom vattenförvaltningen. Kustvattenområde, sjö, del av sjö, ett vattendrag, del av vattendrag eller ett eller flera grundvattenmagasin.</i>   |
|          | Vattenförsörjning   | <i>De system som används för att förse ett samhälle med vatten. Kan ha sin grund i olika behov, t.ex. dricksvatten, industriellt vatten, bevattning inom jordbruket osv. I vattenförsörjningsplanen avses endast dricksvattenförsörjning.</i>                           |
|          | Vattentäkt          | <i>Vattenförekomst som utnyttjas för vattenförsörjning.</i>   |
|          | Vattenskyddsområde  | <i>Skyddsområde i syfte att skydda dricksvattentäkter såsom sjöar, grundvattentäkter och vattendrag.</i>  |
|          | Vattenverk          | <i>Anläggning för att bereda dricksvatten.</i>  |
|          | Vattenöversikt      | <i>Dokument som beskriver kommunens vattenförekomster utifrån bland annat naturvärden och försurnings- och övergödningsproblem.</i>   |
|          | VA                  | <i>Förkortning för vatten och avlopp.</i>   |
|          | VA-delplan          | <i>Planering inom ett specifikt ämnesområde (dagvattenplanering, utbyggnadsplanering etc.) rörande kommunens vatten- och avloppsfrågor.</i>   |
|          | VA-plan             | <i>Samlingsbegrepp för det kommunala planpaketet som innefattar VA-översikt, VA-policy och VA-delplaner.</i>  |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

|          |                      |  |
|----------|----------------------|--|
|          | VA-policy            | <i>Strategiskt dokument innefattande kommunala ställningstaganden och viljeyttringar beträffande vatten och avloppsfrågor. Kungälv kommuns VA-policy är politiskt antagen.</i>                       |
|          | VA-översikt          | <i>Strategiskt dokument som ger en inventering över kommunens vattenresurser, VA-anläggningar för både enskilt och allmänt VA.</i>   |
|          | VA-verksamhetsområde | <i>Ett av kommunfullmäktige fastställt geografiskt område, inom vilket en eller flera vattentjänster har ordnats eller ska ordnas genom en allmän VA-anläggning.</i>                                 |
| <b>Y</b> | Ytvatten             | <i>Vatten i sjöar, vattendrag, våtmarker och hav.</i>  |
| <b>Å</b> | Återkomsttid         | <i>Begrepp som beskriver hur ofta en händelse kan förväntas inträffa. Återkomsttiden för en händelse tas normalt fram genom att statistiskt analysera extremvärden för sammanhängande mätserier.</i> |
| <b>Ö</b> | Översiktsplan        | <i>Ett begrepp som används inom fysisk planering som avser en samling av rekommendationer som anger grunddragen för användning av mark- och vattenområden inom en kommun eller del därav.</i>        |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# L VVA

## **LOKALA VATTENVÅRDSPROJEKT**

Havs  
och Vatten  
myndigheten

  
Länsstyrelserna



## 1. Inledning

Kungälv kommun behöver hantera pågående klimatförändringar som yttrar sig i form av bland annat intensivare regn och högre vattennivåer i hav och vattendrag. Samtidigt pågår en aktiv förtätning och exploatering på flera håll i kommunen, vilket innebär ökad konkurrens mellan ytor för bebyggd miljö och ytor för hantering av dagvatten. En ökade exploatering bidrar generellt till ökad andel hårdgjorda ytor där dagvatten avrinner med högre hastighet. Detta leder i sin tur till högre flödestoppar för dagvattensystemen att hantera.

För att klara utmaningarna krävs att samhället ställer om från traditionella lösningar som dominerats av underjordiska dagvattenanläggningar, till öppna, ytliga och tröga lösningar som har bättre förutsättningar att hantera flödestoppar och magasinera dagvatten.

Föroreningsinnehållet i dagvatten är också ett problem som behöver hanteras på ett effektivare sätt än tidigare om statusen för Kungälv vattenmiljöer ska kunna bevaras och förbättras. Det finns många olika typer av föroreningar i dagvatten och kommunen behöver systematiskt ställa krav så att reningsmetoder alltid väljs med hänsyn till både föroreningsinnehåll och recipientmiljöns förutsättningar.

Dagvattenplanen för Kungälv kommun har delats in i tre delar; Dagvattenpolicy, Dagvattenhandbok och Åtgärdsförslag. Policyn ger konkreta ställningstaganden för hur kommunen ska hantera dagvattenfrågorna i olika sammanhang, medan handboken för ett utvecklat resonemang kring hur ställningstagandena ska eftersträvas och uppnås. Åtgärdsförslagen syftar till att förbättra hanteringen av dagvattenfrågorna i Kungälv kommun.

Denna dagvattenpolicy ger ställningstaganden gällande kommunens hantering av dagvatten som ska verka för att samhällsutvecklingen förblir hållbar på lång sikt. Policyn ska bidra till att dagvattenhanteringen sker med tydligt beaktande av människors hälsa, miljö, ekonomi och samhällsfunktioner. Dessutom eftersträvas ett helhetstänk där estetiska, ekologiska och pedagogiska mervärden får utrymme i utformningen av dagvattenlösningar.

### 1.1 Nationella och internationella utgångspunkter

I detta avsnitt presenteras några av de nationella och internationella dokument, mål och beslut som utgör bakgrund till framtagandet av en kommunal dagvattenplan för Kungälv kommun.

#### 1.1.1 Havs- och vattenmyndighetens vägledning

I Havs- och vattenmyndighetens vägledning för kommunal VA-planering beskrivs vikten av en planering med helhetssyn. Där utgör dagvattenplanering en viktig del (HaV, 2014). I handledningen beskrivs viktiga ingående delar i arbetet för att uppnå en hållbar och fungerande hantering av dagvatten. Planeringen ska ge en tydlig och homogen behandling av dagvattenfrågor i exploaterings-, drifts- och underhålls skeenden. Enligt vägledningen kan dagvattenplaneringen med fördel knyta an till övriga delar inom kommunplaneringen som exempelvis berör klimatanpassning och olika risk- och sårbarhetsanalyser.

#### 1.1.2 Globala mål för hållbar utveckling

Dagvattenplanen har koppling till FN:s globala mål för hållbar utveckling, vilka har tagits fram i syfte att skapa förutsättningar för att succesivt uppnå en hållbar samhällsutveckling fram till 2030 (UNDP, 2016). Totalt har FN satt upp 17 mål, vilka visas i Figur 1.





Figur 1. FNs 17 globala mål för hållbar utveckling (UNDP, 2016).

Flera av målen berör, direkt eller indirekt, hantering av dagvatten. De mål som är mest relevanta i detta sammanhang är:

- Rent vatten och sanitet
- Hållbar industri, innovationer, och infrastruktur
- Hållbara städer och samhällen
- Bekämpa klimatförändringen
- Hav och marina resurser
- Ekosystem och biologisk mångfald

### 1.1.3 Ramdirektivet för vatten

År 2000 antog alla medlemsländer i EU det så kallade ramdirektivet för vatten (vattendirektivet) vilket syftar till att uppnå helhetssyn och systematiskt arbete för att bevara och förbättra Europas vatten (EU, 2000). Ramdirektivet lägger grunden för den kvalitet och tillgång på vatten som EU-länderna inte får underskrida. Direktivet syftar till en effektivare samordning av resurser inom och mellan EU-länderna för att hantera brister i vattenmiljön. Vart och ett av Sveriges fem vattendistrikt har fattat beslut om fyra dokument som stöd för detta arbete; Förvaltningsplan, Åtgärdsprogram, Miljökvalitetsnormer och Miljökonsekvensbeskrivning.

### 1.1.4 Vattendistriktens åtgärdsprogram

Vattendelegationen för Västerhavets vattendistrikt beslutade under december 2016 om en ny förvaltningsplan för perioden 2016–2021. Planen innehåller bland annat åtgärdsprogram som riktar sig till kommuner och myndigheter. Åtgärdena har som syfte att möjliggöra att miljökvalitetsnormer för vattendistriktets vattenförekomster efterlevs (Vattenmyndigheten Västerhavet, 2016). Åtgärd nummer 8 i åtgärdsprogrammet lyfter särskilt fram dagvattenplanering som en viktig åtgärd, vilken lyder:

*”Kommunerna ska utveckla planer för hur dagvatten ska hanteras inom kommunen med avseende på kvantitet och kvalitet. Dagvattenplanerna ska bidra till att de åtgärder vidtas som behövs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. Åtgärden ska vara vidtagen senast tre år efter åtgärdsprogrammets fastställande.”*

Åtgärden motiveras bland annat genom att den förväntade ökningen i andel hårdgjorda ytor och förtätning i stadsmiljön som leder till ökade flöden för recipienterna att hantera. Vidare lyfts dagvattnets innehåll av tungmetaller och andra förorenande ämnen fram som ett problem som behöver hanteras genom kommunala strategier för uppströmsarbete med rening nära källan.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

#### 1.1.5 Nationella miljö kvalitetsmål

Utöver arbetet kopplat till vattendirektivet arbetar Sverige sedan 1999 med nationella miljö kvalitetsmål varav ett antal inbegriper hanteringen av vattenresurser. De miljö kvalitetsmål som främst berör dagvattenplanen är:

- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet.
- God bebyggd miljö
- Hav i balans och levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

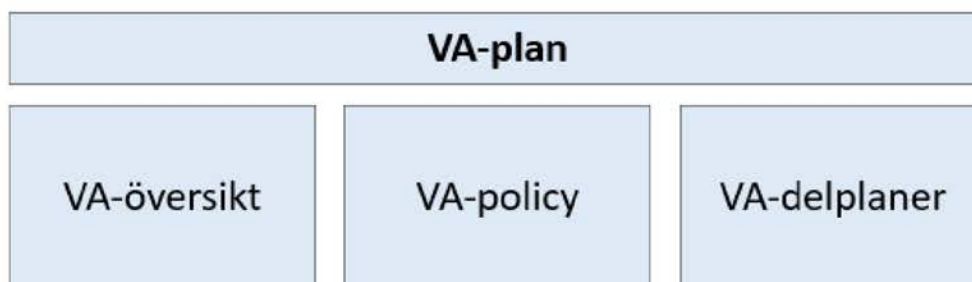
## 2. Relation till andra styrdokument

### 2.1 VA-planen

Dagvattenplanen är en av sex delplaner som ingår i den kommunala VA-planen. Delplanerna är:

- Vattenförsörjningsplan  
Antagen av kommunstyrelsen i april 2016
- VA-utbyggnadsplan  
Antagen av kommunstyrelsen i april 2016
- Tillsynsplan för avlopp  
Antagen av miljö- och byggnadsnämnden i december 2016
- Dagvattenplan  
Antagen av kommunfullmäktige i maj 2017
- Drift- och underhållsplan för allmänt VA  
Kommande
- Brand- och släckvattenplan  
Kommande

Delplanerna föregås av en VA-översikt som är en inventering av Kungälvs kommuns allmänna och enskilda, anläggningar, vattentillgångar, recipientmiljöer och vattenskydd, samt en VA-policy som ger konkreta ställningstaganden och en utvecklingsriktning för det framtida arbetet med vatten- och avloppsfrågor. Dessa tre delar utgör tillsammans den kommunala VA-planen i enlighet med Figur 2.

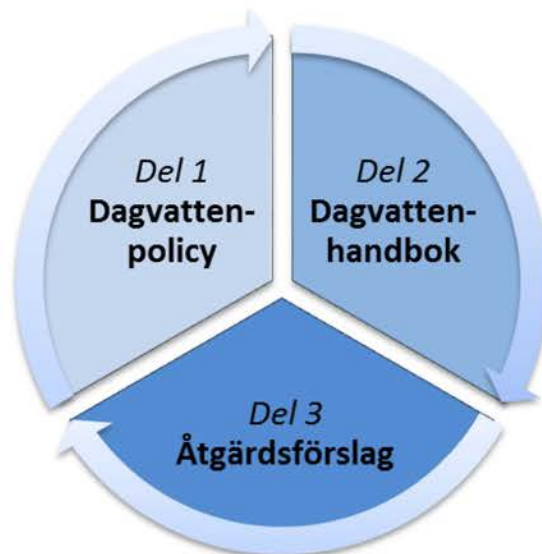


Figur 2. VA-planens tre delar.

#### 2.1.1 Dagvattenplanens olika delar

Dagvattenplanen utgörs av tre delar enligt se Figur 3. Den första delen utgörs av Dagvattenpolicyn, vilken ger ställningstaganden som anger riktning för hur kommunen förhåller sig till olika frågor beträffande dagvatten. Den andra delen utgörs av Dagvattenhandboken som har till syfte att konkretisera hur kommunen behöver arbeta för att möjliggöra ett effektivt dagvattenarbete som ligger i linje med Dagvattenpolicyn.

Den tredje delen utgörs av Åtgärdsförslag som syftar till att utveckla kommunens hantering av olika dagvattenfrågor.



Figur 3. Dagvattenplanens olika delar.

## 2.2 Andra styrdokument

Dagvattenplanen har även koppling till andra styrdokument som ligger utanför den kommunala VA-planen. I synnerhet handlar det om Översiktsplanen och Klimatanpassningsplanen.

### 2.2.1 Översiktsplan

Dagvattenplanen är ett strategiskt dokument som är avsett att användas som ett komplement till den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanen reglerar övergripande användningen av mark- och vattenområden i kommunen. Översiktsplanen ger också en inriktning som visar vilka områden i kommunen som är prioriterade för exploatering och förtätning.

### 2.2.2 Klimatanpassningsplan

Under 2016 påbörjades ett arbete med att ta fram en kommunal klimatanpassningsplan. Dagvattenplanen relaterar till klimatanpassningsplanen när det handlar om frågor beträffande anpassning till ett blötare klimat. I arbetet med Klimatanpassningsplanen har en kartering beträffande stigande vatten och skyfall för vissa områden i kommunen tagits fram. Informationen finns tillgänglig i WebbGIS.

Klimatanpassningsplanen föreslår som åtgärd ett arbete med att ta fram ett tematiskt tillägg till Översiktsplanen där klimatfrågorna kommer att hanteras. Arbetet med ett sådant tillägg måste samordnas med Dagvattenplanen.



### 3. Syfte

Dagvattenpolicyn syftar till att skapa en tydlig och gemensam grund för kommunen att använda sig av i de olika frågorna som rör dagvatten. Avsikten med arbetet har hela tiden varit att uppnå ett styrande dokument med bred förankring i verksamheten. Policyn ska beakta den kunskap och de behov som finns inom alla enheter som berörs av frågorna. Därigenom är förhoppningen att färre dagvattenfrågor faller mellan stolarna och att förutsättningarna för samhällsbyggande och samhällsförvaltning förbättras.

#### 3.1 Framtagande

För att skapa förutsättningar för ett brett förankrat och accepterat material så har policyn arbetats fram i en grupp med kompetenser från hela kommunens samhällsbyggnadssektor. Teknikkonsulten Sweco har bidragit med viktig kompetens och erfarenhet i alla skeenden av arbetet. Kommunens representanter i arbetet har varit: Sten-Ove Dahllöf, Johan Emanuelsson, Erik Hallgren, Maria Hübinette, Jenny Järpler, Sune Karlsson, Erik Liedner, Maria Sandberg, Patric Silvlander, Mikael Svensson och Karolin Södermark. Swecos representanter i arbetet har varit Emelie Persson, Tove Lindfors, Charlotta Leissner och Tove Karnstedt.

#### 3.2 Metodik

Arbetet med Dagvattenpolicyn har drivits genom en process där arbetsgruppen identifierat och utarbetat sju strategier för dagvattenhantering. Strategierna är uppdelade på följande ämnesområden:

- Strategi 1: Flöden
- Strategi 2: Översvämningar
- Strategi 3: Vattenkvalitet
- Strategi 4: Gestaltning och utformning
- Strategi 5: Trygghet, säkerhet och tillgänglighet
- Strategi 6: Ansvar
- Strategi 7: Kommunikation

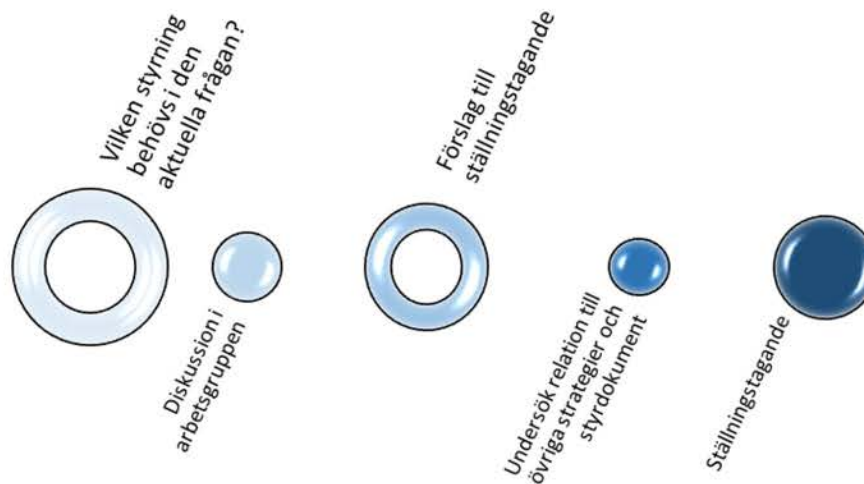
Respektive strategi består av ett antal ställningstaganden som har utarbetats genom diskussioner i arbetsgruppen för att eftersträva ett så samlat samhällsbyggnadsperspektiv som möjligt. Ställningstagandena visar kommunens inriktning och målsättningar för respektive ämnesområde.

Till strategierna följer så kallade tumregler som ger vägledning för att uppnå ställningstagandena. De kan exempelvis utgöras av rekommendationer för dimensionering eller allmänna råd i planeringsskeden. Förhållandet mellan ställningstaganden, tumregler och strategier visas i Figur 4.



Figur 4. Förhållandet mellan ställningstaganden, tumregler och strategier i dagvattenpolicyn.

Strategierna med dess ställningstaganden och tumregler har tagits fram i en iterativ arbetsprocess med kontinuerlig kontroll för att säkerställa att policyns olika delar harmoniserar med varandra och övriga styrdokument, se Figur 5.



Figur 5. Schematisk beskrivning av arbetsprocessen för framtagande av dagvattenpolicyn.

### 3.3 Målgrupp

Policyn ska förmedla kommunens förhållningssätt beträffande dagvatten för såväl tjänstemän, tekniker, politiker, exploatörer som kommuninvånare.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 4. Mål och viljeinriktning

Genom politiskt förankrade ställningstaganden och fastställda arbetssätt ökar förutsättningarna för kommunen att uppnå en enhetlig hantering och bild av dagvattenfrågorna. Målet är att policyn ska bidra till att dagvattenhanteringen tas upp tidigt i kommunens olika samhällsbyggnadsprocesser och att kostsamma och svårlösta följdproblem på så vis kan undvikas.

## 5. Dagvattenstrategier

Kungälv kommun stödjer sin dagvattenhantering på sju strategier, vilka redovisas i detta kapitel. Respektive strategi utgörs av ett antal ställningstaganden. Alla ställningstaganden anses utgöra grund för en hållbar och effektiv hantering av dagvattenfrågor och det råder därmed ingen inbördes rangordning mellan listade ställningstaganden.

Strategierna i Dagvattenpolicyn konkretiseras vidare i dagvattenhandboken bland annat genom att olika steg i de kommunala processerna kopplats till en ansvarig enhet. Ansvarsfördelningen tydliggörs i tabellerna under kapitel 5 i Dagvattenhandboken.

### Strategi 1: Flöden

För att minska uppkomsten av dagvatten och höga dagvattenflöden samt utjämna flödestoppar nära källan ska Kungälv kommun arbeta efter de upprättade ställningstagandena nedan.

### Ställningstaganden

- 1.1 Göra medvetna och motiverade materialval för ytor samt begränsa arealen hårdgjorda ytor.
- 1.2 Aktivt använda sig av och ställa krav på trög, ytlig avledning samt lokalt omhändertagande och fördröjande nära källan. Detta gäller både vid exploatering och vid anpassning av befintliga områden
- 1.3 Avsätta plats för avledning och utjämning i alla skeden av fysisk planering. Detta görs med fördel genom att lokala förhållanden såsom grönområden och låglänta stråk tillvaratas.
- 1.4 Ställa krav på att fördröjning av dagvatten i första hand sker inom fastighet/kvartersmark vid nyexploatering och ombyggnad i befintliga områden.
- 1.5 Säkerställa att förutsättningar för avledning och utjämning av dagvatten utreds i samtliga samhällsbyggnadsprocesser.
- 1.6 Ställa krav på fördröjning utifrån nedströms lokaliserade system och mottagande recipients känslighet.
- 1.7 Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet och därigenom minska bl.a. kostnader för pumpning och rening.

### Tumregler

**1a.** Vid utformning och dimensionering av nya dagvattensystem ska Svenskt Vattens rekommendationer följas (år 2017 gäller publikationerna P110 och P105).

**1b.** Vid dimensionering av dagvattenflöden ska Svenskt Vattens aktuella rekommendationer för klimataffektor användas, se kapitel 4.1 i Dagvattenhandboken.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## Strategi 2: Översvämningar

För att minska risken för, och i bästa fall undvika, skadliga och kostsamma översvämningar ska Kungälv kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

### Ställningstaganden

- 2.1** Utforma och anpassa marknivåer och byggnader för att hantera extrem nederbörd och stigande vatten så att risken för allvariga skador på byggnader, infrastruktur och samhällsfunktioner minimeras.
- 2.2** Använda ytliga vattenvägar för att minimera översvämningsrisk. Där det inte är möjligt kan översvämningar styras till de platser där de gör minst skada och övriga skyddsåtgärder kan vidtas.
- 2.3** Nyttja lokala förhållanden som låglänta stråk och grönområden.
- 2.4** Bevara och skapa områden som utgör en naturlig buffert för dagvatten som till exempel våtmarker.
- 2.5** Undvika att bebygga inom låglänta områden och i områden där dagvatten riskerar att stängas in.
- 2.6** Utredda översvämningsrisk från stigande vatten och extrem nederbörd vid översiktsplanering, i planprocessen och vid exploatering.
- 2.7** Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet och därigenom minska risken för skadliga översvämningar till följd av att kapaciteten i spillvattenledningar

### Tumregler

**2a.** Ytligt avrinnande dagvatten är en samhällsplaneringsfråga och inte en enskild fråga för VA-verksamheten.

**2b.** Minimikrav på 100 års återkomsttid för marköversvämning där ytligt avrinnande dagvatten skadar byggnader, se kapitel 8.1 i Dagvattenhandboken.

**2c.** Dimensionerande återkomsttid och säkerhetsnivåer för att motverka översvämning av samhällsviktiga funktioner ska avgöras från fall till fall utifrån bedömning av konsekvenser vid översvämning.

## Strategi 3: Vattenkvalitet

Dagvattenhanteringen ska bidra till en förbättring av kommunens yt- och grundvattenkvalitet så att god vattenstatus eller motsvarande vattenkvalitet kan uppnås i kommunens samtliga vattenområden. För att klara detta ska Kungälv kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## Ställningstaganden

- 3.1 Göra medvetna materialval för att minska föroreningsutsläpp och minimera risk att föroreningar sprids med dagvattnet. Genomsläppliga och gröna ytor ska prioriteras och byggnadsmaterial innehållande exempelvis bly, koppar, kadmium och zink ska undvikas.
- 3.2 Använda trög, yttlig avledning samt rena dagvattnet nära källan vid exploatering och vid anpassning av befintliga områden.
- 3.3 Nyttja lokala förutsättningar som låglänta stråk och grönområden för dagvattenrening.
- 3.4 Utredda föroreningsbelastning och behov av dagvattenrening i alla skeden av fysisk planering.
- 3.5 Reservera plats för dagvattenhantering i alla skeden av fysisk planering.
- 3.6 Ställa krav på rening utifrån dagvattnets föroreningsinnehåll (typ, mängd och koncentration) och känsligheten hos mottagande recipient. Vid provning och tillsyn av verksamheter ska behovet att rena dagvatten beaktas enligt Miljöbalken.
- 3.7 Begränsa föroreningsutsläpp redan vid källan för att minska spridning och säkerställa att kostnaderna för rening läggs på verksamhetsutövare som förorenar.
- 3.8 Då det inte är ekonomiskt eller miljömässigt motiverat att ställa krav på dagvattenrening för varje verksamhetsutövare i ett område, kan anordning för rening av dagvattnet anordnas av verksamhetsutövare för dagvattennätet. Rening ska ske då den totala föroreningshalten från området bedöms vara så hög att åtgärder behöver vidtas.
- 3.9 Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet och därigenom minska bräddning av avloppsvatten till recipienter.

## Tumregler

**3a.** Bedömning av dagvattenrening görs utifrån kapitel 8 i handboken.

**3b.** Behovet av dagvattenrening ska särskilt uppmärksammas för ytor som kan medföra betydande miljöpåverkan, såsom parkeringsplatser, industrifastigheter och vägar.



## Strategi 4: Gestaltning och utformning

För att säkerställa att dagvattenlösningar utformas med hänsyn taget till både långsiktig funktionalitet och värden i form av estetik, ekologi och pedagogik, ska Kungälv kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

### Ställningstagande

- 4.1 Förorda öppna dagvattenlösningar
- 4.2 Förorda dagvattenlösningar där växter inkluderas.
- 4.3 Avsätta tillräcklig plats för öppen dagvattenhantering som i sin tur kan bidra till positiv gestaltning.
- 4.4 Använda trög, ytlig avledning samt lokal rening och fördröjning som en möjlighet till gestaltning.
- 4.5 Utveckla och bevara lokala förutsättningar för öppen dagvattenhantering, såsom låglänta stråk, vattendrag och grönytor, i arbetet med gestaltning av områden.
- 4.6 Utforma kostnadseffektiva dagvattenlösningar som fyller sin avsedda funktion och är effektiva ur ett drift- och underhållsperspektiv.
- 4.7 Förorda dagvattenlösningar som bidrar med ekosystemtjänster och ger positiva effekter på biologisk mångfald.
- 4.8 Förorda dagvattenlösningar som bidrar till förståelsen för vattnets kretslopp och erbjuder möjlighet till rekreation och lek.
- 4.9 Förorda dagvattenlösningar som bidrar med estetiska värden.
- 4.10 Öka kunnandet genom att prova och utvärdera nya kreativa dagvattenlösningar.

### Tumregler

**4a.** Gestaltning ska alltid inkluderas som en aspekt i dagvattenutredningar.

**4b.** Insatsen för skapande av mervärden som rör estetik, pedagogik och rekreation ska avspeglas i uppnådda effekter.

**4c.** Utformningen av dagvattenlösningar ska ta hänsyn till respektive områdes karaktär och användning. Grundtanken ska vara "rätt lösning på rätt plats".



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## Strategi 5: Säkerhet och tillgänglighet

Några av de stora vinster som kan uppnås med öppna dagvattenlösningar, såsom dammar, är ökat rekreativvärde samt möjligheter till lärande och lek med koppling till vatten. För att möjliggöra detta krävs att dagvattenlösningar utformas med hänsyn taget till både säkerhets- och tillgänglighetsaspekter. Kungälv kommun ska därför arbeta efter ställningstagandena nedan.

### Ställningstagande

- 5.1 Utforma öppna dagvattenlösningar med erforderlig säkerhet med avseende på dess placering.
- 5.2 Eftersträva att öppna dagvattenlösningar görs tillgängliga och erbjuder värden i form av rekreation, pedagogik och lek.
- 5.3 Undvika att omgärda öppna dagvattenanläggningar med staket annat än i de fall då säkerheten inte kan säkerställas genom annan utformning.
- 5.4 Utforma dagvattenlösningar så att de fyller sin avsedda funktion och är effektiva ur ett drift- och underhållsperspektiv.
- 5.5 Se till att alla dagvattenanläggningar sköts och underhålls i enlighet med upprättade anvisningar.
- 5.6 Utforma dagvattenlösningar så att risk för fallolyckor minimeras.
- 5.7 Utforma dagvattenlösningar så att oönskad isbildning minimeras.

### Tumregler

**5a.** Utforma öppna dagvattenlösningar för att minska risken för händelser såsom drunknings- och fallolyckor.

**5b.** Öppna dagvattenlösningar som är tillgängliga för allmänheten såsom dammar ska alltid utformas med flacka slänter och avsatser i syfte att öka säkerheten.

**5c.** Överväg alltid behovet av livboj i närhet av dagvattendammar.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## Strategi 6: Ansvar

För att skapa förutsättningar för en tydlig organisation och ansvarsfördelning för dagvattenarbetet ska Kungälv kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

### Ställningstaganden

- 6.1** Arbeta tillsammans mot en gemensam tydlig ansvarsfördelning där alla aktörer både inom och utom kommunens verksamhet, förstår vilket ansvar och vilka möjligheter var och en har inom dagvattenfrågor.
- 6.2** Ta ett helhetsgrepp på dagvattenarbetet genom förvaltningsövergripande samarbete.
- 6.3** Säkerställa god möjlighet till drift och underhåll av vald dagvattenlösning genom att lyfta ansvarsfrågor i tidigt skede.
- 6.4** Utföra systematiskt arbete för att inventera och dokumentera kommunala dagvattenanläggningar.
- 6.5** Inkludera kommunala dagvattenanläggningar i Drift- och underhållsplan för allmänt VA.

### Tumregler

**6a.** Använd tabell under kapitel 6 i Kungälv Dagvattenhandbok för att klargöra ansvarsfördelningen i olika samhällsbyggnadsprocesser.

**6b.** Dimensionering av dagvattensystem är främst en fråga för VA-verksamheten medan ytligt avrinnande dagvatten är en samhällsplaneringsfråga som ska hanteras gemensamt.



## Strategi 7: Kommunikation

För att säkerställa tydlig och kontinuerlig kommunikation, kunskapsåterföring och kunskapsbreddning i dagvattenfrågor ska Kungälv kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

### Ställningstaganden

- 7.1 Förmedla kommunens synsätt på dagvattenfrågor till allmänheten, exploatörer och fastighetsägare.
- 7.2 Kommunera utmaningar kring dagvatten, varför vi bygger som vi gör.
- 7.3 Kommunera hur allmänheten kan bidra till god dagvattenhantering.
- 7.4 Tydliggöra såväl kommunens som fastighetsägares och allmänhetens ansvar för dagvattenhantering.
- 7.5 Synliggöra och uppmuntra kreativa dagvattenlösningar i pedagogiskt syfte.
- 7.6 Skapa trygghet och förståelse för dagvattenlösningar genom kommunikation.
- 7.7 Arbeta systematiskt med förvaltningsövergripande kunskapsåterföring beträffande dagvattenfrågor.

### Tumregler

**7a.** Samtliga berörda enheter ska ges möjlighet att granska bygglov, planer och utredningar för att säkerställa en hållbar dagvattenhantering.

**7b.** Information till olika intressenter ska spridas i lämpliga forum såsom hemsida, intranät, utbildning, tidningar och informationsskyltar.

## 6. Levandegöra



Dagvattenpolicyn ska revideras en gång per mandatperiod och i samband med detta beslutas i Kommunfullmäktige. Revideringen ska säkerställa att samtliga delar av policyn är aktuella och att tillkommande relevant information lyfts in. Eventuella förslag på revideringar ska lämnas till den person på VA-teknikenheten som utsetts till ansvarig för Dagvattenplanen. En sådan person ska vid varje tillfälle finnas utsedd.

De investeringar som Dagvattenplanen medför ska arbetas in i respektive berörd enhets årsbudget, vilken beslutas politiskt varje år.

## 7. Uppföljning



Dagvattenpolicyn följs upp genom kontinuerlig dialog i en arbetsgrupp för dagvatten. Gruppen bör träffas två gånger årligen för att se över hur kommunen hanterar dagvatten i olika planeringsskeden (se förslag på åtgärd under Dagvattenplanens tredje del). Målsättningen för Dagvattenplanen är att frågorna kring dagvattnen hanteras på ett strukturerat sätt och att åtgärder vidtas för att förbättra förutsättningarna till samhällsbyggande och samhällsförvaltning.

För att följa upp hur Dagvattenpolicyn används inom kommunens berörda verksamheter utförs lämpligen ett enkätutskick eller liknande undersökning under första året sedan policyns antagande.



## Referenser

- EU. (2000). *Europaparlamentets och Rådets direktiv 2000/60/EG*. Hämtat från <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:32000L0060> den 7 juli 2016
- HaV. (2014). *Vägledning för kommunal VA-planering* (ISBN 978-91-87025-46-4). Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten. Hämtat från <https://www.havochvatten.se/download/18.276e7ae81443563a750f41/1392881278482/rapport-2014-01-vagledning-va-planering.pdf> den 8 augusti 2016
- UNDP. (2016). *www.globalamalen.se*. Hämtat från <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> den 7 december 2016
- Vattenmyndigheten Västerhavet. (2016). *Åtgärdsprogram 2016-2021, Åtgärder riktade till myndigheter och kommuner samt konsekvensanalys*. Vattenmyndigheten Västerhavet och Länsstyrelsen Västra Götalands län . Hämtat från <http://www.vattenmyndigheterna.se/SiteCollectionDocuments/sv/vasterhavet/publikationer/beslutsdokument/forvaltningsplan-2016-2021/Del-4-atgardsprogram-2016-2021.pdf> den 23 januari 2017



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Riktlinjer för ersättningar för enskilda VA-anläggningar

---

## Riktlinje

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1292  
Beslut: 2023-xx-xx Kommunfullmäktige §xxx/2023  
Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling  
Ersätter tidigare beslut Kommunfullmäktige 2017-04-20  
Giltighetstid: 2027-12-31  
Dokumentansvarig: Enhetschef VA-teknik  
Senast uppdaterad av: VA-ingenjör





# Innehållsförteckning

|  |   |
|--|---|
| 1. Inledning.....                                  | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument.....           | 3 |
| 3. Syfte.....                                      | 3 |
| 4. Mål och viljeinriktning.....                    | 3 |
| 5. Lagstiftning.....                               | 3 |
| 6. Grundprinciper för beräkning av ersättning..... | 4 |
| 7. Levandegöra.....                                | 4 |
| 8. Uppföljning.....                                | 4 |



## 1. Inledning

Kungälv kommun planerar att kontinuerligt bygga ut sitt va-nät inom kommunen och inrättar då även nya verksamhetsområden för VA. Inom flera av de planerade verksamhetsområdena för VA finns idag enskilda va-anläggningar som innehas av samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare.

Denna policy syftar till att få en enhetlig grund för beslut om de ekonomiska ersättningar som ägare av enskilda anläggningar kan vara berättigade till i samband med utbyggnad av kommunalt VA och inrättande av VA-verksamhetsområde i omvandlingsområden.

Genom detta arbete säkerställer kommunen att alla som är berättigade till ekonomisk ersättning för enskilda Va-anläggningar får en enhetlig juridisk och ekonomisk bedömning.

## 2. Relation till andra styrdokument

Dokumentet har koppling till VA-utbyggnadsplanen, som är en del av VA-planen.

## 3. Syfte

I samband med utbyggnad av vatten och avlopp i befintlig bebyggelse uppkommer frågor kring hur befintliga vatten och avloppsanläggningar hanteras.

Policyn syftar till att skapa ett regelverk som är ett grundläggande ställningstagande kring den ekonomiska och rättsliga hanteringen av dessa anläggningar.

## 4. Mål och viljeinriktning

Befintliga anläggningar som på olika sätt berörs av planerad utbyggnad av vatten och avloppsledning ska hanteras på enhetliga sätt och ersättningsfrågor hanteras på ett rättssäkert sätt utifrån lagstiftning och rättspraxis.

## 5. Lagstiftning

Ersättning för inlösen av en enskild va-anläggning och för ersättning av onyttig enskild anläggning regleras i lag (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV). Tillämpliga bestämmelser är 39 och 40 §§. I paragraferna stadgas följande:

”39 § Om det för en fastighet inom en allmän va-anläggnings verksamhetsområde finns en enskild anläggning som kan användas i den allmänna va-anläggningen, är den som äger den enskilda anläggningen skyldig att, om huvudmannen begär det, mot skälig ersättning låta den enskilda anläggningen ingå i den allmänna va-anläggningen.”

D.v.s. § 39 hanterar i huvudsak inlösen

”40 § Om en enskild anläggning blir onyttig till följd av att kommunen ordnar eller utvidgar en allmän va-anläggning, skall huvudmannen betala skälig ersättning till den enskilda anläggningens ägare.”

D.v.s. 40 § hanterar i huvudsak ersättning av onyttiggjord anläggning

I båda fallen d.v.s. tillämpning av 39 och 40 §§ görs en bedömning utifrån det aktuella ärendet.

I 39 § talas det om ”skälig ersättning”. Det innebär att huvudmannen (kommunens VA-kollektiv) gör en bedömning utifrån ålder, skicka och ekonomisk avskrivningstid. Genomgående gäller att rättspraxis är restriktiv i både fall avseende inlösen och ersättning för onyttig anläggning.

Vid ersättning enligt § 40 föreslås att ersättning för icke slutna avloppsanläggningar kan utgå om är yngre än tio år när fastigheten debiteras avläggningsavgift.

Ålder fastställs efter det att anläggningen godkänts eller att anläggning har anmält som utbyggd enligt tillstånd och är klar.

D.v.s. enskilda anläggningar måste ha ett miljöbalkstillstånd och ha ett slutintyg.



Anläggning utan tillstånd ersätts ej.

Verksamhetens bedömning i detta avseende sträcker sig således längre än vad gällande rättspraxis pekar på. I rättspraxis framgår att mer primitiva avloppslösningar med icke slutna system har vanligtvis inte ersatts alls oavsett deras ålder och kvalitet.

Varje separat anläggning kommer att hanteras var för sig utifrån dess specifika förutsättningar men sammantaget gäller att ersättningar tillämpas restriktivt och i enlighet med denna policy.

Kommunen kommer inte att tillåta enskilda spillvattenlösningar inom beslutade VA-verksamhetsområden.

## 6. Grundprinciper för beräkning av ersättning

**Huvudregel:** (bruksvärdesprincipen)

Ersättningen beräknas restriktivt utifrån följande: Nyanskaffningsvärdet för anläggningen efter avdrag från art, ålder och skick (maxersättning)

- Fastigheten måste ingå i verksamhetsområdet för vatten- och avloppsförsörjning, fastställt av kommunfullmäktige
- Anläggningens nyanskaffningsvärde fastställs med exempelvis kvitto eller ett schablonvärde som kommunen tar fram.
- Anläggningens ålder fastställs från anskaffningstidpunkten eller ibruktagandet
- Åldersavdrag görs med 10 % per år (Vid större ledningsnät kan ev. längre avskrivningstid användas dock maximalt 30 år.)
- Om anläggningen är i sämre skick kan ytterligare avdrag göras
- Är anläggningen av provisorisk karaktär kan ytterligare avdrag göras

**Undantag:**

- Primitiva (icke-slutna) system ersätts ej.
- Ingen ersättning utgår om den enskilda anläggningen är av temporär karaktär och/eller fastighetsägaren fått information om att utbyggnad ska ske inom snar framtid (t.ex. när tidsbegränsade tillstånd meddelats i avvaktan på utbyggnad)
- Ingen ersättning utgår om anläggningen ägs av annan som inte kan ställa krav enligt vattentjänstlagen
- Måste vara frågan om en anordning för vattenförsörjning eller avlopp, ingen ersättning utgår för till exempel multrumsanläggning

## 7. Levandegöra

Styrdokumentet kommer att redovisas på respektive projekts hemsida och användas i samråden med ägare av anläggningar som blir aktuella för inlösen eller ersättning av onyttigbliven anläggning.

## 8. Uppföljning

Överenskommelser med ägare av anläggningar som hanterats enligt policyn undertecknas av båda parter och diarieförs hos kommunen.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (3)

# Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Martin Gistell

2023-09-14

## Revidering av Trafik Gata Parks styrdokument (Dnr KS2023/1849)

### Sammanfattning

Kommunens styrdokument löper ut den 31 december 2023 och enligt policyn för styrdokument ska arbetet med revidering ske under ny mandatperiods första år. Detta så att styrdokumentet kan beslutas inför nästkommande årsskifte. Styrdokumentet gäller därefter i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av nästa mandatperiods första år, om inget annat finns beslutat.

Inom Trafik Gata Parks ansvarsområde, ingående i detta samlingsärende, har följande styrdokument reviderats:

Taxa för felparkeringsavgifter, Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun, Parkeringsnorm, Taxa för upplåtelse av offentlig plats samt torghandel inom Kungälv kommun samt Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun

Dessa styrdokument innehåller endast redaktionella ändringar, jämfört med föregående versioner. De har dessutom uppdaterats med den nya styrdokumentsmallen, enligt gällande grafisk profil.

Förslag till kommunstyrelsen:

1. Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun utgår att gälla som riktlinje.
2. Punkten ovan gäller under förutsättning att kommunfullmäktige beslutas att anta Taxa och tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Taxa för felparkeringsavgifter antas enligt förslag
2. Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun antas enligt förslag
3. Parkeringsnorm antas enligt förslag
4. Taxa för upplåtelse av offentlig plats samt torghandel inom Kungälv kommun antas enligt förslag
5. Taxa och tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun antas enligt förslag

### Juridisk bedömning

I kommunallagen (2017:725) framgår att en kommun ska ha en budget, en arbetsordning för kommunfullmäktige samt reglementen för de politiska nämnderna. Samtliga av dessa styrdokument fastställs av kommunfullmäktige. Utöver dem finns styrdokument, som innefattas av annan lagstiftning, både generellt och för specifika områden och verksamheter, exempelvis översiktsplan, skolplan och jämställdhetsplan. Utöver de lagstyrda styrdokument, finns ytterligare styrdokument som upprättas och beslutas i respektive kommun.

## Förvaltningens bedömning

Kommunens styrdokument löper ut den 31 december 2023 och enligt policyn för styrdokument ska arbetet med revidering ske under ny mandatperiods första år. Detta så att styrdokumentet kan beslutas inför nästkommande årsskifte. Styrdokumentet gäller därefter i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av nästa mandatperiods första år, om inget annat finns beslutat.

Inom Trafik Gata Parks ansvarsområde, ingående i detta samlingsärende, har följande styrdokument reviderats:

Taxa för felparkeringsavgifter, Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun, Parkeringsnorm, Taxa för upplåtelse av offentlig plats samt torghandel inom Kungälv kommun samt Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun

Dessa styrdokument innehåller endast redaktionella ändringar, jämfört med föregående versioner. De har dessutom uppdaterats med den nya styrdokumentsmallen, enligt gällande grafisk profil.

Syftena med styrdokumentet är:

### **Taxa för felparkeringsavgifter samt Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun**

Syftet med båda dessa styrdokument är att skapa god trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet på parkeringar där parkeringsövervakning sker.

Inga förändringar angående taxorna har skett. Den senaste förändringen av taxorna gäller från 2020-01-01.

Taxan för parkeringsavgifter i kommunen ligger lägre än i Göteborgs stad och i nivå med taxan i Mölndals stad, Uddevalla kommun och Lysekils kommun. De två senare kustkommuner som Kungälv kommun.

Taxan för felparkeringsavgifter ligger i linje med Göteborgs stads avgifter.

### **Parkeringsnorm**

Syftet med Parkeringsnorm är att sätta styrmedel för att nå god resurshushållning för nyttjande av ytor och infrastruktur till parkeringsändamål.

### **Taxa för upplåtelse av offentlig plats samt torghandel inom Kungälv kommun**

Syftet med dokumentet är att medborgaren eller den sökande ska kunna förutse kostnader eller avgifter för upplåtelsen av det allmänna.

### **Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun**

Föreskrifterna syftar till att få en enhetlig och rättvis bedömning vid handläggning av prövning av rätt till färdtjänst. Vidare reglerar den tillståndets omfattning och egenavgifter för resor.

Dokumentet föreslår döpas om till Taxa och tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun för att innehållet i det styrande dokumentet ska harmonisera med titeln.

### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Revidering av styrdokument ligger i linje med det strategiska målet att medborgare och näringsliv ska känna ökat förtroende för kommunen, genom att kommunen kontinuerligt ska utveckla sina interna processer för att medborgare, organisationer och företag känner ett ökat förtroende för kommunen och dess verksamheter. Därigenom också det anknyttande resultatmålet Förbättrat näringslivsklimat.

### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Arbetet med styrdokument har en koppling till mål 16 i Agenda 2030 och Fredliga och inkluderande samhällen, delmål 16.6 Bygg effektiva, tillförlitliga och transparenta institutioner.

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Kommunens styrdokument löper ut den 31 december 2023 och enligt policyn för styrdokument ska arbetet med revidering ske under en ny mandatperiods första år för att styrdokumentet ska kunna beslutas i samband med nästkommande årsskifte. Styrdokumentet gäller i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av mandatperiodens första år, om inget annat finns beslutat.

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Revidering och översyn av styrdokument säkerställer att kommunen arbetar efter effektiva interna processer och gällande lagstiftning, vilket gynnar de vi finns till för.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Revideringen och översynen av styrdokument påverkar inte medarbetare arbetsbelastning eller arbetsmiljö.

### **Ekonomisk bedömning**

Revideringen av styrdokument har ingen ekonomisk påverkan. Parkeringskollektivet står för samtliga kostnader för parkeringar och subventioneras inte av skattekollektivet.

### **Förslag till kommunstyrelsen**

1. Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun utgår att gälla som riktlinje.
2. Punkten ovan gäller under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att anta Taxa och tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun

### **Förslag till kommunfullmäktige**

1. Taxa för felparkeringsavgifter antas enligt förslag
2. Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun antas enligt förslag
3. Parkeringsnorm antas enligt förslag
4. Taxa för upplåtelse av offentlig plats samt torghandel inom Kungälv kommun antas enligt förslag
5. Taxa och tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun antas enligt förslag

Martin Gistell  
Enhetschef, Trafik Gata Park

Anders Holm  
Sektorchef, Samhälle och Utveckling

Expedieras till:  
Anders Holm  
Martin Gistell

För kännedom till:



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Taxa och tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun

---

Taxa

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1849-10  
Beslut: (Beslutsdatum)  
Beredande politiskt organ: Kommunstyrelsen  
Ersätter tidigare beslut KS2020/0777 Kommunfullmäktige  
Giltighetstid: 2027-12-31  
Dokumentansvarig: Enhetschef Trafik gata park  
Senast uppdaterad av: Färdtjänsthandläggare



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## Innehåll

|  |          |
|--|----------|
| <b>1. Tillstånd till färdtjänst .....</b>        | <b>3</b> |
| <b>2. Prövning av rätt till färdtjänst .....</b> | <b>3</b> |
| <b>3. Tillståndets omfattning .....</b>          | <b>3</b> |
| <b>4. Färdtjänstens utförande .....</b>          | <b>4</b> |
| <b>5. Området för färdtjänstresor .....</b>      | <b>4</b> |
| <b>6. Återkallelse av tillstånd .....</b>        | <b>5</b> |
| <b>7. Avgifter .....</b>                         | <b>5</b> |





## 1. Tillstånd till färdtjänst

Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan fått tillstånd till detta. Tillstånd till färdtjänst ska meddelas den som är folkbokförd i Kungälv kommun och som på grund av funktionsnedsättning, vilket bedöms vara bestående minst 3 månader, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon anledning bekostas av det allmänna eller om annan betalningsansvarig finns. Med resor som "av någon annan anledning bekostas av det allmänna" avses t. ex skolskjutsar, sjukresor, ambulanstransporter och resor som bekostas av arbetsförmedlingen genom förordningen om aktivitetsstöd.

Färdtjänstillstånd kan förutom för fritidsresor, beviljas för arbetsresor och med arbetsresa avses resa till och från arbete. Med arbete menas betalt lönearbete tills vidare eller med en varaktighet på minst 6 månader. Arbetsresor får företas med 2 enkelresor per dag till och från arbete, inom Kungälv kommun, angränsande kommuner samt Mölndal och Partille. Egenavgiften beräknas enligt kommunfullmäktiges beslut gällande taxor för arbetsresor.

Avsaknad av allmänna kommunikationer är ingen grund för att bevilja tillstånd för färdtjänst.

## 2. Prövning av rätt till färdtjänst

Rätten till färdtjänst prövas i enlighet med bestämmelserna i 6-9 §§ i Lag om färdtjänst (1997:736) och de riktlinjer som kommunen beslutar. Kommunstyrelsen är ansvarig nämnd. Ansökan om färdtjänstillstånd bör göras på förtryckt blankett. Utöver ansökan kan det krävas utlåtande från läkare eller annan yrkeskategori som har kännedom om sökandes funktionsnedsättning, såsom sjukgymnast, sjuksköterska eller undersköterska. Beslut om färdtjänstillstånd ska fattas av den som enligt gällande delegationsförteckning är behörig. Beslut ska meddelas skriftligt. Beslut om avslag ska innehålla skäl för avslaget och information om hur beslutet kan överklagas.

Färdtjänstillståndet är personligt och kan inte överlåtas.

## 3. Tillståndets omfattning

Tillstånd till färdtjänst meddelas vanligtvis för viss tid. Tillstånd kan beviljas tills vidare när funktionsnedsättningen och de svårigheter som grundar rätten till färdtjänst kommer att vara bestående. Vid beslut om färdtjänst anges, i kundtillståndet, vilket behov av hjälp vid resor som en person har. Föraren ska vid behov ge resenären hjälp i och ur fordonet, hjälp med handbagage och hjälpmedel, hjälp till och från fastighetens port samt hjälp med säkerhetsbältet. Om funktionsnedsättningen gör det omöjligt att klara av färdtjänstresor med den service som ingår, kan tillstånd till



ledsagare beviljas. Beslut om ledsagare ska vara knutet till hjälpbehovet under bilresan och inte till hjälpbehovet innan och/eller efter bilresan. Ledsagare ska vara med från resans start till resans mål. En ledsagare måste kunna ge den färdtjänstberättigade den hjälp han eller hon behöver. Om den som söker tillstånd till färdtjänst har rätt till ledsagare under resorna, får ledsagaren åka med kostnadsfritt under resan.

Färdtjänstberättigade får normalt företa obegränsat antal resor. Kommunen kan dock, i ett färdtjänsttillstånd, i enlighet med 9.3 § Lag om färdtjänst, i skälig omfattning ange hur många resor som får företas. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Vid utflyttning till annan kommun gäller en övergångsperiod av en månad från den dag då folkbokföringsadressen ändras. Under denna tid betalar Kungälv kommun för resor inom ramen för färdtjänst.

#### **4. Färdtjänstens utförande**

Den som beviljats tillstånd till färdtjänst ska själv beställa sin resa genom av kommunen anvisad beställningscentral. Färdtjänsten är en samordnad transportform vilket innebär att resenären kan få dela fordon med andra resenärer. Färdtjänstresa får bokas från en adress till en annan. Resor kan inte beställas med via-adress och uppehåll får inte göras under resan. Färdtjänstberättigad har rätt att ta med en medresenär. Medresenären ska vara med från resans start till dess mål. Färdtjänstberättigad har rätt att ta med egna barn eller syskon upp till 20 år, dock inte fler än vad som ryms i ett fordon. Medresenär ska betala enligt färdtjänsttaxa. Resenären/vårdnadshavaren ska vid behov själv tillhandahålla bilbarnstol samt bälteskudde av universalmodell. Färdtjänstberättigad ska vid färdtjänstresa kunna uppvisa giltig legitimation. Färdtjänst är en persontransport och husdjur får inte medfölja. Undantag gäller för certifierad ledarhund samt certifierad assistanshund. Dessa får åka med utan kostnad. Bagage får medtagas i storleksordningen av två stycken bärkassar alternativt en liten resväska utöver handikaphjälpmedel.

Bärhjälp av kund sker endast om det kan utföras på ett säkert vis med trappklättrare, där sådan kan erbjudas. Detta kan endast erbjudas för kunder som har behov av specialfordonstillstånd. Endast behov av trappklättrare berättigar inte till specialfordonstillstånd. Ytterst är det föraren som bedömer om trappklättringen kan utföras på ett säkert sätt för resenär och föraren vid varje enskilt tillfälle. Resenären ansvarar själv för att rullstolen är lämplig att bära i. Trappklättring måste beställas samtidigt som resan. Trappklättring sker utifrån Västtrafiks gällande riktlinjer för trappklättring. Färdtjänsten tillhandahåller inte liggande transport.

De resenärer som måste sitta i sin rullstol under färdtjänstresan kan beviljas transport med specialfordon. Personer som har behov av elrullstol, el scooter, eller motsvarande som ett hjälpmedel erhåller möjlighet att beviljas transport med specialfordon.

#### **5. Området för färdtjänstresor**

Färdtjänstområdet innefattar Kungälv, Stenungssund, Lilla Edet, Ale, Göteborg, Mölndal, Partille, Härryda, Lerum, Alingsås, Tjörn, Öckerö, Orust och Kungsbacka. Utöver ovanstående har kommunen frihet att anordna färdtjänst också i annan



kommun, där en tillståndsberättigad vistas. Det måste dock avse kommunens egna invånare. Resenären har möjlighet att beviljas resa 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. Återkallelse av tillstånd

Enligt 12 § Lag om färdtjänst får en tillståndsgivare återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningar för färdtjänsten inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för färdtjänsten. Utåtagerande/våldsamt uppträde i fordonet av färdtjänstresenär, hot mot medresenärer och förare samt skadegörelse av fordon och fordonsutrustning betraktas som allvarlig överträdelse av föreskrifter och villkor för färdtjänsten och föranleder återkallelse av färdtjänsttillståndet. Återkallelse av tillstånd ska ske om tillståndsinnehavaren folkbokfört sig i en annan kommun. Beslut om återkallelse är överklagningsbart.

## 7. Avgifter

Kommunfullmäktige beslutar om avgifter för färdtjänst. Avgifterna fastställs i enlighet med vad som framgår av Lag (1997:736) om färdtjänst.

Vid färdtjänstresa är avgiften baserad på kommungränser och en årlig höjning görs utifrån Västtrafiks indexreglering.

Startbeloppen (innan första indexreglering) baseras på år 2020 års egenavgifter:

|                     |                                |
|---------------------|--------------------------------|
| 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-Härjeda     | 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 |

Egenavgifterna indexregleras första helgfria måndagen i mars varje år, med start år 2021.



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 arbetsresetillståndet.

Medresenär betalar samma taxa som den färdtjänstberättigade resenären.

Ledsagare betalar ingen egenavgift.

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

Färdtjänstberättigade ungdomar 7-19 år betalar 75 % av vuxentaxan i färdtjänsten. 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.

För aktuella egenavgifter, se Kungälv kommunens hemsida.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# Taxa för upplåtelser av offentlig plats samt torghandel inom Kungälv kommun

---

**Taxa**

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1849-9

Beslut:

Beredande politiskt organ: Kommunfullmäktige

Ersätter tidigare beslut 2017-12-07 Kommunfullmäktige §172/2017

Giltighetstid: 2027-12-31

Dokumentansvarig: Trafik gata park Enhetschef

Senast uppdaterad av: Trafik gata park Handläggare



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| 1. Inledning.....                                 | 3  |
| 2. Relation till andra styrdokument.....          | 3  |
| 3. Syfte.....                                     | 3  |
| 4. Mål och viljeinriktning.....                   | 3  |
| 5. Allmänna bestämmelser.....                     | 4  |
| 6. Taxa för upplåtelser enligt ordningslagen..... | 4  |
| 7. Taxa för torghandel.....                       | 6  |
| 8. Kartor.....                                    | 7  |
| 9. Levandegöra.....                               | 13 |
| 10. Uppföljning.....                              | 13 |



## 1. Inledning

Vid behov av att använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för görs en ansökan om tillstånd hos polismyndigheten. Stöd för kommunernas rätt att yttra sig i tillståndsärenden och att meddela villkor för upplåtelser finns i Ordningsslagen (1993:1617). Polistillstånd krävs inte om offentlig plats tas i anspråk endast tillfälligt, i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd. Tillstånd krävs inte heller om offentlig plats nyttjas för avsett ändamål till exempel då ett torg används för torghandel, fortfarande krävs dock kommunen tillstånd i detta fall.

I Lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera (1957:259), nedan kallad Avgiftsslagen regleras möjligheten att ta ut avgifter.

Begreppet offentlig plats definieras i Ordningsslagen 1 kap 2 § och avser bland annat vägar, gator, gångbanor, cykelvägar, torg och parker. Dessa platser får inte utan tillstånd tas i anspråk för annat ändamål än vad de upplåtits förenligt Ordningsslagen 3 kap 1 §. Efter ansökan begär polismyndigheten kommunens yttrande. Kommunen kan då meddela sådana villkor som enligt Ordningsslagen 3 kap 15 § behövs för att tillgodose de intressen som kommunen har att bevaka i fråga om skötseln av den offentliga platsen, markanvändning, stadsbild, miljö och trafik.

Kommunen har rätt att enligt Avgiftsslagen 1 kap 1 § ta ut avgifter efter en av kommunfullmäktige fastställd taxa. Ersättning utgår i form av en avgift med belopp, som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

## 2. Relation till andra styrdokument

Utöver ovan nämnda lagar ska också, vid varje tillfälle gällande lokala föreskrifter och bestämmelser tillämpas till exempel:

- Lokala ordningsföreskrifter för torghandeln i Kungälv kommun
- Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Kungälv kommun
- Bestämmelser för lednings- och kabelarbeten i allmän platsmark

## 3. Syfte

Verksamheten ska erbjuda likvärdig tillgång till kommunens tjänster vilka anpassas till medborgarnas behov. Syftet med dokumentet är att medborgaren eller den sökande ska kunna förutse kostnader eller avgifter för upplåtelsen av det allmänna.

## 4. Mål och viljeinriktning

Målsättningen är att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav samt förbättra förutsägbarheten för den sökande.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 5. Allmänna bestämmelser

1. Vid marknader med både kommersiell och ideell försäljning som drivs av en samordnande affärsorganisation skall särskilt avtal tecknas. Uppgifter om ansvarig organisation, för varje försäljningsstånd, ska skickas in till kommunen.
2. För samtliga avgiftsbelagda upplåtelser, med undantag för torgplatser, uttages en minimiavgift per upplåtelse, såvida inte annat angivits. Ingen avgift tas ut för politiska/ideella föreningar eller skolklasser vid tillfällig försäljning som ej undantas enligt 3 kap 1 § Ordninglagen. Detsamma gäller välgörenhetsföreningar som har godkänts som 90-kontohavare av Svensk Insamlingskontroll (SFI).
3. Efter överenskommelse kan avgiften delas upp kvartalsvis vid längre upplåtelser.
4. Avgiften är momsbefriad. Skulle reglerna om moms ändras skall avgiften justeras med hänsyn till detta.
5. I avgiften ingår normal gatuhållning, det vill säga den rutinmässiga och i normal omfattning utförda renhållning som kommunen ansvarar för. Eventuella fördyrade kostnader för gatuhållning, snöröjning eller parkskötsel debiteras i förekommande fall separat.
6. Indexreglering – Avgiftsbeloppen justeras med hänsyn till förändringar i Statistiska centralbyråns konsumentprisindex med 2010 som basår. Justering sker inför varje årsskifte. Omräkningen grundar sig på jämförelse mellan oktoberindex för det innevarande året och oktoberindex för närmast föregående år.
7. Uteservering tillåts året runt. Genom tillståndet ansvarar sökanden för till exempel snöröjning som vilar på fastighetsägaren, enligt lokala föreskrifter om gatuhållning.
8. Tillståndshavaren är skyldig att återställa marken till det skick den hade före upplåtelsen, vilket bland annat omfattar städning. Bristande städning och reparation av eventuella skador som uppkommit debiteras i förekommande fall separat.
9. Med år avses kalenderår.
10. De i taxan angivna avgifterna avser en plats.

## 6. Taxa för upplåtelser enligt ordninglagen

| Försäljning på offentlig plats      |                  |
|-------------------------------------|------------------|
| Fast saluplats, max 15 kvadratmeter | 24 000 kronor/år |
| Ytterligare 5 kvadratmeter          | 4 000 kronor/år  |
| Tillfällig försäljning              |                  |
| a) 0 - 15 kvadratmeter              | 15 000 kronor/år |




**KUNGÄLV  
KOMMUN**

|  |                      |
|--|----------------------|
| b) 0 - 15 kvadratmeter                                     | 2 000 kronor/månad   |
| c) 0 - 15 kvadratmeter                                     | 300 kronor/dag       |
| Marknad med samordnande affärsorganisation (knallemarknad) | 150 kronor/plats/dag |

|  |                        |
|--|------------------------|
| Julgransförsäljning 0 - 200 kvadratmeter | 500 kronor/vecka       |
| Cirkus, nöjesfält                        | 4 000 kronor/tillfälle |

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>Andra kommersiella ändamål på offentlig plats</b>                  |                             |
| Trottoarpratere   | 1000 kronor/kvadratmeter/år |
| Varuvisning, smyckning och skyltning utanför butik 0 - 2 kvadratmeter | 600 kronor/år               |

|  |   |
|--|---|
| <b>Annat ändamål</b>   |   |
| Brevlåda, buntlåda, tidningslåda, tidningsställ                                | 200 kronor/år/styck                                       |
| Byggskylt  | 50 kronor/kvadratmeter/månad                              |
| Byggbelamring (till exempel bod, verktygscontainer, byggnadsställning, upplag) | 50 kronor/kvadratmeter/månad eller enligt överenskommelse |
| Container:   |   |
| Generellt tillstånd 0 - 50 stycken   | 8 000 kronor/år   |
| Enskilt tillstånd på bestämd plats, mer än 5 dagar                             | 500 kronor/plats  |
| Återvinningsstation  | 500 kronor/behållare/år                                   |
| Mast inklusive teknikbod   | 25 000 kronor/år  |
| lanspråktagande av parkeringsplats   | Kompensation för inkomstbortfall kronor/plats/dygn        |
| Publika arrangemang  |   |
| Fästningsholmen - hela   | 4 000 kronor/arrangemang                                  |
| Fästningsholmen – grusad parkeringsyta vid älven                               | 1 300 kronor/arrangemang                                  |
| Fästningsholmen – parkeringen vid gatuköket                                    | 1 000 kronor/arrangemang                                  |
| Fästningsholmen – grönytan nedanför fästningen                                 | 2 500 kronor/arrangemang                                  |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

|   |   |
|---|---|
| Gamla Torget, Nytorget, Vita Fläcken                          | 1 000 kronor/arrangemang                      |
| Älvparken   | 2 000 kronor/arrangemang                      |
| Utebadet - asfaltsparkeringen                                 | 1 500 kronor/arrangemang                      |
| Utebadet – den grusade parkeringen                            | 1 500 kronor/arrangemang                      |
| Västra Parken   | 1 500 kronor/arrangemang                      |
| Publika arrangemang på övriga platser samt övriga upplåtelser | 200 kronor/dag<br>+ 5 kronor/kvadratmeter/dag |
| Minimiavgift för handläggning och besiktning                  | 500 kronor/tillfälle                          |

## 7. Taxa för torghandel

### Nytorget, Kungälv

Försäljning får endast ske på fastställda platser, vilka visas på bifogad karta.

Plats 1 och 2 (torgbodarna) 12 000 kronor/bod/år + förbrukad elkostnad  
Tilläggsyta 40 kronor/dag för varje ytterligare påbörjad tre kvadratmeter

Plats 3-13 650 kronor/plats/månad eller 140 kronor/plats/dag  
För perioden oktober-mars är avgiften 65 % av ovanstående kostnad.

Plats 15 - 18 Avgiftsfria

Under perioden 15 november – 15 januari får plats 5 inte användas för torghandel på grund av julgranens placering.

Plats 13 är för långtidsuthyrning, särskilt avtal ska skrivas.

Ett fordon för varutransport får parkeras bakom bodarna 1 och 2.

### EI

Eluttag enfas 30 kronor/dag + förbrukat antal kilowatt  
Eluttag trefas 50 kronor/dag + förbrukat antal kilowatt

### Kajen, Marstrand

Försäljning får endast ske på fastställda platser.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Avgift för fasta torgplatser:

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| 0 - 6 kvadratmeter   | 1 000 kronor/plats/år     |
| 6 - 10 kvadratmeter  | 1 600 kronor/plats/år     |
| 10 - 14 kvadratmeter | 2 200 kronor/plats/år     |
| 14 - 18 kvadratmeter | 2 800 kronor/plats/år     |
| Ytterligare yta      | 25 kronor/kvadratmeter/år |

Tillfälliga torgplatser, vilka visas på bifogad karta, nummer 1 - 5, tolv kvadratmeter vardera:

Avgift 300 kronor/plats/dygn

## 8. Kartor

Karta: försäljningsplatserna Nytorget, Kungälv

Karta: torgplatserna Marstrand

Karta: Food truck, en plats vid Mimers hus

Karta: Food truck, en plats på Nytorget

Karta: Food truck, två platser i Västra parken



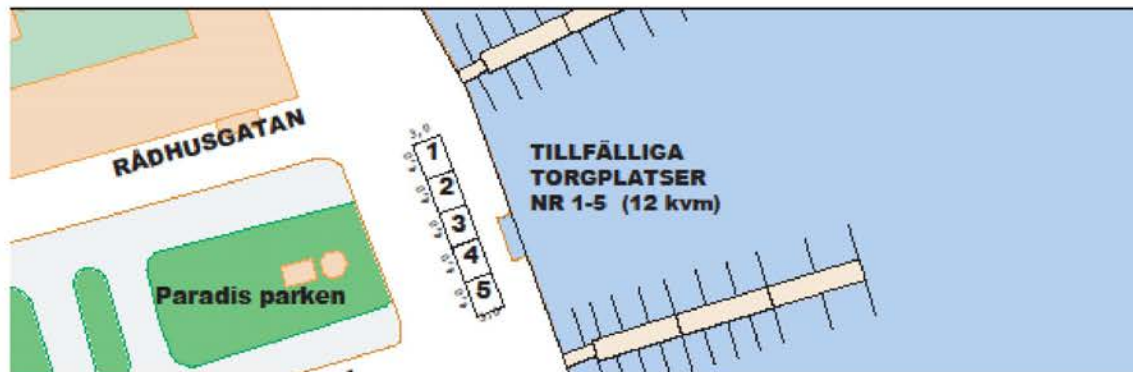
KUNGÄLV  
KOMMUN



Karta: Försäljningsplatserna Nytorget, Kungälv.



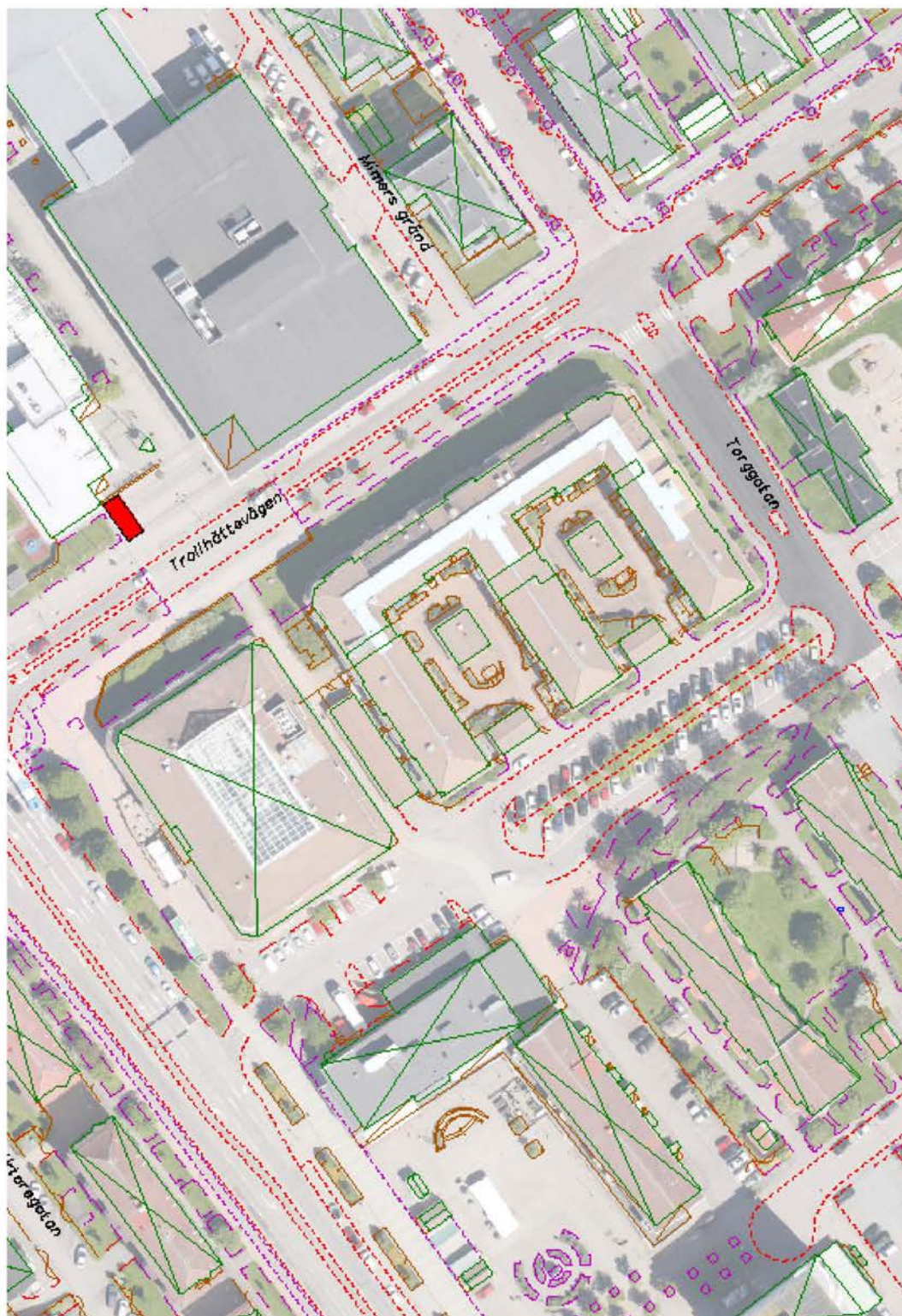
**KUNGÄLV  
KOMMUN**



Karta: torgplatserna Marstrand



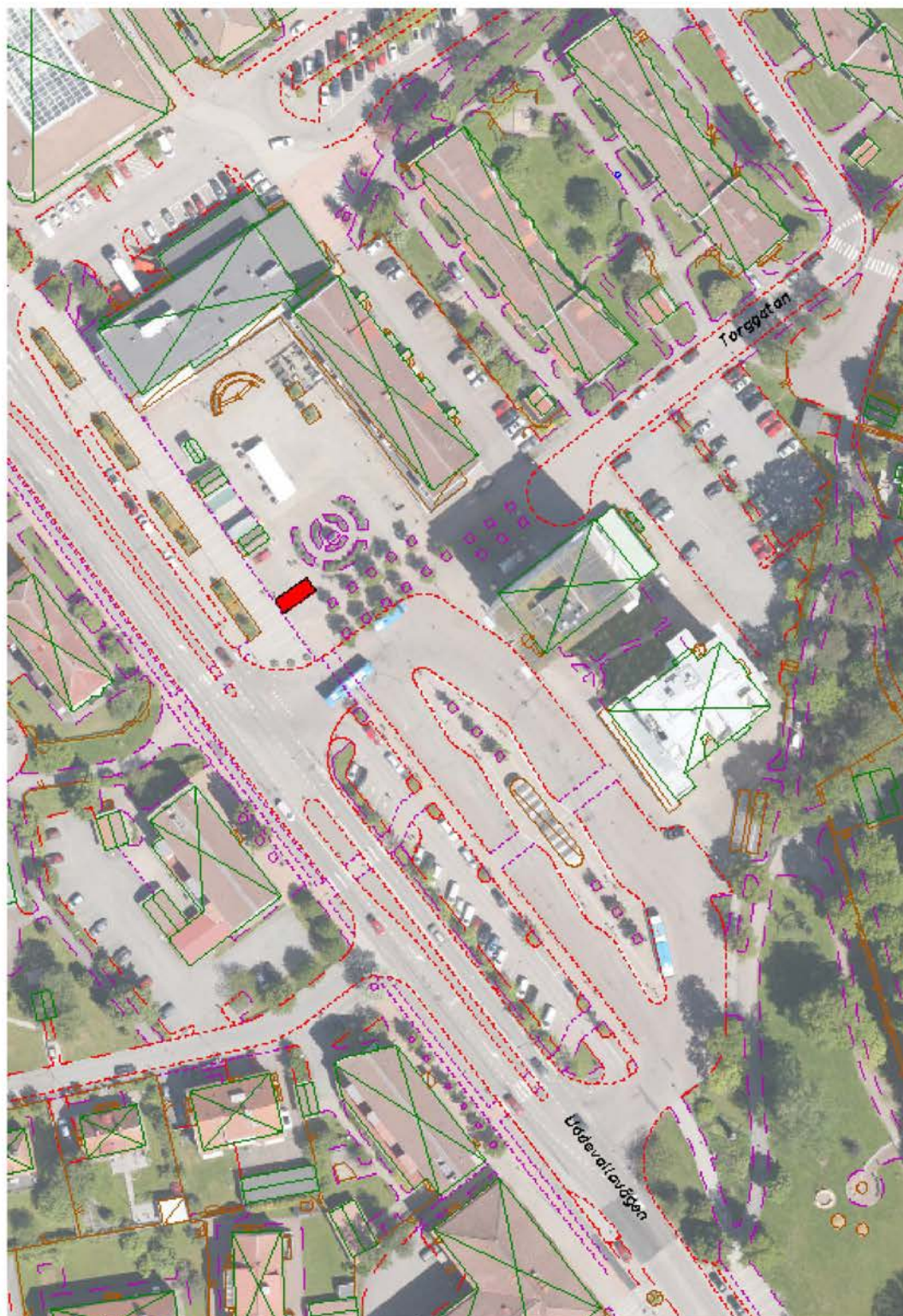
**KUNGÄLV  
KOMMUN**



Food Truck 1 plats vid Mimershus.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**



Food Truck 1 plats på Nytorget



**KUNGÄLV  
KOMMUN**



Food Truck 2 platser i Västraparken.





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## **9. Levandegöra**

Dokumentet ligger till grund för det dagliga arbetet gällande ansökningar för upplåtelse av offentlig plats och torghandel inom Kungälv kommun. Styrdokumentet publiceras på kommunens hemsida [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)

## **10. Uppföljning**

Uppföljning görs inför en ny mandatperiod eller på uppdrag från politiken



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# Parkeringsnorm

Del av Plan för smart och effektiv parkering

Plan



Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1849

Beslut: 2023-xx-xx

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut Parkeringsnorm KS2019/1290 2019-12-05

Giltighetstid: År 2030

Dokumentansvarig: Trafik Gata Park, Enhetschef

Senast uppdaterad av: Trafikstrateg på enheten Trafik Gata Park



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Kungälv kommun består av varierade miljöer med skiftande karaktär och förutsättningar. Kommunen har delats in i fyra zoner med hållbart resande som fokus. Zonerna utgår ifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och befolkningstäthet. Zonerna heter A, B, C, och D. Parkeringstalen relaterar dessa områden med hur många parkeringsplatser som byggherre har ansvar för att anlägga vid nyanläggning av bostäder eller verksamheter inom sin fastighet. (8 kap. 9§ Plan- och bygglagen). Kommunen erbjuder även reduktionspaket för att öka hållbart resande.

Parkeringstalen uttrycks genom minsta alternativt i aktuell zon och maximalt för efterföljande zon plus tillägg för besök i samtliga zoner (se nedan).

Ex: Om fastighetsägare utvecklar fastighet i Zon A så gäller:  
Minst antal platser för P-tal A plus tillägg för besök.  
Maximalt antal platser för P-tal B plus tillägg för besök.

Samma relation mellan min/max tal gäller även mellan zon B, C och D. Minimaltalen är till för att möta behovet av parkering för fastigheten medan maxtalen är till för att hålla nere behovet investeringar och öka det hållbara resandet.

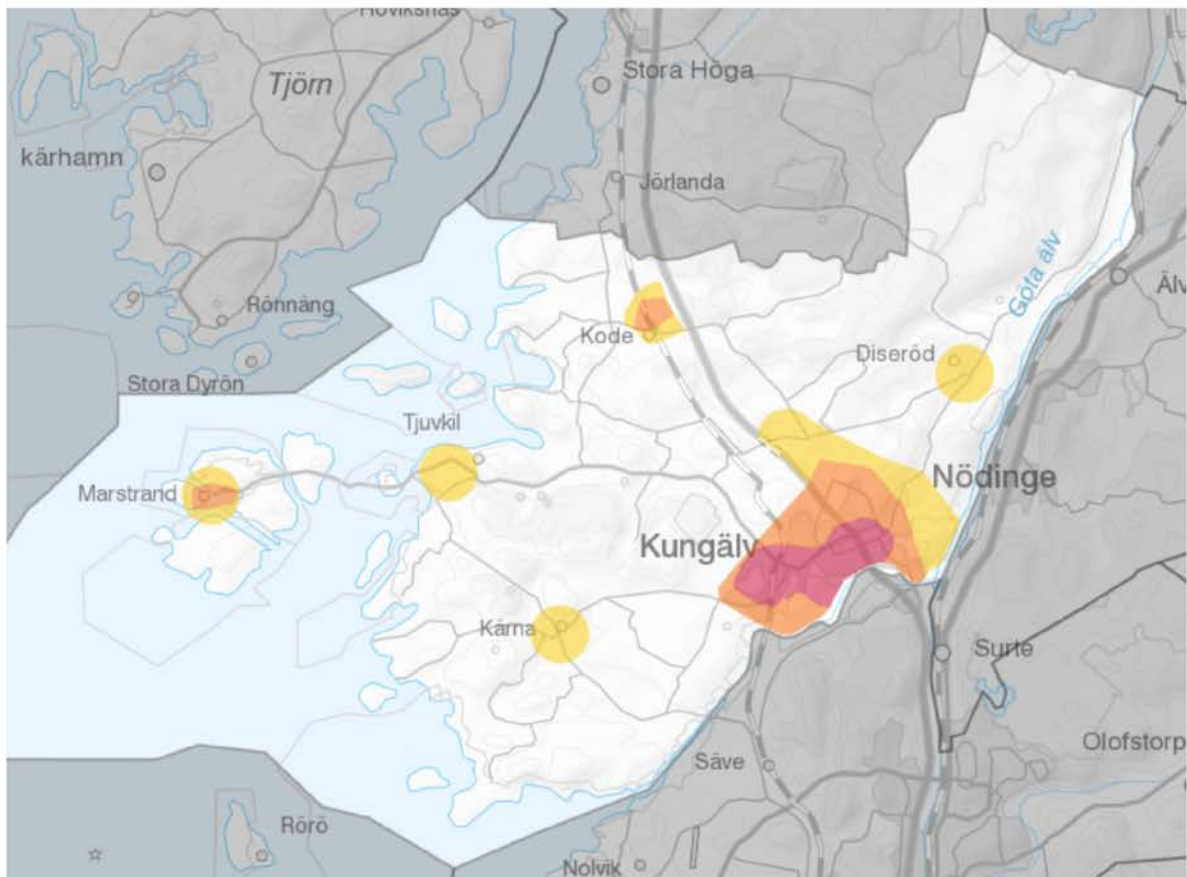


Bild 1: Överskådlig bild för indelningen av zonerna. Zon A är Rosa, Zon B är Orange, Zon C är Gul och Zon D är inte färgat. Länk till kommunens aktuella karta är [HÄR](#).



### ZON A – INNERSTADEN

Lägst bilparkeringsnorm finns i innerzonen – Zon A. Här beräknas tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelbanor vara mycket god samtidigt som stadens täta karaktär gör att markparkering har lägre prioritet. Bilparkering i innerstaden ska förläggas under mark, överdäckad eller i parkeringshus.

### ZON B – MELLANSTADEN

I mellanzonen, Zon B, är staden inte riktigt lika tät men det finns fortfarande god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor. Även i denna zon beräknas parkeringstalet för bil relativt lågt. Detta område är närliggande områden till Kungälv tillsammans med Ytterby, Kode och Marstrand. Konkurrenten om marken är i dessa lägen fortfarande hög och yteffektivitet bör eftersträvas även i denna zon.

### ZON C – YTTERSTADEN

De yttre delarna av staden och serviceorterna har ofta inte samma goda tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor som de inre zonerna. Karaktären på bebyggelsen är inte heller lika tät, med en större andel radhus- och villabebyggelse.

### ZON D – LANDSBYGDEN

Zon D utgörs av landsbygden i kommunen, det vill säga de områden som inte täcks in av zon A, B, eller C. Här är tillgängligheten till kollektivtrafik lägre, vilket motiverar högre bilparkeringsstal än i de andra zonerna samt en anpassad parkeringsreglering till förutsättningarna i zon C.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## PARKERINGSTAL FÖR BIL

I nedanstående tabell anges antal parkeringsplatser per 1000 bruttototalarea (BTA). Kommunens parkeringstal är byggrättens totala BTA ovan mark, exklusive friliggande komplementbyggnader t.ex. cykelförvaring, förråd, tvättstuga. Detta är i linje med kommunens riktlinjer för markanvisning och exploateringsavtal (KS2018/0971)

Tabell 1: Antal bilplatser per 1000 kvm BTA inklusive tillägg för besök.

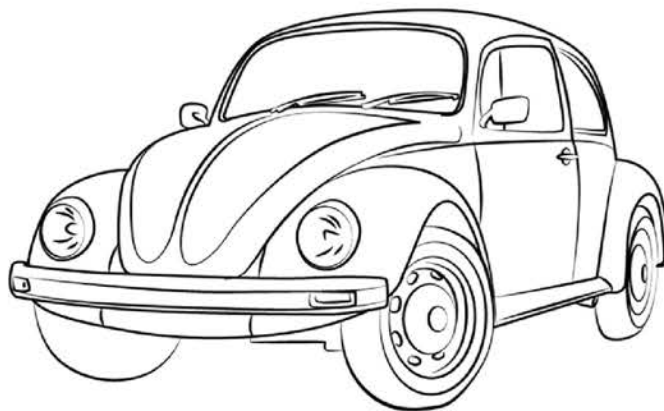
| Zon                           | A  | B  | C  | D  | Tillägg för besök |
|-------------------------------|----|----|----|----|-------------------|
| Småhus                        | 7  | 8  | 10 | 11 | 1                 |
| Flerbostadshus*               | 8  | 12 | 14 | 17 | 1                 |
| Kontor                        | 7  | 12 | 15 | 20 | 3                 |
| Dagligvaruhandel#             | 5  | 10 | 15 | 20 | 35                |
| Sällanköpshandel <sup>¶</sup> | 5  | 10 | 15 | 20 | 20                |
| Restaurang                    | 5  | 7  | 10 | 12 | 15                |
| Hotell/Spa                    | 10 | 13 | 15 | 20 | 2                 |
| Förskola <sup>^</sup>         | 9  | 11 | 13 | 15 | 5                 |
| Grundskola                    | 5  | 6  | 7  | 8  | 3                 |
| Gymnasium/Komvux              | 5  | 6  | 7  | 8  | 3                 |
| Högskola/Forskning            | 7  | 12 | 15 | 20 | 3                 |
| Servicehus/äldreboende        | 2  | 7  | 12 | 17 | 3                 |
| Vårdcentral/Sjukhus           | 3  | 8  | 13 | 18 | 12                |
| Industri                      | 8  | 10 | 12 | 14 | 0,1               |
| Lager                         | 6  | 10 | 12 | 15 | 0,1               |

\* För småbostadshus upp till 40kvm gäller totalt 4 platser/1000 BTA inkl. besök inom zon A med kriterier att reduktionspaketet nedan används.

# Livsmedel, Tobak, Tidningar, Blommor, Systembolag, Apotekens receptfria och egenvårdsprodukter samt övrig dagligvaruhandel.

<sup>¶</sup> Beklädnadshandel, Fritidsvaruhandel, Hemutrustningshandel samt övrig sällanköpsvaruhandel.

<sup>^</sup> För hämtning/lämning ca 8-10 platser. (Riktvärde bör vara 0,5 platser per anställd).





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## PARKERINGSTAL FÖR CYKEL

Tabell 2: Antal cykelplatser per 1000 kvm BTA inklusive besök.

| Zon                           | A  | B  | C  | D  | Tillägg för besök |
|-------------------------------|----|----|----|----|-------------------|
| Småhus                        | 30 | 25 | 20 | 15 | 5                 |
| Flerbostadshus*               | 28 | 25 | 20 | 16 | 5                 |
| Kontor                        | 20 | 18 | 15 | 13 | 1                 |
| Dagligvaruhandel <sup>#</sup> | 5  | 3  | 1  | 1  | 15                |
| Sällanköpshandel <sup>□</sup> | 15 | 10 | 5  | 1  | 10                |
| Restaurang                    | 5  | 2  | 1  | 1  | 5                 |
| Hotell/Spa                    | 5  | 4  | 3  | 2  | 5                 |
| Förskola <sup>^</sup>         | 5  | 3  | 1  | 1  | 20                |
| Grundskola                    | 2  | 2  | 1  | 1  | 50                |
| Gymnasium/Komvux              | 5  | 5  | 3  | 1  | 50                |
| Högskola/Forskning            | 20 | 18 | 15 | 13 | 5                 |
| Servicehus/äldreboende        | 20 | 15 | 10 | 5  | 5                 |
| Vårdcentral/Sjukhus           | 15 | 10 | 5  | 1  | 15                |
| Industri                      | 10 | 6  | 4  | 1  | 1                 |
| Lager                         | 10 | 6  | 2  | 1  | 5                 |

\* För småbostadshus upp till 40kvm gäller totalt 35 platser/1000 BTA inkl. besök inom zon A med kriterier att reduktionspaketet nedan används.

# Livsmedel, Tobak, Tidningar, Blommor, Systembolag, Apotekens receptfria och egenvårdsprodukter samt övrig dagligvaruhandel.

□ Beklädnadshandel, Fritidsvaruhandel, Hemutrustningshandel samt övrig sällanköpsvaruhandel.

<sup>^</sup> Yta bör även reserveras för uppställning av barnvagnar. Cykelparkering bör utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar och cyklar med cykelkärra. □#





**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

## REDUKTIONSPAKET

Flexibla parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen erbjuds mot att byggherren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. För att en sänkning ska bli aktuell behöver exploateringen ske i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik och cykelstråk. Till dessa lägen räknas primärt zon A och zon B.

Att erbjudas möjlighet till flexibla parkeringstal är ingen rättighet byggherren har, utan avgörs av kommunen. Upplägget medför totalt sett en subvention för byggherren i form av lägre anläggningskostnader. Trafikplanen och underliggande planer framhäver att andelen hållbara resor i kommunen ska öka. Kommunen erbjuder då nedanstående reduktionspaket för att möjliggöra fler hållbara resor. En beskrivning av åtgärderna ska redovisas i samband med bygglovsansökan.

Inom zon A och B är kostnaden för en plats i parkeringshus med parkeringsfriköp väldigt stor. Incitamentet blir då att exploatörerna investerar i kommunala reduktionspaket som ger ett större samhällsvärde. Kostnaden för att bygga ett parkeringshus (1-2 plan) är ca 250-400 tkr.

Nedan finns en sammanfattningslista över tillgängliga paket för parkeringsreduktion med fördjupningar. En fastighet kan få maximalt 20% utfall med reduktionspaket. Reduktionspaketen kan inte appliceras på tillägg för besök utan endast för boende/arbetande.

Tabell 3: Sammanfattning över reduktionspaket. En fastighet kan få maximalt 20% utfall med reduktionspaket.

| Zon                    | A   | B   | C   |
|------------------------|-----|-----|-----|
| Kollektivtrafikpaket   | 10% | 10% | 10% |
| Bilpoolspaket          | 5%  | 5%  | 5%  |
| Laddinfrastrukturpaket | 5%  | 5%  | 5%  |
| Elcykelpaket           | 5%  | 5%  | 5%  |



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

### Kollektivtrafikspaket

- I tidigt skede ska hyresgäster och lägenhetsinnehavare informeras om att planeringen har utgått ifrån att främja hållbart resande och att tillgång till parkering är begränsad.
- Kontinuerlig marknadsföring av hållbara resealternativ ska riktas till de boende ifrån inflytt och minst två gånger per år, i tio år.
- Vid inflytt ska ett årskort, Västtrafiks 'Regionen runt 365 dagar' eller liknande, ingå till en vuxen per lägenhet och busskortet tillfaller den som blir folkbokförda på den aktuella adressen.
- Information och busskort är kopplat till lägenheten och till den folkbokförda.

### Bilpoolspaket

- Samtliga bostäder ska erbjudas kostnadsfritt medlemskap i bilpool i minst 10 år ifrån den dagen de flyttar in. Medlemskapet är kopplat till lägenheten och ska tillfalla de nya boende i lägenheten vid eventuellt byte av bostad.
- En parkeringsplats per 50 boende ska reserveras för bilpool. Om exploatören bygger 150 lägenheter så blir det 3 (tre) parkeringsplatser för bilpool.
- Bilpoolsbilarna ska ha egna platser utöver det reducerade parkeringstalet.
- Bilpoolsparkeringen ska ligga på kvartersmark.
- Bilpoolsbilen ska vara tillgänglig för andra medlemmar utanför fastigheten att använda.
- Om det redan finns en tillgänglig bilpool, inom 300 meter, så kan exploatören komplettera bilpoolen upp till 5 bilar och få reduktionen med en bil per 50 lägenheter. I annat fall kan bilpool kompletteras i nästfallande 600 meter bort osv.

*Exempel: Bilpool med 1 (ett) fordon finns inom 300 meter ifrån fastigheten. Exploatören väljer att berika bilpoolen med 2 (två) fordon. Exploatören kan då tillgodoräkna sig ett reduktionstal på 5 % av antalet boende- och/eller verksamhetsparkeringar.*

### Laddinfrastrukturpaket

- Minst 40 % av parkeringsplatserna ska vara utrustade med laddboxar för elbilar.
- Minst 40 % av parkeringsplatserna ska vara förberedda för framtida behov av laddboxar.

### Elcykelpaket

- En elcykel utrustad med pakethållare, korg samt belysning ska ges till varje lägenhet vid inflytt till den som är folkbokförd på adressen.
- Elcykeln bör ha blivit utpekad som testvinnare av aktuellt eller föregående år av en oberoende testorganisation av produkter i sin tilltänkta miljö, utförda av oberoende experter
- Elcykeln är kopplad till lägenheten och ska tillfalla de nya boende i lägenheten, i gott skick, vid eventuellt byte av bostad.





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun

---

**Taxa**

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1849  
Beslut: 2023-xx-xx Kommunfullmäktige §xx  
Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling  
Ersätter tidigare beslut: 2019-12-05 Kommunfullmäktige KS2019/1765  
Giltighetstid: tillsvidare  
Dokumentansvarig: Samhällsbyggnad/Trafik gata park/Parkering  
Senast uppdaterad av: Ann Ek



## Innehållsförteckning

|   |   |
|---|---|
| 1. Inledning .....                        | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument ..... | 3 |
| 3. Syfte .....                            | 3 |
| 4. Mål och viljeinriktning .....          | 3 |
| 5. Biljettyp och betalningssätt .....     | 3 |
| 6. Parkeringsavgifter .....               | 3 |
| 7. Levandegöra .....                      | 5 |
| 8. Uppföljning .....                      | 5 |



## 1. Inledning

Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun är ett styrdokument för att styra trafiken och öka tillgängligheten för kommunala parkeringsplatser på tomtmark och gatumark. I Kungälv kommun bär parkeringskollektivet kostnaden för parkering och inte skattekollektivet.

## 2. Relation till andra styrdokument

Dokumentet ersätter tidigare beslutad taxa, ärende: KS2019/1765 Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun.

## 3. Syfte

Syftet är att skapa god trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet på parkeringar.

## 4. Mål och viljeinriktning

För att styra trafiken, öka trafiksäkerheten och tillgängligheten och kunna skapa samutnyttjande för att öka ledig kapacitet på kommunala allmänna parkeringar behövs parkeringsavgiften som ett styrmedel.

Kommunens taxa för parkeringsavgifter är även en styrning för andra privata fastighetsägare då det hänger ihop var parkören väljer att parkera då taxan är ett starkt styrmedel som avgör var parkören väljer att parkera sin bil och det är därför bra med samsyn mellan kommunen och privata aktörer så att bilar parkeras där de hör hemma, dvs att bostadsbolagen tar hand om sin egen trafik. Även i nutid när fler och fler byggprojekt väljer att parkeringsfriköpa parkering mot kommunen istället för att bygga egna parkeringar behöver taxan värderas in.

## 5. Biljettyp och betalningssätt

**Biljettyper** – timma, dygn, månad månad+. Valmöjligheten ska spegla behovet och det är angeläget att tänka in både korttid och långtidsparkering. Samtidigt är det en balansgång att främja hållbart resande och att inte parkeringen blir förvaringsplats åt outnyttjade fordon.

**Betalningssätt** – Parkeringsautomat, digital telefonparkering.

## 6. Parkeringsavgifter

### Inledning

Taxan i Kungälv Kommun skall indexregleras varje år med konsumentprisindex. Indexreglering – avgiftsbeloppen justeras med hänsyn till förändringar i Statistiska centralbyråns konsumentprisindex med 2012 som basår.

Justeringen sker inför varje årsskifte. Omräkningen grundar sig på jämförelse mellan oktoberindex för det innevarande året och oktoberindex för närmast föregående år.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## Parkeringsavgifter för Kungälv kommun är:

### Taxa D (Dygnsbiljett)

50 kronor per dygn

Tidsperiod 1/1 31/12

### Taxa E (Enkelbiljett)

7 kronor per timme

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Vardagar: 08.00 - 18.00

Dag före helgdag: 08.00 - 18.00

**Helgdagar: 08.00 - 18.00**

2 kronor per timme

Vardagar: 18.00 -08.00

**Dag före helgdag: 18:00-08:00**

**Helgdagar: 18.00 - 08.00**

### Taxa S (Sommarbiljett)

7 kronor per timme

Tidsperiod 1/1 - 30/4, 1/10 – 31/12

Alla dagar: 08:00 – 18:00

(Lågsäsong)

2 kronor per timme

Alla kvällar och nattetid: 18.00 - 08.00

10 kronor per timme

Tidsperiod 1/5 – 14/6, 16/8 – 30/9

Alla dagar: 08.00 - 18.00

(Mellansäsong)

5 kronor per timme

Alla kvällar och nattetid: 18.00 - 08.00

15 kronor per timme

Tidsperiod 15/6 – 15/8

Alla dagar: 08.00 - 18.00

(Högsäsong)

5 kronor per timme

Alla kvällar och nattetid: 18.00 - 08.00

### Taxa M(Månadsbiljett)

400 kronor per månad

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Parkering tillåten upp till 24 timmar i följd,



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

dag före vardag och helgdag

### **Taxa M+(Månadsbiljett plus)**

450 kronor per månad

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Parkering tillåten upp till 14 dygn i följd

### **Taxa Å (Årsparkeringsbiljett)**

7200 kronor per år samt

Tidsperiod 1/1 – 31/12

300 kronor i ersättning för borttappat kort/tillstånd

### **Taxa N (Nyttokortsbiljett)**

Nyttokortstillståndsnivåer:

Nivå 1: 4 800 kronor per år

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Nivå 2: 7 200 kronor per år

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Nivå 3: 10 800 kronor per år

Tidsperiod 1/1 – 31/12

300 kronor i ersättning för borttappat kort/tillstånd

### **Taxa U (Uppställningsplatsbiljetts)**

150 kronor per dygn

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Uppställning av husbilar, fordonsklass II

## **7. Levandegöra**

Den styrande taxan revideras av enheten trafik Gata Park vid behov och tas därefter upp till politiskt beslut.

Styrdokumentet publiceras på kommunens hemsida [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)

## **8. Uppföljning**

Ett kontinuerligt arbete med tillgänglighet och samnyttjande sker och taxan är då ett styrmedel i detta arbete.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Taxa för Felparkering

---

**Taxa**

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/1849

Beslut: 2023-xx-xx Kommunfullmäktige §xx/2023

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle- och utveckling

Ersätter tidigare beslut: 2019 Kommunfullmäktige KS2019/0612

Giltighetstid: Tillsvidare

Dokumentansvarig: Samhällsbyggnad/Trafik gata park/Parkering

Senast uppdaterad av: Jimmy Sandberg



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

## Innehållsförteckning

|   |   |
|---|---|
| 1. Inledning .....                        | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument ..... | 3 |
| 3. Syfte .....                            | 3 |
| 4. Mål och viljeinriktning .....          | 3 |
| 5. Belopp för felparkering .....          | 4 |
| 6. Levandegöra .....                      | 5 |
| 7. Uppföljning.....                       | 5 |



## **1. Inledning**

Taxa för felparkeringsavgifter i Kungälv kommun är ett styrdokument för privata och kommunala parkeringsövervakningsuppdrag där kommunens taxa styr avgifterna för respektive övervakningspunkt.

## **2. Relation till andra styrdokument**

Dokumentet ersätter tidigare beslutad taxa, ärende: KS2019/0612 Taxa för felparkeringsavgifter.

## **3. Syfte**

Syftet är att skapa god trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet på parkeringar där parkeringsövervakning sker.

## **4. Mål och viljeinriktning**

För att styra trafiken och öka trafiksäkerheten samt att lagar och förordningar efterföljs, sker parkeringsövervakning på både kommunens parkeringar (gatumark och tomtmark) samt privata fastighetsägares mark. Kommunens taxa för felparkering är en styrning även för andra fastighetsägare och för polismyndigheten då även dom övervakar felparkering av fordon.





KUNGÄLV  
KOMMUN

## 5. Belopp för felparkering

| Kod | Beskrivning  | Text                       | Belopp |
|-----|--|----------------------------|--------|
| 01  | 01. Stannat eller parkerat fordon på allmän plats inom tätbebyggt område som är terräng.   | Terräng                    | 1000   |
| 02  | 02. Stannat eller parkerat fordon på en gång- eller cykelbana.   | Gångbana                   | 1000   |
| 02  | 02. Stannat eller parkerat fordon på en gång- eller cykelbana.   | Cykelbana                  | 1000   |
| 02  | 02. Stannat eller parkerat fordon på en gång- eller cykelbana.   | Gång- och cykelbana        | 1000   |
| 03  | 03. Stannat eller parkerat fordon mot färdriktningen.  | Mot färdriktningen         | 1000   |
| 04  | 04. Stannat eller parkerat fordon på eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart.        | Övergångsställe            | 1000   |
| 04  | 04. Stannat eller parkerat fordon på eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart.        | Cykelöverfart/Cykelpassage | 1000   |
| 05  | 05. Stannat eller parkerat fordon i en vägkorsning eller inom 10 m från korsande körbanas närmaste ytterkant.                                | Vägkorsning                | 1000   |
| 06  | 06. Stannat eller parkerat fordon i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m fl.  | Linjetrafikkörfält         | 1000   |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Lastplats                  | 1000   |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | På- och avstigningsplats   | 1000   |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Taxiplats                  | 1000   |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Hållplats                  | 1000   |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Bokbussplats               | 1000   |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Ambulansplats              | 1000   |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Laddplats                  | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Buss                       | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | PRH                        | 1300   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | MC                         | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Utryckningsfordon          | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Beskickningsfordon         | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Lastbil                    | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Cykel                      | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Personbil                  | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Släpfordon                 | 1000   |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Taxi                       | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Ej i vägens längdriktning  | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Spårrområde                | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Heldr. linje/spårrområde   | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Fara/hinder                | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Skymt vägmärke/signal      | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | För nära körbanans mitt    | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Cykelfält                  | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Cykelöverfart/Cykelpassage | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Korsande cykelbana         | 1000   |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Korsande gångbana          | 1000   |
| 20  | 20. Parkeerat fordon med något hjul utanför en uppställningsplats eller annan markering.   | Utanför uppställn.plats    | 800    |
| 21  | 21. Parkeerat fordon längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.   | P 24 tim                   | 500    |
| 22  | 22. Parkeerat fordon utan att giltig parkeringsbiljett eller motsvarande är synlig och läsbar.   | Utan att visa betalning    | 500    |
| 23  | 23. Parkeerat fordon utan att tiden på parkeringsskiva ställts in.   | P-skiva Dold/Ej synlig.    | 500    |
| 23  | 23. Parkeerat fordon utan att tiden på parkeringsskiva ställts in.   | P-skiva felinställd.       | 500    |
| 24  | 24. Parkeerat fordon framför en infart till en fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försväras.       | Framför infart             | 800    |
| 25  | 25. Parkeerat fordon på en huvudled.   | Huvudled                   | 800    |
| 26  | 26. Parkeerat fordon på en gånggata eller i ett gångfartsområde.   | Gångfartsområde            | 800    |
| 26  | 26. Parkeerat fordon på en gånggata eller i ett gångfartsområde.   | Gånggata                   | 800    |
| 27  | 27. Parkeerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Bredvid fordon/anordning   | 800    |
| 27  | 27. Parkeerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Tillträde hindrat          | 800    |
| 27  | 27. Parkeerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Mötesplats                 | 800    |
| 30  | 30. Stannat eller parkerat fordon inom område där fordon inte får stannas eller parkeras.  | Område stanna/parkera      | 1000   |
| 31  | 31. Stannat eller parkerat fordon på plats där fordon inte får stannas eller parkeras.   | Plats stanna/parkera       | 1000   |
| 31  | 31. Stannat eller parkerat fordon på plats där fordon inte får stannas eller parkeras.   | Vändplats                  | 1000   |
| 34  | 34. Parkeerat fordon inom område där fordon inte får parkeras.   | Område förbud att parkera  | 800    |
| 34  | 34. Parkeerat fordon inom område där fordon inte får parkeras.   | Servicetid dag             | 800    |
| 34  | 34. Parkeerat fordon inom område där fordon inte får parkeras.   | Servicetid natt            | 800    |
| 35  | 35. Parkeerat fordon på plats där fordon inte får parkeras.  | Plats förbud att parkera   | 800    |
| 35  | 35. Parkeerat fordon på plats där fordon inte får parkeras.  | Vändplats                  | 800    |
| 35  | 35. Parkeerat fordon på plats där fordon inte får parkeras.  | Servicetid natt            | 800    |
| 38  | 38. Parkeerat fordon längre än tillåten tid.   | P 10 min                   | 500    |
| 41  | 41. Parkeerat fordon utan att P-skiva eller motsvarande har använts.   | P-skiva saknas             | 500    |
| 42  | 42. Parkeerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Punkt med p-förbud         | 800    |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## **6. Levandegöra**

Den styrande taxan revideras av enheten trafik Gata Park vid behov och detta tas då till politiken för beslut.

Styrdokumentet publiceras på kommunens hemsida [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)

## **7. Uppföljning**

Ett kontinuerligt arbete med parkeringsövervakning sker och taxan är då styrande för detta.

# Taxa och tillämpningsföreskrifter för färdtjänst i Kungälv kommun

~~Riktlinjer~~ Taxa

Diarienummer: KS2020/0777  
Dokumentansvarig: Färdtjänsthandläggare  
Beslutad av: Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige  
Datum för beslut: År 2020  
Giltighetstid: Till vidare  
Ersätter tidigare beslut: KS2015/2259 och KS2011/2564

KUNGÄLV  
KOMMUN



## 1. Tillstånd till färdtjänst

Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan fått tillstånd till detta. Tillstånd till färdtjänst ska meddelas den som är folkbokförd i Kungälv kommun och som på grund av funktionsnedsättning, vilket bedöms vara bestående minst 3 månader, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon anledning bekostas av det allmänna eller om annan betalningsansvarig finns. Med resor som ”av någon annan anledning bekostas av det allmänna” avses t. ex skolskjutsar, sjukresor, ambulans transporter och resor som bekostas av arbetsförmedlingen genom förordningen om aktivitetsstöd.

Färdtjänstillstånd kan förutom för fritidsresor, beviljas för arbetsresor och med arbetsresa avses resa till och från arbete. Med arbete menas betalt lönearbete tillsvidare eller med en varaktighet på minst 6 månader. Arbetsresor får företas med 2 enkelresor per dag till och från arbete, inom Kungälv kommun, angränsande kommuner samt Mölndal och Partille. Egenavgiften beräknas enligt kommunfullmäktiges beslut gällande taxor för arbetsresor.

Avsaknad av allmänna kommunikationer är ingen grund för att bevilja tillstånd för färdtjänst.

## 2. Prövning av rätt till färdtjänst

Rätten till färdtjänst prövas i enlighet med bestämmelserna i 6-9 §§ i Lag om färdtjänst (1997:736) och de riktlinjer som kommunen beslutar. Kommunstyrelsen är ansvarig nämnd. Ansökan om färdtjänstillstånd bör göras på förtryckt blankett. Utöver ansökan kan det krävas utlåtande från läkare eller annan yrkeskategori som har kännedom om sökandes funktionsnedsättning, såsom sjukgymnast, sjuksköterska eller undersköterska. Beslut om färdtjänstillstånd ska fattas av den som enligt gällande delegationsförteckning är behörig. Beslut ska meddelas skriftligt. Beslut om avslag ska innehålla skäl för avslaget och information om hur beslutet kan överklagas.

Färdtjänstillståndet är personligt och kan inte överlåtas.

## 3. Tillståndets omfattning

Tillstånd till färdtjänst meddelas vanligtvis för viss tid. Tillstånd kan beviljas tillsvidare när funktionsnedsättningen och de svårigheter som grundar rätten till färdtjänst kommer att vara bestående. Vid beslut om färdtjänst anges, i kundtillståndet, vilket behov av hjälp vid resor som en person har. Föraren ska vid behov ge resenären hjälp i och ur fordonet, hjälp med handbagage och hjälpmedel, hjälp till och från fastighetens port samt hjälp med säkerhetsbältet. Om funktionsnedsättningen gör det omöjligt att klara av färdtjänstresor med den service som ingår, kan tillstånd till ledsagare beviljas. Beslut om ledsagare ska vara knutet till hjälpbehovet under bilresan och inte till hjälpbehovet innan och/eller efter bilresan. Ledsagare ska vara med från resans start till resans mål. En ledsagare måste kunna ge den färdtjänstberättigade den hjälp han eller hon behöver. Om den som söker tillstånd till färdtjänst har rätt till ledsagare under resorna, får ledsagaren åka med kostnadsfritt under resan.

Färdtjänstberättigade får normalt företa obegränsat antal resor. Kommunen kan dock, i ett färdtjänstillstånd, i enlighet med 9.3 § Lag om färdtjänst, i skälig omfattning ange hur många

resor som får företas. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Vid utflyttning till annan kommun gäller en övergångsperiod av en månad från den dag då folkbokföringsadressen ändras. Under denna tid betalar Kungälv kommun för resor inom ramen för färdtjänst.

#### 4. Färdtjänstens utförande

Den som beviljats tillstånd till färdtjänst ska själv beställa sin resa genom av kommunen anvisad beställningscentral. Färdtjänsten är en samordnad transportform vilket innebär att resenären kan få dela fordon med andra resenärer. Färdtjänstresa får bokas från en adress till en annan. Resor kan inte beställas med via-adress och uppehåll får inte göras under resan. Färdtjänstberättigad har rätt att ta med en medresenär. Medresenären ska vara med från resans start till dess mål. Färdtjänstberättigad har rätt att ta med egna barn eller syskon upp till 20 år, dock inte fler än vad som ryms i ett fordon. Medresenär ska betala enligt färdtjänsttaxa. Resenären/vårdnadshavaren ska vid behov själv tillhandahålla bilbarnstol samt bälteskudde av universalmodell. Färdtjänstberättigad ska vid färdtjänstresa kunna uppvisa giltig legitimation. Färdtjänst är en persontransport och husdjur får inte medfölja. Undantag gäller för certifierad ledarhund samt certifierad assistanshund. Dessa får åka med utan kostnad. Bagage får medtagas i storleksordningen av två stycken bärkassar alternativt en liten resväska utöver handikapphjälpmedel.

Bärhjälp av kund sker endast om det kan utföras på ett säkert vis med trappklättrare, där sådan kan erbjudas. Detta kan endast erbjudas för kunder som har behov av specialfordonstillstånd. Endast behov av trappklättrare berättigar inte till specialfordonstillstånd. Ytterst är det föraren som bedömer om trappklättringen kan utföras på ett säkert sätt för resenär och föraren vid varje enskilt tillfälle. Resenären ansvarar själv för att rullstolen är lämplig att bära i. Trappklättring måste beställas samtidigt som resan. Trappklättring sker utifrån Västtrafiks gällande riktlinjer för trappklättring. Färdtjänsten tillhandahåller inte liggande transport.

De resenärer som måste sitta i sin rullstol under färdtjänstresan kan beviljas transport med specialfordon. Personer som har behov av elrullstol, el scooter, eller motsvarande som ett hjälpmedel erhåller möjlighet att beviljas transport med specialfordon.

#### 5. Området för färdtjänstresor

Färdtjänstområdet innefattar Kungälv, Stenungssund, Lilla Edet, Ale, Göteborg, Mölndal, Partille, Härryda, Lerum, Alingsås, Tjörn, Öckerö, Orust och Kungsbacka. Utöver ovanstående har kommunen frihet att anordna färdtjänst också i annan kommun, där en tillståndsberättigad vistas. Det måste dock avse kommunens egna invånare. Resenären har möjlighet att beviljas resa 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. Återkallelse av tillstånd

Enligt 12 § Lag om färdtjänst får en tillståndsgivare återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningar för färdtjänsten inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelse av de föreskrifter som gäller för färdtjänsten. Utåtagerande/våldsamt uppträde i fordonet av färdtjänstresenär, hot mot medresenärer och förare samt skadegörelse av fordon och fordonsutrustning betraktas som allvarlig överträdelse av föreskrifter och villkor för färdtjänsten och föranleder återkallelse

av färdtjänstillståndet. Återkallelse av tillstånd ska ske om tillståndsinnehavaren folkbokför sig i en annan kommun. Beslut om återkallelse är överklagningsbart.

## 7. Avgifter

Kommunfullmäktige beslutar om avgifter för färdtjänst. Avgifterna fastställs i enlighet med vad som framgår av Lag (1997:736) om färdtjänst.

Vid färdtjänstresa är avgiften baserad på kommungränser och en årlig höjning görs utifrån Västtrafiks indexreglering.

Startbeloppen (innan första indexreglering) baseras på år 2020 års egenavgifter:

|                     |                                |
|---------------------|--------------------------------|
| 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 |

Egenavgifterna indexregleras första helgfria måndagen i mars varje år, med start år 2021.

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 arbetsresetillståndet.

Medresenär betalar samma taxa som den färdtjänstberättigade resenären.

Ledsagare betalar ingen egenavgift.

Färdtjänstberättigade barn 0-6 år åker gratis. Från 7-årsdagen gäller ungdomstaxa i färdtjänsten. Färdtjänstberättigade ungdomar 7-19 år betalar 75 % av vuxentaxan i färdtjänsten. 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.

För aktuella egenavgifter, se Kungälv kommunens hemsida.

# Taxa för upplåtelser av offentlig plats samt torghandel inom Kungälv kommun

---

## Taxa

Diarienummer: 2017/0743  
Dokumentansvarig: Samhällsbyggnad/Trafik gata park/Avtalsansvarig  
Beredande politiskt organ: Samhällsbyggnadsutskottet  
Beslutad av: Kommunfullmäktige  
Ersätter tidigare beslut: KS 2016/0436  
Datum för beslut: 2017-12-07  
Giltighetstid:  
Handläggare: Erika Abrahamsson



## Innehåll

|  |   |
|--|---|
| 1. Inledning .....                                 | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument .....          | 3 |
| 3. Allmänna bestämmelser .....                     | 4 |
| 4. Taxa för upplåtelser enligt ordningslagen ..... | 6 |
| 5. Taxa för torghandel .....                       | 7 |
| Nytorget, Kungälv .....                            | 7 |
| El .....   | 7 |
| Kajen, Marstrand .....                             | 7 |
| 6. Kartor .....                                    | 9 |



## 1. Inledning

Vid behov av att använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för görs en ansökan om tillstånd hos polismyndigheten. Stöd för kommunernas rätt att yttra sig i tillståndsärenden och att meddela villkor för upplåtelser finns i Ordningslagen (1993:1617). Polistillstånd krävs inte om offentlig plats tas i anspråk endast tillfälligt, i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd. Tillstånd krävs inte heller om offentlig plats nyttjas för avsett ändamål till exempel då ett torg används för torghandel, fortfarande krävs dock kommunen tillstånd i detta fall.

I Lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera (1957:259), nedan kallad Avgiftslagen regleras möjligheten att ta ut avgifter.

Begreppet offentlig plats definieras i Ordningslagen 1 kap 2 § och avser bland annat vägar, gator, gångbanor, cykelvägar, torg och parker. Dessa platser får inte utan tillstånd tas i anspråk för annat ändamål än vad de upplåtits för enligt Ordningslagen 3 kap 1 §. Efter ansökan begär polismyndigheten kommunens yttrande. Kommunen kan då meddela sådana villkor som enligt Ordningslagen 3 kap 15 § behövs för att tillgodose de intressen som kommunen har att bevaka i fråga om skötseln av den offentliga platsen, markanvändning, stadsbild, miljö och trafik.

Kommunen har rätt att enligt Avgiftslagen 1 kap 1 § ta ut avgifter efter en av kommunfullmäktige fastställd taxa. Ersättning utgår i form av en avgift med belopp, som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

## 2. Relation till andra styrdokument

Utöver ovan nämnda lagar ska också, vid varje tillfälle gällande lokala föreskrifter och bestämmelser tillämpas till exempel:

Lokala ordningsföreskrifter för torghandeln i Kungälv kommun  
Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Kungälv kommun  
Bestämmelser för lednings- och kabelarbeten i allmän platsmark

### 3. Allmänna bestämmelser

1. Avgiftens storlek regleras av vilken typ av användning som upplåtelsen avser och i fråga om försäljning och kommersiella ändamål vilken zon upplåtelsen sker. Kommunens zonindelning framgår av kartbilagor. Kungälv centrum, Ytterby centrum, Marstrandsön och Koön ingår i zon 1. Övrig plats inom kommunen ingår i zon 2.
2. Vid marknader med både kommersiell och ideell försäljning som drivs av en samordnande affärsorganisation skall särskilt avtal tecknas. Avgiften skall bygga på avgifterna för tillfällig försäljning med en reduktion på 50 procent. Uppgifter om ansvarig organisation, för varje försäljningsstånd, skall ska skickas in till kommunen.
3. För samtliga avgiftsbelagda upplåtelse, med undantag för torgplatser, uttages en minimiavgift per upplåtelse, såvida inte annat angivits. Ingen avgift tas ut för politiska/ideella föreningar eller skolklasser vid tillfällig försäljning som ej undantas enligt 3 kap 1 § Ordninglagen. Detsamma gäller välgörenhetsföreningar som har godkänts som 90-kontohavare av Svensk Insamlingskontroll (SFI).
4. Avgiften skall erläggas i förskott, senast den dag tillståndet träder i kraft. Om upplåtelsen avser längre tid än ett kvartal ska avgiften erläggas i förskott per kvartal. Avgiften ska betalas oavsett om platsen används eller inte. Efter överenskommelse kan avgiften delas upp kvartalsvis vid längre upplåtelse.
5. Avgiften är momsbeFriad. Skulle reglerna om moms ändras skall avgiften justeras med hänsyn till detta.
6. I avgiften ingår normal gaturenhållning, det vill säga den rutinmässiga och i normal omfattning utförda renhållning som åvilar kommunen ansvarar för. Eventuella fördrade kostnader för gaturenhållning, snöröjning eller parkskötsel eller debiteras i förekommande fall separat.
7. Indexreglering - Avgiftsbeloppen justeras med hänsyn till förändringar i Statistiska centralbyråns konsumentprisindex med 2010 som basår. Justering sker inför varje årsskifte. Omräkningen grundar sig på jämförelse mellan oktoberindex för det innevarande året och oktoberindex för närmast föregående år.
8. Uteservering tillåts året runt. Genom tillståndet åläggs ansvar sökanden det ansvar för till exempel snöröjning som vilar på fastighetsägaren, enligt lokala föreskrifter om gaturenhållning.
9. Tillståndshavaren är skyldig att återställa marken till det skick den hade före upplåtelsen, vilket bland annat omfattar städning. Bristande städning och reparation av eventuella skador som uppkommit debiteras i förekommande fall separat.
10. Med år avses kalenderår.
11. De i taxan angivna avgifterna avser en plats.



#### 4. Taxa för upplåtelser enligt ordningslagen

Zonindelning beskrivs i bilagda kartor.

| Försäljning på offentlig plats                             | Zon 1                | Zon 2               |
|--|----------------------|---------------------|
| Fast saluplats, max 15 kvadratmeter                        | 24 000 kronor/år     | 12 000 kronor/år    |
| Ytterligare 5 kvadratmeter                                 | 4 000 kronor/år      | 2 000 kronor/år     |
| Tillfällig försäljning                                     |                      |                     |
| a) 0-15 kvadratmeter                                       | 15 000 kronor/år     | 7 500 kronor/år     |
| b) 0-15 kvadratmeter                                       | 2 000 kronor/månad   | 1 000 kronor/månad  |
| c) 0-15 kvadratmeter                                       | 300 kronor/dag       | 150 kronor/dag      |
| Marknad med samordnande affärsorganisation (knallemarknad) | 150 kronor/plats/dag | 75 kronor/plats/dag |

#### Ingen zonindelning

|  |                        |
|--|------------------------|
| Julgransförsäljning 0-200 kvadratmeter | 500 kronor/vecka       |
| Cirkus, nöjesfält                      | 4 000 kronor/tillfälle |

| Andra kommersiella ändamål på offentlig plats                       | Zon 1                       | Zon 2                      |
|---|-----------------------------|----------------------------|
| Trottoarpratere   | 1000 kronor/kvadratmeter/år | 500 kronor/kvadratmeter/år |
| Varuvisning, smyckning och skyltning utanför butik 0-2 kvadratmeter | 600 kronor/år               | 400 kronor/år              |

| Annat ändamål  | Ingen zonindelning  |
|--|---|
| Brevlåda, buntlåda, tidningslåda, tidningsställ                                | 200 kronor/år/styck                                       |
| Byggskylt  | 50 kronor/kvadratmeter/månad                              |
| Byggbelamring (till exempel bod, verktygscontainer, byggnadsställning, upplag) | 50 kronor/kvadratmeter/månad eller enligt överenskommelse |
| Container:   |   |
| Generellt tillstånd 0-50 stycken   | 8 000 kronor/år   |
| Enskilt tillstånd på bestämd plats, mer än 5 dagar                             | 500 kronor/plats  |
| Återvinningsstation  | 500 kronor/behållare/år                                   |
| Mast inklusive teknikbod   | 25 000 kronor/år  |
| Ianspråktagande av parkeringsplats   | Kompensation för inkomstbortfall kronor/plats/dygn        |
| Publika arrangemang  |   |
| Fästningsholmen - hela   | 4 000 kronor/arrangemang                                  |
| Fästningsholmen - grusad parkeringsyta vid älven                               | 1 300 kronor/arrangemang                                  |
| Fästningsholmen - parkeringen vid gatuköket                                    | 1 000 kronor/arrangemang                                  |
| Fästningsholmen - grönytan nedanför fästningen                                 | 2 500 kronor/arrangemang                                  |



|  |   |
|--|---|
| Gamla Torget, Nytorget, Vita Fläcken                         | 1 000 kronor/arrangemang                      |
| Älvparken  | 2 000 kronor/arrangemang                      |
| Utebadet - asfaltsparkeringen                                | 1 500 kronor/arrangemang                      |
| Utebadet - den grusade parkeringen                           | 1 500 kronor/arrangemang                      |
| Västra Parken  | 1 500 kronor/arrangemang                      |
| Publika arrangemang på övriga platser samt övriga upplåtelse | 200 kronor/dag<br>+ 5 kronor/kvadratmeter/dag |
| Minimivgift för handläggning och besiktning                  | 500 kronor/tillfälle                          |

## 5. Taxa för torghandel

### Nytorget, Kungälv

Försäljning får endast ske på fastställda platser, vilka visas på bifogad karta.

Plats 1 och 2 (torgbodarna) 12 000 kronor/bod/år + förbrukad elkostnad  
Tilläggsyta 40 kronor/dag för varje ytterligare påbörjad tre kvadratmeter

Plats 3-13 650 kronor/plats/månad eller 140 kronor/plats/dag  
För perioden oktober-mars är avgiften 65 % av ovanstående kostnad.

Plats 15-18 Avgiftsfria

Under perioden 15 november - 15 januari får plats 5 inte användas för torghandel på grund av julgranens placering.

Plats 13 är för långtidsuthyrning, särskilt avtal ska skrivas.

Ett fordon för varutransport får parkeras bakom bodarna 1 och 2.

### El

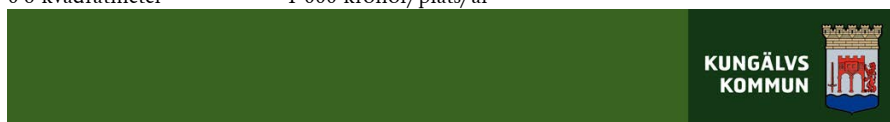
Eluttag enfas 30 kronor/dag + förbrukat antal kilowatt  
Eluttag trefas 50 kronor/dag + förbrukat antal kilowatt

### Kajen, Marstrand

Försäljning får endast ske på fastställda platser, vilka visas på bifogad karta.

### Avgift för Fasta torgplatser, F1-F4:

0-6 kvadratmeter 1 000 kronor/plats/år



|                    |                           |
|--------------------|---------------------------|
| 6-10 kvadratmeter  | 1 600 kronor/plats/år     |
| 10-14 kvadratmeter | 2 200 kronor/plats/år     |
| 14-18 kvadratmeter | 2 800 kronor/plats/år     |
| Ytterligare yta    | 25 kronor/kvadratmeter/år |

Tillfälliga torgplatser, vilka visas på bifogad karta, nummer 1 - 5, tolv kvadratmeter vardera:  
Avgift 300 kronor/plats/dygn

## 6. Kartor

Karta: zonindelningen Kungälv centrum

Karta: zonindelningen Ytterby centrum

Karta: försäljningsplatserna Nytorget, Kungälv

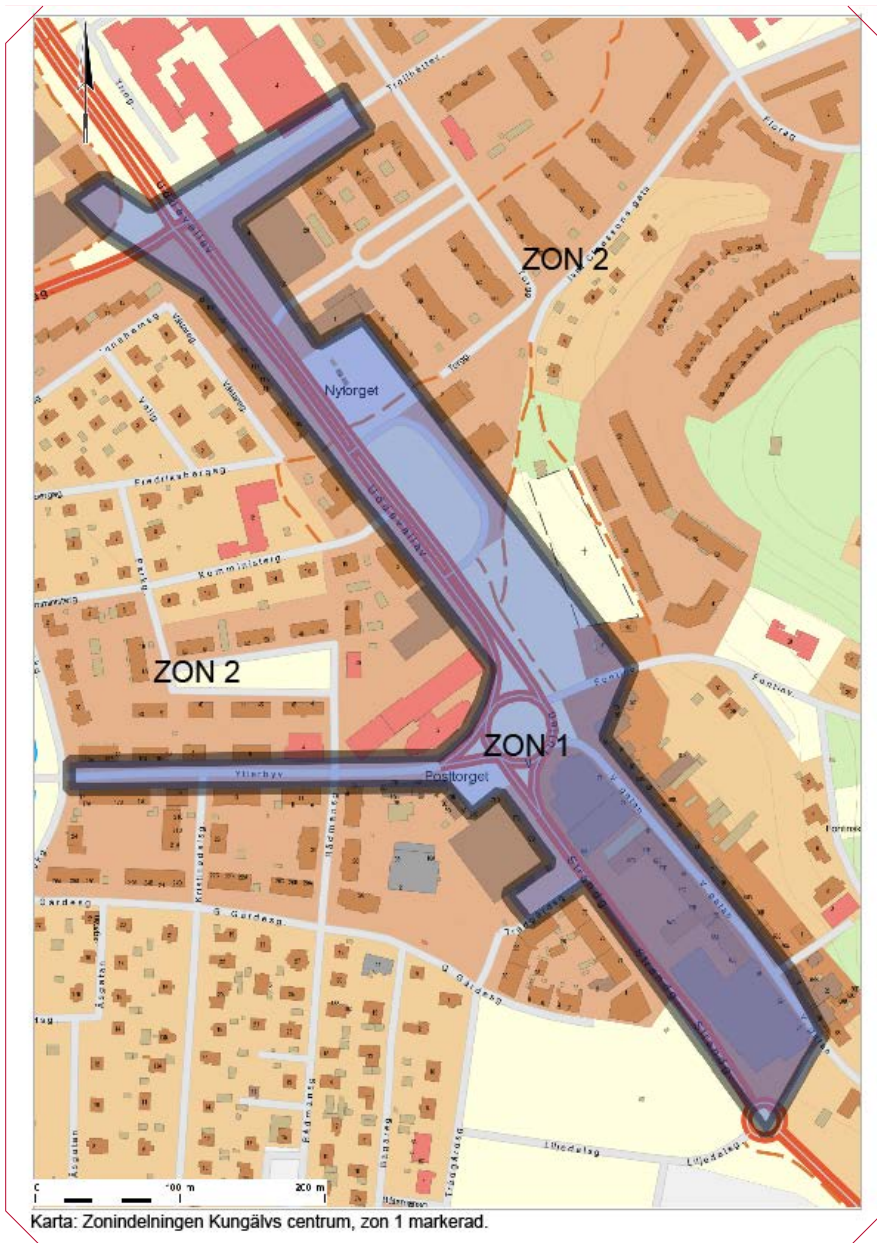
Karta: torgplatserna Marstrand

Karta: övriga försäljningsplatser Marstrandsön och Koön

Karta: Food truck, en plats vid Mimers hus

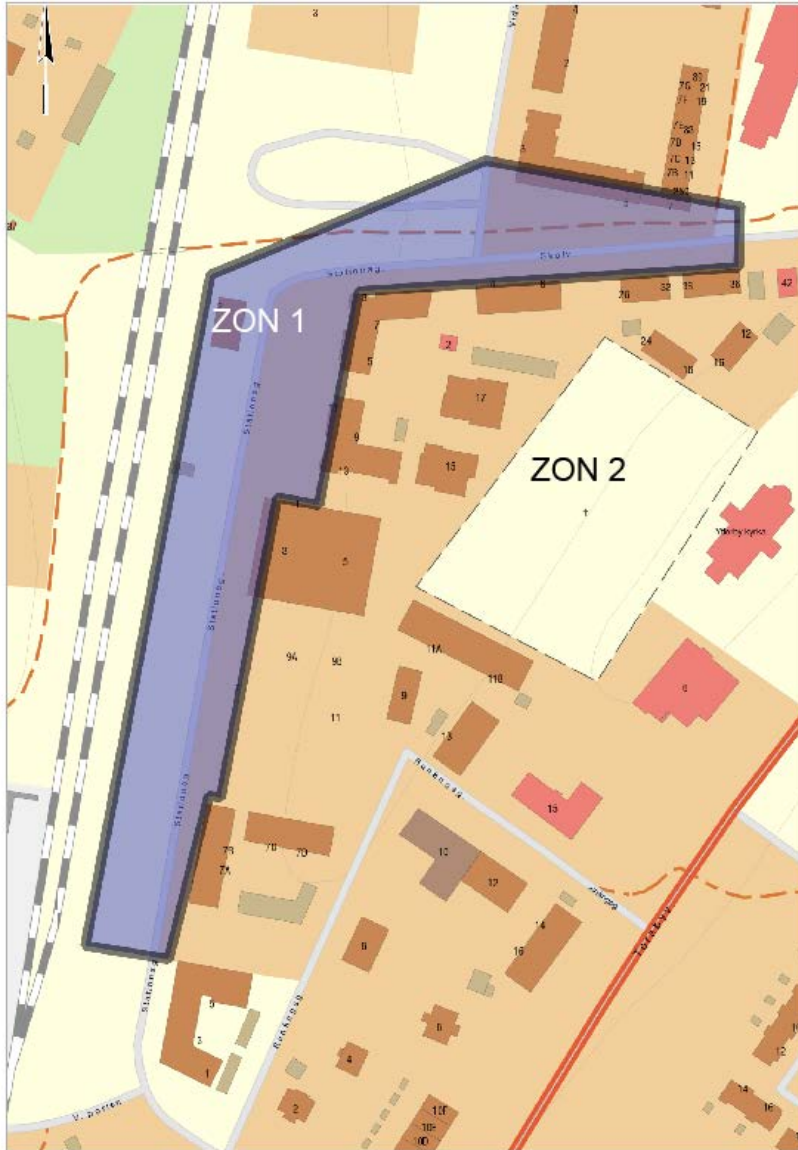
Karta: Food truck, en plats på Nytorget

Karta: Food truck, två platser i Västra parken



Commented [MM1]: Tas bort



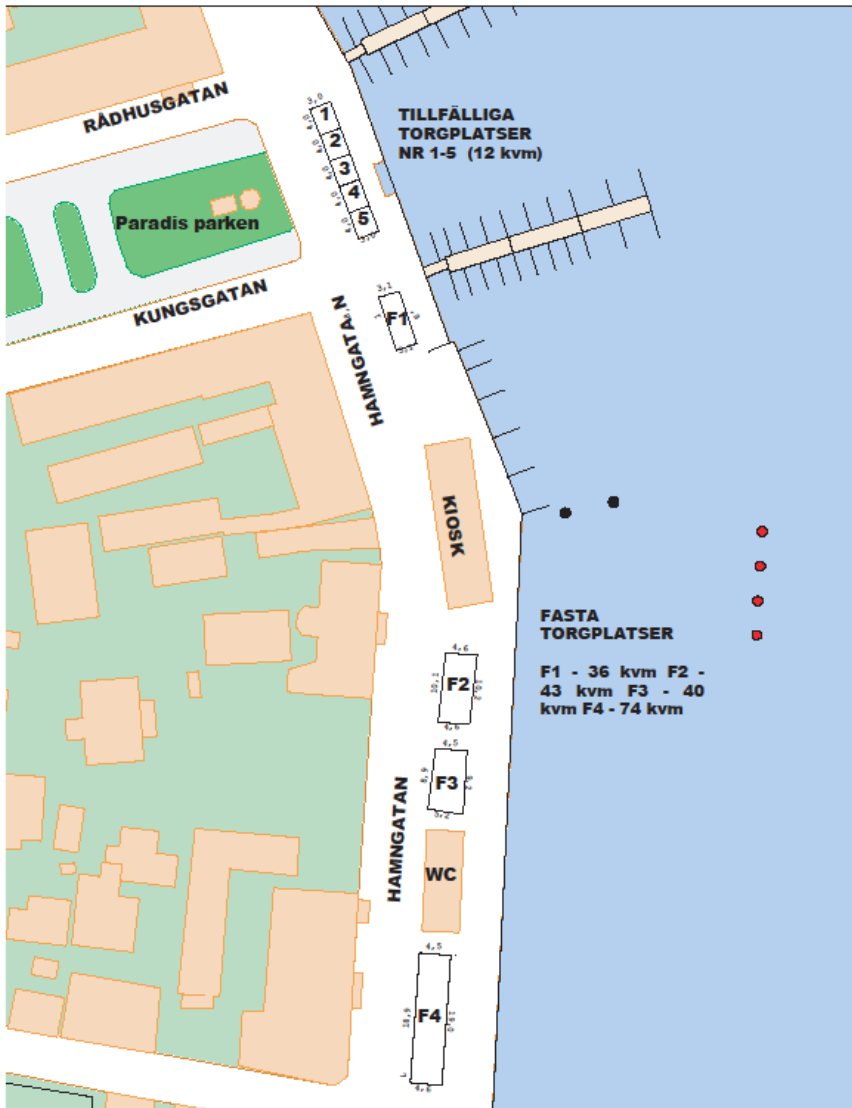


Karta: Zonindelningen Ytterby centrum, zon 1 markerad.

Commented [MM2]: Tas bort



Karta: Försäljningsplatserna Nytorget, Kungälv.



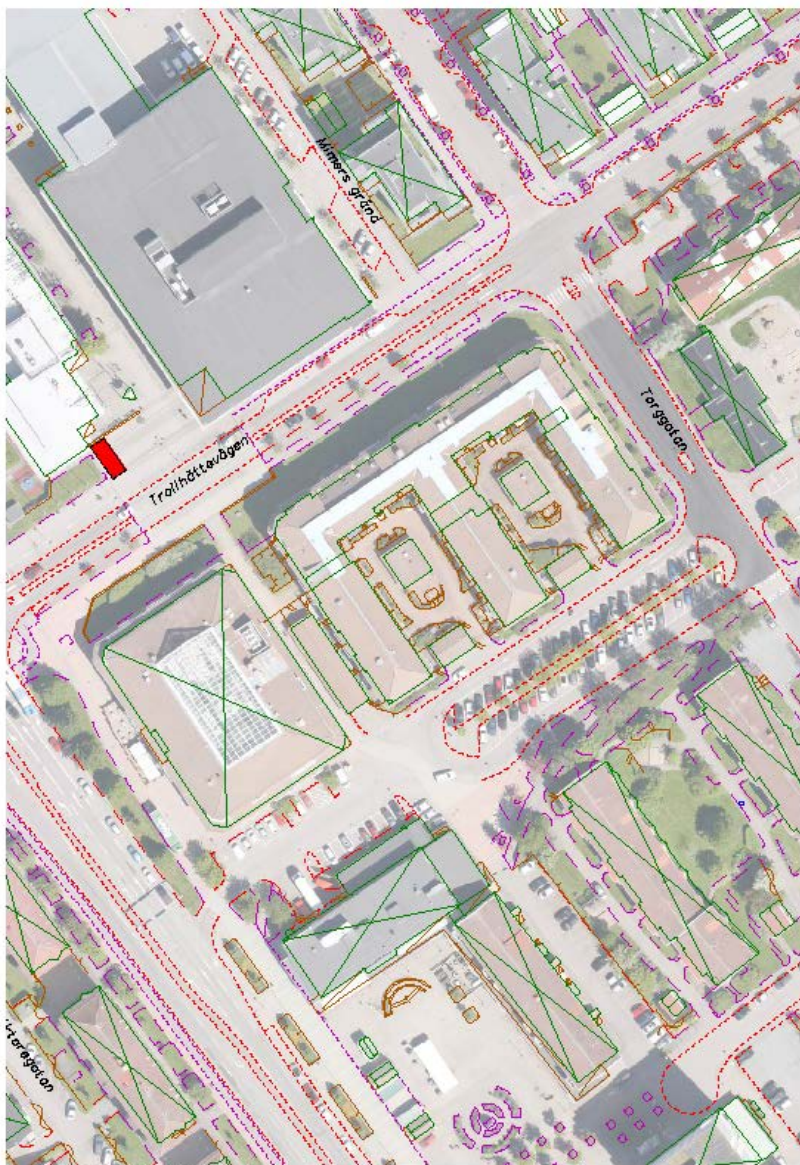
Karta: Torghandelplatser i Marstrand

Commented [MM3]: Bild kapas så endast torghandel syns



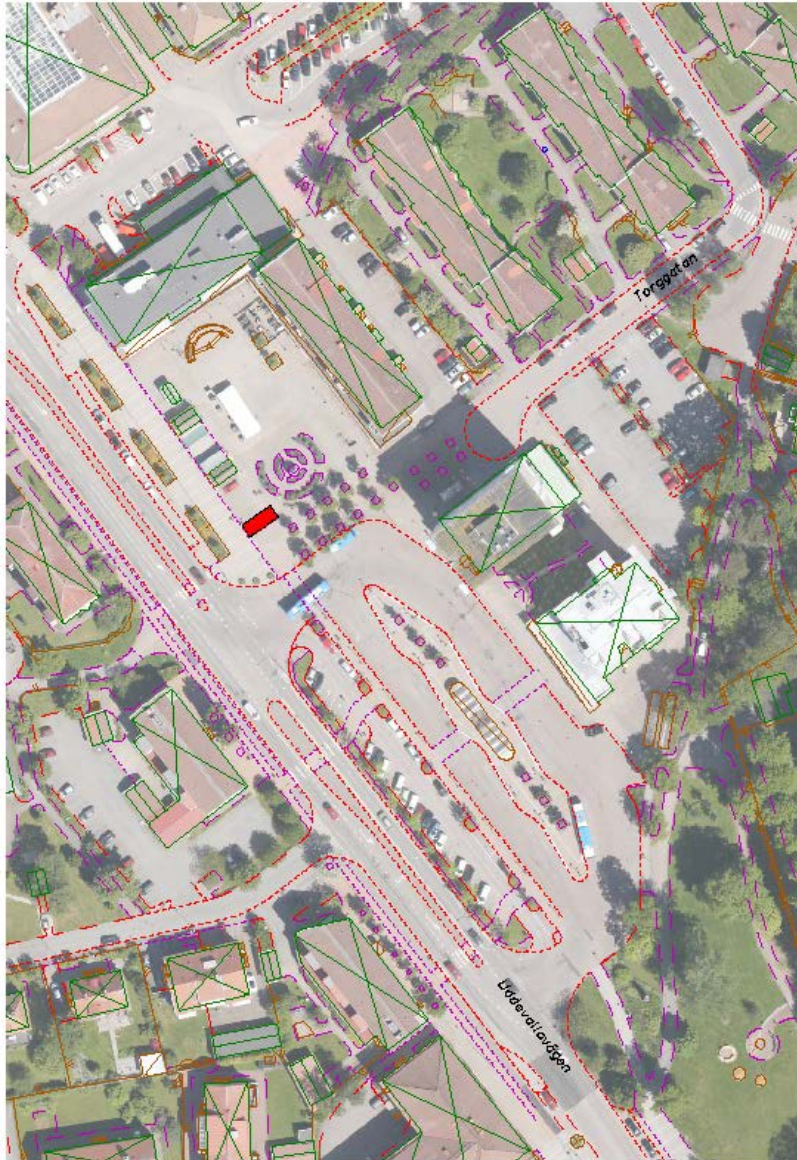


Karta: Övriga försäljningsplatser Marstrandsön och Koön.

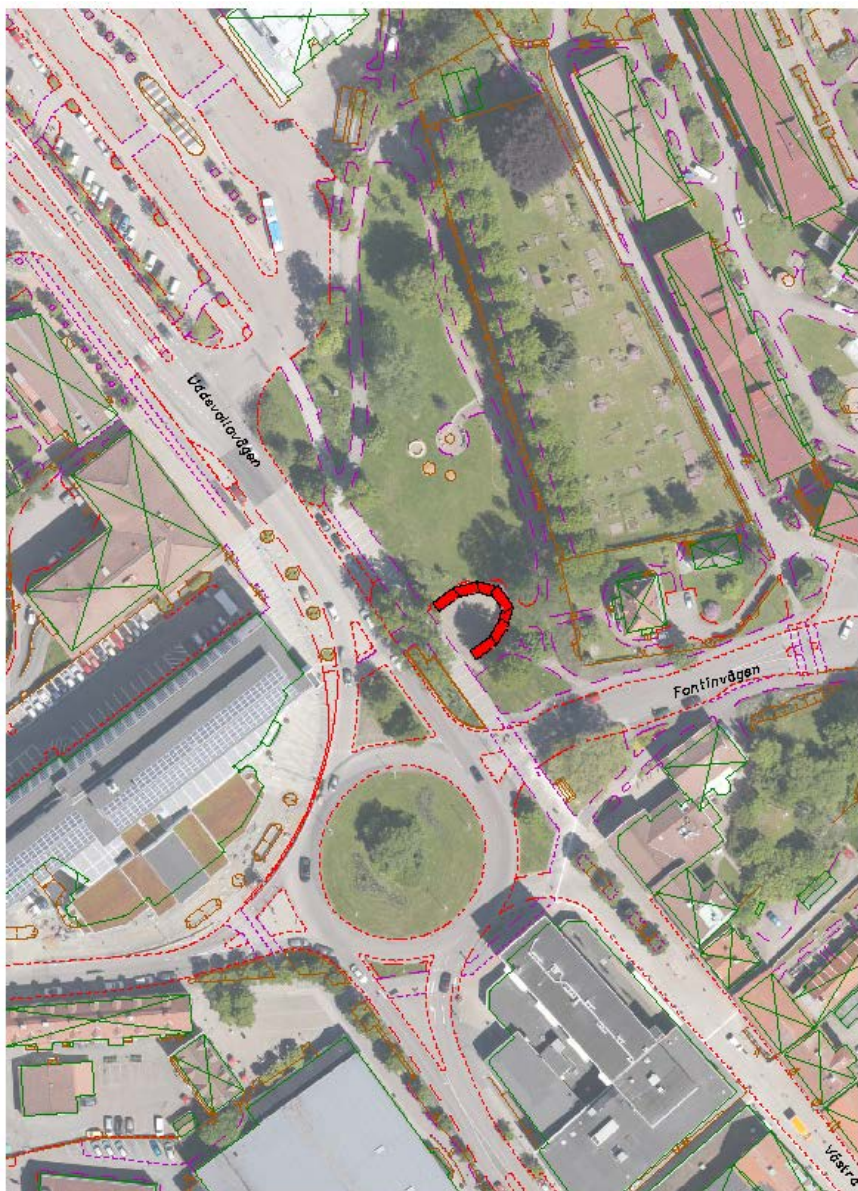


Food Truck 1 plats vid Mimershus.

Commented [MM4]: Tas bort



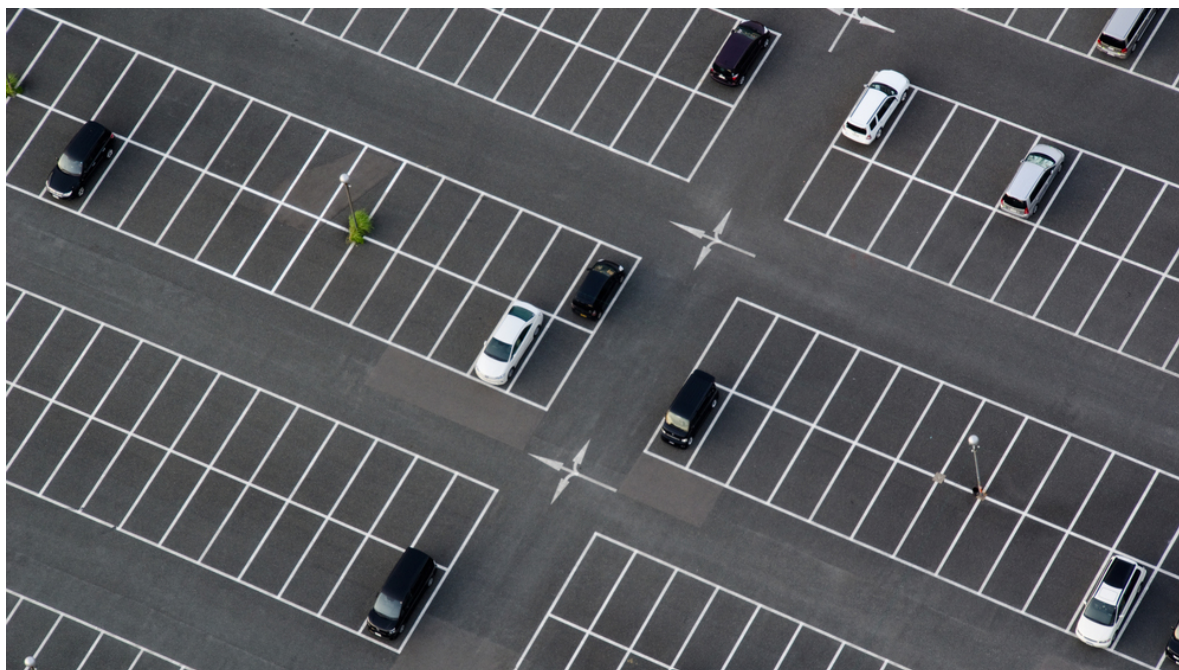
Food Truck 1 plats på Nytorget



Food Truck 2 platser i Västraparken.

# Parkeringsnorm

## Del av Plan för smart och effektiv parkering



Ingår i Kungälv's kommuns författningssamling enligt beslut 2015-12-10 KF §315/2015  
KS2015/1382

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Diarienummer:              | KS 2019/1290                                   |
| Dokumentansvarig:          | Anna Silfverberg Poulsen/ Martin Hollertz      |
| Beredande politiskt organ: | Kommunstyrelsen                                |
| Beslutad av:               | Kommunfullmäktige 2019-12-05, § 301            |
| Ersätter tidigare beslut   | Parkeringsnorm för centrala Kungälv 2016-06-18 |
| Giltighetstid:             | År 2030  |
| Handläggare:               | Andreas Rutgersson                             |



Kungälvs kommun består av varierade miljöer med skiftande karaktär och förutsättningar. Kommunen har delats in i fyra zoner med hållbart resande som fokus. Zonerna utgår ifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och befolkningsmängd. Zonerna heter A, B, C, och D. Parkeringstalen relaterar dessa områden med hur många parkeringsplatser som byggherre har ansvar för att anlägga vid nyanläggning av bostäder eller verksamheter inom sin fastighet. (8 kap. 9§ Plan- och bygglagen). Kommunen erbjuder även reduktionspaket för att öka hållbart resande.

Parkeringstalen uttrycks genom minsta alternativt i aktuell zon och maximalt för efterföljande zon plus tillägg för besök i samtliga zoner (se nedan).

Ex: Om fastighetsägare utvecklar fastighet i Zon A så gäller:  
 Minst antal platser för P-tal A plus tillägg för besök.  
 Maximalt antal platser för P-tal B plus tillägg för besök.

Samma relation mellan min/max tal gäller även mellan zon B, C och D. Minimaltalen är till för att möta behovet av parkering för fastigheten medans maxtalen är till för att hålla nere behovet investeringar och öka det hållbara resandet.

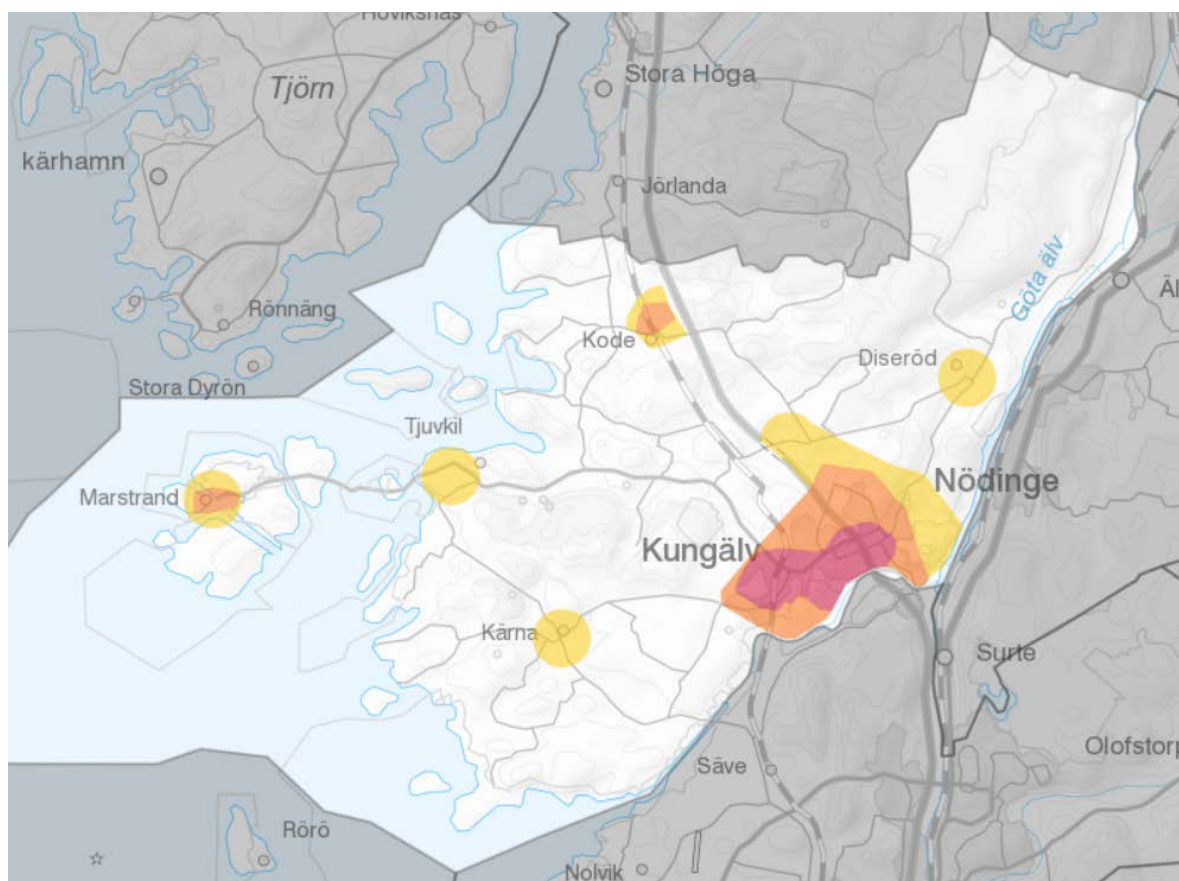


Bild 1: Överskådlig bild för indelningen av zonerna. Zon A är Rosa, Zon B är Orange, Zon C är Gul och Zon D är inte färgat. Länk till kommunens aktuella karta är [HÄR](#).

## ZON A – INNERSTADEN

Lägst bilparkeringsnorm finns i innerzonen – Zon A. Här beräknas tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelbanor vara mycket god samtidigt som stadens täta karaktär gör att markparkering har lägre prioritet. Bilparkering i innerstaden ska förläggas under mark, överdäckad eller i parkeringshus.

## ZON B – MELLANSTADEN

I mellanzonen, Zon B, är staden inte riktigt lika tät men det finns fortfarande god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor. Även i denna zon beräknas parkeringstalet för bil relativt lågt. Detta område är närliggande områden till Kungälv tillsammans med Ytterby, Kode och Marstrand. Konkurrenten om marken är i dessa lägen fortfarande hög och yteffektivitet bör eftersträvas även i denna zon.

## ZON C – YTTERSTADEN

De yttre delarna av staden och serviceorterna har ofta inte samma goda tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor som de inre zonerna. Karaktären på bebyggelsen är inte heller lika tät, med en större andel radhus- och villabebyggelse.

## ZON D – LANDSBYGDEN

Zon D utgörs av landsbygden i kommunen, det vill säga de områden som inte täcks in av zon A, B, eller C. Här är tillgängligheten till kollektivtrafik lägre, vilket motiverar högre bilparkeringsantal än i de andra zonerna samt en anpassad parkeringsreglering till förutsättningarna i zon C.

## PARKERINGSTAL FÖR BIL

I nedanstående tabell anges antal parkeringsplatser per 1000 bruttototalarea (BTA). Kommunens parkeringstal är byggrättens totala BTA ovan mark, exklusive friliggande komplementbyggnader t.ex. cykelförvaring, förråd, tvättstuga. Detta är i linje med kommunens riktlinjer för markanvisning och exploateringsavtal (KS2018/0971)

Tabell 1: Antal bilplatser per 1000 kvm BTA inklusive tillägg för besök.

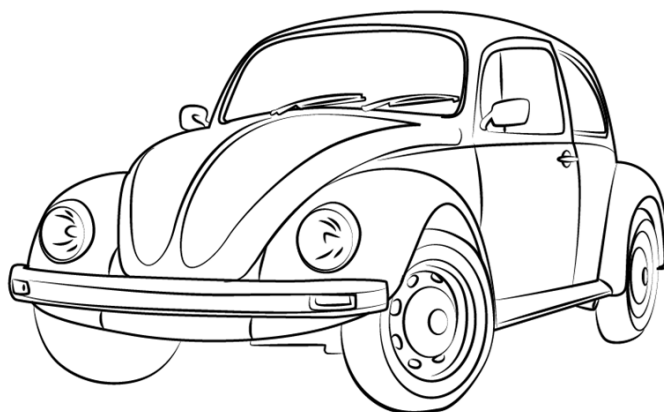
| Zon                           | A  | B  | C  | D  | Tillägg för besök |
|-------------------------------|----|----|----|----|-------------------|
| Småhus                        | 7  | 8  | 10 | 11 | 1                 |
| Flerbostadshus*               | 8  | 12 | 14 | 17 | 1                 |
| Kontor                        | 7  | 12 | 15 | 20 | 3                 |
| Dagligvaruhandel#             | 5  | 10 | 15 | 20 | 35                |
| Sällanköpshandel <sup>¤</sup> | 5  | 10 | 15 | 20 | 20                |
| Restaurang                    | 5  | 7  | 10 | 12 | 15                |
| Hotell/Spa                    | 10 | 13 | 15 | 20 | 2                 |
| Förskola <sup>^</sup>         | 9  | 11 | 13 | 15 | 5                 |
| Grundskola                    | 5  | 6  | 7  | 8  | 3                 |
| Gymnasium/Komvux              | 5  | 6  | 7  | 8  | 3                 |
| Högskola/Forskning            | 7  | 12 | 15 | 20 | 3                 |
| Servicehus/äldreboende        | 2  | 7  | 12 | 17 | 3                 |
| Vårdcentral/Sjukhus           | 3  | 8  | 13 | 18 | 12                |
| Industri                      | 8  | 10 | 12 | 14 | 0,1               |
| Lager                         | 6  | 10 | 12 | 15 | 0,1               |

\* För småbostadshus upp till 40kvm gäller totalt 4 platser/1000 BTA inkl. besök inom zon A med kriterier att reduktionspaket nedan används.

# Livsmedel, Tobak, Tidningar, Blommor, Systembolag, Apotekens receptfria och egenvårdsprodukter samt övrig dagligvaruhandel.

<sup>¤</sup> Beklädnadshandel, Fritidsvaruhandel, Hemustrustningshandel samt övrig sällanköpsvaruhandel.

<sup>^</sup> För hämtning/lämning ca 8-10 platser. (Riktvärde bör vara 0,5 platser per anställd).



## PARKERINGSTAL FÖR CYKEL

Tabell 2: Antal cykelplatser per 1000 kvm BTA inklusive besök.

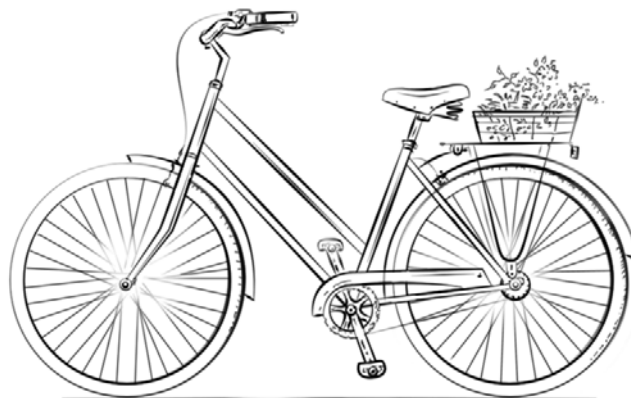
| Zon                           | A  | B  | C  | D  | Tillägg för besök |
|-------------------------------|----|----|----|----|-------------------|
| Småhus                        | 30 | 25 | 20 | 15 | 5                 |
| Flerbostadshus*               | 28 | 25 | 20 | 16 | 5                 |
| Kontor                        | 20 | 18 | 15 | 13 | 1                 |
| Dagligvaruhandel <sup>#</sup> | 5  | 3  | 1  | 1  | 15                |
| Sällanköpshandel <sup>¤</sup> | 15 | 10 | 5  | 1  | 10                |
| Restaurang                    | 5  | 2  | 1  | 1  | 5                 |
| Hotell/Spa                    | 5  | 4  | 3  | 2  | 5                 |
| Förskola <sup>^</sup>         | 5  | 3  | 1  | 1  | 20                |
| Grundskola                    | 2  | 2  | 1  | 1  | 50                |
| Gymnasium/Komvux              | 5  | 5  | 3  | 1  | 50                |
| Högskola/Forskning            | 20 | 18 | 15 | 13 | 5                 |
| Servicehus/äldreboende        | 20 | 15 | 10 | 5  | 5                 |
| Vårdcentral/Sjukhus           | 15 | 10 | 5  | 1  | 15                |
| Industri                      | 10 | 6  | 4  | 1  | 1                 |
| Lager                         | 10 | 6  | 2  | 1  | 5                 |

\* För småbostadshus upp till 40kvm gäller totalt 35 platser/1000 BTA inkl. besök inom zon A med kriterier att reduktionspaket nedan används.

<sup>#</sup> Livsmedel, Tobak, Tidningar, Blommor, Systembolag, Apotekens receptfria och egenvårdsprodukter samt övrig dagligvaruhandel.

<sup>¤</sup> Beklädnadshandel, Fritidsvaruhandel, Hemutrustningshandel samt övrig sällanköpsvaruhandel.

<sup>^</sup> Yta bör även reserveras för uppställning av barnvagnar. Cykelparkering bör utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar och cyklar med cykelkärra. <sup>¤#</sup>



## REDUKTIONSPAKET

Flexibla parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen erbjuds mot att byggherren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. För att en sänkning ska bli aktuell behöver exploateringen ske i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik och cykelstråk. Till dessa lägen räknas primärt zon A och zon B.

Att erbjudas möjlighet till flexibla parkeringstal är ingen rättighet byggherren har, utan avgörs av kommunen. Upplägget medför totalt sett en subvention för byggherren i form av lägre anläggningskostnader. Trafikplanen och underliggande planer framhäver att andelen hållbara resor i kommunen ska öka. Kommunen erbjuder då nedanstående reduktionspaket för att möjliggöra fler hållbara resor. En beskrivning av åtgärderna ska redovisas i samband med bygglovsansökan.

Inom zon A och B är kostnaden för en plats i parkeringshus med parkeringsfriköp väldigt stor. Incitamentet blir då att exploatörerna investerar i kommunala reduktionspaket som ger ett större samhällsvärde. Kostnaden för att bygga ett parkeringshus (1-2 plan) är ca 250-400 tkr.

Nedan finns en sammanfattningslista över tillgängliga paket för parkeringsreduktion med fördjupningar. En fastighet kan få maximalt 20% utfall med reduktionspaket. Reduktionspaketen kan inte appliceras på tillägg för besök utan endast för boende/arbetande.

Tabell 3: Sammanfattning över reduktionspaket. En fastighet kan få maximalt 20% utfall med reduktionspaket.

| Zon                    | A   | B   | C   |
|------------------------|-----|-----|-----|
| Kollektivtrafikpaket   | 10% | 10% | 10% |
| Bilpoolspaket          | 5%  | 5%  | 5%  |
| Laddinfrastrukturpaket | 5%  | 5%  | 5%  |
| Elcykelpaket           | 5%  | 5%  | 5%  |

### Kollektivtrafikspaket

- I tidigt skede ska hyresgäster och lägenhetsinnehavare informeras om att planeringen har utgått ifrån att främja hållbart resande och att tillgång till parkering är begränsad.
- Kontinuerlig marknadsföring av hållbara resealternativ ska riktas till de boende ifrån inflytt och minst två gånger per år, i tio år.
- Vid inflytt ska ett årskort, Västtrafiks 'Regionen runt 365 dagar' eller liknande, ingå till en vuxen per lägenhet och busskortet tillfaller den som blir folkbokförda på den aktuella adressen.
- Information och busskort är kopplat till lägenheten och till den folkbokförda.

### Bilpoolspaket

- Samtliga bostäder ska erbjudas kostnadsfritt medlemskap i bilpool i minst 10 år ifrån den dagen de flyttar in. Medlemskapet är kopplat till lägenheten och ska tillfalla de nya boende i lägenheten vid eventuellt byte av bostad.
- En parkeringsplats per 50 boende ska reserveras för bilpool. Om exploatören bygger 150 lägenheter så blir det 3 (tre) parkeringsplatser för bilpool.
- Bilpoolsbilarna ska ha egna platser utöver det reducerade parkeringstalet.
- Bilpoolsparkeringen ska ligga på kvartermark.
- Bilpoolsbilen ska vara tillgänglig för andra medlemmar utanför fastigheten att använda.
- Om det redan finns en tillgänglig bilpool, inom 300 meter, så kan exploatören komplettera bilpoolen upp till 5 bilar och få reduktionen med en bil per 50 lägenheter. I annat fall kan bilpool kompletteras i nästfallande 600 meter bort osv.

*Exempel: Bilpool med 1 (ett) fordon finns inom 300 meter ifrån fastigheten. Exploatören väljer att berika bilpoolen med 2 (två) fordon. Exploatören kan då tillgodoräkna sig ett reduktionstal på 5 % av antalet boende- och/eller verksamhetsparkeringar.*

### Laddinfrastrukturpaket

- Minst 40 % av parkeringsplatserna ska vara utrustade med laddboxar för elbilar.
- Minst 40 % av parkeringsplatserna ska vara förberedda för framtida behov av laddboxar.

### Elcykelpaket

- En elcykel utrustad med pakethållare, korg samt belysning ska ges till varje lägenhet vid inflytt till den som är folkbokförd på adressen.
- Elcykeln bör ha blivit utpekad som testvinnare av aktuellt eller föregående år av en oberoende testorganisation av produkter i sin tilltänkta miljö, utförda av oberoende experter. Elcykeln är kopplad till lägenheten och ska tillfalla de nya boende i lägenheten, i gott skick, vid eventuellt byte av bostad.

# Taxa för parkeringsavgifter i Kungälv kommun.

---

## Taxa

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Diarienummer:              | KS 2019/1765  |
| Dokumentansvarig:          | Strategisk Trafikplanerare                                |
| Beredande politiskt organ: | USU   |
| Beslutad av:               | Kommunfullmäktige   |
| Ersätter tidigare beslut   | KS2018/1926<br>KS2019/0300                                |
| Datum för beslut:          | 2019-12-05  |
| Giltighetstid:             | Från och med 2020-01-01, gäller tills ny taxa fastställts |
| Handläggare:               | Andreas Rutgersson  |



## Inledning

Taxan i Kungälv's Kommun skall indexregleras varje år med konsumentprisindex.

Indexreglering – Avgiftsbeloppen justeras med hänsyn till förändringar

i Statistiska centralbyråns konsumentprisindex med 2012 som basår.

Justeringen sker inför varje årsskifte. Omräkningen grundar sig på jämförelse mellan

oktoberindex för det innevarande året och oktoberindex för närmast föregående år.

## Parkeringsavgifter för Kungälv's kommun är:

### Taxa D (Dygnsbiljett)

50 kronor per dygn

Tidsperiod 1/1 – 31/12

### Taxa E (Enkelbiljett)

7 kronor per timme

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Vardagar: 08.00 -18.00

Dag före helgdag: **08.00 -18.00**

**Helgdagar: 08.00 -18.00**

2 kronor per timme

Vardagar: 18.00 -08.00

Dag före helgdag: 18:00-08:00

**Helgdagar: 18.00 -08.00**

### Taxa S (Sommarbiljett)

7 kronor per timme

Alla dagar: 08.00 -18.00

Tidsperiod 1/1 – 30/4, 1/10 – 31/12  
(Lågsäsong)

2 kronor per timme

Alla kvällar och nattetid: 18.00 -08.00

10 kronor per timme

Alla dagar: 08.00 -18.00

5 kronor per timme

Alla kvällar och nattetid: 18.00 -08.00

Tidsperiod 1/5 – 14/6, 16/8 – 30/9  
(Mellansäsong)

15 kronor per timme

Alla dagar: 08.00 -18.00

5 kronor per timme

Alla kvällar och nattetid: 18.00 -08.00

Tidsperiod 15/6 – 15/8  
(Högsäsong)



### **Taxa M (Månadsbiljett)**

400 kronor per månad

Parkering tillåten upp till 24 timmar i följd,  
dag före vardag och helgdag.

Tidsperiod 1/1 – 31/12

### **Taxa M+ (Månadsbiljett plus)**

450 kronor per månad

Parkering tillåten upp till 14 dygn i följd.

Tidsperiod 1/1 – 31/12

### **Taxa Å (Årsparkeringsbiljett)**

7200 kronor per år samt

300 kronor i ersättning för borttappat kort/tillstånd

Tidsperiod 1/1 – 31/12

### **Taxa N (Nyttokortsbiljett)**

Nyttokortstillståndsnivåer:

Nivå 1: 4 800 kronor per år

Nivå 2: 7 200 kronor per år

Nivå 3: 10 800 kronor per år

300 kronor i ersättning för borttappat kort/tillstånd

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Tidsperiod 1/1 – 31/12

Tidsperiod 1/1 – 31/12

### **Taxa U (Uppställningsplatsbiljetts)**

150 kronor per dygn

Uppställning av husbilar, fordonsklass II

Tidsperiod 1/1 – 31/12

# Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Jimmy Sandberg

2019-04-09

## **Taxa för felparkeringsavgifter(Dnr KS2019/0612) (Dnr KS2019/0612-1)**

### **Sammanfattning**

Parkeringsverksamhetens mål är att styra parkörer till att följa gällande regleringar och öka vilja att betala med de betalningsmöjligheter som ges via betalautomater och telefonparkering istället chansa och att parkera fel.

Dels för att få ökad effekt med parkeringsövervakning och för att inte parkörer ska tycka att det är billigt att parkera fel, behöver våra belopp för att felparkera justeras.

Men även för att beloppen ska matcha vår grannkommun, föreslås en höjning på rådande belopp för felparkering. Flera andra kommuner runt oss avser att även dom justera beloppen. Nuvarande belopp för tidsuppställning och avgift förslås höjas från nuvarande belopp 300 kronor till 500 kronor, nuvarande belopp för de punkter som innebär att det inte föreligger trafikfara eller risk för skada föreslås att höjas från 600 kronor till 800 kronor. Punkter som utgör trafikfara, fara och ändamålsplatser föreslås höjas från nuvarande 800 kronor till 1 000 kronor och slutligen punkten för att felparkera på en plats avsedd för rörelsehindrade föreslås att höjas från nuvarande 1 000 kronor till 1 300 kronor.

### **Juridisk bedömning**

Lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (FelPL) innehåller bestämmelser om sanktionssystemet vid överträdelser av de offentlighetsrättsliga parkeringsbestämmelserna. FelPL kompletteras av bestämmelserna i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift (FelPF). Av 1-2 §§ i FelPF framgår vilka överträdelse som medför att felparkeringsavgift ska erläggas. Enligt 2 a § FelPF fastställer kommunen felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 och högst 1 300 kronor. Felparkeringsavgifter får fastställas till skilda belopp för olika slags förseelser

Den föreslagna avgiftshöjningen är i enlighet med bestämmelser i FelPL och FelPF.

### **Bakgrund**

Regeringen ger kommunerna möjligheten att själva besluta sin taxa för sina utfärdade parkeringsanmärkningar. Det lägsta beloppet kommunen får införa är 75 kronor och det högsta är 1300 kronor. Den senaste tiden har det i media debatterats kring variationen i dessa avgifter mellan olika kommuner. Kungälv kommun har sedan länge ett aktivt samarbete med Göteborgs stad. Genom detta är det viktigt att vi marknadsanpassar nivåerna. Det ger också en tydligare styrning för vår parkeringsövervakning, då många idag medvetet parkerar fel, då konsekvensen är för liten. Detta framförallt där det är hög belastning på våra parkeringar i kustmiljön sommartid, men även i andra miljöer och året runt.

Förvaltningen har gjort en omvärldsanalys och rekommenderar därför efter detta att vi följer Göteborgs stads beslut. Detta ger en röd tråd och gör att variationerna minskar, Samtidigt ökar Kungälv kommun sina parkeringsintäkter, vilket gör att utökade intäkter balanserar upp ökade kostnader inom parkeringsområdet.

|                         |  |   |
|-------------------------|--|---|
| <b>TRAFIK GATA PARK</b> |   | ADDRESS Stadshuset · 442 81 Kungälv<br>TELEFON 0303-23 80 00<br>FAX 0303-190 35 E-POST<br>kommun@kungalv.se<br>HEMSIDA www.kungalv.se |
|-------------------------|--|---|

Idag finns fyra olika taxor baserade på felparkeringsorsak: 300, 600, 800 och 1 000 kronor. Felparkeringsavgiften för rörelsehindrad tillhör idag den allvarligaste överträdelsen i Taxa för felparkeringsavgift i Kungälvs kommun, den har ingen egen åtgärds punkt.

Omvärldsanalys har gjorts med Göteborgs kommun, Mölndals stad, Trollhättan kommun. Både Trollhättan och Mölndal arbetar med förslag för höjning.

Göteborg (Gjorde sin senaste justering 2018 i Augusti)  
Taxor: 600, 850 och 1 100 kronor.

Kungälv (med nuvarande taxa)  
Taxor: 300, 600, 800 och 1 000 kronor.

Kungälv (med föreslagen taxa)  
Taxor: 500, 800, 1 000 och 1 300 kronor.

### **Verksamhetens bedömning**

För att balansera taxorna mellan våra likvärdiga grannkommuner och då framförallt Göteborg och för att få bättre verkan i felparkeringsanmärkningarna, behöver dessa justeras upp. Genom att höja beloppen kommer styrning av de som aktivt felparkerar att minska och intäkterna kommer istället ske via våra betalningssätt såsom biljettautomater och telefonparkering. Kommunens parkeringsvakter har tydligt beskrivit att beloppet av 300 kronor för avgift och tid, är för lågt. Då flera aktivt väljer att parkera längre än tillåten tid eller erlagga avgift i framförallt området kring Koön och Marstrand. Transportstyrelsen har även redigerat åtgärds punkterna för felparkering och det är därför viktigt att våra styrande beslut speglar dessa nya punkter.

### **Bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål och relevanta styrdokument**

Förslaget ligger i linje med kommunfullmäktiges mål, för att näringsliv och medborgare ska känna ökat förtroende för kommunen. Detta genom att få ökad omsättning på parkeringar, vilket leder till bättre tillgång för handels kunder och medborgarna. När vår stad växer och förtätas, ökar behovet av en effektiv parkeringsövervakning. Politiken i Kungälv har även beslutat om att parkeringskollektivet självt ska finansiera parkeringsverksamheten, vilket innebär att de ökade kostnaderna för nya parkeringsanläggningar behöver kompenseras med fler betalande parkörer.

### **Bedömning utifrån ett barnperspektiv**

Förslaget bedöms inte beröra barnperspektivet.

### **Bedömning utifrån ett jämlikhetsperspektiv**

Förslaget bedöms inte beröra jämställdhetsperspektivet.

### **Teknisk bedömning/genomförandeplan**

Genomförandet görs i första hand för att få ett effektivt styrmedel och för att få fler att välja att betala i kommunens betallösningar, istället för att chansa och då riskera att få en parkeringsanmärkning eller kontrollavgift. Men även för att balansera taxan mot våra likvärdiga kommuner i närområdet. Med en stor och tät stadskärna ökar behovet. Med vår omvärldsanalys ser vi att Göteborgs stad redan höjt och att flertalet andra kommuner arbetar för att höja sin taxa. Då parkeringsfrågor ofta berör och upprör många, har även aspekten över att parkörer upprörs över höjningen tagits. Bedömningen är att det skulle uppröra ändå mer om vi tvingas höja taxan för parkeringsavgifterna med våra betalmedel ytterligare. Med föreslagen höjning berörs endast dom som felparkerar.

### **Ekonomisk bedömning**

Med föreslagen höjning av de olika beloppen, skulle förslaget ge en ökad intäkt till kommunen på ca: 1,3 Miljoner kronor. (Detta är baserat på de utfärdade parkeringsanmärkningarna och kontrollavgifterna som utfärdats under året 2018). Denna ökade intäkt kommer användas för att täcka upp ökade utgifter för driftskostnader och även återinvesteras i verksamheten. Detta gör att risken för att verksamheten ska bli skattefinansierad minskar. Dock kommer troligen antalet felparkeringsanmärkningar och kontrollavgifter att minska då fler istället väljer att betala sin parkering och följa den reglering som gäller på respektive plats. Förtätning av staden ger ett ökat behov av kontroll och minskningen av utfärdade kontrollavgifter/parkeringsanmärkningar kompenseras istället av att fler väljer att betala och parkera rätt.

### **Förslag till beslut**

1. Avgifterna för felparkering fastställs enligt 2 a § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift och höjs för respektive kategori av förseelse i enlighet med följande:

Från 300 kr till 500 kr

Från 600 kr till 800 kr

Från 800 kr till 1 000 kr

Från 1 000 kr till 1 300 kr

2. Felparkeringsavgifterna gäller från och med det datum detta beslut vinner laga kraft. Kommunfullmäktiges tidigare beslut om parkeringsavgifter 2016-04-21 (KS2015/2132) upphör därmed att gälla.

Mikael Svensson  
TF Enhetschef

Martin Hollertz  
TF Verksamhetschef

4(4)

Expedieras till:

För kännedom till:

| Kod | Beskrivning  | Text                       | Nytt Belopp |
|-----|--|----------------------------|-------------|
| 01  | 01. Stannat eller parkerat fordon på allmän plats inom tätbebyggt område som är terräng.   | Terräng                    | 1000        |
| 02  | 02. Stannat eller parkerat fordon på en gång- eller cykelbana.   | Gångbana                   | 1000        |
| 02  | 02. Stannat eller parkerat fordon på en gång- eller cykelbana.   | Cykelbana                  | 1000        |
| 02  | 02. Stannat eller parkerat fordon på en gång- eller cykelbana.   | Gång- och cykelbana        | 1000        |
| 03  | 03. Stannat eller parkerat fordon mot färdriktningen.  | Mot färdriktningen         | 1000        |
| 04  | 04. Stannat eller parkerat fordon på eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart.        | Övergångsställe            | 1000        |
| 04  | 04. Stannat eller parkerat fordon på eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart.        | Cykelöverfart/Cykelpassage | 1000        |
| 05  | 05. Stannat eller parkerat fordon i en vägkorsning eller inom 10 m från korsande körbanas närmaste ytterkant.                                | Vägkorsning                | 1000        |
| 06  | 06. Stannat eller parkerat fordon i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m fl.  | Linjetrafikkörfält         | 1000        |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Lastplats                  | 1000        |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | På- och avstigningsplats   | 1000        |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Taxiplats                  | 1000        |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Hållplats                  | 1000        |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Bokbussplats               | 1000        |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Ambulansplats              | 1000        |
| 07  | 07. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats.                     | Laddplats                  | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Buss                       | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | PRH                        | 1300        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | MC                         | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Utryckningsfordon          | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Beskickningsfordon         | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Lastbil                    | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Cykel                      | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Personbil                  | 1000        |
| 08  | 08. Stannat eller parkerat fordon för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag. | Taxi                       | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Ej i vägens längdriktning  | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Spärrområde                | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Heldr. linje/spärrområde   | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Fara/hinder                | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Skymt vägmärke/signal      | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | För nära körbanans mitt    | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Cykelfält                  | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Cykelöverfart/Cykelpassage | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Korsande cykelbana         | 1000        |
| 09  | 09. Stannat eller parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.   | Korsande gångbana          | 1000        |
| 20  | 20. Parkeerat fordon med något hjul utanför en uppställningsplats eller annan markering.   | Utanför uppställn.plats    | 800         |
| 21  | 21. Parkeerat fordon längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.   | P 24 tim                   | 500         |
| 22  | 22. Parkeerat fordon utan att giltig parkeringsbiljett eller motsvarande är synlig och läsbar.   | Utan att visa betalning    | 500         |

|    |   |                           |      |
|----|---|---------------------------|------|
| 23 | 23. Parkerat fordon utan att tiden på parkeringskiva ställts in.  | P-skiva Dold/Ej synlig.   | 500  |
| 23 | 23. Parkerat fordon utan att tiden på parkeringskiva ställts in.  | P-skiva felinställd.      | 500  |
| 24 | 24. Parkerat fordon framför en infart till en fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras. | Framför infart            | 800  |
| 25 | 25. Parkerat fordon på en huvudled.   | Huvudled                  | 800  |
| 26 | 26. Parkerat fordon på en gågata eller i ett gångfartsområde.   | Gångfartsområde           | 800  |
| 26 | 26. Parkerat fordon på en gågata eller i ett gångfartsområde.   | Gågata                    | 800  |
| 27 | 27. Parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Bredvid fordon/anordning  | 800  |
| 27 | 27. Parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Tillträde hindrat         | 800  |
| 27 | 27. Parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Mötesplats                | 800  |
| 30 | 30. Stannat eller parkerat fordon inom område där fordon inte får stannas eller parkeras.   | Område stanna/parkera     | 1000 |
| 31 | 31. Stannat eller parkerat fordon på plats där fordon inte får stannas eller parkeras.  | Plats stanna/parkera      | 1000 |
| 31 | 31. Stannat eller parkerat fordon på plats där fordon inte får stannas eller parkeras.  | Vändplats                 | 1000 |
| 34 | 34. Parkerat fordon inom område där fordon inte får parkeras.   | Område förbud att parkera | 800  |
| 34 | 34. Parkerat fordon inom område där fordon inte får parkeras.   | Servicetid dag            | 800  |
| 34 | 34. Parkerat fordon inom område där fordon inte får parkeras.   | Servicetid natt           | 800  |
| 35 | 35. Parkerat fordon på plats där fordon inte får parkeras.  | Plats förbud att parkera  | 800  |
| 35 | 35. Parkerat fordon på plats där fordon inte får parkeras.  | Vändplats                 | 800  |
| 35 | 35. Parkerat fordon på plats där fordon inte får parkeras.  | Servicetid natt           | 800  |
| 38 | 38. Parkerat fordon längre än tillåten tid.   | P 10 min                  | 500  |
| 41 | 41. Parkerat fordon utan att P-skiva eller motsvarande har använts.   | P-skiva saknas            | 500  |
| 42 | 42. Parkerat fordon enligt antecknad överträdelse.  | Punkt med p-förbud        | 800  |



## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Gustaf Stensjö

2023-08-25

### **Tjänsteutlåtande Styrdokument . revidering av Marstrand Hamns styrdokument (Dnr KS2023/1907-5)**

#### **Sammanfattning**

Kommunens styrdokument löper ut den 31 december 2023 och enligt policyn för styrdokument ska arbetet med revidering ske under en ny mandatperiods första år för att styrdokumentet ska kunna beslutas i samband med nästkommande årsskifte. Styrdokumenten gäller i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av mandatperiodens första år, om inget annat finns beslutat.

Vi har reviderat följande styrdokument som ligger inom Marstrands Hamns ansvarsområde: Regler för gods- och fordonsfärjetrafik med Kungälv kommunens färjor, Lokala regler för ordning och säkerhet inom Marstrands hamnområde och Taxa Marstrands Hamnområde. Dessa styrdokument innehåller endast redaktionella ändringar, jämfört med föregående versioner. Vidare har styrdokumenterna dessutom uppdaterats med den nya styrdokumentsmallen, enligt gällande grafisk profil.

Förslag till beslut är att kommunstyrelsen antar följande styrdokument:

- Lokala regler för ordning- och säkerhet inom Marstrands hamnområde
- Regler för gods- och fordonstrafik med Kungälv kommunens färjor

Förslag till beslut är att kommunstyrelsen och kommunfullmäktige fastställer följande styrdokument:

- Taxa Marstrands Hamnområde

#### **Juridisk bedömning**

Juridisk bedömning har beaktats, men bedöms inte tillföra något i ärendet då det endast innehåller redaktionella förändringar.

#### **Förvaltningens bedömning**

Kommunens styrdokument löper ut den 31 december 2023 och enligt policyn för styrdokument ska arbetet med revidering ske under en ny mandatperiods första år för att styrdokumentet ska kunna beslutas i samband med nästkommande årsskifte. Styrdokumenten gäller i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av mandatperiodens första år, om inget annat finns beslutat.

Vi har reviderat följande styrdokument som ligger inom Marstrands Hamns ansvarsområde: Regler för gods- och fordonsfärjetrafik med Kungälv kommunens färjor, Lokala regler för ordning och säkerhet inom Marstrands Hamnområde och Taxa Marstrands Hamnområde. Dessa styrdokument innehåller endast redaktionella ändringar, jämfört med föregående versioner. Vidare har styrdokumenterna dessutom uppdaterats med den nya styrdokumentsmallen, enligt gällande grafisk profil.

Syftena med styrdokumenterna är:



### **Regler för gods- och fordonsfärjetrafik med Kungälv's kommun's färjor**

Syftet med dokumentet är att klargöra regler för gods- och fordonsfärjetrafik med Kungälv's kommun's färjor. Detta för att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav samt upprätthålla säkerhet på färjor samt i Marstrand.

### **Lokala regler för ordning och säkerhet inom Marstrand's hamnområde**

Syftet med dokumentet är att klargöra lokala regler för ordning och säkerhet inom Marstrand's hamnområde. Detta för att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav samt upprätthålla ordning och säkerhet inom Marstrand's hamnområde.

### **Taxa Marstrand's Hamnområde**

Syftet med dokumentet är att klargöra de taxor som gäller inom Marstrand's hamnområde. Detta för att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav och upprätthålla transparens gällande de taxor som gäller inom Marstrand's hamnområde.

### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Revidering av styrdokument ligger i linje med det strategiska målet att medborgare och näringsliv ska känna ökat förtroende för kommunen, genom att kommunen kontinuerligt ska utveckla sina interna processer (och i detta fall regelverk och taxor) för att medborgare, organisationer och företag känner ett ökat förtroende för kommunen och dess verksamheter. Därigenom också det anknytande resultatmålet Förbättrat näringslivsklimat och kortare handlingsstider med bibehållen rättssäkerhet.

### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Arbetet med styrdokument har en koppling till mål 16 i Agenda 2030 och Fredliga och inkluderande samhällen, delmål 16.6 Bygg effektiva, tillförlitliga och transparenta institutioner, samt delmål 16.7 Säkerställ ett lyhört, inkluderande och representativt samarbete.

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Kommunens styrdokument löper ut den 31 december 2023 och enligt policyn för styrdokument ska arbetet med revidering ske under en ny mandatperiods första år för att styrdokumentet ska kunna beslutas i samband med nästkommande årsskifte. Styrdokumenten gäller i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av mandatperiodens första år, om inget annat finns beslutat.

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Revidering och översyn av styrdokument säkerställer att kommunen arbetar efter effektiva interna processer och gällande lagstiftning, vilket gynnar kommunens medborgare.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Bedömning har beaktats, men revideringen och översynen av styrdokument bedöms inte påverka varken medarbetares arbetsbelastning eller arbetsmiljö.

### **Ekonomisk bedömning**

Bedömning har beaktats, men revideringen av styrdokumentet bedöms inte ha någon ekonomisk påverkan då endast redaktionella förändringar gjorts.

### **Förslag till beslut**

Revidering av följande styrdokument: Regler för gods- och fordonsfärjetrafik, Taxa Marstrands Hamnområde och Lokala regler för ordning och säkerhet inom Marstrands Hamnområde.

Gustaf Stensjö  
Samordnare

Anders Holm  
Sektorchef

Expedieras till:

För kännedom till:

# Lokala regler för ordnings och säkerhet inom Marstrands hamnområde

---

## Styrddokumentet



|                            |   |
|----------------------------|---|
| Diarienummer:              | KS2017/2265                                       |
| Dokumentansvarig:          | Enhetschef Hamn                                   |
| Beredande politiskt organ: | Samhällsbyggnadsutskottet                         |
| Beslutad av:               | Kommunstyrelsen                                   |
| Datum för beslut:          | 2018-XX-XX  |
| Giltighetstid:             | 2019-01-31–2024-12-31                             |
| Handläggare:               | Eva-Lena Hessel Rydqvist<br>Marie Källvik Nilsson |



## Innehållsförteckning

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 1. Inledning .....               | 3 |
| 2. Syfte.....                    | 3 |
| 3. Mål och viljeinriktning ..... | 3 |
| 4. Regler.....                   | 3 |
| 5. Levandegöra .....             | 6 |
| 6. Uppföljning .....             | 6 |

## 1. Inledning

Kungälv kommun föreskriver följande med stöd av 1 § förordningen (SFS 1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (SFS 1993:1617).

## 2. Syfte

Syftet med dokumentet är att klargöra ordnings regler på offentliga platser inom Marstrands Hamnområde på Koön och Marstrandsön.

## 3. Mål och viljeinriktning

Målsättningen är att upprätthålla säkerhet och allmän ordning inom Marstrands hamnområde.

## 4. Regler

### Inledande bestämmelser

#### 1 §

Grundläggande bestämmelser om allmän ordning och säkerhet på offentlig plats finns i 3 kap ordningslagen.

Dessa lokala föreskrifter innehåller de ytterligare bestämmelser om ordning och säkerhet i Marstrands hamnområde som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen.

För den del av hamnområdet som är offentlig plats gäller även kommunens allmänna lokala ordningsföreskrifter.

#### 2 §

Dessa föreskrifter gäller i vatten och på land inom det hamnområde som markerats på den till föreskrifterna bifogade kartan.

#### 3 §

För att upprätthålla ordningen inom Marstrands hamnområde får hamnchefen anlita ordningsvakter i enlighet med § 3 lagen (1980:578) om ordningsvakter.

#### 4 §

Med fartyg/båt förstås i dessa föreskrifter varje föremål som används för transport på vatten och varje annat föremål, som kan förflyttas på eller i vatten.

## Trafikbestämmelser

### 5 §

Fartyg skall framföras i enlighet med gällande lagstiftning och transportstyrelsens gällande regelverk.

### 6 §

Flygplan och helikopter får inte landa inom hamnområdet utan tillstånd av Marstrands Hamnverksamhet.

### 7 §

Tomgångskörning, användande av laddningsaggregat, kompressor och dylikt är förbjudet.

## Förtöjning, förhalning, förflyttning m.m.

### 8 §

Fartyg får endast läggas, förtöjas eller ankras på plats som anvisats av hamnchef. Anvisningen kan begränsas till att avse viss tid.

Vid anvisande av tilläggs- och ankringsplats kan i allmänhet avseende fästas endast vid den ordning, i vilken fartygen ankommit till hamnen.

Yrkestrafik skall dock ha företräde framför nöjestrifik.

För fartyg som regelbundet anlöper hamnen kan tilläggsplats anvisas för helt eller delar av ett kalenderår.

Fartygets befälhavare skall hålla sig underrättad om vattendjupet vid anvisad tilläggs-, förtöjnings- eller ankarplats.

### 9 §

Gästande fritidsbåt, får endast lägga till vid särskilt anvisade gästplatser.

### 10 §

Årsförhyrd båtplats får bara användas av gästande fritidsbåtar efter tillstånd av både hamnchef och båtplatsinnehavaren.

### 11 §

Vid handelskajen skall båt förtöjas med långsidan mot kajen eller annan båt. Förtöjning vid bryggnock är förbjuden.

Alla båtar skall vara väl förtöjda och ordentligt avfendrade.

Jolle, dinge eller annat föremål får då båt är förtöjd inte placeras utanför relingen utan hamnchef medgivande.

## **Lastning, lossning, uppläggning av gods m.m.**

### 12 §

Gods, fordon eller annat material skall hanteras, läggas eller ställas upp på plats som anvisats av hamnbefälet och på sådant sätt att hamnytor, byggnader, gatubeläggningar eller annat inte skadas eller fara för person inte uppkommer. Brandvägar får inte blockeras.

## **Särskilda ordningsföreskrifter**

### 13 §

Innan ett större reparations- eller underhållsarbete eller motsvarande arbete från flotte eller dylikt påbörjas skall tillstånd inhämtas från hamnchef.

### 14 §

Innan ett fartyg tillfälligt görs manöverodugligt genom reparation eller motsvarande arbete skall tillstånd inhämtas från hamnchef.

### 15 §

Dykning och undervattensarbeten får ske endast efter tillstånd av hamnchef.

### 16 §

Rundkörning av propeller vid kaj får ske endast efter tillstånd av hamnchef.

### 17 §

Den som inom hamnområdet skadar fartyg, anläggning, gods eller någon annan egendom skall omedelbart anmäla detta till hamnchef.

### 18 §

Under lastning och lossning får öppen eld inte användas eller rökning förekomma i lastrum eller på däck invid lastlucka. Användning av öppen eld eller rökning får inte heller förekomma där anslag om sådant förbud finns.

### 19 §

Föreligger risk för att fartyg kan komma att sjunka och därigenom eller på annat sätt förorsaka avsevärd skada eller hinder för trafiken, äger hamnbefälet föreskriva att fartyget inte får införas till hamnområdet eller, om det befinner sig där, att det skall av befälhavaren bortföras.

### 20 §

Påfyllning av bränsletank är förbjudet inom området, utom vid sjöbensstationer.

## 21 §

Livräddnings- och brandsläckningsmaterial som är uppsatta på bryggor och kajer får under inga omständigheter användas till annat än avsett ändamål.

## 22 §

Under tiden 23.00 - 07.00 skall det vara lugnt och tyst i hamnområdet.

## 23 §

Hamnchef äger rätt att vidta och beordra åtgärder för att främja ordning och säkerhet inom hamnområdet.

## **Avgift för användning av Marstrands hamn**

## 24 §

För användning av Marstrands hamn har kommunen rätt att ta ut avgift enligt de grunder som har beslutats av kommunfullmäktige.

## **Ansvarsbestämmelser**

## 25 §

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5-7§§, 8§ första och fjärde stycket, 9-18§§ eller 20-22§§ kan dömas till penningböter enligt 3 kap 22§ andra stycket ordningslagen.

I ordningslagen finns också bestämmelser om föreläggande och förverkande.

## **5. Levandegöra**

Regelverket antas av Kommunstyrelsen och efter antagande så återfinns dokumentet på hemsidan

## **6. Uppföljning**

Lokala regler för ordning och säkerhet inom Marstrands hamnområde uppdateras vart fjärde år.



# Taxa Marstrands Hamnområde

---

Taxa gällande från och med 1 januari 2023,  
med reservation för förändringar.

Diarienummer: KS 2015/1950  
Dokumentansvarig: Hamnchef  
Beredande politiskt organ: Ekonomiberedningen  
Beslutad av: Kommunfullmäktige  
Handläggare: Eva-Lena Hessel Rydqvist

KUNGÄLV  
KOMMUN



ADRESS Hamngatan 33, 442 67 Marstrand  
TELEFON 0303-23 80 00  
HEMSIDA [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)

## Innehållsförteckning

|                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. Fordonstrafik .....    | 3 |
| 2. Färdtjänstresor .....  | 4 |
| 3. Hyra av färjan .....   | 5 |
| 4. Samlastningen .....    | 5 |
| 5. Gästhamn.....          | 6 |
| 6. Fasta båtplatser ..... | 7 |
| 7. Hamnavgiftsavtal ..... | 7 |



## 1. Fordonstrafik på Marstrandsfärjan.

Marstrands Hamn, Hamngatan 33, 442 67 Marstrand,  
0708-560 620 [www.kungalv.se/marstrandsfarjan](http://www.kungalv.se/marstrandsfarjan)

Mervärdesskatt är inkluderad i samtliga taxor. Dokumentet är relaterat till *Regler för gods- och fordonstrafik med Kungälv's kommuns färjor. Dnr KS2016/1035*

- 1.1 **Samlastningen:** se punkt 4. Gods under 999 kilo (max 400 kg per pall/kolli, 195 cm högt ) ska lämnas på samlastningsstationen, Koön, för vidare distribution till Marstrandsön, mot för tillfället gällande avgift.
- 1.2 **Fordon i nyttotrafik:** Gods över 999 kg kan transporteras enligt taxa nedan. Även när godset väger under 999 kg och nyttotrafikanten ändå önskar köra över det till Marstrandsön, gäller taxa nedan.  
Ansökan om enstaka överfart görs på blankett Specialöverfart 80-01.

### Ordinarie taxa:

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Moped klass I (registrerat fordon )  | 908 kronor              |
| Motorcykel   | 908 kronor              |
| Registrerad släpkärria eller båtkärria   | 908 kronor per hjulaxel |
| Personbil  | 908 kronor              |
| Släp till dito   | 303 kronor              |
| Skåpbil/pickup/lätt lastbil/minibuss   | 1213 kronor             |
| <i>*Upp till 3,5 ton totalvikt, passagerare- och lastutrymme är avskilt med fast vägg.</i> |                         |
| Släp till dito   | 303 kronor per hjulaxel |
| Fordon över 3,5 ton totalvikt  | 908 kronor per hjulaxel |
| Släp till dito   | 604 kronor per hjulaxel |
| Motorredskap/Terrängmotorfordon  | 2428 kronor/år          |

- 1.3 **Avgiftsfritt:** För cykel, lastmoped med eller utan last och för moped klass II, erläggs ingen avgift utöver personavgift. Utryckningsfordon och begravningsbil erlägger ingen avgift.
- 1.4 **Dispens:** När transport till Marstrandsön måste ske på andra tider eller andra fordonsvikter än tillåtet, se regelverket, tas en handläggningsavgift ut på 1459 kr för godkänt beslut. Ansökan görs på blankett: Dispens 80-02.
- 1.5 **Rabattkort:** Företag och föreningar med fordon i nyttotrafik (se regler) kan ansöka om rabattkort hos Hamnverksamheten i Marstrand. Kortet finns i tre storlekar:
- Kort A innehåller 24 biljetter, kostar 6532 kr och har en giltighetstid på 2 år.  
Kort B innehåller 12 biljetter, kostar 3272 kr och har en giltighetstid på 1 år  
Kort C innehåller 6 biljetter, kostar 1641 kr och har en giltighetstid på 1 år.

Rabattkortet gäller även för förare och passagerare.  
Kortet ska förvaras i bilen och uppvisas för däckspersonalen vid överfart.



Det kan förvaras på färjan, för en handläggningsavgift på 377 kronor per kort.  
Ansökan görs på blankett: Rabattkort för fordon i nyttotrafik 80-03

Antal biljetter för en fordonsresa tur och retur:

|   |                          |
|---|--------------------------|
| Moped klass I (registrerat fordon)  | 1 biljett                |
| Motorcykel  | 1 biljett                |
| Registrerad släpkärra eller båtkärra  | 1 biljett per hjulaxel   |
| Personbil   | 1 biljett                |
| Släp till dito  | 1 biljett per hjulaxel   |
| Skåpbil/pickup, lätt lastbil eller minibuss*  | 2 biljett                |
| <i>*Upp till 3,5 ton totalvikt, passagerare- och lastutrymme är avskilt med fast vägg</i> |                          |
| Släp till dito  | 1 biljett per hjulaxel   |
| Fordon över 3,5 ton totalvikt   | 2 biljetter per hjulaxel |
| Släp till dito  | 2 biljetter per hjulaxel |

- 1.6 På Marstrandsön boende folkbokförda personer kan ansöka om 2 klippkort på vardera 6 resor/år per hushåll för transport av fordon. Pris per kort 377 kronor.  
Ansökan görs på blankett 80-04.

På Marstrandsön fastighetsägande säsongsboende personer, kan efter intyg om ägarskap, ansöka om 1 klippkort om 4 resor/år per hushåll, för transport av fordon. Pris per kort 251 kronor. Ansökan görs på blankett 80-07.

Korten ska användas för privat bruk, är personliga och får ej överlåtas.  
Missbruk av kort kan leda till indragning. Önskar man få kortet hemskickat, sker betalning via faktura och extra administrationsavgift tillkommer på 30 kronor. Kort som önskas hämtas på färjan, ska hämtas inom 14 dagar från beställningsdatumet, och kan betalas med betalkort eller faktura.

- 1.7 Mantalsskrivna personer i Kungälv kommun, som på grund av hälsoskäl, och mot uppvisande av läkarintyg, måste använda bil för besök på vårdinrättning, erlägger avgift på 57 kronor för resa tur och retur samma dag.

## 2. Färdtjänstresor

Färdtjänstresor kan utföras med såväl privatbil som taxi. Intyg skall uppvisas vid anmodan. Alla i bilen ingår i en avgift. Färdtjänstresa får utföras dygnet runt.  
För färdtjänstberättigade utanför Kungälv kommun är avgiften för en resa tur och retur för närvarande 125 kr.

### 3. Hyra av färjan, 0703-46 99 22

Timtaxa debiteras per påbörjad timma med:

Vardagar 07.00 - 16.00 4 583 kr

Övrig tid samt lördagar, söndagar, helgdagar 8 265 kr

Hamnverksamheten Marstrand har möjlighet att lämna offert vid större arbete.

### 4. Samlastningen, Mjölkekilsgatan 24, 442 66 Marstrand

0703-46 22 55 [www.kungalv.se/samlastning](http://www.kungalv.se/samlastning)

Samlastningen kör gods mellan Koön och Marstrandsön.

Taxa för godstransporter:

| Vikt         | Avgift |
|--------------|--------|
| 1 - 9 kg     | 114 kr |
| 10 - 19 kg   | 154 kr |
| 20 - 49 kg   | 228 kr |
| 50 - 99 kg   | 314 kr |
| 100 - 149 kg | 381 kr |
| 150 - 199 kg | 456 kr |
| 200 - 249 kg | 541 kr |
| 250 - 299 kg | 610 kr |
| 300 - 399 kg | 655 kr |
| 400 - 499 kg | 690 kr |
| 500 - 599 kg | 724 kr |
| 600 - 699 kg | 770 kr |
| 700 - 799 kg | 798 kr |
| 800 - 899 kg | 838 kr |
| 900 - 999 kg | 912 kr |



**5. Gästhamnen, Hamngatan 42, 442 67 Marstrand**  
**0303-610 53 [www.marstrandsgasthamn.se](http://www.marstrandsgasthamn.se)**

**Avgift förbokning 265 kronor/bokning**

**Lågsäsong (1 oktober – 30 april)**

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Dagavgift                                  | 30 kr (kl. 08.00-18.00) |
| < 10 m                                     | 70 kr/dygn              |
| 10 - 13 m                                  | 100 kr/dygn             |
| 13 - 15 m                                  | 140 kr/dygn             |
| 15 - 18 m                                  | 160 kr/dygn             |
| 18 - 24 m                                  | 210 kr/dygn             |
| Därefter varje påbörjad 6-meters intervall | 70 kr/dygn              |

**För- och eftersäsong (1 maj – 14 juni samt 16 augusti – 30 september)**

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Dagavgift                                 | 70 kr (kl. 08.00 - 18.00) |
| < 10 m                                    | 205 kr/dygn               |
| 10 - 13 m                                 | 250 kr/dygn               |
| 13 - 15 m                                 | 360 kr/dygn               |
| 15 - 18 m                                 | 430 kr/dygn               |
| 18 - 24 m                                 | 670 kr/dygn               |
| Därefter varje påbörjad 6-metersintervall | 205 kr/dygn               |

**Högsäsong (15 juni – 15 augusti)**

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Dagavgift                                 | 80 kr (08.00 - 18.00) |
| < 10 m                                    | 330 kr/dygn           |
| 10 - 13 m                                 | 430 kr/dygn           |
| 13 - 15 m                                 | 590 kr/dygn           |
| 15 - 18 m                                 | 700 kr/dygn           |
| 18 - 24 m                                 | 1030 kr/dygn          |
| Därefter varje påbörjad 6-metersintervall | 330 kr/dygn           |

**Hedvigholmen, Koön (1 maj – 3 augusti)**

|  |             |
|--|-------------|
| < 10 m                                   | 115 kr/dygn |
| 10-13 m                                  | 230 kr/dygn |
| 13-15 m                                  | 340 kr/dygn |
| 15-18 m                                  | 430 kr/dygn |
| 18-24 m                                  | 530 kr/dygn |
| Därefter varje påbörjad 6-meterintervall | 115 kr/dygn |

**Vinterliggare i Gästhamnen ( 1 oktober – 15 april )**

**< 12 x 4 meter    648 kr/ månad**



ADDRESS Hamngatan 33, 442 67 Marstrand  
 TELEFON 0303-23 80 00  
 HEMSIDA [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)

**>12 x 4 meter 1 078 kr/ månad**  
**El tillkommer enligt gällande taxa.**

**6. Fasta båtplatser, Hamngatan 33, 442 67 Marstrand**  
**0303-23 99 42 [www.hamnkotoret@kungalv.se](mailto:www.hamnkotoret@kungalv.se)**

**Avgift för köplats 321 kronor/år**

**6.1 Fasta båtplatser**

Plats storlek, bredd i meter

|           |              |
|-----------|--------------|
| 1,0 meter | 1 533 kr/ år |
| 2,0 meter | 3 063 kr/ år |
| 2,5 meter | 3 829 kr/ år |
| 3,0 meter | 5 363 kr/ år |
| 3,5 meter | 6 257 kr/ år |
| 4,0 meter | 8 164 kr/ år |

**6.2 Bommar vid fasta båtplatser**

|           |              |
|-----------|--------------|
| 4,5 meter | 541 kr/ år   |
| 6,0 meter | 678 kr/ år   |
| 8,0 meter | 903 kr/ år   |
| 10 meter  | 1 174 kr/ år |

**7. Hamnavgiftsavtal**

Avtalsobjekt 1, nyttjanderättshavaren äger rätt att nyttja kommunens vattenområde för att bibehålla och underhålla kaj, 513 kr/meter/ år.

Avtalsobjekt 2, Kommunen svarar för drift och underhåll, nyttjanderättshavaren äger rätt att nyttja kommunalt vattenområdet, ytan ska hållas öppen för allmänheten, 513 kr/meter/ år

**KUNGÄLV  
KOMMUN**



ADDRESS Hamngatan 33, 442 67 Marstrand  
TELEFON 0303-23 80 00  
HEMSIDA [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se)



# Regler för gods- och fordonsfärjetrafik med Kungälv kommun färjor

---

## Regler

Diarienummer: KS2019/2087  
Dokumentansvarig: Marstrands Hamnverksamhet  
Beredande politiskt organ: Samhällsbyggnadsutskottet  
Beslutad av: Kommunstyrelsen § 83/2017  
Datum för beslut: 2017-03-22  
Giltighetstid: 2023-12-31  
Handläggare: Eva-Lena Hessel Rydqvist och Marie Källvik Nilsson



## Innehållsförteckning

|   |   |
|---|---|
| 1. Inledning .....                        | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument ..... | 3 |
| 3. Syfte.....                             | 3 |
| 4. Mål och viljeinriktning .....          | 3 |
| 5. Regler.....                            | 3 |
| 6. Levandegöra.....                       | 5 |
| 7. Uppföljning .....                      | 5 |
| 8. Ansökningshandlingar.....              | 5 |



## 1. Inledning

Dokumentet innefattar regler för den gods- och fordonsfärjetrafik som sker med Kungälv kommun färjor.

## 2. Relation till andra styrdokument

Dokumentet är relaterat till *Taxa för Marstrands hamnområde*. Dnr KS2015/1950

## 3. Syfte

Syftet med dokumentet är att klargöra regler för gods- och fordonsfärjetrafiken med Kungälv kommun färjor.

## 4. Mål och viljeinriktning

Målsättningen är att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav samt upprätthålla säkerhet på färjor samt i Marstrand

## 5. Regler

- a. För persontrafik gäller taxebestämmelser som utfärdas av Västtrafik AB.
- b. Trafiken ska upprätthållas så att bestämmelserna i gällande förordningar och särskilda av Transportstyrelsen utfärdade regler uppfylls. Färjorna ska vara besiktigade och försedda med giltiga certifikat.
- c. Trafiken ska ombesörjas av kommunstyrelsen eller av annan som kommunstyrelsen utser.
- d. Tjänstgörande färjepersonal ska bära synlig beteckning som anger dennes befattning.
- e. Om förare bryter mot gällande kommunal författningssamling kan tjänstgörande befälhavare förbjuda överfart på färjan.
- f. Fordonsförare ska göras uppmärksamma på att hela Marstrandsön är gågata och fordon skall framföras i gång fart. I och med det har fordonsförare väjningsplikt mot gående.
- g. Till Marstrandsön får endast överföras fordon i nyttotrafik. Behörig nyttotrafik är:
  - Fordon som nyttjas i yrkesmässig trafik för transport av gods.
  - Fordon som är fast inrett till arbetsplats för installation eller reparation av fast eller lös egendom.
  - Fordon som används för sjuktransporter och transporter för personer med funktionsnedsättning.
  - Utryckningsfordon.
  - Begravningsbil.
- h. Hästar ska förvaras i en djurtransport på färjan

- i. Larvfordon, bussar, motorcyklar samt moped klass 1 får endast trafikera Marstrandsön efter särskilt tillstånd av Hamnverksamheten.  
Ansök på blankett 80-01, handläggningstid tillkommer.  
Tillståndsavgift för motorcyklar och moped klass 1 framkommer i *Taxa för Marstrands Hamnområde KS2015/1950*
- j. På Marstrandsön boende mantalsskrivna personer har rätt att anskaffa 2 klippkort om vardera 6 resor/år per hushåll/fastighet för transport av fordon.

På Marstrandsön fastighetsägande säsonsboende personer har rätt att anskaffa 1 klippkort om 4 resor/ år per hushåll/fastighet för transport av fordon.

Korten ska användas för privat bruk, är personliga och får ej överlåtas.

Ansök på blankett 80-04. Missbruk av kort kan leda till indragning.

- k. Fordonsfärjetrafiken ska upprätthållas under följande tider:

*16 augusti- 14 juni*

Måndagar-fredagar(helgfria) kl. 06.00-18.10

Lördagar kl. 06.00-14.10

*15 juni-15 augusti*

Måndagar-lördagar (helgfria) kl. 06.00-11.25

Undantagna är fordon med boendekort, lastmopeder, mopeder klass II, cyklar, utryckningsfordon och begravningsbil.

- l. Dispens kan i undantagsfall ges för resor under tiden 15 juni – 15 augusti gällande måndag-fredag kl. 11.25 - 18.10, lördagar kl. 11.25 - 14.10. Handläggningsavgift framkommer i *Taxa för Marstrands Hamnområde KS2015/1950*  
Ansök på blankett 80-02.

För näringslivet särskilt viktiga godstransporter, före eller efter ordinarie färjetid, kan beviljas efter särskild framställan. Beställningen ska ske i förväg och därvid ska styrkas att transporten ej utan svårighet kan förläggas till ordinarie färjetid.  
Ansök på blankett 80-01.

Kommunen fritar sig från varje ansvar i händelse av uppkomna hinder för trafiken såsom ogynnsamma väderleksförhållanden, haverier eller andra orsaker utom kommunens kontroll.

## 6. Levandegöra

Regelverket antas av kommunstyrelsen och efter antagande så återfinns dokumentet på hemsidan.

## 7. Uppföljning

Regler för gods och fordonsfärjetrafik med Kungälv kommun färjor skall uppdateras var fjärde år.

## 8 Ansökningshandlingar

Ansökningshandlingar om dispens, tillstånd och beställning av färjetransport kan fås av Hamnverksamheten eller via hemsidan: [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se).

Ansökan skickas till:  
Hamnkontoret  
Hamngatan 33  
442 67 Marstrand

För allmän kännedom återfinns regler på [www.kungalv.se](http://www.kungalv.se) samt tillhandahålls på Hamnkontoret.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# Regler för gods- och fordonsfärjetrafik med Kungälv kommun färjor

---

Styrdokument

Diarie-/dokumentnummer: <KS202X/...>  
Beslut: <Datum-...Instans §.../År>  
Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling  
Ersätter tidigare beslut KS2019/2087  
Giltighetstid: 2027-12-31  
Dokumentansvarig: Enhetschef hamn  
Senast uppdaterad av: Eva-Lena Hessel Rydqvist



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Innehållsförteckning

|  |   |
|--|---|
| 1. Inledning.....                        | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument..... | 3 |
| 3. Syfte.....                            | 3 |
| 4. Mål och viljeinriktning.....          | 3 |
| 5. Regler.....                           | 3 |
| 6. Levandegöra.....                      | 5 |
| 7. Uppföljning.....                      | 5 |



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 1. Inledning

Dokumentet redogör regler för den gods- och fordonsfärjetrafik som sker med Kungälv kommun färdor.

## 2. Relation till andra styrdokument

Dokumentet är relaterat till Taxa Marstrands hamnområde. Dnr KS2015/1950.

## 3. Syfte

Syftet med dokumentet är att klargöra regler för gods- och fordonsfärjetrafiken med Kungälv kommun färdor.

## 4. Mål och viljeinriktning

Målsättningen är att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav samt upprätthålla säkerhet på färdor samt i Marstrand

## 5. Regler

- a För persontrafik gäller taxebestämmelser som utfärdas av Kungälv Kommun.
- b Trafiken ska upprätthållas så att bestämmelserna i gällande förordningar och särskilda av Transportstyrelsen utfärdade regler uppfylls. Färdorna ska vara besiktigade och försedda med giltiga certifikat.
- c Trafiken ska ombesörjas av kommunstyrelsen eller av annan som kommunstyrelsen utser.
- d Tjänstgörande färdpersonal ska bära synlig beteckning som anger dennes befattning.
- e Om förare bryter mot gällande kommunal författningssamling kan tjänstgörande befälhavare förbjuda överfart på färdor.
- f Fordonsförare ska göras uppmärksamma på att hela Marstrandsön är gångata och fordon skall framföras i gångfart. I och med det har fordonsförare väjningsplikt mot gående.





KUNGÄLV  
KOMMUN

- g Till Marstrandsön får endast överföras fordon i nyttotrafik. Behörig nyttotrafik är
- Fordon som nyttjas i yrkesmässig trafik för transport av gods.
  - Fordon som är fast inrett till arbetsplats för installation eller reparation av fast eller lös egendom.
  - Fordon som används för sjuktransporter och transporter för personer med funktionsnedsättning.
  - Utryckningsfordon.
  - Begravningsbil.
- h Hästar ska förvaras i en djurtransport på färjan
- i Larvfordon, bussar, motorcyklar samt moped klass 1 får endast trafikera Marstrandsön efter särskilt tillstånd av Hamnverksamheten.  
Ansök på blankett 80-01, handläggningstid tillkommer.  
Tillståndsavgift för motorcyklar och moped klass 1 framkommer i Taxa för Marstrands Hamnområde KS2015/1950
- j På Marstrandsön boende mantalsskrivna personer har rätt att anskaffa 2 klippkort om vardera 6 resor/år per hushåll/fastighet för transport av fordon.  
På Marstrandsön fastighetsägande säsongsboende personer har rätt att anskaffa 1 klippkort om 4 resor/ år per hushåll/fastighet för transport av fordon.  
Korten ska användas för privat bruk, är personliga och får ej överlåtas.  
Ansök på blankett 80-04. Missbruk av kort kan leda till indragning.  
Taxa är enligt *Taxa för Marstrands hamnområde. Dnr KS 2015/1950*
- k Fordonsfärjetrafiken ska upprätthållas under följande tider:
- 16 augusti- 14 juni
- Måndagar-fredagar(helgfria) kl. 06.00-18.10
- Lördagar kl. 06.00-14.10
- 15 juni-15 augusti
- Måndagar-lördagar (helgfria) kl. 06.00-11.25
- Undantagna är fordon med boendekort, lastmopeder, mopeder klass II, cyklar, utryckningsfordon och begravningsbil.
- l Dispens kan i undantagsfall ges för resor under tiden 15 juni – 15 augusti gällande måndag-fredag kl. 11.25 - 18.10, lördagar kl. 11.25 - 14.10. Handläggningsavgift framkommer i *Taxa för Marstrands Hamnområde KS2015/1950*  
Ansök på blankett 80-02.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

För näringslivet särskilt viktiga godstransporter, före eller efter ordinarie färjetid, kan beviljas efter särskild framställan. Beställningen ska ske i förväg och därvid ska styrkas att transporten ej utan svårighet kan förläggas till ordinarie färjetid.

Ansök på blankett 80-01.

Kommunen fritar sig från varje ansvar i händelse av uppkomna hinder för trafiken såsom ogynnsamma väderleksförhållanden, haverier eller andra orsaker utom kommunens kontroll.

## **6. Levandegöra**

Regelverket antas av kommunstyrelsen och efter antagande så återfinns dokumentet på hemsidan.

## **7. Uppföljning**

Regler för gods och fordonsfärjetrafik med Kungälv kommunens färjor skall uppdateras var fjärde år.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (4)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Sandra Vokstrup

2023-10-12

### **Marköverlåtelseavtal, del av Ytterby-Tunge 1:106, Entré Ytterby "område Q" (Dnr KS2022/1841-12)**

#### **Sammanfattning**

Bakgrunden till detta ärende är ett önskemål från områdets exploatör att teckna ett nytt avtal för att kunna påbörja byggnation i en annan del av detaljplaneområdet för "Entré Ytterby", där exploatören har markanvisning.

Det har tidigare tecknats ett avtal med exploatören avseende markköp i områdets västra del, beläget tidigare på Hollandsgatan. Detta avtal har förfallit, utifrån samförstånd mellan förvaltningen och exploatören med anledning av ovanstående önskemål.

Förvaltningen och exploatören har utifrån ovanstående tagit fram ett nytt föreslaget marköverlåtelseavtal, på ett markområde längst in på Hollandsgatan. I framtaget förslag till marköverlåtelseavtal regleras en försäljning av 1200 BTA (ca 1150 kvm mark) till Entré Ytterby AB. Byggrätten är lika stor som i tidigare tecknat marköverlåtelseavtal. Marköverlåtelsen som ska ske genom avstyckning och överlåtelseavtalet hänvisar till upprättat förslag på genomförandeavtal avseende genomförandefrågor. Köpeskillingen är 7 200 000 kronor, vilket är samma nivå som sattes i tidigare köpeavtal. Handpenning på 10 % är samma som tidigare köpeavtal och redan betald till kommunen.

Berört markområde för det nya avtalet utgår genom tecknande av föreslaget marköverlåtelseavtal, ur den markanvisning som är tecknad i Genomförandeavtal, undertecknat 2023-03-29, mellan kommunen och Exploatören. Ny markanvisning tecknas samtidigt, som en del i marköverlåtelseavtalet, för det "gamla" markområde, som inte längre omfattas av köp. Markanvisningen tecknas fram till 27 mars 2027, för att synkronisera med tiden i angränsande markanvisning.

Förvaltningen bedömer att föreslaget avtal främjar ett effektivt och gynnsamt genomförande av detaljplanen för Entré Ytterby.

#### **Juridisk bedömning**

Försäljningen sker i enlighet med Kommunallagen (1991:900) och EU:s statsstödsregler om försäljning av offentlig egendom.

Den kommunala likabehandlingsprincipen skall vara rådande norm vid försäljning av kommunal mark och att kommunallagen förbjuder stöd till enskilda. EU:s statsstödsregler ska säkerställa att Kommunen inte ska sälja fast egendom till ett pris som understiger marknadspriset. Inför upprättande av tidigare tecknat marköverlåtelseavtal har värdering av byggrättens marknadsvärde gjorts av två oberoende värderingsfirmor och priset är satt med ledning av dessa. Förvaltningen och exploatören är överens om att nu berört marköverlåtelseavtal i ska tecknas på likvärdiga villkor som tidigare upprättat marköverlåtelseavtal, där samma pris för markområdet används.

Marköverlåtelseavtalet har upprättats i enlighet med tillämpliga lagrum i Jordabalken (1970:994).

Avtalens innehåll har stämts av med kommunens kommunjurist.

#### **Förvaltningens bedömning**

#### *Bakgrund*

Föreslaget marköverlåtelseavtal avseende del av Ytterby-Tunge 1:106 sker som ett led i genomförandet av detaljplan "för bostäder och verksamheter Entré Ytterby", Pumpen 3, samt del av Ytterby-Tunge 1:11, 1:106 och 1:109 i Kungälv kommun, Västra Götalands län.

Bakgrunden till detta ärende är ett önskemål från områdets exploatör, Entré Ytterby AB, att byta markområde för byggstart inom detaljplanen Entré Ytterby.

Önskemål har kommit från exploatören att påbörja byggnation i områdets östra del, det vill säga längst in i område, där exploatören har en gällande markanvisning. Exploatörens önskemål grundar sig i att de ser flera fördelar med att påbörja byggnation längst in på gatan. Till exempel för att minska störningar av byggtrafik för de bostadsetapper där tidig inflyttning sker.

Det har tidigare tecknats ett avtal med exploatören avseende markköp i områdets västra del, beläget tidigare på Hollandsgatan. Det tidigare avtalet tecknades i samband med antagande av detaljplanen. Detta avtal har förfallit då ansökan om avstyckning inte skickats in inom angiven tid, detta utifrån samförstånd mellan förvaltningen och exploatören med anledning av ovanstående önskemål.

#### *Marköverlåtelseavtal*

Förvaltningen och exploatören har utifrån ovanstående tagit fram ett nytt marköverlåtelseavtal, på det markområde som exploatören önskar starta byggnation inom. Det nya förslaget på marköverlåtelseavtal baseras på tidigare tecknat marköverlåtelseavtal inom detaljplanen, men har anpassats för att stämma med det specifika markområdets förutsättningar.

I framtaget förslag till marköverlåtelseavtal regleras en försäljning av 1200 BTA (ca 1150 kvm mark) till Entré Ytterby AB. Byggrätten är lika stor som i tidigare tecknat marköverlåtelseavtal.

Marköverlåtelsen som ska ske genom avstyckning blir ett första steg i genomförande av bostadsbyggnation inom detaljplaneområdet.

Marköverlåtelseavtalet hänvisar till upprättat förslag på genomförandeavtal avseende genomförandefrågor.

Köpeskillingen är 7 200 000 kronor, vilket är samma nivå som sattes i tidigare köpeavtal. Handpenning på 10 % är samma som tidigare köpeavtal och redan betald till kommunen.

#### *Markanvisning*

Berört markområde för det nya avtalet ingår i sedan tidigare tecknad markanvisning till Entré Ytterby AB. Detta markområde utgår genom tecknande av föreslaget marköverlåtelseavtal, ur den markanvisning som är tecknad i Genomförandeavtal, undertecknat 2023-03-29.

Ny markanvisning tecknas samtidigt, som en del i marköverlåtelseavtalet, för det "gamla" markområde, som inte längre omfattas av köp. Då tidigare tecknat marköverlåtelseavtal för detta område förfallit bedöms det lämpligt att upprätta markanvisningsavtal på detta markområde. Markanvisningen tecknas på likvärdiga villkor som den markanvisning som sedan tidigare är tecknad på angränsande markområde, med exploatören Entré Ytterby AB. Markanvisningen tecknas fram till 27 mars 2027, för att synkronisera med tiden i angränsande markanvisning.

#### *Förvaltningens bedömning*

Förvaltningen ser inte att det finns några hinder för Kommunen som talar för att exploatörens önskemål inte kan tillgodoses. Förvaltningen bedömer att föreslaget avtal främjar ett effektivt och gynnsamt genomförande av detaljplanen för Entré Ytterby.

### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunstyrelsens resultatmål kommunfullmäktiges strategiska mål**

#### *Förbättrat näringslivsklimat*

Genom tecknande av berört avtal tillmötesgår kommunen exploatörens önskemål om byggnadsordning inom berörd detaljplan. Avtalet underlättar byggprocessen för exploatören.

*Planeringsberedskap skall finnas för bostäder, verksamhetsmark och handel*

Området som föreslås försäljas genom upprättat avtal ligger inom en antagen detaljplan. Tecknandet av avtalet är en del i att planera byggnation inom område på ett för marknaden attraktivt sätt, att bygga inifrån och ut.

#### *Minskade utsläpp i luft och vattendrag och minskat klimatavtryck*

Området, som är planerat för bostäder, är lokaliserat med centralt läge i Ytterby med gång och cykelavstånd till busshållplats, Ytterby station och service på orten. Med ökat bostadsutbyggande ökar också underlaget för god kollektivtrafik.

#### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Området ligger inom en antagen detaljplan, i detaljplanens planbeskrivning redogörs för planområdets förhållande till miljömål som bedömts relevanta för detaljplanen och dess område.

#### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Förvaltningen har gjort ett avsteg från kommunens styrdokument "Riktlinjer för markanvisning och exploateringsavtal och medfinansieringsersättning", KS2019/0931. I riktlinjerna anges en markanvisningstid på 24 månader. I marköverlåtelseavtalet anges en markanvisningstid fram till 29 mars 2027, dvs ca 3år och 5 månader. Orsaken till detta är bedömningen att denna markanvisning bör synkronisera i tid med den tidigare markanvisning som gjorts, till samma aktör, på angränsande markområden. Angränsande markanvisning sattes till 48 månader, fram till 29 mars 2027. Detta då Kommunen innan marken kan tillträdas och bebyggas ska genomföra geotekniska förstärkningsåtgärder, marksanering och omläggning av VA-ledningar vilket innebär en fördröjning för Exploatören som i normalfallen inte uppkommer vid markanvisning.

#### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Det är positivt för Kungälv's medborgare att det byggs bostäder i lägen med service och kommunikation.

#### *Barnperspektivet:*

Barnfamiljer kommer att bo och röra sig inom området. I direkt anslutning till planområdet ligger Kastellegårdsskolan, som kan nås utan att vägar korsas.

#### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Denna rubrik bedöms inte relevant i detta ärende.

#### **Ekonomisk bedömning**

Förvaltningen bedömer inte att tecknande av detta marköverlåtelseavtal innebär någon ekonomisk skillnad för kommunen jämfört med tidigare tecknat marköverlåtelseavtal för angränsande markområde. Detta då avtalet tecknas på samma ekonomiska villkor som tidigare avtal.

#### **Förslag till beslut**

1. Upprättat marköverlåtelseavtal med markanvisning för del av Ytterby-Tunge 1:106 med Entré Ytterby AB godkänns.
2. Utskottet för samhälle och utvecklings ordförande samt sektorchef samhälle och utveckling får i uppdrag att underteckna upprättat marköverlåtelseavtal.

Anders Holm  
Sektorchef Samhälle och utveckling

Fredric Arpfjord  
Verksamhetschef Planering och myndighet

Expedieras till: Entré Ytterby AB – Att. Bertil Börjesson, Box 600, 442 17 Kungälv

För kännedom till: Sandra Vokstrup – Enheten Kart och Mark  
Boris Damljanovic – Enheten Kart och Mark  
Fredric Arpfjord – Verksamhet Planering och Myndighet



# MARKÖVERLÅTELSEAVTAL

## A. PARTER

|                 |  |                     |
|-----------------|--|---------------------|
| <b>Köpare:</b>  | <b>Entré Ytterby AB</b><br>Box 600, 442 17 Kungälv<br>(nedan kallad Exploatören) | org.nr: 559274-1713 |
| <b>Säljare:</b> | <b>Kungälv kommun</b><br>442 81 Kungälv<br>(nedan kallad Kommunen)               | org.nr: 212000-1371 |

Mellan ovanstående parter har följande överenskommelse tecknats:

## B. BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

### B.1. Bakgrund och syfte

Detta marköverlåtelseavtal avseende marköverlåtelse inom Ytterby-Tunge 1:106 sker som ett led i genomförandet av detaljplan "för bostäder och verksamheter Entré Ytterby", Pumpen 3, samt del av Ytterby-Tunge 1:11, 1:106 och 1:109 i Kungälv kommun, Västra Götalands län.

I samband med antagande av detaljplanen tecknades ett marköverlåtelseavtal avseende område X, se rödmarkerat markområde på bilaga K4. Avtalet som låg till grund har förfallit då ansökan om avstyckning inte skickades in i rätt tid. Parterna är överens om att teckna ett nytt marköverlåtelseavtal, men då på område Q. Detta då exploatören ser flera fördelar med att påbörja byggnation längst in i området och sedan bygga utåt. Berört markområde, område Q, utgår, genom tecknande av detta marköverlåtelseavtal, ur den markanvisning som är tecknad i Genomförandeavtal, undertecknat 2023-03-29, Se bilaga G1.

Till avtalet hör bilagda handlingar:

Bilaga K4: Karta över överlåtett område  
Bilaga K2: Karta för åtgärder inom detaljplaneområdet  
Bilaga G1: Genomförandeavtal  
Bilaga F2: Fastighetsutdrag

## C. MARKÖVERLÅTELSE

### C.1. Överlåtelseförklaring

Kommunen överlåter och försäljer härmed med full äganderätt till köparen den del av fastigheten Ytterby-Tunge 1:106, som är markerad med Q och blå markering på bilaga K4, ca 1150 kvm (nedan i detta avtal kallad Exploateringsfastigheten).

### C.2. Köpeskilling

Köparen ska betala 7 200 000 [SJUMILJONERTVÅHUNDRATUSEN] kronor i köpeskilling.

Köpeskillingen är inklusive gatukostnader och baserad på en planerad byggnation på 1200 kvm BTA inom Exploateringsfastigheten.

Köpeskillingen har baserats på värderingar, för bostadsrätt, utförda av opartiska värderingsmän.

### **C.3. Köpeskillingens erläggande**

#### **C.3.1. Handpenning**

Handpenning på 10% av köpeskillingen är erlagd sedan tidigare till Kungälv kommun.

Erläggandet av köpeskillingen sker genom faktura som skickas från Kommunen.

#### **C.3.2. Resterande Köpeskilling**

Resterande del av ersättningen erläggs senast 40 dagar efter att startbesked för byggnation/grundläggning på berört markområde beviljats.

Erläggandet av köpeskillingen sker genom faktura som skickas från Kommunen.

#### **C.3.3. Utebliven betalning**

Om Exploatören inte betalat Köpeskilling enligt ovan, äger Kommunen rätt att häva köpet eller kräva fullgörande av köpet. Om Kommunen nyttjar sin rätt att häva köp enligt denna punkt är handpenningen, dvs 10 % av köpeskillingen förfallen, och ska inte återbetalas till Exploatören. Ska betalningen fullgöras är Exploatören skyldig att betala dröjsmålsränta enligt lag.

### **C.4. Köpebrev**

På tillträdesdagen, när Exploatören betalat Köpeskillingen för Exploateringsfastigheten enligt punkt 3.1 ovan, ska köpebrev upprättas och kvitteras för att sedan överlämnas till Exploatören, som bekräftelse på fullgjord betalning. Exploatören ansöker sedan om lagfart.

### **C.5. Tillträdesdag**

Tillträde sker då samtliga kriterier är uppfyllda, dvs då avstyckning vunnit laga kraft, köpeskillingen är betald och startbesked beviljats, om inget annat överenskommes.

Äganderätten övergår först på tillträdesdagen.

#### **C.5.1. Innan tillträde**

Exploatören har möjlighet att innan tillträdet, efter samråd med Kommunen, utföra erforderliga undersökningar av markförhållandena. Om exploateringen inte fullföljs förbinder sig Exploatören att återställa marken i ursprungligt skick, om Kommunen så fordrar.

### **C.6. Likvidavräkning**

På tillträdesdagen ska en likvidavräkning upprättas i vilken avräkning av intäkter och kostnader ska justeras mellan parterna. Intäkter och kostnader hänförliga till fastigheten för tiden före tillträdesdagen svarar Kommunen för medan Exploatören svarar för intäkter och kostnader som uppkommer från och med tillträdesdagen.

Vad avser kommunal fastighetsskatt är parterna införstådda med att betalningsskyldigheten belastar den av dem som är ägare av fastigheten den 1 januari respektive år. Parterna är överens om att avräkning och fördelning av fastighetsskatten ska ske parterna emellan på tillträdesdagen på sätt som angivits ovan.

### **C.7. Detaljplanekostnader**

Då Exploatören betalat del av framtagandet av detaljplanen behöver Exploatören, vid köp av mark inom exploateringsområdet inte betala ytterligare plankostnader med anledning av berörd detaljplan.

### **C.8. Penninginteckningar**

Kommunen garanterar att Exploateringsfastigheten på tillträdesdagen inte besväras av några penninginteckningar.

### **C.9. Lagfartskostnader**

Med köpet förenade lagfarts- och stämpelkostnader betalas av Exploatören.



### **C.10. Vite**

Kommunen äger rätt att kräva vite uppgående till 100 000 kronor per påbörjat kvartal varmed byggstarten senareläggs om Exploatören inte påbörjar byggnationen inom 18 månader från det datum då Exploateringsfastigheten tillträtts.

Vite ska inte utgå om försenad byggstart beror på att Kommunen inte, i sådan utsträckning att byggnation av bottenplatta inte kan påbörjas, sanerat kvartersmarken, inte färdigställt och driftsatt ny överföringsledning och pumpstation, inte färdigställt allmän plats så att åtkomst är möjlig eller inte genomfört geotekniska stabiliseringsåtgärder vid bäckfåran.

Vite ska inte heller utkrävas i det fall villkoren och förutsättningarna på marknaden för bostäder väsentligt förändrats efter det att respektive delområde tillträtts, det gäller dock bara så länge de väsentligen försämrade förutsättningarna på marknaden för bostäder råder.

Tidsfristen innan vite börjar löpa förlängs med motsvarande den tid som möjlig byggstart senareläggs, med hänsyn tagen till extrem väderlek och eventuella hinder på grund av myndighetsbeslut, marksanering, geotekniska förstärkningåtgärder etcetera.

Med byggstart menas att bottenplattan för minst en huvudbyggnad inom berört delområde är gjuten.

### **C.11. Gatukostnadsersättning**

När Exploatören till alla delar fullgjort sina förpliktelser enligt Marköverlåtelseavtalet är exploateringsfastigheten befriad från att betala ytterligare ersättning för gatukostnad i enlighet med berörd Detaljplan. Friskrivningen gäller dock inte ersättning för arbeten på gata och allmän platsmark till följd av att Detaljplanen ändras eller ny detaljplan vinner laga kraft.

### **C.12. Beskrivning av Exploateringsfastigheten**

#### **C.12.1. Servitut och nyttjanderätter**

Kommunen garanterar att Exploateringsfastigheten, på tillträdesdagen, inte belastas av inskrivet eller oinskrivet servitut eller nyttjanderätter eller annan begränsad sakrätt, utöver vad som framgår i detta avtal samt av bifogat registerutdrag, bilaga F2.

#### **C.12.2. Skick**

Exploatören har beretts tillfälle att undersöka fastigheten innan köp. Inom området krävs sanering av noterade markföroreningar och inom detaljplaneområdet krävs geotekniska förstärkningsåtgärder, mer information om detta finns i Genomförandeavtalet punkt 6.3 och 6.4, se bilaga G1.

## **D. AVSTYCKNING**

### **D.1. Ansökan om avstyckning**

Exploateringsfastigheten ska avstyckas genom Lantmäteriförrättning. När detta marköverlåtelseavtal vunnit laga kraft ska Kommunen ansöka om avstyckning av Exploateringsfastigheten till Lantmäterimyndigheten. Exploatören bekostar lantmäteriförrättningen med därtill hörande kostnader. Detta sker genom vidarefakturering från Kommunen, om inget annat överenskommes.

Exploatören biträder härmed ansökan om avstyckning.

#### **D.1.1. Gemensamhetsanläggning**

Gemensamhetsanläggning med tillhörande samfällighetsförening ska bildas där så erfordras. Exploatören ansvarar för eventuell ansökan och bekostar lantmäteriförrättning för eventuell gemensamhetsanläggning.

#### **D.1.2. Servitut**

Följande servitut finns eller ska bildas:

- Ett servitut till förmån för Kommunens fastighet Ytterby-Tunge 1:106 (härskande), belastande nybildad bostadsfastighet (tjänande), för att säkerställa rätten att ta väg (till fots och vid behov

med fordon med en max vikt 300kg över tjänande fastighet för åtkomst för allmänt underhåll av allmän plats, natur, längs med bäcken. Se röd markering på bilaga K2 för ungefärligt servitutsområde.

- Servitut till förmån för Kommunens fastighet Ytterby-Tunge 1:106 (härskande), belastande nybildad bostadsfastighet (tjänande), för att säkerställa rätten för åtkomst med fordon för allmänt underhåll av allmän plats, natur fram till åtkomstpunkter. Förslag på läge för åtkomstpunkter illustreras i grönt på bifogad karta, bilaga K2. Max belastning framgår av plankartan.
- Nyttjanderätsavtal finns mellan Kungälv kommun och Skanova, avseende ledningar som Skanova har över kommunal kvartersmark inom detaljplaneområdet. I samband med marköverlåtelse av kommunal mark ska ny separat rättighet för Skanova tillskapas och säkras inom mark som överläts till Exploatören. Karta över ledningarna överlämnas till Exploatören separat.
- Elledningarna finns inom exploateringsområdet som går in på eller ligger i direkt anslutning till kvartersmarken. Om dessa ledningar behöver flyttas med anledning av Exploatörens byggnation eller andra åtgärder inom kvarter ska detta genomföras och bekostas av Exploatören. Exploatören ansvarar för kontakt med Kungälv Energi avseende eventuell påverkan på dessa ledningar. Karta över ledningarnas läge överlämnas separat. För exakt läge i samband med projektering m.m. ska Kungälv Energi kontaktas.
- Befintliga kommunala vatten-, avloppsledningar går över exploateringsområdet. Dessa ledningar ska tas ur bruk. Skulle ledningarna vara i drift vid tillträde av exploateringsområdet ska ledningarna innan tillträdet säkras med avtalsservitut, fram till dess de tas ur drift.

Ingen ersättning ska utgå med anledning av servitut enligt denna punkt.

#### **D.1.3. Ledningsrätt och annan rättighet**

Framtida kommunala ledningar över kvartersmark säkerställs med ledningsrätt. Ledningsrätt för kommunala ledningar ska upplåtas utan ersättning.

Befintlig nyttjanderätt finns för FTI AB (Svenska Förpackningsinsamlingen AB) att nyttja ett markområde inom Ytterby-Tunge 1:106 för ändamålet återvinningsstation. Nyttjanderätten ska upphöra och Återvinningsstationen avvecklas från platsen innan tillträde sker och markarbetena påbörjas. Kungälv kommun ansvarar för kommunikationen med FTI. För ungefärligt läge se blå ring på bilaga K2.

## **E. MARKANVISNING**

### **E.1. Tidigare markanvisning**

Berört markområde, område Q, utgår, genom tecknande av detta marköverlåtelseavtal, ur den markanvisning som är tecknad i "Genomförandeavtal, undertecknat 2023-03-29", Se bilaga G1.

### **E.2. Ny markanvisning**

Exploatören ges härmed en markanvisning på del av Ytterby-Tunge 1:106, område X, markerat med rött i karta på bilaga K4.

Marköverlåtelseavtal och/eller fastighetsregleringsavtal för mark som tecknas utifrån markanvisningen ska baseras på principerna i framtaget genomförandeavtal, se bilaga G1. Kommande marköverlåtelser och/eller fastighetsregleringar ska också hänvisa till genomförandeavtalet avseende genomförandefrågor.

För markanvisningen gäller de vid undertecknandet gällande riktlinjerna för markanvisning, med undantag för vad som anges i detta avtal och tidigare tecknat genomförandeavtal, bilaga G1. Dessa finns angivna i dokumentet "Riktlinjer för markanvisning, exploateringsavtal och medfinansieringsersättning" som antogs av Kommunfullmäktige år 2019.

#### **E.2.1. Giltighet**

En markanvisning innebär ensamrätt att förhandla med kommunen om förutsättningar för köp av markanvisningsområdet. Markanvisningens giltighet är till och med 29 mars 2027 eller till den tidigare tidpunkt då hela markanvisningsområdet överlåtits till Exploatören eller fram till att det blir klarlagt att

Dnr: KS2022/1841

M2

avtal inte kan träffas mellan parterna, oavsett skäl. Kommunen kan förlänga markanvisningen efter giltighetstidens utgång, kommunen bedömer då om skäl för detta finns.

I det fall avtal avseende hela eller delar av markanvisningsområdet (område X) inte kan träffas mellan parterna före ovannämnda tidpunkt och förlängning av markanvisningen inte sker, upphör markanvisningen i sin helhet, utan krav på ersättning från någondera av parterna för till exempel nedlagda kostnader, utfört arbete eller svikna förhoppningar hänförliga till markanvisningsområdet.

## F. ÖVRIGT

### F.1. Genomförandefrågor

För genomförande av berörd detaljplan och byggnation finns ett framtaget genomförandeavtal, bilaga G1. Genomförandeavtalet ska gälla tillsammans med marköverlåtelseavtalet och de villkor och förutsättningar som beskrivs i genomförandeavtalet ska följas även för detta markområde.

### F.2. Överlåtelseförbud

Innan tillträdet får Exploatören inte överlåta avtalet på annan fysisk eller juridisk person utan Kommunens skriftliga medgivande.

### F.3. Tvist

Vid tvist gäller jordabalkens regler.

### F.4. Avtalets giltighet

Avtalet är giltigt under förutsättning att:

- det godkänns av Utskottet för Samhälle och Utveckling i Kungälv kommun genom beslut som vinner laga kraft.

Kungälv kommun skriver under avtalet när bifallsbeslut avseende avtalet är fattat av Utskottet för Samhälle och Utveckling i Kungälv kommun.

Detta marköverlåtelseavtal är upprättat i tre likalydande exemplar av vilka säljaren och köparen tar var sitt och ett skickas till Lantmäterimyndigheten.

Kungälv 202 - -

Säljare: Kungälv kommun

\_\_\_\_\_  
Jonas Andersson  
Ordförande i utskottet för samhälle och utveckling

\_\_\_\_\_  
Anders Holm  
Sektorchef Samhälle och Utveckling

Bevitning av säljarens namnteckning:

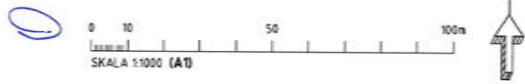
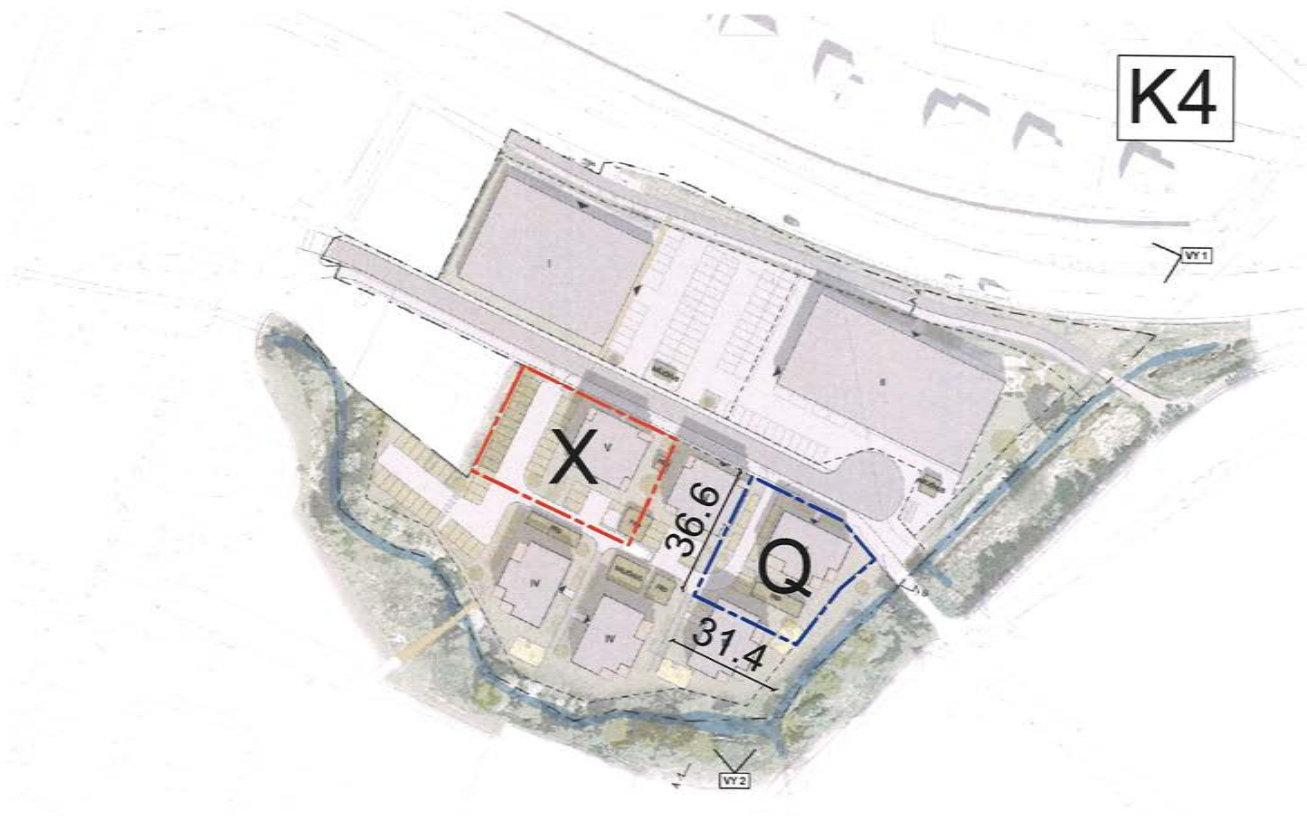
\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

Kungälv 2023 -10 - 13

Köpare: Entré Ytterby AB

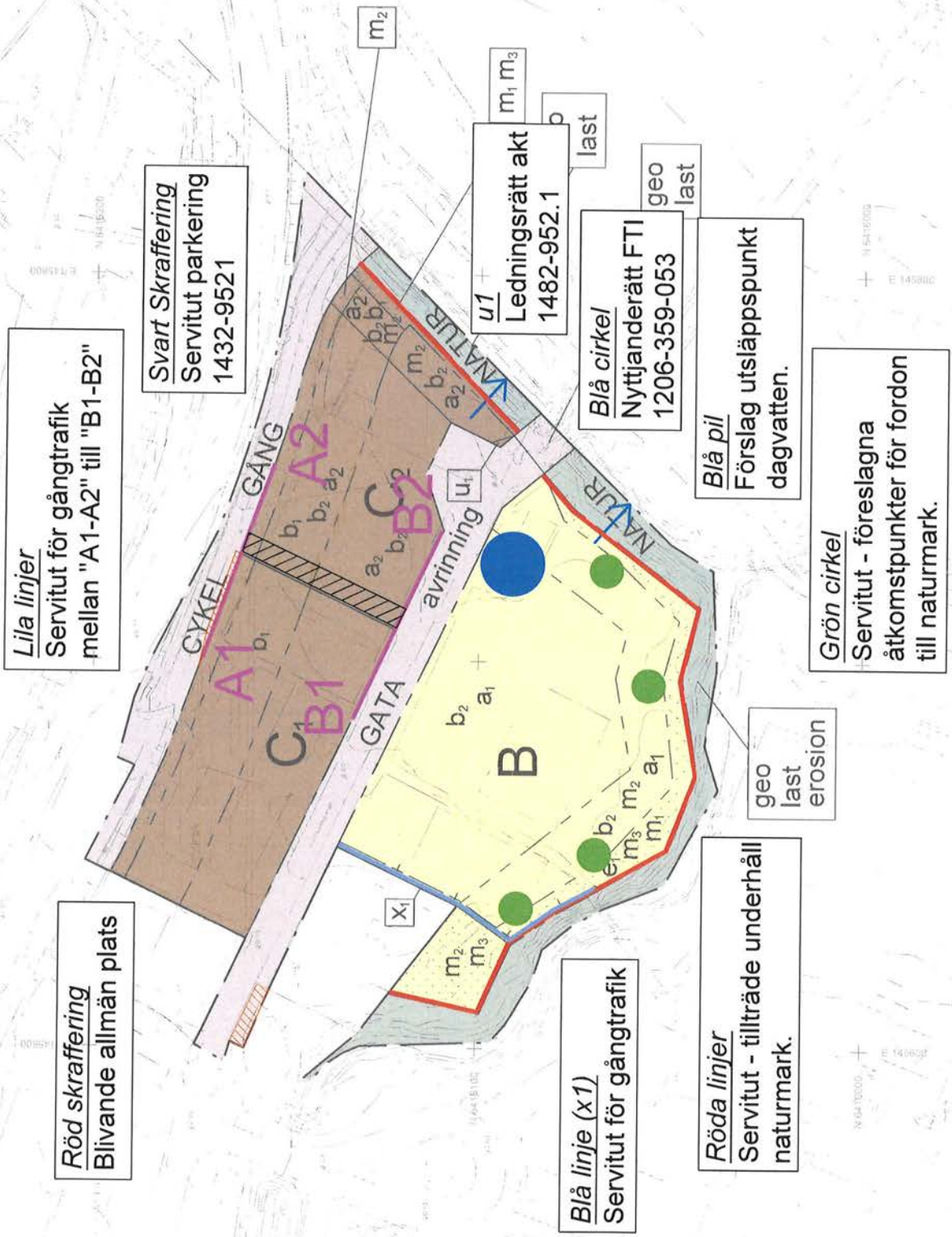
  
\_\_\_\_\_  
Bertil Börjesson

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande



Ritad av Kaka Arkitekter

# K2



Mellan **Entré Ytterby AB**, org.nr: 559274-1713, Box 600, 442 17 Kungälv (nedan kallad Exploatören) och **Kungälv kommun** (nedan kallad Kommunen) org.nr: 212000-1371, 442 81 Kungälv, gemensamt kallat Parterna, träffas härmed följande:

# GENOMFÖRANDEAVTAL

(nedan kallat Avtalet)

avseende marköverlåtelse och exploatering för detaljplan "för bostäder och verksamheter Entré Ytterby", Pumpen 3, samt del av Ytterby-Tunge 1:11, 1:106 och 1:109 i Kungälv kommun, Västra Götalands län.

Till Avtalet hör bilagda handlingar:

- Bilaga P1:** Plankarta och illustrationskarta detaljplanen, antagandehandling (ej lagakraftvunnen).
- Bilaga K1:** Karta för områdesindelning
- Bilaga K2:** Karta för åtgärder inom detaljplaneområdet
- Bilaga M1:** Marköverlåtelseavtal, område X
- Bilaga MB:** Moderbolagsborgen

## 1 BAKGRUND OCH SYFTE

Ny detaljplan, "Detaljplan för bostäder och verksamheter Entré Ytterby, Pumpen 3 samt del av Ytterby-Tunge 1:11, 1:106 och 1:109 Kungälv Kommun, Västra Götalands län" Dnr KS2015/1826 (nedan kallad detaljplanen), är framtagen och ska innan den blir gällande antas av Kommunfullmäktige i Kungälv kommun, bilaga P1. Detaljplanen har tagits fram genom så kallad byggherredriven planprocess.

Detaljplanen innebär att det längs delar av Hollandsgatan i Ytterby möjliggörs ny blandad bebyggelse som ska innehålla 8200 BTA bostäder (beteckningen B i detaljplanen) och 4600 BTA centrumfunktioner (beteckningen C i detaljplanen), varav 3200 BTA utgör byggrätt på nu obebbyggd mark. Kvartersmark inom detaljplaneområdet kommer preliminärt att byggas ut i etapper och indelas i en eller två bostadsrättsfastigheter, en hyresrättsfastighet och två centrumfastigheter, där Pumpen 3 är en befintlig redan bebyggd centrumfastighet.

Exploatören är införstådd med och accepterar att Kommunen ställer krav på att Exploatören ska uppfylla Detaljplanens syfte.

Samverkansavtal har ingåtts mellan Parterna den 2016-11-10 och 2016-12-05. Samverkansavtalet ersätts i sin helhet med Avtalet och tillhörande bilagor. Avtalet syftar till att reglera marköverlåtelse samt villkor för genomförande av planerad byggnationen inom detaljplaneområdet, dock inte Pumpen 3, där separat avtal tecknas med fastighetsägaren. Detaljplaneområdet exklusive Pumpen 3 benämns nedan exploateringsområdet/området.

## 2 DETALJPLAN

### 2.1 Plankostnad

Exploatören har finansierat framtagandet av berörd detaljplan. Efter överenskommelse ska en avräkning på 2,73 miljoner kronor göras och fakturering av de interna kommunala plankostnader som uppkommit efter 2021-12-01 ska inte faktureras. Sammantaget innebär detta att ersättningen till exploatören för nedlagda plankostnader uppgår till 3 miljoner kronor. Reglering av denna avräkning görs genom utbetalning från kommunen till exploatören i samband med att område X tillträds.

Då exploatören betalar del av framtagandet av detaljplanen behöver Exploatören, vid köp av mark inom exploateringsområdet inte betala ytterligare plankostnader med anledning av berörd detaljplan.

### 3 MARKÖVERLÅTELSE

Som ett led i genomförande av framtagen detaljplan ska flera marköverlåtelse och fastighetsregleringar genomföras.

#### 3.1 Försäljning av kommunal kvartersmark

Separata avtal avseende marköverlåtelse av kommunal kvartersmark ska tecknas. Prissättning och villkor ska baseras på det som avtalats i detta avtal.

##### 3.1.1 Område X:

Område X, röd skraffering i bilaga K1. Se separat tecknat marköverlåtelseavtal, bilaga M1.

### 4 MARKANVISNING

Exploatören ges härmed en markanvisning på del av exploateringsområdet, område Y och Z, markerat i karta, bilaga K1.

Marköverlåtelseavtal och/eller fastighetsregleringsavtal för mark som ingår i markanvisningen ska baseras på principerna i detta avtal. Kommande marköverlåtelse och/eller fastighetsregleringar ska också hänvisa till detta avtal avseende genomförandefrågor.

För markanvisning gäller vid tidpunkten gällande riktlinjer för markanvisning, med undantag för vad som anges i detta avtal. Dessa finns angivna i dokumentet "Riktlinjer för markanvisning, exploateringsavtal och medfinansieringsersättning" som antogs av Kommunfullmäktige år 2019.

#### 4.1 Giltighet

En markanvisning innebär ensamrätt att förhandla med kommunen om förutsättningar för köp av markanvisningsområdet. Markanvisningens giltighet är 48 månader från det att Avtalet har vunnit laga kraft eller till den tidigare tidpunkt då hela markanvisningsområdet överlåtits till Exploatören eller fram till att det blir klarlagt att avtal inte kan träffas mellan parterna, oavsett skäl. Kommunen kan förlänga markanvisningen efter giltighetstidens utgång, kommunen bedömer då om skäl för detta finns.

I det fall avtal avseende hela eller delar av markanvisningsområdet (område Y och Z) inte kan träffas mellan parterna före ovannämnda tidpunkt och förlängning av markanvisningen inte sker, upphör markanvisningen i sin helhet, utan krav på ersättning från någondera av parterna för till exempel nedlagda kostnader, utfört arbete eller svikna förhoppningar hänförliga till markanvisningsområdet.

#### 4.2 Förutsättningar för kommande marköverlåtelse

##### 4.2.1 Område Y

Område Y, markerat i bilaga K1. Köpeskillingen i marköverlåtelseavtalet ska för område Y sättas utifrån planerad byggrätt (BTA) inom område Y, minst 6000 kvm BTA.

Köpeskillingen för område Y ska baseras på två värderingar gjorda av oberoende värderingsmän, där hänsyn i värderingen tagits till planerad upplåtelseform. Värderingen ska göras i anslutning till att köpeavtal tecknas och genomförs för varje delområde. Kungälv kommun beställer värderingen och står för värderingskostnaden.

Område Y får delas upp i flera marköverlåtelse, minsta storlek på marköverlåtelse är 1000 BTA. Exploatören ska innan marköverlåtelse- eller fastighetsregleringsavtal tecknas för mark inom område Y meddela kommunen om byggnation av hyresrätter planeras inom berört delområde.

##### 4.2.1.1 Anpassning av BTA

I de fall slutligt medgiven byggrätt för bostads-/huvudbyggnaderna enligt beviljat bygglov avviker från den BTA-yta som avtalats i respektive köpehandling ska justering i form av avdrag eller tillägg av antal kvadratmeter BTA i kommande köpehandling göras. Detta för att anpassa totalt antal kvadratmeter BTA efter faktisk byggnation. Dock får antal BTA för ett delområde/köpehandling aldrig understiga 1000 BTA.

#### **4.2.1.2 Tilläggsköpeskilling och vite, hyresrätter**

Exploatören ska inom område Y, uppföra byggnader innehållande bostäder som upplåts med hyresrätter. Andelen hyresrätter ska motsvara cirka 30%, vilket Exploatören accepterat genom undertecknandet av Avtalet.

Om Exploatören vid köp erhållit reduktion på köpeskillingen utifrån upplåtelseformen hyresrätter och sedan bygger bostadsrätter ska en tilläggsköpeskilling avseende mellanskillnaden mellan byggrättsvärdet per BTA för hyresrätter respektive bostadsrätter erläggas till Kungälv kommun. Ett vite på 2 500 kr per kvm BTA ska också betalas till Kungälv kommun, då en förutsättning för markköpet är att hyresrätter upplåts. Detsamma gäller om en hyresrättsfastighet omvandlas till bostads- eller äganderättslägenheter inom 10 år från att Avtalet blivit giltigt. Tilläggsköpeskillingen och vitet ska justeras med KPI, från datum för tillträde av berört markområde till dag för registrerad omvandling.

Exploatören förbinder sig att ha med detta villkor i kontraktet vid försäljning av hyresfastigheten/ hyresfastigheterna, samt förbinda framtida köpare. I det fall Exploatören säljer vidare utan villkor om tilläggsköpeskilling och vite, är Exploatören ansvarig gentemot Kommunen att erlægga tilläggsköpeskilling, om ny ägare omvandlar till, eller bygger bostadsrätter eller ägarlägenheter. Kommunen har rätt att skriva in detta villkor i fastighetsregistret.

#### **4.2.2 Område Z**

Område Z, markerat i bilaga K1. För exploateringsområde planlagt för centrumändamål/lokaler skall köpeskilling baseras på områdets planlagda byggrätt.

Köpeskillingen för område Z ska baseras på två värderingar gjorda av oberoende värderingsmän. Värderingen ska göras i anslutning till att köpeavtal tecknas och genomförs för varje delområde. Kungälv kommun beställer värderingen och står för värderingskostnaden.

### **4.3 För alla delområden gäller:**

Äganderätten till marken övergår på tillträdesdagen.

#### **4.3.1 Erläggande av köpeskilling**

Handpenning på 10% av köpeskillingen ska erläggas senast 40 dagar efter att marköverlåtelseavtal eller fastighetsregleringsavtal undertecknats av båda parterna efter antagandebeslut av kommunen.

Resterande del av ersättningen för respektive markområden som överläts inom exploateringsområdet erläggs senast på tillträdesdagen alternativt senast 30 dagar efter det att fastighetsreglering av berört delområde vunnit laga kraft.

Om exploatören inte betalat Köpeskilling enligt ovan, äger Kommunen rätt att häva köpet eller kräva fullgörande av köpet. Om Kommunen nyttjar sin rätt att häva köp enligt denna punkt är handpenningen, dvs 10 % av köpeskillingen förfallen, och ska inte återbetalas till Exploatören. Ska betalningen fullgöras är Exploatören skyldig att betala dröjsmålsränta enligt lag.

#### **4.3.2 Tillträde, köpebrev, likvidavräkning**

Tillträdesdagen sker för fastighet som bildas genom avstyckning då avstyckning vunnit laga kraft, köpeskillingen är betald och startbesked beviljats, om inget annat överenskommes.

Tillträde till mark som överläts genom fastighetsreglering sker då fastighetsregleringen vunnit laga kraft och ersättning betalats.

Likvidavräkning ska upprättas på tillträdesdagen.

Äganderätten övergår på tillträdesdagen.

##### **4.3.2.1 Köpebrev**

Vid avstyckning ska köpebrev upprättas i samband med tillträdet, som bekräftelse på fullgjord betalning.

##### **4.3.2.2 Likvidavräkning**

På tillträdesdagen ska en likvidavräkning upprättas i vilken avräkning av intäkter och kostnader ska justeras mellan parterna. Intäkter och kostnader hänförliga till fastigheten för tiden före tillträdesdagen



svarar Kommunen för medan Exploatören svarar för intäkter och kostnader som uppkommer från och med tillträdesdagen.

Vad avser kommunal fastighetsskatt är parterna införstådda med att betalningsskyldigheten belastar den av dem som är ägare av fastigheten den 1 januari respektive år. Parterna är överens om att avräkning och fördelning av fastighetsskatten ska ske parterna emellan på tillträdesdagen på sätt som angivits ovan.

#### **4.3.2.3 Innan tillträde**

Exploatören har möjlighet att innan tillträdet, efter samråd med Kommunen, utföra erforderliga undersökningar av markförhållandena. Om exploateringen inte fullföljs förbinder sig Exploatören att återställa marken i ursprungligt skick, om Kommunen så fordrar.

#### **4.3.3 Lagfart och stämpelskatt**

Kostnader för stämpelskatt och expeditionsavgifter betalas i sin helhet av Exploatören.

#### **4.3.4 Penninginteckningar**

Kommunen garanterar att exploateringsområdet på tillträdesdagen inte besväras av några penninginteckningar.

#### **4.3.5 Vite**

Kommunen äger rätt att kräva vite uppgående till 100 000 kronor per påbörjat kvartal varmed byggstarten senareläggs om Exploatören inte påbörjar byggnationen inom 18 månader från det datum då respektive delområde tillträtts.

Vite ska inte utgå om försenad byggstart beror på att Exploatören inte kunnat tillträda marken pga. att Kommunen inte sanerat kvarteretsmarken, inte färdigställt och driftsatt ny överföringsledning och pumpstation, inte färdigställt allmän plats så att åtkomst är möjlig eller inte genomfört geotekniska stabiliseringsåtgärder vid bäckfåran.

Vite ska inte heller inte utkrävas i det fall villkoren och förutsättningarna på marknaden för bostäder eller lokaler väsentligt förändrats efter det att respektive delområde tillträtts. Det gäller bara så länge väsentligen försämrade förutsättningar på marknaden för bostäder respektive lokaler råder.

Tidsfristen innan vite börjar löpa förlängs med motsvarande den tid som möjligt tillträde senareläggs, med hänsyn tagen till extrem väderlek och eventuella hinder på grund av myndighetsbeslut, till exempel sanering av föroreningar.

Med byggstart menas att bottenplattan för minst en huvudbyggnad inom berört delområde är gjuten.

#### **4.3.6 Gatukostnadsersättning**

När Exploatören till alla delar fullgjort sina förpliktelser enligt Avtalet är blivande fastigheter inom exploateringsområdet befriade från att betala ytterligare ersättning för gatukostnad i enlighet med berörd Detaljplan. Detta gäller dock inte ersättning för arbeten på gata och allmän platsmark till följd av att Detaljplanen ändras eller ny detaljplan vinner laga kraft.

## **5 FASTIGHETSBILDNING / RÄTTIGHETER**

### **5.1 Lantmäteriförrättningar**

Kommunen ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning för avstyckning och fastighetsreglering från kommunal mark. Exploatören bekostar all fastighetsbildning med anledning av genomförande av detaljplanen inom exploateringsområdet. Kommunen fakturerar Exploatören för förrättningskostnaderna.

Om avstyckning av mindre fastighet inte medges av Lantmäteriet skall avstyckning och överlåtelse ske av hela område Y respektive Z. Nytt köpeavtal/fastighetsregleringsavtal ska då upprättas och köpeskillingen baseras på dess byggrättsyta men i övrigt med samma villkor som enligt Avtalet.

### 5.1.1 Inlösen allmän plats

Del av fastigheten Ytterby-Tunge 1:109 och del av Pumpen 3, markerade med röd skraffering på bilaga K2, utgör enligt Detaljplanen allmän plats. Det åligger Exploatören att komma överens med ägarna till dessa fastigheter om inlösen av den allmänna platsen vilken genom fastighetsreglering skall överföras till Kommunens fastighet. Separata överenskommelser upprättas för denna marköverföring.

Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning för överföring av dessa markområden. Exploatören ska ersätta Kommunen för de ersättningar som överenskommes och för förrättningskostnaden.

## 5.2 Servitut och nyttjanderätter

### 5.2.1 Nya rättigheter

Servitut ska etableras i den omfattning som krävs för att genomföra marköverlåtelseerna och exploateringen. Ingen ersättning ska erläggas för nedanstående nödvändiga rättigheter och servitut över kvartersmark. Servituten regleras ytterligare i kommande marköverlåtelseavtal och fastighetsregleringsavtal för berörda delområden.

Följande servitut skall bildas på berörda delar av exploateringsområdet:

- Ett servitut till förmån för Kommunens fastighet Ytterby-Tunge 1:106 (härskande), belastande nybildade bostadsfastigheter och centrumfastighet (tjänande), för att säkerställa rätten att ta väg (till fots och vid behov med fordon med en max vikt 300 kg) över tjänande fastighet för åtkomst för allmänt underhåll av allmän plats, natur, längs med bäcken. Se röd markering på bilaga K2 för ungefärligt servitutsområde.
- Servitut till förmån för Kommunens fastighet Ytterby-Tunge 1:106 (härskande), belastande nybildade bostadsfastigheter (tjänande), för att säkerställa rätten för åtkomst från Hollandsgatan med fordon för allmänt underhåll av allmän plats, natur, fram till ca 3-4 jämnt fördelade åtkomstpunkter i närhet naturmarken. Max belastning framgår av plankartan. Se gröna markeringar på bilaga K2 för föreslagna åtkomstpunkter.
- Servitut till förmån för Kommunens fastighet Ytterby-Tunge 1:106 (härskande), belastande Pumpen 3 eller nybildad centrumfastighet (tjänande), för gångväg, inkl. erforderliga anläggningar, mellan Hollandsgatan och Marstrandsvägen på sträcka mellan punkterna "A1-A2" och "B1 och B2" på bifogad karta, bilaga K2. Exploatören ansvarar för samråd med ägaren till Pumpen 3, avseende placering. Kan överenskommelse inte nås ska placeringen ske inom nybildad centrumfastighet, enligt stäcka i bilaga K2. Exploatören ansvarar för att anlägga och bekosta gångvägen.
- Servitut till förmån för Kommunens fastighet Ytterby-Tunge 1:106 (härskande), belastande nybildad bostadsfastighet (tjänande) för gångväg, inkl. erforderliga anläggningar, från Hollandsgatan fram till bäcken, i enlighet med x-område i detaljplanekartan. Exploatören ansvarar för att anlägga och bekosta gångväg i x-område inom detaljplan. Servitutsområde markerat x<sub>1</sub> i plankartan, bilaga P1 och med blått på bifogad karta, bilaga K2.
- För de fall exploatören väljer att leda fördröjt dagvatten direkt till bäcken ska servitut bildas för detta. Servitutet avser då förmån för nybildad bostadsfastighet respektive centrumfastighet (härskande), belastande Kommunens fastighet Ytterby-Tunge 1:106 och Ytterby-Tunge 1:11 (tjänande), att nedlägga och för all framtid bibehålla och underhålla dagvattenledning över kommunens fastighet till bäcken. Läge ej fastställt, förslag på ledningsläge, se blå pil på bifogad karta, bilaga K2.

### 5.2.2 Befintliga rättigheter

- Nyttjanderättsavtal finns mellan Kungälv kommun och Skanova, avseende ledningar som Skanova har över kommunal kvartersmark inom detaljplaneområdet. I samband med marköverlåtelse av kommunal mark ska ny separat rättighet för Skanova tillskapas och säkras inom mark som överläts till Exploatören. Karta över ledningarna överlämnas till Exploatören separat.
- Elledningar finns inom exploateringsområdet som går in på eller ligger i direkt anslutning till kvartersmarken. Om dessa ledningar behöver flyttas med anledning av exploatörens byggnation eller andra åtgärder inom kvarter ska detta genomföras och bekostas av exploatören. Exploatören ansvarar för kontakt med Kungälv Energi avseende eventuell

HL Oll

påverkan på dessa ledningar. Exploatören kontaktar Kungälv Energi för exakt läge av berörda ledningar.

- Vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar samt avloppspumpstation, går över/står på kvartersmark inom exploateringsområdet. Dessa kommer att tas ur drift innan exploatören påbörjar byggnation inom berörd mark. Avloppspumpstationen kommer att tas bort. Ledningar kommer att ligga kvar i marken. Se vidare punkt 6.2. Karta över ledningarna överlämnas till Exploatören separat, på grund av sekretess.

#### 5.2.2.1 Följande rättigheter ska upphöra:

- Befintligt servitut (Akt 1482-952.1 hos Lantmäteriet) till förmån för Pumpen 3 beläget på del av fastigheten Ytterby-Tunge 1:106 ska upphöra och tas bort från fastighetsregistret innan eller i samband med att berörd mark, inom område Z, avstyckas till en egen fastighet. Separat avtal ska tecknas mellan Kungälvs kommun och ägaren till Pumpen 3 avseende detta. Se svart skrafferat område, bilaga K2.
- Befintlig nyttjanderätt finns för FTI AB (Svenska Förpackningsinsamlingen AB) att nyttja ett markområde inom Ytterby-Tunge 1:106 för ändamålet återvinningsstation. Nyttjanderätten ska upphöra och Återvinningsstationen avvecklas från platsen innan markarbeten påbörjas. Kungälvs kommun ansvarar för kommunikationen med FTI. För ungefärligt läge se blå ring bilaga K2.

### 5.3 Ledningsrätt

Eventuella kommunala ledningar över kvartersmark säkerställs med ledningsrätt. Ledningsrätt för kommunala ledningar ska upplätas utan ersättning.

Ledningsrätt (Akt 1482-2018/90.1 hos Lantmäteriet) finns för kommunala VA-ledningar som delvis berör fastigheterna Ytterby-Tunge 1:106 och Ytterby-Tunge 1:11. Ledningsrätten ska fortsätta gälla i oförändrat läge. U-område lagt på berörd kvartersmark, se bestämmelsen u<sub>1</sub> på bilaga P1 och K2.

### 5.4 Gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggning med tillhörande samfällighetsförening ska bildas där så erfordras. Exploatören förbinder sig att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för erforderlig gemensamhetsanläggning med tillhörande samfällighetsförening innan marken säljs vidare till slutkund/bostadsrättsförening. Exploatören ansvarar för att slutkunden är väl informerad om de gemensamhetsanläggningar som dennes fastighet eventuellt ingår i.

## 6 ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR, TEKNISK FÖRSÖRJNING

### 6.1 Allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats inom detaljplaneområdet och ansvarar för och bekostar utbyggnad av allmän platsmark inom Detaljplanen. Allmän plats byggs ut i enlighet med Plan- och bygglag (2010:900) 6 kap 18 §. Se även punkt 6.9 nedan.

Planerad omfattning av allmän platsmark framgår av detaljplanekartan, bilaga P1.

#### 6.1.1 Åtgärder på kommunal anläggning

Om Exploatören genomför åtgärder på sin kvartersmark som kräver att åtgärder vidtas på kommunala anläggningar eller allmän plats, till exempel om infart flyttas, ska detta bekostas av exploatören.

### 6.2 Vatten, spillvatten och dagvattenanläggningar (VA)

Detaljplaneområdet ligger inom Kommunens verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten (även kallat VA). Kommunen ansvarar för och bekostar planerad omläggning av kommunala vatten-, spillvatten och dagvattenanläggningar i allmän platsmark, fram till förbindelsepunkt vid fastighetsgräns.

Pumpstationen belägen inom kvartersmark, kommer att tas ur bruk och avlägsnas från platsen. Ledningar belägna inom kvartersmark som tas ur bruk kommer ligga kvar i marken med oförändrat

42  
@ M

läge. Dessa ledningar ska säkerställas mot att omgivande massor tränger in i ledningarna genom att ledningarna fylls med stenmaterial eller motsvarande. Ledningarnas läge ska säkerställas och tillhandahållas Exploatören inför byggnation på kvartersmarken.

Inför omläggning av VA-ledningar längs med Hollandsgatan ska Exploatören meddela planerat antal avstyckade fastigheter, detta så att blivande förbindelsepunkter får rätt placering.

Samordning ska ske mellan projektering av VA-ledningar och planerad byggnation avseende höjdsättning och placering av ledningar vid kommande förbindelsepunkter.

### 6.2.1 VA-anslutning

Kommunen bygger ut och bekostar anläggningar för allmänt vatten, spillvatten och dagvatten i allmän plats.

Anläggningsavgift, enligt vid debiteringstillfället gällande taxa, tas ut när förbindelsepunkt har ordnats och fastighetsägaren fått information om förbindelsepunktens läge. Exploatören betalar anläggningsavgift, för de tjänster som nyttjas.

Vid utsläpp av dagvatten direkt i recipienten tar kommunen inte ut någon anläggningsavgift eller brukningsavgift för dagvatten fastighet.

Om blivande fastigheter får gemensamma VA-ledningar på samfällad mark, ska Exploatören lämna över en filmning av ledningarna till samfällighetsföreningen. Exploatören ska även lämna över en filmning av fastighetens privata VA-ledningar till den blivande bostadsrättsföreningen.

### 6.2.2 Dagvatten

Exploatören bygger ut dagvattensystemet inom kvartersmark i enlighet med fördröjnings- och reningsvolymerna angivna i detaljplanekartan och principerna i tillhörande va-utredning. (VA och dagvattenutredning Entré Ytterby, Afry, 2021 03-18).

När dagvattenanläggning inom kvartersmark är byggd ska Exploatören tillhandahålla ett protokoll från besiktning av dagvattenanläggning där dess avsedda funktion säkerställs. Besiktningsprotokoll ska lämnas till enheten VA-teknik/miljö inom kommunen.

Exploatören har möjlighet att besluta om påkoppling på det kommunala dagvattennätet alternativt direktutsläpp till recipient. Exploatören har för avsikt att efter fördröjning inom kvartersmark välja att avleda dagvatten direkt till recipient vilket innebär att dagvatten inte kommer ledas till det kommunala dagvattennätet.

Väljer exploatören att, efter fördröjning på kvartersmark, släppa ut dagvattnet direkt till recipienten ska, innan genomförandet, ett avtal tecknas mellan Kommunen och Exploatören avseende den/de ledning/-ar som behöver dras över kommunal mark, från kvartersmark till recipienten. Detta avtal ska reglera ansvar och villkor för anläggningen som leds över kommunal mark, till exempel hur marken vid utsläppspunkten ska utföras och skötas.

För de fall kommande fastighetsägare i framtiden vill/behöver ansluta sig till det kommunala dagvattennätet har Kungälv kommun rätt ta ut anläggningsavgift enligt vid då gällande taxa, samt därefter löpande brukningsavgift.

Kungälv kommun anlägger dagvattenledningar och dagvattenserviser längs med Hollandsgatan, vilket möjliggör eventuell framtida anslutning.

## 6.3 Grundförhållanden

Geotekniska stabiliseringsåtgärder vid bäcken behöver utföras inom detaljplaneområdet, i enlighet med framtagen geoteknisk utredning (PM Geoteknik, Afry, 2021-02-11). Kungälv kommun ska samråda med exploatören avseende planerade åtgärder innan dessa genomförs. Kommunen ansvarar för och bekostar förstärkningsåtgärder vid bäckfåran, för att uppnå i detaljplanen angivna lastrestriktioner.

Exploatören påtar sig allt ansvar för de skador som en grundvattensänkning inom exploateringsområdet kan åstadkomma på omkringliggande fastigheter avseende de av Exploatören genomförda åtgärderna.

Beroende på val av förstärkningsåtgärd kan anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § miljöbalken (1998:808) bli aktuellt. Tillstånd för vattenverksamhet har erhållits. Om tidsfristen för

44  
9 11

denna hinner gå ut innan berörda åtgärder vidtas ansvarar Kommunen för anmälan eller ansökan om förnyat tillstånd för vattenverksamhet.

## 6.4 Föroreningar

Exploatören har gjort en markmiljöundersökning som visar på att markföroreningar finns inom exploateringsområdet. Kommunen ansvarar för och bekostar sanering för att marken ska uppfylla kraven angivna i detaljplanekartan.

Kommunen informerar om att det i marken inom Kungälvs kommun finns naturlig förekomst av exempelvis arsenik och kobolt, så kallade bakgrundshalter. Detta är inte att se som förorening. Hantering av massor innehållande detta bekostas eller hanteras inte av Kungälvs kommun.

## 6.5 Arkeologi

Utredning har gjorts i samband med detaljplanearbetet. Inga kända fornlämningar finns inom exploateringsområdet. I det fall fornlämningar påträffas innan Exploatören påbörjar sin byggnation ska Kommunen vidta de åtgärder som myndigheter kräver, efter Exploatörens påbörjade byggnation övergår ansvaret på Exploatören.

## 6.6 Avfallshantering

Avfall ska hanteras i enlighet med renhållningsordningen i Kungälvs kommun.

Miljöhus för hantering av avfall inom kvartersmark ska vara väl tilltagna för att kunna erhålla full sortering, samt utformas utifrån gällande avfallsföreskrifter och övriga anvisningar från kommunen.

För att underlätta källsortering bör det finnas sorteringsmöbler i bostäderna, exempelvis sorteringsatts under diskbänken.

## 6.7 Befintlig återvinningscentral

Inom exploateringsområdet finns idag en återvinningscentral. Kommunen åtar sig att flytta/omlokalisera denna senast inför att markarbeten ska påbörjas på platsen. Återvinningscentralen planeras att flyttas inför att sanerings och stabiliseringsarbeten enligt punkt 6.3 och 6.4 påbörjas.

Exploatören ersätter kommunen med en engångssumma på 2 500 000 kronor för kostnader uppkomna i samband med flytt/omlokalisering av återvinningscentralen. Detta då borttagande av återvinningscentralen är nödvändigt för genomförande av detaljplanen.

Ersättningen ska betalas till kommunen i samband med tillträde av område X, se punkt 3.1.1 ovan.

Inom exploateringsområdet finns även en återvinningsstation. Kommunen ombesörjer att denna avvecklas från platsen innan markarbeten inom berört område påbörjas, se även punkt 5.2.2.1.

## 6.8 El , Fiber och fjärrvärme

Exploateringsområdet ska anslutas till elnät som Kungälv Energi AB äger och ansvarar för. Exploatören ansvarar för att teckna separat avtal avseende detta med Kungälv Energi AB. Anslutningsavgifter betalas av Exploatören i enlighet med vid anslutningstillfället gällande taxa.

Exploateringsområdet ska ha möjlighet att ansluta sig till fibernät. Anslutningsavgifter betalas av Exploatören efter överenskommelse med berörd fiberleverantör. Exploatören ansvar själv för kontakt med önskad fibernätsleverantör.

Kungälvs kommun ska inom allmän plats underlätta framdragande av fiberledningar, genom att möjliggöra för nedläggning av tomrör i gatan, i samband med de markarbeten som kommunen avser att genomföra inom gaturummet.

Uppvärmning kan komma att ske med fjärrvärme alternativt med enskilda lösningar. Fjärrvärme är inte utbyggt till eller inom detaljplaneområdet. Exploatören ansvarar för att samråda kring villkoren för fjärrvärmeanslutning och teckna avtal med Kungälv Energi AB om så önskas.

ac O all

## 6.9 Genomförande av allmänna anläggningar

Utbyggnaden av allmänna anläggningar och allmän platsmark samt genomförande av saneringsåtgärder och geotekniska stabiliseringsåtgärder vid bäckfåran inom och utanför Exploateringsområdet, inklusive kvartersmark, genomförs och bekostas av Kommunen.

Kommunen förbinder sig att iordningställa kommunala anläggningar i så stor omfattning att tillgängligheten till del av kvartersmarkens första utbyggnadsetapp möjliggörs senast två år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Åtgärderna ska genomföras så att byggnation inom exploateringsområdet inte i onödan förhindras, försenas eller försvåras. Tillgänglighet till del av kvartersmarken kan eventuellt ske tidigare och etappvis.

Om tidplanen för Kommunens åtaganden överskridits på grund av omständigheter som Kommunen inte kunnat råda över till exempel strejk, att marksaneringen eller geotekniska förstärkningsåtgärders omfattning utökas väsentligt, överklagad upphandling enligt LOU, anmälan eller ansökan om tillstånd för vattenverksamhet, arkeologisk utgrävning, extrem väderlek eller liknande är Parterna införstådda med att tidplanen för Kommunens åtaganden förskjuts i motsvarande omfattning. Exploatörens åtaganden förskjuts även dessa i motsvarande omfattning.

## 7 BYGGNATION OCH ANLÄGGNINGAR INOM KVARTERSMARK

### 7.1 Åtgärder inom kvartersmark

Exploatören ansvarar för alla åtgärder inom sin kvartersmark, dvs. exploateringsområdet, utom geotekniska stabiliseringsåtgärder vid bäckfåran som behöver utföras inom exploateringsområdet, i enlighet med punkt 6.3 ovan, samt marksanering i enlighet med punkt 6.4 ovan. Exploatören ska följa de riktlinjer och krav som beskrivs i detaljplanens planbeskrivning och plankarta.

#### 7.1.1 Gångväg

Exploatören ansvarar för att anlägga och bekosta asfalterad gångväg med belysning på kvartersmark längs med x<sub>1</sub>-område i detaljplan.

Exploatören ansvarar för att anlägga och bekosta en asfalterad gångväg med belysning på kvartersmark mellan Hollandsgatan och Marstrandsvägen på ungefärligt angiven sträcka mellan punkterna "A1-A2" och "B1-B2" angivna i bifogad karta, bilaga K2. Exploatören ansvarar för att anlägga och bekosta gångvägen även om lokalisering sker inom Pumpen 3.

### 7.2 Miljö- samt tillgänglighetsanpassning av byggnation

Kommunen uppmanar 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.

### 7.3 Parkering

Parkeringsplatser för handel, boende och besökare ska anordnas inom kvartersmark. Exploatören är medveten om att kommunen inte kan erbjuda parkeringsfriköp i Ytterby i dagsläget.

### 7.4 Markavvattningsföretag

Kyrkebacken i detaljplaneområdets östra del omfattas av ett markavvattningsföretag. Kommunen ser över möjligheterna att upphäva eller ompröva detta markavvattningsföretag.

Exploatören ansvarar för kvartersmarkens eventuella inträde i markavvattningsföretaget om upphävande inte sker.

## 8 UTBYGGNADSORDNING OCH LOGISTIKPLANERING

### 8.1 Utbyggnadsordning

Entreprenaden för gator, vatten, spillvatten och dagvatten i allmän plats, geotekniska stabilitetsåtgärder samt marksanering, är planerad att starta så snart detaljplanen vunnit laga kraft. Tidplanen är preliminär och kan komma att justeras. Tidigaste möjliga inflyttning i nya bostäder, är när teknisk infrastruktur är färdigställd, befintlig överföringsledning för VA är flyttad till nytt läge och ny pumpstation är driftsatt, förutsatt att inkoppling inte kan ske på befintligt nät.

Kommunen har överföringsledning för vatten och spillvatten som korsar exploateringsområdet i dess östra del, karta över ledningarnas läge överlämnas till Exploatören separat. Bortkoppling av denna krävs för att delar av exploateringsområdet skall kunna användas för avsett ändamål. Ny pumpstation ska byggas och måste vara driftsatt innan byggstart för centrumlokaler (område Z) och Bostäder (område Y, östra delen) är möjligt, bilaga K1. Överföringsledning för vatten och spillvatten planeras vara klar och ny pumpstation driftsatt senast kv. 1 år 2024. Tidplanen är preliminär och kan komma att justeras.

Exploatören ansvarar för att vid behov medverka i ett forum för samordning av bygglogistik.

### 8.2 Tillgänglighet under byggtiden

Exploatören skall tillse att det i samband med dennes anläggnings- och byggnadsarbeten enligt Avtalet finns erforderlig framkomlighet för gång-, cykel- och biltrafik. Exploatören skall ansöka om TA-plan hos Kommunen.

### 8.3 Tidplan

Nedanstående preliminära tidplan gäller under förutsättning att Detaljplanen vinner laga kraft senast 2023-01-01. Eventuell förskjutning av Detaljplanens lagakraftdatum, förskjuter övrig tidplan i motsvarande omfattning. Omfördelning i utbyggnadsordning kan ske.

- 2024 kv 1: Allmän plats, VA och geotekniska förstärkningsåtgärder utbyggt.
- 2023 kv 4: Byggstart del av bostäderna.
- 2024 kv 1: Byggstart lokaler norr om Hollandsgatan.
- 2024 kv 2: Byggstart resterande del bostäder.
- 2025 kv 1/kv 2: Inflyttning del av bostäder och lokaler.
- 2026 kv 1/kv 2: Inflyttning resterande bostäder.
- 2026 kv 2: Finplanering av allmän plats i samband med inflyttning av sista etappen.

Om tidplanen för Kommunens eller Exploatörens åtaganden överskridits på grund av omständigheter som Kommunen eller Exploatören inte kunnat råda över till exempel strejk, att marksaneringen eller geotekniska förstärkningsåtgärders omfattning utökas väsentligt, överklagad upphandling enligt LOU, anmälan eller ansökan om tillstånd för vattenverksamhet, arkeologisk utgrävning, extrem väderlek eller liknande är Parterna införstådda med att tidplanen förskjuts i motsvarande omfattning.

## 9 ÖVRIGT

### 9.1 Syn och Skador

Exploatören ska iaktta aktsamhet så att skador undviks på befintliga gator, närliggande byggnader och anläggningar, vegetation, till exempel häckar och träd vid arbete på kvartersmarken.

Exploatören eller av denna anlitad entreprenör ska svara för att erforderlig syn och besiktning av anläggningar, byggnader och vegetation genomförs enligt gängse metoder före och efter genomförd byggnation. Berörda ska kallas till sådan syn.

Skador som uppkommer under byggnadstiden och som vållats av Exploatören eller av denne anlitad entreprenör ska återställas genom Exploatörens försorg och på dess bekostnad.

Det åligger Exploatören att undvika och åtgärda lerspill och dylikt som uppkommer vid transporter till och från exploateringsområdet i samband med byggnationen. Det åligger Exploatören att inte släppa orenat länsvatten från byggnationen till vattendrag.

## 9.2 Försäkringar

Med anledning av ovan nämnda arbeten ska Exploatören teckna de försäkringar som erfordras för att ge omkringliggande fastigheter betryggande skydd mot eventuella skador.

## 9.3 Etablering, upplag och dylikt

Uppställning av bodar, upplag och dylikt ska i första hand ske inom exploatörens markområden.

Exploatören kan disponera Kommunens kvartersmark inom detaljplaneområdet för upplag eller annat ändamål som står i samband med detaljplanens bebyggande om det inte är i konflikt med Kommunens etablering eller befintlig återvinningscentral. Exploatören ska samråda med Kommunen i god tid före byggstart om vilka ytor som behövs för byggetablering och under hur lång tid dessa behövs. Exploatören äger inte rätt att utan tillstånd nyttja Kommunens kvartersmark eller allmän platsmark inom eller utanför detaljplaneområdet för upplag eller annat ändamål som står i samband med exploateringsområdets bebyggande. En avgift kan komma att tas ut för detta. Exploatören äger dock rätt att nyttja den mark Pumpen 3 upplåtit sin servitutsrätt på enl. pkt. 5.2.2.1 ovan för etablering utan kostnad, under förutsättning att ägaren till Pumpen 3 tillåter detta.

Exploatören ansvarar för att söka erforderligt bygglov och andra tillstånd.

## 9.4 Finansiering av projektorganisation för genomförande

Respektive part finansierar helt sitt deltagande under projektets genomförande. Exploatören betalar bygglovsavgift samt övriga av kommunfullmäktige beslutade anslutningsavgifter.

## 9.5 Information och samordning

Parterna förbinder sig att fortlöpande och utan anmaning lämna varandra all den information som de innehar och som de förstår berör övriga i projektet inblandade parter möjligheter att effektivt och rationellt genomföra projektet. Kommunen skall såsom genomförandeansvarig för allmän platsmark kalla Exploatören till de byggmöten som kommer att hållas under byggtiden.

Exploatören skall såsom genomförandeansvarig för anläggningsarbetena i anslutning till allmän platsmark kalla Kommunen till de byggmöten som kommer att hållas under byggtiden. Byggmötesprotokoll skall skickas till Kommunens byggprojektledare.

## 9.6 Överlåtelseförbud

Exploatören får inte överlåta avtalet på annan fysisk eller juridisk person utan Kommunens skriftliga medgivande.

## 9.7 Säkerhet

Moderbolagsborgen har tecknats som säkerhet när Avtalet skrivs med ett projektbolag, se bilaga MB. Vid överlåtelse av Avtalet ska säkerheten gälla även i förhållande till köparen.

## 9.8 Tvist

Tvist med anledning av Avtalet ska avgöras i allmän domstol.

## 9.9 Avtalets giltighet

Avtalet är giltigt under förutsättning att:

- a) "detaljplan för bostäder och verksamheter Entré Ytterby Pumpen 3 samt del av Ytterby-Tunge 1:11, 1:106 och 1:109" som ligger till grund för Avtalet godkänns av Kommunfullmäktige i Kungälv kommun genom beslut som vinner laga kraft senast två år efter kommunfullmäktiges godkännande.
- b) det godkänns av Kommunfullmäktige i Kungälv kommun genom beslut som vinner laga kraft.



Kungälv kommun skriver under avtalet när bifallsbeslut avseende avtalet är fattat av Kommunfullmäktige i Kungälv kommun.

## 9.10 Återgång


Om Avtalet mellan parterna inte blir giltigt efter att Avtalet godkänts av kommunfullmäktige, enligt punkt 9.9, på grund av att detaljplanen ej vinner laga kraft eller pga. omständigheter som Parterna inte råder över har Part inte rätt till ersättning för nedlagda kostnader, utfört arbete eller svikna förhoppningar. Överläggningar ska upptas mellan Parterna beträffande projektets eventuella fortsatta handläggning med målsättning att träffa ett nytt avtal.

Handlingar som har upprättats i samband med berörd detaljplaneläggning är Kommunens egendom.

-----  
Avtalet har upprättats i två likalydande exemplar, varav Parterna tagit var sitt.

Kungälv <sup>2023</sup>~~2022~~-03-29. *MLL* ←

KUNGÄLVS KOMMUN

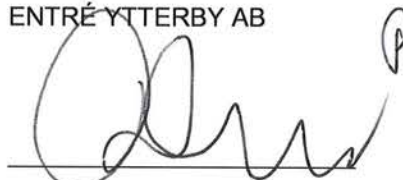


Miguel Odhner

Kommunstyrelsens ordf.

Kungälv 2022-04-15

ENTRÉ YTTERBY AB



Bertil Börjesson



Haleh Lindqvist

Kommundirektör

PLANKARTA



| Grundkartans beteckningar | Översikt över avsnittets innehåll |
|---------------------------|-----------------------------------|
| [Symbol] Bostäder         | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] GATA             | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] ÖPNING           | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] GÅNG             | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] NATUR            | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] Kvarterstyp      | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] GATA             | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] ÖPNING           | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] GÅNG             | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] NATUR            | Översikt över avsnittets innehåll |
| [Symbol] Kvarterstyp      | Översikt över avsnittets innehåll |



Figur som visar hur höjdhög och bygghöjdhög bestäms. Höjdhög bestäms från markens naturliga nivå. Bygghöjdhög bestäms från markens naturliga nivå eller från en annan nivå, så som takhöjdhög eller från en annan nivå som bestämt i ett avtal.

PLANBESTÄMMLER

Följande gäller inom området med redovisade beteckningar. Endast angivna användning och utformning är tillåtna. De beteckningar saknas gäller bestämmelser som följande planområde.

**GRÄNSBETECKNINGAR**

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns
- Administrativ och egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

| Beteckning | Mark        |
|------------|-------------|
| GATA       | Gata        |
| ÖPNING     | Öppning     |
| GÅNG       | Gångväg     |
| NATUR      | Naturområde |

**Kvarterstyp**

| Beteckning | Mark   |
|------------|--|
| B          | Bostäder   |
| C          | Centrum, värde bestämt för uppst högt 1400 och bruttarea (BTA) |
| C          | Centrum, värde bestämt för uppst högt 1800 och bruttarea (BTA) |

EGENSKAPSBESTÄMMLER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

**Utformning av allmän plats**

anläggning GATA ska höjdas så att dagvatten renas med GATA

**Skydd**

enon Enonmarknad ska anläggas

last Last

geo Geotekniska stabilitetsgräns ska genomföras. Stabilitetsgräns ska schaktas av och marken ska förstärkas

EGENSKAPSBESTÄMMLER FÖR KVARTERSMARK

**Betygsgrensens omfattning**

Balkong och skärm för knäpp ut över gatan

Inom användningsområde C, är sammantaget bygghöjden (BYH) högst 1400 mm.

Inom användningsområde C, är sammantaget bygghöjden (BYH) högst 1800 mm. Sammantaget bruttarea (BTA) för uppst högt 3200 km.

Inom användningsområde B gäller att huvudbyggnad för uppst med en sammantaget bruttarea (BTA) av högst 3200 km. Öppningar för komplementbyggnader uppstas med en sammantaget bygghöjden (BYH) av högst 500 mm.

Marken för inte förses med byggnad

Bilaga P1

**Placering**

Huvudbyggnad ska placeras minst 2 meter från gräns mot GATA. 2 meter från gräns mot annan allmän plats och minst 1 meter från annan bygghöjden. Huvudbyggnad för sammantaget bygghöjden. Komplementbyggnad ska placeras minst 2 meter från gräns mot annan plats och minst 1 meter från annan bygghöjden. Byggnader ska placeras så att fri sikt öppnas från skiljeväg 500 meter vid utfart mot GATA med gång och cykelväg.

**Utformning**

Inom användningsområde C, är högsta bygghöjden 5 meter.

Inom användningsområde B, är högsta bygghöjden 10 meter och högsta markhöjd 14 meter.

Inom användningsområde C, är högsta bygghöjden 10 meter och högsta markhöjd 20 meter.

Högsta markhöjd för komplementbyggnad är 4 meter.

**Utförande**

Fasaderna ska utföras med 10 mm isolering avsedd markanvändning.

Om ekvivalent ljudnivå vid bygghöjden ska överstiga 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vinda med ljudskyddad sida. För övriga bostadsrum ska bostadsrummen vara 20 mm tjocka till ett högst tillåtet av bostadsrummen ska vara vinda med ljudskyddad sida om ekvivalent ljudnivå vid bygghöjden ska överstiga 65 dBA. Med ljudskyddad sida menas fasad som har en ekvivalent ljudnivå på högst 65 dBA och maximal ljudnivå högst på högst 70 dBA. Om bostadsrum har utskjutningar ska minst en vägglada anordnas där den ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 60 dBA och den maximala ljudnivån inte överstiger 70 dBA.

Inom användningsområde B, C och C, ska byggnad förläggas markanvändning av vilken en dimensionerande markhöjd med 10 mm tillämnas och 1,25 i korrekta till ett utförande på 10 mm.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMLER

**Genomförandets omfattning**

Genomförandets omfattning är 10 år från det datum detaljplanen vinns laga kraft.

**Villkor för startbesked**

Startbesked för inte ges för nybyggnad inom användningsområde B förutom geotekniska stabilitetsgräns m, inom användningsområdet och geo angivande naturområde har kommit till stånd.

Startbesked för inte ges för nybyggnad inom användningsområde C, förutom geotekniska stabilitetsgräns m, inom användningsområdet och geo angivande naturområde har kommit till stånd.

Startbesked för inte ges för nybyggnad för att markanvändning har ansetts med 10 mm markanvändning avsedd markanvändning.

**Markförsvär**

Markförsvär för allmännyttiga undergripiska ledningar

Markförsvär för allmännyttiga gånggator

**ANTAGANDEAVHANDLING**

Designplan för bostäder och verksamheter ENTRÉ YTTREBY

Planens namn: Entré Ytterby 1:106 och 1:108

Kommun: Västra Götalands län

Antagningsdatum: 20XX-XX-XX

Antagningsnummer: 20XX-XX-XX

Antagningsdatum: 20XX-XX-XX

Antagningsnummer: 20XX-XX-XX

Antagningsdatum: 20XX-XX-XX

Antagningsnummer: 20XX-XX-XX

7/11

# ILLUSTRATIONSKARTA

Bilaga P1



Ritad av Koka Arkitektur



SEKTION A-A



SEKTION B-B

Ritad av Koka Arkitektur

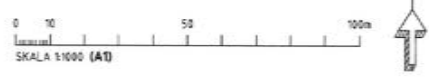
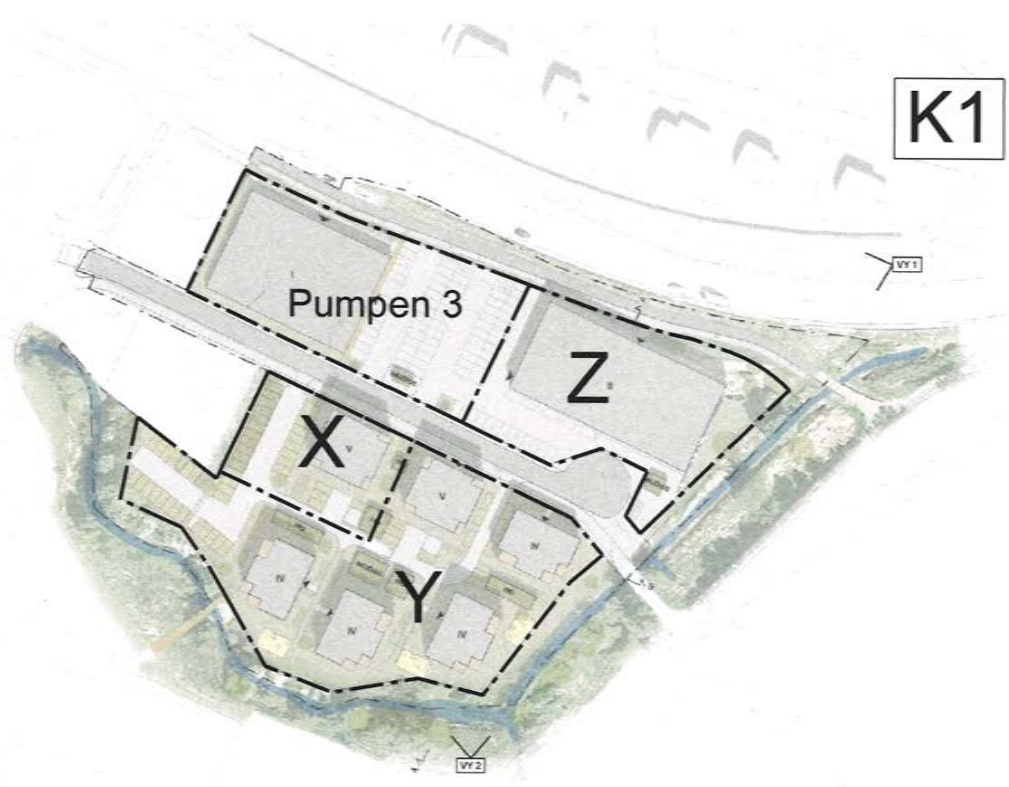


W 2

|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>ANTAGANDEHANDLING</b>   |  |  |
| Detaljplan för bostäder och verksamheter<br><b>ENTRÉ YTTERBY</b><br>Kungälv, Svandåskan av Ytterby-Tunge 1:11, 1:106 och 1:108<br>Kungälv kommun, Västra Götalands län |  |  |
| Ansökan för:<br>Rita Brogren<br>2022-05-25, rev 2023-05-16<br>Koka Arkitektur  |  | Kommunens beslutnummer:<br>6005<br>Beslutsdatum:<br>2023-07-05<br>Sida nr 6<br><b>20XX-XX-XX</b> |
| Ansökan för:<br>Rita Brogren<br>2022-05-25, rev 2023-05-16<br>Koka Arkitektur  |  | Kommunens beslutnummer:<br>6005<br>Beslutsdatum:<br>2023-07-05<br>Sida nr 6<br><b>20XX-XX-XX</b> |

Handwritten marks and signatures in blue ink.

K1

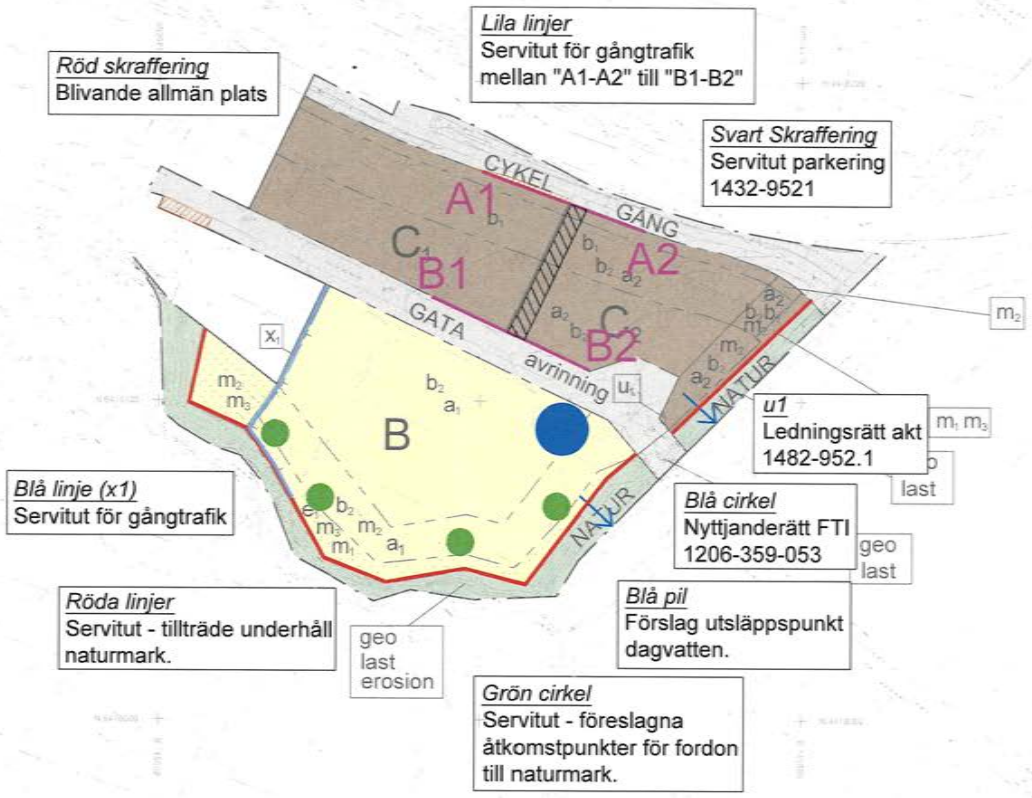


Ritad av Kaka Arkitekter

*M*  
*Cl*

0

K2



*Handwritten signature*

0

Bilaga MB

**MODERBOLAGSBORGEN**

KOPIA


Saltholmsgruppen AB, org.nr. 556727-1050 går härmed i borgen såsom för egen skuld för det helägda dotterbolaget Entré Ytterby AB, org.nr. 559274-1713, Box 600, 442 17 Kungälv avseende de åtaganden Entré Ytterby AB åtagit sig gentemot Kungälv kommun med anledning av Marköverlåtelseavtal och Genomförandeavtal, båda med d.nr. KS220/1841

Kungälv 2022 09 16



Bertil Börjesson  
Saltholmsgruppen AB  
Box 600  
442 17 Kungälv

Bevittnas



Emelie Skarp



Sandra Vokstorp

ml  
ml

# Bilaga F2

## Fastighetsinformation Fastighetsrapport, utan äldre tax.

**SOKIGO**  
ADDNODE GROUP

|   |                           |
|---|---------------------------|
| <b>Kungälv Ytterby-Tunge 1:106</b>                | Status: Levande           |
| Distrikt: Ytterby                                 | Ajourdatum IM: 2019-03-15 |
| Internnyckel: 140163503                           | Ajourdatum FR: 2021-01-07 |
| Riksnnyckel: 909a6a66-6158-90ec-e040-ed8f66444c3f |                           |

### Officiella noteringar

Redovisning av rättigheter kan vara ofullständig  
Fastighetens andel i samfälligheter är inte utredda

### Anmärkning jordregistersocken m.fl.

Socken: Ytterby

### Tidigare beteckning

| Upphörde   | Beteckning                  | Akt               |
|------------|-----------------------------|-------------------|
| 1985-12-04 | O-Ytterby Tunge Östra 1:106 | 1482-85/44 (DjVu) |

### Ursprung

#### Fastighet

Ytterby-Tunge 1:26 Kungälv

Avregistrerad till

(Uppgifter saknas)

**Adress**

| Gata/väg        | Distrikt | Kommundel |
|-----------------|----------|-----------|
| Hollandsgatan 2 | Ytterby  | Ytterby   |

**Areal**

| Totalt/Område | Landareal (Kvm) | Vattenareal (Kvm) | Totalareal (Kvm) |
|---------------|-----------------|-------------------|------------------|
| Totalt:       | 226213          | 0                 | 226213           |

**Koordinater**

| Område: 1                |                           |           |
|--------------------------|---------------------------|-----------|
| Koordinatpar             | X-Koord                   | Y-Koord   |
| Lokalt - SWEREF 99 12 00 | 6416521,8                 | 145825,7  |
| SWEREF 99 TM             | 6418086,7                 | 317882,8  |
| RT90 2,5 G Väst          | 6422481,0                 | 1270057,3 |
| Ajourhålles i:           | SWEREF 99 TM              |           |
| Punkttyp:                | Centralpunkt inom området |           |
| Kvalitetsdatum:          | 0000-00-00                |           |

**Fiske**

(Uppgifter saknas)

**Samfällighet/Gemensamhetsanläggning**

| Ingår i  |
|--|
| <a href="#">Ytterby-Tunge GA:2 Kungälv</a>         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge S:2 Kungälv (Avreg.)</a> |
| <a href="#">Ytterby-Tunge S:3 Kungälv (Avreg.)</a> |
| <a href="#">Ytterby-Tunge S:6 Kungälv</a>          |
| <a href="#">Ytterby-Tunge S:7 Kungälv</a>          |

**Anmärkning**

TILL O-YTTERBY TUNGE ÖSTRA 1:106 HÖR STAMFASTIGHETENS ANDEL I SAMF LITT A-C (AKT 14-YTT-186)

**Samfällighetsförening (RiksSök)**

(Uppgifter saknas)

**Skattetal**

(Uppgifter saknas)

**Åtgärder**

| Datum                                       | Akt                                 | Egen aktbeteckning | Littera |
|---|-------------------------------------|--------------------|---------|
| 2021-01-07                                  | <a href="#">1482-2020/53 (DjVu)</a> |                    |         |
| Åtgärder:                                   | Ledningsåtgärd                      |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>                   |                                     |                    |         |
| <a href="#">Kastellegården 1:1 Kungälv</a>  |                                     |                    |         |
| <a href="#">Kastellegården 1:22 Kungälv</a> |                                     |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 1:32 Kungälv</a>        |                                     |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:11 Kungälv</a>  |                                     |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a> |                                     |                    |         |
| Datum                                       | Akt                                 | Egen aktbeteckning | Littera |
| 2020-12-10                                  | <a href="#">1482-2018/90 (DjVu)</a> |                    |         |
| Åtgärder:                                   | Ledningsåtgärd                      |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>                   |                                     |                    |         |
| <a href="#">Kastellegården 1:1 Kungälv</a>  |                                     |                    |         |



|  |  |                           |                |
|--|--|---------------------------|----------------|
| <a href="#">Kastellegården 1:284</a> Kungälv |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:380</a> Kungälv |  |                           |                |
| <a href="#">Skolan 2</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:11</a> Kungälv   |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:5</a> Kungälv    |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:10</a> Kungälv   |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:11</a> Kungälv   |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:66</a> Kungälv   |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge S:8</a> Kungälv    |  |                           |                |
| <b>Datum</b>                                 | <b>Akt</b>   | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 2014-05-16                                   | <a href="#">1482-1120</a> (DjVu)                       |                           |                |
| Åtgärder:                                    | Fastighetsreglering, Rättelse enligt förvaltningslagen |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>                    |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:64</a> Kungälv   |  |                           |                |
| <b>Datum</b>                                 | <b>Akt</b>   | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 2013-05-24                                   | <a href="#">1482-1797</a> (DjVu)                       |                           |                |
| Åtgärder:                                    | Fastighetsreglering                                    |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>                    |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:49</a> Kungälv   |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:286</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:287</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <b>Datum</b>                                 | <b>Akt</b>   | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 2009-12-22                                   | <a href="#">1482-96/114</a> (DjVu)                     |                           |                |
| Åtgärder:                                    | Ledningsåtgärd   |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>                    |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:1</a> Kungälv   |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:30</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:48</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:57</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:127</a> Kungälv |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:284</a> Kungälv |  |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:380</a> Kungälv |  |                           |                |
| <a href="#">Rälsen 7</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Signalen 1</a> Kungälv           |  |                           |                |
| <a href="#">Tega 4:3</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Tega S:1</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:109</a> Kungälv  |  |                           |                |
| <b>Datum</b>                                 | <b>Akt</b>   | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 2009-01-14                                   | <a href="#">1482-952</a> (DjVu)                        |                           |                |
| Åtgärder:                                    | Fastighetsreglering                                    |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>                    |  |                           |                |
| <a href="#">Bäcken 1</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Pumpen 1</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Pumpen 2</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Pumpen 3</a> Kungälv             |  |                           |                |
| <a href="#">Strömmen 1</a> Kungälv           |  |                           |                |

| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:25</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
|---|-----------------------------------|--------------------|---------|
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:10</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| Datum   | Akt                               | Egen aktbeteckning | Littera |
| 2006-09-26  | <a href="#">1482-858 (DjVu)</a>   |                    |         |
| Åtgärder: Fastighetsreglering   |                                   |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:71</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| Datum   | Akt                               | Egen aktbeteckning | Littera |
| 2006-02-24  | <a href="#">1482-810 (DjVu)</a>   |                    |         |
| Åtgärder: Fastighetsreglering   |                                   |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:111</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:285</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge GA:2</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge GA:4</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge GA:10</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| Datum   | Akt                               | Egen aktbeteckning | Littera |
| 2004-01-09  | <a href="#">1482-535 (DjVu)</a>   |                    |         |
| Åtgärder: Anläggningsåtgärd   |                                   |                    |         |
| Åtgärden gäller i 494 fastigheter . <a href="#">Klicka här</a> för att visa alla. |                                   |                    |         |
| 1997-08-15  | <a href="#">1482-97/39 (DjVu)</a> |                    |         |
| Åtgärder: Fastighetsreglering   |                                   |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:65</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| Datum   | Akt                               | Egen aktbeteckning | Littera |
| 1996-04-16  | <a href="#">1482-96/19 (DjVu)</a> |                    |         |
| Åtgärder: Fastighetsreglering   |                                   |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 1:32</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 1:37</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 3:9</a> Kungälv   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 3:10</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 3:11</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 3:13</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 3:26</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 4:16</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 4:17</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Rollsbo 5:10</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:2</a> Kungälv   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv                                       |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:2</a> Kungälv   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:3</a> Kungälv   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:5</a> Kungälv   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:6</a> Kungälv   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Överås 1:1</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| Datum   | Akt                               | Egen aktbeteckning | Littera |

|   |                                    |                           |                |
|---|------------------------------------|---------------------------|----------------|
| 1980-02-01  | <a href="#">14-YTT-1008 (DjVu)</a> |                           | 1              |
| Åtgärder:   | Fastighetsreglering                |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Luren 1 Kungälv</a>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <b>Datum</b>  | <b>Akt</b>                         | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 1979-06-08  | <a href="#">14-YTT-1001 (DjVu)</a> |                           | 3              |
| Åtgärder:   | Fastighetsreglering                |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Pumpen 1 Kungälv</a>  |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:27 Kungälv</a>  |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:72 Kungälv</a>  |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <b>Datum</b>  | <b>Akt</b>                         | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 1977-11-18  | <a href="#">14-YTT-969 (DjVu)</a>  |                           | 1-5            |
| Åtgärder:   | Fastighetsreglering                |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Kastellegården 1:380 Kungälv</a>                                      |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <b>Datum</b>  | <b>Akt</b>                         | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 1969-04-25  | <a href="#">14-YTT-772 (DjVu)</a>  |                           |                |
| Åtgärder:   | Ägoutbyte                          |                           |                |
| Anmärkning:   | FIG 1                              |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:1 Kungälv</a>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:5 Kungälv</a>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:6 Kungälv</a>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:7 Kungälv</a>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:8 Kungälv</a>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:9 Kungälv</a>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:10 Kungälv</a>  |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:11 Kungälv</a>  |                                    |                           |                |
| <a href="#">Rollsbo 1:12 Kungälv</a>  |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:276 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:277 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:278 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <b>Datum</b>  | <b>Akt</b>                         | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 1969-01-24  | <a href="#">14-YTT-760 (DjVu)</a>  |                           |                |
| Åtgärder:   | Ägoutbyte                          |                           |                |
| Anmärkning:   | FIG 1                              |                           |                |
| <b>Gäller i fastighet</b>   |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:140 Kungälv</a>                                       |                                    |                           |                |
| <b>Datum</b>  | <b>Akt</b>                         | <b>Egen aktbeteckning</b> | <b>Littera</b> |
| 1968-10-25  | <a href="#">14-YTT-752 (DjVu)</a>  |                           |                |
| Åtgärder:   | Ägoutbyte                          |                           |                |
| Anmärkning:   | FIG 3,4                            |                           |                |
| Åtgärden gäller i 113 fastigheter . <a href="#">Klicka här</a> för att visa alla. |                                    |                           |                |

| 1964-04-10                                  | <a href="#">14-YTT-676 (D Vu)</a> |                    |         |
|---|-----------------------------------|--------------------|---------|
| Åtgärder:                                   | Avstyckning                       |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>                   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:26</a> Kungälv  |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv |                                   |                    |         |
| Datum                                       | Akt                               | Egen aktbeteckning | Littera |
| 0000-00-00                                  | <a href="#">14-YTT-831 (D Vu)</a> |                    |         |
| Åtgärder:                                   | LGA-förrättning                   |                    |         |
| Anmärkning:                                 | (1969)                            |                    |         |
| <b>Gäller i fastighet</b>                   |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:205</a> Kungälv |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:217</a> Kungälv |                                   |                    |         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge GA:5</a> Kungälv  |                                   |                    |         |

**Avskild mark**

| Fastighet                                   | Åtgärd |
|---|--------|
| <a href="#">Luren 1</a> Kungälv             |        |
| <a href="#">Pumpen 2</a> Kungälv            |        |
| <a href="#">Pumpen 3</a> Kungälv            |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:109</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:110</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:111</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:112</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:113</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:114</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:115</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:116</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:117</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:118</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:119</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:120</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:121</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:122</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:123</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:124</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:125</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:126</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:127</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:128</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:129</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:130</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:131</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:132</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:133</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:134</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:135</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:136</a> Kungälv |        |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:137</a> Kungälv |        |

|   |
|---|
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:138</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:139</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:140</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:141</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:142</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:143</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:144</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:145</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:146</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:147</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:148</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:149</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:150</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:151</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:152</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:153</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:154</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:155</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:156</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:157</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:158</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:276</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:277</a> Kungälv |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:278</a> Kungälv |

### Rättigheter

| Län  | Akt                                      | Rättighetstyp        | Status              | Ändamål                 |
|--|--|----------------------|---------------------|-------------------------|
| O  | <a href="#">14-IM3-76/16916.1 (DjVu)</a> | Avtalsservitut       | Levande             | VÄG MM                  |
| <b>Aktdetaljer</b>   |  |                      |                     |                         |
| <i>Åtgärd</i>  | <i>Datum</i>                             | <i>Senast ändrad</i> | <i>Under ajourf</i> | <i>Karta och status</i> |
| N  |  |                      |                     |                         |
| Utredning: Härskande eller tjänande enhet är inte utredd för rättigheten |  |                      |                     |                         |
| Anmärkning/beskrivning:  |  |                      |                     |                         |
| VÄG MM   |  |                      |                     |                         |
| <b>Förmån</b>  |  |                      |                     |                         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv                              |  |                      |                     |                         |
| <b>Last</b>  |  |                      |                     |                         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:21</a> Kungälv                               |  |                      |                     |                         |
| Län  | Akt                                      | Rättighetstyp        | Status              | Ändamål                 |
| O  | <a href="#">14-IM3-97/7558.1 (DjVu)</a>  | Avtalsservitut       | Levande             | VÄG                     |
| <b>Aktdetaljer</b>   |  |                      |                     |                         |
| <i>Åtgärd</i>  | <i>Datum</i>                             | <i>Senast ändrad</i> | <i>Under ajourf</i> | <i>Karta och status</i> |
| AVTAL  | 1997-05-02                               |                      | N                   |                         |
| Anmärkning/beskrivning:  |  |                      |                     |                         |
| VÄG  |  |                      |                     |                         |
| <b>Förmån</b>  |  |                      |                     |                         |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv                              |  |                      |                     |                         |
| <b>Last</b>  |  |                      |                     |                         |

| Ytterby-Tunge 2:65 Kungälv         |                     |                  |              |                  |
|------------------------------------|---------------------|------------------|--------------|------------------|
| Län                                | Akt                 | Rättighetstyp    | Status       | Ändamål          |
| O                                  | 14-YTT-723.1 (DjVu) | Officialservitut | Levande      | Väg              |
| Aktdetaljer                        |                     |                  |              |                  |
| Åtgärd                             | Datum               | Senast ändrad    | Under ajourf | Karta och status |
| AVST                               | 1967-07-14          |                  | N            |                  |
| Förmån                             |                     |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:13</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:14</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:15</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:16</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:17</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:18</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:19</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:20</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:21</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:22</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:23</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:24</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:25</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:26</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:27</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:28</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:29</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:30</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:31</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:32</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:33</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:34</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:35</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:36</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:37</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:38</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:39</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:40</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:41</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:42</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:43</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:44</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:45</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:46</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:47</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:48</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:49</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:50</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:51</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:52</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:53</a> | Kungälv             |                  |              |                  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:54</a> | Kungälv             |                  |              |                  |

|   |
|---|
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:55</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:56</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:57</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:58</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:59</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:60</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:61</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:62</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:63</a> Kungälv  |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:64</a> Kungälv  |
| <b>Last</b>   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv   |
| <b>Hänvisning</b>   |
| <i>Löpnr Akt Åtgärd Datum Hänvisningstyp</i>  |
| 1 <a href="#">1482-97/39 (DjVu)</a> FRGL 1997-08-15 Berörkrets ändrad   |
| <b>Län Akt Rättighetstyp Status Ändamål</b>   |
| O <a href="#">14-YTT-831.1 (DjVu)</a> Officialservitut Levande Utrymme  |
| <b>Aktdetaljer</b>  |
| <i>Åtgärd Datum Senast ändrad Under ajourf Karta och status</i>   |
| N   |
| Utredning: Härskande eller tjänande enhet är inte utredd för rättigheten  |
| <b>Förmån</b>   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge GA:5</a> Kungälv  |
| <b>Last</b>   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:110</a> Kungälv   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:205</a> Kungälv   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:217</a> Kungälv   |
| <b>Län Akt Rättighetstyp Status Ändamål</b>   |
| O <a href="#">1482-1120.1 (DjVu)</a> Officialservitut Levande Gångväg   |
| <b>Aktdetaljer</b>  |
| <i>Åtgärd Datum Senast ändrad Under ajourf Karta och status</i>   |
| FRGL 2014-05-16 N   |
| Anmärkning/beskrivning:<br>RÄTT ATT ANVÄNDA OMRÅDE X FÖR ALLMÄN GÅNGTRAFIK SAMT FÖR VÄGÄNDAMÅL FÖR ARBETSFORDON.  |
| <b>Förmån</b>   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv   |
| <b>Last</b>   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:64</a> Kungälv  |
| <b>Län Akt Rättighetstyp Status Ändamål</b>   |
| O <a href="#">1482-2018/90.1 (DjVu)</a> Ledningsrätt Levande Vatten Och Avlopp  |
| <b>Aktdetaljer</b>  |
| <i>Åtgärd Datum Senast ändrad Under ajourf Karta och status</i>   |
| LEDF 2020-12-10 N   |
| Anmärkning/beskrivning:<br>VATTENLEDNING (DIAMETER < 450 MM) MED BRUNNAR, VENTILER, VISARE OCH ÖVRIGA ANORDNINGAR SOM BEHÖVS FÖR DESS ÄNDAMÅL.AVLOPPSLEDNING (DIAMETER < 710 MM) MED PUMPSTATIONER, BRUNNAR, VENTILER, VISARE OCH ÖVRIGA ANORDNINGAR SOM BEHÖVS FÖR DESS ÄNDAMÅL. |

| <b>Förmån</b>   |   |                      |                      |                                     |
|---|---|----------------------|----------------------|-------------------------------------|
| Kungälv's Kommun  |   |                      |                      |                                     |
| <b>Last</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Kastellegården 1:1</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Kastellegården 1:284</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Kastellegården 1:380</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Skolan 2</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:11</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv   |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:5</a> Kungälv   |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:10</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:11</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:66</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 5:8</a> Kungälv   |   |                      |                      |                                     |
| Län   | Akt                                     | Rättighetstyp        | Status               | Ändamål                             |
| O   | <a href="#">1482-2020/53.1</a> (DiVu)   | Ledningsrätt         | Levande              | Vatten Och Avlopp                   |
| <b>Akt detaljer</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <i>Åtgärd</i>   | <i>Datum</i>                            | <i>Senast ändrad</i> | <i>Under ajouurf</i> | <i>Karta och status</i>             |
| LEDF  | 2021-01-07                              | 2022-04-21           | N                    |                                     |
| Anmärkning/beskrivning:<br>TRE ÖVERFÖRINGSLEDNINGAR, VARAV EN FÖR VATTEN OCH TVÅ FÖR AVLOPP, MED PUMPSTATIONER, BRUNNAR, VENTILER, VISARE OCH ÖVRIGA ANORDNINGAR SOM BEHOVS FÖR DESS ÄNDAMÅL. |   |                      |                      |                                     |
| <b>Förmån</b>   |   |                      |                      |                                     |
| Kungälv's Kommun  |   |                      |                      |                                     |
| <b>Last</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Kastellegården 1:1</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Kastellegården 1:22</a> Kungälv   |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:11</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv   |   |                      |                      |                                     |
| <b>Hänvisning</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <i>Löpnr</i>  | <i>Akt</i>                              | <i>Åtgärd</i>        | <i>Datum</i>         | <i>Hänvisningstyp</i>               |
| 1   | <a href="#">1482-2021/184</a> (DiVu)    | FRGL                 | 2022-04-21           | Berörkrets ändrad                   |
| Län   | Akt                                     | Rättighetstyp        | Status               | Ändamål                             |
| O   | <a href="#">1482-952.1</a> (DiVu)       | Officialservitut     | Levande              | Parkering                           |
| <b>Akt detaljer</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <i>Åtgärd</i>   | <i>Datum</i>                            | <i>Senast ändrad</i> | <i>Under ajouurf</i> | <i>Karta och status</i>             |
| FRGL  | 2009-01-14                              |                      | N                    |                                     |
| Anmärkning/beskrivning:<br>RÄTT ATT ANVÄNDA OMRÅDE X FÖR PARKERING AV FORDON.   |   |                      |                      |                                     |
| <b>Förmån</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Pumpen 3</a> Kungälv  |   |                      |                      |                                     |
| <b>Last</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv   |   |                      |                      |                                     |
| Län   | Akt                                     | Rättighetstyp        | Status               | Ändamål                             |
| O   | <a href="#">1482IM-07/6709.1</a> (DiVu) | Avtalsservitut       | Levande              | TILLTRÅDE,RÖJNING,PLANTERINGSFÖRBUD |
| <b>Akt detaljer</b>   |   |                      |                      |                                     |
| <i>Åtgärd</i>   | <i>Datum</i>                            | <i>Senast ändrad</i> | <i>Under ajouurf</i> | <i>Karta och status</i>             |
| AVTAL   | 2007-02-21                              |                      | N                    |                                     |



|                         |   |
|-------------------------|---|
| Anmärkning/beskrivning: | TILLTRÄDE,RÖJNING,PLANTERINGSFÖRBUD         |
| <b>Förmån</b>           |   |
|                         | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv |
| <b>Last</b>             |   |
|                         | <a href="#">Strömmen 4</a> Kungälv          |

## Planer, bestämmelser och fornlämningar

### Planer

|  |  |   |
|--|--|---|
| <b>Byggnadsplan: YTTERBY STATIONSSAMHÄLLE</b>  |  |   |
| Akt:   | <a href="#">14-YTT-792</a> (DjVu)  |   |
| Beslutsdatum:  | 1970-01-21   |   |
| Senast ajourförd:  | 2022-04-21   |   |
| <b>Berör</b>   |  |   |
| Inom planområdet:  | <a href="#">Kastellegården 1:22</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:5</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:6</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:7</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:8</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:9</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:10</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:11</a> Kungälv<br><a href="#">Rollsbo 1:12</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:276</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:277</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:278</a> Kungälv |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>   |  |   |
| Akt:   | <a href="#">60</a> (DjVu)  |   |
| Myndighet:   | 14PE   |   |
| <b>Byggnadsplan: YTTERBY STATIONSSAMHÄLLE</b>  |  |   |
| Akt:   | <a href="#">14-YTT-744</a> (DjVu)  |   |
| Beslutsdatum:  | 1968-04-16   |   |
| Senast ajourförd:  | 2021-11-05   |   |
| <b>Berör</b>   |  |   |
| Berörkretsen innehåller 178 berörda fastigheter. <a href="#">Klicka här</a> för att visa alla. |  |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>   |  |   |
| Akt:   | <a href="#">54</a> (DjVu)  |   |
| Myndighet:   | 14PE   |   |
| <b>Hänvisningar</b>  |  |   |
| <i>Hänvisning</i>  | <i>Akt</i>   | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P106</a> (DjVu)   | 2006-03-09                                  |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P2018/4</a> (DjVu)  | 2018-01-10                                  |
| <b>Byggnadsplan: DEL AV TUNGE 2:2 MFL YTTERBY STATIONSSAMHÄLLE</b>                             |  |   |
| Akt:   | <a href="#">14-YTT-731</a> (DjVu)  |   |
| Beslutsdatum:  | 1967-11-23   |   |
| Senast ajourförd:  | 2008-05-06   |   |
| <b>Berör</b>   |  |   |

|                   |   |
|-------------------|---|
| Inom planområdet: | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:217</a> Kungälv |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:12</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:13</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:14</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:15</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:16</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:17</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:18</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:19</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:20</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:21</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:22</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:23</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:24</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:25</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:26</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:27</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:28</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:29</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:30</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:31</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:32</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:33</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:34</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:35</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:36</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:37</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:38</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:39</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:40</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:41</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:42</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:43</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:44</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:45</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:46</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:47</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:48</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:49</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:50</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:51</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:52</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:53</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:54</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:55</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:56</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:57</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:58</a> Kungälv  |
|                   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:59</a> Kungälv  |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:60</a> Kungälv   |  |   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:61</a> Kungälv   |  |   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:62</a> Kungälv   |  |   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:63</a> Kungälv   |  |   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge 2:65</a> Kungälv   |  |   |
| <a href="#">Ytterby-Tunge S:4</a> Kungälv  |  |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>   |  |   |
| Akt:   | <a href="#">53 (DjVu)</a>                    |   |
| Myndighet:   | 14PE   |   |
| <b>Hänvisningar</b>  |  |   |
| <i>Hänvisning</i>  | <i>Akt</i>                                   | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P90 (DjVu)</a>              | 2005-04-28                                  |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P126 (DjVu)</a>             | 2007-06-18                                  |
| <b>Byggnadsplan: YTTERBY STATIONSSAMHÄLLE TUNGE ÖSTRA 1:26 MFL</b>                             |  |   |
| Akt:   | <a href="#">14-YTT-711 (DjVu)</a>            |   |
| Beslutsdatum:  | 1966-05-20                                   |   |
| Senast ajourförd:  | 2006-10-02                                   |   |
| <b>Berör</b>   |  |   |
| Berörkretsen innehåller 160 berörda fastigheter. <a href="#">Klicka här</a> för att visa alla. |  |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>   |  |   |
| Akt:   | <a href="#">49 (DjVu)</a>                    |   |
| Myndighet:   | 14PE   |   |
| <b>Hänvisningar</b>  |  |   |
| <i>Hänvisning</i>  | <i>Akt</i>                                   | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P90 (DjVu)</a>              | 2005-04-28                                  |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P106 (DjVu)</a>             | 2006-03-09                                  |
| <b>Byggnadsplan: TUNGE ÖSTRA 1:4 MFL</b>   |  |   |
| Akt:   | <a href="#">14-YTT-695 (DjVu)</a>            |   |
| Beslutsdatum:  | 1965-07-01                                   |   |
| Senast ajourförd:  | 1990-03-12                                   |   |
| <b>Berör</b>   |  |   |
| Inom planområdet:  | <a href="#">Kastellegården 1:277</a> Kungälv |   |
|  | <a href="#">Kastellegården 1:282</a> Kungälv |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:4</a> Kungälv    |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:92</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:93</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:94</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:95</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:96</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:97</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:98</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:99</a> Kungälv   |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:100</a> Kungälv  |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:103</a> Kungälv  |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:104</a> Kungälv  |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:105</a> Kungälv  |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv  |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 3:1</a> Kungälv    |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 4:1</a> Kungälv    |   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <a href="#">Ytterby-Tunge 5:1 Kungälv</a>  |   |   |
| <b>Annans myndighetsinformation</b>  |   |   |
| Akt:   | <a href="#">47 (DjVu)</a>                   |   |
| Myndighet:   | 14PE  |   |
| <b>Detaljplan: DETALJPLAN FÖR PUMPEN 3 SAMT DEL AV YTTERBY-TUNGE 1:11 MED FLERA, ENTRÉ YTTERBY</b> |   |   |
| Akt:   | <a href="#">1482-P2023/4 (DjVu)</a>         |   |
| Beslutsdatum:  | 2022-11-24                                  |   |
| Laga kraft:  | 2023-03-07                                  |   |
| Genomförandetid:   | 2023-03-07 till 2033-03-06                  |   |
| <b>Berör</b>   |   |   |
| Inom planområdet:  | <a href="#">Pumpen 3 Kungälv</a>            |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:11 Kungälv</a>  |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a> |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:109 Kungälv</a> |   |
| <b>Annans myndighetsinformation</b>  |   |   |
| Akt:   | <a href="#">Ytterby 368 (DjVu)</a>          |   |
| Myndighet:   | 1482  |   |
| <b>Hänvisningar</b>  |   |   |
| <i>Hänvisning</i>  | <i>Akt</i>                                  | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-784 (DjVu)</a>           | 1969-09-19                                  |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-874 (DjVu)</a>           | 1973-06-29                                  |
| Ändrar   | <a href="#">1482-P106 (DjVu)</a>            | 2006-03-09                                  |
| <b>Kommunspecifika uppgifter</b>   |   |   |
| <i>Plannummer</i>  |   |   |
| Ytterby 368  |   |   |
| <b>Detaljplan: EKLUNDEN, YTTERBY-TUNGE 2:64 M FL</b>   |   |   |
| Akt:   | <a href="#">1482-P126 (DjVu)</a>            |   |
| Beslutsdatum:  | 2007-06-18                                  |   |
| Laga kraft:  | 2007-07-13                                  |   |
| Genomförandetid:   | 2007-07-14 till 2017-07-13                  |   |
| Senast ajourförd:  | 2011-05-18                                  |   |
| <b>Berör</b>   |   |   |
| Inom planområdet:  | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a> |   |
|  | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:64 Kungälv</a>  |   |
| <b>Annans myndighetsinformation</b>  |   |   |
| Akt:   | <a href="#">1482K-YTTERBY320 (DjVu)</a>     |   |
| Myndighet:   | 1482  |   |
| <b>Hänvisningar</b>  |   |   |
| <i>Hänvisning</i>  | <i>Akt</i>                                  | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-731 (DjVu)</a>           | 1967-11-23                                  |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P156 (DjVu)</a>            | 2011-03-16                                  |
| <b>Kommunspecifika uppgifter</b>   |   |   |
| <i>Plannummer</i>  |   |   |
| 1482K-YTTERBY320   |   |   |
| <b>Detaljplan: YTTERBYKRYSSSET</b>   |   |   |
| Akt:   | <a href="#">1482-P106 (DjVu)</a>            |   |
| Beslutsdatum:  | 2006-03-09                                  |   |
| Laga kraft:  | 2006-03-09                                  |   |

|  |  |   |
|--|--|---|
| Genomförandetid:                                 | 2006-03-10 till 2016-03-09   |   |
| Senast ajourförd:                                | 2023-03-13   |   |
| <b>Berör</b>                                     |  |   |
| Inom planområdet:                                | <a href="#">Bäcken 1</a> Kungälv<br><a href="#">Kastellegården 1:1</a> Kungälv<br><a href="#">Kastellegården 1:284</a> Kungälv<br><a href="#">Luren 1</a> Kungälv<br><a href="#">Pumpen 1</a> Kungälv<br><a href="#">Pumpen 2</a> Kungälv<br><a href="#">Strömmen 1</a> Kungälv<br><a href="#">Strömmen 2</a> Kungälv<br><a href="#">Strömmen 3</a> Kungälv<br><a href="#">Strömmen 4</a> Kungälv<br><a href="#">Strömmen 5</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:11</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:20</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:25</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:71</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:109</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 2:3</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 2:10</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 2:11</a> Kungälv |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>               |  |   |
| Akt:   | <a href="#">1482K-YTTERBY313</a> (DjVu)  |   |
| Myndighet:                                       | 1482   |   |
| <b>Hänvisningar</b>                              |  |   |
| <i>Hänvisning</i>                                | <i>Akt</i>   | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-711</a> (DjVu)  | 1966-05-20                                  |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-727</a> (DjVu)  | 1967-08-03                                  |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-744</a> (DjVu)  | 1968-04-16                                  |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-784</a> (DjVu)  | 1969-09-19                                  |
| Ändrar   | <a href="#">14-YTT-874</a> (DjVu)  | 1973-06-29                                  |
| Ändrad av  | <a href="#">1482-P2023/4</a> (DjVu)  | 2022-11-24                                  |
| <b>Kommunspecifika uppgifter</b>                 |  |   |
| <i>Plannummer</i>                                |  |   |
| 1482K-<br>YTTERBY313                             |  |   |
| <b>Detaljplan: YTTERBY-TUNGE 1:111 OCH 1:106</b> |  |   |
| Akt:   | <a href="#">1482-P90</a> (DjVu)  |   |
| Beslutsdatum:                                    | 2005-04-28   |   |
| Laga kraft:                                      | 2005-04-28   |   |
| Genomförandetid:                                 | 2005-04-29 till 2015-04-28   |   |
| <b>Berör</b>                                     |  |   |
| Inom planområdet:                                | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:111</a> Kungälv<br><a href="#">Ytterby-Tunge 1:285</a> Kungälv  |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>               |  |   |
| Akt:   | <a href="#">1482K-YTTERBY306</a> (DjVu)  |   |

|   |  |   |
|---|--|---|
| Myndighet:                                  | 1482   |   |
| <b>Hänvisningar</b>                         |  |   |
| <i>Hänvisning</i>                           | <i>Akt</i>                                   | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrar                                      | <a href="#">14-YTT-711 (DjVu)</a>            | 1966-05-20                                  |
| Andrar                                      | <a href="#">14-YTT-731 (DjVu)</a>            | 1967-11-23                                  |
| <b>Kommunspezifika uppgifter</b>            |  |   |
| <i>Plannummer</i>                           |  |   |
| 1482K-<br>YTTERBY306                        |  |   |
| <b>Stadsplan: INDUSTRIOMRÅDE ROLLSBO II</b> |  |   |
| Akt:  | <a href="#">14-YTT-908 (DjVu)</a>            |   |
| Beslutsdatum:                               | 1975-02-12                                   |   |
| Senast ajourförd:                           | 2020-03-17                                   |   |
| <b>Berör</b>                                |  |   |
| Inom planområdet:                           | <a href="#">Fördelaren 1 Kungälv</a>         |   |
|   | <a href="#">Fördelaren 2 Kungälv</a>         |   |
|   | <a href="#">Rollsbo 1:32 Kungälv</a>         |   |
|   | <a href="#">Rollsbo 3:3 Kungälv</a>          |   |
|   | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a>  |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>          |  |   |
| Akt:  | <a href="#">359 (DjVu)</a>                   |   |
| Myndighet:                                  | 14PE   |   |
| <b>Hänvisningar</b>                         |  |   |
| <i>Hänvisning</i>                           | <i>Akt</i>                                   | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrad av                                   | <a href="#">1482-P90/9 (DjVu)</a>            | 1990-06-21                                  |
| Ändrad av                                   | <a href="#">1482-P90/7 (DjVu)</a>            | 1990-06-25                                  |
| Ändrad av                                   | <a href="#">1482-P96/8 (DjVu)</a>            | 1996-06-20                                  |
| Ändrad av                                   | <a href="#">1482-P2020/1 (DjVu)</a>          | 2020-02-06                                  |
| <b>Stadsplan: KASTELLEGÅRDEN 1:380 MFL</b>  |  |   |
| Akt:  | <a href="#">14-YTT-874 (DjVu)</a>            |   |
| Beslutsdatum:                               | 1973-06-29                                   |   |
| Senast ajourförd:                           | 2023-03-13                                   |   |
| <b>Berör</b>                                |  |   |
| Inom planområdet:                           | <a href="#">Kastellegården 1:284 Kungälv</a> |   |
|   | <a href="#">Skolan 1 Kungälv</a>             |   |
|   | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:20 Kungälv</a>   |   |
|   | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a>  |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>          |  |   |
| Akt:  | <a href="#">328 (DjVu)</a>                   |   |
| Myndighet:                                  | 14PE   |   |
| <b>Hänvisningar</b>                         |  |   |
| <i>Hänvisning</i>                           | <i>Akt</i>                                   | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrad av                                   | <a href="#">1482-P9 (DjVu)</a>               | 1998-10-26                                  |
| Ändrad av                                   | <a href="#">1482-P106 (DjVu)</a>             | 2006-03-09                                  |
| Ändrad av                                   | <a href="#">1482-P2023/4 (DjVu)</a>          | 2022-11-24                                  |
| <b>Kommunspezifika uppgifter</b>            |  |   |
| <i>Plannummer</i>                           |  |   |
| 328   |  |   |

| Stadsplan: YTTERBY STATIONSSAMHÄLLE OMRÅDE SÖDER OM MARSTRANDSVÄGEN |   |   |
|---|---|---|
| Akt:  | <a href="#">14-YTT-784 (DjVu)</a>           |   |
| Beslutsdatum:   | 1969-09-19                                  |   |
| Senast ajourförd:   | 2023-03-13                                  |   |
| <b>Berör</b>  |   |   |
| Inom planområdet:   | <a href="#">Bäcken 2 Kungälv</a>            |   |
|   | <a href="#">Bäcken 3 Kungälv</a>            |   |
|   | <a href="#">Bäcken 4 Kungälv</a>            |   |
|   | <a href="#">Bäcken 5 Kungälv</a>            |   |
|   | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a> |   |
|   | <a href="#">Ytterby-Tunge 2:11 Kungälv</a>  |   |
| <b>Annan myndighetsinformation</b>                                  |   |   |
| Akt:  | <a href="#">57 (DjVu)</a>                   |   |
| Myndighet:  | 14PE  |   |
| <b>Hänvisningar</b>   |   |   |
| <i>Hänvisning</i>   | <i>Akt</i>                                  | <i>Beslutsdatum för hänvisat planbeslut</i> |
| Ändrad av   | <a href="#">1482-P106 (DjVu)</a>            | 2006-03-09                                  |
| Ändrad av   | <a href="#">1482-P2023/4 (DjVu)</a>         | 2022-11-24                                  |

**Fornlämningar**

| Fornlämning              |   |                |
|--------------------------|---|----------------|
| Akt:                     | <a href="#">L1967:8390 (DjVu)</a>           |                |
| <i>Koordinatpar</i>      | <i>X-Koord</i>                              | <i>Y-Koord</i> |
| Lokalt - SWEREF 99 12 00 | 6416630,7                                   | 145893,4       |
| SWEREF 99 TM             | 6418192,5                                   | 317955,2       |
| RT90 2,5 G Väst          | 6422586,0                                   | 1270131,0      |
| Ajourhålls i:            | SWEREF 99 TM                                |                |
| <b>Berör</b>             |   |                |
| Inom planområdet:        | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a> |                |
| Fornlämning              |   |                |
| Akt:                     | <a href="#">L1970:3977 (DjVu)</a>           |                |
| <i>Koordinatpar</i>      | <i>X-Koord</i>                              | <i>Y-Koord</i> |
| Lokalt - SWEREF 99 12 00 | 6416564,5                                   | 145856,1       |
| SWEREF 99 TM             | 6418128,0                                   | 317915,0       |
| RT90 2,5 G Väst          | 6422522,0                                   | 1270090,0      |
| Ajourhålls i:            | SWEREF 99 TM                                |                |
| <b>Berör</b>             |   |                |
| Inom planområdet:        | <a href="#">Ytterby-Tunge 1:106 Kungälv</a> |                |

**Taxering****Årtal/Taxår 2023/2022**

| Taxeringsenhet: 292648-7 |  |                    |                                 |
|--------------------------|--|--------------------|---------------------------------|
| Uppgiftsår:              | 2019   | Skattemynd/kontor: | 1412                            |
|                          |  | Areal i kvm:       | 199213                          |
| Taxeringsvärde tkr:      |  |                    |                                 |
| Typkod:                  | 498 Industrienhet, gatu- eller parkmark                    |                    |                                 |
| Beskrivning:             | Utgör taxeringsenhet och omfattar del av registerfastighet |                    |                                 |
| Industritillbehör:       | Industritillbehör saknas                                   | Enhet:             | Normal enhet (utan samtaxering) |

|   |  |                    |                                 |                    |
|---|--|--------------------|---------------------------------|--------------------|
| <b>Taxerad ägare</b>                      |  |                    |                                 |                    |
| Kungälv Kommun                            |  |                    |                                 | (FB)               |
|   |  | 442 81 Kungälv     |                                 |                    |
| Juridisk form:                            | Kommuner   |                    |                                 |                    |
| Ägandetyper:                              | Andel: 1/1   |                    |                                 |                    |
| <b>Taxeringsenhet: 292649-7</b>           |  |                    |                                 |                    |
| Uppgiftsår:                               | 2019   | Skattemynd/kontor: | 1412                            | Areal i kvm:       |
| Taxeringsvärde tkr:                       |  |                    |                                 |                    |
| Typkod:                                   | 824 Specialenhet, bad -, sport - och idrottsanläggning     |                    |                                 |                    |
| Beskrivning:                              | Utgör taxeringsenhet och omfattar byggnad på ofri grund    |                    |                                 |                    |
| Industritillbehör:                        | Uppgift saknas   | Enhet:             | Normal enhet (utan samtaxering) |                    |
| <b>Taxerad ägare</b>                      |  |                    |                                 |                    |
| Kungälv Kommun                            |  |                    |                                 | (FB)               |
|   |  | 442 81 Kungälv     |                                 |                    |
| Juridisk form:                            | Kommuner   |                    |                                 |                    |
| Ägandetyper:                              | Andel: 1/1   |                    |                                 |                    |
| <b>Taxeringsenhet: 292650-7</b>           |  |                    |                                 |                    |
| Uppgiftsår:                               | 2019   | Skattemynd/kontor: | 1412                            | Areal i kvm: 27000 |
| Taxeringsvärde tkr:                       |  |                    |                                 |                    |
| Typkod:                                   | 825 Specialenhet, skolbyggnad                              |                    |                                 |                    |
| Beskrivning:                              | Utgör taxeringsenhet och omfattar del av registerfastighet |                    |                                 |                    |
| Industritillbehör:                        | Uppgift saknas   | Enhet:             | Normal enhet (utan samtaxering) |                    |
| <b>Taxerad ägare</b>                      |  |                    |                                 |                    |
| Kungälv Kommun                            |  |                    |                                 | (FB)               |
|   |  | 442 81 Kungälv     |                                 |                    |
| Juridisk form:                            | Kommuner   |                    |                                 |                    |
| Ägandetyper:                              | Andel: 1/1   |                    |                                 |                    |
| <b>Taxeringsenheten gäller även för</b>   |  |                    |                                 |                    |
| <a href="#">YTTERBY-TUNGE 1:106 Hus 1</a> |  |                    |                                 |                    |
| <a href="#">YTTERBY-TUNGE 1:106 Hus 2</a> |  |                    |                                 |                    |

**Lagfaren ägare**

|                        |                |                               |            |      |
|------------------------|----------------|-------------------------------|------------|------|
| Kungälv Kommun         |                |                               |            | (FB) |
|                        |                | 442 81 Kungälv                |            |      |
| Namn enligt lagfart:   | Kungälv Kommun |                               |            |      |
| Dagboksnummer:         | 64/2753        | Inskrivningsdatum:            | 1964-12-16 |      |
| Köp(även transportköp) | 1962-08-01     | Ingen köpeskilling redovisad. |            |      |
| Juridisk form:         | Kommuner       |                               |            |      |
| Andel:                 | 1/1            |                               |            |      |
| Anmärkning:            | Anmärkning     |                               |            |      |

**Tomträttsinnehavare** (Uppgifter saknas)

**Tomträttsupplåtelse** (Uppgifter saknas)

**Inskrivningar** (Uppgifter saknas)

**Anteckningar** (Uppgifter saknas)



## Noteringar (kommunspecifika)

(Uppgifter saknas)

## Område

| <i>Typ</i>                    | <i>Område</i> | <i>Beskrivning</i>                     |
|-------------------------------|---------------|--|
| Nyckelkodsområde 6-siffernivå | 070104        |  |
| Temporärområden               | ALLA          | Alla kommunens taxerade fastigheter    |
| Temporärområden               | FASTF.        | Ytterby korsväg                        |
| Temporärområden               | FISK4         | Ytterby                                |
| Temporärområden               | FJÄRR         | Fjärrvärme i Ytterby                   |
| Temporärområden               | IDROTT        | cilla                                  |
| Temporärområden               | KATO          | Kastellegårdens markavvattningsföretag |
| Temporärområden               | KUNGK         | Kungälv's Kommun                       |
| Temporärområden               | LÄNSMA        | länsmansgården                         |
| Temporärområden               | T-EKLU        | Eklunden detaljplan                    |
| Temporärområden               | YT111         | Ytterby-Tunge program (inom plan)      |
| Temporärområden               | YTTTU         | Ytterby-Tunge 1:111 mfl                |
| <i>Spatial områdestyp</i>     | <i>Område</i> | <i>Beskrivning</i>                     |
| Prognosområde                 | 0701          | Ytterby centrum                        |
| Prognosområde                 | 0703          | Tunge                                  |
| Planområde                    | 140001365     | 14-YTT-908                             |
| Planområde                    | 140002143     | 14-YTT-711                             |
| Planområde                    | 140003394     | 14-YTT-731                             |
| Planområde                    | 140003846     | 14-YTT-792                             |
| Planområde                    | 140004140     | 14-YTT-744                             |
| Planområde                    | 140010303     | 14-YTT-842                             |
| Planområde                    | 140010399     | 14-YTT-784                             |
| Planområde                    | 140010515     | 14-YTT-874                             |
| Planområde                    | 140012170     | 14-YTT-811                             |
| Planområde                    | 140012541     | 14-YTT-695                             |
| Planområde                    | 140014749     | 1482-P91/1                             |
| Planområde                    | 140150674     | 1482-P90                               |
| Planområde                    | 140151673     | 1482-P106                              |
| Planområde                    | 140195216     | 1482-P126                              |
| Planområde                    | 140263205     | 1482-P2023/4                           |
| Kommunområde                  | 1482          | KUNGÄLV                                |
| Spatialt NYKO 2-siffernivå    | 07            | Ytterby församling                     |
| Spatialt NYKO 4-siffernivå    | 0701          | Ytterby centrum                        |
| Spatialt NYKO 6-siffernivå    | 070101        | Enekullen                              |
| Spatialt NYKO 6-siffernivå    | 070102        | Loket Strömmen                         |
| Spatialt NYKO 6-siffernivå    | 070104        | Skolor                                 |
| Spatialt NYKO 4-siffernivå    | 0703          | Tunge                                  |
| Spatialt NYKO 6-siffernivå    | 070301        | Tunge radhus                           |
| Spatialt NYKO 6-siffernivå    | 070302        | Tunge villor västra                    |
| Spatialt NYKO 6-siffernivå    | 070303        | Tunge villor östra                     |
| Demografiskt statistikområde  | 1482C1020     | DeSO 1482C1020                         |
| Riskgruppsområde              | 1482C1020     | 1482C1020                              |
| Demografiskt statistikområde  | 1482C1120     | DeSO 1482C1120                         |
| Riskgruppsområde              | 1482C1120     | 1482C1120                              |
| Regionalt statistikområde     | 1482R010      | Ytterby centrala                       |

|  |                            |               |
|--|----------------------------|---------------|
| Regionalt statistikområde                        | 1482R011                   | Ytterby krans |
| Tätortsområde                                    | 1482TC106                  | Kungälv       |
| Verksamhetsområde vatten, spillvatten, dagvatten | 19                         | YTTERBY       |
| Fastighetsägare                                  | Entré Ytterby              | Ny dp         |
| Fastighetsägare                                  | Entré Ytterby 2            | Utanför plan  |
| Fastighetsägare                                  | Kastellegården 1-22 m.fl.  | Inom plan     |
| Kommundel  | Kommundel Kungälv- Ytterby | 01 07 09      |
| Fastighetsägare                                  | Markavvattningsområdet     |               |
| Programområde                                    | Program Kungälv stad       |               |
| Valdistrikt                                      | Rollsbo-Bredsten           | Ytterby 3     |
| Skolområde                                       | Skolområde Ytterby         |               |
| Stadsdel   | Ytterby                    |               |
| Valdistrikt                                      | Ytterby C-Kastellegården   | Ytterby 2     |
| Fastighetsägare                                  | Ytterby-Tunge 2-72 dp      | Utanför plan  |
| Hemtjänstområde                                  | Ytterby/Håltå              |               |

### Byggnader

| Husnr                 | Byggnadstyp       | Byggnadsstatus | Senaste ajourföring |
|-----------------------|-------------------|----------------|---------------------|
| <u>1</u>              | Samhällsfunktion  | Gällande       | 20110325            |
| <b>Adress</b>         |                   |                |                     |
| Gata/väg              |                   | Kommundel      |                     |
| Hollandsgatan 2       |                   | Ytterby        |                     |
| <b>Alternativnamn</b> |                   |                |                     |
| KASTELLEGÅRDSSKOLAN   |                   |                |                     |
| Husnr                 | Byggnadstyp       | Byggnadsstatus | Senaste ajourföring |
| <u>2</u>              | Samhällsfunktion  | Gällande       | 20160530            |
| <b>Adress</b>         |                   |                |                     |
| (Uppgifter saknas)    |                   |                |                     |
| <b>Alternativnamn</b> |                   |                |                     |
| (Uppgifter saknas)    |                   |                |                     |
| Husnr                 | Byggnadstyp       | Byggnadsstatus | Senaste ajourföring |
| <u>4</u>              | Samhällsfunktion  | Avregistrerad  | 20130108            |
| <b>Adress</b>         |                   |                |                     |
| (Uppgifter saknas)    |                   |                |                     |
| <b>Alternativnamn</b> |                   |                |                     |
| (Uppgifter saknas)    |                   |                |                     |
| Husnr                 | Byggnadstyp       | Byggnadsstatus | Senaste ajourföring |
| <u>5</u>              | Samhällsfunktion  | Avregistrerad  | 20121217            |
| <b>Adress</b>         |                   |                |                     |
| (Uppgifter saknas)    |                   |                |                     |
| <b>Alternativnamn</b> |                   |                |                     |
| (Uppgifter saknas)    |                   |                |                     |
| Husnr                 | Byggnadstyp       | Byggnadsstatus | Senaste ajourföring |
| <u>6</u>              | Komplementbyggnad | Gällande       | 20110325            |
| <b>Adress</b>         |                   |                |                     |
| (Uppgifter saknas)    |                   |                |                     |
| <b>Alternativnamn</b> |                   |                |                     |

|                       |                    |                       |                            |
|-----------------------|--------------------|-----------------------|----------------------------|
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Husnr</b>          | <b>Byggnadstyp</b> | <b>Byggnadsstatus</b> | <b>Senaste ajourföring</b> |
| <u>7</u>              | Komplementbyggnad  | Gällande              | 20110325                   |
| <b>Adress</b>         |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Alternativnamn</b> |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Husnr</b>          | <b>Byggnadstyp</b> | <b>Byggnadsstatus</b> | <b>Senaste ajourföring</b> |
| <u>8</u>              | Komplementbyggnad  | Gällande              | 20110325                   |
| <b>Adress</b>         |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Alternativnamn</b> |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Husnr</b>          | <b>Byggnadstyp</b> | <b>Byggnadsstatus</b> | <b>Senaste ajourföring</b> |
| <u>9</u>              | Komplementbyggnad  | Gällande              | 20110325                   |
| <b>Adress</b>         |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Alternativnamn</b> |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Husnr</b>          | <b>Byggnadstyp</b> | <b>Byggnadsstatus</b> | <b>Senaste ajourföring</b> |
| <u>10</u>             | Komplementbyggnad  | Gällande              | 20110325                   |
| <b>Adress</b>         |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Alternativnamn</b> |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Husnr</b>          | <b>Byggnadstyp</b> | <b>Byggnadsstatus</b> | <b>Senaste ajourföring</b> |
| <u>11</u>             | Komplementbyggnad  | Gällande              | 20110325                   |
| <b>Adress</b>         |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Alternativnamn</b> |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Husnr</b>          | <b>Byggnadstyp</b> | <b>Byggnadsstatus</b> | <b>Senaste ajourföring</b> |
| <u>12</u>             | Komplementbyggnad  | Gällande              | 20110325                   |
| <b>Adress</b>         |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |
| <b>Alternativnamn</b> |                    |                       |                            |
| (Uppgifter saknas)    |                    |                       |                            |

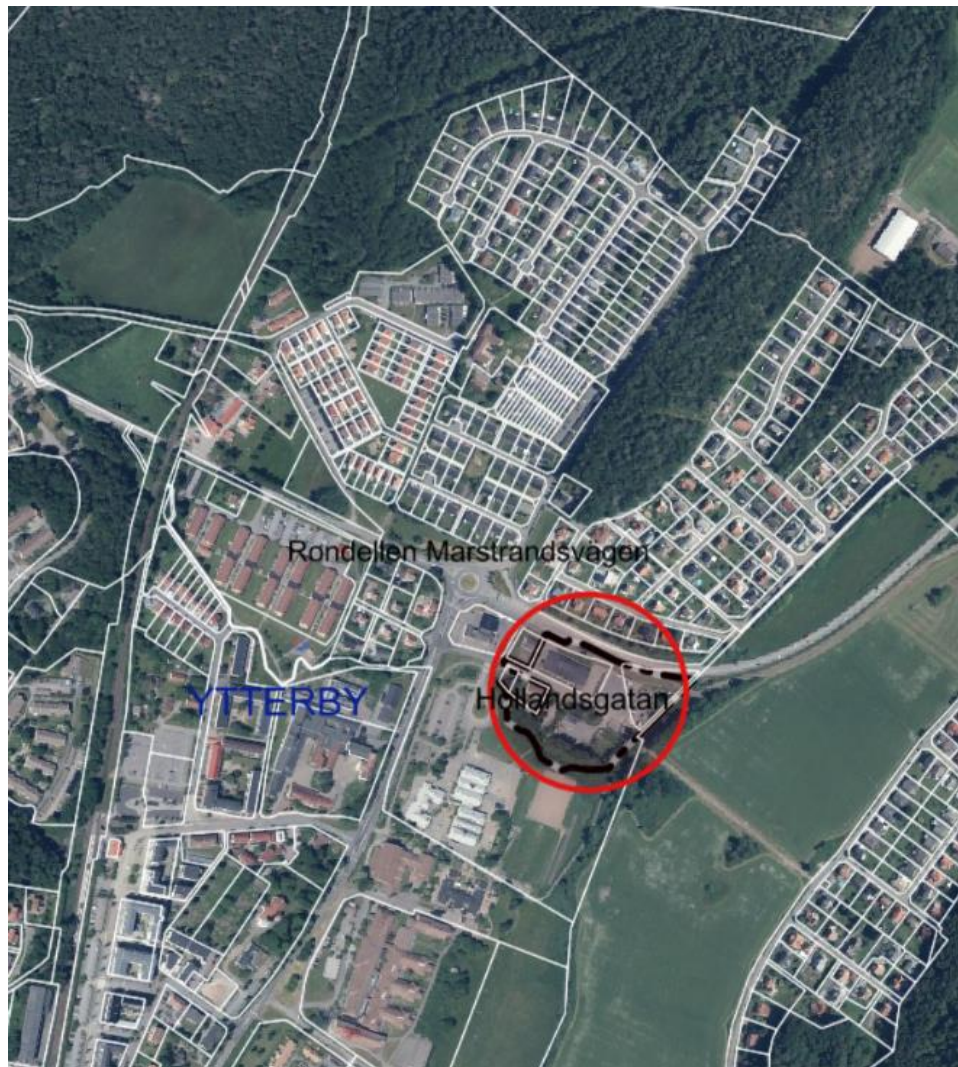
--- Listan slut ---



2023-10-13

## ORIENTERINGSBILD – För Tjänsteskrivelse

Detaljplaneområde för projektet "Entré Ytterby





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Sid 1 (3)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Filip Johansson

2023-10-13

### **Styrtdokument - revidering av Gångbanerenhållning (Dnr KS2023/2089-1)**

#### **Sammanfattning**

Det nu gällande styrtdokumentet för *Åläggande om gångbanerenhållning* är föråldrat i såväl lydelse som utformning och förvaltningen har därför tagit fram ett nytt styrtdokument benämnt Lokal föreskrift för Gaturenhållning.

Lokal föreskrift för Gaturenhållning krävs för att kommunen ska kunna ålägga fastighetsägare att följa det ansvar de har för att sköta gaturenhållning och snöröjning utanför fastighet.

Syftet är att skapa förutsättningar för funktionella, säkra och tilltalande gångutrymmen på allmän platsmark inom detaljplanelagda områden där kommunen är huvudman. Målsättningen är att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav samt förbättra levnadsstandarden för medborgaren.

Genom den lokala föreskriften åläggs fastighetsägare, inom detaljplanelagt område där kommunen är huvudman för allmän plats, att sköta gaturenhållning på utrymme för gångtrafik om minst 1,2 m utanför fastighetsgräns.

Förslag till kommunfullmäktige:

Det reviderade styrtdokumentet för Gångbanerenhållning, benämnt Lokal föreskrift för Gaturenhållning antas.

#### **Juridisk bedömning**

I kommunallagen (2017:725) framgår att en kommun ska ha en budget, en arbetsordning för kommunfullmäktige samt reglementen för de politiska nämnderna. Samtliga av dessa styrtdokument fastställs av kommunfullmäktige. Utöver dem finns styrtdokument, som innefattas av annan lagstiftning, både generellt och för specifika områden och verksamheter, exempelvis översiktsplan, skolplan och jämställdhetsplan. Utöver de lagstyrda styrtdokumenterna, finns ytterligare styrtdokument som upprättas och beslutas i respektive kommun.

Lokal föreskrift för Gaturenhållning krävs för att kommunen ska kunna ålägga fastighetsägare att följa det ansvar de har för att sköta gaturenhållning och snöröjning utanför fastighet.

#### **Förvaltningens bedömning**

Kommunens styrtdokument löper ut den 31 december 2023 och enligt policyn för styrtdokument ska arbetet med revidering ske under ny mandatperiods första år. Detta så att styrtdokumentet kan beslutas inför nästkommande årsskifte. Styrtdokumentet gäller därefter i fyra år framåt, alltså fram tills slutet av nästa mandatperiods första år, om inget annat finns beslutat.

Det nu gällande styrdokumentet för Åläggande om gångbanerenhållning är föråldrat i såväl lydelse som utformning och förvaltningen har därför tagit fram ett uppdaterat styrdokument benämnt Lokal föreskrift för Gaturenhållning.

Genom den lokala föreskriften åläggs fastighetsägare, inom detaljplanelagt område där kommunen är huvudman för allmän plats, att sköta gaturenhållning på utrymme för gångtrafik om minst 1,2 m utanför fastighetsgräns.

I arbetet med det nya styrdokumentet har inventering och information från andra kommuners styrdokument tagits in. Framst från Göteborgs Stads gällande styrdokument men även från mindre kommuner som exempelvis Bollnäs.

### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Styrdokumentet Lokal föreskrift för Gaturenhållning är ett reglemente och därmed ett ärende för grundläggande styrning som ska beslutas av kommunfullmäktige.

Revidering av styrdokument ligger i linje med det strategiska målet att medborgare och näringsliv ska känna ökat förtroende för kommunen, genom att kommunen kontinuerligt ska utveckla sina interna processer för att medborgare, organisationer och företag känner ett ökat förtroende för kommunen och dess verksamheter.

Vidare följer styrdokumentet för Gaturenhållning det strategiska målet att minska klimatutsläpp och miljöpåverkan då en renhållen och halkfri gångyta ger fler möjlighet att nyttja gång för förflyttning.

### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Revidering av styrdokumentet för Gaturenhållning berör följande mål i Agenda 2030, mål 9 "Hållbar industri, innovationer och infrastruktur" och mål 11 "Hållbara städer och samhällen". Dessutom mer specifikt delmål 16.6 "Bygga upp effektiva och transparenta institutioner med ansvarskrävande på alla nivåer".

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Dokumentet relaterar till de kommunala styrdokumenterna KS2023/1128 Avfallsföreskrifter och MOBN2023/0002–6 Miljö- och byggnadsnämndens tillsynsplan enligt PBL

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Revidering och översyn av styrdokument säkerställer att kommunen arbetar efter effektiva interna processer och gällande lagstiftning, vilket gynnar de vi finns till för.

Det uppdaterade styrdokumentet för Gaturenhållning skapar ökad tydlighet för det ansvar som åligger fastighetsägare utanför deras fastighetsgräns. Syftande till att säkerställa förutsättningar för funktionella, säkra och tilltalande gångutrymmen på allmän platsmark inom detaljplanelagda områden. Därigenom gynnande medborgares och verksamheters möjligheter att förflytta sig med gångtrafik.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Revideringen syftar till att underlätta för medarbetaren att tillämpa reglementet.

### **Ekonomisk bedömning**

Ärendet avser revidering av ett nu gällande styrdokument och innebär inte några ökade kostnader för förvaltningen.

Det reviderade innehållet har ingen ökad budgetpåverkan.

Om det reviderade styrdokumentet inte antas, till ny version av Lokal föreskrift för Gaturenhållning, riskeras ökade kommunala kostnader för renhållning och vinterväghållning.

Detta då det ansvar som genom styrdokumentet åläggs fastighetsägare vid frånvaro av styrdokument överförs på kommunen.

### **Förslag till beslut**

Det reviderade styrdokumentet för Gångbanerenhållning, benämnt Lokal föreskrift för Gaturenhållning antas.

Anders Holm  
Sektorchef, Samhälle och utveckling

Martin Gistell  
Enhetschef, Trafik Gata Park

Expedieras till:

För kännedom till:  
Filip Johansson  
Gatuingenjör TGP



# Kommunal Författningssamling

*Reglemente*

1996

Nr 3



KUNGÄLVS KOMMUN

---

ÅLÄGGANDE OM GÅNGBANERENHÅLLNING M.M.

Antagen av kommunfullmäktige 1995-12-11

Gäller från 1996-01-01

Reviderad 2010-12-09 § 341;

Kommunfullmäktige i Kungälv kommun har med stöd 3 § lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning samt 1 § förordning (1998:929) om gaturenhållning och skyltning beslutat följande.

### **Fastighetsinnehavares skyldighet**

#### 1 §

Det åligger innehavare av fastighet inom område med detaljplan, där kommunen är huvudman för allmänna platser, att utföra de renhållnings-, snöröjnings- och liknande åtgärder som avses i 18 § första stycket renhållningslagen ifråga om gångbana och annat för gångtrafiken erforderligt utrymme utanför fastigheten (nedan kallat gångbaneutrymmet).

Skyldigheten gäller även innehavare av fastighet inom sådant område där staten varit väghållare om kommunen övertagit väghållaransvaret.

Med fastighetsinnehavare avses enligt 1 § tredje stycket renhållningslagen den som äger fastigheten eller den som enligt 1 kap 5 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) skall anses som fastighetsägare.

### **Närmare föreskrifter om de åtgärder som skall vidtas**

#### 2 §

Nedanstående närmare föreskrifter gäller i fråga om de åtgärder som skall vidtas av fastighetsinnehavaren.

### **Växtlighet och nedskräpning**

#### 3 §

Det åligger fastighetsinnehavaren att ta bort ogräs och annan växtlighet samt att sopa upp och föra bort orenlighet och nedskräpande föremål från gångbaneutrymmet.

### **Snöröjning**

#### 4 §

Det åligger fastighetsinnehavaren att snarast avlägsna snö och is som är till olägenhet för gångtrafiken och att vid halka skyndsamt sanda gångbaneutrymmet eller att vidta åtgärder till motverkande av halka.

Det åligger också fastighetsinnehavaren att sopa upp och föra bort sand från gångbaneutrymmet.

## **Rännstensbrunnar**

### 5 §

Det åligger fastighetsinnehavaren att hålla galler till rännstensbrunn fri från snö och is i de fall rännstensbrunnen ligger inom gångbaneutrymmet. Fasta ämnen såsom stenar, grus och skräp, får inte sopas eller spolas ned i rännstensbrunnen.

## **Övrigt**

### 6 §

Fastighetsinnehavaren skall också vidta övriga erforderliga åtgärder för att hålla gångbaneutrymmet i sådant skick att uppkomsten av sanitär olägenhet hindras samt de krav tillgodoses som med hänsyn till förhållandena på platsen och övriga omständigheter kan ställas ifråga om trevnad, framkomlighet och trafiksäkerhet.

## **Straff m.m.**

### 7 §

Fastighetsinnehavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter enligt 2 och 3 §§ lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenthållning och skyltning kan dömas till böter enligt 14 § samma lag.

I 12 § lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenthållning och skyltning finns vidare bestämmelser om förelägganden och om tvångsutförande på den försumliges bekostnad.

---



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Lokal föreskrift för gatuhållning

---

**Reglemente**

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/2089

Beslut:

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut: Åläggande om gångbanerenhållning m.m.  
Kommunfullmäktige 1995-12-11, reviderad 2010-12-09  
§ 341

Giltighetstid: 2027-12-31

Dokumentansvarig: Trafik Gata Park, Enhetschef

Senast uppdaterad av: Handläggare på enheten Trafik Gata Park



# Innehållsförteckning

|  |   |
|--|---|
| <b>1. Inledning</b> .....  | 3 |
| <b>2. Relation till andra styrdokument</b> .....                                       | 3 |
| <b>3. Syfte</b> .....  | 3 |
| <b>4. Mål och viljeinriktning</b> .....  | 3 |
| <b>5. Lokala föreskrifter för gångutrymmen</b> .....                                   | 4 |
| 5.1 Fastighetsinnehavares skyldighet.....  | 4 |
| 5.2 Närmare föreskrifter om de åtgärder som skall vidtas av fastighetsinnehavaren..... | 4 |
| 5.3 Växtlighet och nedskräpning.....   | 4 |
| 5.4 Snöröjning.....  | 4 |
| 5.5 Rännstensbrunnar.....  | 5 |
| 5.6 Övrigt.....  | 5 |
| 5.7 Efterlevnad och påföljd.....   | 5 |
| <b>6. Levandegöra</b> .....  | 5 |
| <b>7. Uppföljning</b> .....  | 5 |



## **1. Inledning**

Med stöd av 3 § lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning meddelar kommunfullmäktige följande lokala föreskrifter för gatuhållningen i kommunen.

## **2. Relation till andra styrdokument**

Dokumentet relaterar till de kommunala styrdokumenterna KS2023/1128 Avfallsföreskrifter och MOBN2023/0002–6 Miljö- och byggnadsnämndens tillsynsplan enligt PBL.

## **3. Syfte**

Syftet är att skapa förutsättningar för funktionella, säkra och tilltalande gångutrymmen på allmän platsmark inom detaljplanelagda områden där kommunen är huvudman.

## **4. Mål och viljeinriktning**

Målsättningen är att skapa förutsättning och styrning för att uppfylla lagar och krav samt förbättra levnadsstandarderna för medborgaren.



## 5. Lokala föreskrifter för gångutrymmen

### 5.1 Fastighetsinnehavares skyldighet

Fastighetsinnehavare inom ett område med detaljplan, där kommunen är huvudman för allmänna platser skall, i fråga om gångbanor eller andra utrymmen utanför fastigheten som behövs för gångtrafiken, utföra de åtgärder som kommunen har att svara för enligt 2 § (1998:814) första stycket lag med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning enligt nedan.

### 5.2 Närmare föreskrifter om de åtgärder som skall vidtas av fastighetsinnehavaren

Som gatuhållning räknas gaturojning såsom sopning, bortförande av nedskräpande föremål, borttagande av ogräs, snöröjning och liknande åtgärder samt upptagning av sand eller stenflis som påförts för att motverka halka på gångutrymmen enligt avsnitt 5.4 nedan.

### 5.3 Växtlighet och nedskräpning

Innehavare av fastighet svarar för gatuhållning till en sträcka om högst 10 meter utanför fastigheten räknat vinkelrätt från fastighetens tomtgräns. Detta gäller även om park, plantering eller annan anläggning finns mellan fastighet och gångbana eller annat utrymme för gångtrafiken. Där gångbana saknas och körbana eller annat utrymme används för gångtrafik skall det erforderliga utrymmet för gångtrafik utgöra minst 1,2 från fastighetens tomtgräns, dock ej inräknat rännsten eller dylikt.

Till gångbana räknas trappa samt fastighetens tillfart till gångbana över plantering eller dylikt. Del av gångbana, som upplåtits till och utmärkts som allmän parkeringsplats, räknas som körbana.

Om gångbana eller annat utrymme för gångtrafiken är beläget mellan två fastigheter åligger det respektive fastighetsinnehavare att fullgöra renhållningsskyldigheten till lika andel av gångbana eller annat utrymme för gångtrafiken inom 10 meter från fastighetens gräns.

För hörnfastighet omfattar renhållningsskyldighet även gångutrymmets krökning längs fastighetens gräns enligt ovan intill dess förlängningen av renhållningsgränserna träffas.

### 5.4 Snöröjning

Innehavare av fastighet skall snarast undanskotta eller bortföra snö och is som är till olägenhet för gångtrafiken. Snö och is får ej utskottas eller läggas upp i körbana eller rännsten. Vid halka skall gångbana eller annat utrymme för gångtrafiken beströs med sand eller stenflis.

Det ankommer även fastighetsinnehavare att bortföra snö och is som skottats eller rasat ned från tak, balkonger etc. från gångbana eller annat utrymme för gångtrafiken.

Snö från körbana som av kommunen plogats upp på gångutrymme, bortplogas av kommunen i den mån så kan ske och för att bereda trafiken framkomlighet.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## **5.5 Rännstensbrunnar**

Det åligger fastighetsinnehavaren att hålla galler till rännstensbrunn fri från snö och is i de fall rännstensbrunnen ligger inom gångbaneutrymmet. Fasta ämnen såsom stenar, grus och skräp, får inte sopas eller spolas ned i rännstensbrunnen.

## **5.6 Övrigt**

Miljö- och byggnadsnämnden får besluta om föreläggande och förbud samt bestämma om vite som behövs i ett enskilt fall för efterlevnad av lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag avseende gatuhållning.

Om föreläggande eller förbud ej efterlevs får Miljö- och byggnadsnämnden låta vidta åtgärd på den ansvariges bekostnad.

## **5.7 Efterlevnad och påföljd**

Tillsyn över efterlevnad av dessa föreskrifter utövas av enhet Trafik Gata Park på uppdrag åt Miljö- och byggnadsnämnden.

Miljö- och byggnadsnämnden får besluta om undantag från dessa föreskrifter om det kan ske utan påtagliga olägenheter på platsen eller åsidosätter människors hälsa eller i övrigt nedsätter allmän trevnad.

## **6. Levandegöra**

Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

## **7. Uppföljning**

Kommunen kommer att kontrollera reglementets innehåll vart fjärde år.



Denna behandling '118/23 Fövärv av Nordmannatorget' har inget tjänsteutlåtande.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

Sid 1 (4)

## Tjänsteskrivelse

Handläggarens namn  
Karolina Lovric

2023-10-19

### Mobilitetspolicy (Dnr KS2023/2306-1)

#### Sammanfattning

Vart fjärde år tas samtliga styrande dokument i Kungälv kommun upp för genomgång och revidering inom ramen för fastställandet av kommunens författningssamling.

Förvaltningen har inom ramen för detta arbete gått igenom Trafikplan 2017 samt dess underliggande dokument och sett ett behov av en omstrukturering av dokumenten och deras innehåll. I dagsläget utgör trafikplan 2017 (dnr KS2017/0661) det övergripande dokumentet med tre underliggande planer:

- Plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik (dnr KS2017/0789).
- Plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel (dnr KS2019/1639).
- Plan för smart och effektiv parkering (dnr KS2019/1290).

Samtliga fyra dokument har en strategisk inriktning med delar av konkreta åtgärder och uppdrag. Förvaltningen har tagit fram förslag på en mobilitetspolicy som består av de fyra planernas strategiska inräkningar och mål. Syftet är att skapa ett sammanhållet dokument för den strategiska inriktningen för ett mer resurseffektivt och hållbart transportsystem där utan konkreta åtgärder. Genom att låta mobilitetspolicyerna vara utan konkreta åtgärder kan dokumentet sträcka sig över en längre tidsperiod utan att snabbt bli utdaterat.

#### *Förslag till kommunstyrelsen*

1. Trafikplan 2017 (dnr KS2017/0661) upphör att gälla.
2. Plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik (dnr KS2017/0789) upphör att gälla.
3. Plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel (dnr KS2019/1639) upphör att gälla.
4. Punkterna 1-3 gäller under förutsättningen att kommunfullmäktige beslutar enligt förslag.

#### *Förslag till kommunfullmäktige*

1. Mobilitetspolicy antas enligt förslag.
2. Plan för smart och effektiv parkering (dnr KS2019/1290) upphör att gälla.
3. Punkt 1 gäller under förutsättningen att kommunfullmäktige beslutar i enlighet med punkt 2.
4. Punkt 1-2 gäller under förutsättningen att kommunstyrelsen beslutar enligt förslag.

#### Juridisk bedömning

Kommunallagens kapitel 8 § 13 fastställer att kommuner måste samla samtliga styrande dokument i en författningssamling. Kungälv kommuns policy för styrdokument fastslår att kommunens

styrdokument ska tas upp för genomgång och revidering vart fjärde år. Arbetet ska ske första året på varje ny mandatperiod. I samband med att samtliga styrande dokument revideras eller utgår, fastställs även kommunens författningssamling.

Kommunernas del i trafikinfrastrukturen grundas i den kommunala kompetensen. Följande står i kapitel 2 § 1:

*Kommuner och regioner får själva ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller regionens område eller deras medlemmar.*

### **Förvaltningens bedömning**

Var fjärde år tas samtliga styrande dokument i Kungälv kommun upp för genomgång och revidering inom ramen för fastställandet av kommunens författningssamling.

Förvaltningen har inom ramen för detta arbete gått igenom Trafikplan 2017 samt dess underliggande dokument och sett ett behov av en omstrukturering av dokumenten och deras innehåll. I dagsläget utgör trafikplan 2017 (dnr KS2017/0661) det övergripande dokumentet med tre underliggande planer:

- Plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik (dnr KS2017/0789).
- Plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel (dnr KS2019/1639).
- Plan för smart och effektiv parkering (dnr KS2019/1290).

Samtliga fyra dokument har en strategisk inriktning med delar av konkreta åtgärder och uppdrag.

Tillväxten inom Kungälv kommun kommer ställa nya krav att befintlig infrastruktur används effektivt. I kombination med kommunala, regionala och nationella mål om ökad hållbarhet inom miljö, transport och bebyggelse finns ett behov av att tänka efter, och även tänka nytt, kring hur trafiken ska planeras i Kungälv kommun. För att Kungälv kommun ska kunna bidra till att uppsatta mål uppfylls (nationella, regionala och kommunala) har förslag på en samlad mobilitetspolicy tagits fram. Syftet är att skapa ett sammanhållet dokument för den strategiska inriktningen för ett mer resurseffektivt och hållbart transportsystem där utan konkreta åtgärder. Genom att låta mobilitetspolicyn vara utan konkreta åtgärder kan dokumentet sträcka sig över en längre tidsperiod utan att snabbt bli utdaterat. Mobilitetspolicyn sträcker sig till år 2030 och behandlar mål för cykel- och gångtrafik, kollektivtrafik, biltrafik samt parkeringar kopplade till dessa färd sätt.

Budget för de konkreta åtgärderna inom trafikinfrastrukturen ingår bland annat i investerings- och driftsprogrammet.

### **Ärendenivåer – bedömning utifrån kommunfullmäktiges strategiska mål eller kommunstyrelsens resultatmål**

Styrdokumentet relaterar till kommunfullmäktiges strategiska mål:

- Hållbar samhällsutveckling genom ökad samordning mellan infrastruktur och byggnation i hela kommunen.
- Kommunen, medborgarna och företagen minskar tillsammans klimatutsläpp och miljöpåverkan.
- Att medborgare och näringsliv ska känna ökat förtroende för kommunen.

Styrdokumentet relaterar till kommunstyrelsens resultatmål:

- Hållbar samhällsutveckling genom ökad samordning mellan infrastruktur och byggnation i hela kommunen.
- Ökad kollektiv jobbpendling.

### **Bedömning utifrån miljö, hållbarhet och mål i Agenda 2030**

Mobilitetspolicyn berör följande mål i Agenda 2030, mål 9 "Hållbar industri, innovationer och infrastruktur" och mål 11 "Hållbara städer och samhällen". Dessutom mer specifikt delmål 16.6 "Bygga upp effektiva och transparenta institutioner med ansvarskrävande på alla nivåer".

### **Bedömning utifrån politiska styrdokument**

Mobilitetspolicyn har en koppling till Kungälvskommuns Vision 2040 som fastställer kommunens miljöprofil. Andra styrande dokument som är kopplade till, eller berörs av, mobilitetspolicyn är gällande översiktsplan, lokalförsörjningsplan och näringslivsstrategi.

Mobilitetspolicyn har även koppling till ett antal regionala dokument. Vidare berörs arbetet med mobilitetspolicyns mål och strategier av gällande lagar, förordningar, regler och föreskrifter.

### **Bedömning utifrån ett medborgar- och brukarperspektiv**

Målet med mobilitetspolicyn är att tydliggöra hur trafik, mobilitet och parkeringsstrategier samverkar och kan bidra till ökad tillgänglighet samt ett resurseffektivt och hållbart transportsystem för alla som bor, verkar och besöker Kungälvskommun.

### **Bedömning utifrån ett medarbetarperspektiv.**

Förslag till mobilitetspolicy syftar till att vara en vägledning i arbetet med att stärka sambandet mellan utbud av hållbara alternativ för förflyttning, resor, och åtgärder kring efterfrågan och användningen av dessa alternativ. Vidare syftar dokumentet till att skapa underlag för så bra förutsättningar som möjligt för att öka det hållbara resandet.

### **Ekonomisk bedömning**

Framtagande av mobilitetspolicyn innebär inga tillkommande kostnader.

### **Förslag till kommunstyrelsen**

1. Trafikplan 2017 (dnr KS2017/0661) upphör att gälla.
2. Plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik (dnr KS2017/0789) upphör att gälla.
3. Plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel (dnr KS2019/1639) upphör att gälla.
4. Punkterna 1-3 gäller under förutsättningen att kommunfullmäktige beslutar enligt förslag.

### **Förslag till kommunfullmäktige**

1. Mobilitetspolicy antas enligt förslag.
2. Plan för smart och effektiv parkering (dnr KS2019/1290) upphör att gälla.
3. Punkt 1 gäller under förutsättningen att kommunfullmäktige beslutar i enlighet med punkt 2.
4. Punkt 1-2 gäller under förutsättningen att kommunstyrelsen beslutar enligt förslag.

Haleh Lindqvist  
kommundirektör

Anders Holm  
sektorchef Samhälle och utveckling

Expedieras till:

För kännedom till:



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Mobilitetspolicy

---

## Policy

Diarie-/dokumentnummer: KS2023/2306

Beslut: <Datum-...Instans §.../År>

Beredande politiskt organ: <Utskott/beredning/nämnd>

Ersätter tidigare beslut <Datum-...Instans §.../År>

Giltighetstid: 2030-12-31

Dokumentansvarig: <Funktion>

Senast uppdaterad av: <Handläggare vid dokumentets upprättande>



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Innehållsförteckning

|   |   |
|---|---|
| 1. Inledning.....                         | 3 |
| 2. Relation till andra styrdokument.....  | 3 |
| 3. Syfte.....                             | 3 |
| 4. Mål och viljeinriktning.....           | 4 |
| 5. Kollektivtrafik.....                   | 4 |
| Samarbete och samordning.....             | 5 |
| Utveckling och det fortsatta arbetet..... | 6 |
| 6. Gång- och cykeltrafik.....             | 6 |
| 7. Bil- och godstrafik.....               | 7 |
| Biltrafik.....                            | 7 |
| Godstrafik.....                           | 7 |
| 8. Parkering.....                         | 8 |
| 9. Levandegöra.....                       | 8 |
| 10. Uppföljning.....                      | 8 |



## 1. Inledning

Transportsystemets främsta uppgift är att ge möjligheter till fysisk förflyttning för människor och gods. Systemet ska skapa tillgänglighet till målpunkter, där tillgänglighet kan definieras som med vilken enkelhet det är möjligt att nå något önskvärt. Alla som lever och verkar i Kungälv kommun ställer sina egna krav på transportsystemet.

Mobilitetspolicy för Kungälv kommun syftar till att stärka sambandet mellan utbud av hållbara alternativ för förflyttning, resor, och åtgärder kring efterfrågan och användningen av dessa alternativ. Detta för att skapa ett mer resurseffektivt och hållbart transportsystem där den befintliga infrastrukturen används på bästa sätt. Vidare syftar dokumentet till att skapa underlag för så bra förutsättningar som möjligt för att öka det hållbara resandet.

## 2. Relation till andra styrdokument

Kungälv kommun Vision 2040 fastställer kommunens miljöprofil och ligger till grund för mobilitetspolicyns arbete med hållbara alternativ och utveckling. Andra styrande dokument som är kopplade till, eller berörs av, mobilitetspolicyn är gällande översiktsplan, lokalförsörjningsplan och näringslivsstrategi.

Mobilitetspolicyn har även koppling till ett antal regionala dokument. Vidare berörs arbetet med mobilitetspolicyns mål och strategier av gällande lagar, förordningar, regler och föreskrifter.

Kommunfullmäktiges strategiska mål, kommunstyrelsens resultatmål och Agenda 2030 behöver också tas i beaktande vid genomförande av mobilitetspolicyns mål.

## 3. Syfte

Regeringens beslutade transportpolitiska övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har preciserats i ett funktionsmål om att ge alla tillgänglighet i transportsystemet och att transportsystemet ska vara jämställt, samt ett hänsynsmål om att transportsystemet ska ge ökad säkerhet, bidra till att miljö och miljö kvalitetsmål uppnås samt bidra till ökad hälsa. Som en del i detta ingår även den av riksdagen 1997 beslutade Nollvisionen, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Västra Götalandsregionen har i sin tur fastställt ett antal måldokument för transportinfrastrukturen i regionen:

- Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033.
- Hållbarhetskonsekvensbeskrivning (kopplad till regional plan för transportinfrastrukturen).
- Strategi för ökad cykling i Västra Götaland (kopplad till regional plan för transportinfrastrukturen).
- Samverkansformer kring kollektivtrafik.

Tillväxten inom Kungälv kommun i närtid som på längre sikt kommer ställa nya krav att befintlig infrastruktur används effektivt. I kombination med kommunala, regionala och nationella mål om ökad hållbarhet inom miljö, transport och bebyggelse finns ett behov av att tänka efter, och även tänka nytt, kring hur trafiken ska planeras i Kungälv kommun. För att Kungälv kommun ska kunna bidra till att uppsatta mål uppfylls (nationella, regionala och kommunala) har en strategiskt inriktad mobilitetspolicy tagits fram. Mobilitetspolicyn sträcker sig till år 2030 och behandlar mål för cykel- och gångtrafik, kollektivtrafik, biltrafik samt parkeringar kopplade till dessa färd sätt.





**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

## 4. Mål och viljeinriktning

Målet med mobilitetspolicyen är att tydliggöra hur trafik, mobilitet och parkeringsstrategier samverkar och kan bidra till ökad tillgänglighet samt ett resurseffektivt och hållbart transportsystem för alla som bor, verkar och besöker Kungälv kommun.

Mobilitetspolicyens övergripande mål är:

- Minskad miljö- och klimatpåverkan
- Ökad andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Ökad trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer samt i anslutning till kollektivtrafik.
- Ökad samnyttjande av trafikslag.

Ett antal strategier har tagits fram för att nå målen.

Den övergripande strategin för att uppnå mobilitetspolicyens mål är hållbart resande. Hållbart resande kan definieras som transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. I en mer praktisk hållning menas att resande i första hand sker med hållbara färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Det konkreta arbetet att möjliggöra hållbart resande kan då delas in i två delar:

- Att påverka människors attityder och beteenden i riktning mot ett mer hållbart resande.
- Hållbar planering, som ger förutsättningar för ett effektivare resande.

Som kommunens Vision 2040 anger finns en tydlig miljöprofil och strävan efter ett långsiktigt hållbart samhälle. En viktig del för att uppnå visionen är att arbeta med hållbart resande. För att uppnå hållbart resande är det av stor vikt att se till hela resan, från start till slut. För att skapa förståelse för hur vi ska uppnå en attraktiv och tillgänglig kommun bör fokus ligga på att det är människor och gods som utgör trafiken, inte fordon.

Kommunens interna verksamheter genererar en betydande mängd transporter. I detta vilar ett stort ansvar och en möjlighet att driva på utvecklingen och efterfråga förnybara och fossilfria alternativ för förflyttning.

Elektrifiering av kollektivtrafiken bidrar till tystare, renare och mer attraktiva stadsmiljöer. Störst miljövinster uppnås om kollektivtrafiksystemet attraherar bilister. Utifrån kommunens perspektiv har ett utbyggt elbussystem bäst möjlighet att locka dessa resenärer till kollektivtrafiken. Mer miljöanpassade distributionsfordon kan också bidra i samma riktning. Detta blir inte minst viktigt i en växande kommun med ökande varuflöden.

Ett verktyg för att gå mot hållbart resande är att använda fyrstegsprincipen. Den har tagits fram av Trafikverket och är ett förhållningssätt för planering som innebär att möjliga lösningar provas stegvis. Principen innebär att åtgärder väljs i ordningen Tänk om, Optimera, Bygg om och sist Bygg nytt. Inom kommunen bör fyrstegsprincipen användas för att identifiera lämpliga lösningar. Tillgänglighet ska vara en aspekt i all planering och genomförande.

## 5. Kollektivtrafik

I Västra Götaland är det Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet och har ansvar för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i hela regionen, kopplat till målen i det regionala



trafikförsörjningsprogrammet. Utvecklingen av kollektivtrafiken sker i nära samverkan med kommunerna i Västra Götaland. Västtrafik AB, som ägs av Västra Götalandsregionen, planerar och upphandlar den kollektivtrafik i Västra Götaland som, till ungefär hälften, finansieras med skattemedel.

För att Västtrafik ska kunna planera och upphandla rätt trafik specifikt för Kungälv krävs en god samverkan mellan Kungälvs kommun och Västtrafik där strategiskt framtagna dokument lyfter fram kommunens planer, vilja och ambitioner på kort och lång sikt.

Buss- och tågtrafiken i kommunen möjliggör ett stort antal resmöjligheter inom kommunen och ut i regionen men dess marknadsandelar bedöms fortfarande som utvecklingsbara. Kungälvs Resecentrums lokalisering vid E6an binder samman tätortstrafiken med regiontrafiken utmed ett av huvudstråket ur regionalt perspektiv.

Mobilitetspolicyn behandlar hela kommunen med följande indelning:

Centralorten – Kungälv och Ytterby tätort

Serviceorter – Centrala Diseröd, Kareby, Kode, Kärna, Tjuvkil och Marstrand

Landsbygd – Landsbygd inom och utanför central- och serviceort

Idag kopplar tågtrafiken längs Bohusbanan samman Ytterby och Kungälvs tätort med Kode, Göteborg och Bohuslän, i förlängningen hela Sverige. Även regionbusstrafiken sammanlänkar Kungälvs kommun med flera grannkommuner och med Resecentrums placering har turutbudet både ökat och blivit mer tillgängligt. Utöver tåg- och regionbusstrafik finns lokalbusstrafik och skollinjetrafik.

## Samarbete och samordning

Kollektivtrafikens utveckling och utformning avgörs av komplexa processer då ägandeskapet ligger på regionen som i sin tur har att förhålla sig till många aktörer då kollektivtrafiken trafikerar både statligt och kommunalt vägnät. I Kungälv som också har skollinjetrafik innefattas också enskilda vägnät.

Gränssnittet i ansvaret mellan kommunen och Västra Götalandsregionen är definierat i ett avtal som skrevs under våren 2011, i samband med beslut om skatteväxling. Avtalet heter *Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län*.

Avtalet innebär att kommunerna i regionen ska arbeta fram den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland tillsammans. Det handlar om att prioritera målområden, peka ut prioriterade regionala stråk och noder och andra strategiska vägval. Till exempel om vi vill ändra zonstrukturen för vårt prissystem – då måste alla kommuner enas om ett sådant förslag.

Processen för att exempelvis ta fram en målbild där samtliga kommuner är involverade finns fyra delregionala kollektivtrafikeråd. Enligt avtalet ska alla kommuner och VGR vara representerade i råden.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är det organ som jämkar inspelen från de fyra kollektivtrafikeråden och bereder förslag som sedan går till kollektivtrafiknämnden. De här förslagen väger tungt i VGRs beslutsprocess. Samtidigt är det viktigt att poängtera att beslutsmandatet ligger hos VGR som har det ekonomiska och juridiska ansvaret.

Kommunen har möjlighet att göra tillköp i trafik och färdbevis/rabatter, för en höjd ambitionsnivå, förutsatt att det går i linje med beslutat regionalt trafikförsörjningsprogram och strategier. Redovisning av beräknade kostnader på lång sikt bör ske löpande till förvaltningsledning och politiken för att säkra investeringspotten för kollektivtrafikåtgärder.

Trafikverket har ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur-investeringar (bl.a. bussgator, pendelparkeringar och hållplatser på statligt vägnät och kommunen har ansvar på kommunala vägnätet. Kommunen har också driftansvaret för gator och hållplatslägen.



Även kommunens planmonopol för samhällsutvecklingen är en viktig faktor för kollektivtrafikens möjligheter att bli konkurrenskraftig.

### Utveckling och det fortsatta arbetet

Kollektivtrafiken är ett system som knyter samman internationella, nationella, regionala och kommunala målpunkter. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv krävs att restidsskillnaderna mellan bil och kollektivtrafik samt att kollektivtrafikens restider i rusningstid minskar.

Den regionala tågtrafiken i Bohusstråket kopplar samman Ytterby och Kungälv tätort med Kode, Göteborg och Bohuslän, i förlängningen hela Sverige. Även med regionbusstrafik är Kungälv kommun sammanlänkat med flera grannkommuner. Kommunen ska verka för utveckling av pendeltågstrafiken genom kommunen.

Det fortsatta arbetet med mobilitetspolicyens mål utgår från följande strategier:

- Skapa förutsättningar för att andelen kollektivtrafikresenärer ökar i hela kommunen men främst i centralorten.
- Inriktning mot att ny bebyggelse ligger inom gångavstånd till kollektivtrafik.
- Prioritera lokalisering av ny bebyggelse och verksamheter nära befintliga knutpunkter och stationer där utbudet av kollektivtrafiken är som störst.
- Skapa ökad tillgänglighet till och trygghet vid hållplatser i centralorten.
- Verkar för att sammankoppla lokaltrafiken med regiontrafiken hela trafikdygnet.
- Fler fordon med fossilfritt bränsle alternativt elfordon på de lokala linjerna och skollinjerna.
- Verka för att medborgare i större utsträckning kan resa kollektivt på kvällar och helger.

## 6. Gång- och cykeltrafik

Målet med att kommunen satsar pengar på att bygga gång- och cykelbanor på landsbygden är att fler människor i alla delar av kommunen ska ha möjlighet att välja hållbara transportslag. Att planera för att även landsbygdsborna ska kunna cykla enkelt och säkert ska vara en naturlig del i samhällsplaneringen. Inom Västra Götalandsregionen (VGR) pågår planering för att hjälpa kommunerna att genomföra utbyggnaden av ett regionalt huvudcykelvägnät som har definierats som extra viktigt för att koppla ihop hela regionen.

Mobilitetspolicyens mål avseende gång- och cykeltrafik utgår från följande strategier:

- Verka för separering av gång- och cykeltrafik på vältrafikerade stråk
- Utforma gång- och cykelstråk enhetligt, sammanhängande och gent
- Öka tryggheten på gång- och cykelstråk
- Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager
- Prioritera yta för gång- och cykeltrafik i tätbebyggda områden
- Utöka och förbättra möjligheterna till cykelparkering

Cykelvägnätet behöver koppla samman viktiga målpunkter i kommunen, inom och mellan kommunens tätbebyggda områden samt på landsbygd. Genom att systematiserat dela in cykelstråk gällande funktion, både inom tätbebyggt område och landsbygd, kan lämpliga åtgärder identifieras. Fotgängare och cyklister är olika färdssätt och har olika behov, vilket också ska återspeglas i planering av respektive färdssätt. Inom tätbebyggt område ska cykelbanor separeras med gångtrafik i så stor utsträckning som möjligt.

Vinsterna av att investera i insatser för en ökad och säker cykling är bland annat bättre folkhälsa, attraktivare livsmiljöer, mindre miljöpåverkan och ett ökat kollektivtrafikresande (om goda kopplingar



görs till kollektivtrafiken). Genom att kontinuerligt säkerställa att gångvägar är gena i sin dragning, standarden är hög i sin utformning, stråken är sammanhållna, gångpassager är trafiksäkra och tryggheten är hög genom exempelvis belysning skapas en hög tillgänglighet och framkomlighet i gångtrafiknätet. Detta är viktiga grundstenar för att fler ska välja att gå för resor under tre kilometer och i förlängningen att målet om minskade koldioxidutsläpp ska uppnås.

Såväl gång- som cykelbanor behöver vara kontinuerliga och utan avbrott. Huvudcykelvägnätet ska prioriteras att vara helt sammanhängande och utan hinder så att en effektiv arbetspendling gynnas.

Gångbanor ska planeras utifrån förutsättningarna att de ska vara säkra, trygga, stimulerande och ta den kortaste vägen. De ska även vara tillgängliga, där god tillgänglighet säkerställer att personer med funktionsvariation kan ta sig fram utan problem.

## 7. Bil- och godstrafik

### Biltrafik

Bilen är en grundläggande förutsättning för att dagens samhälle ska fungera. Så kommer det med all sannolikhet att fortsätta att vara under överskådlig framtid. Däremot kan inte bilen lösa alla människors res- och transportbehov. En ökad biltrafik leder bland annat till ökat markanspråk för infrastruktur, buller- och luftföroreningar, trängsel, sämre framkomlighet och tillgänglighet för kommuninvånare och näringsliv vilket påverkar attraktivitet på flera olika plan.

Även om andelen kollektivtrafikresor ska öka markant i kommunen kommer biltrafiken även framgent utgöra en stor andel av resorna inom kommunen i sin helhet. Trafiksäkerhet, effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, förutsättningar för nya tekniker (drivmedel, el och automation) samt nya tjänster (till exempel bildelning) behöver beaktas. Att möjliggöra minskade utsläpp från fordonstrafik handlar både om att använda de resurser som finns på ett mer effektivt sätt, liksom att möjliggöra ett byte till fossilfria drivmedel. Det är därför viktigt att minska energianvändningen oavsett vilken typ av drivmedel som används.

Bilnehavet i kommunen är idag relativt högt vilket ställer krav på bland annat ytor för bilparkering. Att verka för att en betydande andel av dagens bilresor som kommuninvånarna genomför i stället sker med andra färdmedel är viktigt. Även en ökad bildelning i form av bilpool är ett bra sätt att skapa tillgång till bil utan att behöva äga bilen. Genom att fler delar på samma bil sjunker efterfrågan på parkering. Förutom lägesspecifika egenskaper som närhet till attraktiv kollektivtrafik och service är ofta bilpool en av de mest effektiva åtgärderna för att minska bilnehavet och därmed antalet bilresor.

### Godstrafik

Godstrafiken i kommunen berör oss på flera sätt. Allt som köps och konsumeras måste nå kommuninvånare och kommunens besökare. Antingen till bostaden eller till de restauranger, caféer, affärer med mera. som utgör kommunens utbud. Efter förbrukning krävs fungerande returflöden i form av avfallshantering och återvinning. Godstrafiken inom kommunens geografiska område står inför ett antal utmaningar under de kommande åren. Inte minst eftersom befolkningen förväntas fortsätta växa och att miljö- och klimatutmaningarna blir tydligare.

Förändrade och mer balanserade färdmedelsfördelningar för persontransporterna skapar möjligheter för en mer effektiv godstrafik. Införandet av gångfartsgator gynnar både stadsliv och skapar möjligheter för ökad tillgänglighet för godstrafiken att lossa och lasta. Genom att verka för en samordning av leveranser kan antalet godstransporter minska.

I likhet med att ny bebyggelse i första hand ska utvecklas i huvud- och sekundärstråk ska nya verksamheter i första hand förläggas där det redan finns robust infrastruktur. Detta gäller framför allt



verksamheter som inte är lämpliga att förläggas i centrala lägen i centralorten eller serviceorterna. Med robust infrastruktur menas erforderlig, befintlig infrastruktur för den specifika verksamheten. I serviceorterna lämpar sig lokala verksamheter medan det i centralorten även är lämpligt med större verksamheter som kräver mycket transporter.

## 8. Parkering

För att möjliggöra förflyttningen krävs vid val av vissa färdmedel parkeringsmöjligheter. Ofta avses parkering för bil men även behovet av cykelparkering behöver tas med i planeringen. Parkeringsstrategier syftar till att säkerställa en god sammanvägd tillgänglighet med ett effektivt nyttjande av ytor för parkering.

Efterfrågan kan påverkas genom begränsningar av utbudet samt med hjälp av tids- och avgiftsregleringar. Åtgärder som gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafiken och stärker deras relativa attraktivitet medför också ett minskat parkeringsbehov för bil.

Genom ett ökat resande med hållbara transportslag ges även möjligheter att bättre nyttja de markytor som upplåts för bilparkering – befintliga såväl som i behov framåt. Detta blir särskilt tydligt i de centrala delarna av Kungälv tätort och bidrar till att åstadkomma en attraktiv vistelsemiljö.

En väg för att minska ytorna som tas i anspråk för bilparkering är att samnyttja parkering. Detta sker genom utformning av parkeringslösning och reglering som möjliggör att flera olika parkeringsbehov sker i samma plats eller anläggning – nattetid för boende och dagtid för besökare och näringsliv.

Ett sådant samnyttjande kräver en strategi där kommunen möjliggör samordning av bostadsfastigheters parkeringsbehov med besöks- och näringslivsparkering i gemensamma anläggningar.

För en omställning mot ökad användning av cykel som transportmedel krävs att ytor i fastigheter, befintliga såväl som vid nyproduktion, och på allmän platsmark planeras för cykelparkering. För god attraktivitet bör cykelparkering anläggas i närhet till målpunkter, som kollektivtrafikknutpunkt.

### Parkeringsstrategier:

- Verka för att öka andelen samnyttjade parkeringsplatser
- Angöring och korttidsparkering bör prioriteras på parkering utmed gator
- Verka för ökad styrning till lediga parkeringsplatser och minskad söktrafik
- Verka för att utöka och förbättra möjligheterna till laddning av elektriska fordon
- Påverka efterfrågan av parkeringsplatser för bil genom olika styrmedel
- Skapa förutsättningar för attraktiv cykelparkering

## 9. Levandegöra

Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

## 10. Uppföljning

För att säkerställa att mobilitetspolicyns innehåll är aktuellt bör policyn utvärderas samt revideras vart fjärde år. Om det under giltighetsperioden framgår att policyn behöver uppdateras ska behovet initieras till berörd instans.

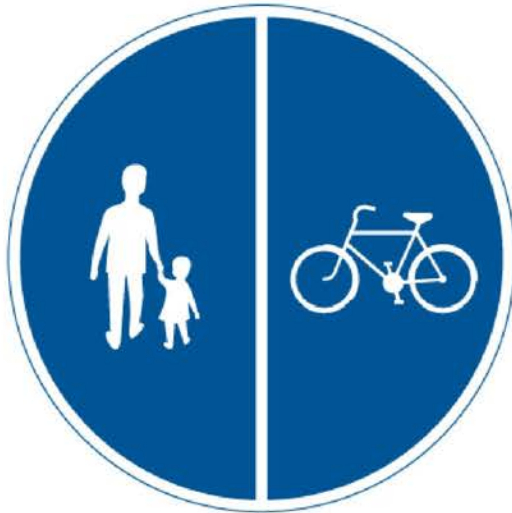


**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

# Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel

---

Anvisning



Diarie-/dokumentnummer: KS2023/2071

Beslut:

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel  
KS2019/1639

Giltighetstid: År 2030

Dokumentansvarig: Trafik Gata Park, Enhetschef

Senast uppdaterad av: Trafikingenjör på enheten Trafik Gata Park



# Innehållsförteckning

|      |   |    |
|------|---|----|
| 1.   | Inledning.....  | 4  |
| 1.1  | Vägnät gång och cykel .....   | 4  |
| 1.2  | Trafikmätningar.....  | 4  |
| 1.3  | Olycksstatistik.....  | 6  |
| 2.   | Relation till andra styrdokument.....   | 7  |
| 3.   | Syfte.....  | 8  |
| 4.   | Mål och viljeinriktning.....  | 8  |
| 4.1  | Fortsatt arbete .....   | 9  |
| 5.   | Planeringsprinciper.....  | 10 |
| 5.1  | Planeringsprocessen .....   | 10 |
| 5.2  | Trafiksäkerhet.....   | 10 |
| 5.3  | Framkomlighet.....  | 11 |
| 5.4  | Tillgänglighet.....   | 11 |
| 5.5  | Trygghet.....   | 12 |
| 5.6  | Mått.....   | 12 |
| 5.7  | Material.....   | 13 |
| 5.8  | Drift.....  | 14 |
| 5.9  | Vägvisning.....   | 14 |
| 5.10 | Cykelparkering.....   | 15 |
| 6.   | Gång och cykel på landsbygden.....  | 15 |
| 6.1  | Nuläge .....  | 15 |
| 6.2  | Strategier .....  | 16 |
| 6.3  | Planeringsprinciper.....  | 17 |
| 7.   | Strategier.....   | 18 |
| 7.1  | Verka för separering av gång- och cykeltrafik på vältrafikerade stråk.....        | 18 |
| 7.2  | Utforma gång- och cykelstråk enhetligt, sammanhängande och gent.....              | 18 |
| 7.3  | Öka tryggheten på gång- och cykelstråk.....                                       | 19 |
| 7.4  | Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager..... | 19 |
| 7.5  | Prioritera yta för gång- och cykeltrafik i tätbebyggda områden .....              | 19 |
| 7.6  | Förbättra vägvisningen längs gång- och cykelstråk .....                           | 19 |
| 7.7  | Kontinuerligt förbättra standarden på underhåll och vinterväghållning.....        | 20 |
| 7.8  | Utöka och förbättra möjligheterna till cykelparkering.....                        | 20 |
| 8.   | Levandegöra .....   | 20 |
| 9.   | Uppföljning.....  | 20 |



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

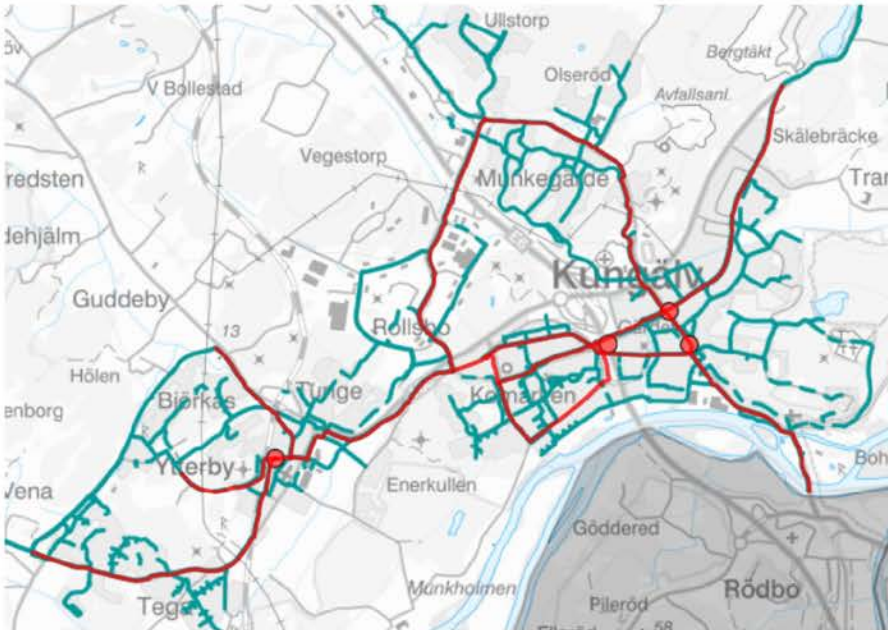
|           |   |    |
|-----------|---|----|
| 9.1       | Indikatorer.....  | 20 |
| Bilaga 1, | Passager längs huvudcykelvägnätet och vid skolor som behöver hastighetssäkras ..... | 21 |
| Bilaga 2, | Saknade länkar i gång- och cykelvägnätet.....                                       | 22 |
| Bilaga 3, | Belysning längs huvudcykelvägnätet.....   | 24 |
| Bilaga 4, | Gång- och cykelbanor som bör separeras .....  | 25 |





## 1. Inledning

### 1.1 Vägnät gång och cykel



Karta över befintligt cykelvägnät i Kungälv och Ytterby, det röda nätet är huvudcykelvägnätet. Röda prickar är cykelpumpar.

Kungälv-Ytterby tätort är rikt försedd med gång- och cykelvägar. Viktiga målpunkter att förse med bra gång- och cykelförbindelser är bland annat skolor, stora arbetsplatser, resecentrum/större hållplatser och centrumhandel.

I Kungälv kommun finns 2019 cirka 111 km cykelvägar varav 33 km är belägna längs Trafikverkets vägar på landsbygden. När det gäller gångvägar/trottoarer handlar det om betydligt fler meter än för cykel eftersom de flesta befintliga cykelvägar är kombinerade med gång och att det dessutom finns många trottoarer inom tätorterna som enbart är för gångtrafik.

Commented [KL1]: Är denna aktuell? Årtal kan vara bra att ha med.

Commented [KL2]: Ska man skriva något om övriga kommunen?

Commented [KL3]: Mycket har hunnit göras på 4 år?

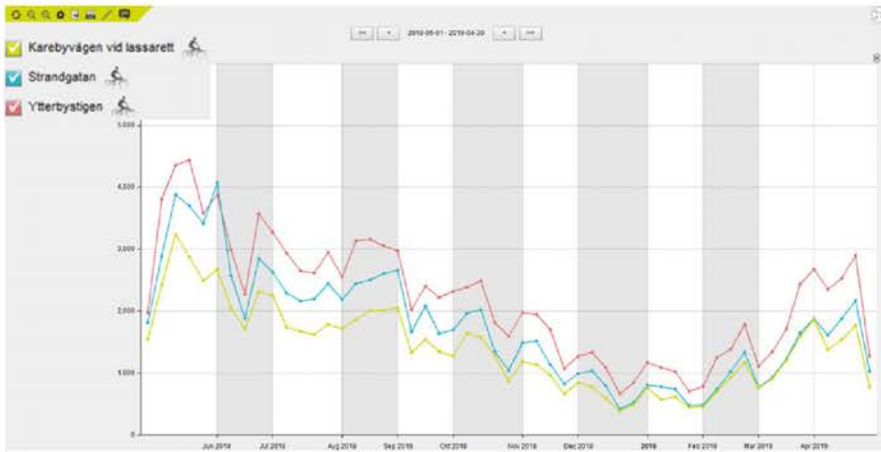
Commented [KL4]: Krånglig mening

### 1.2 Trafikmätningar

Kommunen har sedan 2018 sex fasta räknestationer för cykeltrafik. Då mätningen när detta dokument tas fram enbart pågått ett drygt år kan ännu inga trender ses i hur cyklingen utvecklas utan bara hur flödet fördelas över året i de tre punkterna. Kurvorna för de tre punkterna följer varandra relativt väl, vilket troligtvis visar på säsong/vädervariationen.

Commented [KL5]: Stämmer siffran?

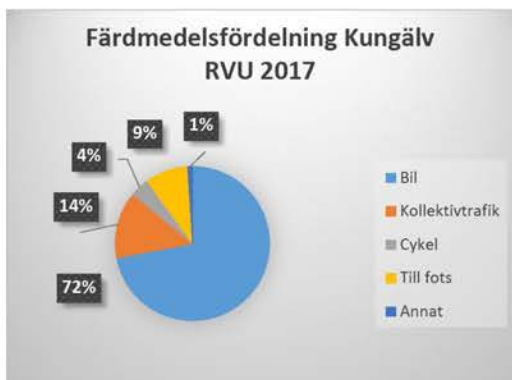
Commented [KL6]: Behövs aktuella siffror - gammal text



Cykeltrafikmätning per vecka i tre fasta punkter.

Commented [KL7]: Nya siffror

| Cykeltrafikmätning 2018-05-01 - 2019-04-30 |                  |                   |                  |
|--|------------------|-------------------|------------------|
|  | Karebyvägen      | Strandgatan       | Ytterbystigen    |
| Totalt antal passerande                    | 75 392           | 92 927            | 116 852          |
| Toppdag                                    | Lör 19 maj (813) | Ons 6 juni (1121) | Tor 24 maj (867) |
| Minimumdag                                 | Lör 2 feb (24)   | Sön 27 jan (17)   | Mån 24 dec (30)  |
| Maxdag i veckan                            | Tisdag           | Tisdag            | Måndag           |
| Genomsnitt per dag                         | 207              | 255               | 321              |



Göteborgsregionen genomförde under hösten 2017 en resvaneundersökning bland invånarna. I Kungälv svarade cirka 300 personer på enkäten.

Resultatet av denna visade att Kungälv kommun låg på andelarna 4% cykelresor och 9% gångresor.

Commented [KL8]: Måste finnas nyare siffror



### 1.3 Olycksstatistik

Bland trafikolyckor som lett till personskada i Kungälv kommun står cykelolyckorna för cirka 19 % och fotgängarolyckorna för 34 %. De allra flesta cykelolyckorna är lindriga eller måttliga och endast någon enstaka cykelolycka per år leder till allvarlig skada. År 2015 fungerade inte olycksrapporteringen från sjukvården, så detta års siffror bör bortses ifrån då dessa inte stämmer helt. Sett över flera år verkar cykelolyckorna minska i kommunen, en trend som förhoppningsvis håller i sig. Med ökat cyklande finns dock risken att antalet cykelolyckor ökar, särskilt som andelen med de snabba elcyklarna ökar vilket innebär högre skaderisk vid en olycka.

Commented [KL9]: Malplacerat

Commented [KL10]: Måste finnas nyare siffror

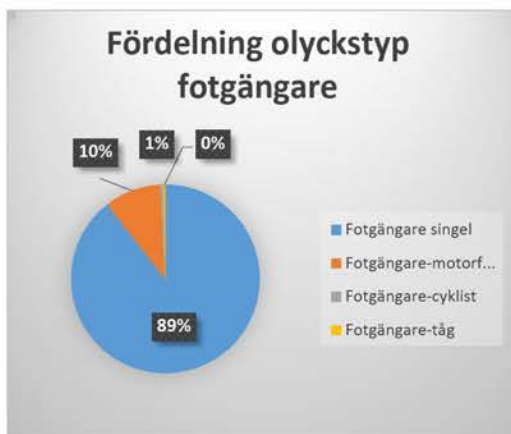
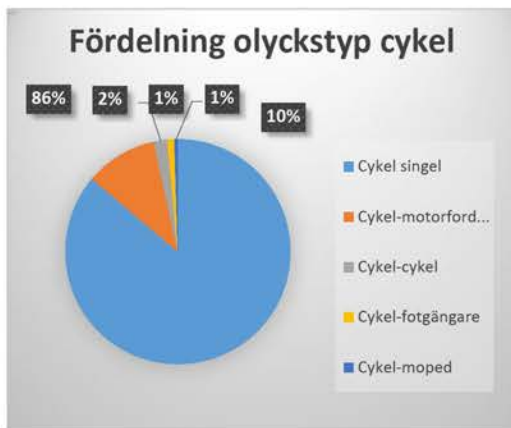


Fotgängarolyckorna har under de senaste åren ökat något i kommunen, kanske till följd av vintrar med snöigt och isigt väglag. Även fotgängarolyckorna består till absolut störst del av lindriga och måttliga olyckor.





Fördelningen mellan olika typer av cykelolyckor visar att övervägande delen är singelolyckor, en tiondel är i konflikt med motorfordon och resten är enstaka olyckor av annan sort. Fördelningen av fotgängarolyckor ser i stort sett likadan ut. De allra flesta singelolyckor för fotgängare orsakas av halka på is och snö.



## 2. Relation till andra styrdokument

Detta dokument är en underliggande anvisning till kommunens Trafikplan KS2023/2088.



### 3. Syfte

Syftet med denna plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel är att skapa underlag för så bra förutsättningar som möjligt för att öka det hållbara resandet. Om fler väljer att gå och cykla istället för att ta bilen leder detta till minskad miljöpåverkan, minskad trängsel och dessutom bättre folkhälsa. Många bilresor som görs är kortare än 5 km och skulle enkelt kunna bytas mot en cykelresa eller promenad.

Som gående eller cyklist får du bra vardagsmotion genom att gå eller cykla till och från din dagliga sysselsättning. Fysisk aktivitet 30 minuter om dagen förebygger hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och åldersdiabetes. Vardagsmotion är dessutom bra för allmänhälsa, förmåga till koncentration och produktivitet.

Planen behandlar strategier och planeringsprinciper för ett bättre gång- och cykelvägnät i Kungälv kommun. Fokus ligger på de kommunala gång- och cykelvägarna, landsbygdens cykelvägnät behandlas i ett separat kapitel.

Målåret för att uppfylla inriktningen i planen är år 2030 i enlighet med målåret i gällande Trafikplan samt Agenda 2030.

Förenklat kan syftet med planen sammanfattas på detta vis:

*Boende och besökare i Kungälv kommun ska enkelt kunna gå och cykla på säkra och trygga vägar!*

### 4. Mål och viljeinriktning

Regeringens beslutade transportpolitiska övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet har preciserats i ett funktionsmål om att ge alla tillgänglighet i transportsystemet och att transportsystemet ska vara jämställt, samt ett hänsynsmål om att transportsystemet ska ge ökad säkerhet, bidra till att miljö och miljö kvalitetsmål uppnås samt bidra till ökad hälsa.

1997 beslutade riksdagen att Nollvisionen ska gälla, dvs. att ingen ska dödas eller skadas allvarigt i trafiken.

Regeringen har beslutat om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykeltrafik. Den utreder förutsättningar, utmaningar och möjligheter för ökad och säker cykeltrafik i fem fokusområden.



Commented [KL11]: Aktuell eller finns det dokument som ersatt denna? Finns bara en inskannad version på Trafikverkets hemsida



Som regionalt mäldokument finns Strategi för ökad cykling i Västra Götaland, som är en del av den regionala planen för transportinfrastruktur. Strategin har målet att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling. Prioriterat är vardagscykling till målpunkter i anslutning till tätorter.

Det finns inget nationellt eller regionalt mäldokument specifikt om gångtrafik.

På kommunal nivå har Kommunfullmäktige utifrån Vision 2040 beslutat om ett strategiskt mål om "Att underlätta för invånare och företag som vill reducera klimatutsläppen". Det är främst detta mål som berör gång- och cykeltrafik i kommunen. Utifrån detta strategiska mål har Kommunstyrelsen beslutat om resultatmålet "Minskade utsläpp i luft och vattendrag".

2017 antog Kommunstyrelsen Trafikplan 2017 som ligger till grund för detta dokument. Trafikplanen består av strategiska mål och resultatmål samt strategier för att uppnå dessa, måläret är 2030. De strategiska mål som berör gång och cykel är:

- Öka andelen hållbara resor
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer
- Minskad miljö- och klimatpåverkan

De resultatmål som berör gång och cykel är:

- Öka andelen gångresor till 15 % i kommunen som genomsnitt
- Öka andelen cykelresor till minst 10 % i kommunen som genomsnitt



#### 4.1 Fortsatt arbete

Följande punkter att arbeta fram utgör den naturliga följden av planens intentioner:

- Prioriteringsordning för utbyggnad av saknade länkar i gång- och cykelvägnätet.
- Prioriteringsordning för breddning och separering av huvudcykelvägnätet.
- Planering för att göra alla länkar på huvudcykelvägnätet belysta på ett bra sätt.
- Prioriteringsordning för hastighetssäkring av passager och övergångsställen.

Commented [KL12]: Detta kan vara en del av strategierna i stora dokumemntet



## 5. Planeringsprinciper

### 5.1 Planeringsprocessen

I kommunens Trafikplan finns strategier för hållbart resande vid planering av infrastruktur; i första hand gång, cykel och kollektivtrafik eller att inte göra resan alls, i andra hand mer effektiv bilanvändning. För att lyckas **med att gynna gående och cyklister måste hög prioritering komma in i ett tidigt skede** i arbetet med detaljplaner och säkerställas genom att en trafikingenjör eller trafikplanerare alltid är med arbetsgruppen. Vid planering av investeringsprojekt bör grönkompetens vara med för att säkerställa en attraktiv grön miljö längs gång- och cykelvägar.

Där det i detaljplanerna finns enskilda vägar är det viktigt att kommunen ger förutsättningar för och ställer eventuella krav på den framtida väghållaren att kunna uppnå ungefär samma nivåer på säkerhet, trygghet och framkomlighet som kommunen själva siktar på.

*Trafikkompetens ska alltid vara med detaljplanens arbetsgrupp.*

*Skapa bra förutsättningar till enskilda vägars väghållare i detaljplanerna.*

### 5.2 Trafiksäkerhet

För gående är det ur trafiksäkerhetssynpunkt viktigt att den egna ytan hålls åtskild från körbanan för bilar med gräsremsa, kantsten eller gc-stöd. I ett bostadsområde med mer än 20–30 hus bör gatan ha en trottoar. Cyklister kan, utan att trafiksäkerheten blir för låg, cykla på gator med lågt biltrafikflöde, men cykelytan bör på de flesta sträckor ändå vara väl åtskild från biltrafiken på samma sätt som för gånggator.

I korsningspunkt mellan gående/cykelist och biltrafik bör passagen vara hastighetssäkrad för bilarnas hastighet till ca 30 km/h, då det vid denna hastighet är stor chans att överleva en kollision. Redan vid 40–50 km/h minskar chansen att överleva betydligt. En fullständigt hastighetssäkrad passage kan åstadkommas enbart genom förhöjd passage eller annat farthinder, men åtgärder som mittrefug och avsmalning kan i alla fall höja en från början dålig trafiksäkerhet vid en passage eller övergångsställe. Målet för år 2030 bör vara att ca 40 % av alla passager i centrala miljöer är hastighetssäkrade, med prioritet för de passager som finns längs huvudcykelstråken samt passager i närheten av skolor så att skolbarnen får så säker skolväg som möjligt.

Bilaga 1 visar karta med passager som behöver hastighetssäkras.

*Vid fler än 20-30 hus i ett området ska minst trottoar byggas.*

*Passager längs huvudcykelstråken och vid skolor ska hastighetssäkras.*



### 5.3 Framkomlighet

På samma sätt som vi förutsätter att bilvägarna inte helt plötsligt tar slut eller korsas av höga kanter eller grönytor så ska också gång- och cykelvägnätet vara kontinuerligt utan avbrott. Huvudcykelvägnätet ska prioriteras att vara helt sammanhängande och utan hinder så att en effektiv arbetspendling gynnas. En karta på saknade länkar i hela cykelvägnätet finns i Bilaga 2.

Gångbanor ska planeras utifrån förutsättningarna att de ska vara säkra, trygga, stimulerande och gena. Framkomligheten på en gångbana kan mätas genom genhetsknot, det vill säga jämförelse mellan den verkliga gångvägen och fågelvägen. Genhetsknoten bör understiga 1,25 för att uppfattas som attraktiv att välja, men upp till 1,5 kan accepteras.

När det gäller cykeltrafiken kan mätning av genhetsknot (på samma sätt som för gångtrafik) eller restidsknot göras. Restidsknoten jämför restiden mellan cykel och bil mellan två punkter. Restidsknoten bör understiga 1,5 för att cykeln ska kunna konkurrera med bilen inom tätort.

Vid trafikljus bör cykelrücke sättas upp så att cyklisten vid rött ljus slipper gå ner från cykeln utan kan sitta kvar och hålla i sig med handen i rücket för att snabbare komma iväg när det slår om till grönt.

*Genhetsknot för gång ska vara under 1,5.*

*Restidsknot för cykel ska vara under 1,5.*

*Sätt cykelrücke vid trafikljus.*

### 5.4 Tillgänglighet

Att en gång- och cykelbana har en bra tillgänglighet handlar i detta sammanhang om att personer med funktionshinder kan ta sig fram utan problem. Där en gång- och cykelbana korsar en bilväg finns antingen ett övergångsställe eller passage för gående och cyklister. Varje år har Kungälv kommun målet att åtgärda 25 enkelt avhjälpna hinder utifrån utförd inventering av hinder 2018. Det kan handla om kontrastmarkering, borttagande av fysiskt hinder, tillgänglighetsanpassning av passage mm.





På enstaka ställen finns det anledning att sätta upp hinder för att till exempel förhindra att cyklar av misstag kommer ut för snabbt på en väg. Generellt ska dock alla typer av hinder undvikas på gång- och cykelbanor eftersom de riskerar att orsaka fler olyckor än de förhindrar. Där det ändå bedöms behövas ett hinder ska Smekabs bilspärr BIR grön eller likvärdig användas. Denna grind är inte låst så att till exempel snöröjningsfordon kan köra igenom ändå. Det ska alltid finnas ett fritt utrymme på 1,5 meters bredd där grinden placeras så att en permobil eller cykelkärra kan passera utan problem.

Gångbanor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. Ytan ska vara jämn och både längslutning och tvärlutning på gångbanor bör understiga 1:50 (2 %). Föreskrifterna i [ALM 2](#) ska efterföljas vid nybyggnad av gångbana på allmän plats. I ALM 2 finns utformningsföreskrifter när det gäller bland annat ramper, trappor, sittplatser mm.

*Vid hinder ska det finnas minst 1,5 m fri bredd.*

*Längslutning och tvärlutning på gångbanor ska understiga 2%.*

## 5.5 Trygghet

Fram till måläret 2030 bör samtliga gång- och cykelbanor på huvudcykelvägnätet vara belysta, i första hand med separat belysning för cykelbanan. Om bilvägens belysning medför god belysning även för cykelbanan så kan detta godtas. Speciellt vid tunnlar ska belysningen studeras noga. Både i tunneln och utanför i anslutning till tunnlar ska det finnas god belysning för att utjämna ljusskillnader. I alla nya ljuspunkter används LED-belysning för energibesparing.

Det finns framtaget en förstudie till en belysningspolicy som ska klargöra kommunens krav och önskemål när det gäller belysning längs de kommunala vägarna. Själva belysningspolicyen bör göras färdig för att tydliggöra långsiktiga mål för belysningsanläggningen.

I Bilaga 3 visas befintlig belysning på huvudcykelvägnätet.

Större buskage längs gång- och cykelbanorna ska ligga minst ett par meter från beläggningskanten för att undvika dolda skrymslen för personer att gömma sig. Vid korsningar gäller regler om höjd på växtlighet enligt [Klipp häcken](#)-broschyren.

För att underlätta för personer med begränsad rörlighet/styrka bör sittbänkar för vila placeras på strategiska ställen i närhet av backar samt på långa gångsträckor utan annan möjlighet till vila.

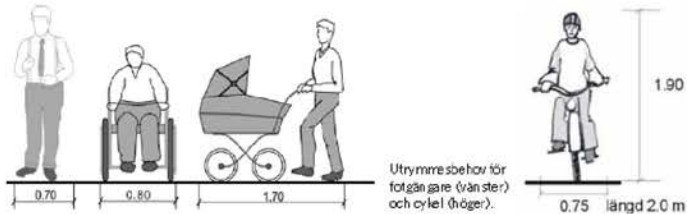
*Alla gång- och cykelbanor bör vara belysta år 2030.*

*Undvik buskar och träd närmare än 2 meter från gång- och cykelbana.*

*Placera sittbänkar vid behov.*

## 5.6 Mått

För att säkerställa att både cyklister och fotgängare kan färdas på ett trafiksäkert sätt måste vissa mått uppfyllas. Enstaka undantag på korta sträckor i extra trånga sektioner kan godtas. I Trafikverkets dokument [Vägar och gators utformning \(VGU\)](#) finns följande utrymmesbehov för olika trafikarter:



Med tillämpning av måtten för cykel- och fotgängarbredd och med tillägg för vingel- och säkerhetsutrymme enligt VGU krävs att en kombinerad gång- och cykelbana inom tätort bör vara 3 meter bred och en separerad gång- och cykelbana bör vara minst 4,5 meter bred (2 meter gång och 2,5 meter cykel). Se Bilaga 4 för karta med vilka gång- och cykelbanor som bör separeras.

Utöver bredd för själva gång- och cykelbanan ska även yta för belysningsstolpar och avvattningsyta läggas till. Anpassning av måtten kan ibland behövas med hänsyn till bland annat kulturmiljö och befintliga värdefulla träd.

Där det förekommer trädplantering bredvid gång- eller cykelyta måste träden beskäras av behörig personal så att den fria höjden uppgår till 2,5 meter över gångbana och 3,2 meter över cykelbana. Under balkonger på gångbana ska den fria höjden vara 3,6 meter.

*Kombinerad gc minst 3 meter, separerad gc minst 4,5 meter.*

*Fri höjd för växtlighet ska vara 2,5 meter över gångbana, 3,2 meter över cykelbana.*

## 5.7 Material

Ytor för gångtrafik ska vara släta och utan risk för halka. Släta betongstenar eller asfalt fungerar i allmänhet bra. För att inte fotgängare ska välja att hellre gå på cykelyta ska smågatsten undvikas på gångytor eftersom den uppfattas som ojämn av fotgängare och är inte tillgänglig för funktionshindrade. Naturstenhällar kan också fungera bra på gångytor där en högre gestaltungs-nivå önskas eller vid en anpassning till befintlig kulturmiljö.

På yta avsedd för enbart cykeltrafik ska beläggningen vara asfalt, allt annat material upplevs som obehagligt och svårt att cykla på.

**Material:** *Gångbana: Asfalt, släta betongplattor eller naturstenhällar*

*Cykelbana: Asfalt*



## 5.8 Drift

Inom detaljplanlagt område ska fastighetsägare bland annat ta bort snö, löv, ogräs och grus på gångbanor 1 meter utanför fastigheten om det är kommunens mark. En utökad information riktad till fastighetsägare så att de följer givna riktlinjer skulle kunna minska antalet lindrigt skadade fotgängare.

För att hålla huvudcykelvägnätet säkert och rent från framkomlighetsstörande inslag bör kommunen ställa krav på entreprenörer som har behov att gräva till exempel en ledning tvärs en cykelbana att trycka ledningen under istället för att gräva. Då hålls beläggningen fri från skador och skarvar. Om grävning i en gång- och cykelbana ändå måste ske bör inga långsgående skarvar tillåtas.

*Ledningar ska tryckas under huvudcykelvägnätet.  
Inga långsgående skarvar tillåts i gång- och cykelbanor.*

Commented [KL13]: Finns inte det ett annat dokument för detta?

## 5.9 Vägvisning

Cykelvägvisning i Kungälv kommun ska utföras enligt stam/grenplan i Cykelvägvisningsplanen från 2017. Skyltarna ska vara utformade som vägmärket Vägvisare (F34) och med avståndsangivelse.



Längd och bredd på skyltarna varierar med antal bokstäver och antal målpunkter. Textstorlek finns angivet i Cykelvägvisningsplanen.

Regler för placering av vägvisning finns i Föreskrifter om vägmärken och andra anordningar (VVFS 2007:305).

Exempel på utseende på cykelvägvisning.

Höjd till underkant av vägvisningsmärken ska vara minst 2,1 meter över gångbana och minst 2,5 meter över cykelbana.

De vägvisningsskyltar för gående som finns i centrala Kungälv sattes upp som ett separat projekt. Det finns ingen plan eller beskrivning för utförande av dessa.

*Fri höjd under vägvisningsmärken ska vara 2,1 meter över gångbana och 2,5 meter över cykelbana.*



## 5.10 Cykelparkering

I Plan för Smart och effektiv parkering (KS2016/2282) finns utformningskriterier för säker och attraktiv cykelparkering. Även lokaliseringsanvisningar och anvisningar för cykelparkeringar för verksamheter, bostäder och allmän plats finns i nämnda plan tillsammans med norm för antal parkeringsplatser som krävs. Viktiga aspekter att tänka på är möjlighet att låsa fast ramen på cykeln, gärna ha tak över parkeringen, möjliggöra för olika typer av cyklar mm.

Som en extra service kan cykelpump och verktyg för mindre justeringar placeras vid de större cykelparkeringarna. Idag finns cykelpumpar på 7 platser utspridda i kommunen och verktyg vid resecentrum.

Idag används ofta modellen Vestres Urban cykelpollare svartlackerad eller galvad, men flera andra modeller har testats i centrala miljöer då olika behov identifierats. Vid resecentrum har Smekab Citylife Edge cykeltak och cykelställ använts.



Cykelpollare Urban



Cykeltak vid resecentrum, Edge



Verktyg och pump

*Cykelparkering ska gärna vara väderskyddad och passa många olika varianter av cykel. Man ska kunna låsa fast ramen.*

*Pump och verktyg placeras vid större parkeringsplatser för cykel.*

## 6. Gång och cykel på landsbygden

### 6.1 Nuläge

Kungälv kommun och Trafikverket upprättade 2005 dokumentet "Cykelvägar i Kungälv 2005–2015" med planeringskriterier och prioriteringslista för utbyggnad av cykelbanor längs statliga vägar på landsbygden. Ambitionen var att bygga 50 km cykelväg fram till år 2015 och syftet var i huvudsak att avlasta skolskjutsen. Trafikverket beslutade senare även att de själva måste upprätta handlingarna (vägplan) om de ska ta över väghållaransvaret med drift och underhåll.

År 2014 upprättades en överenskommelse (GC-paketet 2015–2020) om att Trafikverket ska äga processen vid utbyggnad och att Kungälv kommun står för finansieringen. Syftet var att öka utbyggnadstakten och hålla nere kostnaderna.

Följande sträckor har utifrån prioriteringslistan blivit utbyggda:

✓ Kungälv-Diseröd

✓ Tega-Staby

Commented [KL14]: Ska detta inte vara med i ett annat investeringsdokument?



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

- ✓ Risby-Hälta
- ✓ Ullstorp-Kareby
- ✓ Mjölkekilen-Mittsund
- ✓ Hälta-Vävra
- ✓ Kareby-Kode

Kvarstående sträckor som det ägiger Trafikverket att bygga ut:

- ✓ Stället-Risby (utbyggnad pågår)
- ✓ Vävra-Tjuvkil (utbyggnad pågår)
- ✓ Tjuvkil (planering pågår)

Politiskt bortprioriterade sträckor:

- ✓ Solberga-Tunge skola
- ✓ Kärna-Tofta

Sträckan Kärna-Kornhall som enligt avtal skulle ingå i den lokala privata stiftelsen Niklas Blads stiftelses åtagande är inte heller utbyggd enligt plan. Framtiden för denna sträcka bör utredas vidare.



Karta med byggda och planerade cykelbanor på landsbygden. Gröna är redan utbyggda, gula är planerade/pågående och röda är bortprioriterade sträckor.

## 6.2 Strategier

Målet med att kommunen satsar pengar på att bygga gång- och cykelbanor på landsbygden är att fler människor i alla delar av kommunen ska ha möjlighet att välja hållbara transportslag. Att planera för att även landsbygdsborna ska kunna cykla enkelt och säkert ska vara en naturlig del i samhällsplaneringen. I första hand handlar det om skolpendling och arbetspendling med cykel mellan kommunens serviceorter (Kungälv, Ytterby, Kode, Diseröd, Marstrand och Kärna) och till de viktiga kollektivtrafikknutpunkterna. Längs Marstrandsvägen är syftet också att främja turismcyklandet.



Inom Västra Götalandsregionen (VGR) pågår planering för att hjälpa kommunerna att genomföra utbyggnaden av ett regionalt huvudcykelvägnät som har definierats som extra viktigt för att koppla ihop hela regionen. Utifrån VGR:s potentialstudie (Gå! Cykla! Elcykla! En studie om potentialen för ett ökat hållbart resande) har sträckan mellan Kungälv och Stenungsund utpekats som en sträcka med stor potential i detta vägnät.

## 6.3 Planeringsprinciper

### 6.3.1 Utformning

Eftersom antalet cyklister på landsbygden alltid kommer vara betydligt färre per meter än inne i tätorterna kan utformningen av gång- och cykelbanan göras på ett enklare sätt utan att äventyra trafiksäkerheten. En kombinerad gång- och cykelbana med en bredd på 2,5 meter räcker för behovet. Då vägarna på landsbygden ofta har en hastighetsbegränsning på minst 60 km/h ska räcke sättas mellan bilväg och gång- och cykelbana om den ligger tätt intill vägen. Finns det ett dike eller bredare gräsremsa mellan bilväg och gång- och cykelbana behövs inget räcke. Om det inte finns belysning på bilvägen bör det övervägas att sätta belysning längs gång- och cykelbanan eller dra fram tomrör för en senare utbyggnad av belysning. Ett alternativ där belysning inte kan motiveras är att måla linje på cykelvägen så att en viss ledning uppnås även vid mörker.

### 6.3.2 Utbyggnad

Fram till målåret 2030 bör samtliga föreslagna sträckor i karta och tabell nedan prioriterats för utbyggnad. Kommunens bedömning till preliminär prioriteringsordning har angetts i tabellen.



| Sträcka | Ansvarig | Längd | Kommentar |
|---------|----------|-------|-----------|
|---------|----------|-------|-----------|



|   |                        |              |        |  |
|---|------------------------|--------------|--------|--|
| 1 | Vävrå-Tjuvkil          | Trafikverket | 4 km   | Vägplan pågår. Ansökan till regional plan.                         |
| 2 | Tjuvkil                | Trafikverket | 2,8 km | Vägplan och detaljplan pågår.                                      |
| 3 | Kode-kommungräns       | Trafikverket | 2,3 km | Ingår i regionalt huvudcykelstråk. Ansökan till regional plan.     |
| 4 | Harestad-Kornhall      | Trafikverket | 2,5 km | Eventuellt finansiering av Trafikverkets pott för mindre vägnätet. |
| 5 | Kärna-Flateby          | Trafikverket | 2,6 km | Niklas Blads stiftelse kan ev. bygga och sköta driften.            |
| 6 | Kode-Ådelstensvägen    | Kommunen     | 1,3 km | Fram till planerad ny skola. Kommunen bör bygga.                   |
| 7 | Diseröd-Häljerödsvägen | Kommunen     | 0,5 km | Bör byggas av kommunen eftersom den ligger tätortsnära.            |

## 7. Strategier

Strategierna i detta kapitel handlar om att skapa förutsättningar för att det ska finnas ett gång- och cykelvägnät som är tillgängligt, trafiksäkert och användbart för alla. Strategier för att få fler att använda detta gång- och cykelvägnät för sina resor behandlas i kommande plan för hållbara resor.

### 7.1 Verka för separering av gång- och cykeltrafik på vältrafikerade stråk

Att separera gående och cyklister till olika ytor har en framkomlighetshöjande effekt för cyklisterna och en ökad upplevd trygghet för fotgängarna. I vältrafikerade stråk är separeringen extra viktig för trafiksäkerheten medan mindre trafikerade stråk kan vara kombinerade mellan gång och cykel utan att trafiksäkerheten blir alltför låg eftersom konflikterna blir få.

För att det inte ska råda tvivel om vilken yta som tillhör vilken trafikantgrupp är det viktigt att tydligt markera med målade gång- och cykelsymboler på strategiska ställen. För ytor som till exempel gångfartsområden ska fotgängaren genom utformningen veta och känna att övriga trafikanter ska anpassa sig efter de gåendes villkor. Även gränserna mellan de olika ytorna måste vara tydliga och inte kunna förväxlas med andra gränser eller begränsningslinjer i trafiken.

### 7.2 Utforma gång- och cykelstråk enhetligt, sammanhängande och gent

Bland trafikanterna finns många olika typer av människor, inte sällan med någon typ av funktionsnedsättning eller annan svårighet. Det kan handla om allt från rörelsehinder till kognitiva svårigheter eller syn- och hörselnedsättningar mm. Barn har till exempel fysiska begränsningar i kortare längd/synlighet och utvecklat konsekvens- och analystänkande.

Eftersom det finns så många olika typer av människor med begränsningar av olika slag är det viktigt att utformningen av kommunens gång- och cykelbanor görs med tydlighet, på samma sätt överallt och utan omotiverade avbrott. Att cykelvägnätet är gent och inte innebär för stora omvägar är en förutsättning för att kunna motivera fler att använda cykeln som transportmedel.



### 7.3 Öka tryggheten på gång- och cykelstråk

Trygghet är en ganska svår och diffus känsla som kan tolkas och upplevas väldigt olika av olika personer. Att uppleva trygghet kan kopplas ihop med om och hur man känner tillit till personer och miljöer runt omkring sig.

Många gånger kan den upplevda tryggheten på en gång- och cykelbana vara stor om det finns god belysning, bra sikt, inga skymmande buskar och att drift och underhåll på vägen är av hög standard. Dessa faktorer och även trafiksäkerheten påverkar trygghetskänslan.

### 7.4 Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager

Det är vid obehagade gång- och cykelpassager som det är störst risk för oskyddade trafikanter att råka ut för en olycka i konflikt med motorfordon. Nollvisionen pekar ut hastighetssäkring av gång- och cykelpassager som en av de indikatorer som kommunen har störst möjlighet att påverka utfallet av. En hastighets säkring av en passage innebär att med hjälp av till exempel gupp eller förhöjning säkerställa att bilarnas hastighet understiger 30 km/h. Målet i Nollvisionen är att 35 % av alla passager ska vara säkrade år 2020. Kungälv kommun har 2019 översiktligt inventerat 261 passager och övergångsställen i Kungälv och Ytterby. Vi når inte upp till mer än ca 28 % hastighets säkrade passager och bör därför satsa på en ökad takt för ombyggnad.

Passager bör också vara tillgänglighetsanpassade för personer med nedsatt rörlighet eller som har andra funktionshinder. Denna trafikantgrupp är extra utsatt i konfliktpunkterna.

För att ytterligare öka prioriteringen av cykeln i trafiken finns möjlighet att ordna cykelöverfarter där bilarna har väjningsplikt mot cykeln. Längs huvudcykelvägnätet och längs det regionala stomcykelnätet (Strandgatan-Uddevallavägen-Karebyvägen) kan detta vara en bra lösning för att säkerställa cyklisternas framkomlighet.

### 7.5 Prioritera yta för gång- och cykeltrafik i tätbebyggda områden

Genom att prioritera att det i första hand finns attraktiva ytor för gång- och cykeltrafiken kan fler lockas att välja dessa färdssätt framför bilen. Om fler går och cyklar leder detta till minskad miljöpåverkan, minskad trängsel i biltrafiken och dessutom bättre folkhälsa.

Gång och cykel är yteffektiva färdslag och ett transportsystem som ger lika förutsättningar för samtliga färdslag innebär ett mer jämlikt transportsystem för fler människor.

### 7.6 Förbättra vägvisningen längs gång- och cykelstråk

Vägvisning längs gång- och cykelbanor gör nytta ur flera perspektiv. En tydlig vägvisning som endast är till för cyklister och gående höjer statusen för dessa trafikantgrupper då det historiskt enbart har varit biltrafiken som har unnats vägvisning. Många som till exempel arbetspendlar på cykel vet ju precis vart de ska och hur långt det är, men för att locka fler att välja cykel kan vägvisning med avståndsangivelse bidra till att nya möjligheter att cykla upptäcks. För turister är vägvisningen en extra hjälp att hitta rätt och för att få bekräftelse att man är på rätt väg.

I Kungälv kommun finns en del cykelvägvisning och en cykelvägvisningsplan gjordes 2017. Det pågår komplettering av vägvisningen på vissa stråk och målet är att utföra det mesta enligt planen under 2019 och 2020.





Vägvisning för fotgängare finns på några platser i centrala Kungälv. Dessa ska finnas kvar och underhållas, men någon utökning bedöms inte vara nödvändig.

### 7.7 Kontinuerligt förbättra standarden på underhåll och vinterväghållning

En mycket stor del av trafikolyckorna som leder till lindriga skador är orsakade av snö, halka, små kanter och så vidare, både för gående och cyklister. Även de lindriga trafikolyckorna leder totalt sett till stora kostnader för samhället i form av sjukvård och sjukskrivningar.

Genom att minska underhållsskulden och höja standarden på de ytor där flest trafikolyckor inträffar, det vill säga gång- och cykelytor, kan antalet lindriga olyckor minskas. Med en förbättrad sommar- och vinterdrift av ytorna kan olycksstatistiken också förbättras.

En del av gångytorna ligger i direkt anslutning till privata fastigheter och ska då till viss del skötas av fastighetsägaren även om ytan är kommunens och allmän plats. En utökad information till fastighetsägare och uppföljning av deras driftinsatser kan troligtvis leda till minskat antal halkolyckor för gående.

### 7.8 Utöka och förbättra möjligheterna till cykelparkering

För att få fler människor att se möjligheten till att resa mer hållbart är en förutsättning att det finns bra och säkra parkering att lämna sin cykel vid. Det är viktigt att cyklisten känner sig trygg med att cykeln kommer stå kvar orörd vid parkeringen.

Vid busshållplatser är ett givet ställe där det kan behövas säkra cykelparkeringsplatser för att öka möjligheten att kombinera kollektivtrafiken med en resa med cykel. Även vid andra större och mindre målpunkter är det viktigt med tillgång till cykelparkering. Fastighetsägaren ansvarar för att ordna cykelparkering för besökare och kommunen kompletterar på publika ställen med extra cykelparkering för allmänheten.

## 8. Levandegöra

Dokumentet hanteras och sprids internt.

## 9. Uppföljning

Uppföljning av utförda investeringsåtgärder, utveckling av trafikolyckor med personskada där fotgängare och cyklar är inblandade, åtgärdade enkelt avhjälpna hinder, cykelmätningar mm ska göras i samband med verksamhetens ordinarie uppföljningsarbete.

Planen för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel ska uppdateras vart fjärde år i samband med uppdatering av Trafikplanen.

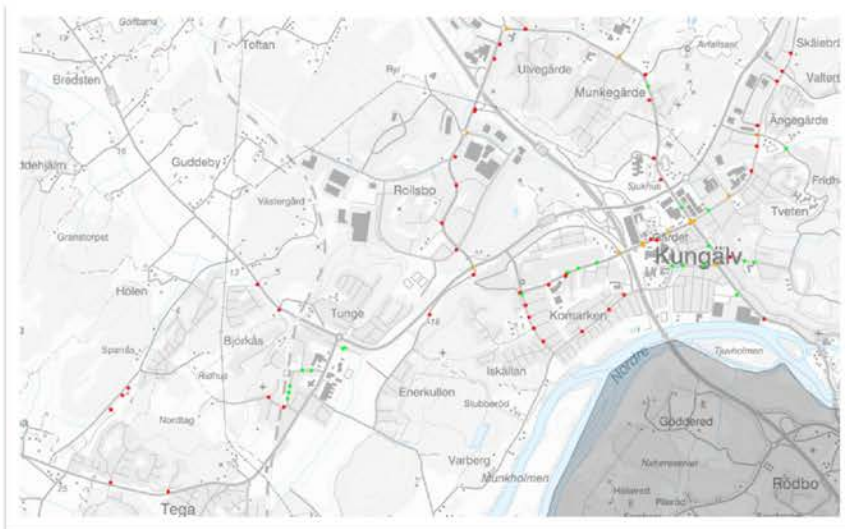
### 9.1 Indikatorer

För att se om åtgärder som genomförs på gång- och cykelvägnätet, enligt strategier och planeringsprinciper i denna plan, ger den avsedda effekten ska nedanstående indikatorer användas.



- Antal cyklister i kommunens tre fasta mätpunkter; Strandgatan vid södra delen av Älvparken, Ytterbystigen vid Kungälvsvägen och Karebyvägen vid sjukhuset.
- Antal kilometer gång- och cykelbana på landsbygden.

### Bilaga 1, Passager längs huvudcykelvägnätet och vid skolor som behöver hastighetssäkras



**Röd punkt:** Passage/övergångsställe som behöver hastighetssäkras.

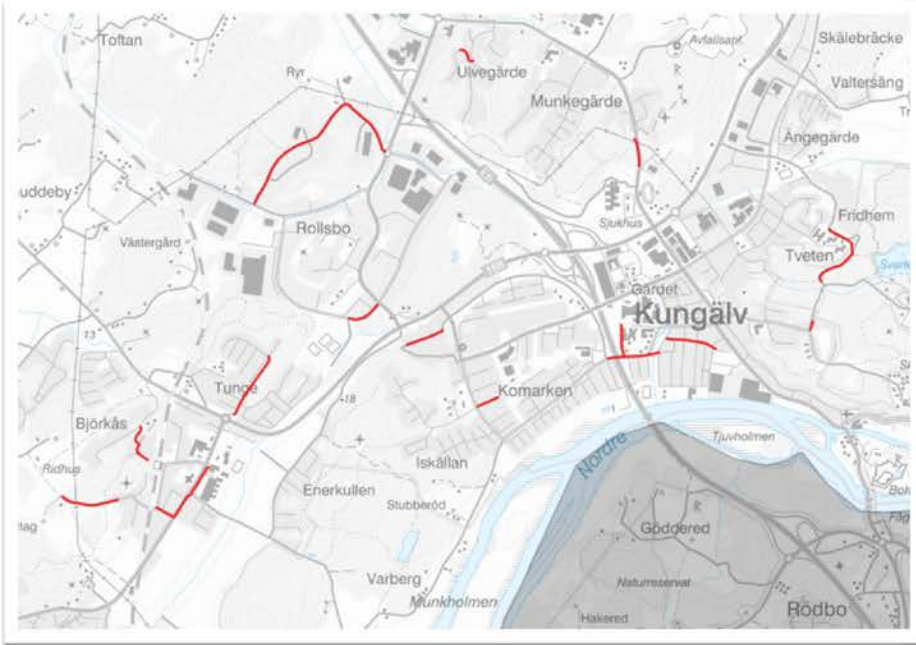
**Orange punkt:** Passage/övergångsställe som inte är hastighetssäkrad men ligger vid cirkulationsplats eller vid trafiksignal.

**Grön punkt:** Passage/övergångsställe som redan är hastighetssäkrad.

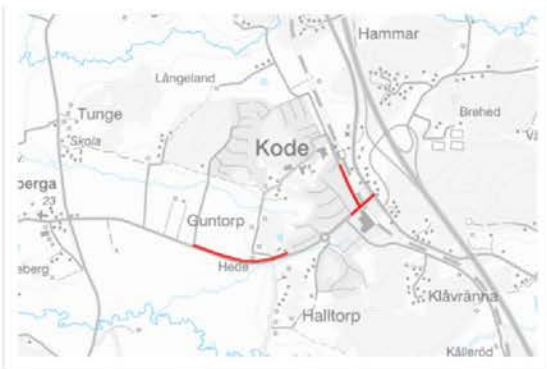


## Bilaga 2, Saknade länkar i gång- och cykelvägnätet

### Kungälv/Ytterby



### Kode





**Kareby**



**Diseröd**





### Bilaga 3, Belysning längs huvudcykelvägnätet



**Grön** = belysning finns över gång- och cykelväg

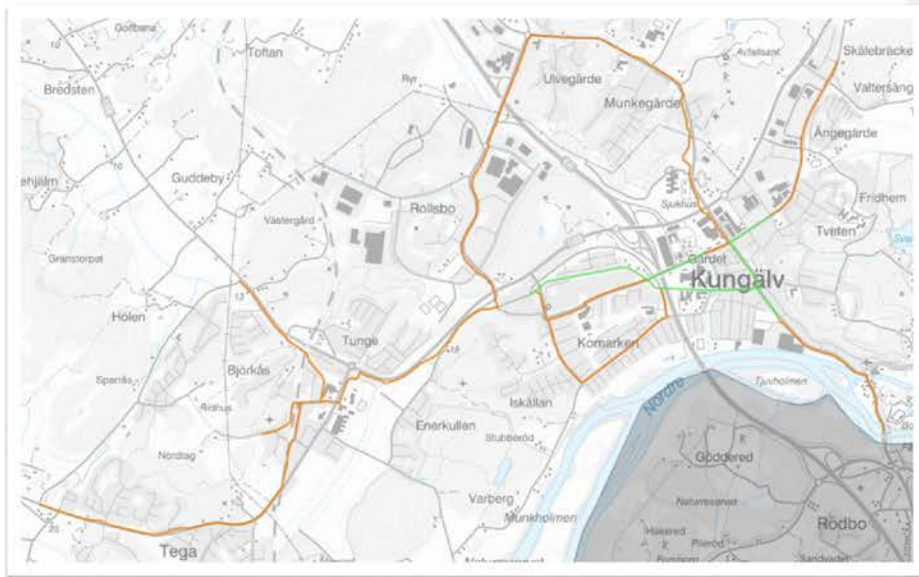
**Gul** = belysning finns på rätt sida av bilvägen, men inte över gång- och cykelväg

**Orange** = belysning finns, men på fel sida av bilvägen

**Röd** = belysning saknas helt



## Bilaga 4, Gång- och cykelbanor som bör separeras



**Grön** = redan separerad gång- och cykelbana

**Orange** = kombinerad gång- och cykelbana idag, här finns behov av separering



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# Plan för smart och effektiv parkering

---

## Plan



Diarie-/dokumentnummer: KS2023/2069

Beslut:

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut Plan för smart och effektiv parkering KS2019/1290

Giltighetstid: År 2030

Dokumentansvarig: Trafik Gata Park, Enhetschef

Senast uppdaterad av: Trafikstrateg på enheten Trafik Gata Park



# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| <b>1. Inledning</b> .....                           | 3  |
| <b>2. Relation till andra styrdokument</b> .....    | 4  |
| <b>3. Syfte</b> .....                               | 4  |
| <b>4. Mål och viljeinriktning</b> .....             | 5  |
| 4.1 Trafikplanens strategiska mål .....             | 5  |
| 4.2 Trafikplanens resultatmål.....                  | 5  |
| <b>5. Planeringsprinciper</b> .....                 | 6  |
| 5.1 Parkeringszoner.....                            | 7  |
| 5.2 Parkeringsriktlinjer .....                      | 8  |
| <b>5.2.1 PARKERINGSLÖSNINGAR</b> .....              | 9  |
| <b>5.2.2 SAMNYTTJANDE</b> .....                     | 10 |
| <b>5.2.4 REGLERING</b> .....                        | 13 |
| <b>5.2.5 UTFORMNING</b> .....                       | 14 |
| <b>5.2.6 PENDELPARKERING</b> .....                  | 18 |
| <b>5.2.7 RÖRELSEHINDRADE</b> .....                  | 19 |
| <b>5.2.8 MOTORCYKELPARKERING</b> .....              | 20 |
| <b>5.2.9 LADDPLATS OCH LADDINFRASTRUKTUR</b> .....  | 20 |
| <b>6. Strategier för parkering</b> .....            | 22 |
| 6.1 Strategier för parkering i tätortsmiljöer.....  | 22 |
| 6.2 Strategier för parkering i serviceorterna ..... | 23 |
| 6.3 Strategier för parkering på landsbygden .....   | 23 |
| <b>7. Levandegöra</b> .....                         | 24 |
| <b>8. Uppföljning</b> .....                         | 24 |





## 1. Inledning

Trafikplanen för Kungälv kommun är ett inriktningsdokument med målar 2030 och innehåller en övergripande bristanalys av transportsystemet inom kommunen för att visa var de viktigaste motstridiga intressena och konflikterna finns. Utifrån bristanalysen samt kunskap och tidigare erfarenheter inom förvaltningen har strategier tagits fram som också grundar sig i trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Nästa steg är att sammanfatta trafikplanens strategier i mer detaljerade planer för hållbart resande och de olika trafikslagen. Dessa planer innehåller även indikatorer och konkreta åtgärder som verkar för att trafikplanens strategier och mål nås samt uppföljning av åtgärder och mål som syftar till att om avvikelser är för stora kan omprioritering av åtgärder göras.

### 1.1 Varför jobbar vi med smart och effektiv parkering?

För att Kungälv ska kunna bli en attraktiv och hållbar stad måste en plan tas fram med olika strategier som påvisar när, var och hur parkering ska spelas in i tidiga skeden. En grundläggande förutsättning för att möjliggöra detta är att prioritera och ta hänsyn till parkering redan i planeringsprocessen för såväl översiktsplanering som detaljplanering.

Planen ska vara ett hjälpmedel för tjänstemän inom förvaltningen som jobbar inom samtliga enheter på Kungälv kommun.

Planen kommer beskriva de övergripande målen för hur parkeringsverksamheten bör utvecklas på lång, medellång och kort sikt och vilka åtgärder som behövs för måluppfyllelse.

Kungälv kommun arbetar kontinuerligt med att göra parkeringsverksamheten mer smart och effektiv. Parkeringsverksamheten måste också ställas om till mer hållbara alternativ.

Många Kungälvbor arbetar inom kommunen men även utpendlingen är stor. Invånare i andra kommuner pendlar dels in till Kungälv kommun men också genom kommunen på den stora transportleden E6. I dagsläget görs många av dessa resor med bil vilket skapar trängsel i vägnätet.



Genom att en del av bilisterna istället väljer samnyttjande parkeringar minskar inte bara behovet på antalet platser i staden utan den frigjorda ytan kan användas till parker eller liknande och därigenom minska bullernivåer och de totala utsläppen av koldioxid och partiklar.

## 1.2 Nuläge för parkering i Kungälv

Bilnehav i Kungälv (år 2018) var 530 bilar per 1 000 invånare. I de centrala delarna baseras parkeringstalen för bil på ett lägre bilnehav, ner mot 350 bilar per 1 000 invånare för boende i de tillkommande lägenheterna. Målsättningen innebär att bilnehavet för de boende i centrum måste bli betydligt lägre och grönare än dagens genomsnitt för att dra ner antalet fordon per invånare och öka andelen elektriska fordon\*.

\* Med elektriska fordon så klassas fordon såsom; Elbil, Elhybrider och Laddhybrider.

## 1.3 Avgränsningar

Plan för Smart och effektiv parkering behandlar hela kommunen med fokus på huvud- och sekundärstråken, vilket inkluderar centralorten, serviceorter och landsbygd i huvud- och sekundärstråken.

I kapitel 5, planeringsprinciper, beskrivs åtgärder som behöver genomföras för att uppnå trafikplanens resultatmål till målår 2030, vilka målgrupper de riktas mot och ansvarig program/enhet. Inom förvaltningens investeringsbudget kommer pengar för åtgärderna att preciseras.

## 2. Relation till andra styrdokument

Detta dokument är en underliggande plan till kommunens Trafikplan KS2023/2088.

## 3. Syfte

Syftet med Plan för smart och effektiv parkering är att sätta riktlinjer för att nå god resurshushållning för nyttjande av ytor och infrastruktur till parkeringsändamål. Detta då Kungälv kommun, som växande kommun, ställs inför utmaningar att i närtid såväl som på längre sikt effektivt använda tillgängliga ytor och tillkommande infrastruktur för parkering.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 4. Mål och viljeinriktning

### 4.1 Trafikplanens strategiska mål

Trafikplanens strategiska mål är de utpekade mål som trafikplanens strategier ska verka mot. Dessa mål är:

- Öka andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer.
- Öka samnyttjande av trafikslag.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.

### 4.2 Trafikplanens resultatmål

Trafikplanens resultatmål är konkreta och mätbara i syfte att komplettera de strategiska målen. Resultatmålen är kopplade till trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil med målar 2030.

- Öka andelen gångresor till minst 15 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen cykelresor till minst 10 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen kollektivtrafikresenärer till minst 40 %, i kommunen som genomsnitt.
- Minska ensambilåkandet i kommunen som genomsnitt.

För att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål har strategier tagits fram vilka beskrivs i kapitel 6 i Trafikplanen. Ett mål kan innefattas i flera strategier och vice versa.

### 4.3 Etappmål för parkering

Trafikplanens resultatmål kan vid behov och möjlighet delas upp i etapper. Målfördelningen i kommunen i genomsnitt är att antalet bilresor ska sjunka till 35% och att antalet ensambilåkande ska minska.

Antalet fordon bör inte öka i linje med antalet nya boende i kommunen för att möjliggöra ett ökat antal kollektivtrafikresor samt gång- och cykelresor. Det är också viktigt att den andelen som är kvar av fordonen ställer om till hållbara drivmedel.

Enligt statistiska centralbyrån så var antalet invånare i Kungälv 2022, 49 068 personer.

Enligt Trafikanalys 2022 har antalet personbilar i trafik haft en minskande trend sedan 2016 och låg 2021 på samma nivå som 2010, 520 per 1 000 invånare. Antal personbilar i Kungälv är dock högre än snittet i länet som ligger på 463 per 1 000 invånare.

Målen för elektriska fordon är baserat på [energimyndighetens rapport](#) på regeringsbeslut om 'Fossil oberoende fordonsflotta 2030'.

| År   | Andel personbilar per invånare per 1000 | Andelsökning | Andel elektriska fordon* |
|------|---|--------------|--------------------------|
| 2018 | 530                                     | 0 %          | 5 %                      |
| 2020 | 500                                     | 0 %          | 20 %                     |



|      |     |     |      |
|------|-----|-----|------|
| 2025 | 450 | 0 % | 30 % |
| 2030 | 350 | 0 % | 50 % |

Tabell 1: Etappmål för parkering

Antalet personbilar i kommunen år 2018 var 23 713 fordon varav 707 elektriska fordon. Bilinnehav per invånare blir då 530/1000 samt elfordoninnehav var 16/1000 av det totala beståndet. Det verkliga utfallet för 2018 var 3 % elektriska fordon.

#### 4.4 Fortsatt arbete

Det är viktigt att förankra informationen om smart och effektiv parkering i de kommunala enheterna.

Vid byggnation av bostäder så uppkommer det förhandlingar med byggherrar när det kommer till avgiftens betydelse för parkeringsfriköp med avseende på hyresrätter och bostadsrätter. Detta är en fråga som behöver hanteras framåt.

Pendelparkeringar är en viktig del för att uppnå miljömålen och förvaltningen bör då hitta nya platser utanför serviceorterna. En annan typ av parkering som bör lokaliseras är parkering för tunga fordon och för husbilar då dessa inte har någon utpekad yta idag. För att minska trängseln inom stadskärnan så investerar kommunen idag i ett vägledningssystem i Kongahälla. Detta system bör utökas till andra platser inom stadskärnan.

För fortsatt arbete bör en genomförandeplan kopplat till trafikplanens strategiska mål tas fram.

### 5. Planeringsprinciper

En viktig del av samhällsplaneringen är parkeringsfrågorna och kommunen har ett övergripande ansvar för planeringen av parkering enligt plan- och bygglagen. I plan- och bygglagen (2010:900) regleras parkering i 4 kap 13 § och 8 kap 9-10 §. Kommunen har då ansvar att utforma en parkeringsplan för att framhäva gällande parkeringspolitik.

Fastighetsägaren ansvarar för att ordna parkering för sin fastighet. Kommunen har inga skyldigheter att ordna parkering men ansvarar för att ange vilken efterfrågan på parkering som fastighetsägarna ska tillgodose. Kommunen får i detaljplanen bestämma de krav som ska gälla angående placering och utformning av parkeringsplatser och vilken mark som får, respektive inte får, användas för parkering.

En bil kan ofta stå parkerad upp till 96 % av tiden ([Gullberg 2015, Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken](#)), vilket pekar mot att användning av stora parkeringsytor inte är det mest effektiva. Alla hårdgjorda ytor i centrala lägen låser idag möjligheten att skapa ytor som bidrar till det "goda livet" i form av lekplatser, parker och aktivitetsytor etc.

Ytkrävande markparkeringar bör inte finnas i centrala miljöer där hållbara resor ska prioriteras. Stora parkeringsytor begränsar oftast antalet boende och arbetsplatser som får plats på fastigheten. Kungälv kommun bör vara restriktiv mot markparkering vid lägen med god kollektivtrafik.

Kungälv kommun har varierad bebyggelse med flera orter vilket gör att bilen blir ett viktigt transportmedel för många i kommunen även i framtiden. I centrala miljöer ska gång-, cykel- och kollektivtrafik vara så attraktiv så att de blir det naturliga valet för att inte bjuda in onödiga bilresor i centrummiljön. Förvaltningen har för avsikt att förtäta i de utpekade serviceorterna för att ge ett bättre



underlag för kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att erbjuda pendelparkeringsplatser för de som bor på landsbygden.

## 5.1 Parkeringszoner

Kommunen består av varierade miljöer med skiftande karaktär och förutsättningar. Kommunen har då delat in områden som grundar sig på kommunalförbundet GR's strukturbild där en radie på 500 meter från den regionala kollektivtrafikknytpunkten bör gång och cykel prioriteras. Mellan dessa orter ska kollektivtrafik prioriteras. Zonerna grundar sig även på Kungälv kommuns översiktsplan och strukturbild.

Kommunen har delats in i fyra zoner med hållbart resande som fokus. Zonerna utgår ifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik, cykelvägar och befolkningsmängd. Zonerna heter A, B, C, och D. Zon A – Innerstaden, är områden med mycket god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor i centrala Kungälv-Ytterby. Zon B – Mellanzonen, inkluderar mellanliggande eller närliggande områden mellan Kungälv och Ytterby men även serviceorterna Kode och Marstrand. Tätheten lyfter Marstrand till zon B medan attraktiv kollektivtrafik lyfter Kode till samma zon. Zon C är närliggande områden en kilometer ifrån kollektivtrafikknytpunkterna i serviceorterna samt närliggande områden till Kungälv/Ytterby. Zon D är områden som inte inkluderar zon A, B eller C. Bilden nedan visar zonindelningen.

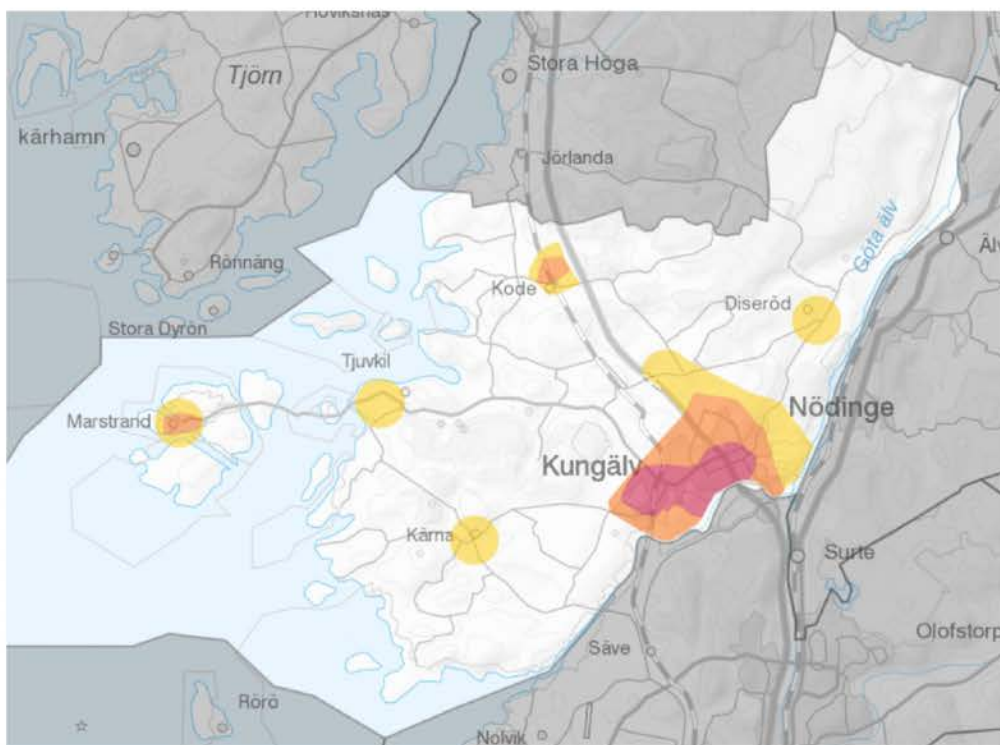


Bild 1: Överskådlig bild för indelningen av zonerna. Zon A är Rosa, Zon B är Orange, Zon C är Gul och Zon D är inte färgat. Länk till kommunens aktuella karta är [HÄR](#).

### ZON A – INNERSTADEN



Lägst bilparkeringsnorm finns i innerzonen – Zon A. Här beräknas tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelbanor vara mycket god samtidigt som stadens täta karaktär gör att markparkering har lägre prioritet. Bilparkering i innerstaden ska förläggas under mark, överdäckad eller i parkeringshus.

### **ZON B – MELLANSTADEN**

I mellanzonen, Zon B, är staden inte riktigt lika tät men det finns fortfarande god tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor. Även i denna zon beräknas parkeringstalet för bil relativt lågt. Detta område är närliggande områden till Kungälv tillsammans med Ytterby, Kode och Marstrand. Konkurrenten om marken är i dessa lägen fortfarande hög och yteffektivitet bör eftersträvas även i denna zon.

### **ZON C – YTTERSTADEN**

De yttre delarna av staden och serviceorterna har ofta inte samma goda tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor som de inre zonerna. Karaktären på bebyggelsen är inte heller lika tät, med en större andel radhus- och villabebyggelse.

### **ZON D – LANDSBYGDEN**

Zon D utgörs av landsbygden i kommunen, det vill säga de områden som inte täcks in av zon A, B, eller C. Här är tillgängligheten till kollektivtrafik lägre, vilket motiverar högre bilparkeringsstal än i de andra zonerna samt en anpassad parkeringsreglering till förutsättningarna i zon C.

## **5.2 Parkeringsriktlinjer**

I detta avsnitt beskrivs riktlinjer och anvisningar för det kommunala arbetet med parkering. Några av dessa riktlinjer fokuserar enbart på en zon och andra är mer generella och tillämpbara i hela kommunen. Syftet med riktlinjerna är att beskriva hur arbetet för att uppnå de mål som formulerats ska bedrivas.

Kommunen har definierat fyra typer [eller grupper] av parkerare för att enklare föreslå verkningfulla riktlinjer och åtgärder kopplat till parkering.

- Besökare
- Boende
- Pendelparkeringsanvändare
- Arbets- och studiependlare

Besökare har behov att ha tillgång till bil- och cykelparkering inom zon A, vid bostäder, handel och verksamheter. Denna grupp parkerar oftast en kortare tid för att kunna uträtta olika ärenden såsom besök, shopping, fika, bankärenden och liknande. Deras primära mål är att parkeringen finns nära målpunkten.

Boende behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering. Vid bostaden behövs cykelparkering inomhus och utomhus (under tak) för att skapa en hög kvalitet. Boendebilägare delas i två grupper:

- De som använder bilen dagligen på vardagstid från och till arbetsplatsen. De behöver ha parkeringsplats inom gångavstånd från hemmet.
- De som använder bilen veckovis eller månadsvis. De behöver en plats att förvara fordonet under hela dygn.

Pendelparkeringsanvändare är personer som med sin cykel eller bil parkerar vid en kollektivtrafikknutpunkt för att resa med tåg eller buss. Primärt ifrån de regionala kollektivtrafikknutpunkterna i Kungälv, Ytterby och Kode.



Arbets- och studiependlare till Kungälv kommun behöver cykel- eller bilparkering dagtid inom acceptabelt gångavstånd från en arbetsplats/studieplats. Kungälv sjukhus, Stadshuset och Mimers Hus gymnasium är exempel på destinationer för arbetsplatser för arbets- och studiependlare.

### 5.2.1 PARKERINGSLÖSNINGAR

Fastighetsägaren är skyldig att se till att ordna parkeringsplatser, både för cyklar, bilar och andra motorfordon. Om det inte går så kan kommunen erbjuda parkeringsfriköp. Anordnandet av parkering kan ske genom parkeringsfriköp, gemensamhetsanläggningar, gatumarksparkering eller parkeringsanläggningar.

Parkeringsfriköp har flera fördelar. I stället för att ordna parkering på den egna fastigheten så kan tillgången till parkering säkras genom att fastighetsägaren gör ett parkeringsfriköp mot kommunen eller tredje part.

I kommunala parkeringsanläggningar kan bilplatser samnyttjas över dygnet av besökare, verksamma och boende. Lösningen har en inbyggd flexibilitet, i och med att flera fastigheter delar på en större anläggning.

Fastighetsägare slipper att investera i dyra parkeringsgarage (ca 400 tkr/plats) och kan köpa in sig i en kommunal fastighet genom ett standardavtal om parkeringsfriköp inför bygglovsansökan. Fastighetsägaren kan därefter peka på parkeringshuset för boende där de kan välja att köpa tillgången till parkeringsplatser emot en tidsbegränsad avgift. Det finns dock inga öronmärkta platser. Parkeringsfriköp ökar möjligheten för samnyttjande och bör fokuseras inom zon A och B.

Om efterfrågan på parkering från en fastighet skulle öka så finns möjligheter att lösa detta inom anläggningen. Om efterfrågan på parkering skulle minska ifrån boende, finns möjlighet att ställa om hela eller delar av parkeringen till besöksparkering. Marknaden styr vilka andelar som boende/besökare platser som behövs.

Kostnaden för ett parkeringsfriköp för en parkeringsplats bör inte subventioneras av kommunen, vilket innebär att kostnaden bör motsvara den kostnad som kommunen åtar sig för att anlägga en parkeringsplats.

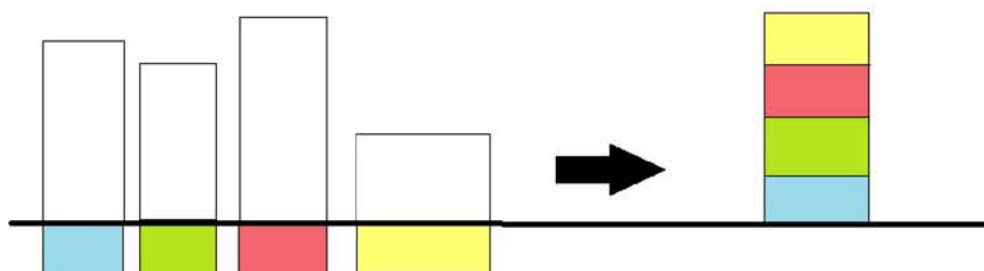


Bild 2: Med parkeringsfriköp kan behovet av enskilda garage ersättas med ett samnyttjat parkeringshus.

Gemensamhetsanläggning för parkering är ytterligare en lösning i centrala områden. En gemensamhetsanläggning bildas genom en anläggningsförrättning där flera fastighetsägare går samman om att bygga, sköta och fördela kostnaderna för anläggningen. Alla fastigheter har då en rätt att parkera inom anläggningen.



Dock föredras ett parkeringsfriköp för att kommunen ska kunna reglera samnyttjandet inom zon A och B. Kommunens strategi är att förtäta serviceorterna samt en ökad funktionsblandning i centrala Kungälv i form av handel och service, arbetsplatser och bostäder i de nya områden som planeras.

Gatumarksparkering bör i samband med exploatering inte räknas in i det krav på parkeringsplatser för besökande som kommunen ställer på fastighetsägaren. Huvudregeln är att parkering för boende, besökare och verksamma ska lösas på kvartermark och andelen gatumarksparkering inom Zon A ska minska.

Efter färdigställande av en fastighet så ska förvaltningen av parkeringsplatser på gatumark alltid tillfalla kommunen för samnyttjande samt att kommunen vill behålla möjligheten att ändra markanvändningen utmed gatorna. Det kan uppstå behov av att omvandla parkeringsplatser till körfält, kollektivtrafikhållplatser, cykelbanor, cykelparkering eller lastplats.

Längsgående gatumarksparkering för korta besök uppmuntras vid handelsintensiva stråk samt områden med verksamheter i bottenvåningen.



Bild 3: Illustration för längsgående parkering med cykelbanor (Global street design guide, 2017)

Parkeringsanläggningar i form av markparkering och parkeringshus ska samnyttjas över dygnet och året. Idag planeras parker och bostäder eller liknande på ett flertal av de kommunala markparkeringsanläggningarna. Förvaltningen investerar då i parkeringshus för att möta behovet av att förtäta stadskärnan genom att ersätta befintligt bestånd. Fastighetsägare kan även själva investera i större parkeringsanläggningar i form av garage eller markparkering på sin egen fastighet.

## 5.2.2 SAMNYTTJANDE

Samnyttjande av parkering innebär att samma parkeringsplats används av flera olika personer vid olika tidpunkter. Ofta finns det fler parkeringsplatser i staden än vad som syns vid en först anblick. Exempelvis kan en parkeringsplats som dagtid används som verksamhetsparkering utnyttjas av besökare till handel under eftermiddag/kvällstid eller under helger. Följefekten blir därför ett effektivt





resursutnyttjande som är ett av kommunfullmäktiges mål. Samnyttjandet underlättas om parkeringsanläggningen är stor och avgiftsreglerad.

I första hand bör boendeparkering samnyttjas med arbetsparkering. Arbetsplatser utanför centrum bör även kunna samnyttjas med närliggande idrottsverksamhet eftersom de har sin tyngdpunkt utanför

#### Anvisning

- Alla kommunala parkeringar bör samnyttjas i Kungälv kommun.
- Flera olika typer av lokaler och funktioner bör finnas runt om de samnyttjande parkeringsanläggning vid ny exploatering.
- Bilplatserna är inte reserverade för särskilda användare eller kundgrupper.
- Bilplatserna bör finnas inom acceptabla gångavstånd i relation till hållplatser för kollektivtrafiken.

arbetstid. En förutsättning för att samnyttjande ska fungera är att parkeringsplatserna inte är reserverade.

Enligt Göteborgs stads parkeringspolicy så har erfarenheten visat att parkeringsplatser för boende sällan används till mer än cirka 80 procent. Det är därför möjligt med samnyttjande av bilplatser för boende med maximalt 20 procent. Göteborgs stad har dock större tillgänglighet till god kollektivtrafik och pendelcykelstråk, vilket gör att fler lämnar bilen hemma. Kungälv är i större utsträckning en bilburen kommun så antalet samnyttjande platser bör därför var högre.

Bostadsföreningar, som har lediga parkeringsplatser, bör hyra ut separata parkeringsplatser till privatpersoner som inte bor hos det aktuella bolaget. En målsättning för ett effektivt markutnyttjande bör vara att en parkeringsplats ska stå tom så lite som möjligt vare sig den är kommunal- eller privatägd.

### 5.2.3 GÅNGAVSTÅND

Detta avsnitt beskriver vad de olika färdssätten har för behov av gångavstånd.

Cykelparkering har ett stort behov av närheten till målpunktens entré. Det bör därför prioriteras ett antal cykelparkeringar vid entrén vid varje fastighet i zon A och B.

Korttidsparkörer är sådana personer som ställer sin cykel i ungefär 30 minuter till 3 timmar. Denna grupp utgörs av restauranggäster, butikskunder eller andra liknande besökare. De planerar sin resa



utefter målpunkten och söker parkering därefter. Cykelparkering bör därför finnas inom 3 minuters promenad ifrån en aktuell målpunkt.

En långtidsparkerare är en person som arbetar eller studerar och har för avsikt att parkera sin cykel under längre tid. Långtidsparkörer accepterar i större utsträckning en längre gångväg som bedöms upp till 5 minuters promenad ifrån målpunkten. Ett mål är att cykelparkeringen ska placeras närmare entrén än bilparkeringen.

Gångavstånd mellan målpunktens entré och bilparkeringen är viktig att ta hänsyn till. Kommunen har gjort bedömningen att upp till 10 minuters gångpromenad för besökare är rimligt. Det är även rimligt att se avståndet till närmaste hållplats som en referens där hållplatsen bör vara närmast målpunkten. Boende kan acceptera en längre gångväg om det finns möjlighet för avlastning vid entrén och det bedöms till 10 minuters gångavstånd.

För att medverka till kollektivtrafikens konkurrenskraft så är det rimligt att parkering till verksamheter anläggs längre ifrån entrén än hållplatsen i detaljplaneskedet. Det är dock upp till en gräns på 10 minuters promenad ifrån målpunkten.



**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

#### Anvisning

- Cykelparkering ska lokaliseras närmare målpunkten än motsvarande bilparkering.
- Cykelparkering för korttidsparkerare bör finnas inom 3 minuters promenad.
- Cykelparkering för långtidsparkerare ska finnas så nära målpunkt som möjligt men och aldrig längre bort än 5 minuters promenad.
- Cykelparkering för verksamheter och bostäder ska placeras på kvartersmark.
- Max 25 meter för bilparkeringar för rörelsehindrade.
- Upp till 5 minuter gångavstånd för angöring såsom lastning och lossning.
- Upp till 5 minuter gångavstånd för kollektivtrafikåkare ifrån pendelparkering.
- Upp till 10 minuter gångavstånd för boende, besökare och arbetade ifrån närmsta parkeringsanläggning.

#### 5.2.4 REGLERING

- Säkerställ en enkel kommunal tidsreglering.
- Boendeparkeringar bör övergå till månadsbiljett

Boende, verksamma och besökande i Kungälv kommun ska snabbt och enkelt förstå hur parkeringssystemet är uppbyggt. Det skall dessutom vara lätt att förstå regleringar och att köra till och inom parkeringen.

Systemet grundar sig på faktorerna kvartersmark/allmän plats och tätbebyggt/glesbebyggt område.

Standardtidsregleringarna bör därför baseras på 00–24 regleringar med intervallerna 30 minuter, 3 timmar och 24 timmar samt avgift.

30 minuter och 3 timmar syftar till offentliga platser för besök. Avgift samt 24 timmars regleringen syftar på boende och arbetande. De kortare intervallerna används också för att skapa omsättning på trafiken vid handelsstråk. Avgiften ska användas för att styra trafiken i centrala områden och/eller skapa omsättning på trafiken. Regleringen används också till längre parkeringsmöjligheter, såsom månadsbiljetten. 24 timmar är gränsregleringen inom tätortsområdet och är gällande tills att ändring sker. Andra regleringar kan finnas men då ska förvaltningen aktivt gå ifrån standardregleringen baserat på ett utpekat behov.

Parkeringskiva (P-skiva) har för avsikt att underlätta övervakningen. P-skiva bör införas där kommunen misstänker att personer står längre än utsatt tid (30 minuter/3 timmar). Användningen av p-skiva bör dock vara väldigt restriktivt.

Regleringar är ett effektivt sätt att prioritera vissa grupper inom utpekade områden. Behovet av reglering är störst inom centrala lägen såsom zon A och B. Samnyttjande mellan olika



*Bild 4: Ett Förenklat parkeringssystem för besökare, arbetande och boende i kommunen.*



användargrupper bör eftersträvas i största möjliga mån. Systemet ska även grunda sig på att fria i stället för att fälla omedvetna parkörer.

Reglering av parkering sker på två sätt beroende på om parkeringen är belägen på allmän platsmark eller på kvartersmark. På kvartersmark regleras parkeringen vanligtvis enligt civilrättsliga principer men kan även regleras enligt offentligrättsliga principer via lokal trafikföreskrift. På allmän platsmark skall offentligrättslig reglering tillämpas. Det är detaljplanen som avgör om platsen är kvartersmark eller allmän plats.

### 5.2.5 UTFORMNING

Detta avsnitt tar upp de riktlinjer som kommunen har satt upp för riktlinjer kring utformning.

- I zon A och B bör tillkommande bilparkering för bostäder, besökare och verksamheter anordnas i parkeringshus eller parkeringsgarage.
- Parkeringshus bör anpassa till omgivningen.
- Antalet bilparkeringar i markplan i serviceorterna bör minska och bebyggas.
- Bilparkeringar ska utformas på ett sådant sätt att de upplevs trygga och tillgängliga.
- Parkeringsplatser för rörelsehindrade (PRH-plats) placeras med fördel i ytterkanten av en parkeringsrad för att enklare ordna en ramp vid kantstenen. Ramper utförs med jämn lutning, max 8%.
- För nybyggnation behöver kommunen följa nuvarande och kommande riktlinjer för andelen parkeringsplatser med möjlighet till laddning.

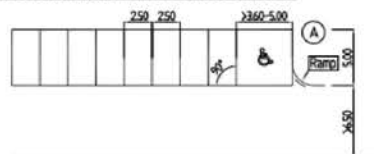
### BILPARKERING

Markparkering ska undvikas i zon A och bör undvikas inom zon B i och med att det leder till ett ineffektivt markutnyttjande. När nya parkeringsanläggningar uppförs, antingen av kommunen eller privat fastighetsägare, måste stor hänsyn tas dels till den omgivande miljöns utseende. Detta gäller inte minst exploatering i centrum, dels till den framtida trafikstringen till och från anläggningen. Det är viktigt att de nya anläggningarna känns trygga.

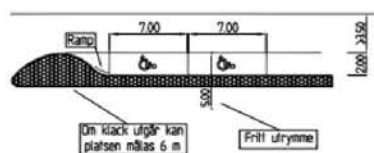
Parkeringsplatser för rörelsehindrade (PRH) motsvarar två stycken vanliga platser så att tillägg och borttagning av PRH-plats ger minimal påverkan. PRH-symbolen ska centreras i rutan. Om fritt utrymme >1,4 m finns på gångbanan, <sup>(A)</sup>, kan PRH-platsen minskas ifrån 5 meter till >3,6m vid ändparkering.

#### VINKELRÄT PARKERING

Tvärparkering vinkelrätt mot körbanan, 90°



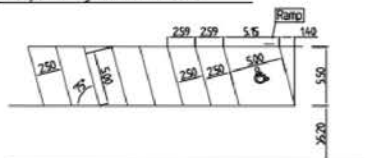
#### LÄNGSPARKERING



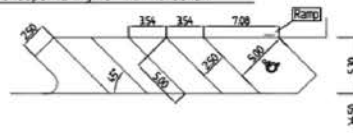


## SNEDPARKERING

Snedparkering 75° mot körbanan



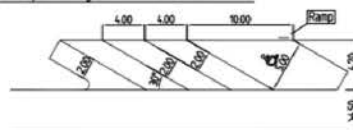
Snedparkering 45° mot körbanan



Snedparkering 60° mot körbanan



Snedparkering 30° mot körbanan



Fastighetsägaren är skyldiga att anordna parkering inom sin egen fastighet utefter de parkeringstal kommunen har satt upp för området. Parkeringsplatserna medför utgifter för fastighetsägaren där kostnaden oftast sprids ut på hyrorna i byggnaden. Detta leder till att även den som inte äger en bil är med och betalar för andras parkeringsplatser. Nedan visas några exempel på hur mycket parkering av olika typ kan kosta. Kostnaderna är en sammanvägning ifrån Norrköpings-, Västerås-, Göteborgs- och Kungälv kommun. Kostnaderna i tabellen är uppskattningar. Den verkliga kostnaden påverkas bland annat av geografiskt läge, markförhållanden och rådande ekonomiskt läge.

| Parkeringstyp                | Anläggningskostnad exklusive markförvärv [kr/plats] |
|------------------------------|---|
| Grusad mark                  | 10 000 - 20 000 kronor                              |
| Markparkering                | 20 000 - 40 000 kronor                              |
| Enklare P-däck (2-3plan)     | 80 000 - 150 000 kronor                             |
| Parkeringshus (1-2plan)      | 250 000 - 400 000 kronor                            |
| Parkeringshus (3-4plan)      | 400 000 - 750 000 kronor                            |
| Parkeringshus (5-6plan)      | 750 000 - 900 000 kronor                            |
| Underjordiskt garage (1plan) | 400 000 - 750 000 kronor                            |

Tabell 2: Källa; [Riktlinjer för parkering i Norrköpings kommun](#) och [Vad kostar det? ifrån Trafikkontoret Göteborg](#) samt Internt arbetsmaterial under 2018.

Kommunens avsikt är att alla parkeringsanläggningar ska upplevas som säkra och trygga. Detta betyder att kommunen eller privat verksamhet ska se över trygghetsaspekten vid ny- och ombyggnation. Belysning är en faktor som ofta lyfts i denna fråga. En belysningsanalys av parkeringsplatsen/parkeringshuset är en rimlig insats vid nybyggnation för att säkerställa kvalitén. Andra aspekter är att utrymmena bör ha en god överskådlighet så att personer inte kan gömma sig bakom utrymmen för en annan person. Renhållning har stor effekt på den upplevda tryggheten och detta inkluderar även klotter eller liknande. Övervakning i form av en person eller kamera är en annan åtgärd som är möjlig.

Det är viktigt att påpeka att kameraövervakning på offentliga platser är en inskränkning i medborgarnas personliga integritet. Det är då viktigt att kameraövervakning alltid ska tillämpas med



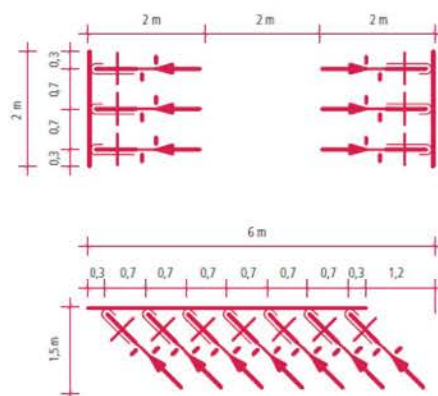
aktsamhet. Kameraövervakning är en åtgärd som är tillståndspliktig när det gäller platser dit allmänheten har tillträde varför det noga ska övervägas vilken form av kameror som är bäst lämpade samt hur kamerorna ska vara placerade.

Vid skolor och förskolor fokuserar kommunen även på trygghetsaspekten vid parkering. Kommunen arbetar med trafiksäkerhet och trygghet vid utformning av parkering vid alla skolor i kommunen. I detta arbete ingår fysisk utformning och beteendepåverkande åtgärder i samarbete med skolans personal.

## CYKELPARKERING

Vid bostaden eller i flerbostadshuset finns ett behov av att ha enkel tillgång till cykelparkering för den som använder cykeln ofta och förvaring för dem som använder cykeln sällan.

Cykeln är ett prioriterat färdmedel i Kungälv kommun, och parkeringsnormen är anpassad för detta. Normen reglerar hur parkering för cykel ska anläggas vid byggnation. Cykelparkering bör vid all nybyggnation i staden betraktas som den mest prioriterade parkeringstypen. Cykelparkering ska anläggas närmare huvudentré än bilparkering. I många hushåll finns flera cyklar, ibland fler än en cykel per person. Det finns också en stor mängd olika typer av cykelfordon, till exempel elcyklar, trehjuliga cyklar och cyklar med dragkärra. Hänsyn till detta ska tas vid nybyggnation.



Cykelparkering behöver dessutom anordnas för besökande.

### För bostäder

Cykelparkering vid bostäder bör uppföras på kvartersmark. För att erbjuda boende attraktiv cykelparkering bör platser anordnas både inomhus och utomhus.

Utomhusparkeringen bör lokaliseras nära bostadsentrén och alltid närmare än motsvarande bilparkering samt vara försedd med väderskydd, ramlåsning och belysning.

Inomhusparkeringen bör anordnas i förrådsutrymme som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas eller bäras i trappor. För att underlätta in- och utpassering med cykel bör de dörrar som måste passeras med cykeln gå att ställa upp på ett smidigt sätt. Detta kan exempelvis ske med automatiska dörröppnare från både in- och utsida. Att erbjuda inomhusparkering underlättar för de med två cyklar som exempelvis vill förvara den ena stölsäkert och väderskyddat.

I inomhusparkeringen bör en viss yta avsättas för cykelkärror och lådcyklar (cirka 2 kvm per kärra eller lådcykel). Dessutom bör parkeringen för cykelkärror och lådcyklar vara utrustad med eluttag så att man kan ladda sin elcykel över natten.

Cykelparkeringen bör också erbjuda möjlighet till ramlåsning för att öka skyddet mot stöld.

Cykelparkering för besökare till bostäder bör också uppföras på kvartersmark och alldeles intill bostadsentrén. Väderskydd bör eftersträvas för dessa platser. Besökare bör alltid kunna låsa fast sin cykel i ramen.



## Cykelparkering vid verksamheter

Vid verksamheter bör cykelparkering för arbetande och besökande anordnas utomhus på kvartermark nära entrén och/eller inomhus i cykelrum.

### För anställda

Cykelparkering utomhus för anställda bör vara väderskyddad och erbjuda ramlåsning. Samma standard bör gälla vid skolor eftersom det är elevers arbetsplats.

Likt för bostadsfastigheter bör en del av cykelparkeringsbehovet anordnas inomhus. Detta skapar en trygghet och gör det enklare att cykla till jobbet men exempelvis åka kollektivt hem eftersom cykeln kan lämnas kvar tryggt. Det ger de anställda högre flexibilitet när det kommer till val av transportslag till och från arbetet. Dessa platser bör vara utrustade med eluttag för att erbjuda möjlighet till laddning av elcyklar.

### För besökare

Den besöksparkering som behövs vid arbetsplatser, handel och liknande bör anordnas nära entrén till fastigheten. Dessa cykelparkeringar bör alltid vara försedda med möjlighet till ramlåsning.

Vid verksamheter där det finns ett särskilt behov bör platser för cykelkärror och lådcyklar ingå. Detta gäller inte minst förskolor (där kärror kan användas både av personal och av föräldrar), samt vid livsmedelsbutiker. Cykelparkering vid förskolor bör utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar och cyklar med cykelkärra.

## Cykelparkering på allmän plats

Cykelparkering i stadsrummet bedöms ha en stor betydelse för kommunens utveckling. Viljan är då att antalet säkra cykelparkeringar ska öka. För att cykelparkering ska vara ett attraktivt alternativ för cyklisten måste den ha en viss standard. Fokus blir därför på funktionalitet och användarvänlighet. Cykelfordon av olika sorter ska kunna få plats, och det ska vara enkelt att låsa fast cykeln.

Det finns idag cykelfordon som är avancerade och dyra, och därigenom ekonomiskt värdefulla för sina ägare. Fokus hamnar då på säkra cykelparkeringar nära målpunkterna. Några exempel på målpunkter är bibliotek, affärer, skolor, arbetsplatser, järnvägsstationer, busstationer etc. Cykelparkeringarna bör därför ligga i omedelbar anslutning till dessa entréer. Cykelparkering där tanken är att cykeln ska stå under en längre period (exempelvis på en järnvägsstation) ska vara väderskyddad och belyst.

Tabellen visar kvalitetsfaktorer som kännetecknar attraktiv cykelparkering\*:

- Anordningen sitter ordentligt fast i marken
- Rymliga
- Plats för cykelfordon av olika storlek
- Enkelt att låsa fast cykeln
- Stöder cykeln på ett bra sätt
- Skadar inte cykeln
- Passar in bra i omgivande miljö
- Enkla att underhålla.

\*Källa: "[Best European practices in promoting cycling and walking](#)"



### 5.2.6 PENDELPARKERING

Pendelparkering är ett bra komplement för de som bor i kommunens mer glesa områden utan någon attraktiv busstrafik. Viktigast är att lokalisera parkeringen med avseende på bytesplats till kollektivtrafik emot Kungälv och Göteborg. Det är dock viktigt att påpeka att pendling också sker mot Stenungssund och Uddevalla.

Pendelparkeringsbilden enligt K2020 har den primära uppgiften att minska trängsel i Göteborgs stadskärna och uppmuntra till kollektivtrafikresor. Parkeringarna är ett sätt att göra kollektivtrafiken mer flexibel och attraktiv för bilister.

I Kungälvs kommun finns det idag pendelparkeringar i Kode, Diseröd, Kärna, Ytterby, Kareby. Det planeras idag fler längs sekundärstråket för att underlätta det hållbara resandet. Den mest attraktiva pendelparkeringen – Eriksdal – tillhör dock Göteborgs kommun.

Inom vissa områden har det visat sig att boende och verksamma systematiskt använder ytan till att förvara fordonet under dagen och längre tid. Detta låser ytan för potentiella kollektivtrafikresande. Kommunen har för avsikt att hålla pendelparkeringen avgiftsfri i största möjliga mån för att bidra till ett hållbart resande men att reglera för städning nattetid.

Vid nybyggnation använder sig kommunen av Västtrafiks standard för cykelparkering inom Västsvenska paketet. Enligt denna ingår väderskydd, möjlighet till ramlåsning, belysning samt en plats med god anslutning till omgivande cykelvägnät. Platsen ska även vara lätt att nå och inte vara skymd ifrån cykelvägen.

För att prioritera cyklisterna så bör cykelparkeringarna vara närmare hållplatsen emot Kungälv/Göteborg än bilparkeringen. Gångavståndet bör vara max 100 meter enligt Gångavståndspolicyn.

#### Anvisning

- Cykelparkering bör lokaliseras närmare hållplatsen emot centrum än bilparkering.
- Pendelparkering för bil bör regleras på ett sätt som säkerställer att rätt användare får tillgång till parkering.
- Pendelparkering bör finnas för att möjliggöra effektiv kollektivtrafik.
- Kommunen bör följa Västtrafiks standard utformning.





### 5.2.7 RÖRELSEHINDRADE

Den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand har rätt att få ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet, oavsett vilken kommun som har utfärdat tillståndet. Parkeringstillståndet är kopplat till den person, inte fordonet, som det har utfärdats för. Parkeringstillståndet ska placeras fram i bilen så att det är lätt synligt för parkeringsvakt.

I Boverkets byggregler anges att:

*"En angoringsplats ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana platser ska vara fast, jämn och halkfri (BFS 2014:3- BBR 21)."*

Bilparkering för rörelsehindrade bör då säkerställas i lägen som ger så korta avstånd till målpunkt som möjligt. För att möjliggöra detta i praktiken behöver en viss andel kantstensparkering på gatumark reserveras för rörelsehindrade, samt de parkeringsplatser som ligger närmast entréer och hissar i parkeringsanläggningar.

Vid nyanläggning av parkering bör cirka 2 % av samtliga bilplatser, dock minst en, anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, exempelvis vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av parkering för rörelsehindrade studeras separat.

Då personer med rörelsehinder per definition har behov av en entré inom 25 meter så är det inte rimligt att dessa är avgiftsbelagda då detta leder till en ökad sträcka att gå.

Där parkering är förbjuden eller begränsad till en kortare tid än 3 timmar, får den med parkeringstillstånd parkera i högst 3 timmar. Där parkering är tillåten i 3 timmar men mindre än 24 timmar får den med parkeringstillstånd parkera i högst 24 timmar. Parkeringstillstånd ger även rätt att parkera i högst 3 timmar på gågata.

Det är möjligt för alla fordonsförare att stanna och lämna av/hämta en person på en på- och avstigningsplats, på plats med parkeringsförbud eller plats reserverad för rörelsehindrade, om den skjutsade är en person som är sjuk eller har svårt att gå (TrF 11 kap 9 § punkt 7). Det är även möjligt att köra på gågator vid oförutsett väder eller vid transport av personer som är sjuka eller har svårt att gå (TrF 8 kap 1 §).

Se utformningsstandarden för PRH-platser i avsnittet ovan – Utformning.

#### Anvisning

- Vid nybyggnation ska bilparkering för rörelsehindrad anordnas inom 25 meter från huvudentré/er.
- Parkeringsplatser för rörelsehindrade placeras med fördel i ytterkanten av en parkeringsrad för att enklare ordna en ramp vid kantstenen
- Parkeringsplatserna för rörelsehindrade ska vara avgiftsfria.



### 5.2.8 MOTORCYKELPARKERING

Parkeringsbestämmelser för motorcyklar och mopeder klass I är desamma som för bilar. Du får bland annat inte stanna eller parkera på gång- eller cykelbana, för nära ett övergångsställe eller en vägkorsning.

Avgiften för parkering ska vara den samma som närliggande parkeringar för bil. Föraren har ansvar att göra sin biljett synlig och lätt att avläsa för kontroll. För att fästa parkeringsbiljett på fordonet finns speciella platsfickor att köpa. För att underlätta betalningen så ska det finnas tillgänglighet för telefonparkering för motorcyklar. Är det tidsbegränsad parkering gäller begränsningen även för en motorcykel och moped klass I.

Motorcykel och moped klass I får inte parkeras på trottoar. Om man måste köra upp på en trottoar eller liknande kan det uppstå problem för motorcyklar med låg markfrigång. Motorcykelparkering bör då helst vara i samma nivå som vägen och vara på en plan och hårdgjord yta.

Motorcykelparkering ska främst inrättas där det finns en särskild efterfrågan såsom populära sommarturistmål. När nya bilparkeringar planeras vid sommarturistmål så bör det samtidigt säkerställas plats för tvåhjuliga motorfordon. Eftersom de flesta inte kör motorcykel och/eller moped under vintermånaderna kan en motorcykelparkering omvandlas till bilplats under vintern vid behov.

#### Anvisning

- Parkering för motorcyklar (och moped klass I) ska regleras såsom närliggande bilparkeringar.
- Telefonparkeringssystem ska finnas för att underlätta betalning och biljett för föraren.

### 5.2.9 LADDPLATS OCH LADDINFRASTRUKTUR

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser och 2030 ska fordonsflottan vara fossiloberoende. För att nå detta mål krävs att bland annat antalet elfordon ökar kraftigt, samtidigt som antalet fordon med förbränningsmotor minskar i samma takt.

I kommunens Energiplan finns mål om att växthusgasutsläpp från transporter inom kommunens gränser ska minska med minst 70 % senast år 2030 jämfört med år 2010 (nationellt etappmål). För att ha möjlighet att uppnå målen måste andelen förnybara bränslen öka kraftigt och en utbyggd laddinfrastruktur för elfordon är en viktig del i detta.

Ett av Kommunfullmäktiges strategiska mål är att underlätta för invånare och företag som vill reducera klimatutsläppen. I Miljöpolitiskt program utpekas hållbara resor som ett av fem områden som ska prioriteras i miljöarbetet och där innefattas att främja miljöanpassade fordon och investeringar i laddinfrastruktur.

Arbetet med laddinfrastruktur ligger också i linje med Kommunfullmäktiges mål om att reducera klimatutsläppen och det underlättar för medborgarna att äga elfordon och i förlängningen bidra till bättre luftkvalitet.

För att uppmuntra elfordonsanvändning i kommunen bör laddstationer införas på strategiska lägen. Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Oavsett om det är på gatumark eller i en parkeringsanläggning bör dessa placeras på attraktiva platser.



Kommunen, Kungälv Energi och privata aktörer kan investera i laddstationer.

Laddplatsen ska endast kunna användas av elbilar eller andra eldrivna fordon (Regleras i Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap § 54). Detta sker genom skyltning och kontrolleras av parkeringsvakter. Utan en särskild utredning är det svårt att svara på hur många parkeringsplatser som ska omvandlas till laddplatser eller hur stor andel laddplatser som ska uppföras vid nybyggnation.

Vilken typ av laddning som bör införas behöver också utredas vidare. Vid bostäder och verksamheter kan exempelvis majoriteten av laddplatserna vara för normalladdning och ett visst antal kan vara semi-/snabbaddningsplatser för att erbjuda en attraktiv och flexibel infrastruktur.

#### Anvisning

- Vid nybyggnation skall 80 % av alla parkeringsplatser vara förberedda för elbilsaddning. Med förberedd menas minst tomrör fram till lämplig plats för laddbox.
- För nybyggnation behöver kommunen följa nuvarande och kommande riktlinjer för andelen parkeringsplatser med möjlighet till laddning.
- Boendecykelplatser bör ha tillgång till väggutag för laddning av elcyklar.
- Alla nya besöksparkeringar till verksamheter bör minst ha tillgång till en publik snabbaddare som ger fulladdning upp till 30 minuter per fastighet.



## 6. Strategier för parkering

Nedanför har dessa strategier för tätort-, serviceorts- och landsbygdsmiljö identifierats:

### 6.1 Strategier för parkering i tätortsmiljöer

#### 6.1.1 Verka för att öka andelen samnyttjande bilplatser och därigenom minska antalet markparkeringar

För att kunna förtäta områdena inom centralorten med tillgång till god och attraktiv kollektivtrafik behöver parkeringsutrymmet användas mer effektivt än idag. Samnyttjande av parkering mellan boende, verksamma och besökare ska prioriteras och utvecklas i högre grad än idag. Idag finns stora områden med markparkering inom centralorten. Flerplanslösningar blir då det naturliga valet för att effektivisera parkeringssystemet. Ny markparkering bör undvikas inom centralorten. Parkeringsfriköp inom centralorten ska prioriteras för att kunna öka samnyttjandet och dessa bör ordnas i en anläggning på eller under mark.

En försvårande omständighet är att så många parkeringsplatser i dagsläget inte återfinns på den öppna parkeringsmarknaden utan är reserverade i form av parkeringar för boende, anställda, besökare etc., som är mer eller mindre gratis. Kommunen bör därför arbeta för att dessa parkeringsplatser kommer ut på den öppna marknaden och prissätts ([VTI notat 23-2010](#)).

#### 6.1.2 Verka för att utöka och förbättra möjligheterna för cykelparkering vid hållplats

Ett långsiktigt hållbart transportsystem innebär ett minskat bilberoende och fler som går, cyklar och åker kollektivt. Bilen ska användas när och där den behövs. Tätbebyggda områden med tillgång till god kollektivtrafik har de bästa förutsättningarna för att öka andelen hållbara resor. För att Kungälv ska utvecklas till ett hållbart samhälle så ska kommunens enheter för planering respektive exploatering stödja denna utveckling för att möta kommunens mål. Åtgärder ska användas för att främja cykling och kollektivtrafik till arbetsplatser.

#### 6.1.3 Verka för att utöka och förbättra möjligheterna till laddning av elektriska fordon

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser och 2030 ska fordonsflottan vara fossiloberoende. För att nå målen krävs att bland annat antalet elfordon ökar kraftigt, samtidigt som antalet fordon med förbränningsmotor minskar i samma takt. I kommunens Energiplan finns mål om att växthusgasutsläpp från transporter inom kommunens gränser ska minska med minst 70 % senast år 2030 jämfört med år 2010 (nationellt etappmål).

För att uppmuntra elfordonsanvändning i kommunen bör laddstationer införas på lägen som uppvisar ett behov. Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Kommunen och privata aktörer kan investera i laddstationer.



#### **6.1.4 Verka för lättförståeliga parkeringsregleringar för att förebygga felparkering och söktrafik**

Invånare, verksamma och besökande i Kungälv kommun bör snabbt och enkelt förstå vad det finns för regleringar i kommunen och hur de används. Det skall dessutom vara lätt att förstå regleringarna på plats. Detta ger så få regleringar som möjligt och prioriterar de regleringar som ger en faktisk styrning.

Parkeringsystemet ska vara konsekvent för hela kommunen. Boende bör i större utsträckning nyttja månadsbiljetten för att öka samnyttjandet med besökare och arbetare.

En attraktiv stad har också god luftkvalité. Biltrafiken bidrar till en stor del av de utsläpp som påverkar luftkvaliteten som i sin tur har en direkt påverkan på människors hälsa och miljö. Ett lättförståeligt system har då en låg andel söktrafik. Kommunen bör då investera i ett digitalt vägvisningssystem för att visa antalet platser vid målpunkten.

### **6.2 Strategier för parkering i serviceorterna**

#### **6.2.1 Verka för att utöka med pendelparkeringar vid huvud- och sekundärstråket**

- Cykelparkering bör lokaliseras närmare hållplatsen emot centrum än bilparkering.
- Pendelparkering för bil bör regleras på ett sätt som säkerställer att rätt användare får tillgång till parkering.
- Pendelparkering bör finnas för att möjliggöra effektiv kollektivtrafik.
- Kommunen bör följa Västtrafiks standardutformning.

#### **6.2.2 Verka för att utöka och förbättra möjligheterna till laddning av elektriska fordon**

- Vid nybyggnation bör 80 % av alla parkeringsplatser vara förberedda för elbilsladdning. Med förberedd menas minst tomrör fram till lämplig plats för laddbox.
- För nybyggnation behöver kommunen följa nuvarande och kommande riktlinjer för andelen parkeringsplatser med möjlighet till laddning.
- Boendecykelplatser bör ha tillgång till väggutag för laddning av elcyklar.
- Alla nya besöksparkeringar till verksamheter bör ha minst tillgång till en publik snabbladdare.

### **6.3 Strategier för parkering på landsbygden**

#### **6.3.1 Verka för att antalet bilar inte överstiger två stycken per hushåll**

- Arbetspendlingen med skollinjetrafiken bör stärkas för att minska behovet av två bilar på landsbygden.
- Anordnade platser för snabbladdning vid knutpunkter bör uppmuntras, exempelvis vid befintliga bensinstationer.
- Verka för att pendelparkeringar och cykelparkering finns i anslutning till kollektivtrafikens sekundärstråk.



## 7. Levandegöra

Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

## 8. Uppföljning

Indikatorer stäms av regelbundet (tertiäl) genom Stratsys (kommunens verktyg).

Uppföljning ska syfta till att om avvikelser är för stora kan omprioritering av åtgärder göras. Detta görs i samförstånd med aktuellt program eller styrgrupp.

Kommunen ska i sin dagliga verksamhet succesivt förverkliga trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Utan uppföljning är det svårt att ta rätt beslut eftersom kunskap saknas om genomförda åtgärder har gett önskad effekt. Uppföljning av uppsatta mål i trafikplanen och indikatorer i respektive plan kommer därför vara viktigt.

Målsättningen är att följa upp och utvärdera trafikplanens måluppfyllelse med 4 års intervall, på liknande sätt som aktualitetsprövningen av översiktsplaner.

### 8.1 Indikatorer

- Antal markparkeringsplatser inom Zon A, B och C.
- Andel parkeringsplatser med samnyttjande inom Zon A, B och C.
- Antal cykelplatser vid hållplatser.
- Beläggningen på hållplatser med cykelparkering vid pendelparkering.
- Antal kommunala parkeringsplatser tillgång till laddning av elektriskt fordon.
- Antalet utfärdade parkeringsanmärkningar.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

# Plan för Konkurrenskraftig kollektivtrafik

---

## Plan



Diarie-/dokumentnummer: KS2023/2070

Beslut:

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut Plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik 2019–2022  
KS2016/2282

Giltighetstid: År 2030

Dokumentansvarig: Trafik Gata Park, Enhetschef

Senast uppdaterad av: Trafikstrateg på enheten Trafik Gata Park



# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| 1. Inledning.....   | 3  |
| 2. Relation till andra styrdokument.....  | 5  |
| 3. Syfte.....   | 6  |
| 4. Mål och viljeinriktning.....   | 7  |
| Strategiska mål.....  | 7  |
| Resultatmål.....  | 7  |
| • Andelen kollektivtrafikresenärer ökar i hela kommunen men främst i centralorten. ....                               | 7  |
| • Fler kommuninvånare får ökad tillgänglighet och trygghet till och vid hållplatser i centralorten. ....              | 7  |
| • Minst 50% av kommunens lokaltrafik inklusive skollinjetrafik ska köras med fossilfritt bränsle alternativt el. .... | 7  |
| • Medborgare kan resa kollektivt i större utsträckning på kvällar och helger. ....                                    | 7  |
| 5. Styrning, processer och ägandeskap.....  | 9  |
| 6. Förväntade utvecklingsmöjligheter och framtidsblick .....  | 12 |
| 7. Brist och behovsanalys för kollektivtrafiken i Kungälv .....   | 21 |
| 8. Strategier för kollektivtrafikens utveckling .....   | 22 |
| 9. Planeringsprinciper .....  | 23 |
| 10. Levandegöra .....   | 24 |
| 11. Uppföljning.....  | 24 |





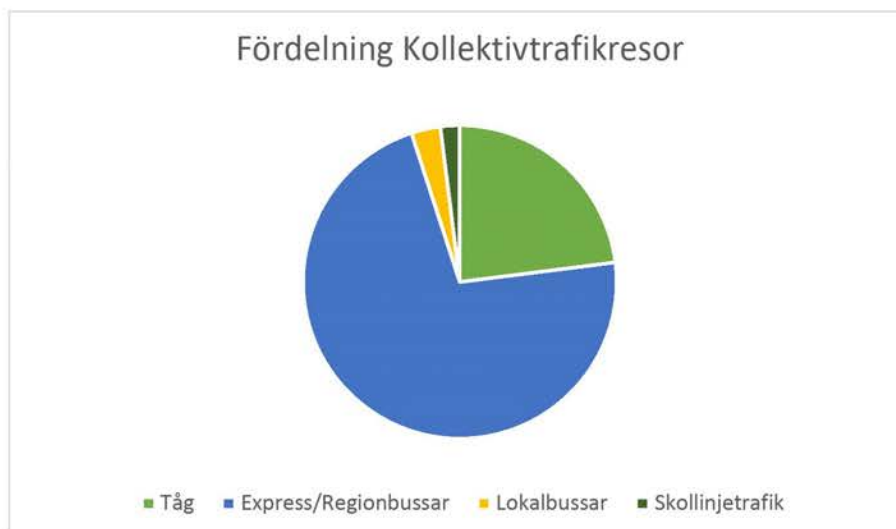
## 1. Inledning

Buss- och tågtrafiken i kommunen möjliggör ett stort antal resmöjligheter inom kommunen och ut i regionen men dess marknadsandelar bedöms fortfarande som utvecklingsbara. 2018 öppnades Kungälvs nya Resecentrum med en unik lokalisering vid E6an som binder samman tätortstrafiken med regiontrafiken utmed ett av huvudstråket ur regionalt perspektiv:

Idag kopplar tågtrafiken längs Bohusbanan samman Ytterby och Kungälvs tätort med Kode, Göteborg och Bohuslän, i förlängningen hela Sverige. **År 2017 stog tåget för 23% av kollektivtrafikresorna i kommunen.**

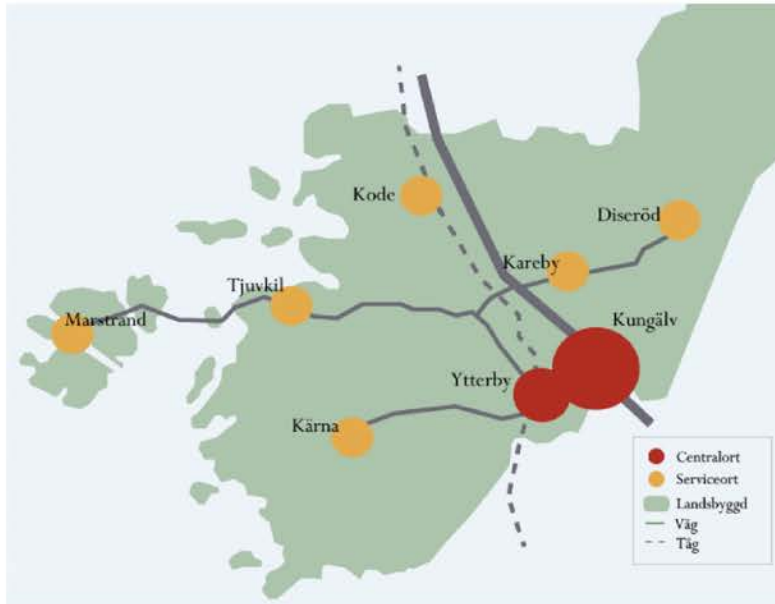
Även regionbusstrafiken sammanlänkar Kungälvs kommun med flera grannkommuner och med Resecentrums placering har turutbudet både ökat och blivit mer tillgängligt. **Regionbusstrafiken utgjorde den största procentuella del för kollektivtrafikresor för Kungälvs invånare med hela 72%.**

Utöver tåg- och regionbusstrafik finns lokalbusstrafik och skollinjetrafik som enligt statistiksiffrorna från **2017 stog för 5% av kollektivtrafikresorna.** Lokalbusstrafiken är den trafik som är mest utvecklingsbar för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft på lokal nivå, skulle man dessutom koppla ihop den med skollinjetrafiken på ett mer effektivt sätt möjliggör den för många medborgare på landsbygd och utanför serviceorterna att resa hållbart. Se bild för fördelning.



\*Fördelningen baseras på statistik från 2017. Express/Regionbussar redovisar statistik för totalsträckan på linjen. Med dagens underlag från Västtrafik (statistik på linjenivå) blir resultatet av antalet resenärer, som reser i Kungälv missvisande då de linjer med flest resenärer går över kommungränsen och statistik som redovisas kommunvis saknas.

För medborgare på landsbygd eller som inte kan ta sig till befintliga kollektivtrafikpunkter till fots eller med cykel finns pendelparkeringar i Kärna, Kode, Kareby, Diseröd och Ytterby. Vid Resecentrum finns ingen utpekad pendelparkering men gott om parkeringsplatser i anslutning som kan nyttjas mot avgift.



## 1.1 Avgränsningar

### 1.1.1 Planperspektiv

Plan för konkurrentskraftig kollektivtrafik behandlar hela kommunen med följande indelning:

Centralorten – Kungälv och Ytterby tätort

Serviceorter – Centrala Diseröd, Kareby, Kode, Kärna, Tjuvkil och Marstrand

Landsbygd – Landsbygd inom och utanför central- och serviceort



Karta över planens geografiska indelning

### 1.1.2 Kommunalt och Regionalt perspektiv

Översiktspan 2010 för Kungälvs kommun:

Göteborgsregionens strukturbild är en överenskommelse om ett gemensamt ansvar för en långsiktigt hållbar regional struktur.



Struktur bilden visar på samspelet mellan kärnan (centrala delen av Göteborg), det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken för infrastruktur (pendel, regiontågtrafik, motorvägar), kustzonen, de gröna kilarna (sammanhängande skogs- och jordbrukslandskap) samt Göta älv.

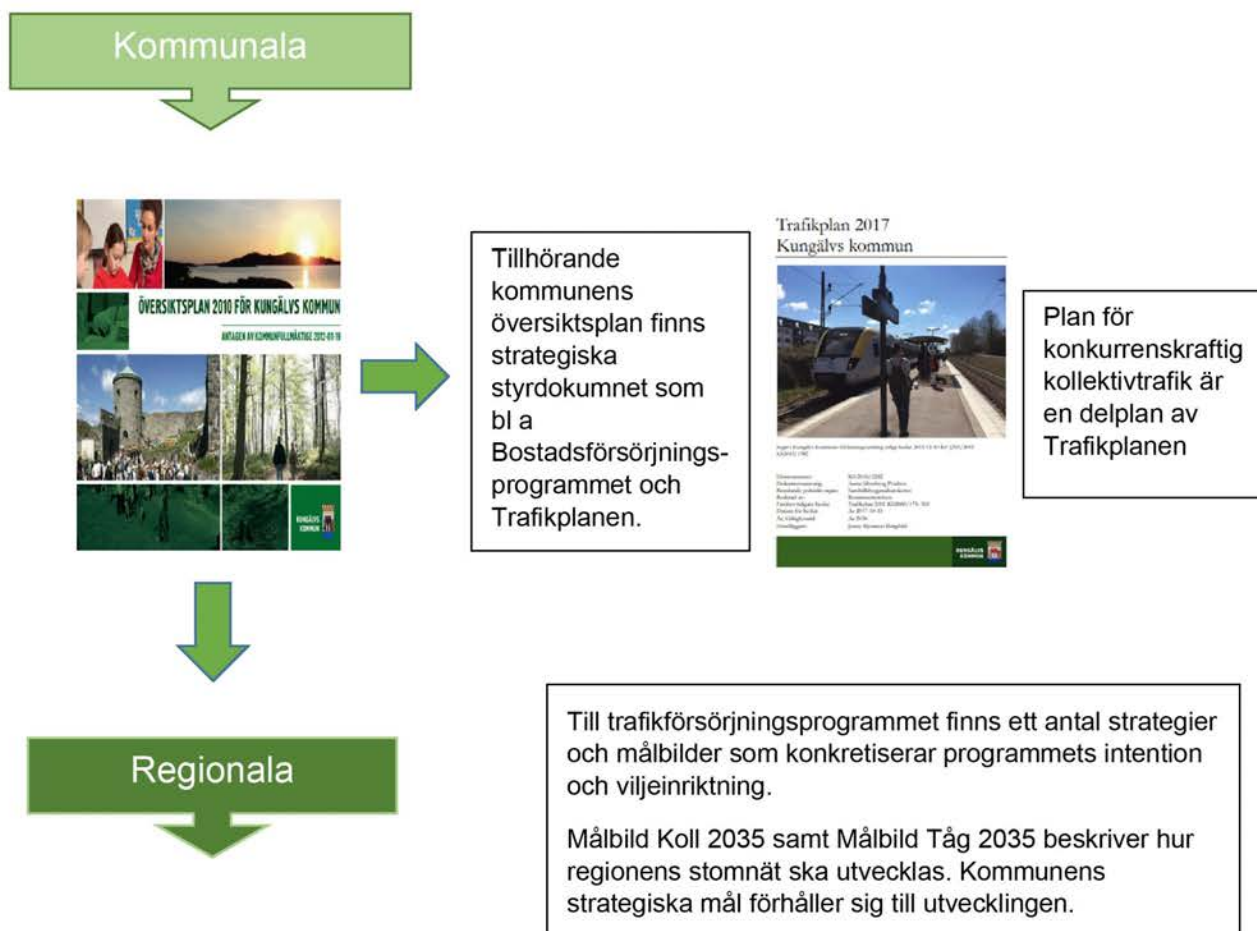
Inriktningen är att huvudstråken som utgör ryggraden i Göteborgsregionen ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga.

Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågtrafik. Kungälv är en del av struktur bildens huvudstråk.

GR struktur bild

## 2. Relation till andra styrdokument

Planen för konkurrenskraftig kollektivtrafik är underordnad och inriktningsstyrd av kommunala och regionala styrdokument:





Målbild Koll2035 -  
Kollektivtrafikprogram för  
stomnätet i Göteborg, Mölndal  
och Partille



### 3. Syfte

I Västra Götaland är det Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet och har ansvar för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i hela regionen, kopplat till målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Utvecklingen av kollektivtrafiken sker i nära samverkan med kommunerna i Västra Götaland. Västtrafik AB, som ägs av Västra Götalandsregionen, planerar och upphandlar den kollektivtrafik i Västra Götaland som, till ungefär hälften, finansieras med skattemedel.

För att Västtrafik ska kunna planera och upphandla rätt trafik specifikt för Kungälv krävs en god samverkan mellan Kungälvs kommun och Västtrafik där strategiskt framtagna dokument lyfter fram kommunens planer, vilja och ambitioner på kort och lång sikt.

För detta ändamål togs det år 2017 fram en Trafikplan för Kungälvs kommun som är ett inriktningsdokument med målår 2030. Planen innehåller en övergripande bristanalys av befintligt transportsystemet inom kommunen för att visa var de viktigaste motstridiga intressena och konflikterna finns. Utifrån bristanalysen samt kunskap och tidigare erfarenheter inom förvaltningen har strategier tagits fram som också grundar sig i trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Trafikplanen ligger som grund till planen om Konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Syftet är att beskriva hur kollektivtrafiken bör utvecklas samt vilka åtgärder som krävs för måluppfyllelse av plan men också vilka förväntningar som är rimliga att ha på kollektivtrafikens utveckling i kommunens olika delar.

Planen ska vara ett hjälpmedel för samverkan i första hand för politiker och tjänstemän inom förvaltningen men också för externa aktörer såsom exploitörer och byggherrar. Planen ska vara grundläggande i samverkan med Västtrafik och Regionen.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 4. Mål och viljeinriktning

För att skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik som möjliggör för fler medborgare att resa hållbart i Kungälv ska planen matcha såväl de regionala som lokala strategiska mål. Antagna regionala målbilder för kollektivtrafikens utveckling har **målar 2035 därav beslutat målar**, 2030, för planen.

Planens strategiska mål och resultatmål för kollektivtrafiken är enligt följande:

### Strategiska mål

- Antalet kollektivtrafikresor ska öka med minst 3 % årligen.
- Kollektivtrafikens utvecklingspotential och konkurrenskraft ska spelas in i ett tidigt skede i den lokala samhällsplaneringen och förankras i de interna och externa processerna.
- Utvecklingspotentialen i centralorten ska som lägsta ambitionsnivå baseras på regionala antagna målbilder.
- Verka för 10 minuterstrafik i centralorten och 15 minuterstrafik till/från serviceorten i högrafik.
- Verka för attraktiva avstånd till hållplatser.
- Kollektivtrafikknutpunkter i centralorten samt i serviceorterna ska ha anslutande gång- och cykelvägar samt en belysning som ökar tryggheten.
- Mernyttja lokaltrafiken med fler uppdrag i större utsträckning.
- Fler fordon med fossilfritt bränsle alternativt elfordon på de lokala linjerna och skollinjerna.
- Verka för bättre utbud under kvällar och helger mellan centralorten och serviceorterna.

### Resultatmål

- Andelen kollektivtrafikresenärer ökar i hela kommunen men främst i centralorten.
- Fler kommuninvånare får ökad tillgänglighet och trygghet till och vid hållplatser i centralorten.
- Minst 50% av kommunens lokaltrafik inklusive skollinjetrafik ska köras med fossilfritt bränsle alternativt el.
- Medborgare kan resa kollektivt i större utsträckning på kvällar och helger.

## 4.1 Fortsatt arbete

Under de närmaste åren riktas särskilt fokus på att arbeta med:

- Intern förankring av planen och kollektivtrafikens betydelse i samhällsplaneringen.
- Synkade samverkansprocesser mellan kommunen och Västtrafik.
- Gemensamt med Regionen och Västtrafik hitta en lösning vid zongränsen mot Göteborg. Uppnått med införd omlottzon den 14 augusti 2023.
- Spela in objekt till Regional och Nationell plan\*.

I nationell plan ingår drift och underhåll av alla statliga vägar och järnvägar samt åtgärder i infrastruktur. E6 är det statliga vägnät som främst berör Kungälv kommun. Exempel på åtgärder för kollektivtrafiken kan vara:

- Kollektivtrafikkörfält genom omdisponering av befintligt vägutrymme eller breddning av befintlig väg.
- Anpassning för kapacitetsstark kollektivtrafik, till exempel för Bus Rapid Transit (BRT).
- Åtgärder i korsningar och signaler för att prioritera kollektivtrafik.
- Pendelparkeringar för bil och cykel.
- Attraktiva, säkra och funktionella stationer och hållplatser.
- Nya och ombyggda plattformar och plattformsförbindelser.





För regional plan ingår samfinansiering av väg och järnväg i nationell plan, kollektivtrafikutveckling, regionala väggårdar, cykel, bidrag till kommuner för miljö- och trafiksäkerhet samt en övrigpott.

Fördelning i regional plan med giltighetstid 2022–2033

## 5. Styrning, processer och ägandeskap

Kollektivtrafikens utveckling och utformning avgörs av komplexa processer då ägandeskapet ligger på regionen som i sin tur har att förhålla sig till många aktörer då kollektivtrafiken trafikerar både statligt och kommunalt vägnät. I Kungälv som också har skollinjetrafik innefattas också enskilda vägnät.

Gränssnittet i ansvaret mellan kommunen och Västra Götalandsregionen är definierat i ett avtal som skrevs under våren 2011, i samband med beslut om skatteväxling\*. Avtalet heter *Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län*.

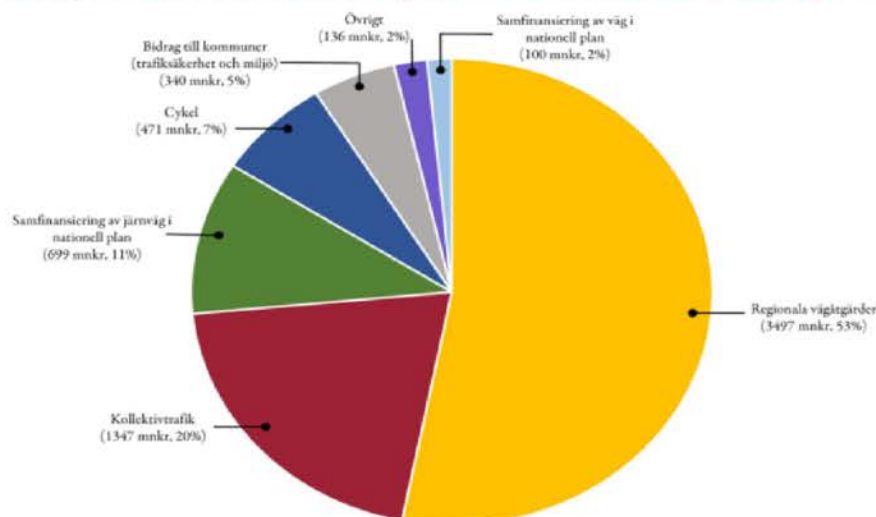


Paragraf 8 i avtalet handlar om samverkan.

Avtalet innebär att kommunerna i regionen ska arbeta fram den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland tillsammans. Det handlar om att prioritera målområden, peka ut prioriterade regionala stråk och noder och andra strategiska vägval. Till exempel om vi vill ändra zonstrukturen för vårt prissystem – då måste alla kommuner enas om ett sådant förslag.

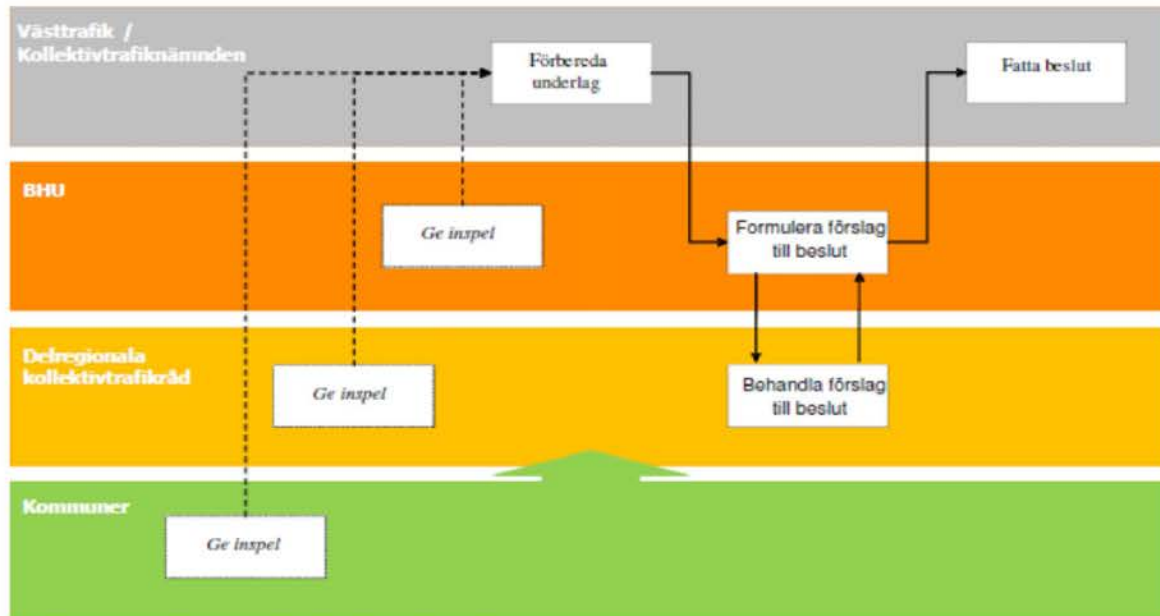
Samverkansformerna innebär också att det ska finnas en utpekad kontakt i varje kommun för kollektivtrafikfrågorna – och ömsesidigt – att det finns en kontaktperson som varje kommun känner till hos Västtrafik.

Processen för att exempelvis ta fram en målbild där samtliga kommuner är involverade finns 4 delregionala kollektivtrafikråd. Enligt avtalet ska alla kommuner och VGR vara representerade i råden.





Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är det organ som jämkar inspelen från de fyra kollektivtrafikeråden och bereder förslag som sedan går till kollektivtrafiknämnden. De här förslagen väger tungt i VGRs beslutsprocess! Samtidigt är det viktigt att poängtera att beslutsmandatet ligger hos VGR som har det ekonomiska och juridiska ansvaret.



Beslutsprocess för övergripande strategiska frågor

Västra Götalandsregionen är ansvariga för utveckling och finansiering av trafikeringen. Kollektivtrafikens olika processer från förslag på satsning till beslut är komplext och behöver förtydligas gällande vem som äger vad, vilket inflytande kommunen har och vad kommunen ensam har rådighet över. Helt klart är att samverkanprocessen mellan kommunen/Västrafik/Regionen är avgörande för att utveckling och beslut av trafiken baseras på rätt grunder.

Kommunens planmonopol för samhällsutvecklingen är en viktig faktor för kollektivtrafikens möjligheter att bli konkurrenskraftig\*.

Kommunen har möjlighet att göra tillköp i trafik och färdbevis/rabatter, för en höjd ambitionsnivå, förutsatt att det går i linje med beslutat regionalt trafikförsörjningsprogram och strategier. Redovisning av beräknade kostnader på lång sikt bör ske löpande till förvaltningsledning och politiken för att säkra investeringspotten för kollektivtrafikåtgärder.

Trafikverket har ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur-investeringar (bl.a. bussgator, pendelparkeringar och hållplatser på statligt vägnät och kommunen har ansvar på kommunala vägnätet. Kommunen har också driftansvaret för gator och hållplatslägen, se figur.

Driftansvar





### Kommunalt vägnät

- Bussgator
- Hållplatser
- Pendelparkeringar



### Statligt väg - och järnvägsnät

- Bussgator
- Hållplatser
- Pendelparkeringar

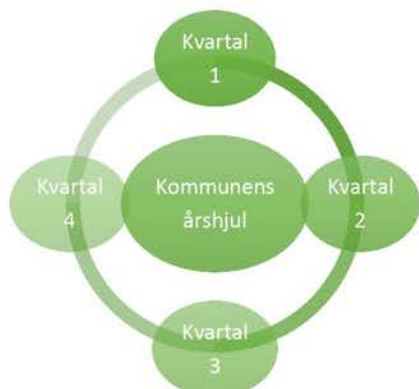


- Hållplatser
- Hållplatsstolpar

*\*Konkurrenskraftig kollektivtrafik innebär en kollektivtrafik som är ett attraktivt komplement till bilen i form av turtäthet, restid och pris*

## 5.1 Årshjul

Västtrafik för dialog med kommunerna om de konkreta förändringarna i trafiken, mm, i en årligt återkommande process. Årshjulets nuvarande upplägg är i ofas med ett kvartal. För kommunens process gällande förankring, beslut, investering och åtgärd krävs 2 års framförhållning från Västtrafik vid större trafikförändringar. Västtrafiks trafikförändringar sker årsvis.



**Kvartal 1** (dec-feb) Förankring av förslag till politiken

**Kvartal 2** (mars-maj) Förbereda ev. tillköp, info Kommunstyrelsen

**Kvartal 3** (juni-aug) Redovisning politik

**Kvartal 4** (sept-nov) Dialogmöte Västtrafik



**Kvartal 1** (dec-feb) Godkännande av utvecklings- och affärsplan

**Kvartal 2** (mars-maj) Bruttolista med ideförslag, prio utifrån måluppfyllelse

**Kvartal 3** (juni-aug) Återkoppling till kommunen

**Kvartal 4** (sept-okt) Dialogmöte med kommunen

## 6. Förväntade utvecklingsmöjligheter och framtidsblick

### 6.1 Definition

Genom att definiera kollektivtrafikens **dignitet** i de olika kommundelarna ges rättvisa förväntningar på kollektivtrafikens utveckling:



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

**Centralorten** – Kollektivtrafiken i centralorten ses som en del av det regionala transportsystemet med god kapacitet att transportera många tillsammans.

**Serviceorten** – Kollektivtrafiken är effektiv och konkurrenskraftig gentemot bilen. Matar till huvudstråket eller med tvärkoppling till grannkommuner.



**Landsbygden** – Kollektivtrafiken är tillgänglig för alla men med lägst konkurrenskraft med anledning av låg turtäthet. Matning eller koppling ska ske till serviceorter. Kommunen ska verka för att pendelparkeringar upprättas med kopplingar till serviceorternas turutbud. Närtrafiken och skollinjetrafiken är grundutbudet.



## 6.2 Befolkningsprognos per ort kopplat till kollektivtrafikutveckling

Under prognosperioden **2022–2026** beräknas befolkningen öka med cirka 5 700 personer, från 48 271 invånare i slutet av 2021 till 53 990 i slutet av 2026. Det innebär en genomsnittlig folkökning med drygt 1 140 personer per år. Utblicken pekar sedan på en fortsatt ökning till 59 480 personer år 2031. Totalt ger detta en förändring med i genomsnitt cirka 1120 personer per år under perioden 2022–2031.



Delområdesprognoser finns endast för åren 2022–2026. Att de görs för en kortare period beror bl. a. på att osäkerheten ökar ju längre fram i tiden man kommer och slår hårdare på mindre områden. Det man kan konstatera är att kommunen som helhet fortsätter att växa även under utblicksåren och att det berör samtliga delområden (men i olika omfattning). De delområden som beskrivs nedan är plockade från [Befolkningsprognos 2022](#).

*Befolkning efter ålder för Kungälv kommun 2021, prognos 2022 - 2026 samt utblick 2027 - 2031*

| Ålder      | Faktiskt antal | Prognos |        |        |        |        | Utblick |        |        |        |        |
|------------|----------------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|
|            | 2021           | 2022    | 2023   | 2024   | 2025   | 2026   | 2027    | 2028   | 2029   | 2030   | 2031   |
| 0 år       | 553            | 580     | 570    | 570    | 600    | 640    | 660     | 680    | 700    | 720    | 730    |
| 1 - 2 år   | 1 171          | 1 230   | 1 260  | 1 260  | 1 280  | 1 350  | 1 400   | 1 440  | 1 480  | 1 520  | 1 550  |
| 3 - 5 år   | 1 798          | 1 810   | 1 890  | 1 920  | 2 010  | 2 080  | 2 100   | 2 150  | 2 210  | 2 280  | 2 330  |
| 6 år       | 616            | 610     | 610    | 630    | 630    | 690    | 690     | 720    | 720    | 740    | 760    |
| 7 - 12 år  | 3 652          | 3 670   | 3 690  | 3 720  | 3 790  | 3 880  | 3 990   | 4 080  | 4 180  | 4 280  | 4 370  |
| 13 - 15 år | 1 813          | 1 880   | 1 920  | 1 920  | 1 900  | 1 900  | 1 900   | 1 940  | 1 980  | 2 020  | 2 050  |
| 16 - 18 år | 1 687          | 1 760   | 1 790  | 1 860  | 1 920  | 1 980  | 1 990   | 1 970  | 1 960  | 1 970  | 2 010  |
| 19 - 24 år | 2 781          | 2 880   | 2 980  | 2 990  | 3 140  | 3 330  | 3 410   | 3 490  | 3 550  | 3 580  | 3 590  |
| 25 - 39 år | 9 303          | 9 580   | 9 870  | 10 030 | 10 340 | 10 840 | 11 060  | 11 260 | 11 460 | 11 600 | 11 710 |
| 40 - 64 år | 15 168         | 15 340  | 15 520 | 15 700 | 16 020 | 16 460 | 16 780  | 17 080 | 17 360 | 17 690 | 18 010 |
| 65 - 79 år | 6 935          | 7 030   | 7 080  | 7 150  | 7 180  | 7 290  | 7 390   | 7 590  | 7 810  | 8 050  | 8 310  |
| 80+ år     | 2 794          | 2 940   | 3 120  | 3 250  | 3 420  | 3 580  | 3 720   | 3 850  | 3 970  | 4 030  | 4 060  |
| Summa      | 48 271         | 49 310  | 50 290 | 51 000 | 52 230 | 53 990 | 55 080  | 56 240 | 57 400 | 58 490 | 59 480 |

Tabellen visar prognostiserad befolkningsutveckling i Kungälv kommun fördelat på ålder.

## 6.3 Kollektivtrafikutveckling per ort

### 6.3.1 Marstrand Tjuvkil (Marstrand, Instön, Tjuvkil, Lycke, Håltå)

**Befolkningsmängd 2021: 4 157st**

**Prognostiserad befolkningsmängd 2026: 4 561st**



I Marstrand idag finns förskola, skola (t.o.m. åk 6), livsmedelsbutik samt verksamheter inom marint/turism mm.

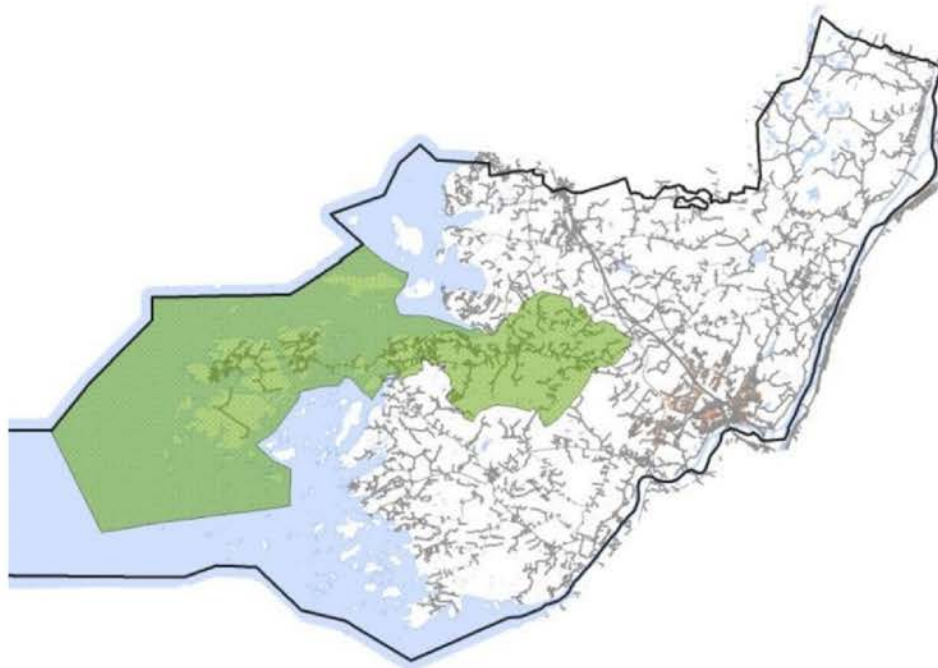
I Marstrand inklusive Koön är inriktningen för framtida bebyggelse blandade upplåtelseformer och bostadstyper för att få ett socialt hållbart och levande samhälle.

Vid Instön och Tjuvkil är det av stor vikt att bostäder utvecklas med stor hänsyn till naturmiljö och landskapsbild, varsamt bostadsbyggande. Generellt ska man i området verka för en större tillgänglighet för allmänheten i alla områden.

Genom att centrera utbyggnationen i anslutning till väg 168 stärks orten. I första hand ska orten utvecklas genom att möjliggöra omvandling av fritidshus till permanentbostäder och kompletteringar inom befintlig bebyggelse.

**Kollektivtrafikutbud 2024:** Utifrån Västtrafiks beslutade trafikplan 2024 görs Marstrandsexpressen om till lokallinje vilket innebär ett byte vid Kungälv resecentrum för att resa vidare mot Göteborg. Linjen trafikerar Ytterby station med 30 minuterstrafik i högtrafik och 60 minuterstrafik i lågtrafik. Linje 321 trafikerar Tjuvkil till Kärna, via Lycke.

**Kollektivtrafikutbud 2030:** Utifrån beräknad befolkningsmängd och med en förväntad kollandel på 10% är det rimligt att tänka sig 15 minuterstrafik mellan Marstrand, Ytterby station och Kungälv resecentrum under högtrafik och 30 minuterstrafik övrig tid.



### 6.3.2 Kärna (Kärna, Torsby, Harestad, Kovikshamn, Vedhall)

**Befolkningsmängd 2021:** 5 627st

**Prognostiserad befolkningsmängd 2026:** 5 992st

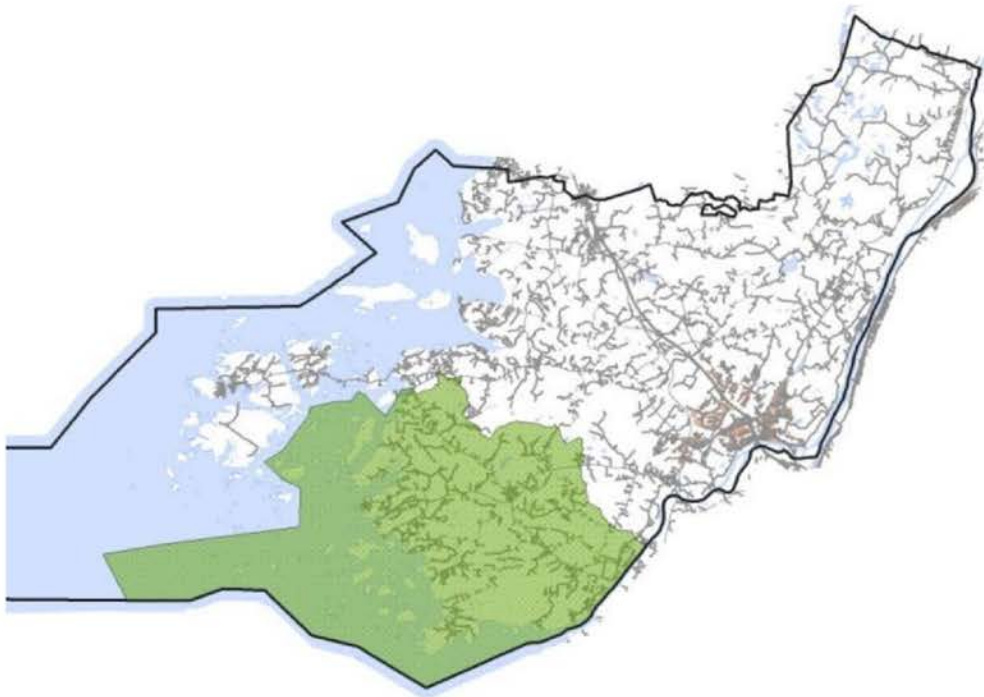


Kärna är ett mindre samhälle på landsbygden, cirka tio kilometer väster om centralorten Kungälv. I kärna finns förskola, skola (t o m åk 9), äldreboende och livsmedelsbutik, merparten av de förvärvsarbetande invånarna arbetar i Kungälv eller Göteborg.

Utbyggnadsmöjligheter finns i alla riktningar inom utvecklingsområdet. Det är viktigt att tydligt knyta även nya områden till centrumområdet i anslutning till busshållplatsen med trygga och säkra gång- och cykelvägar. I första hand bör centrumområdet stärkas och områden i direkt anslutning till befintlig bebyggelse tas i anspråk.

**Kollektivtrafikutbud 2024:** Linje 303 trafikerar Kärna, Ytterby och Kungälv resecentrum med 30 minuterstrafik i högtrafik och 60 minuterstrafik i lågtrafik. Linje 320 ersätts med 321 som reser mellan Tjuvkil och Kärna sex dubbelturer per dag. Linje 321 har samtrafik med linje 137 som går mellan Kärna och Göteborg, sex dubbelturer per dag.

**Kollektivtrafikutbud 2030:** Utifrån beräknad befolkningmängd och med en förväntad kollandel på 10% är det rimligt att tänka sig 15 minuterstrafik mellan Kärna, Ytterby station och Kungälv resecentrum under högtrafik och 30 minuterstrafik övrig tid. Kärna förväntas få koppling till i huvudsak tåg i Ytterby för arbetspendling utanför kommunen.



### 6.3.3 Kode (Solberga, Kode, Aröd, Rörtången, Ödsmålsmosse)

**Befolkningmängd 2021: 4 692st**

**Prognostiserad befolkningmängd 2026: 4 908st**

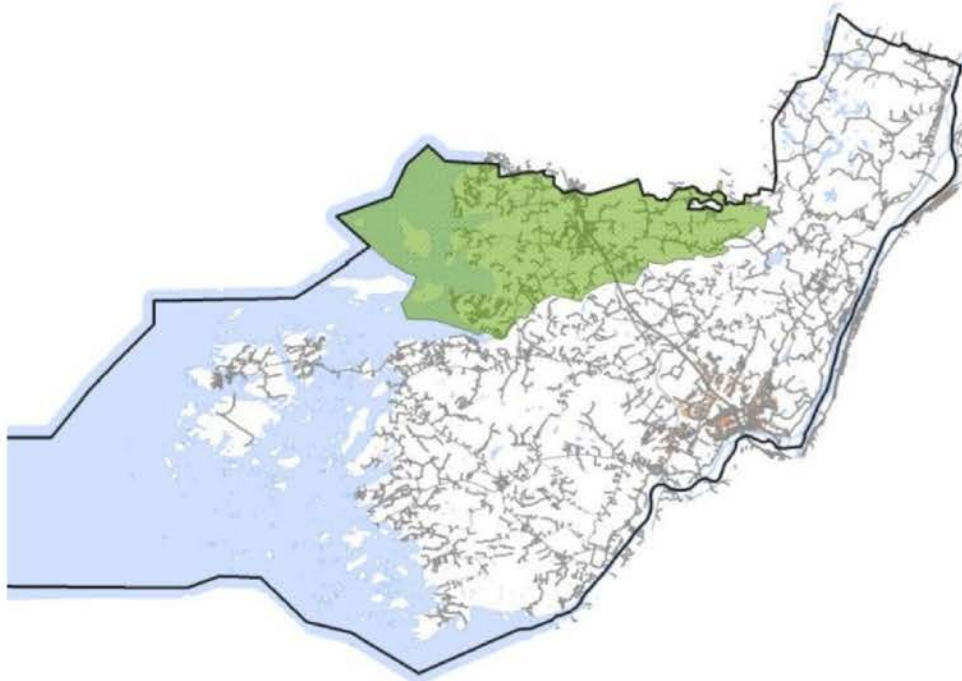


Kode är ett stationssamhälle och kan erbjuda det mesta i serviceutbud.

Utifrån översiktsplanens strukturbild ligger Kode längs med huvudstråket och kommer därför att spela en viktig roll både lokalt och regionalt för hållbar täthet. Genom att stärka serviceorten med bebyggelse kan befolkningsunderlaget öka och bidra till en utveckling av service och kollektivtrafik. Pendeltågstationen är mycket viktig för Kodes utveckling.

**Kollektivtrafikutbud 2024:** Kode station trafikeras av Västtågen som har halvtimmestrafik morgon och kväll samt timmestrafik övrig tid. Kodemotet, utmed E6:an, trafikeras av Stenungsund express som går i 15 minuterstrafik i högtrafik. Linje 319 införs som koppling mellan Kode, Kareby, Rollsbo och Kungälv, och går i 30 minuterstrafik i högtrafik.

**Kollektivtrafikutbud 2030:** Utifrån beräknad befolkningsmängd och med en förväntad kollandel på 10% är det rimligt att tänka sig 15 minuterstrafik mellan Kode, Ytterby station och Kungälv resecentrum under högtrafik och 30 minuterstrafik övrig tid. Kodes direktkoppling till huvudstråket förväntas utökas med ett "matarsystem" till tåg och buss för arbetspendling utanför kommunen.



#### 6.3.4 Diseröd (Romelanda)

**Befolkningsmängd 2021:** 3 582st

**Prognostiserad befolkningsmängd 2026:** 3 997st

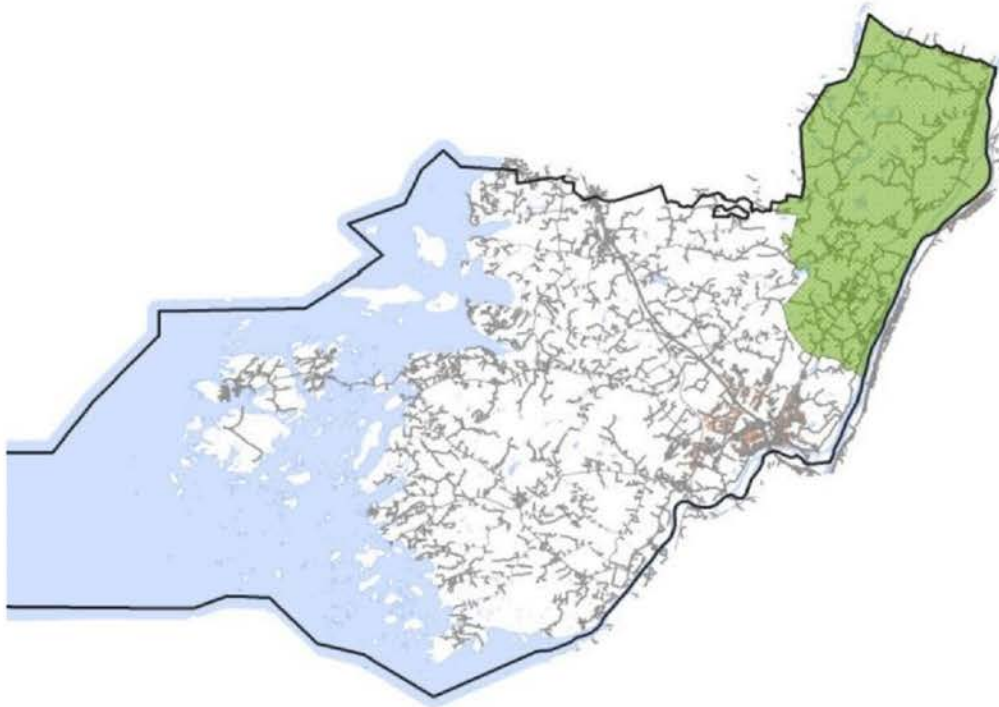


**KUNGÄLV  
KOMMUN**

Diseröd är en av Kungälvs serviceorter med stora möjligheter att växa och utvecklas. Ambitionen är att Diseröd ska ge känslan av att bo på landet men med gångavstånd till livsmedelsbutik, samhällsservice och fungerande kollektivtrafik. Ett utvecklat centrumområde är av stor betydelse för Diseröd och det har nu byggts ett Centrumhus med bland annat livsmedelsbutik, samt byggnader för kommunala verksamheter inom förskola, skola och fritid. Bostäder har byggts och det planeras eventuellt för fler bostäder i framtiden för att erbjuda såväl kvarboende som nyinflyttade den typ av bostad som passar i livets alla skeden.

**Kollektivtrafikutbud 2024:** Diseröd trafikeras av linje 308 15 dubbelturer under vardagar och linje 422 fyra gånger om dagen under helger.

**Kollektivtrafikutbud 2030:** Utifrån beräknad befolkningsmängd och med en förväntad kollandel på 10% är det rimligt att tänka sig 30 minuterstrafik mellan Diseröd och Kungälv resecentrum under högtrafik och 60 minuterstrafik övrig tid



### 6.3.5 Kungälv-Ytterby-Kareby

**Befolkningsmängd 2021: 30 161st**

**Prognostiserad befolkningsmängd 2026: 34 447st**



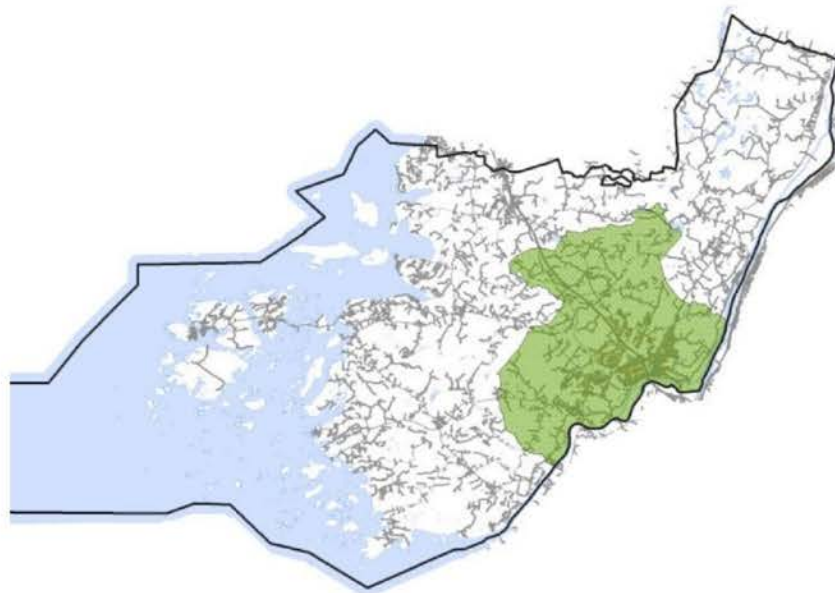


Kungälv och Ytterby ska stå för huvuddelen av kommunens tillskott av bostäder och verksamheter. Kungälv och Ytterby bör i första hand växa genom kompletterande bebyggelse i de centrala delarna. Det finns goda möjligheter att förtäta inom befintlig bebyggelse i Kungälv. Dock kommer prioritering av framkomligheten spela en viktig roll för kollektivtrafikens konkurrenskraft i stadskärnan. Inom Ytterby arbetar kommunen med en fördjupad översiktsplan som kommer att stärka tanken om en bebyggelseutveckling från centrum och ut, skapa möjligheter för en god bebyggd miljö avseende grönytor, kulturhistoria, handel, gestaltning, mötesplatser med mera.

Kareby innefattas av Kungälvs tätort. Syftet med detaljplanen var att möjliggöra en utbyggnad av bostäder och förskola i Kareby. Den ökade bostadsbebyggelsen stärker Kareby som serviceort och förbättrar möjligheterna till utökad service och bättre kollektivtrafik. Planförslaget möjliggjorde för ett nytt tätortsområde att växa fram i Kareby. Bebyggelsen består av små oregelbundna kvarter sammanhållna med en central bygata. Planområdet var före byggstarten oexploaterat och bestod främst av åkermark.

**Kollektivtrafikutbud 2024:** Kollektivtrafikutbudet i Kungälv innebär en god turtäthet med expresstrafik från Kungälv resecentrum och bra turtäthet genom stadskärnan. Linje 319 trafikerar Rollsbo i norrgående riktning förmiddag och södergående riktning eftermiddag. Ytterby trafikerar av de regionala linjerna 302 och 303, samt lokallinjen 2 i 30 till 60 minuterstrafik. Lokallinjen 1 mot Kungälv får en bättre turtäthet med 15 minuterstrafik i högtrafik. Därtill tåg längs Bohusbanan med halvtimmestrafik morgon och kväll, och timmestrafik övrig tid. Flera regionlinjer trafikerar Kareby till Kungälv. 2023 togs linje 310 och 311 bort och ersattes med linje 319 som går mellan Kode och Kungälv via Kareby i 30 minuterstrafik i högtrafik. Detta innebär att det inte finns några direktlinjer till Göteborg, utan det krävs ett byte vid Kungälvs resecentrum.

**Kollektivtrafikutbud 2030:** Utifrån beräknad befolkningens mängd och med en förväntad kollandel på 10% är det rimligt att tänka sig minst 10 minuterstrafik mellan Ytterby och Kungälv resecentrum under högtrafik och 15 minuterstrafik övrig tid. Mellan Kareby och Kungälv resecentrum är det rimligt att tänka sig 30 minuterstrafik under högtrafik och 60 minuterstrafik övrig tid. Kareby förväntas få koppling till Resecentrum för arbetspendling utanför kommunen.



## 6.4 Kungälv mot 2035



I framtiden och mot målår 2030 ser man två stora knutpunkter för kollektivtrafiken i Kungälv kommun. Ytterby station och Kungälv Resecentrum. Framtida regionala och nationella satsningar kommer i första hand att göras på tåg. **Trafikförsörjningsprogrammet**

Regionens Målbild Tåg 2035 beskriver framtida kapacitet för Bohusbanan. Kungälvs fördjupade översiktsplan i Ytterby gör kopplingar till målbilden. Bland annat föreslås ny terminalbyggnad med serviceutbud.

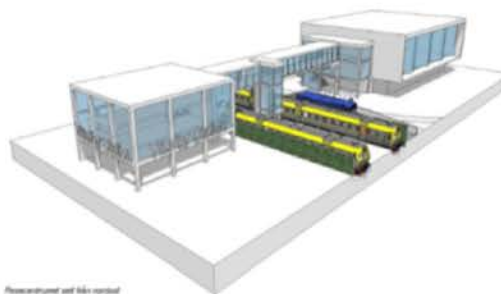
Regionens Målbild Koll 2035 beskriver hur kollektivtrafikens stornät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035. **Metrobuss** är det trafikkoncept som kommer att komplettera tåg och trafikera ytterstaden och de stora lederna ut till grannkommunerna. På det sättet vidareutvecklas dagens expressbussar. Metrobuss har egna körbanor längs trafiklederna och stationsliknande hållplatser. Linjerna kommer ge snabba resor mellan tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter.

Kungälvs resecentrum kommer sannolikt att påverkas av Metrobuss. Inför kommande revidering av planen för konkurrentskraftig kollektivtrafik finns mer underlag framtaget vilken påverkningsgrad som blir.

Antal reserelationer<sup>\*</sup> totalt sett i kommunen kommer i framtiden att baseras på befintliga stråk. Huvudstråket är Bohusbanan och sekundärstråket är E6. Till dessa två stråk för kollektivtrafiken kopplas stråken från befintliga serviceorter. Befintligt linjenät kommer kvarstå dock inte sagt med samma turutbud och turtäthet. Det som avgör satsningar i serviceorten är befolkningsmängden och uppskattade marknadsandelar<sup>\*</sup>.

Både E6- norr med Metrobuss till Kungälvs RC och Bohusbanan med tåg till Ytterby ingår i det identifierade stornätet i Koll 2035. Det innebär att Kungälv i olika delar får två kopplingar till Stornätet och direkttrafik till och genom Göteborg. I övrigt gäller det att utforma områdestrafiken i Kungälv, både tätortstrafiken och landsbygdstrafiken, på ett sätt som matchar stornätet och byten så bra som möjligt.

Tvärförbindelser till andra kommuner kommer ske med samma prioriterad koppling som inom kommunen, till tåget.



Resecentrum och tåg-terminal





**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## 7. Brist och behovsanalys för kollektivtrafiken i Kungälv

### 7.1 Brister

- Delregional målbild som beskriver lokala huvudstråk för framtidens kollektivtrafik saknas.
- Lokaltrafiken samsas i alla områden med bilisterna förutom en kort sträcka på Marstrandsvägen och på E6 vid Resecentrum.
- Antalet resenärer på tåget mellan Kungälv och Göteborg motsvarar en turtäthet med 10 minuterstrafik men har idag bara kapacitet för 20 minuterstrafik.
- Kommunen måste involveras i samband med Västtrafiks trafikförändringar involveras i vilka eventuella tillköp som eventuellt behövs för att nå maximal effekt för kommunens ambitioner.
- Lokal- och regionaltrafiken innebär i vissa reserelationer, byten med långa väntetider.
- Helg- och kvällstrafik mellan serviceorten in till centralorten motsvarar en turtäthet på 60 minuterstrafik.
- Långa avstånd till hållplatser i alla delar av kommunen, främst i serviceorter och på landsbygd.
- För få direktbussar in till Kungälvs centralort och Göteborg från serviceort.
- Tvärförbindelser saknas.
- Statistik redovisas inte kommunvis.
- För resvaneundersökningar saknas medel och resurser.

### 7.2 Behov

#### 7.2.1 Centralort

- Matartrafik\* till Resecentrum med minst 10 minuterstrafik från alla områden under högtrafik\*.
- Kollektivtrafikkörfält mellan Ytterby och Kungälv, samt där det är möjligt att prioritera kollektivtrafiken med trafiksignaler och körfält i viktiga stråk. (Exempelvis Kongahällagatan, Uddevallavägen och Trollhättevägen).
- 10 minuterstrafik på södra Bohusbanan med ökad kapacitet motsvarande längre tåg.
- Minskade barriärer och ombyggnation av befintlig infrastruktur som medverkar till god framkomlighet för kollektivtrafiken.
- Attraktiva byten mellan olika trafikslag.
- Synkning med tåg och regionbuss även till och från Göteborg utanför högtrafik.
- Utökade tvärförbindelser till grannkommuner.

\*Högtrafik innebär mycket tät trafik, oftast vardagar mellan 06-08:30 och 14:30-18:00

\*Matartrafik är en benämning av bussar som trafikerar till och från knutpunkterna



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

### 7.2.2 Serviceort

- Direktlinjer in till centralortens knutpunkter.
- Turtäthet på minst 15 minuterstrafik.
- Kvälls- och helgtrafik motsvarande 30 minuterstrafik.
- Utökade tvärförbindelser till grannkommuner.
- Attraktiva byten mellan olika trafikslag.

### 7.2.3 Landsbygd

- Utökat Närtrafikkoncept.
- Utökad tidtabell för skollinjetrafiken.
- Fler pendelparkeringar intill sekundärstråken som kan vara gratis utan konkurrens från boenden eller verksamheter.

## 8. Strategier för kollektivtrafikens utveckling

### 8.1 Centralorten

- Planering för att ny bebyggelse ligger inom gångavstånd till kollektivtrafiken
- Prioritera lokalisering av ny bebyggelse och verksamheter nära befintliga knutpunkter och stationer där utbudet av kollektivtrafiken är som störst
- Genare stråk för kollektivtrafiken med god framkomlighet
- Årligen bygga ut alternativt anpassa minst 1 hållplatsläge som tillgänglighetsanpassas
- Planera kollektivtrafiken tillsammans med gång- och cykelresor
- Bygga genare anslutande gång- och cykelstråk med cykelparkering på samtliga hållplatser med minst 50 påstiganden per dag
- Längsta gångavstånd till hållplats bör inte överstiga 500-700 meter
- Turtäthet ska motsvara 10 minuterstrafik i högtrafik

### 8.2 Serviceorten

- Prioritera lokalisering av ny bebyggelse och verksamheter nära befintliga knutpunkter och stationer där utbudet av kollektivtrafiken är som störst
- Planera för gena stråk för kollektivtrafiken med hög framkomlighet
- Planering för att ny bebyggelse ligger inom gångavstånd till kollektivtrafiken
- Längsta gångavstånd till hållplats ska inte överstiga 900 meter
- Årligen tillgänglighetsanpassa 1 hållplatsläge på kommunalt vägansvar
- Turtätheten ska motsvara 15 minuterstrafik under högtrafik och utökade turer kvällar och helger
- Sammankoppla lokaltrafiken med regiontrafiken hela trafikdygnet
- Planera kollektivtrafiken tillsammans med gång- och cykelresor



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

### 8.3 Landsbygden

- Erbjudna fler resmöjligheter i högtrafik
- Turtätheten ska vara motsvarande 30 minuterstrafik i högtrafik
- Verka för att fler arbetspendlar med skollinjetrafiken
- Verka för att pendelparkeringsmöjligheter och cykelparkering finns i anslutning till kollektivtrafikens sekundärstråk

## 9. Planeringsprinciper

En grundläggande förutsättning för att nå målpuppfyllelse i Trafikplanen är att förvaltningen prioriterar och tar hänsyn till kollektivtrafiken redan i planeringsprocessen för såväl översiktsplanering som detaljplanering. I befintliga processer och arbetssätt spelas kollektivtrafiken in i ett allt för sent skede och belastar av den anledningen kommunen med onödiga kostnader.

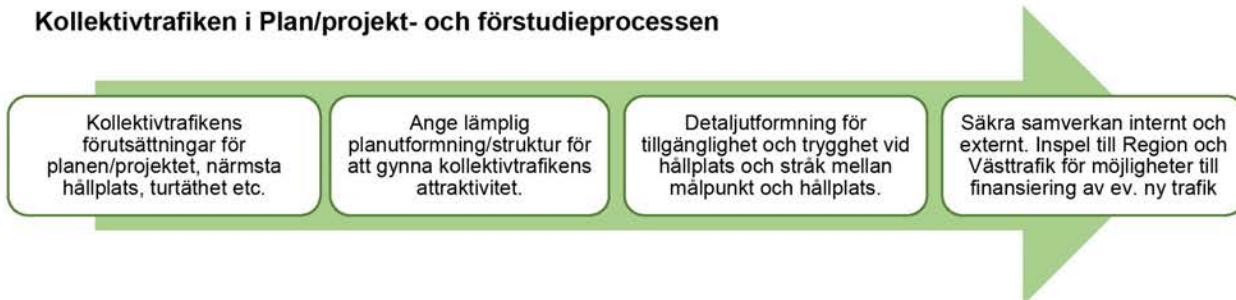
Planeringsprinciperna bygger på 1 års respektive 5 års perioder och har behovet av att förankras för att inte påverkas av politiska maktskiftet.

Inspel i tidigt skede bör ske enligt följande:

#### Kollektivtrafiken i ÖP-processen



#### Kollektivtrafiken i Plan/projekt- och förstudieprocessen



- Vid planering av nya områden är det samhällsekonomiskt mest fördelaktigt att använda befintlig kollektivtrafik som kan anpassas genom turtäthetsändringar eller förändringar av linjesträckningen.
- Resandeunderlaget är beroende av bebyggelsestäthet - För att kunna motivera busstrafik till ett nytt bostadsområde ska minst 100 bostäder ha färdigställts.



**KUNGÄLV  
KOMMUN**

## **10. Levandegöra**

Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

## **11. Uppföljning**

Planen kommer följas upp årsvis och revideras i samband med Trafikplanen. Tillhörande verksamhetsberättelse kommer årligen att redovisas till kommunens uppföljningsverktyg Stratsys.

### **11.1 Indikatorer**

Att årligen följa upp och redovisa totalt antal resande med kollektivtrafik i Kungälv ger förvaltningen en indikation på om kollektivtrafikens utveckling medför en ökning eller minskning av antalet resenärer.

Med dagens underlag från Västtrafik (statistik på linjenivå) blir resultatet av antalet resenärer, som reser i Kungälv missvisande då de linjer med flest resenärer går över kommungränsen och statistik som redovisas kommunvis saknas.

För att kunna rapportera ett rättvist underlag krävs att Västtrafik redovisar linjerna kommunvis alternativt att kommunen själva gör resvaneundersökning.

Svårigheter med resvaneundersökningar är att de är kostsamma, både i tid och pengar. Förvaltningen saknar idag medel för detta ändamål.



# Trafikplan Kungälv kommun

## Plan



Diarie-/dokumentnummer: KS2023/2088

Beslut: -

Beredande politiskt organ: Utskottet för samhälle och utveckling

Ersätter tidigare beslut Trafikplan 2017 KS2016/2282

Giltighetstid: År 2030

Dokumentansvarig: Trafik Gata Park, Enhetschef

Senast uppdaterad av: Trafikstrateg på enheten Trafik Gata Park



KUNGÄLV  
KOMMUN

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| 1. Inledning.....   | 3  |
| 2. Relation till andra styrdokument.....  | 3  |
| 2.1 Avgränsningar .....   | 3  |
| 3. Syfte.....   | 4  |
| 3.1 Vad är en trafikplan?.....  | 4  |
| 3.2 Varför en trafikplan?.....  | 4  |
| 4. Mål och viljeinriktning .....  | 4  |
| 4.1 Trafikplanens strategiska mål .....   | 5  |
| 4.2 Trafikplanens resultatmål .....   | 5  |
| 4.3 Fortsatt arbete.....  | 6  |
| 5. Bristanalys och behov i Kungälv .....  | 6  |
| 6. Strategi för hållbart resande.....   | 7  |
| 6.1 Strategi för bättre tillgänglighet som bidrar till attraktivt Kungälv ..... | 7  |
| 6.2 Strategi för intermodala bytespunkter – hela resan .....                    | 9  |
| 6.3 Strategi för gatans betydelse för stadslivet .....                          | 9  |
| 6.4 Strategier resor till/ från Kungälv kommun .....                            | 9  |
| 6.4.1 Samverkan med regionala aktörer .....                                     | 10 |
| 6.4.2 Ökade möjligheter till kollektivtrafikresande i regionen .....            | 10 |
| 6.4.3 Bilparkering och tillgång till parkering .....                            | 11 |
| 6.5 Strategier resor i Kungälv.....   | 11 |
| 6.5.1 Gångtrafik – alla resor startar och slutar till fots.....                 | 12 |
| 6.5.2 Cykeltrafik .....   | 12 |
| 6.5.3 Kollektivtrafik .....   | 13 |
| 6.5.4 Biltrafik .....   | 14 |
| 6.5.5 Parkering .....   | 15 |
| 6.6 Strategi för mobility management.....                                       | 15 |
| 6.6.1 Inspiration ger motivation till förändring .....                          | 16 |
| 6.7 Strategi för hållbar godstrafik .....                                       | 16 |
| 6.8 Strategi för miljöfordon, tekniska innovationer och förnybara bränslen..... | 17 |
| 7. Levandegöra .....  | 17 |
| 8. Uppföljning.....   | 17 |





## 1. Inledning

År 2001 togs Kungälv kommunens förra trafikplan fram. Som grund för den låg främst Riksdagens proposition "Nollvisionen och det säkra samhället" som antogs 1997 och handboken "Lugna gatan" som gavs ut 1998. Den gamla trafikplanen saknade mer eller mindre en strategisk inriktning, fokus låg snarare på åtgärder och därmed kan den trafikplanen liknas mer med en handlingsplan än en trafikplan. Sedan dess har mycket förändrats i kommunen och på de regionala och nationella planerna, både kunskapsmässigt och planeringsmässigt. Nationellt har de transportpolitiska målen utvecklats och krav på ett mer hållbart Sverige ur transportsynpunkt formats. Även regionalt inom Västra Götalandsregionen har kraven på hållbarhet betonats med bland annat det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

År 2007 uppgick Kungälv kommunens invånarantal till 39 700 invånare. Sedan dess har befolkning ökat och år 2015 bodde drygt 42 700 invånare i kommunen och år 2022 49 068 invånare. Den senaste kommunala befolkningsprognosen är att det år 2026 ska bo 53 990 invånare i kommunen.

År 2015 visar att arbetspendlingen i kommunen som helhet har en större utpendling ca 12 000 resor/dag än inpendling ca 7 800 resor/dag år 2015 mycket beroende på kommunens läge med närhet till Göteborg. Inom kommunens geografiska gränser genererar arbetspendlingen cirka 10 000 resor/dag.

## 2. Relation till andra styrdokument

Inom kommunen finns strategiska ställningstaganden för samhällsplaneringen i form av inriktningsdokument såsom Vision 2040, [Översiktsplan 2010](#) och Kommunfullmäktiges strategiska mål. För att kommunens samhällsplanering ska vara stringent och tydlig krävs att trafikplanen är synkroniserade med dessa. Trafikplanen påverkas även av andra strategiska mål genom dess relation till andra kommunala styrdokument som till exempel [Energiplan](#), [Bostadsförsörjningsprogram](#), [Lokalförsörjningsplan](#) och [Näringslivsstrategi m fl](#).

**Commented [KL1]:** Se över termer såsom strategiska mål och resultatmål. Blandas ihop med kommunstyrelsens och kommunfullmäktiges mål

### 2.1 Avgränsningar

Trafikplanen behandlar hela kommunen med fokus på huvud- och sekundärstråken, vilket inkluderar centralorten<sup>1</sup>, serviceorter och landsbygd.

Genom ett långsiktigt perspektiv med strategier som verkar både på kort och lång sikt skapas förutsättningar för ett tydligt och robust samhällsplanerande över flera mandatperioder, där målär sätts utifrån andra styrdokuments fastställda målär. För att samtidigt hålla trafikplanen uppdaterad bör den aktualitetsprövas samtidigt som översiktsplanen.

<sup>1</sup> Centralorten inkluderar Kungälv och Ytterby.



### 3. Syfte

#### 3.1 Vad är en trafikplan?

Tранспортssystemets främsta uppgift är att ge tillgänglighet<sup>2</sup> för alla, där tillgänglighet kan definieras som med vilken enkelhet det är möjligt att nå något önskvärt. Alla som lever och verkar i Kungälv kommun ställer sina egna krav på transportsystemet. Trafikplanen ska vara ett stöd i att skapa en balans mellan den tillgänglighet som transportsystemet ger, och de effekter som transporter har på samhället.

Den nya trafikplanen är ett inriktningsdokument med målår 2030 och innehåller en övergripande bristanalys av transportsystemet inom kommunen för att visa var de viktigaste motstridiga intressena och konflikterna finns. Utifrån bristanalysen samt kunskap och tidigare erfarenheter inom förvaltningen kan strategier tas fram som också grundar sig i trafikplanens strategiska mål och resultatmål. Nästa steg är att strategierna konkretiseras i planer innehållande fördjupade strategier och mål, som går mot en önskvärd utveckling som trafikplanen pekar ut. Genom regelbundna uppföljningar kontrolleras om genomfört arbete har önskvärd effekt eller om förändringar i arbetet ska genomföras.

#### 3.2 Varför en trafikplan?

Tillväxten inom kommunen i närtid som på längre sikt kommer ställa nya krav att befintlig infrastruktur används effektivt. I kombination med kommunala, regionala och nationella mål<sup>3</sup> om ökad hållbarhet inom miljö, transport och bebyggelse finns ett behov av att tänka efter, och även tänka nytt, kring hur trafiken<sup>4</sup> ska planeras i Kungälv kommun. För att kommun ska kunna bidra till att uppsatta mål uppfylls (nationella, regionala och kommunala) behövs en ny strategiskt inriktad trafikplan arbetas fram.

En allt viktigare aspekt som får större genomslag är att mycket stillasittande har en negativ påverkan på människors hälsa. Relaterat till transporter innebär det att bilen har störst negativ påverkan och gång har störst positiv påverkan på hälsan. Alla dessa aspekter är viktiga skäl till att planera för hållbart resande och att skapa en attraktiv kommun.

### 4. Mål och viljeinriktning

Trafikplanens inriktning definieras av strategiska mål och resultatmål. Dessa utgår från styrande dokument dels på nationell och regional nivå men även på kommunal nivå, det vill säga inriktningar som Kungälv kommun har tagit fram.

På nationell nivå är det framför allt Nollvisionen och det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande funktions- och hänsynsmål som vägleder tillsammans med två av miljökvalitetsmålen, begränsad klimatpåverkan och frisk luft.

Vägledande på regional nivå är Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland som behandlar transportsystem, gods- och persontransporter samt Regionalt trafikförsörjningsprogram genom mål om ökad kollektivtrafikandel.

På kommunal nivå, inom Kungälv kommun, är Vision 2040 den kommunövergripande visionen där området "Framtid och utveckling" är vägledande för trafikplanen. I Kommunfullmäktiges strategiska mål är det målet om minskad miljö- och klimatpåverkan som är drivande. De strategiska målen

<sup>2</sup> Tillgänglighet betyder möjlighet att kunna nå en målpunkt avseende såväl persontrafik som godstransporter.

<sup>3</sup> Sveriges transportpolitiska mål och Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland

<sup>4</sup> Trafik är förflyttning av människor, gods och information oavsett färdssätt och infrastruktur.

**Commented [KL2]:** Här bör transportsystemets olika delar beskrivas (de som förs in i detta dokument)

**Commented [KL3R3]:** Syftet med trafik- och mobilitetsplanen är att tydliggöra hur trafiken, mobiliteten och parkeringarna kan bidra till ett stadsmässigt och attraktivt Landvetter centrum i enlighet med det politiska uppdraget för Stadsbyggnadsstudie Landvetter centrum (2022).

**Commented [KL4R3]:** Mobilitetsplan för Skåne har tagits fram för att vara en regional plattform som stärker sambandet mellan utbud av hållbara alternativ för resor och åtgärder kring efterfrågan och användningen av dem. Detta för att skapa ett mer resurseffektivt och hållbart transportsystem där den befintliga infrastrukturen används på bästa sätt.

**Commented [KL5]:** Se över andra termer



konkretiseras av kommunstyrelsens resultatmål genom målen om att öka andelen hållbara resor och minska energiförbrukning, utsläpp till vattenmiljö och koldioxidutsläpp. Förvaltningens tolkning av kommunstyrelsens resultatmål är bland annat att andelen som åker kollektivt, går och cyklar ska öka medan ensambilåkandet ska minska samt att energieffektivisering och utbyte till förnybara bränslen ska genomföras succesivt både internt i kommunförvaltningen och externt i den geografiska kommunen. Trafikplanen är en även konkretisering av **Översiktsplan 2010** där den övergripande trafikrelaterade inriktningen är att ny bebyggelse ska stödja, och stödjas av, god kollektivtrafik.

#### 4.1 Trafikplanens strategiska mål

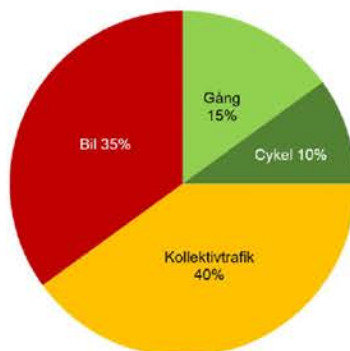
Trafikplanens strategiska mål är de utpekade mål som trafikplanens strategier ska verka mot. De är definierade utifrån övergripande mål som beskrivits ovan.

- Öka andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer.
- Öka samnyttjande av trafikslag.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.

#### 4.2 Trafikplanens resultatmål

Trafikplanens resultatmål är konkreta och mätbara i syfte att komplettera de strategiska målen. Resultatmålen är kopplade till trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil med målår 2030.

- Öka andelen gångresor till 15 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen cykelresor till minst 10 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen kollektivtrafikresenärer till minst 40 %, i kommunen som genomsnitt.
- Minska ensambilåkandet i kommunen som genomsnitt.



Figur 4.2-1 Mål för färdmedelsfördelning i kommunen som genomsnitt, år 2030. Beskriven färdmedelsfördelning för bil är en konsekvens av uppsatta mål för färdmedelsandelarna för gång, cykel och kollektivtrafik.

För att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål har strategier tagits fram vilka beskrivs i kapitel 6. Ett mål kan innefattas i flera strategier och vice versa.

Commented [KL6]: Ny benämning så att det inte blandas ihop med de politiska målen



### 4.3 Fortsatt arbete

För att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål med avstamp i strategierna, där huvudstrategin är hållbart resande, krävs fortsatt arbete med att bryta ner trafikplanen i delområden.

Dessa delområden är exempelvis:

- Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel
- Konkurrenskraftig kollektivtrafik
- Smart och effektiv parkering

Planerna riktar sig främst till kommunens förvaltning men förhoppningen är även att de ska motivera andra aktörer att arbeta åt samma håll.

## 5. Bristanalys och behov i Kungälv

Nedanstående sammanfattas brister och behov i Kungälvs kommuns transportsystem. Sammanställningen grundas främst i erfarenheter sedan tidigare trafikplaner samt tjänstemäns och politikers kunskaper. Dessa ligger till grund för formulerandet av trafikplanens strategiska mål.

Bristanalysen visar:

- Det finns fortsatta behov av att bygga ut gång- och cykelvägar, samt att få dem separerade.
- Vägvisning av gångvägar och cykelbanor är inte tillräcklig.
- Pendlingsmöjligheterna till och från serviceorterna med kollektivtrafik för invånare är inte tillräckliga.
- Kollektivtrafik är inte tillräcklig ute i stora delar av landsbygden.
- Kapaciteten och pålitligheten på södra Bohusbanan är bristfällig.
- Kommunen arbetar inte i tillräcklig utsträckning med "hållbart resande".
- Kommunen behöver fortsatt arbeta med en sammanhållen strategi för parkeringsfrågorna för hela kommunen.
- I dagsläget saknas det en strategi för utbyggnad laddinfrastruktur för personfordon.
- Antalet passager över älvarna är få vilket ger ett störningskänsligt transportsystem.
- Det är otydligt i Kungälvs tätort och Ytterbys transportsystem var genomfartstrafik ska ledas.

Commented [KL7]: Är dessa aktuella?

Bristanalysen har påvisat ett antal behov gällande transportsystemet som Kungälvs kommun står inför. Några av de mer övergripande är:

- Gena gång- och cykelbanor i befintliga tätbebyggda områden.
- Säkra och sammanhängande cykelbanor med säkra cykelpassager i tätbebyggt område.
- Pålitlig och punktlig kollektivtrafik i hela kommunen.
- Pålitlig och punktlig kollektivtrafik i det regionala perspektivet.
- Långsiktigt effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur med god framkomlighet för kollektivtrafiken.
- Omställning från ensambilåkande till hållbart resande, idag och i framtiden.



## 6. Strategi för hållbart resande

Den övergripande strategin för att uppnå trafikplanens strategiska mål och resultatmål är hållbart resande. Hållbart resande kan definieras som transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. I en mer praktisk hållning menas att resande i första hand sker med hållbara färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik eller att resor inte behöver göras alls. Det konkreta arbetet att möjliggöra hållbart resande kan då delas in i två delar:

- Att påverka människors attityder och beteenden i riktning mot ett mer hållbart resande.
- Hållbar planering, som ger förutsättningar för ett effektivare resande.

I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.

Som kommunens vision anger finns en tydlig miljöprofil och strävan efter ett långsiktigt hållbart samhälle. En viktig del för att uppnå visionen är att arbeta med hållbart resande. För att uppnå hållbart resande är det av stor vikt att se till hela resan, från start till slut. För att skapa förståelse för hur vi ska uppnå en attraktiv och tillgänglig kommun bör fokus ligga på att det är människor och gods som utgör trafiken, inte fordon.

Ett verktyg för att gå mot hållbart resande är att använda fyrstegsprincipen. Den har tagits fram av Trafikverket och är ett förhållningssätt för planering som innebär att möjliga lösningar prövas stegvis. Principen innebär att åtgärder väljs i ordningen Tänk om, Optimera, Bygg om och sist Bygg nytt. Inom kommun bör fyrstegsprincipen användas för att identifiera lämpliga lösningar.

Nedan redogörs för delstrategier som alla verkar mot trafikplanens huvudstrategi – Hållbart resande.

### 6.1 Strategi för bättre tillgänglighet som bidrar till attraktivt Kungälv

Bilen är en grundläggande förutsättning för att dagens samhälle ska fungera. Så kommer det med all sannolikhet att fortsätta att vara under överskådlig framtid. Däremot kan inte bilen lösa alla människors res- och transportbehov. En ökad biltrafik leder bland annat till ökat markanspråk för infrastruktur, buller- och luftföroreningar, trängsel, sämre framkomlighet och tillgänglighet för kommuninvånare och näringsliv vilket påverkar attraktivitet på flera olika plan.

Genom att prioritera yteffektiva trafikslag kan bilköer förebyggas och tillgängligheten i kommunen öka. Fler kommuninvånare, verksamma, in- och utpendlare får då lättare att ta sig till arbete och skola, handel och nöjen, rekreation och fritidsaktiviteter. En god tillgänglighet med olika trafikslag inom, till och från Kungälv kommun bidrar till att stimulera arbetsmarknadsregionen och är gynnsamt för såväl kommuninvånare, som in- och utpendlare och näringslivet i kommunen. En förändrad färdmedelsfördelning skapar både utrymme för andra nyttor än trafik och krävs för att skapa bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet för fler.

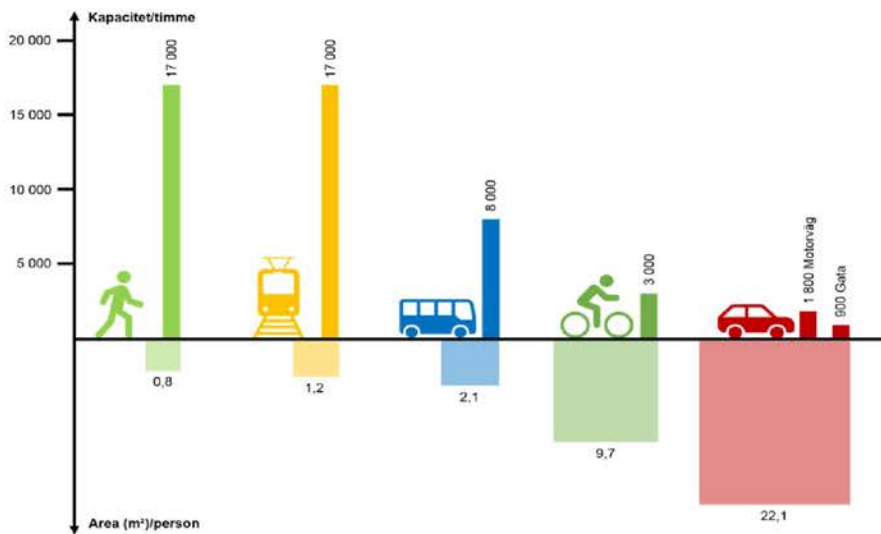
Att möta ökad biltrafik och bilköer med fler eller bredare gator och vägar har visat sig vara en kortsiktig lösning. Mer vägutrymme leder i stor utsträckning till inducerad, och totalt sett, ökad biltrafik. En sådan strategi är därmed inte förenligt med kommunens mål att öka andelen hållbara resor och minska ensambilåkandet. För att kommunen ska kunna växa hållbart måste det ske satsningar på alternativ till ökad framkomlighet för biltrafiken – det vill säga med ökad tillgänglighet och framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik<sup>5</sup>.

Commented [KL8]: Hur kan kommunen påverka detta? Inom ramen för exploateringar?

<sup>5</sup> Inom begreppet kollektivtrafik innefattas även färdtjänst och särskild kollektivtrafik.



Gång, cykel och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva färdslag än personbilstrafik – både när det gäller parkeringsytor och ytor för rörelse. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken – fler kan ta del av vad som erbjuds, se Figur 6.1-1.



Figur 6.1-1 Olika färdsläts kapacitet för personresor och ytan de tar upp i gatumiljön. Källa: TÖI, Transportøkonomisk institutt (Norge).

Commented [KL9]: Aktuell?

En omDispositionering av gatu- och stadsrum som leder till en ökad möjlighet att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik innebär ett mer jämlikt transportsystem med större rörelsefrihet. Fler människor, oavsett kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomiska förutsättningar, har tillgång till och möjlighet att förflytta sig med dessa färdslag i jämförelse med ett transportsystem som domineras av biltrafik. En utveckling mot en mer balanserad färdmedelsfördelning bidrar till en mer jämlik, demokratisk och tillgänglig stad för fler.

#### Strategier:

- Prioritera yteffektiva trafikslag.
- Öka tillgänglighet och framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik.
- Disponera om gatu- och stadsrum till en ökad möjlighet att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik.
- Fortsatt tillgänglighetsanpassning av busshållplatser i huvud- och sekundärstråken.
- Kommunen samverkar med aktörer inom handel för att stärka möjligheterna till hållbara inköpsresor.



## 6.2 Strategi för intermodala bytespunkter – hela resan

Betydelsen av intermodala bytespunkter<sup>6</sup> ökar när stor andel av resorna ska göras till fots, med cykel och med kollektivtrafik och en kombination av dessa färdslag. Dessa färdslag stärker varandra, vilket innebär att färdvägen till bytespunkten och i anslutning till bytespunkten måste det vara stor tillgänglighet till exempelvis parkering. I kommunen finns de stora intermodala bytespunkterna i Kungälv tätort, Ytterby och Kode.

För de som inte kan ta sig till kollektivtrafik till fots eller med cykel bör det finnas möjlighet till pendelparkering. Detta gäller framför allt bytespunkter i serviceorterna.

### Strategier:

- Det ska vara tryggt att vistas i anknötning till kollektivtrafikknutpunkterna.
- Säkerställa att det finns tillräckligt med cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter.
- Det ska finnas pendelparkeringsmöjligheter vid kollektivtrafikknutpunkter i serviceorterna.

## 6.3 Strategi för gatans betydelse för stadslivet

För att möta de förmodade kommande trafikökningarna behöver ett helhetsgrepp tas på hur gatustrukturen i centralorten ska fungera i samspel med bebyggelse. Därmed blir den enskilda gatans eller vägens plats i helheten tydligare när man planerar nybyggnader eller ombyggnader i stadsmiljön. Gatustrukturen måste fastläggas med huvudmålet att skapa hållbart resande och utformas attraktivt för boende, besökare och verksamheter.

Gatans utseende och utformning behöver stämma överens med dess funktion och den hastighetsnivå som önskas. Genom rätt gatuutformning kan mer självförklarande gator åstadkommas där trafikanten intuitivt inser vilken hastighet som gatan är avsedd för.

### Strategier:

- Skapa en översikt hur trafiken skall fungera i samspel med bebyggelse.
- Skapa en tydlig funktionsindelning av trafiknätet där utformningen stödjer nätets funktion.
- Utforma trafikmiljön enhetligt i tätbebyggda områden.
- Utveckla samarbetet mellan aktörer som arbetar med trygghetsfrågor.

## 6.4 Strategier resor till/ från Kungälv kommun

Kungälv kommun är med sin lokalisering tydligt sammankopplad med Göteborgsregionen. Kommunen är en del av arbetsmarknaden i Västsverige. Kommunen har ett flertal stora arbetsplatser men i huvudsak ett stort antal småföretag. Arbetspendlingen visar utpendlingen är cirka 50 % större än inpendlingen. Eftersom alla sekundärstråk, samt mindre stråk, i kommunen kopplas huvudstråket har kapacitetstaket i stort sett nåtts. För att klara den utmaningen krävs att en andel av dessa pendlare väljer att resa på annat sätt än med bil.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025 har ett övergripande mål om att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Fram till år 2025 är målet att återta den samlade andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång så som den såg ut innan Coronapandemin (40 procent), samt att återta kollektivtrafikens marknadsandel kontra bilen, så som den var innan

<sup>6</sup> Betyder bytespunkt som kan ske med utnyttjande av flera trafikslag t.ex. gång, cykel, kollektivtrafik och bil

Commented [KL10]: Görs inte detta redan?

Commented [KL11]: Är dessa aktuella?



pandemin (33 procent). År 2022 gjordes 38 % av resorna med kollektivtrafik, cykel och gång, medan kollektivtrafikens marknadsandel låg på 30 %. Kommunen är beroende av en fungerande mobilitet<sup>7</sup>, både lokalt och regionalt, och det är därför en stor utmaning att göra resandet hållbart både ur miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ till bilen om tillgänglighet, enkelhet och framkomlighet säkerställs.

Med Kungälvs kommuns placering kommer en stor andel av personresorna till och från kommunen att göras med kollektivtrafik eller personbilar. Det är av stor vikt att studera hur människor gör hela resan från hemmet till jobbet, skolan, fritidssysselsättningen etc. Alla invånare har inte en busshållplats eller tågstation inom gång eller cykelavstånd vilket innebär att möjligheten till pendelparkering kan vara avgörande för ett hållbart resande i dessa fall.

För att uppnå att 40 % av resorna görs med kollektivtrafik är det viktigt att arbeta med en kombination av olika strategier. Detta stärker även den enskilda strategin och ger positiva synergieffekter.

#### 6.4.1 Samverkan med regionala aktörer

Sveriges näst största stad är Göteborg och är Västsveriges största regionala nod. För att möjliggöra hållbart resande i regionen är det viktigt att ny bebyggelse i Kungälvs kommun och andra kommuner sker i nära anslutning till starka kollektivtrafikstråk. För att lyckas med detta är samverkan med regionens aktörer (grannkommuner, Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, andra organisationer och **kommunens invånare**) av yttersta vikt.

##### Strategier:

- Lokalisera nya bostads- och verksamhetsområden huvudsakligen i anslutning till kollektivtrafikstråk.
- Förtätad bebyggelse kring intermodala bytespunkter främst i Kungälv och Ytterby tätort samt i serviceorter.
- Samverka med regionala intresseorganisationer inom transportsektorn.
- Sprid kunskap och utbyt erfarenheter med regionala aktörer.

Commented [KL12]: Näringsliv?

#### 6.4.2 Ökade möjligheter till kollektivtrafikresande i regionen

Kollektivtrafiken är ett system som knyter samman internationella, nationella, regionala och kommunala målpunkter. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv krävs att restidsskillnaderna mellan bil och kollektivtrafik samt att kollektivtrafikens restider i rusningstid minskar. Därtill ska **kommunen arbeta för att öka pålitlighet och turtäthet**. Möjligheterna att **arbeta** eller göra andra saker under resan är även det en viktig konkurrensfördel gentemot bilen.

Den regionala tågtrafiken i Bohusstråket kopplar samman Ytterby och Kungälvs tätort med Kode, Göteborg och Bohuslän, i förlängningen hela Sverige. Även med regionbusstrafik är Kungälvs kommun sammanlänkat med flera grannkommuner. Kommunen ska verka för att tågtrafiken genom kommunen trafikeras som pendeltåg.

Commented [KL13]: Koppla dokument om kollektivtrafik i denna del

Commented [KL14]: Man bör notera att kollektivtrafiken är en regional fråga

Commented [KL15]: Hur korrelerar detta med anvisning för distansarbete?

<sup>7</sup> Mobilitet är möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan.

I trafikplanen avser begreppet mobilitet att en växande befolkning ska ges goda möjligheter att resa hållbart och att gods kan transporteras effektivt.





#### Strategier:

- **Arbeta med plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik**
- **Lokalisera nya bostads- och verksamhetsområden i huvudsak i anslutning till kollektivtrafikstråk.**
- **Förtätad bebyggelse kring intermodala bytespunkter främst i Kungälv och Ytterby tätort samt i serviceorter.**
- Verka för hög turtäthet, hög pålitlighet och kortare restider i kollektivtrafiken.
- Verka för samordning av buss- och tågtider.
- Kommunen arbetar för att underlätta pendling med regionalbuss till våra stora arbetsplatsområden.
- Utveckla samarbetet med aktörer inom kollektivtrafiken.
- Kommunen deltar i samarbeten kring järnväg för att stärka järnvägens roll i den regionala trafiken, men också nationellt.
- I samverkan med besöksnäringen marknadsföra hållbara resor.

#### 6.4.3 Bilparkering och tillgång till parkering

Commented [KL16]: Parkeringsdokument

**Tillgång till gratis bilparkering nära arbetsplatser eller målpunkter** har stor betydelse för val av färdssätt. Tillgången och kostnaden av bilparkering är ett starkt styrmedel som kan användas för att minska biltrafiken. Utbudet och kostnaden av bilparkering vid arbetsplatser i kommunen bör kartläggas. Detta ska sedan ligga till grund för ständig utveckling av kommunens strategiska arbete med parkering och parkeringsnorm samt stödja arbetet med hållbart resande.

#### Strategier:

- **Arbeta med kommuntäckande plan för smart och effektiv parkering.**
- Kartlägga parkeringsplatsers utbud och regleringsformer, det kommunen har rådighet över.
- Samnyttjande av parkeringar.
- Verka för ett p-ledningssystem som minskar **söktrafiken**.

#### 6.5 Strategier resor i Kungälv

Arbetspendlingen med start och slut inom kommunens gränser står för nästan lika många resor per dag som utpendlingen och de resor som görs med bil trafikerar i mångt och mycket samma stråk som in- och utpendlarna.

Commented [KL17]: Onödigt krånglig mening

Arbetspendling bidrar till en stor andel av det totala trafikarbetet men en betydande andel av alla resor sker även till fritidssysselsättningar och andra aktiviteter, både på vardagar och helger. Valet av färdssätt till och från arbetet är i många fall även avgörande för vilket färdssätt som används till andra typer av resor, t.ex. hämta och lämna barn, handla livsmedel etc.

Kommunens mål är fortsatt att minst 40 % av resorna inom Kungälvs kommun ska ske med kollektivtrafik år 2030. Senast sammanställda färdmedelsdata för kollektivtrafik i kommunen är från år 2017 där cirka 14 % av resorna skedde med kollektivtrafik. Målet är ambitiöst men skillnaden för resor inom kommunen är att möjligheten att gå och cykla är större än för de delregionala och regionala resorna. Cirka hälften av kommunens invånare bor i centralorten vilket pekar på att potentialen att fler kan gå och cykla för de kortare resorna under 5 kilometer är stor. För de längre resorna är kollektivtrafik fortfarande mycket viktig om andelen bilresor inte ska öka.



Möjligheterna och potentialen att nå 40 % kollektivtrafikresor varierar beroende på var i kommunen invånarna bor. Då är det rimligt att andelen kollektivtrafikresor är större för de som bor i Kungälv tätort och Ytterby jämfört med de som bor på mindre kollektivtrafiktäta platser i kommunen.

För att förändra resvanor krävs en kombination av olika typer av insatser – både insatser för beteendeförändring och fysiska åtgärder. Tillsammans skapar de synergieffekter och möjliggör för kommuninvånarna att kunna förflytta sig med olika färdssätt vid olika typer av resor.

### 6.5.1 Gångtrafik – alla resor startar och slutar till fots

Gångtrafik är ett viktigt färdssätt och det är ett färdssätt som börjar eller avslutar i princip alla förflyttningar oavsett vilket annat färdssätt som används i övrigt. Fotgängare bidrar till rörelse och möten varför det är viktigt att skapa bra miljöer för fotgängare framförallt i Kungälv tätort, Ytterby och Kode där bebyggelsestätheten kommer att öka med nyexploatering av bostäder och verksamheter. Attraktivitet, komfort och orienterbarhet är tre aspekter som är grundläggande för ökad gångtrafik. I kombination med tillgänglig kollektivtrafik är gångtrafik ett attraktivt alternativ för allt fler kommuninvånare och besökare.

Genom att kontinuerligt säkerställa att gångvägar är **gena i sin dragning**, standarden är hög i sin utformning, stråken är sammanhållna, gångpassager är trafiksäkra och tryggheten är hög genom exempelvis belysning skapas en hög tillgänglighet och framkomlighet i gångtrafiknätet. Detta är viktiga grundstenar för att fler ska välja att gå för resor under tre kilometer och i förlängningen att målet om minskade koldioxidutsläpp ska uppnås. Därtill har den fysiska aktiviteten mycket goda hälsoeffekter.

#### Strategier:

- **Arbeta med plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel.**
- Verka för att fler barn och ungdomar går till/från skolan och fritidsaktiviteter.
- Verka för separering av gång- och cykeltrafik på vältrafikerade stråk.
- Utforma gångstråk enhetligt, sammanhängande och gent.
- Öka tryggheten på gångstråk.
- Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager.
- Prioritera yta för gångtrafik i tätbebyggda områden.
- Förbättra vägvisningen längs gångstråk.
- Kontinuerligt förbättra standarden på underhåll och vinterväghållning.

### 6.5.2 Cykeltrafik

Från Västra Parken i centrala Kungälv tätort nås stora delar av centralorten inom 5 kilometer. Det indikerar att potentialen för att öka andelen cykelresor till- och från målpunkter i stadskärnan och närliggande områden är hög. Kungälv kommun är starkt bilberoende med en befolkning som är vana vid att använda sig av bilen. Cykeln behöver bli ett reellt alternativ till bilen för kortare resor under fem kilometer.

Barriärer i form av topografi och transportinfrastruktur kan bidra till att viljan och möjligheten att cykla begränsas. För att öka andelen cykelresor i kommunen behövs ett attraktivt cykelnät med gena och sammanhängande stråk främst inom Kungälv, Ytterby samt serviceorter och om möjligt även övriga kommunen samt trafiksäkra passager i korsningspunkter inom tätbebyggt område. Precis som för den strategiska inriktningen för gångtrafik är det viktigt att detta kontinuerliga arbete fortsätter. Det är också viktigt att arbeta för en bra drift och underhåll av cykelvägnätet för att minska risken för olyckor orsakade av ojämn beläggning och halka.

Cykling behöver prioriteras högre i tätbebyggda områden än idag, sett till yta och framkomlighet. Cykelvägnätet behöver koppla samman viktiga målpunkter i kommunen, inom och mellan kommunens

**Commented [KL18]:** Koppla till dokument om gång- och cykeltrafik



tätbebyggda områden samt på landsbygd. Genom att systematiserat dela in cykelstråk gällande funktion, både inom tätbebyggt område och landsbygd, kan lämpliga åtgärder identifieras. Fotgängare och cyklister är olika färdssätt och har olika behov, vilket också ska återspeglas i planering av respektive färdssätt. Inom tätbebyggt område ska cykelbanor separeras med gångtrafik i så stor utsträckning som möjligt och prioriteras framför framkomlighet för bil.

Vinsterna av att investera i insatser för en ökad och säker cykling är bland annat bättre folkhälsa, attraktivare livsmiljöer, mindre miljöpåverkan och ett ökat kollektivtrafikresande (om goda kopplingar görs till kollektivtrafiken).

#### Strategier:

- Arbeta med plan för attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel.
- Verka för att fler barn och ungdomar cyklar till/från skolan och fritidsaktiviteter.
- Verka för separering av gång- och cykeltrafik på välanvända stråk.
- Utforma cykelstråk enhetligt, sammanhängande och gent.
- Utöka och förbättra möjligheterna till cykelparkering.
- Öka tryggheten på cykelstråk.
- Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager.
- Prioritera yta för cykeltrafik i tätbebyggda områden.
- Förbättra vägvisningen längs cykelstråk.
- Kontinuerligt förbättra standarden på underhåll och vinterväghållning.

#### 6.5.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik skapar tillgänglighet för stora delar av kommunens invånare. Den ska vara pålitlig, konkurrenskraftig gentemot bilen och enkel att använda i vardagen. Ytterligare satsningar på verksamheter och boendemiljöer i kollektivtrafiknära lägen är avgörande för att Kungälv ska bli en hållbar och attraktiv kommun.

Buss- och tågtrafiken i kommunen möjliggör ett stort antal resmöjligheter inom kommunen och ut i regionen men kollektivtrafikens marknadsandelar bedöms fortfarande vara utvecklingsbara. En annan mycket viktig aspekt är kvaliteten på den kollektivtrafik som erbjuds. Här är pålitlighet, turtäthet och restid mycket viktiga parametrar. Turtätheten kan påverkas i positiv riktning med hjälp av förtätning av bebyggelse/verksamheter i befintliga kollektivtrafikstråk, medan pålitlighet och restid påverkas av vilken framkomlighet som kollektivtrafiken ges i gaturummet. **I detta sammanhang vore det en god idé att följa upp hur restidskvoten kollektivtrafik/bil ser ut dels idag och dels följa hur den utvecklas över tid för ett antal utvalda reserelationer.**

För att nå en ökad andel kollektivtrafikresor i kommunen bör de stationsnära lägena tas tillvara. De större intermodala knutpunkterna som finns idag behöver samverka på ett bättre sätt, med bättre resmöjligheter sinsemellan. Kommunen ska verka för att kollektivtrafiken har hög turtäthet, hög pålitlighet och korta restider samt att infrastruktur för kollektivtrafiken har god standard.

En stor del av resorna med kollektivtrafiken görs till arbete och skola där turutbudet är prioriterat för dessa typer av kollektivtrafikresor. Det är även viktigt att beakta invånarnas möjlighet att resa med kollektivtrafik på fritiden. För dessa resor är det inte ekonomiskt försvarbart att erbjuda en kollektivtrafik med hög turtäthet till många olika destinationer, men det finns en rad andra åtgärder att arbeta med för att fritidssysselsättningar ska vara tillgängliga med andra färdmedel än egen bil även utanför arbetstid.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv är det även viktigt att arbeta för en trygg kollektivtrafik, på fordonet men även i anslutning till hållplatser, kollektivtrafikknutpunkter och anslutande gång- och cykelvägar.



#### Strategier:

- Arbeta med plan för konkurrenskraftig kollektivtrafik.
- Verka för hög turtäthet, hög pålitlighet och kortare restider i kollektivtrafiken.
- Förkorta restiderna i kollektivtrafiken genom tydlig avvägning mellan restid och antalet hållplatsstopp.
- Utveckla samarbetet med aktörer inom kollektivtrafiken.

#### 6.5.4 Biltrafik

Att resa med bil är flexibelt och i många relationer det snabbaste färdssättet i Kungälv idag. En stor del av dagens bilresor som kommuninvånarna genomför skulle dock kunna ske med andra färdssätt. Att minska bilresandet får inte bara positiva effekter på miljö, hälsa, trafiksäkerhet och markutnyttjande, det innebär även att de resor som faktiskt måste göras med bil blir mer effektiva och pålitliga genom att trängsel minskar. En ökad andel hållbara resor möjliggör att luftkvalitet och bullernivåer förbättras.

Även om andelen kollektivtrafikresor ska öka markant i kommunen kommer biltrafiken på sikt att utgöra en stor andel av resorna inom centralorten och kommunen i sin helhet. Trafiksäkerhet, effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, förutsättningar för nya tekniker (drivmedel, el och automation) samt nya tjänster (t ex bildelning) behöver beaktas. Att möjliggöra minskade utsläpp från fordonstrafik handlar både om att använda de resurser som finns på ett mer effektivt sätt, liksom att möjliggöra ett byte till fossilfria drivmedel. Det är viktigt att minska energianvändningen oavsett vilken typ av drivmedel som avses. Tillsammans med ny teknik och klimatsmart samhällsplanering minskar behovet av energi.

Bilnehavet i kommunen är idag relativt högt vilket ställer krav på bland annat bilparkering vid bostäder. Att verka för att en betydande andel av dagens bilresor som kommuninvånarna genomför i stället sker med andra färdssätt är viktigt. Även en ökad bildelning i form av bilpool är ett bra sätt att skapa tillgång till bil utan att behovet att äga bilen. Genom att fler delar på samma bil sjunker efterfrågan på parkering, samtidigt som "onödiga" bilresor kan ersättas med andra färdssätt. Förutom läggspecifika egenskaper som närhet till attraktiv kollektivtrafik och service är ofta bilpool en av de mest effektiva åtgärderna för att minska bilnehavet och därmed antalet bilresor. Detta gäller både bland personer som överväger att helt avstå från bil eller för hushåll som funderar på att gå från två bilar till en bil. Oavsett var, bör parkeringsplatser för bilpool vara på de mest attraktiva parkeringsplatserna, exempelvis nära entréer eller hissar, för att ytterligare stimulera användandet.

#### Strategier:

- Verka för att körsträcka med bil per invånare minskar med fokus på skol- och arbetsresor.
- Kommunen som arbetsgivare, även kommunala bolag, ska verka för att effektivisera sina anställdas resor till och från arbetet.
- Stöd företagens arbete med att effektivisera sina anställdas resor till och från arbetet.
- Uppmuntra och stöd lokala initiativ kring samäkning/bilpooler.

Commented [KL19]: Hur gör man detta?

Commented [KL20]: Hur gör man detta? Tänker utifrån kommunallagen



### 6.5.5 Parkering

För att skapa ett hållbart resande är det viktigt att inkludera parkering i samhällsplaneringen då dess inverkan på ytor, val av färdmedel, tillgänglighet och stadens karaktär kan vara mycket stor.

Genom att ytterligare utveckla bestämmelser för parkering kan kommunen planera för att parkeringsmöjligheterna i kommunen ska bidra till att uppfylla olika målsättningar. Vilken prissättning och annan reglering kommunen inför för de kommunala parkeringsplatserna för bil och godstrafik har stor påverkan på hur stor parkeringsefterfrågan kommer att bli, och därmed även trafikbelastningen. En strategisk parkeringsplanering är på så vis en mycket viktig del i ett hållbart transportsystem.

För att uppmuntra elbilsanvändningen bör laddplatser för elbilar införas på ett antal parkeringsplatser i strategiska lägen i kommunen. Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Även om miljöpåverkan från biltrafiken kan minska genom elbilar kvarstår problematiken att de tar samma yta i anspråk, ytan som eventuellt kan nyttjas mer effektivt.

#### Strategier:

- Arbeta med kommuntäckande plan för smart och effektiv parkering.
- Upprätta plan för pendelparkeringar i kommunen.
- Översyn av parkering i kommunen – vilken typ av parkering som ska vara belägen var.

**Commented [KL21]:** Samarbete med Kungälv Energi

### 6.6 Strategi för mobility management

Mobility management är ett koncept med verktyg för beteendeförändring inom transportområdet i syfte att skapa hållbart resande. För att kunna minska energiförbrukningen och koldioxidutsläpp i kommunen visar forskning att det är nödvändigt att utöver tekniska framsteg på fordons- och drivmedelssidan även ändra beteendet hur vi väljer att transportera oss. Mobility management består av åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det kan även vara ett sätt att få kommuninvånare och näringsliv mer delaktiga i planeringsprocessen.

Kommunen ska arbeta med mobility management som en naturlig del i den dagliga verksamheten. Möjligheter finns för allmänheten att lämna åsikter och förslag, vilket är positivt för att inkludera medborgarna mer i trafikplaneringsprocessen. Detta arbete kan kompletteras med att genomföra fler mobility management-åtgärder för att informera och uppmuntra till mer hållbara resvanor och ett effektivare nyttjande av det befintliga transportsystemet. Genom att involvera mobility management i tidiga skeden och i all trafikplanering i kommunen kan mer hållbara och transportval stödjas.

#### Strategier:

- Uppmuntra invånarna att resa mer hållbart genom mobility management-åtgärder.
- Gå med i redan etablerade mobility management-projekt/koncept i regionen, som bidrar till erfarenhet och att komma in i tänket.
- Att i kommunens arbete med trafikplanering och infrastrukturåtgärder alltid kombinera dessa med mobility management-åtgärder.
- Vid genomförande av mobility management-åtgärder för kommunens invånare, ska motsvarande aktivitet genomföras riktat mot anställda vid Kungälv kommun. Denna princip syftar till att Kungälv kommun ska vara ett föredöme och visa vägen mot hållbara transporter.

**Commented [KL22]:** Hur görs detta idag?



### 6.6.1 Inspiration ger motivation till förändring

Tillsammans med utveckling av den fysiska infrastrukturen behövs satsningar för att involvera, inspirera och informera kommuninvånarna. Detta för att den fysiska infrastrukturen ska användas fullt ut och nå sin fulla potential. Genom att kommunen påbörjar arbete med mobility management kan förutsättningar och acceptans för hållbara transporter förbättras. I förlängningen bidrar detta till att skapa en större efterfrågan av lösningar för hållbart resande, vilket i sin tur ytterligare driver utvecklingen i en önskad riktning. En mängd åtgärder, kampanjer och aktiviteter har genomförts genom åren. Det finns en utvecklingspotential att i högre utsträckning samordna mobility management med den fysiska bebyggelseplaneringen, främst i Kungälv tätort, Ytterby och serviceorter.

## 6.7 Strategi för hållbar godstrafik

Godstrafiken i kommunen berör oss på flera sätt. Allt som köps och konsumeras måste nå kommuninvånare och kommunens besökare, antingen till bostaden eller till de restauranger, caféer, affärer etc. som utgör kommunens utbud. Efter förbrukning krävs fungerande returflöden i form av avfallshantering och återvinning. Godstrafiken inom kommunens geografiska område står inför ett antal utmaningar under de kommande åren. Inte minst eftersom befolkningen förväntas fortsätta växa och att miljö- och klimatutmaningarna blir tydligare.

Förändrade och mer balanserade färdmedelsfördelningar för persontransporterna skapar möjligheter för en mer effektiv godstrafik. Godstrafikens tillgänglighet ökar då andelen hållbara resor ökar. Satsningar på yteffektiva personresor och samnyttjade ytor i form av gågator och gångfartsområden kan även förbättra tillgängligheten för varuleveranser i tätbebyggda områden.

En utbyggnad av cykelinfrastrukturen skapar även möjligheter för att frakta gods med cyklar i tätbebyggda områden, där potentialen är störst i Kungälv tätort. Införandet av gångfartsgator gynnar både stadsliv och skapar möjligheter för ökad tillgänglighet för godstrafiken att lossa och lasta. Genom att verka för en samordning av leveranser kan antalet godstransporter minska.

I likhet med att ny bebyggelse i första hand ska utvecklas i huvud- och sekundärstråk ska nya verksamheter i första hand förläggas där det redan finns robust infrastruktur. Detta gäller framförallt verksamheter som inte är lämpliga att förläggas i centrala lägen i centralorten eller serviceorterna. Med robust infrastruktur menas erforderlig, befintlig infrastruktur för den specifika verksamheten. I serviceorterna lämpar sig lokala verksamheter medan det i centralorten även är lämpligt med större verksamheter som kräver mycket transporter.

#### Strategier:

- Verka för att nya verksamheter förläggs vid befintlig, robust och tillgänglig infrastruktur.
- I serviceorterna lämpar sig lokala verksamheter medan det i centralorten även är lämpligt med större verksamheter som kräver mycket transporter.
- Stöd företagens arbete med att minska sina transporter.
- Stimulera användning av renare och tystare godstrafikfordon, särskilt i tätbebyggt område.



## 6.8 Strategi för miljöfordon, tekniska innovationer och förnybara bränslen

Parallellt med att arbeta med förändrade och mer balanserade färdmedelsandelar bör kommunen främja renare, tystare och bränslesnålare fordonstransporter. Eftersom en betydande andel bilresor även kommer göras i framtiden behövs fortsatta satsningar på miljöfordon och förnybara bränslen. Andelen motorfordon som drivs av miljövänligare drivmedel än bensin och diesel bör öka för att ytterligare minska motorfordonssektorns miljöpåverkan. **Satsningar på eldrivna stads- och regionbussar kan ge effekt på luftkvalitet och bullermiljön i kommunen, främst i Kungälv tätort och Ytterby.** Kommunen ska även främja en energieffektivt färjetrafik som genererar mindre utsläpp än dagens fordon.

Kommunens interna verksamheter genererar en betydande mängd transporter. I detta vilar ett stort ansvar och en möjlighet att driva på utvecklingen och efterfråga förnybara och fossilfria bränslen.

En ökad användning av elcyklar innebär att cykeltrafiken kan vara en större konkurrent till biltrafiken. Elektrifiering av kollektivtrafiken bidrar till tystare, renare och mer attraktiva stadsmiljöer. Störst miljövinster uppnås om kollektivtrafiksystemet attraherar bilister. I kommunens perspektiv har ett utbyggt elbussystem bäst möjlighet att locka dessa resenärer till kollektivtrafiken. Mer miljöanpassade distributionsfordon kan också bidra i samma riktning. Detta blir inte minst viktigt i en växande stad med ökande varuflöden.

### Strategier:

- Stimulera användningen av energieffektiva fordon.
- Stimulera användning av renare och tystare fordon.
- Verka för etablering av tankställen för förnybara drivmedel.

**Commented [KL23]:** Hur stimulerar man utan stöd till enskild?

## 7. Levandegöra

Dokumentet publiceras efter antagande på kommunens hemsida.

## 8. Uppföljning

Kommunen ska i sin dagliga verksamhet succesivt förverkliga trafikplanens **strategiska mål och resultatmål**. Utan uppföljning är det svårt att ta rätt beslut eftersom kunskap saknas om genomförda åtgärder har gett önskad effekt. Uppföljning av uppsatta mål i trafikplanen och indikatorer i respektive plan kommer därför vara viktigt.

Målsättningen är att följa upp och utvärdera trafikplanens måluppfyllelse med 4 års intervall, på liknande sätt som aktualitetsprövningen av översiktsplaner.

Den senaste färdmedelsfördelningen för kommuninvånarna togs fram inom ramen för en resvaneundersökning som genomfördes år 2017. Framåt kommer kommunen att arbeta med insamling av data för resvanor där resultatet kommer att utgöra en bas för planerna.

Trafikplanens strategiska mål och resultatmål kommer att följas upp i kommunens uppföljningsverktyg.