



Kallelse/Ärendelista

Sammanträde med byggnadsnämnden
Tisdag 7 april

Tid Kl. 8.30
Plats Konferensrum Vänersborg

Benny Jonasson
Ordförande

Malin Gustafsson
Sekreterare

Förhinder för ordinarie ledamot att delta vid sammanträde anmäls till:

Malin Gustafsson 72 12 58
malin.gustafsson@vanersborg.se

Charlotta Rahm 72 12 72
charlotta.rahm@vanersborg.se

Ledamöter

Benny Jonasson (S)
Malin Tell (S)
Anna-Maria Gustafsson (S)
Torbjörn Moqvist (SD)
Roger Karlsson (-)
Piotr Gabrys (M)
Niklas Claesson (M)
Pontus Gläntegård (V)
Helge Kneese (KD)

Ersättare

Murat Solmaz (S)
Marie Linnarsson (S)
Lena Bruzell (S)
Kenny Sandhøj (SD)
Magnus Emanuelsson (SD)
Lena Eckerbom Wendel (M)
Stellan Gedell (M)
Åsa Edvardsson (C)
Monica Öst (MBP)

Övriga närvarande

Ulrika Stenén, ekonom
Freddie Carlson, planhandläggare
Ninni Giebat, bygglovshandläggare
Madeleine Herrman, bygglovshandläggare
Anette Klang, planhandläggare
Eddie Sandin, förvaltningschef
Malin Gustafsson, nämndsekreterare
Annika Karlsson, plan- och bygglovschef
Fredrik Tigerschiöld, planarkitekt
Jesper Bagger Nordberg, förrättningslantmätare



Inledande formalia

- Mötets öppnande
- Upprop
- Val av justerare
- Eventuella beslut om närvarorätt
- Eventuella beslut om yttranderätt
- Anmälan om jäv
- Godkännande av dagordningen

Ärendelista

Nr	Ärendemening	Fastighet	Dnr	Föredragande
1	Detaljplan för Esslingetorp 9:2 m. fl.	ESSLINGETORP 1:4	PLAN.2022.9	Freddie Carlson
2	Detaljplan för Södra Sanden	SKONAREN 1	PLAN.2021.3	Anette Klang
3*	Bygglov för utvändig ändring av rad/kedjehus Redan utfört			Annika Karlsson
4	Ansökan om strandskyddsdispans	RÅNNUM 6:5	STR.2026.7	Madeleine Herrman
5*	Ansökan om strandskyddsdispens			Madeleine Herrman
6*	Ansökan om strandskyddsdispens			Madeleine Herrman
7*	Ansökan om strandskyddsdispens			Eddie Sandin
8	Informationsärende parkeringsutredning		BN.2026.13	Fredrik Tigerschiöld
9	Mål- och resursplan 2027-2029		BN.2026.8	Eddie Sandin
10	Lantmäteriets tillsynsbesök på Lantmäterimyndigheten 2025		BN.2025.47	Jesper Bagger Nordberg
11	Ordförandens information			
12	Förvaltningens information			

Tänk på allergiker och använd inte produkter som ger upphov till stark doft, t.ex. parfym eller rakvatten.

***Avser myndighetsutövning mot enskild och publiceras inte på kommunens hemsida.**



Handläggare
Freddie Carlson
freddie.carlson@vanersborg.se

Mottagare

Detaljplan för Esslingetorp 9:2 m. fl. - Granskning

Förslag till beslut

- 1) Byggnadsnämnden godkänner samrådsredogörelsen.
- 2) Byggnadsnämnden beslutar att planförslaget inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan.
- 3) Byggnadsnämnden beslutar att låta granska Detaljplan för Esslingetorp 9:2 m. fl.. Beslutet fattas med stöd av 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Sammanfattning av ärendet

Byggnadsnämnden beslutade den 6 december 2022 § 123 att meddela positivt planbesked för att upprätta ny detaljplan för fastigheterna Esslingetorp 1:4 och Esslingetorp 9:2 och att ge miljö- och byggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan. Planområdet är beläget i östra delen av Brålanda tätort.

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheterna att säkerställa funktionen av befintlig verksamhet samt att ge utrymme till att utveckla densamma. I arbetet säkerställs också tillgängligheten för människor att ta sig till Frändeforsån.

Miljö- och byggnadsförvaltningen har tagit fram förslag till Detaljplan för Esslingetorp 1:4 m. fl. detaljplan och som nu kan ställas ut för granskning.

Fördjupad beskrivning av ärendet

Planförslaget har varit utställt för samråd under december 2025 - januari 2026. Inkomna synpunkter har sammanställts och bemötts i en samrådsredogörelse. Planförslaget har reviderats efter samrådet främst avseende strandskydd, miljökvalitetsnormer och geoteknik.

Kommunen har bedömt att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande, daterat 2026-01-30, bedömt att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Eddie Sandin
Förvaltningschef

2026-03-31

Diarienummer
PLAN.2022.9

Bilagor

- Planbeskrivning
- Plankarta
- Samrådsredogörelse

Sändlista

Plan- och bygglovsenheten



Detaljplan för **Esslingetorp 9:2 med flera**, Vänersborgs kommun



GRANSKNINGSHANDLING

PLANBESKRIVNING

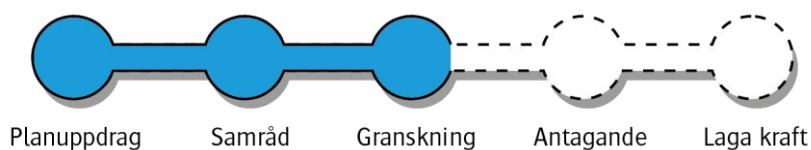
Miljö- och byggnadsförvaltningen
Påbörjad: 6 december 2022 BN § 123
Upprättad: mars 2026

Granskningstid: 8 april – 6 maj 2026

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser som är rättsligt bindande.

Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa planens syfte, förutsättningar, genomförande och konsekvenser. Den har ingen egen rättsverkan. Avsikten är att den ska vara vägledande vid tolkning av planen.

Planprocessen regleras i plan- och bygglagen (PBL). Figuren nedan illustrerar planprocessen och visar i vilket skede detaljplanen befinner sig. Planarbetet sker med öppenhet och insyn. Det ger ett bra beslutsunderlag, besluten får en god förankring och det ger möjlighet till att påverka den egna närmiljön.



Under granskningstiden finns planförslaget tillgängligt på kommunens hemsida:

<https://www.vanersborg.se/tycktill>

Under granskningstiden kan synpunkter på planförslaget lämnas:

via mejl: byggnad@vanersborg.se

eller post: Vänersborgs kommun, Miljö- och byggnadsförvaltningen,
462 85 Vänersborg

De handlingar som ingår i ärendet är:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Aktuella utredningar återfinns under kapitlet *Planeringsunderlag*

Innehållsförteckning

SYFTE MED DETALJPLANEN	4
SYFTE	4
BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	4
SAMMANFATTNING.....	4
ÄRENDEINFORMATION.....	4
GENOMFÖRANDETID	4
ALLMÄN PLATS	5
KVARTERSMARK	5
VATTENOMRÅDE	6
BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN.....	6
PLANERINGSUNDERLAG.....	6
REGIONALA	6
KOMMUNALA	6
UTREDNINGAR	7
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	7
KOMMUNALA	7
RIKSINTRESSEN.....	9
HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN.....	9
MARKFÖRHÅLLANDEN	9
HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	12
HÄLSA OCH SÄKERHET.....	12
MILJÖ	14
MILJÖKVALITETSNORMER	19
TRAFIK.....	21
MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR.....	22
MOTIV TILL REGLERING	22
GENOMFÖRANDE	23
MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV	23
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	23
TEKNISKA FRÅGOR.....	25
EKONOMISKA FRÅGOR	25
ORGANISATORISKA FRÅGOR	26
PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING	26
UPPLYSNINGAR	26
KONSEKVENSER	26
FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER	26
NATUR	27
MILJÖ	27
HÄLSA OCH SÄKERHET.....	31
SOCIALA.....	31
RIKSINTRESSE.....	31

SYFTE MED DETALJPLANEN

Syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheterna att säkerställa funktionen av befintlig verksamhet samt att ge utrymme till att utveckla densamma. I arbetet säkerställs också tillgängligheten för människor att ta sig till och längs Frändeforsån.

BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

Sammanfattning

Detaljplanen möjliggör för befintlig verksamhet att bestå och utvecklas. Användningen teknisk anläggning föreslås för merparten av kvartersmarken inom planområdet och antalet ytterligare regleringar i plankartan är relativt få. För att säkerställa funktionen av befintlig verksamhet har mark som tidigare varit allmän plats behövt tas i anspråk, vilket bedöms som lämpligt sett till det byte av mark som görs genom planförslaget.

Genom planarbetet har erforderliga utredningar genomförts, vilket har stärkt kunskapsunderlaget. Översvämnings- och geotekniska risker har hanterats genom byggrätts- och belastningsbegränsningar. Inventerade naturvärden har fått förstärkt skydd i samtliga fall.

Ärendeinformation

Planområdet är beläget i Brålanda mellan Europaväg 45 och Frändeforsån. Planområdets areal är ca 35 000 m² och innefattar Esslingetorp 9:2 och del av Esslingetorp 1:4. Båda fastigheterna är kommunägda.



Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. Detta innebär att inga planförändringar får göras under denna tid mot berörda fastighetsägares vilja. Efter genomförandetidens slut gäller fortfarande planbestämmelserna till dess att de upphävs eller ändras. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i

enlighet med detaljplanen men efter genomförandetiden kan planen ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

Allmän plats

Detaljplanen föreslår allmän plats, natur, för de delar av planområdet som inte är tillfredsställande att bebygga och som sammanfaller med naturvärden och stråk för allmänheten att röra sig längs Frändeforsån. Idag utgör delar av detta stråk utav en upptrampad gångstig och det är den anläggningsnivån som bedöms lämplig för att uppfylla syftet med att tillgängliggöra Frändeforsån. Användningen natur används för grönområden som inte är anlagda och som inte kräver någon omfattande skötsel.

Detaljplanen föreslår allmän plats, gata, för en liten del som utgörs av allmän gata. Gatumarken behövs för att kunna tillgängliggöra naturmarken intill.

Kvartersmark

Kvartersmark i en detaljplan innebär att marken främst är avsedd för bebyggelse för enskilt ändamål eller allmänna verksamheter (annat än enskilt bebyggande). Syftet med detaljplanen är att säkerställa och utveckla funktionen av befintlig verksamhet varför kvartersmark för teknisk anläggning föreslås för merparten av kvartersmarken inom planområdet. Användningen är opreciserad och bedöms uppfylla de krav som ställs för verksamheten. Det finns även en befintlig transformatorstation inom planområdet som blir planlagd för just detta. Teknisk anläggning kan ses som kvartersmark för annat än enskilt bebyggande och kommunen är i så fall skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in denna mark. I detta fall är kommunen fastighetsägare.

Delar av planområdet bedöms inte som aktuella att bebygga, dels ur verksamhetens perspektiv, dels ur bebyggelseutformningen på fastigheten. Denna yta föreslås som prickmark, mark som inte får förses med byggnad. På denna mark ska exempelvis bygglovspliktiga anläggningar och varaktiga konstruktioner tillhörande verksamheten som inte är avsedda att konstrueras så att människor kan uppehålla sig i den få uppföras. Här får även stängsel uppföras. Prickmarkens omfattning varierar utifrån verksamhetens möjlighet till och behov av utveckling. Prickmarken varierar mellan 3,0 och 5,0 meter längs användningsgränsen förutom i väster där den är 9,0 meter för att stämma överens med vägreservat för framtida E45 och ledningsrätt. Denna yta regleras dessutom med markreservat för underjordiska ledningar (u-område).

Området inom kvartersmarken närmast Frändeforsån får inte belastas med hänseende till de geotekniska förhållandena, utan här regleras marken med att endast stängsel får uppföras och att marken ska vara genomsläpplig. Delar av detta område innehar även höga naturvärden och dessa träd skyddas genom en planbestämmelse om att dessa inte får tas ned såvida de inte är skadade eller sjuka.

Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. De särskilda skäl som motiverar upphävande är att området redan är ianspråktaget och för utvidgning av pågående verksamhet (7 kap. 18 e § punkt 1 och 4 Miljöbalken).

För befintlig huvudbyggnad och för den högsta av komplementbyggnaderna regleras befintlig nockhöjd i höjd över nollplanet. Exploateringsgraden i övrigt regleras genom belastningsbegränsningar och inte genom en procentsats på mark eller i höjddled. Detta har att göra med de geotekniska förutsättningar som finns inom planområdet.

Vattenområde

Vattenområde används vid planläggning av områden som ska vara öppet vatten eller där karaktären av öppet vatten ska finnas kvar. I denna detaljplan regleras Frändeforsån som vattenområde eftersom delar av ån ingår i fastigheten som berörs av planläggningen.

Befintliga förhållanden

Befintlig bebyggelse består av tekniska anläggningar och utgör en samhällsviktig funktion. Verksamheten utgör skyddsobjekt, varför informationssäkerheten är hög. Omkringliggande fastigheter består av verksamheter och parkmark.

PLANERINGSUNDERLAG

Regionala

Stigande vatten, Handbok från länsstyrelserna i Västra Götaland och Värmlands län. Vänern - planeringsnivåer utifrån framtida vattennivåer, version 2017.1.

Kommunala

Grundkarta

Grundkartan som ligger till grund för detaljplanen är daterad 2024-02-28.

Detaljplan

För planområdet gäller stadsplan nr 257 från 1973.

Översiktsplan

Översiktsplan 2017, antagen av kommunfullmäktige den 13 december 2017 § 197.

Fördjupad översiktsplan för Brålanda, antagen av kommunfullmäktige den 23 oktober 2024 § 159.

Andra kommunala planeringsunderlag

Miljöprogram 2030, antagen av kommunfullmäktige 2016-02-24

Grönplan Vänersborg 2008, godkänd av kommunfullmäktige 2009-04-15

Policy för dagvattenhantering i Vänersborgs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2011-02-02 § 6.

Skyfallskartering, 2018

Översvämningsprogram – kartläggning av Vänersborgs kust mot Vänern, antagen av kommunfullmäktige 2014-04-23 § 42).

Naturvårdsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2023-05-18 § 73,

Undersökning enligt 5 kap. 11a § plan- och bygglagen (2010:900)

En undersökning om ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan har genomförts. Protokollet återfinns under kapitlet Konsekvenser längre

fram i handlingen. Planen bedömdes av kommunen inte riskera betydande miljöpåverkan. Samråd om bedömningen enligt 6 kap. 6 § miljöbalken görs med länsstyrelsen i samrådet. Länsstyrelsen delade i sitt samrådsyttrande (daterat 2026-01-30) kommunens bedömning.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Byggnadsnämnden beslutade 2026-04-07 att planförslaget inte kan antas medföra någon betydande miljöpåverkan enligt 5 kap. 11a § plan- och bygglagen (2010:900).

Utredningar

Naturvärdesinventering

Naturvärdesinventering, Rådhuset Arkitekter AB, 2024-08-21

Geoteknisk undersökning

Markteknisk undersökningsrapport (MUR), Bohusgeo, 2025-10-10

PM Geoteknik, Bohusgeo, 2025-11-07, rev 2026-03-13

Miljöteknisk markundersökning

Miljöteknisk markundersökning, Relement Miljö Väst AB, 2024-06-14

Riskbedömning

Riskbedömning, Bengt Dahlgren Brand och Risk AB, 2025-11-28

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Kommunala

Planuppdrag

Den 6 december 2022 § 122 beslutade byggnadsnämnden att lämna positivt planuppdrag för att ta fram en ny detaljplan för Esslingetorp 1:4 med flera.

Översiktsplan

Översiktsplan 2017 (ÖP), antagen av kommunfullmäktige den 13 december 2017, redogör att planområdet ligger inom område för utveckling av framtida stationssamhälle samt inom område för tätortsutveckling (B1), vilket hanteras mer studerat i FÖP Brålanda.

Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Brålanda, antagen av kommunfullmäktige den 23 oktober 2024 § 159, redogör att planområdet ligger dels inom område för teknisk anläggning, dels inom utvecklingsområde för VA-försörjning.

I anslutning till planområdet finns i FÖP:en ett vägreservat för en omdragning av E45, mellan befintlig E45 och Frändeforsån. Det finns idag ingen av Trafikverket beslutad eller närmare utredd vägdragning, men med hänsyn till befintliga verksamheter kan en ny förbifart endast förläggas mellan dessa. Tillkommande byggrätt inom planområdet förläggs med fördel på ett sätt som inte ytterligare försämrar möjligheterna för en omdragning.

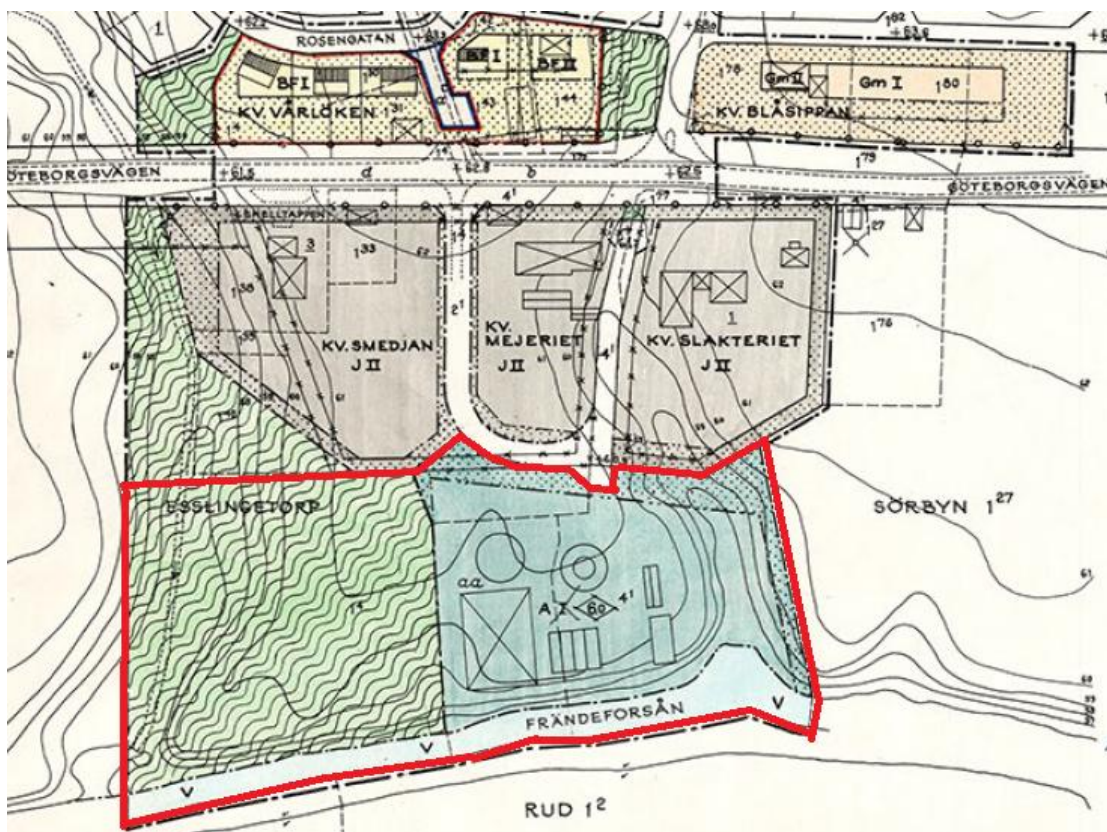
På naturmarken inom planområdet och norrut finns en upptrampad stig som används av lokalbor för rekreation. FÖP:ens intention är att förstärka detta värde: *"En gångväg skapas längs Frändeforsåns västra strand för att skapa kontakt med vattnet och möjligheter till promenadrundor. Stråket ökar även tillgängligheten till Gula huset. Utformningen av promenadstråket bör göras med stor hänsyn till naturmiljön och jordbruket, lämpligtvis som en smalare grusgång"*.

Detaljplaneförslaget är i linje med föreslagna markanvändningar och anpassas till vägreservatet. Gångstråket förstärks genom att planlägga ytan som naturmark.

Den önskade utvecklingen inom planområdet är i enlighet med gällande översiktsplaner och marken bedöms vara lämplig för ändamålet.

Detaljplan och tomtindelingsplan

För planområdet gäller stadsplan nr 257 från 1973. För den redan exploaterade ytan gäller område för allmänt ändamål där byggrätten regleras till viss del med prickmark i väster och norr samt en byggnadshöjdangivelse om 6 meter. Den oexploaterade ytan är planlagd som allmän platsmark park, plantering eller gångväg.



Stadsplan nr 257. Röd markering visar det nu aktuella planområdet på gällande plankarta.

När föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare stadsplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.

Grönplan

Grönplan Vänersborg 2008 (godkänd av kommunfullmäktige 15 april 2009) redovisar den gröna miljöns ekologiska, sociala och kulturella värden. I dokumentet beskrivs de

nuvarande förutsättningarna för grönstrukturen i kommunen, en övergripande analys av hur grönstrukturerna kan utvecklas samt strategier för bevarande av befintliga värden.

I anslutning till planområdet finns det ett specifikt utpekat värdefullt grönområde. I utkanten av Brålanda rinner Frändeforsån som är en känslig slättå med rikt djur- och växtliv. Strategin för aktuellt grönområde är att Frändeforsån och dess omgivningar utvecklas för rekreation. Längs med ån bör en odlingsfri skyddszon sparas, som fungerar som ett filter för avrinnande vatten. I planförslaget lämnas slänten och området närmast ån obebyggt och planlagt som allmän plats, natur.

Miljöprogram

Miljöprogram 2030 gäller för hela Vänersborgs kommun och beskriver ett önskat framtidsscenario för år 2030. Miljöprogrammet anger en övergripande målbild och en riktning att sträva mot. Det bygger till stor del på de nationella och regionala miljömålen samt på kommunala planer och program. Miljöprogrammets fyra fokusområden är *Grönskande stad och land*, *Vatten i världsklass*, *Trygg miljö för stora och små* och *Klimatsmart i alla led*. Under avsnittet *Konsekvenser* i planbeskrivningen redovisas detaljplanens konsekvenser för miljöprogrammets fokusområden och delmål.

Riksintressen

Totalförsvär/kommunikationer

Planområdet ligger inom riksintressen för totalförsvarets militära del. En planläggning kommer inte leda till hinder för Försvarsmaktens intressen.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Ingen jordbruksmark eller skogsmark berörs av detaljplanen, inte heller något större oexploaterat eller ekologiskt särskilt känsligt område enligt 3 kap. miljöbalken.

Markförhållanden

Planområdet utgörs, förutom av befintlig anläggning, i huvudsak av ängsmark som i norr och syd gränsar mot åkermark. Träd och buskar förekommer, särskilt i anslutning till vattendraget. Markytans nivå varierar mellan ca +57 och ca +63. Lokalt förekommer högar med fyllningsmassor och upplag av ris med högre nivå. Bottennivån i Frändeforsån är som djupast ca +54. Vid slänterna mot vattendraget är markytans lutning upp till ca 1:1,5. Lokalt kan brantare slänter förekomma. Inom övriga delar av området är markytan generellt flack, men slänter förekommer bland annat vid massupplag och liknande.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning har utförts av Bohus-Geo AB daterad 2025-11-07, reviderad 2026-03-13.

Det totala sonderingsdjupet varierar mellan ca 7 och ca 24 m. Generellt ökar jorddjupet mot öst. Jordlagren bedöms från markytan räknat i huvudsak utgöras av fast ytlager, lera, friktionsjord vilande på berg.

Det fasta ytlagret utgörs av friktionsjord och siltig torrskorpelera. Tjockleken varierar i huvudsak mellan ca 3 och 5 m. Friktionsjorden är bitvis humushaltig och består i huvudsak av silt, torrskorpesilt och sand som överlagrar torrskorpeleran. Delvis bedöms

friktionsjorden utgörs av fyllning och bland annat tegelrester har påträffats. Bitvis saknas friktionsjorden. Torrskorpeleran övergår gradvis till lösare lera mot djupet. Vattenkvoten har i friktionsjorden uppmätts till mellan ca 15 och 35 % och i torrskorpeleran till mellan ca 15 och 50 %. I ett enstaka prov på 3 m djup (punkt 108) påträffas silt med en vattenkvot på ca 70 %. Provet innehåller växtdelar som bedöms påverka vattenkvoten kraftigt. Silten är mycket tjällyftande och starkt flytbenägen.

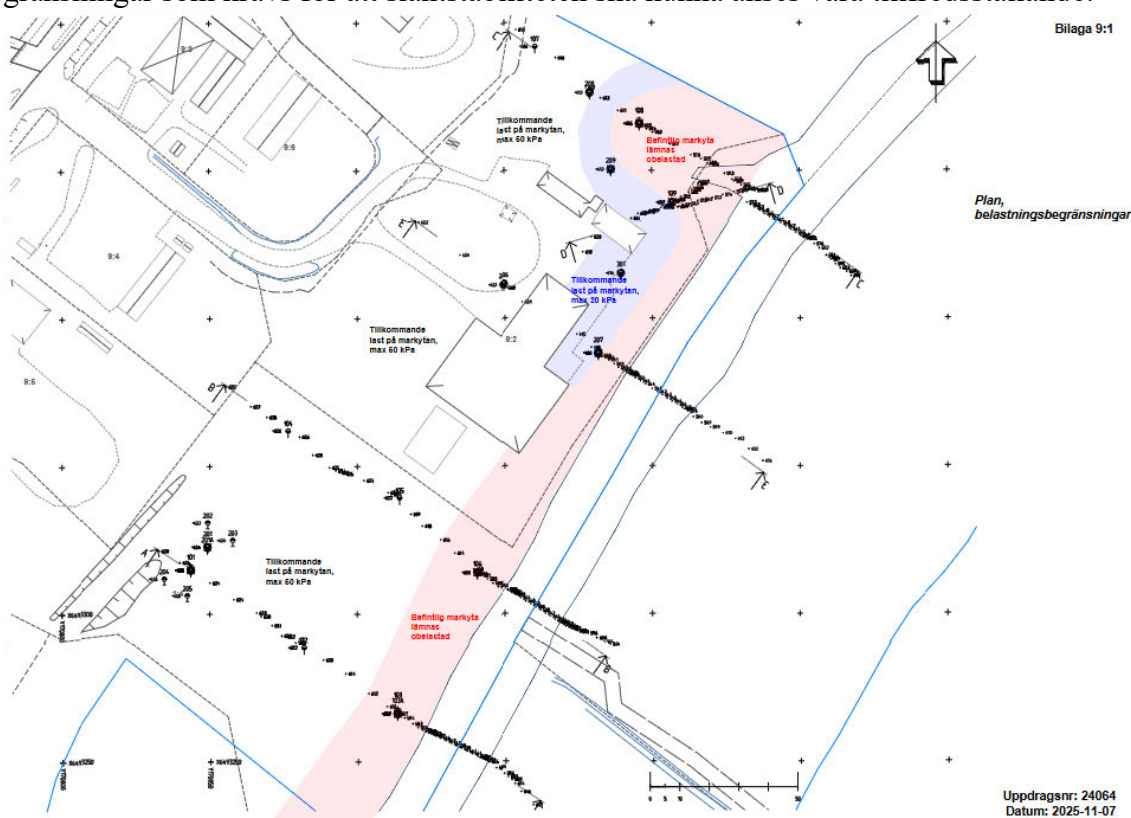
Lera finns till mellan ca 7 och 23 m djup under markytan. Mäktigheten ökar generellt mot öst. Leran är i regel siltig. Vattenkvoten har i huvudsak uppmätts till mellan ca 40 och 70 %. Konflytgränsen har uppmätts till mellan ca 30 och 65 %. Leran bedöms i huvudsak vara högsensitiv. I två undersökningspunkter vid Frändeforsån är leran kvick och extrem kvicklera påträffas på djup >8 m.

Förutsättningarna för en effektiv infiltration bedöms som relativt goda eftersom friktionsjord påträffats i de ytliga jordlagren.

Bergnivån har undersökts med jordbergsonderingar inom planerat byggnadsläge och berget påträffas där på mellan ca 13 och ca 17 m djup under markytan. Det föranleder således ingen risk för bergras eller blocknedfall som kan påverka detaljplaneområdet.

Släntstabilitet

Släntstabiliteten bedöms under nuvarande förhållanden vara tillfredsställande i samtliga beräkningssektioner. Beräkningarna visar dock att slänterna är känsliga för tillkommande last på markytan vid släntkrön. I PM redovisas en plan med de belastningsbegränsningar som krävs för att släntstabiliteten ska kunna anses vara tillfredsställande:



Det handlar om att området närmast Frändeforsån inte får belastas ytterligare. Här får endast stängsel uppföras. För området norr om befintlig anläggning finns en begränsning för tillkommande last, om max 20 kPa. För resterande del av planområdet gäller en

begränsning för tillkommande last, om max 50 kPa. Befintlig huvudbyggnads byggnadslast har översiktligt utretts. Lasterna bedöms variera mellan ca 20 och ca 60 kPa inom byggnaden. Grundläggningsdjupet varierar mellan ca 0,5 och 3 meter under markytan och när hänsyn tas till den kompensation som bortschaktat material ger, så bedöms nettolasten från byggnaden variera mellan ca 10 och 13 kPa. Detta har inkluderat ett normalt nyttjande av byggnaden med normala tillkommande laster. De olika begränsningarna, 0 kPa, 13 kPa, 20 kPa och 50 kPa regleras med planbestämmelser i plankartan.

Eftersom beräknade säkerhetsfaktorer uppnår kraven för tillfredsställande stabilitet, bedöms det inte finnas risk för bakåtgripande skred även om de kritiska glidyterna når lerlager som består av kvicklera med hög sensitivitet. Detta gäller även geometrier söder och norr om detaljplaneområdet. Det bedöms därför under nuvarande förhållanden inte finnas risk för bakåtgripande skred utanför detaljplanen som skulle kunna påverka planområdet.

Känslighetsanalysen visar att en kraftig höjning av portryck i lerans underkant enbart har mycket begränsad påverkan på släntstabiliteten. Beräknade säkerhetsfaktorer för den lokala glidyten vid ån hamnar dock i kombinerad analys precis under gränsen för tillfredsställande stabilitet vid nyexploatering. Eftersom den valda portrycksökningen på 20 kPa är betydligt högre än förväntade portrycksvariationer, så påverkar resultatet inte ovanstående bedömning; att släntstabiliteten bedöms vara tillfredsställande i samtliga beräkningssektioner under nuvarande.

Grundläggning och sättningar

För detaljplanen ges inga detaljerade grundläggningsrekommendationer. Med ledning av resultaten från undersökningarna kan grundläggningen av nya byggnader inom detaljplanen komma att behöva utföras med kompensation eller pålning. Lämplig grundläggning får studeras mer i detalj i samband med projekteringen av enskilda byggnader.

Lerans konsolideringsförhållanden har undersökts i vissa undersökningspunkter. Generellt visar konsolideringsdiagrammen att leran vid befintlig anläggning och vid det södra delområdet är överkonsoliderad för uppmätta portryck, vilket innebär att leran bedöms klara viss ytterligare belastning utan risk för långtidssättningar. I det norra delområdet vid sektion C är leran normalkonsoliderad vilket innebär att leran inte kan belastas ytterligare utan risk för sättningar. Troligtvis är det norra delområdet delvis utfyllt och det kan inte uteslutas att det kan pågå sättningar för befintlig last inom utfyllda partier.

Detta område, norr om befintlig anläggning, har till synes mest geotekniska utmaningar och föreslås därför som naturmark.

Förorenad mark

Den miljötekniska markundersökningen (Relement Miljö Väst AB, 2024-06-14) visar inga indikationer på markförorening. Samtliga analyserade föroreningar ligger med god marginal under referensvärden. Platsens historik har beaktats genom provtagning av aromater, alifater och bensenrelaterade föroreningar kopplade till drivmedelsstationerna i väster. Det finns inte heller några indikationer på förhöjd förekomst av PFAS jämfört med andra områden. Bedömningen är att marken är lämplig för föreslagen markanvändning (känslig markanvändning). Verksamheten på platsen regleras genom miljötillstånd och övriga tillämpliga föreskrifter, inklusive krav på provtagning i den löpande driften.

Det bedöms att schaktmassor från arbetet kan användas för återfyllning inom området. I det fall massor ska köras till godkänd mottagare hanteras de som så kallade KM-massor (<KM). Planerade arbeten bedöms kunna utföras enligt plan och massorna kan utan risk mellanlagras inom de aktuella fastigheterna.

I samband med byggnation och masshantering är det lämpligt att miljökontroll genomförs och vid eventuell upptäckt av förorening ska tillsynsmyndigheten kontaktas omgående.

Hydrologiska förhållanden

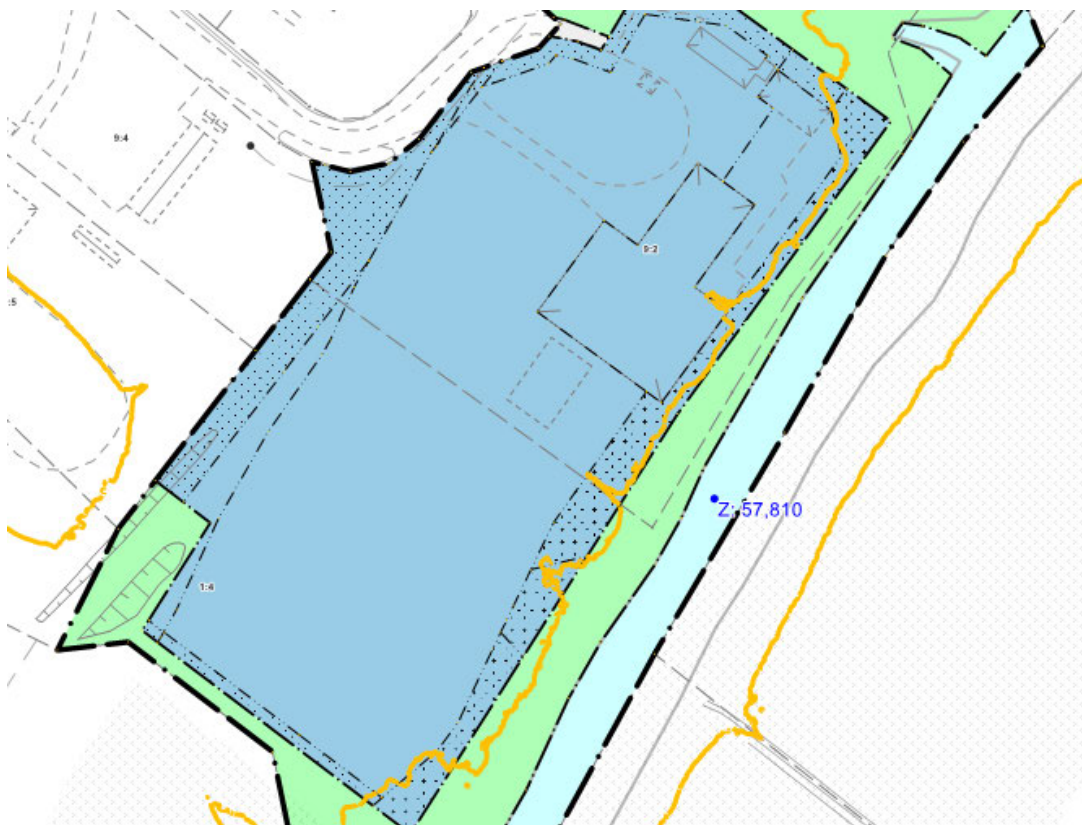
Den övre grundvattennivån (0-portrycksnivån) bedöms under mätperioderna ha varit belägen mellan ca 1 och ca 3,5 m under markytan. Portrycket har i stort sett en hydrostatisk fördelning mot djupet inom undersökningsområdet, förutom i en punkt, där trycknivån i lerans underkant motsvarar en fri vattenyta ca 1,7 m över den övre grundvattennivån. För ytor med låga marknivåer längs ån bedöms vattentrycket i underkant lera vara artesiskt. Djup till torrskorpelerans underkant indikerar att grundvattenytan under torrperioder kan sjunka till mellan ca 3 och ca 5 m djup under markytan.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

För Stora och Östra Hästefjorden samt Frändeforsån saknas planeringsnivåer utifrån framtida vattennivåer. För Väneren används Länsstyrelsens faktablad som visar på en möjlig höjning av 3,23 meter mellan *medelvattennivå* och *beräknad högsta vattennivå*. I denna möjliga höjning räknas in klimatscenario, vinduppstuvning och landhöjning.

Om samma möjliga höjning används för Frändeforsån ges en nivå av 61,04 meter över havet. Inom denna zon där vattnet kan förväntas stiga ligger lövskogsbården som avses sparas från exploatering. Zonen regleras med mark som endast får förses med stängsel.



Kartbilden visar planområdet med den beräknade högsta nivån (i orange), referenshöjden i ån och förhållandet med prickmarken. Stigande vatten från Frändeforsån bedöms således inte utgöra ett hinder för verksamheten inom planområdet.

Risk för olyckor

Med anledning av det relativt nära avståndet mellan planområdet och farligt godsleder samt drivmedelsstation har det tagits fram en riskbedömning (Bengt Dahlgren Brand och Risk AB, 2024-06-07).

Farligt gods transporteras på E45 som är belägen cirka 110–120 meter från planområdet. Individrisken från E45 är acceptabelt låg vid aktuellt avstånd, vilket gör att det inte bedöms finnas en förhöjd risk för människor eller anläggningen inom planområdet. Farligt gods transporteras även på Göteborgsvägen till verksamheten inom planområdet. Frekvensen av dessa transporter är inte hög och såväl transporten som verksamheten hanterar aktuellt ämne.

Riskenivån med hänsyn till den närliggande drivmedelsstationen bedöms även den som låg. Detta eftersom en stor pölbrand förväntas ge upphov till ca 38 meter i riskhantlingsavstånd och aktuellt planområde ligger ca 100–110 meter från stationens lossningsplats.

Då drivmedelsstationen även har gasförsäljning beaktas även ett scenario med brandfarlig gas som kan ge upphov till konsekvenser som jetflamma, BLEVE eller gasmolnsexplosion. Aktuellt planområde är beläget ca 90 meter från gasstationen. Sannolikheten för att ett olycksscenario skulle uppstå vid aktuell station bedöms som osannolikt.

Miljö

Strandskydd

Förutsättningar

För Frändeforsån gäller strandskyddet 100 meter från strandlinjen. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt säkra allmänhetens tillträde till stränderna och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

För merparten av det aktuella planområdet återfinns en gällande stadsplan från 1973. Stadsplanen antogs innan strandskyddslagstiftningen trädde i kraft 1975 vilket innebär att strandskyddsfrågan inte tidigare prövats. Vid framtagandet av en ny detaljplan inträder således strandskyddet med 100 meter, för såväl kvartersmark som allmän plats, och strandskyddsfrågan behöver då prövas. För ett mindre område i den södra delen av planområdet gäller strandskydd, eftersom området tidigare har legat utanför gällande stadsplan. Området tas med i denna detaljplan eftersom det ingår i den berörda fastigheten. Området föreslås planläggas som allmän plats.



Bilden visar med blåstreckad linje det område där strandskyddet inträder, 100 meter från strandkanten.

För att upphäva eller ge dispens från strandskyddet krävs det särskilda skäl i enlighet med 7 kap. 18c, 18d §§ Miljöbalken. Vidare måste intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väga tyngre än strandskyddsintresset, 4 kap. 17 § Plan- och bygglagen.

Allmänhetens möjlighet att idag röra sig närmast strandområdet finns, men är osäkert tryggt eftersom kvartersmarken i gällande stadsplan gäller ända ned till ån och även norr om befintlig verksamhet.

Planförslag

Delar av detaljplanen är sedan tidigare privatiserad, trots att den utgör allmän plats. Samtidigt planläggs tidigare kvartersmark som allmän plats, vilket netto gör att andelen planlagd kvartersmark ökar med cirka 4 500 kvadratmeter. Dessa är nödvändiga för att säkerställa och utveckla funktionen av befintlig verksamhet.

Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs inom den föreslagna kvartersmarken. I den norra delen av kvartersmarken, inom fastigheten Esslingetorp 9:2, är marken redan ianspråktagen av befintlig verksamhet. Området är instängslat och gränsen mot föreslagna allmän platsmark i norr följer stängslet, vilket tydligt avgränsar den mark som är ianspråktagen. Enligt flygfoton kan tolkas att verksamheten varit instängslad sedan den uppfördes på 1970-talet. Det dispensskäl som bedöms vara tillämpligt är att marken har tagits i anspråk på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18 e § punkt 1 miljöbalken).

Den södra delen av kvartersmarken inom Esslingetorp 1:4 har tidigare varit planlagd som parkmark och inte varit ianspråktagen. Verksamheten i norr behöver utvecklas och detta södra område har bättre geotekniska förutsättningar än området norr om verksamheten. Det dispensskäl som bedöms vara tillämpligt är utvidgning av pågående verksamhet (7 kap. 18 e § punkt 4 miljöbalken). Denna plats bedöms som mest lämplig med hänseende till det funktionella sambandet inom verksamheten vilket skapar en effektiv markanvändning i stället för att ny mark tas i anspråk på annan plats. Det bedöms inte heller som samhällsekonomiskt försvarbart att förlägga en utvidgning av verksamheten på en plats som inte innefattas av strandskydd.

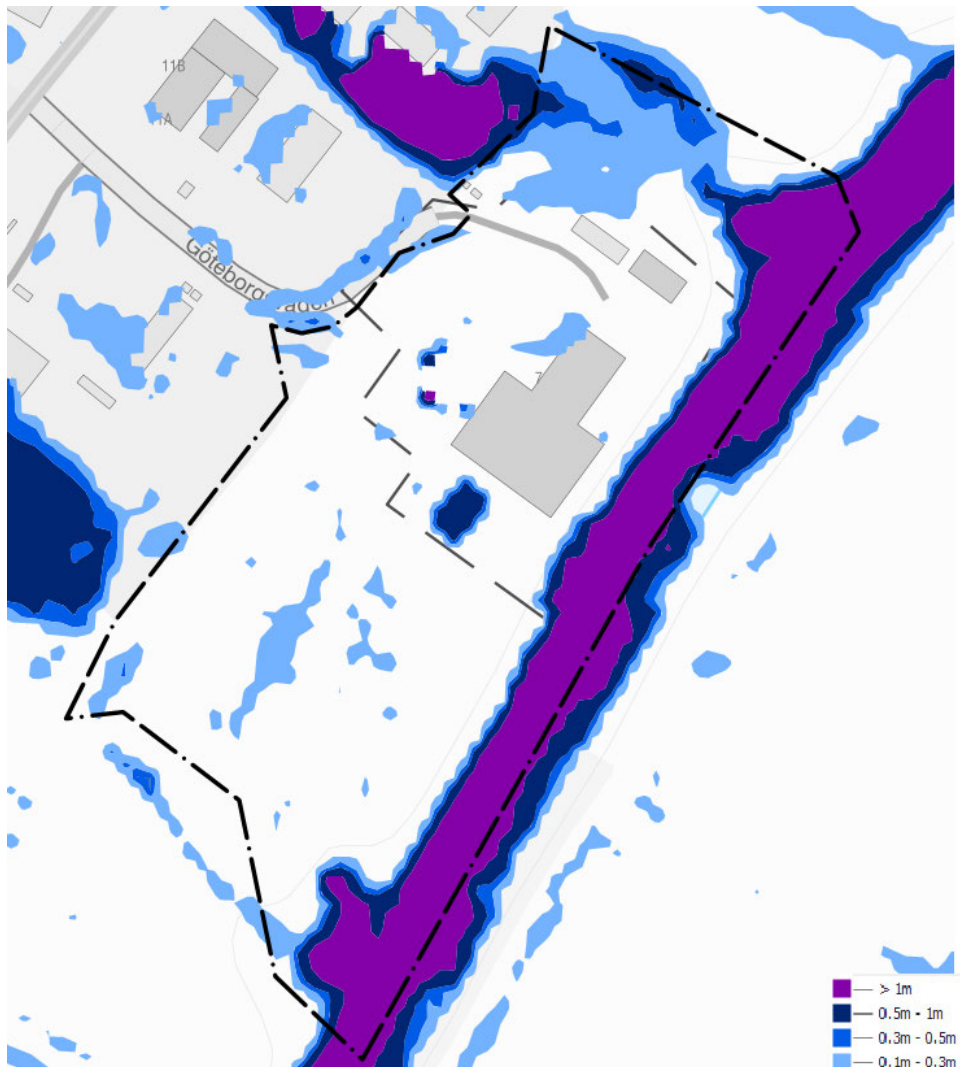
I planförslaget säkerställs en fri passage närmast ån, vilket är en klar förbättring jämfört med nollalternativet (gällande stadsplan) och gynnar såväl allmänheten som djur- och växtliv. Den fria passagen planläggs som allmän plats, natur.

Sammantaget bedöms intresset av att säkerställa och utveckla funktionen av befintlig verksamhet väga tyngre än strandskyddsintresset inom kvartersmarken. Samtidigt förbättrar planförslaget allmänhetens tillgänglighet och säkerställer en kantzon för djur- och växtliv närmast ån.

Skyfall

Dagvatten är vatten som tillfälligt och ibland i stora mängder rinner på markytan. Det mesta av dagvattnet är regn eller smältvatten, men det kan också komma från marken när grundvatten tillfälligt tränger upp.

Enligt kommunens skyfallskartering kan tydas att vid ett 200-årsregn finns det vissa platser inom fastigheten som påverkas i begränsad omfattning. Den stora sänkan i norr planeras som naturmark och de djupa punkterna inom fastigheten hanteras av verksamheten. I övrigt anses ytor med 0,1-0,3m kunna hanteras vid byggskedet genom normalt lokalt omhändertagande.



För framfartsvägen till fastigheten påvisas inte några riskabla nivåer. Enligt karteringen kan ett vattendjup motsvarande 0,1–0,3m uppkomma vid vändplanen, vilket är en nivå, i enlighet med kommunens förslag på översvämningsprogram, räddningstjänst bedöms kunna köra i.

Utifrån den miljötekniska markundersökningen påvisas att uppmätta föroreningshalter i jorden underskrider Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM). Detta gör att dagvattnet inte riskerar att förorenas ytterligare innan det når recipient. Läs mer under miljökvalitetsnormer/vatten.

Naturvärden

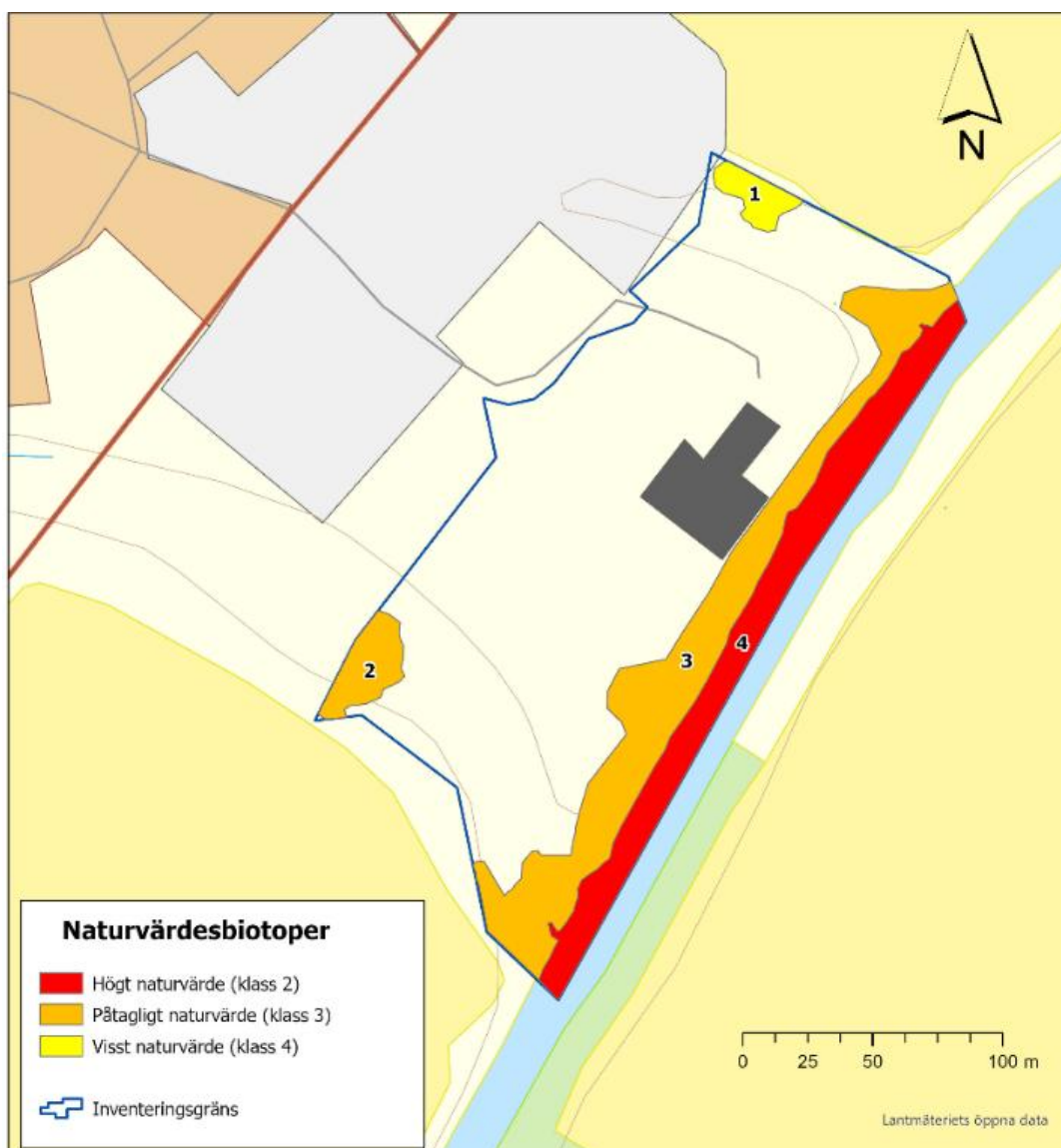
En naturvärdesinventering (NVI) har utförts av Rådhuset Arkitekter, daterad 2024-08-21. Området inventerades den 16 april, 7 maj och 11 juni 2024. Inventeringen utfördes i detta fall med detaljeringsgrad detalj, vilket innebär att alla naturvärdesbiotoper ner till

en minsta karteringsenhet på 100 m² har avgränsats och redovisats. Enligt standarden ingår alltid naturvärdesklass 4 vid detaljeringsgrad detalj.

I NVI:n ingår också fördjupade inventeringar av artförekomster avseende invasiva främmande arter och fåglar och ett utlåtande om kontinuerlig ekologisk funktion (KEF) kan upprätthållas samt förslag på skyddsåtgärder för fåglar.

Inventeringsområdet är ca 2,5 ha och är i norra delen ianspråktaget för en samhällsviktig verksamhet. Stora delar av den södra delen utgörs av ett flackt område som delvis har använts för uppläggning av schaktmassor. Längs Frändeforsån finns en smal bård med lövskog.

Vid inventeringen påträffades fyra naturvärdesbiotoper, varav en med högt naturvärde (å, med beteckning 4), två med påtagliga naturvärden (lövduke, med beteckning 2 samt lövskog, med beteckning 3) samt en med visst naturvärde (lövduke, med beteckning 1). Fyra värdeelement noterades (tre flerstammig sälk och en flerstammig vitpil). Inga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet noterades.



Karta med naturvärdesobjekten med det nummer som hänvisas till i rapporten.



Karta med de noterade värdeelementen.

Sju naturvårdsarter noterades vid inventeringen, varav fem fågelarter och två kärlväxter. Fågelarterna var gråkråka (NT), grönfink (EN), björktrast (NT), fiskmå (NT) och sävsparv (NT). Kärlväxterna utgörs av skogsalm (CR) och ask (EN)

Bestånd med de invasiva främmande arterna parkslide, blomsterlupin och vresros noterades vid inventeringen.

Vid inventering av fåglar noterades totalt 20 arter, varav fem är rödlistade.

För att behålla den ekologiska funktionen (KEF) för de arter som har sina livsmiljöer i Frändeforsåns strand- och vattenområde är det av stor vikt att bården med lövskog inte tas bort i samband med exploatering i området. De rödlistade fågelarterna grönfink (EN), gråkråka (NT) och björktrast (NT) förekommer fortfarande allmänt i landskapet och lämpliga häckningsmiljöer bedöms finnas i närområdet. Vid fågelinventeringen observerades även sävsparv (NT) som troligen häckar området. Arten bedöms vara

välspriidd i omgivningen och i Vänersborgs kommun. Om en exploatering sker i områdets södra del bedöms ändå en kontinuerlig ekologisk funktion kunna upprätthållas för de berörda rödlistade fågelarterna.

NVI:n föreslår ett antal skyddsåtgärder vid genomförandet av detaljplanen: restriktionstider för avverkning av träd och buskar, val av belysning, uppsättning av fågelholkar och återplantering och nyplantering av träd.

Planförslag

Planförslaget beaktar inventerade naturvärden i största möjliga mån. Ån med högt naturvärde planläggs som vattenområde. Lövskogen längs ån med påtagligt naturvärde planläggs till största del som allmän plats, natur. Den del av lövskogen som behöver ingå i kvartersmarken och kunna stängslas in planläggs med korsmark (endast stängsel får uppföras), att marken ska vara genomsläpplig samt att träd endast får fällas om det är sjukt för att kunna bevara naturvärdena. Lövdungarna (biotop 1 och 2) planläggs som allmän plats, natur.

Tre av fyra värdeelement bevaras genom planläggning av allmän plats, natur.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Miljökvalitetsnormerna för luft har inte uppmätts överstiga riktvärdena någonstans i Vänersborg. Den nya detaljplanen medför inte att de gällande miljökvalitetsnormerna för luft enligt 5 kap. miljöbalken påverkas.

Vatten

Av Vatteninformationssystemet VISS framgår att inventeringsområdet ligger inom delavrinningsområdet "Ovan Krokån", som ligger inom huvudavrinningsområdet Göta älv (108). Avrinning sker till ytvattenförekomsten Frändeforsån – mynningen i Dalbergså till Östra Hästefjordens utlopp.

Status

Den ekologiska statusen för vattenförekomsten är måttlig, där de *fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna* generellt anses goda, *konnektiviteten* som dålig och de *biologiska kvalitetsfaktorerna* som måttliga.

Förenklat styrs den *ekologiska statusen* av *biologi* (exempelvis bottenfauna, fisk, växtplankton/vegetation) och *hydromorfologi* (flöde, livsmiljöer, strandzoner). De *fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna* påverkas av föroreningar, syrehalt, näringsämnen (exempelvis fosfor och kväve), temperatur, pH med mera. *Konnektivitet* handlar om hur lätt fisk och andra organismer kan röra sig längs vattendraget. De *biologiska kvalitetsfaktorerna* handlar om livet i vattnet, exempelvis fisk, växter, smådjur och alger.

Kvalitetskravet för den ekologiska statusen är måttlig för år 2039. Jordbruket orsakar sämre än god ekologisk status genom betydande påverkan av näringsämnen, varför kvalitetskravet innebär ett undantag från att nå god ekologisk status. Det har bedömts omöjligt att nå god ekologisk status i vattenförekomsten utan att skada samhällsintresset jordbruk. Jordbruket uppfyller samhällsekonomiska behov som inte kan fyllas på annat

sätt som är bättre för miljön. Alla möjliga åtgärder för att minska belastningen från jordbruket behöver fortfarande genomföras då även det mindre stränga kravet innebär ett krav på viss förbättring av status för näringsämnen.

Utöver punktkällorna jordbruk och enskilda avlopp berörs Frändeforsån av fyra påverkanskällor med betydande påverkan på vattenförekomstens ekologiska status: Förorenade områden (Hvena kvarn), atmosfärisk deposition, förändring av konnektivitet genom dammar, barriärer och slussar - för vattenkraft samt förändring av konnektivitet genom dammar, barriärer och slussar - okända eller föråldrade. I aktuellt planförslag finns det inte möjlighet att reglera åtgärder som påverkar nämnda påverkanskällor.

Den kemiska statusen för vattenförekomsten uppnår ej god, med undantag för *bly- och kadmiumföroreningar*. Detta beror på långväga luftburna föroreningar som är av sådan omfattning och karaktär att det i dagsläget saknas tekniska förutsättningar att åtgärda det. Kvalitetskravet för den kemiska statusen är god, med undantag för förekomsten av polybromerade difenyletrar och kvicksilver vars halter bedöms överskrida gränsvärdet i fisk i samtliga vattenförekomster.

Den *kemiska statusen* påverkas av vilka miljögifter som tillförs vattendraget och om halterna av de prioriterade ämnena överskrider sina gränsvärden.

Dagvattenpolicy

Mot denna bakgrund behöver dagvattenhanteringen inom planområdet utformas så att den varken medför försämring av vattenförekomstens status eller försvårar möjligheten att nå gällande miljökvalitetsnormer. Utgångspunkten är att dagvatten ska hanteras enligt kommunens dagvattenpolicy och tillhörande trestegsmodell, där dagvatten i första hand omhändertas lokalt genom infiltration eller lokal fördröjning, i andra hand genom flödesutjämning och rening, och i tredje hand genom kontrollerad avledning av den mängd som återstår.

Policyn anger också att den naturliga vattenbalansen ska eftersträvas och att lokalt omhändertagande av dagvatten ska genomföras där det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Föroreningsbelastningen ska i första hand begränsas vid källan.

Principlösningen för dagvatten inom planområdet utgår från att takvatten i första hand omhändertas lokalt i mark och grönytor genom infiltration, i linje med kommunens dagvattenpolicy och trestegsmodellen. Inom Esslingetorp 9:2, där befintlig verksamhet finns, är hårdgörandegraden i dag cirka 40 procent och resterande ytor är i huvudsak permeabla, vilket ger goda förutsättningar för lokalt omhändertagande. Mot denna bakgrund finns det skäl att anta att en liknande nivå av genomsläppliga ytor kan upprätthållas även framöver för hela kvartersmarken, vilket normalt innebär att behovet av åtgärder i trestegsmodellens andra och tredje steg bedöms begränsat. Samtidigt ska dagvattenhanteringen utformas så att kompletterande fördröjning och vid behov rening kan användas om lokala förhållanden eller den slutliga utformningen av hårdgjorda ytor visar att infiltration inte är lämplig eller inte räcker, vilket också ligger i linje med policyns principer om metodval utifrån markens förutsättningar och att andra lösningar kan behövas när lokalt omhändertagande inte är möjligt.

Sammantaget bedöms dagvattenmängderna som normala och förutsättningarna för infiltration som goda inom planområdet, men frågan ska även fångas upp i bygglovsskedet så att den byggnadsspecifika dagvattenhanteringen kan prövas och konkretiseras utifrån den slutliga placeringen av byggnader, ytor och avvattningsprinciper.

Planförslag

I detaljplanen säkerställs den naturliga vegetationszonen (cirka 7 – 16 meter) närmast Frändeforsån genom allmän plats, natur. Även inom kvartersmarken planläggs en cirka 5 – 11 meter bred zon där endast stängsel får uppföras. Denna zon ska också vara genomsläpplig enligt planbestämmelse b₁. Dessa två zoner behövs för långsiktigt bibehålla en genomsläpplig zon som kan bidra till infiltration och fördröjning samt ge en renande effekt genom mark- och vegetationskontakt innan vatten når recipienten, vilket ligger i linje med policyns inriktning att omhänderta dagvatten lokalt och eftersträva naturlig vattenbalans. Att bibehålla en kantzon stärker de ekologiska och biologiska faktorerna för den ekologiska statusen. En bibehållen kantzon innebär en klar förbättring jämfört med gällande stadsplan där denna zon är kvartersmark utan exploateringsbegränsning. En buffertzona innebär också en säkerhet av att planförslaget inte innebär något ingrepp i vattenområdet, vilket är positivt för konnektiviteten och de biologiska kvalitetsfaktorerna och en förbättring jämfört med förutsättningarna i gällande stadsplan.

Den stora sänkan i norra delen av planområdet planläggs som allmän plats, natur. Detta innebär att ytan i huvudsak kan hållas genomsläpplig och därmed bidra till infiltration, ytlig fördröjning och en robust dagvattenhantering, även vid större regn, vilket stödjer policyns inriktning att dagvatten om möjligt ska hanteras i öppna system och ses som en hydrologisk resurs. Tidigare var sänkan planlagd som kvartersmark. Kvartersmarken har i stället flyttats och utökats söderut, där dagvattenmängderna är mindre och möjligheterna att hantera dagvattnet är bättre.

Den miljötekniska markundersökningen påvisar att uppmätta föroreningshalter i jorden underskrider Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM). Detta gör att dagvattnet inte riskerar att förorenas ytterligare innan det når recipient. Detta innebär att den kemiska statusen inte riskerar att försämrats. Inom markanvändningen möjliggörs för verksamheter med miljötillstånd. Eventuella utsläpp kopplade till den verksamheten hanteras inom ramen för tillstånd och tillsyn. Detta är två viktiga faktorer till varför förutsättningarna att nå miljö kvalitetsnormerna inte bedöms försämrats.

Planförslaget berör inte vattenförekomstens punktkällor eller påverkanskällor och det finns inte möjlighet att reglera åtgärder som påverkar dessa.

Bedömning

Sammantaget bedöms detaljplanen, med planbestämmelser om genomsläpplig zon närmast vattenförekomsten, bibehållen genomsläpplig naturmark i norra delen samt en dagvattenhantering som följer kommunens dagvattenpolicy och trestegsmodell inte medföra försämring av vattenförekomstens status och inte heller försvåra möjligheten att nå gällande miljö kvalitetsnormer. Jämfört med nollalternativet (gällande stadsplan) förbättras förutsättningarna för flera av kvalitetsfaktorerna.

Trafik

Till befintlig verksamhet är antalet persontransporter cirka två per vardag och en gods-transport per vecka. Detta bedöms inte förändras utifrån planförslaget. Vid E45 finns det en oönskad gångpassage som möjliggör för fotgängare att ta sig ned mot planområdet. Utifrån trafikmängden längs lokalgatan till planområdet bedöms fotgängare kunna sam-
sas med biltrafiken.

MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

Motiv till reglering

Allmän plats

Natur. Motiveras av att området inte är lämpligt att bebygga och behövs regleras med naturmark för att även skydda naturvärden och allmänhetens tillgänglighet (2 kap. 7 § PBL).

Gata. Motiveras av behovet att säkra framfartsväg till verksamheten (2 kap. 7 § PBL).

Kvartersmark

Tekniska anläggningar (E). Användningen motiveras av syftet med detaljplanen att utveckla och säkerställa funktionen av befintlig verksamhet.

Transformatorstation (E₁). Användningen motiveras av behovet att försörja området med ström (2 kap. 5 § PBL).

Marken får inte förses med byggnad (prickmark). Bestämmelsen motiveras av behovet att reglera omfattningen av bebyggelsen för att skapa en god stadsbild (2 kap. 3 § PBL). På denna mark ska exempelvis bygglovspliktiga anläggningar och varaktiga konstruktioner tillhörande verksamheten som inte är avsedda att konstrueras så att människor kan uppehålla sig i den få uppföras. Här får även stängsel uppföras.

Marken får endast förses med stängsel (korsmark). Bestämmelsen motiveras av behovet att kunna stängsla in verksamheten. Dessutom för att ta hänsyn till jord- och bergförhållandena (2 kap. 5 § PBL).

Marken ska vara genomsläpplig (b₁). Bestämmelsen motiveras av behovet att kunna fördröja dagvatten inom fastigheten (2 kap. 5 § PBL).

Maximal ytlast är xx kPa (b₂-b₄). Bestämmelsen motiveras av behovet att reglera omfattningen av bebyggelsen för att ta hänsyn till jord- och bergförhållandena (2 kap. 5 § PBL).

Utöver stängsel får marken inte belastas ytterligare (b₅). Bestämmelsen motiveras av behovet att reglera omfattningen av bebyggelsen för att ta hänsyn till jord- och bergförhållandena (2 kap. 5 § PBL).

Strandskyddet är upphävt (a₁). Bestämmelsen motiveras av syftet med detaljplanen att utveckla och säkerställa funktionen av befintlig verksamhet.

Högsta nockhöjd på byggnaden är xx,x meter över angivet nollplan (h₁). Bestämmelsen motiveras dels av syftet med detaljplanen att utveckla och säkerställa funktionen av befintlig verksamhet, dels utifrån behovet att reglera omfattningen av bebyggelsen för att ta hänsyn till jord- och bergförhållandena (2 kap. 5 § PBL). Höjden motsvarar befintliga byggnaders nockhöjder.

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u₁). Bestämmelsen motiveras av behovet att ordna samhällsservice (2 kap. 5 § PBL).

Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk (n₁). Bestämelsen motiveras utifrån behovet att skydda naturvärden på platsen (2 kap. 6 § PBL).

Vattenområde

Vattenområde. Motiveras av att det ingår i nuvarande detaljplan, fastigheten och att det i huvudsak ska vara ett öppet vatten. Långsiktig god hushållning av vatten (2 kap. 3 § PBL).

GENOMFÖRANDE

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldighet inlösen, huvudman

Mark som avsätts till allmän plats är idag i kommunens ägo.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelningsbestämmelser

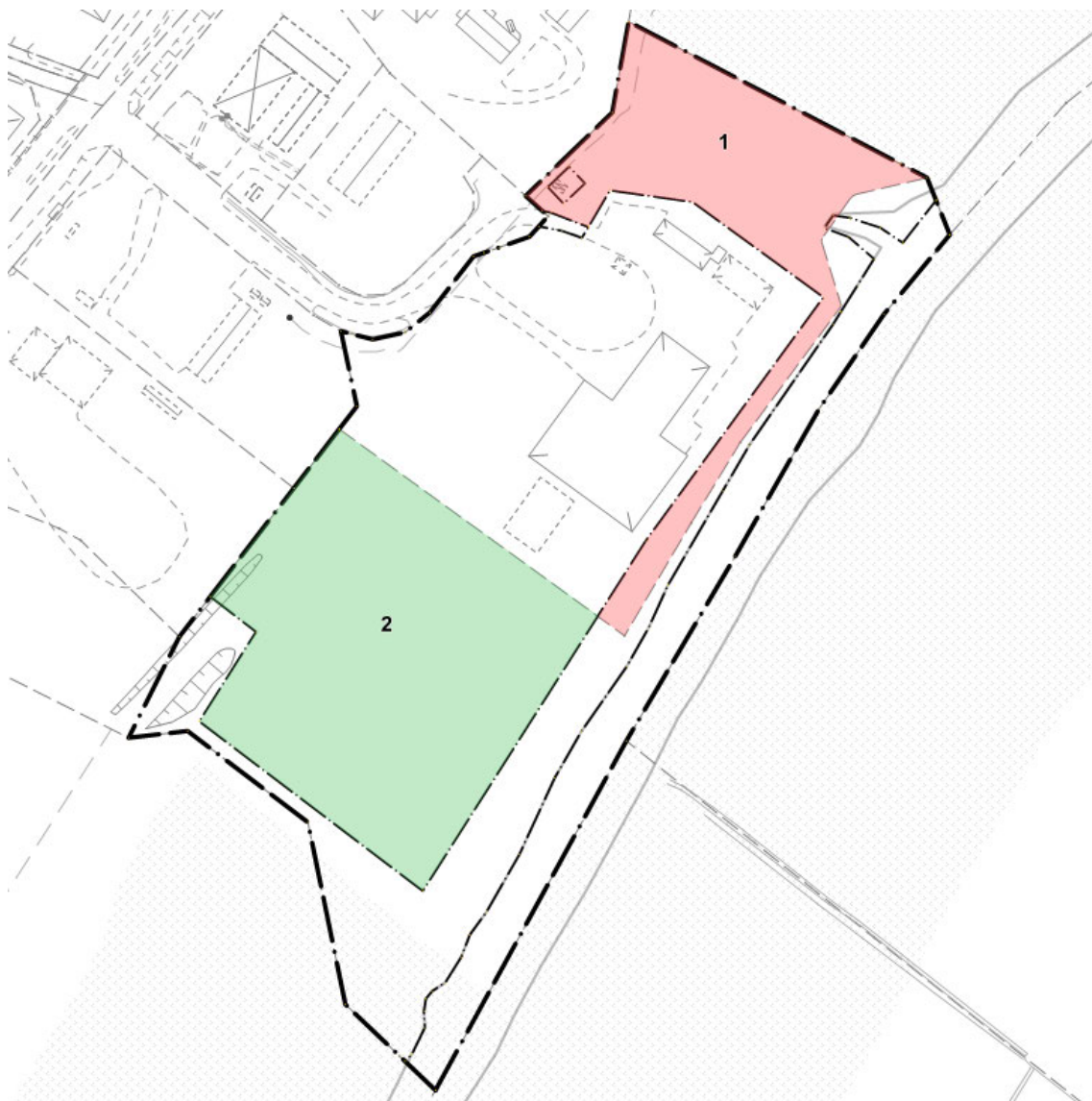
Det finns inte sedan tidigare eller föreslås inte genom denna detaljplan några fastighetsindelningsbestämmelser.

Förändrad fastighetsindelning

Inga enskilda fastighetsägare utanför planområdet kommer att påverkas av detaljplanen med avseende på fastighetsindelning, avstående, upplåtelse eller inlösen av mark. En fastighetsreglering kommer behöva genomföras inom samma ägares hand (kommunen) för att föra över mark från allmän plats till kvartersmark och vice versa.

Detaljplanen föreslår att ett område (1) om cirka 4 890 kvadratmeter som idag tillhör fastigheten Esslingetorp 9:2 övergår från kvartersmark till allmän plats tillhörande Esslingetorp 1:4 genom en fastighetsreglering, enligt nedanstående bild.

Detaljplanen föreslår att ett område (2) om cirka 9 380 kvadratmeter som idag tillhör fastigheten Esslingetorp 1:4 övergår från allmän plats till kvartersmark tillhörande Esslingetorp 9:2 genom en fastighetsreglering, enligt nedanstående bild.



Fastighetsbildning sker på initiativ av sökanden.

Rättigheter

Inom planområdet finns för en mycket begränsad del ledningsrätten 1461–2021/1.1. Denna avses vara kvar. U-område avsätts i planen för att säkra detta område.

Esslingetorp 9:2 och Esslingetorp 1:4 belastas av nyttjanderätt 27/136, avloppsledning för samhällets dränering. Rättigheten har inte lokaliserats. Med all sannolikhet är inte rättigheten aktuell idag och skulle kunna avregistreras.

Esslingetorp 9:2 belastas av avtalsservitut D-2015-00387195:1 som är en rättighet till förmån för Vattenfall Eldistribution AB. Ledningen avses flyttas och bekostas av exploatören. En förfrågan har ställts till Vattenfall under februari månad. Ledningen planläggs därför inte med prickmark och u-område. Inför antagandet av detaljplanen behöver offerten vara godkänd.

Vattenfall Eldistribution har även en elledning längs med planområdesgränsen i väster (i fastighetsgräns mot Esslingetorp 9:4 och Esslingetorp 9:5). Denna saknar rättighet, vilket nätägaren bör ordna. Denna ligger inom utrymme med prickmark, vilket kompletteras med u-område.

Esslingetorp 9:2 belastas av avtalsservitut 15-IM5-50/136.2 som är rättighet för brunn till förmån för Esslingetorp 8:5, 8:6, 8:7, 8:8 och 8:9 (dagens fastighetsbeteckningar). Rättigheten gäller förmodligen utanför kvartersmarken, varför den inte påverkar planförslaget negativt.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

För elledningar och elanläggningar ansvarar Vattenfall Eldistribution AB. Lämplig anslutningspunkt för den nya bebyggelsen anvisas av nätägaren. Nätägaren ansvarar för att nödvändiga ledningsrätter/servitut m.m. säkerställs.

Ledningar till pålgrundade byggnader bör förses med flexibla kopplingar med hänsyn till förväntade differenssättningar.

Inom planområdet planläggs befintlig transformatorstation, med viss buffertzona, för just det ändamålet. Området är cirka 7 x 9 meter.

Elledningen i öst-västlig riktning över Esslingetorp 9:2 (D-2015-00387195:1) och Esslingetorp 1:4 avses flyttas norr om verksamheten. En förfrågan ställdes till Vattenfall i februari.

Utbyggnad allmän plats

I planförslaget avsätts tidigare planlagd kvartersmark som allmän plats, natur. Planläggningen medför inget ökat underhållskrav eftersom användningen natur används för grönområden som inte är anlagda och som inte kräver någon omfattande skötsel. Användningen används ofta för att säkerställa att ett område bevaras som grönområde.

Ekonomiska frågor

Här redovisas den ekonomiska bedömningen kopplad till handläggandet och genomförandet av detaljplanen.

Planekonomisk bedömning

Sökanden står för samtliga kostnader för framtagande av detaljplanen. Kommunens initiala bedömning av tidsåtgången för handläggningen av detaljplanen var 308 timmar. Fram till granskningen har cirka 200 timmar upparbetats vilket är mindre än den initiala bedömningen.

Att genomföra planen innebär kostnader för lantmäteriförrättning.

Planavgift

Detaljplanen har bekostats av exploatören, varför kommunen inte ska ta ut någon planavgift för åtgärder som är i enlighet med denna detaljplan.

Ersättningsanspråk

Kommunen bedömer att detaljplanen inte kan antas innebära en sådan skada att en fastighetsägare eller rättighetshavare kan ha rätt till ersättning eller inlösen av fastighet enligt plan- och bygglagen (2010:900).

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planförslaget handläggs enligt följande tidplan:

- Samråd fjärde kvartalet 2025. Samrådet gäller ett första förslag, där tillfälle ges för sakägare att komma med synpunkter och ändringsförslag. Därefter kan förslaget omarbetas.
- Granskning andra kvartalet 2026. Granskningen gäller ett reviderat förslag. Under granskningstiden kan ytterligare synpunkter lämnas av sakägare på det omarbetade förslaget innan det går till beslut för antagande.
- Byggnadsnämnden antar planen andra/tredje kvartalet 2026.
- Planen får laga kraft tre veckor efter att beslut om antagande anslagits på kommunens digitala anslagstavla under förutsättning att beslutet inte överklagas.

Prövning enligt annan lagstiftning

Vid pålning och anläggande av byggnader med djup grundläggning kan bortledning av grundvatten under anläggningsskedet och/eller driftskedet bli aktuellt. Åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap. miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens natur- och vattenavdelning.

Åtgärder som till exempel grävning eller utfyllnad inom ett vattenområde är vattenverksamhet och är som utgångspunkt alltid tillstånds- eller anmälningspliktig. Det finns undantag från tillstånd- och anmälningsplikt.

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Upplysningar

Kommunens dagvattenpolicy ska följas när planområdet byggs ut.

KONSEKVENSER

Fastigheter och rättigheter

Inga enskilda fastighetsägare utanför planområdet kommer att påverkas av detaljplanen med avseende på fastighetsindelning, avstående, upplåtelse eller inlösen av mark. En

fastighetsreglering kommer behöva genomföras inom samma ägares hand för att föra över mark från allmän plats till kvartersmark.

Eftersom det planeras för annat än enskilt ändamål finns inlöSENSKYLDIGHET för kommunen om fastighetsägaren begär inlösen. I detta fall är kommunen fastighetsägare vilket gör att planläggningen inte innebär några konsekvenser i denna fråga.

Natur

Grönområde

Planområdet innebär ett ingrepp i befintlig allmän plats, park. Idag är denna yta i praktiken inte tillgänglig för allmänheten eftersom den inte är skötts på ett sådant sätt. Istället avsätts ett större område i norra delen av planområdet som allmän plats, natur, där en befintlig upptrampad stig ned till Frändeforsån återfinns. Här finns naturvärden som således bevaras. Det planläggs även för en passage närmast ån.



Foto taget vid Frändeforsån på den upptrampade stigen som säkerställs genom planförslaget.

Miljö

Miljöbedömning

Med utgångspunkt från nedanstående checklista gör kommunen bedömningen att ett genomförande av detaljplan för Esslingetorp 9:2 med flera, inte riskerar att medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. § 11 MB. En strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. MB bedöms därför inte behöva göras.

	Berörs	Kommentarer
Riksintressen/Miljökvalitetsnorm		
Naturvård	Nej	Planområdet berörs inte av riksintresset.

Kulturmiljövård	Nej	Planområdet berörs inte av riksintresset.
Friluftsliv	Nej	Planområdet berörs inte av riksintresset.
Kommunikationer	Nej	Planområdet berörs inte av riksintresset.
Yrkesfiske	Nej	Planområdet berörs inte av riksintresset.
Försvaret	Nej	Planområdet ligger inom riksintresset, men berörs inte i egentlig mening.
Geografiska best. (4 kap.)	Nej	Planområdet berörs inte av riksintresset.
Natura 2000	Nej	Planområdet berörs inte av något Natura 2000-område.
MKN luft	Nej	Planförslaget innebär inga ökade utsläpp varför MKN för luft inte bedöms påverkas negativt.
MKN vatten	Ja	Planförslaget bedöms ge neutrala eller svagt positiva konsekvenser för miljö kvalitetsnormen för vatten.
Kulturmiljö och landskapsbild		
Stads- och landskapsbild	Nej	Platsen mellan E45 och Frändeforsån består av verksamhetsbyggnader och tekniska anläggningar. Planförslaget påverkar inte stadsbilden negativt.
Fornlämningar	Nej	Planområdet berörs inte av fornlämningar.
Kulturhistorisk byggnad/miljö	Nej	Planområdet inhyser inte särskild värdefulla byggnader.
Jordbruk MB 3:4	Nej	Planområdet berörs inte av jordbruksmark.
Natur		
Naturresevat	Nej	Planområdet berörs inte av något naturresevat.
Strandskydd	Ja	Strandskyddet inträder. Dispensskäl bedöms finnas.
Växt- och djurliv	Nej	Alla naturvärdesbiotoper undantas byggrätt och är istället planlagda som vattenområde, allmän plats (natur) och med korsmark där endast stängsel får uppföras och träd inte fällas.
Biotopskydd	Nej	Inget generellt biotopskydd berörs av detaljplanen. För inventerade naturvärdesbiotoper, se ovan.
Övriga områdesskydd	Nej	Planområdet berörs inte av något övrigt områdesskydd.
Påverkan på vatten		
Dagvatten	Ja	Genom att ändra markanvändningen från park till kvartersmark kommer sannolikt de hårdgjorda ytorna att öka något jämfört med idag. Befintlig verksamhet på platsen har stor andel infiltrationsbar mark, vilket även kan förväntas på den tillkommande byggrätten. Kommunens dagvattenpolicy visar exempel på hur dagvatten kan fördröjas och ges möjlighet till infiltration på till exempel gräsytor. Den anger att dagvatten ska tas omhand på respektive fastighet. Enligt skyfallskarteringen är inte dagvattnet en större utmaning än att det kan hanteras på ytor inom fastigheten som inte innehar byggrätt. Området närmast Frändeforsån regleras med en planbestämmelse om att marken inte får hårdgöras. Denna yta, tillsammans med infiltrationsmöjligheterna inom verksamhetens tomt, bedöms som tillräcklig för att hantera dagvattnet.
Recipient	Ja	Se ovan.

Grundvatten	Nej	Den övre grundvattennivån bedöms vara belägen mellan ca 1,8 och ca 2,5 m under markytan. Planförslaget innebär ingen tydlig påverkan på detta.
Hälsa (Planens påverkan på människor)		
Buller, trafik	Nej	Planförslaget innebär ingen utökad trafik till planområdet och således inte högre bullernivåer.
Buller, verksamheter	Nej	Planförslaget innebär ingen förändrad markanvändning som innebär ökade bullernivåer.
Luftkvalitet	Nej	Planförslaget innebär ingen förändrad markanvändning som påverkar luftkvaliteten.
Förorenad mark	Nej	Genomförd utredning påvisar att uppmätta värden understiger riktvärden för KM (känslig markanvändning) vilket är den markanvändning planförslaget medger.
Strålning, vibrationer, ljus	Nej	Planförslaget innebär ingen förändrad markanvändning som påverkar berörda aspekter för omgivningen.
Radon	Nej	Planområdet ligger inom normalriskområde för radon.
Säkerhet		
Trafik	Nej	Planförslaget innebär ingen utökad trafik till planområdet.
Brand	Nej	Planförslaget innebär ingen förändrad markanvändning som ökar brandrisken.
Explosion	Nej	Planförslaget innebär ingen förändrad markanvändning som ökar explosionsrisken.
Översvämning eller erosion	Nej	Byggrätten inom planområdet bedöms inte påverkas av översvämningsrisk från Frändeforsån. I den geotekniska utredningen görs ett antagande att på grund av den kraftiga växtligheten längs å-fåran bedöms erosionen i ån vara starkt begränsad.
Ras och skred	Ja	Planförslaget har anpassats utifrån genomförd geoteknisk utredning. All kvartersmark har planbestämmelser som reglerar maximal belastning. Om detta vidtas föreligger ingen förhöjd risk för skred.
Farligt gods	Ja	Planförslaget har beaktats utifrån genomförd riskutredning.
Miljö		
Miljömål regionala/lokala	Nej	Enligt bedömningen tidigare i planbeskrivningen kan konstateras att de lokala miljömålen inte påverkas av planens genomförande.
Planer och program		
Översiktsplaner	Ja	Detaljplaneförslaget är i linje med föreslagna markanvändningar och anpassas till vägreservatet. Gångstråket förstärks genom planlagd naturmark. Den önskade utvecklingen inom planområdet är i enlighet med gällande översiktsplaner och marken bedöms vara lämplig för ändamålet.
Mellankommunala intressen	Nej	Planförslaget är inte av mellankommunalt intresse.
Övrigt		
Barnperspektiv	Nej	Planområdet ligger inte på en plats där barn vistas stadigvarande och i undantagsfall tillfälligt. Planförslaget försämrar således inte barn och ungas upplevelser av

		området. Ingen barnkonsekvensanalys har bedömts nödvändig inom ramen för planarbetet.
--	--	---

Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Planförslaget innebär ingen negativ påverkan på människor, riksintressen eller övriga områdesskydd. Detaljplanen berörs av översvämningsrisk, men eftersom ingen byggrätt inom denna zon föreslås blir konsekvenserna små. De geotekniska utmaningarna har hanterats genom belastningsbegränsningar för all kvartersmark inom planområdet. Naturvärdesbiotoperna får ett förstärkt skydd jämfört med idag.

Utifrån dessa skäl bedöms ingen strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. MB behöva utföras.

Strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas inom kvartersmarken, men inte inom allmän plats. Andelen strandskyddad yta ökar därmed genom planförslaget eftersom strandskyddsfrågan sedan tidigare inte prövats inom gällande stadsplan och således inte varit gällande. Allmänhetens möjlighet att röra sig längs strandområdet stärks genom planförslaget jämfört med dagens förhållanden.

Dagvatten

Genom att ändra markanvändningen från park till teknisk anläggning kommer sannolikt de hårdgjorda ytorna att öka något jämfört med idag. Befintlig verksamhet på platsen har stor andel infiltrationsbar mark. Kommunens dagvattenpolicy visar exempel på hur dagvatten kan fördröjas och ges möjlighet till infiltration på till exempel gräsytor. Den anger att dagvatten ska tas omhand på respektive fastighet. Enligt skyfallskarteringen är inte dagvattnet en större utmaning än att det kan hanteras på ytor inom fastigheten som inte innehar byggrätt.

Området närmast Frändeforsån regleras med en planbestämmelse om att marken inte får hårdgöras. Denna yta, tillsammans med infiltrationsmöjligheterna inom verksamhetens tomt, bedöms som tillräcklig för att hantera dagvattnet.

Miljö kvalitetsnormer

Planförslaget beaktar de olika kvalitetsfaktorerna och ger förutsättningar för att inte försämra miljö kvalitetsnormen. För vissa faktorer förbättras förutsättningarna jämfört med gällande stadsplan, nollalternativet. Konsekvenserna bedöms vara neutrala eller svagt positiva av planförslaget.

Naturvärden

Enligt kommunens naturvårdsstrategi ska naturobjekt oavsett naturvärdesklass skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön, om inte undantag kan ges. För samtliga naturvärdesbiotoper och tre värdeelement stödjer planförslaget ett bevarande.

I naturvärdesinventeringen bedömdes att den kontinuerliga ekologiska funktionen inte påverkades negativt genom exploateringen.

Nollalternativet är att ingen ny planläggning skulle genomföras. I det fallet skulle delar av naturvärdesbiotopen längs ån (lövskogsbård) och lövskogen i norra delen av planområdet inte skyddas mot exploatering.

Hälsa och säkerhet

Geoteknik

Hänsyn har tagits till den geotekniska utredningen i planförslaget. Tillgången till underlag har inom ramen för planarbetet ökat markant och det går i planförslaget påvisa att släntstabiliteten inte påverkas negativt av befintlig verksamhet. Genom planbestämmelser om belastningsbegränsningar påverkar inte tillkommande bebyggelse släntstabiliteten negativt.

Översvämning

Stigande vatten från Frändeforsån bedöms inte utgöra ett hinder för verksamheten inom planområdet.

Sociala

Barn

Barnkonventionen och Agenda 2030 belyser vikten av att barn, unga och kommande generationers rättigheter och behov beaktas och tillgodoses i planeringen. Det är viktigt i planeringen att belysa och ta hänsyn till hur barn och ungdomar kan komma att påverkas. Närmiljön påverkar exempelvis trygghet, lek och integration.

Planområdet ligger inte på en plats där barn vistas stadigvarande och i undantagsfall tillfälligt. Planförslaget försämrar således inte barn och ungas upplevelser av området. Ingen barnkonsekvensanalys har bedömts nödvändig inom ramen för planarbetet.

Riksintresse

Kommunen bedömer att inga riksintressen påverkas negativt av planförslaget.

MILJÖ- OCH BYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Freddie Carlson
Planhandläggare

Annika Karlsson
Plan-och bygglovschef

PLANKARTA



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela området.

GRÄNSER

- Planområdesgräns.
- Användningsgräns.
- Egenskapsgräns.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän platsmark

- GATA Gata.
- NATUR Natur.

Kvartersmark

- E Tekniska anläggningar.
- E₁ Transformatorstation.

Vattenområde

- W Vattenområde.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Avgränsad via egenskapsgräns och användningsgräns

Begränsning av markens utnyttjande

- Marken får inte förses med byggnad.
- Marken får endast förses med stängsel.

Höjd på byggnadsverk

- h₁ Högsta nockhöjd på byggnaden är <i>kartan angivet</i> meter över angivet nollplan.

Markens anordnande och vegetation

- n₁ Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

- u₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Upphävande av strandskydd

- a₁ Strandskyddet är upphävt.

Utförande

- b₁ Marken ska vara genomsläpplig.
- b₂ Maximal ytlast är 13 kPa.
- b₃ Maximal ytlast är 20 kPa.
- b₄ Maximal ytlast är 50 kPa.
- b₅ Utöver stängsel får marken inte belastas ytterligare.

GENOMFÖRANDETID

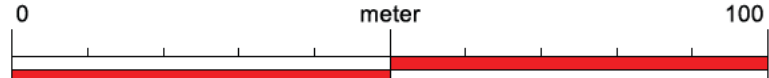
Genomförandetiden är 5 år från den dag detaljplanen får laga kraft.

Teckenförklaring

- Fastighet- och traktgräns
- Samfällighet
- Gränspunkt
- Traktnamn
- Registernummer för fastighet
- Officialservitut
- Ledningsrätter (punkt)
- Ledningsrätter (linje)
- Gemensamhetsanläggning
- Bostad karterad efter husliv
- Bostad karterad efter takutsprång
- Komplementbyggnad karterad efter husliv
- Allmän/övrig byggnad karterad efter husliv
- Skärmtak karterad efter husliv
- Skärmtak karterad efter takutsprång
- Vägbana

Algatan

- Gatunamn
- Häck
- Staket
- Belysningsstolpe
- El-skåp
- Slänt
- Trappa
- Brygga/Kaj/Perrong/Pir
- Dike/Vattendrag
- Nationella strandlinjen
- Strandskydd
- Koordinatkruss text
- Koordinatkruss



Skala: 1:1000 (A1)

Grundkartan upprättad som ett utdrag ur Vänersborg kommuns primärkarteverk

Koordinatsystem Sweref 99 12:00

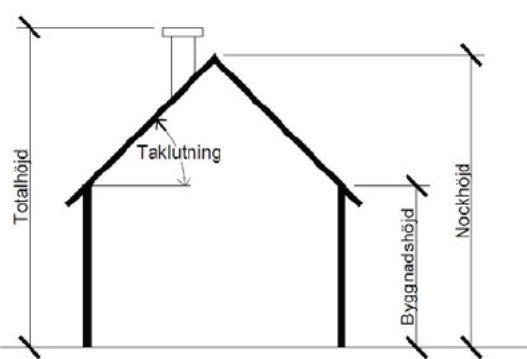
Höjdsystem RH 2000

Vänersborg 2026-03-19

UPPLYSNINGAR

Kommunens dagvattenpolicy ska tillämpas vid utformning av byggnader och mark.

HÖJDER OCH TAKLUTNING



Alla höjder är beräknade från markens medelnivå om annat ej anges.



Vänersborgs kommun
Miljö- och byggnadsförvaltningen

Detaljplan för
Esslingetorp 9:2 m.fl.

GRANSKNINGSHANDLING

Diarienummer: PLAN.2022.9	Detaljplan är upprättad enligt PBL 2010:900, standardförfarande	
Planuppdrag: dec. 2022	Planhandlingarna består av:	
Upprättad: nov. 2025	- Plankarta med bestämmelser	- Samrådsredogörelse
Reviderad: mars 2026	- Planbeskrivning	- Utredningar
	- Grundkarta	
	- Fastighetsförteckning	

Planhandläggare: Freddie Carlson



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Esslingetorp 9:2 m.fl, Vänersborgs kommun

Hur samrådet har bedrivits

Samråd med standardförfarande enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen har skett från och med den 19 december 2025 till och med den 26 januari 2026. Myndigheter och nämnder som har önskat förlängd svarstid har fått det.

Planhandlingar har sänts till Länsstyrelsen och kommunala lantmäterimyndigheten samt till berörda myndigheter, förvaltningar, organisationer och föreningar. Sakägare, berörda och rättighetshavare enligt fastighetsförteckningen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget genom särskilt meddelande om samråd.

Samråd om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar i sitt samrådsyttrande (daterat 2026-01-30) kommunens bedömning att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inkomna synpunkter

Nedanstående har inkommit med yttrande under samrådet:

Länsstyrelsen, daterat 2026-01-30	2
Försvarsmakten, daterat 2026-01-08	5
Statens geotekniska institut, daterat 2026-01-14	5
Trafikverket, daterat 2026-01-28	7
Kommunala lantmäterimyndigheten, daterat 2026-01-15	8
Räddningstjänsten Fyrbodol, daterat 2026-01-23	9
Skanova, daterat 2025-12-19	9
Vattenfall Eldistribution, daterat 2026-01-20	9
Västra Götalandsregionen, daterat 2026-01-19	10
Kommunstyrelsen, daterat 2026-01-28	10
Miljö- och hälsoskyddsnämnden, daterat 2026-03-04	11

Nedan följer referat av de yttranden som inkommit under samrådet samt kommentarer på hur dessa bemöts vidare i planförslaget.

Länsstyrelsen, daterat 2026-01-30

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen skapar förutsättningar för att samhällsviktig verksamhet kan bevaras och utvecklas. Länsstyrelsen anser att kommunen har hanterat riskerna vid ett skyfall samt översvämning från Frändeforsån samt olycksrisker på ett godtagbart sätt. Länsstyrelsen anser att planförslaget strider mot prövningsgrunden för människors hälsa och säkerhet vad gäller geoteknik, miljökvalitetsnormer för vatten samt strandskydd. Länsstyrelsen lämnar råd kopplat till trafik samt vattenverksamhet.

Geoteknik

Länsstyrelsen hänvisar till Statens geotekniska institut, daterat 2026-01-14, i sin helhet.

Kommunen har på plankartan reglerat maximal ytlast genom planbestämmelserna b2, b3 och b4. När det gäller hantering av maximalt tillåtna laster hänvisar Länsstyrelsen till vad som anges på Boverkets hemsida vad som är möjligt och lämpligt att reglera med planbestämmelser. Där anges att det är svårt att entydigt svara på om det finns lagstöd för att reglera maximal markbelastning genom en planbestämmelse. Det kan dock konstateras att det inte är helt oproblematiskt, vilket gör att det många gånger kan vara olämpligt.

För att en bestämmelse ska få praktisk verkan krävs att det som regleras tas om hand i någon efterkommande prövning som till exempel bygglov. Det kan även vara svårt att följa upp bestämmelsen vid bygglovsprövning. Bestämmelser som inte tillämpas i någon efterkommande prövning riskerar att inte genomföras. Bygglovsbefriade åtgärder behöver inte följa några planbestämmelser. Det innebär att potentiell belastning från lovbeFriade åtgärder måste beaktas vid utformning av planen. Plan- och bygglagen innehåller inte några möjligheter att införa lovplikt för bygglovsbefriade åtgärder på grund av instabila markförhållanden. Länsstyrelsen ställer sig frågande till hur exempelvis tillfälliga laster och bygglovsbefriade åtgärder säkerställs och följs upp på de ytor som reglerats med maximal ytlast.

Om restriktioner krävs för att begränsa laster inom planområdet bör det hanteras genom exempelvis bestämmelser om byggrätten, utförande och placering av byggnader, höjdsättning av markytan och utpekande av områden som inte tillåts bebyggas.

Strandskydd

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen säkerställer allmän plats NATUR inom del av planområdet. Länsstyrelsen saknar dock en tydlig redovisning av strandskyddet och behovet av upphävande.

Kommunen behöver i planbeskrivningen beskriva gällande detaljplan som föregår en ny detaljplan för att kunna redovisa strandskyddets förutsättningar. I detta fall behöver det även beskrivas att ny mark läggs till som idag är strandskyddat i södra delen.

I planbeskrivningen framgår att det för området finns en gällande stadsplan från 1973. Det innebär att strandskyddet inträder med 100 meter i detta fall, eftersom strandskyddet aldrig prövats på grund av att stadsplanen trädde i kraft innan strandskyddet började gälla i juli 1975. I planbeskrivningen (s. 13 och 25) anger kommunen att strandskyddet återinträder, vilket endast kan ske om strandskyddet redan upphävts. På sidan 27 under avsnittet Strandskydd skriver kommunen att strandskyddet är upphävt. Inför granskning behöver

kommunen se över planbeskrivningen så att det enhetligt framgår att strandskyddet **inträder** med 100 meter i detta fall och inte har prövats tidigare med anledning av den nya strandskyddslagstiftningen.

Området ner mot Frändeforsån påverkas av de geotekniska förhållandena och har enligt naturvärdesinventeringen höga naturvärden. Det allmänna intresset att bevara strandskyddet längst med Frändeforsån anser länsstyrelsen väger mycket tungt. Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare redovisning av varför en så pass bred bård (korsmark) krävs för att uppföra ett stängsel för att kunna genomföra planen. Länsstyrelsen ställer sig frågande till varför staketet inte kan säkerställas på kvartersmarken utanför korsmarken. Länsstyrelsen anser att allmän platsmark för NATUR är lämpligare markanvändning för att säkerställa de funktioner som området har mot Frändeforsån och värna om de naturvärden som är kopplade till dem.

Planbeskrivningen behöver beskriva de befintliga förhållandena kopplat till strandskyddet. Kommunen anger angeläget allmänt intresse som skäl för upphävande, vilket innebär att kommunen behöver ta fram en lokaliseringsutredning. Länsstyrelsen ser en möjlighet genom utvidgning av pågående verksamhet (18 e § punkt 4) för den södra delen. I beskrivningen behöver det framgå varför denna plats inom strandskyddat område är den enda möjliga. För den del i norr bör skälet att marken redan ianspråktaget (18 e § punkt 1) vara möjligt. Kommunen behöver inför granskning se över skälen för upphävande av strandskyddet och motivera de särskilda skälen som väljs.

Länsstyrelsen anser dock att strandskyddet inom den nuvarande bård av korsmark längs Frändeforsån inte behöver upphävas för att planen ska kunna genomföras. Antingen behöver kommunen överväga att säkerställa stängslet inom den nuvarande kvartersmark som redovisas och där skäl för upphävande finns eller pröva stängslet genom dispensprövning i särskild ordning. Länsstyrelsen anser att framtida område för staket och behovet av skötsel av staketet (exempelvis röjning) ska planeras för att placeras så långt från Frändeforsån som möjligt, så den ekologiska kantzonen lämnas så orörd som möjligt.

MKN vatten

I planbeskrivningen förs ett resonemang kring varför dagvatten kan omhändertas inom detaljplan och att ingen risk föreligger för äventyrande av miljökvalitetsnormerna. Frändeforsån har dock flera parametrar som i dagsläget klassas som otillfredsställande såsom näringsämnen och vattendragets närområde. Byggnation planeras i direkt anslutning till vattenområdet. Länsstyrelsen anser därför att kommunen på ett tydligare sätt behöver motivera varför detaljplanen inte påverkar möjligheten att nå miljökvalitetsnormerna för Frändeforsån. I resonemanget ska hänsyn tas till aktuell status i vattenförekomsten samt den framtida planerade markanvändningen. Kommunen behöver också redovisa förslag på hur dagvatten inom detaljplanen ska tas om hand, exempelvis tekniska lösningar som kan användas för att säkerställa fördröjning och rening i tillräcklig utsträckning. Kommunen hänvisar till en dagvattenpolicy i planbeskrivningen vilken kan nyttjas för att redovisa de åtgärder som planeras.

Råd enligt PBL och MB

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande, daterat 2026-01-28. Trafikverket anser att rörelser till och från området bör beaktas i kommande planarbete eftersom en del av planens syfte är att trygga åtkomsten för allmänheten att ta sig till Frändeforsån. Det är viktigt att en trafiksäker lösning för alla trafikanter säkerställs.

Länsstyrelsen anser att kommunen hanterat riskerna med farligt gods.
Länsstyrelsen anser att kommunen hanterat riskerna vid ett skyfall samt översvämning från Frändeforsån på ett godtagbart sätt.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vid pålning och anläggande av byggnader med djup grundläggning kan bortledning av grundvatten under anläggningsskedet och/eller driftskedet bli aktuellt. Länsstyrelsen upplyser därför om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap. miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsens natur- och vattenavdelning.

Åtgärder som till exempel grävning eller utfyllnad inom ett vattenområde är vattenverksamhet och är som utgångspunkt alltid tillstånd- eller anmälningspliktig. Det finns undantag från tillstånd- och anmälningsplikt finns.

Åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken. Att anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde som skydd mot vatten kan därför innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning och vilka fastigheter som är berörda behöver hanteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planbeskrivningen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att genomförandet av förslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen anser att kommunen har redogjort för detaljplanens konsekvenser på ett tydligt sätt i enlighet med vad som anges i 5 § miljöbedömningsförordningen. Kommunen har utifrån relevant underlag motiverat sitt ställningstagande att ett genomförande av förslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Kommentar

Angående hantering av SGI's synpunkter, se svar på deras yttrande.

Enligt 10 kap. 2a § PBL är det endast komplementbyggnader/tillbyggnader av en- eller tvåbostadshus som får vara planstridiga. För övrig bebyggelse ska de lovbeprövade åtgärderna följa planen.

Eftersom det är de geotekniska förutsättningarna som styr utveckling inom planområdet anser kommunen det som mest lämpligt att det är just belastningsrestriktioner som styr. Att utforma detaljplanen utifrån höjder, exploateringsgrad och placering riskerar underminera den geotekniska frågan genom att "säkerställa" byggrätter som kanske inte är lämpliga.

Prickmark/korsmark har använts där riskerna är som störst. Genom att reglera med belastningsrestriktioner ges en flexibel detaljplan där byggherren kan välja olika metoder för grundläggning, schaktning och utförande för att möjliggöra sin byggnation. Dessa planbestämmelser har tagits fram i samråd

med våra bygglovshandläggare/inspektörer och är ett sätt vi hanterat geotekniska risker i tidigare detaljplaner (1487K-493, delvis 1487K-534 samt 1487K-571). När det regleras som en planbestämmelse behöver frågan prövas redan i bygglovsprövningen och där har handläggarna rätt att begära in underlag för att pröva frågan och har så gjort tidigare. Vid en vanlig reglering av bygggrätt fångas geotekniken upp först inför startbesked – vilket i detta fall anses vara för sent.

Strandskyddskapitlen skrivs om avseende att strandskyddet inträder genom ny planläggning. Planförslaget har reviderats avseende bården närmast Frändeforsån. Verksamheten har utrett och behöver fem meter från nuvarande fasad. Området öster om denna planläggs som allmän plats, natur. Strandskyddet bedöms behöva upphävas inom kvartersmarken. Den ekologiska kantzonen hamnar inom den allmänna platsen.

MKN Vatten. Planförslaget har omarbetats sedan samrådet, främst vad avser bevarandet av den naturliga vegetationszonen närmast ån. Planbeskrivningen har reviderats avseende detta och motiveringar stärkts till varför olika kvalitetsfaktorer inte riskerar att påverkas negativt av planförslaget. Kommunens dagvattenpolicy har arbetats in som en central del i att reglera miljökvalitetsnormerna och dagvatten.

Råd enligt PBL och MB. Idag är antalet persontransporter cirka två per vardag och en godstransport per vecka. Vid E45 finns det en oöversiktlig gångpassage som möjliggör för fotgängare att ta sig ned mot planområdet. Utifrån trafikmängden längs lokalgatan till planområdet bedöms fotgängare kunna samsas med biltrafiken.

Synpunkter enligt annan lagstiftning. Planbeskrivningen kompletteras med information om åtgärder som kan kräva prövning enligt annan lagstiftning. Det har hittills under planprocessen inte uppdagats att någon åtgärd eller anläggning behövs som innebär markavvattningsproblem.

Försvarmakten, daterat 2026-01-08

Försvarmakten hanterade inte remissen eftersom planförslaget inte avsåg höga objekt.

Kommentar:

Noteras.

Statens geotekniska institut, daterat 2026-01-14

Statens geotekniska institut har följande synpunkter.

Geoteknisk utredning

I beräkningssektion D har beräkning av de korta glidyrtorna närmast ån utförts utan last, medan de långa glidyrtorna utförts med 20-50 kPa utbredd last. I plankartan har lastrestriktionen 20 kPa införts. För oss är det otydligt varför beräkningarna närmast ån utförts utan last. SGI anser att beräkningarna bör justeras så att de utförs för de förhållanden som planen medger.

Känslighetsanalysen visar att ett förhöjt portryck resulterar i en säkerhetsfaktor som är lägre än erforderlig säkerhetsfaktor. SGI anser att kommunen bör komplettera utredningen med en analys av vad resultatet har för påverkan på planens genomförbarhet.

I den geotekniska utredningen görs bedömningen att det inte finns risk för bakåtgripande skred eftersom de beräknade säkerhetsfaktorerna uppnår kraven för tillfredsställande stabilitet. SGI delar uppfattningen, men anser att kommunen bör komplettera den geotekniska utredningen så att den även omfattar en bedömning om det finns slänter utanför planområdet med låg stabilitet som vid händelse av ett initialscred kan påverka planområdet. Kompletteringen bör också omfatta en bedömning av stabiliteten för slänten i planområdets södra hörn då vi i topografiskt underlag ser att topografin ser annorlunda ut jämfört med beräknade sektioner.

Slutligen vill SGI lyfta fram att utredningen sammantaget är väl genomförd.

Planbeskrivning och plankarta

För SGI är det ottydligt om lastrestriktionerna för sektion D motsvarar beräkningsresultatet, se kommentar ovan.

I den geotekniska utredningen [3] har erosionsskador noterats vid det befintliga reningsverkets sydöstra hörn och bedöms bero på takavvattningen. Konsulten har gjort bedömningen att erosionsskadorna behöver åtgärdas så att inte stabiliteten försämras. Vi kan inte se att åtgärden införts som planbestämmelse i plankartan. SGI anser därför att kommunen bör justera planen/plankartan.

Kommentar

Den geotekniska utredningen har utvecklats sedan samrådet utifrån ovan redovisade synpunkter, se Geotekniskt PM (rev. 2026-03-13).

Sammanfattningsvis påvisar utredningen att de nya geometrierna söder och norr om detaljplaneområdet generellt är mer gynnsamma eller likvärdiga släntgeometrin i beräknade sektioner. Det bedöms därför under nuvarande förhållanden inte finnas risk för bakåtgripande skred utanför detaljplanen som skulle kunna påverka planområdet. Detsamma gäller slänten i planområdets södra hörn.

Känslighetsanalysen visar att en kraftig portrycksökning i lerans underkant endast har mycket begränsad påverkan på släntstabiliteten. Den lokala glidyta vid ån får i kombinerad analys en säkerhetsfaktor precis under gränsen för tillfredsställande stabilitet vid nyexploatering. Eftersom den antagna portrycksökningen på 20 kPa är betydligt högre än förväntade portrycksvariationer påverkas inte bedömningen att släntstabiliteten är tillfredsställande i samtliga beräkningssektioner under nuvarande förhållanden.

Planbeskrivningen kompletteras utifrån uppdaterat PM.

Kommunen bedömer att erosionsskadorna inte går att hantera genom lagliga planbestämmelser. Verksamhetsutövaren avser åtgärda skadorna innan detaljplanen antas.

Trafikverket, daterat 2026-01-28

Trafikanalys

Enligt planbeskrivningen bedömer Kommunen att ” Planförslaget innebär ingen utökad trafik till planområdet.” Det framgår ej av planförslaget vilken verksamhet som bedrivs och är tänkt att utvecklas inom planområdet. Trafikverket anser att kommunen bör komplettera med information kring vilken verksamhet som bedrivs idag och är tänkt att utvecklas, samt om planförslaget medföra ökade antal fordonsrörelser till och från planområdet. Trafikverket rekommenderar att man använder sig av Trafikalstringsverktyget för att få en uppskattning av hur mycket trafik som kommer att genereras.

Oskyddade Trafikanter

Vid exploatering utmed prioriterade vägnätet kan exploatören behöva bidra till åtgärder så att tillgängligheten inte försämras. Rörelser till och från området bör beaktas i kommande planarbete. Detta då en del av planens syfte är att trygga åtkomsten för allmänheten att ta sig till Frändeforsån. Det är Kommunens ansvar att tillse en trafiksäkerlösning för alla trafikanter.

Farligt gods

Trafikverket noterar att kommunen låtit upprätta en riskutredning tillhörande detaljplanen. Trafikverkets specialist har dock inte inom ramen för svarstiden haft möjlighet att ta del av den. Trafikverket vill framhålla att väg E45 är transportled för farligt gods. Det är kommunens ansvar att beakta risker med farligt gods i kommande planarbete enligt Länsstyrelses rekommendationer.

Geoteknik

Den tillkommande kommunala exploateringen får inte medföra sättningar, stabilitetsförändringar eller liknande som kan komma att påverka statlig infrastruktur negativt.

Dagvattenhantering

Dagvatten/Avloppsvatten ska hanteras inom detaljplanen och får inte belasta den statliga infrastrukturen.

FÖP

I kommunens planbeskrivning går att läsa att ”I anslutning till planområdet finns i FÖP:en ett vägreservat för en omdragning av E45, mellan befintlig E45 och Frändeforsån. Det finns idag ingen av Trafikverket beslutad eller närmare utredd vägdragning, men med hänsyn till befintliga verksamheter kan en ny förbifart endast förläggas mellan dessa. Tillkommande byggrätt inom planområdet förläggs med fördel på ett sätt som inte ytterligare försämrar möjligheterna för en omdragning.” Trafikverket noterar kommunens bedömning att byggrätten inte försämrar för det kommunala vägreservatet i FÖP:en.

Kommentar

Som framgår av planbeskrivningen är det inte lämpligt att beskriva pågående verksamhet och framtida utveckling. Det framgår även att bedömningen görs att antalet transportrörelser förblir oförändrade. Idag är antalet persontransporter cirka två per vardag och en godstransport per vecka. Vid E45 finns det en oöverskådlig gångpassage som möjliggör för fotgängare att ta sig ned

mot planområdet. Utifrån trafikmängden längs lokalgatan till planområdet bedöms fotgängare kunna samsas med biltrafiken. Planbeskrivningen uppdateras om detta.

Frågor om farligt gods, geoteknik och dagvattenhantering hanteras inom detaljplanen och bedöms inte påverka statlig infrastruktur.

Kommunala lantmäterimyndigheten, daterat 2026-01-15

Kommunala lantmäterimyndigheten anser att:

Grundkarta

Det finns en gemensamhetsanläggning som är en punkt och linje i registerkartan. Sådan redovisning saknas i teckenförklaringen. I grundkartan redovisas en ledningsrätt som en linje men i teckenförklaringen är det en yta. Information i teckenförklaring som inte finns i grundkartan bör rensas bort, exempelvis yta för gemensamhetsanläggning och gatunamn. Planområdet angränsar mot kvartersmark i annan plan. Gränspunkters lägesnoggrannhet behöver kontrolleras.

Användningsgräns mot Frändeforsån

I användningsgräns mellan E och W ska ny fastighetsgräns bildas. Strandlinjens läge kan vara osäkert och nya gränsmarkeringar kan hamna i vattnet. Det är även många brytpunkter på linjen som innebär att det måste skapas många nya gränsmarkeringar. Det vore fördelaktigt att ni gör användningsgränsen rakare med mindre brytpunkter och att ni säkerställer strandlinjens läge genom inmätning. Gör även en kontroll av brytpunkter på övriga användningsgränser där ny fastighetsgräns ska bildas. Onödigt med många gränspunkter på en kort sträcka.

Redovisning av hur befintliga planer påverkas

I planbeskrivningen finns på sidan 8 en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet med detaljplaner fungerar bör det även framgå vad som sker med gällande detaljplaner som berörs av planarbetet. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med *"Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."*

Allmän kvartersmark i planen

Det förefaller som att användningen E-Teknisk anläggning kan komma att anses vara kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (allmän kvartersmark). När det förekommer allmän kvartersmark i en plan bör kommunen i planbeskrivningen redovisa att det aktuella området bedöms vara allmän kvartersmark.

Redovisning av planekonomi

Att genomföra planen innebär kostnader för lantmåteriförrättning. Redovisning av det saknas i planbeskrivningen.

Kommentar

För kvartersmarken skapas en ny användningsgräns och tillika fastighetsgräns mot Frändeforsån. Närmast ån regleras marken som allmän platsmark som kommer ingå i samma fastighet som ån.

Texten om planförslagets påverkan på befintlig stadsplan läggs till i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen uppdateras med information om kvartersmark för annat än enskilt ändamål och konsekvenser kopplat till det.

Genomförandekapitlet kompletteras med information om kostnader för förrättning.

Räddningstjänsten Fyrbodol, daterat 2026-01-23

Räddningstjänsten Fyrbodol har tagit del av samrådshandlingar gällande detaljplan för Esslingetorp 9:2 med flera och har inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar

Noteras.

Skanova, daterat 2025-12-19

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar

Planförslaget bedöms inte påverka förutsättningarna att bibehålla ledningarna i sitt nuvarande läge. Om en flytt blir aktuell vid byggnation ska ledningshavaren kontaktas i god tid.

Vattenfall Eldistribution, daterat 2026-01-20

Vattenfall Eldistribution AB har elnätsanläggningar inom planområdet och dess direkta närhet bestående av 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, 11 kV markkabel, röd streckad linje samt transformatorstation markerad med stjärna i kartan nedan. Elnätsanläggningarnas läge i kartan är ungefärliga och kan behöva mätas in.

Vattenfall Eldistribution önskar ett E-område för transformatorstation inom ny detaljplan, storlek 10x10 meter.

Ett u-område skall vid mellanspänningsnivå (11 kV) anges mitt över markkabeln med minst 2 meter på vardera sida om markkabelns yttersta fasar.

Inom kvartersmark skall u-området vara prickmark. Inom detta område får byggnad inte uppföras eller markanläggning t ex träd och buskar planteras. Om växtlighet i form av träd, buskar och prydnadsväxter planteras inom ett område av 5 meter från ledningens mitt kan Vattenfall vara tvungen att flytta dessa vid en eventuell åtgärd på Vattenfalls markkabel vid t ex en driftstörning på markkabeln. Aktuella markanläggningar kan därvid skadas. Vattenfall skall i sådant fall hållas skadeslöst.

I övrigt framgår Vattenfalls allmänna riktlinjer om byggnation invid deras anläggningar.

Kommentar

E-området för transformatorstation har utökats till ett område om 7x9 meter, vilket ger utrymme för en ny station jämte den befintliga.

Den ledning som går tvärs över planområdet i öst-västlig riktning avses flyttas och bekostas av exploatören. En förfrågan har ställts till Vattenfall under februari månad. Ledningen planläggs därför inte med prickmark och u-område. Inför antagandet av detaljplanen behöver offerten vara godkänd.

Ledningen som löper längs fastighetsgräns i väster planläggs som u-område.

Västra Götalandsregionen, daterat 2026-01-19

Ingen sedan tidigare känd fornlämning påverkas av detaljplanen. Området är dock stort och bör därför genomgå granskning av antikvarisk handläggare vid Länsstyrelsen Västra Götaland. Lödöse museum påminner om att det endast är Länsstyrelsen som får yttra sig gällande besked angående potentiell påverkan av fornlämningar och att samtliga frågor gällande hantering av fornlämningar hänvisas till dem.

Kommentar

Länsstyrelsen yttrade sig inte avseende detta.

Kommunstyrelsen, daterat 2026-01-28

Detaljplanen möjliggör en viktig utbyggnation av befintlig kommunal verksamhet på platsen. Planarbetet har utgått från platsens naturliga förutsättningar med fokus på markstabilitet och hydrologi.

Översiktsplanen reviderades nyligen då Fördjupad översiktsplan för Brålanda antogs 2024. I planbeskrivningen hänvisas till viktiga ställningstaganden i översiktsplanen. Kommunstyrelsen vill framhålla två synpunkter när det gäller anpassning till översiktsplanen.

Dels kan det finnas anledning att se över kvartersmarkens och byggrättens utsträckning i plankartan i förhållande till det reservat för framtida trafikled som ligger i översiktsplanen. Det finns viss överlappning, vilket bör undvikas. Om möjligt skulle även en bredare zon med prickmark kunna läggas in i planen för att ge lite extra marginal mot en eventuell framtida väg.

Dels skulle det vara mycket värdefullt om allmänhetens tillgång till vattnet inte begränsas mer än nödvändigt. Naturområdet i norra delen av planen kan fylla en sådan funktion, men

det skulle också vara av stort värde att kunna ta sig på kommunal mark till Frändeforsån söder om anläggningen för att till exempel kunna lägga i en kanot. Med hänvisning till utvecklingsprincip 5 ”Underlätta kontakt med vatten” i Översiktsplan 2017 skulle det även skapa ett värde att tillgängliggöra strandkanten öster om anläggningen för allmänheten. Detta behöver förstås vägas mot säkerhetskrav och andra tekniska krav som verksamheten behöver uppfylla.

Kommentar

Byggrättens avgränsning har anpassats till vägreservatet. Jämfört med samrådshandlingen ersätts allmän plats med sammanlagt 9,0 meter prickmark inom kvartersmark. Vid samrådet uppgick naturmark och prickmark tillsammans till 6,0 meter. I den del där byggrätten överlappar justeras byggrätten till prickmark.

Planförslaget har, efter genomfört samråd, reviderats. Inför granskning har kvartersmarkens utbredning justerats genom att den förts något längre upp på land, varvid en remsa naturmark har tillförts närmast ån. Denna naturremsa ersätter den tidigare föreslagna remsan längs fastighetsgränsen i väster. Söder om kvartersmarken avsätts en större yta allmän plats som även möjliggör iläggning av kanot.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, daterat 2026-03-04

Av naturvärdesinventeringen framgår det att det finns fem stycken friska skogsalmar inom naturvärdesbiotop 2. Dessa ska i möjligaste mån bevaras eftersom denna art är akut hotad (CR) enligt IUCNs kriterier i rödlistan. Om almarna planeras att tas bort bör det därmed motiveras varför alternativa lösningar saknas.

En rapport från en miljöteknisk undersökning är bifogad planhandlingarna. Vid framtagande av en detaljplan bör det undersökas om marken är lämplig för ändamålet. Nämnden bedömer att man vid undersökningen bör ta hänsyn till eventuella föroreningskällor även utanför planområdet samt den historik som finns för området. Utanför aktuellt planområde finns bland annat avloppsreningsverk och bensinstation. Potentiella föroreningar från dessa branscher är bland annat PFAS, aromater, alifater och BTEX. PFAS och BTEX har inte ingått i den undersökning som utförts. Grundvatten har inte undersökts. Nämnden bedömer att en kompletterande undersökning bör utföras för att ge ett mer tillförlitligt svar på om marken är lämplig för ändamålet.

Den befintliga verksamheten i planen kan ge eventuellt ge upphov till luktolägenheter men detta bedöms inte vara en planfråga utan hanteras inom ramen för verksamhetens miljötillstånd och tillsyn. Därför kommenteras inte detta vidare inom detaljplaneskedet.

Kommentar

Inför granskningen har planförslaget reviderats så att naturvärdesbiotop 2 inte behöver tas i anspråk av verksamheten. Skogsalmarna planläggs nu som allmän plats, natur.

Den genomförda miljötekniska markundersökningen visar inga indikationer på markförorening. Samtliga analyserade föroreningar ligger med god marginal under referensvärden. Platsens historik har beaktats genom provtagning av

aromater, alifater och bensenrelaterade föroreningar kopplade till drivmedelsstationerna i väster. Det finns inte heller några indikationer på förhöjd förekomst av PFAS jämfört med andra områden. Bedömningen är att marken är lämplig för föreslagen markanvändning. Verksamheten på platsen regleras genom miljötillstånd och övriga tillämpliga föreskrifter, inklusive krav på provtagning i den löpande driften. Däremot är det lämpligt att miljökontroll genomförs i samband med byggnation, och vid eventuell upptäckt av förorening ska tillsynsmyndigheten kontaktas omgående. Planbeskrivningen kompletteras med detta.

Ställningstaganden

- Detaljplanen revideras avseende markanvändning närmast Frändeforsån. Det läggs in en remsa allmän plats, natur, mellan kvartersmarken och vattenområdet. Detta är positivt för såväl naturvärdena på platsen som för strandskyddets syften.
- Naturmarken väster om anläggningen har tagits bort till förmån för stråket längs ån. Prickmarken har utökats till nio meter för att bättre överensstämma med vägreservat för framtida E45.
- Inför granskningen har planförslaget reviderats så att naturvärdesbiotop 2 inte behöver tas i anspråk av verksamheten. Skogsalmarna planläggs nu som allmän plats, natur.
- Avsnittet om miljö kvalitetsnormer har omarbetats.
- Avsnittet om geoteknik har omarbetats utefter kompletterande geoteknisk utredning.
- Området för transformatorstation (E1) har utökats och u-område lags till för en av ledningarna. Offert har begärts för flytt av en annan ledning.

Den fortsatta planprocessen

Byggnadsnämnden godkänner upprättad samrådsredogörelse och beslutar att förslag till detaljplan ska ställas ut för granskning.

MILJÖ- OCH BYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Freddie Carlson
Planhandläggare



2026-03-31

Diarienummer
PLAN.2021.3

Handläggare
Anette Klang
anette.klang@vanersborg.se
0521-72 13 16

Mottagare

Detaljplan för Södra Sanden - Information om inkomna granskningsyttranden

Förslag till beslut

- 1) Byggnadsnämnden tar del av informationen.

Sammanfattning av ärendet

Planförslaget har varit utställt för granskning 19 december 2025 till 26 januari 2026. Inkomna synpunkter har sammanställts till byggnadsnämnden för information.

Miljö- och byggnadsförvaltningen genomför planprocessen i enlighet med PBL (2010:900) genom utökat förfarande med samråd och granskning.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av järnvägsanläggningen, ny gång- och cykelbro över Trafikkanalen, att ta bort del av utfartsförbudet mot kvarteret Galeasen, ombyggnad av Vassbottenleden samt de följdprojekt som erfordras för detta för att förbereda framtida omvandling till en ny stadsdel.

Fördjupad beskrivning av ärendet

Byggnadsnämnden har önskat ökad delaktighet i de ställningstaganden som görs inför att planhandlingarna omarbetas under planprocessens gång. Detaljplanen för Södra Sanden har varit utställd för granskning, vilket är sista skedet innan antagande. När en detaljplan varit utställd för granskning får planförslaget endast ändras i liten omfattning om kommunen inte ska behöva göra en ny granskning.

Inkomna synpunkter har sammanställts till byggnadsnämnden för information. Kommunen har bedömt att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar inte kommunens åsikt utifrån att man ser risk att påverka riksintressen för kommunikationer negativt.

Eddie Sandin

Förvaltningschef

Bilagor

- Sammanställning av granskningsyttranden

Sändlista

Plan- och bygglovsenheten



Sammanställning av inkomna yttranden

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Södra Sanden, del 1, Vänersborgs kommun

Hur samråd och granskning har bedrivits

Samråd med utökat förfarande enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen har skett från och med den 18 april till och med den 10 juni 2022. Samrådet annonserades genom kungörelse i TTELA den 13 april 2022.

Granskning med utökat förfarande enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen har skett från och med 19 december 2025 till och med 26 januari 2026.

Planhandlingar har sänts till Länsstyrelsen och kommunala lantmäterimyndigheten samt till berörda myndigheter, förvaltningar, organisationer och föreningar. Sakägare, berörda och rättighetshavare enligt fastighetsförteckningen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget genom särskilt meddelande om samråd och granskning.

Samråd om betydande miljöpåverkan

Kommunens bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar inte den bedömningen.

Inkomna synpunkter

Nedanstående har inkommit med yttrande under granskningen:

Länsstyrelsen, daterat 2026-02-09	2
Kommunala lantmäterimyndigheten, daterat 2026-01-09	4
Statens geotekniska institut, daterat 2026-01-21	5
Trafikverket, daterat 2026-01-30	6
Sjöfartsverket, daterat 2026-01-22	7
Räddningstjänsten Fyrbodol, daterat 2026-01-30	8
Vattenfall Eldistribution, daterat 2026-01-21	9
Kommunstyrelsen, daterat 2026-01-28	9
Miljö- och hälsoskyddsnämnden, daterat 2026-01-23	10
Samhällsbyggnadsförvaltningen, daterat 2026-01-15	11
Peab för Galeasen 1, daterat 2026-01-26	11

Nedan följer referat av de yttranden som inkommit under granskningen samt kommentarer på hur dessa bemöts vidare i planförslaget.

Länsstyrelsen, daterat 2026-02-09

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Riksintressen för kommunikationer befaras komma att skadas påtagligt. Kommunen behöver säkerställa att ny kaj inte kan anläggas närmare farleden än vad läget för dagens kaj är. Järnvägen är befintlig och därmed behöver även markanvändningen för de befintliga järnvägsbroarna regleras med T₁–järnväg. Hur stort det användningsområdet behöver vara för att säkerställa anläggningens nyttjande behöver ske i samråd med Trafikverket. Vidare behöver avgränsningen av egenskapsbestämmelsen x₁ – markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik i planområdets sydvästra del justeras i samråd med Trafikverket. Detta för att inte innefatta befintlig järnvägsbro och riskera att påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen. I planhandlingarna behöver det tydliggöras hur servicevägar och räddningstjänstens möjlighet att kunna nå spårområdet säkerställs.

Länsstyrelsen vill poängtera att upphävande av strandskydd inom vattenområde bör göras mycket restriktivt. För de befintliga järnvägsbroar ser Länsstyrelsen en möjlighet att strandskyddet kan upphävas endast för den del som berör broarna och eventuell expansion av dessa för gång- och cykelpassage. Förslagsvis det tänkta T₁-området, se rubrik Riksintresse för kommunikation – järnväg. Kommunen behöver även säkerställa om den nya strandskyddslagstiftningen är tillämplig, det vill säga om strandskyddet är upphävt i befintliga planer och om det kommer vara fortsatt samma användning för vattenområdet. För övriga delar av vattenområdena instämmer Länsstyrelsen inte med kommunens intentioner att upphäva strandskyddet. Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl för att upphäva strandskyddet och att planen kan genomföras utan att strandskyddet upphävs i dessa delar.

Den geotekniska utredningen behöver omfatta hela planområdet och stabiliteten behöver kontrolleras för de förhållanden som planförslaget faktiskt medger. Kommunen behöver, tillsammans med konsulten, även bedöma om sektionerna är representativa för aktuellt planförslag eller om fler sektioner behöver kontrolleras. Eventuella åtgärder eller restriktioner som krävs för markens lämplighet ska säkerställas.

Kommunen har infört riskreducerande åtgärder på plankartan för parkeringshuset. Avståndet till Vassbottenleden är dock mycket kort. Kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med ett resonemang kring detta. Det behöver framgå om det till exempel finns avåkningskydd och/eller vätskebarriär som till exempel dike vid vägen. Det behöver också framgå hur mekanisk påverkan vid en olycka undviks.

Kommunen bör även komplettera handlingarna med en bedömning om riskbilden om den nya kajen för Kustbevakningens fartyg i nordvästra delen av planområdet hamnar närmare resterande delar av planförslaget (se Sjöfartsverkets yttrande, daterat 2026-01-22).

Planbeskrivningen behöver kompletteras med en bedömning av hur planförslaget påverkar de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna. Bedömningen ska motiveras. Den nya klassificeringen av morfologiskt tillstånd i förvaltningscykel 4 visar på måttlig status för

båda parametrarna Närområdet runt sjöar och Svämplanets strukturer och funktion runt sjöar och därmed även för den sammanvägda kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd i sjöar.

Länsstyrelsen befarar dock inte att mellankommunal samordning blir olämplig.

Kommentar

T är en bestämmelse för trafikändamål på kvartersmark. Vattnet ska inte fyllas ut varför det behöver vara en bestämmelse för vattenområde. I planområdet ansluter vattenområdet för bro till kvartersmark för järnväg vilket ger tryggheten i att det även fortsättningsvis kommer vara en bro för järnvägen. W₂ och W₃ formuleras om för att tydliggöra att det tillåts att befintliga broar får vara kvar och att nya får anläggas. Formuleringen ändras till Vattenområde för broar.

För att inte riskera att allmänheten får lov att röra sig på järnvägsbron läggs en egenskapsgräns in som avgränsar markreservatet mot den öppningsbara järnvägsbron.

Möjlighet att nå spårområdet är säkerställt genom att gatumark ansluter direkt mot järnvägsområdet.

De geotekniska utredningarna kompletteras med ett förtydligande PM och fler sektioner.

Planläggning av skyddsavstånd på 30 meter bedöms inte som lämpligt i förhållande till Vassbottenleden. Det skulle medföra ett sämre utnyttjande av marken. Ett framtida parkeringshus kan konstrueras för att uppfylla gällande säkerhetskrav.

Att bygga en ny kaj strax innanför ursprungligt släntrön innebär att kanalfåran får en annan sektion jämfört med idag. Botten och slänten muddras och dagens strandskoning ersätts med en lodrät kajkonstruktion på cirka 85 meter. Det innebär att det totalt sett skapas plats för en något större vattenvolym i Trafikkanalen. Den morfologiska förändringen består av muddring och en lodrät kant och påverkan på hydromorfologiska faktorer bedöms som liten.

Kommunala lantmäterimyndigheten, daterat 2026-01-09

Kommunala lantmäterimyndigheten anser att område med bestämmelserna E₂ och BC är så smala att de inte syns i kartan. Det går heller inte att utläsa om det finns byggrätt inom områdena. Bristen kan innebära att tydlighetskravet i 4 kap 32 § 2 st PBL inte är uppfyllt. Förstörningsrutor bör läggas in i kartan för dessa.

Vidare ser man att befintliga servitut i området inte syns i grundkartan.

På plankartan finns bestämmelse om att strandskyddet är upphävt inom vattenområde och avgränsas av sekundär egenskapsgräns. Den sekundära egenskapsgränsen saknas i plankartan.

Som en effekt av den nya planen kommer en tomt (Fregatten 6) som berörs av tomtindelning 1580K-B2/1957 (fastighetsindelningsbestämmelse) att delas, vilket leder till att ett osäkert rättsläge uppstår. Tomtindelningen kommer att fortsätta att gälla utanför de nya planen vilket innebär att Fregatten 6 aldrig kan bli planenlig och att detaljplan 1580K-264 inte kommer kunna genomföras inom Fregatten 6. Tomtindelningen bör upphävas i sin helhet. I planbeskrivningen saknas redovisning av konsekvenser och av kommunens ställningstagande till att inte upphäva tomtindelningen i sin helhet.

När allmän plats läggs ut på kvartersmark som ägs av enskilda innebär det att mark kan lösas in utan överenskommelse. Inlösen av mark är ett ingrepp i egendomsskyddet i 2 kap 15 § regeringsformen. Planbeskrivningen ska då redovisa de avvägningar som gjorts mellan allmänna och enskilda intressen vid valet att planlägga enskild mark som allmän plats. En sådan redovisning saknas.

Den information som redovisas under ”konsekvenser för fastigheter” är knapphändig. Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten. I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

Information om inlösen av mark, vilken lagstiftning som styr det, ersättning för mark och regler för det, hur inlösen går till, vem som ansöker om förrättning och vem som tar förrättningskostnaden ska framgå för varje berörd fastighet. Om samma information gäller flera fastigheter kan den samlas ihop.

Fastighetsägare behöver annars läsa på tre olika ställen i beskrivningen för att få till sig informationen. Hänvisning till sidor med kartsnitt gällande fastighetsreglering är lämpligt.

Det är utlagt ett markreservat för gång- och cykeltrafik (x1) inom kvartersmark för järnvägsändamål. Berört område ska säljas till Trafikverket. Det finns inget beskrivet hur tillträde till den planerade gång- och cykelbron ska säkerställas för kommunen/allmänheten.

I planbeskrivningen finns det inte någon tydlig redovisning av planekonomin. Enbart driftkostnader för ny allmän plats redovisas, kostnader för utbyggnad av saknas. Enligt 4 kap. 33 § PBL ska planens ekonomiska konsekvenser för kommunen och för enskilda fastighetsägare och rättighetshavare redovisas.

Kommentar

Plankartan kompletteras med förtydligande bilder gällande de smala områdena vid värmeverket och kvarteret Galeasen.

Grundkartan kompletteras med officiälservitut.

I de fall det är angivet att en bestämmelse i plankartan avgränsas av sekundär egenskapsgräns och det inte finns någon sådan är det plantekniskt så att bestämmelsen gäller fram till användningsgräns utan hänsyn till egenskapsgränser.

Tomtindelning för Fregatten 6 går inte att upphäva för den del som ligger utanför det nu aktuella planområdet. Den kvarstående delen bedöms ändå inte skapa några nya problem för fastigheten om den ligger kvar.

Samla information om förutsättning, genomförande och konsekvens för respektive berörd fastighet i kapitlet Genomförande, mark- och utrymmesförvärv. Inledningsvis i kapitlet Genomförande, mark- och utrymmesförvärv kompletteras med inlösen av mark, vilken lagstiftning som styr det, ersättning för mark och regler för det, hur inlösen går till, vem som ansöker om förrättning och vem som tar förrättningskostnaden.

Planbeskrivningen kompletteras med avvägning mellan allmänna och enskilda intressen då enskild mark planläggs för allmänt ändamål.

Tillträde till den planerade gång- och cykelbron ska säkerställas genom servitut. Planbeskrivningen kompletteras med detta.

Planen redovisar de kostnader som är lämpliga att redovisa utifrån att detaljprojektering med materialval och liknande inte har gjorts än och att det är olämpligt att ange bedömd prisbild innan upphandling genomförs.

Statens geotekniska institut, daterat 2026-01-21

Statens geotekniska institut anser att stabiliteten behöver kontrolleras för de förhållanden som planen medger och kommunen behöver komplettera den geotekniska utredningen med nya stabilitetsberäkningar. Man bör även bedöma om sektionerna är representativa för aktuellt planförslag och om fler sektioner behöver kontrolleras. Även plangränsen har ändrats sedan samrådet och den geotekniska utredningen behöver omfatta hela planområdet. Om det krävs åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas i planen.

Kommentar

De geotekniska utredningarna kompletteras. Utredning är beställd och ska vara klar till 31 maj 2026.

Trafikverket, daterat 2026-01-30

Trafikverket konstaterar att planbestämmelser avseende järnväg saknas i plankartan för järnvägsbroarna. Det saknas även underlag för att säkerställa servicevägar till och från järnvägsområden.

Trafikverket avstyrker att planen antas i sitt nuvarande utförande då det påtagligt skadar riksintresse för järnväg och sjöfartsled.

Trafikverket har följande mer detaljerade synpunkter:

- Älvsborgsbanan är befintlig, planbestämmelserna W_3 och W_2 tillåter endast uppförande av bro. Detta måste justeras.
- Planbestämmelsen T_1 (järnvägsändamål för järnvägsbroarna) saknas i plankarta, detta måste justeras. W_2 och W_3 måste kompletteras med T_1 för järnvägsändamål.
- Planbestämmelser x_1 (markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik) i väster innefattar befintlig järnvägsbro, detta är inte acceptabelt, detta måste justeras.
- Trafikverket anser att planbestämmelserna för den delen som berör riksintresset Älvsborgsbanan ska ses över i samråd med Trafikverket.
- Fastighetsgränser och egenskapsgränser/användningsgränser harmoniserar ej. Detta bör justeras.
- Kommunen måste säkerställa att Trafikverket kan underhålla statlig infrastruktur med bra tillgänglighet samt skydda känsliga delar av infrastrukturen från allmänheten.
- Räddningstjänsten behöver även kunna nå spårområdet.
- Trafikverket ifrågasätter kommunens beslut att fortsätta till granskning och inte ta ett nytt omtag och påbörja samråd på nytt då syftet med planen så avsevärt ändrats mellan samråd och granskning.
- I Geo-PM som tillhör detaljplanen går att utläsa att det behövs en belastningsrestriktion inom järnvägsområdet. Detta stämmer inte och ska utgå från planförslaget.
- Planförslaget saknar stråk för den tilltänkta gång- och cykeltrafiken.

Kommentar

T är en bestämmelse för trafikändamål på kvartersmark. Vattnet ska inte fyllas ut varför det behöver vara en bestämmelse för vattenområde. I planområdet ansluter vattenområdet för bro till kvartersmark för järnväg vilket ger tryggheten i att det även fortsättningsvis kommer vara en bro för järnvägen.

W_2 och W_3 formuleras om för att tydliggöra att det tillåts att befintliga broar får vara kvar och att nya får anläggas. Formuleringen ändras till Vattenområde för broar.

För att inte riskera att allmänheten får lov att röra sig på järnvägsbron läggs en egenskapsgräns in som avgränsar markreservatet mot den öppningsbara järnvägsbron.

Fastighetsgränserna följs inte alltid vid detaljplanering då det i vissa fall även behöver tas hänsyn till andra saker som till exempel befintliga plangränser.

Trafikverket ansvarar för underhåll av sina anläggningar, möjlighet att fortsätta göra detta bedöms inte försvåras utan möjligheten bibehålls med samma eller bättre förutsättningar då gata planläggs i direkt anslutning till det utökade

järnvägsområdet. Kommunen avser att anlägga en gång- och cykelbana inom gatumarken närmast järnvägsområdet men det finns inte någon motsättning mellan underhållsredskap, räddningstjänst och gång- och cykeltrafiken. Det är upp till Trafikverket att iordningställa järnvägsområdet på sådant sätt att den egna framkomligheten tryggas inom järnvägsområdet.

Planläggning har skett i samråd med Trafikverkets projektgrupp för stationsombyggnaden och ny gång- och cykelbro. Rättighet för allmän gång- och cykeltrafik till förmån för kommunen över Trafikverkets anläggning (gcbro) är i linje med aktuella dialoger med projektgruppen. Förbindelsen behöver tryggas med rättigheter för båda parter.

I plankartan finns inte någon belastningsrestriktion inlagd för järnvägsområdet.

De planerade gång- och cykelvägarna ingår i allmän plats för gata och torg. Då det inte är detaljprojekterat är det olämpligt att redan i detaljplanen ange exakt läge och utformning.

Sjöfartsverket, daterat 2026-01-22

Sjöfartsverket noterar att Kaj/stationsområde för Kustbevakningen har tillkommit i norra delen av planområdet.

Sjöfartsverket ser att planförslaget med angivet område för Kustbevakningens kaj har en negativ påverkan på farled och sjösäkerhet och avstyrker planen med detta utförande. Sjöfartsverket ser att vattenområde (W₂) i anslutning till järnvägsbron angivet för att möjliggöra byggnation av öppningsbar bro är acceptabelt. I dialog med Trafikverket och kommunen har olika lägen för en framtida gång och cykelbro diskuterats och detta läge ger minimal påverkan för sjötrafiken. En öppningsbar bro för gång- och cykeltrafik i detta läge, i direkt anslutning till järnvägsbron, kommer medföra att båda dessa broar ur sjötrafikens perspektiv kommer att betraktas som en bro. De kommer öppnas gemensamt och medför därför inte några ökade väntetider för sjötrafiken.

Sjöfartsverket ser att vattenområde i anslutning till ny placering av Kustbevakningens verksamhet måste utökas till att omfatta dagens strandlinje och del av landområdet. Att bygga ny kaj för Kustbevakningens fartyg i dagens strandlinje, som plankartan ger stöd för, kommer medföra att fartygen förtöjs för nära farleden, i stort sett i farledskanten. Vilket medför negativ påverkan på farled och sjösäkerhet. Det är även olämpligt att förtöja större fartyg så nära farled och fartygstafik då kraftiga sug- och tryckkrafter uppstår i vattenmassan då handelsfartyg passerar vilket leder till påfrestningar för förtöjt fartyg. Denna påverkan finns även om kajen flyttas in men liknar då dagens situation där Kustbevakningens fartyg ligger förtöjda i södra änden av hamnkajen. En ny kaj för Kustbevakningen behöver flyttas in till att ligga i samma linje som dagens kaj och kan inte placeras närmare farleden. Plankartan behöver ge möjlighet att placera kaj i nuvarande landområde. När ny kaj för Kustbevakningen anläggs i linje med dagens kaj behöver även landområdet med det nuvarande färjeläget tas bort för att ge bra förutsättningar för tilläggning/avgång från kajen. Det innebär att strandlinjen flyttas mellan 8 till 12 meter österut. Ursprungligt område W₁ och yttre del av område 2 ska anges endast som vattenområde (kanalverksamhet eller farled), dvs inte tillåta byggnation av kaj.

Sjöfartsverket instämmer inte i att planförslaget i sin nuvarande form inte har någon negativ påverkan på riksintresse kommunikationer – sjöfart, som anges på sida 42. Detta till följd av

vad som ovan angivits rörande område för kaj för Kustbevakningens fartyg. Planen måste medge att Kustbevakningens nya kaj kan placeras längre från farleden för att säkerställa farledsfunktionen.

På sida 41, sista stycket, anges att nytt ledverk som väntläge ska placeras cirka 3 meter utanför nuvarande kaj. Något sådant exakt läge är inte bestämt. Farledsytan är preciserad och rimligtvis behöver ett ledverk placeras utanför farledsytan, dvs ungefär i dagens kajlinje. Sjöfartsverket ser att sista meningen i stycket ska strykas.

Kommentar

Kommunen har tagit fram en lokaliseringsstudie som redogör för de alternativa placeringar för Kustbevakningen som studerats inför valet av den i detaljplanen föreslagna lokaliseringen. Denna har sänts till Sjöfartsverket för synpunkter.

Ny hamnanläggning planläggs mellan befintliga påseglingsskydd och land. Området ligger intill men utanför det preciserade riksintresset för farled. I riksintressepreciseringen anges att det preciserade området (Precisering av riksintresse för del av farled nr. 955 i Vänersborgs kommun) innefattar yta som krävs med hänsyn tagen till trafikering i farleden, bogserbåtshantering, förtöjning vid väntkaj och lotsverksamhet. Genom iordningställande av en ny kaj kommer vattenvolymen att öka lite i Trafikkanalen vilket kan påverka fartygens rörelsemönster något i samband med att vattentrycket förändras. Denna förändring bedöms som ytterst marginell. Med stöd av detta bedöms inte riksintresset att påverkas.

Kommunen anser inte att det är lämpligt att ta bort det befintliga färjeläget då det utgör en ytterst viktig samhällsfunktion.

Räddningstjänsten Fyrbodals, daterat 2026-01-30

Räddningstjänsten Fyrbodals har tagit del av granskningshandlingar gällande detaljplan för Södra Sanden, del 1.

Enligt riskutredningen med avseende på farligt gods ska ventilationen på byggnader inom ett avstånd på 70 meter från Vassbottenleden/Dalbobron och Älvsborgsbanan placeras högt upp på byggnaden eller på tak. I plankartan finns en bestämmelse, b5, att byggnader inom ett avstånd på 30 meter från Vassbottenleden ska ha ventilation högt upp på väggen eller på taket.

Räddningstjänstens framkomlighet till byggnader ska säkerställas även vid översvämning. Avstånd mellan uppställningsplats och angreppspunkt får inte överstiga 50 meter förutsatt att utrymning kan ske utan hjälp av räddningstjänstens stegutrustning.

Kommentar

Planbestämmelsen gällande ventilation ändras till att inrymma byggnader inom 70 meter från Vassbottenleden.

Vattenfall Eldistribution, daterat 2026-01-21

Vattenfall Eldistribution är nöjda med att befintlig nätstation i södra delen, mot järnvägen, avsätts som tekniska anläggning transformatorstation. Det konstateras att den andra befintliga nätstationen inte längre ingår i planområdet.

I samrådet angav Vattenfall att det fanns behov av att placera en ny transformatorstation i den östra delen. Det är inte längre aktuellt varför användningen transformatorstation kan tas bort från byggrätten i korsningen Vassbottenleden – Industrigatan.

Kommentar

Användningen transformatorstation tillsammans med parkering i östra delen ligger kvar för framtida eventuella behov då elektrifieringen av samhället fortsatt pågår.

Kommunstyrelsen, daterat 2026-01-28

Kommunstyrelsen konstaterar att den del av detaljplanen som nu går ut på granskning krävs för ett antal viktiga förändringar. Framför allt behöver den vara på plats för att Trafikverket ska kunna genomföra arbetet med ny tågplattform. Då kommer kommunen att behöva ytor för att ersätta pendelparkeringen som behöver flyttas. Den underlättar även för Trafikverkets kommande anläggning av gång- och cykelbro över Trafikkanalen samt flytt av Kustbevakningen. Vidare ger detaljplanen förutsättningar för kommunen att arbeta långsiktigt med en gatustruktur för området som möjliggör framtida bebyggelseutveckling.

När arbetet med att utveckla områdets kvartersmark återupptas behövs en förnyad diskussion kring gestaltungsarbetet med fokus på att skapa en välfungerande innerstadsmiljö.

Kommunstyrelsens funderingar kring bussdepån besvaras i samrådsredogörelsen med att inlösen av gatumark på nuvarande bussdepåområde bör invänta nästa trafikavtal med start 2033, då en ny bussdepå med annan lokalisering ska finnas på plats. Det är av stor vikt att samhällsfunktionen bussdepå finns i fungerande utformning i kommunen, därför är det viktigt att genomförandet av detaljplanen samordnas med flytt av depån.

I den del av planen som nu granskas ligger bland annat en yta avsatt för markparkering, som i helhetsvisionen varit tänkt som park. Parkeringsfunktion ska här ses som tillfällig i väntan på en mer långsiktig helhetslösning i framtiden.

Kommunstyrelsen anser att hänsyn till en framtida ersättning för nuvarande Dalbobron behöver beaktas i det fortsatta arbetet för utveckling av området.

Kvartersmarken för sjöräddning (V1) är uppdelad i två ytor med olika nockhöjd angiven. Kommunstyrelsen ser inte anledningen till att nockhöjden skiljer sig åt mellan ytorna.

Kommentar

Det är inte möjligt att lägga in en ny sträckning för Dalbobron i den här planprocessen. Planen behöver startas om efter att det kompletteras med projektering av en ny bro för att fastställa läget och utredningar gällande stabilitet.

Nockhöjden sätts till + 60 meter, lika för båda byggrätterna i norr.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, daterat 2026-01-23

Vad gäller dagvatten har det uppstått nya förutsättningar och frågeställningar. Jämfört med samrådsförslaget är det nya planområdet minskat till att i huvudsak omfatta vägnät och mindre kvartersmarksområden för parkering och verksamheter för samhällsfunktioner. Det nya planområdet är flikigt och skjuter in i det ursprungliga planförslaget. Nämnden menar att områdena i det gamla och nya planförslaget hänger ihop vad gäller dagvattenflöden och skyfallshantering. Det gjordes en dagvattenutredning för hela Södra Sanden år 2022. Där beskrivs de generella dagvattenflödena genom området. Denna beskrivning har utelämnats i den uppdaterade dagvattenutredningen från 2025, som endast omfattar utredning för det nya detaljplaneförslaget. Det framgår inte på ett tydligt sätt om dagvattenutredningarna ska läsas var för sig eller om de ska komplettera varandra och i så fall på vilket sätt de ska läsas så att det är möjligt att få förståelse för hela dagvatten- och skyfallssituationen. Nämnden menar att man behöver beakta hur dagvattenflöden inom hela det ursprungliga planområdet påverkar det föreliggande och vice versa. I planbeskrivningen bör det finnas en beskrivning av vilka slutsatser man dragit av de båda dagvattenutredningarna.

I planbestämmelse a₂ och a₃ anges att sanering ska ske i nivå till framberäknade platsspecifika riktvärden. Framtagna platsspecifika riktvärden är inte beräknade för alla undersökta ämnen. För dessa ämnen kommer andra åtgärdsåtgärder att behöva användas, till exempel Naturvårdsverkets generella riktvärden om Känslig eller Mindre Känslig Markanvändning. Nämnden föreslår att planbestämmelsen formuleras om till att avhjälpandeåtgärder behöver vidtas till nivå för planerad markanvändning. På så vis är man inte fastlåst vid ett visst specifikt värde.

Kommentar

Planarbetet berör i nuläget inte så mycket kvartersmark utan främst gatustruktur. För skyfall och dagvatten blir det inte så stor förändring gentemot dagens förhållanden att en helhetslösning kan tillskapas i området. Bedömningen är ändå att förhållandena kommer bli bättre genom att det dagvatten som landar på den mark som ingår i planområdet tas om hand genom fördröjning och rening inom gatumarken. Till det nu aktuella planområdet gäller dagvattenutredningen som togs fram 2025 och den ska läsas fristående från den utredning som togs fram för det större området.

Ändra till: Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän förrening har avhjälpats till nivå som medger planerad markanvändning.

Samhällsbyggnadsförvaltningen, daterat 2026-01-15

Samhällsbyggnadsförvaltningen ser behov av ett utökat område för W₁ och V₁ för att säkerställa skyddsanläggning i form av påseglingsskydd för bropelare.

Vidare påtalar man att avgränsningen av gatumarken i inre delen av Industrigatan kan försvåra driften i framtiden.

Kommentar

Planområdesgränsen flyttas 3 meter norrut för att inrymma ett integrerat påseglingsskydd och brygga till bropelaren inom området för kajplats W₁.

Avgränsningen av Industrigatan följer fastighetsgränsen och går inte in på Fregatten 12 för att inte beröra fler fastigheter än nödvändigt i det här planärendet.

Peab för Galeasen 1, daterat 2026-01-26

Peab som fastighetsägare till Galeasen 1 önskar att Vassbottenleden utformas som en gata med kantstensparkering som stödjer kvarterets framtida utveckling, att träd och växtlighet varvas med kantstensparkeringen för en mer omhändertagen, trygg och stadsmässig utformning samt att grönska som skiljer körbana från gång- och cykelväg även kan hantera dagvatten.

Kommentar

Vassbottenleden planeras för att kunna göras om till en huvudgata med mer gröna inslag där dagvatten kan hanteras. Avsikten är inte att det ska inrymmas gatuparkering längs Vassbottenleden.

Ställningstaganden

- xx
- xx
- xx

Den fortsatta planprocessen

Miljö- och byggnadsförvaltningen överlämnar detaljplaneförslaget till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap 27 § plan- och bygglagen.

MILJÖ- OCH BYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Anette Klang
Planhandläggare

2026-04-01

Diarienummer
STR.2026.7Handläggare
Madeleine Herrman**Ansökan om strandskyddsdispens**

Fastighet: RÅNNUM 6:5, Önafors 247, Vänersborg
Ärendet avser: Ansökan om strandskyddsdispens
Sökande: Vattenfall Vattenkraft AB
Adress: Åkersbergsvägen 8 461 34 Trollhättan

Förslag till beslut

Byggnadsnämnden ger strandskyddsdispens för tidsbegränsad byggbodsetablering till och med 2028-06-30.

Dispensen avser vattendraget Göta älv i Vänersborgs kommun. Endast den markyta som anläggningen byggnaden upptar får användas för ändamålet.

Beslutet fattas med stöd av 7 kap. 13-26 §§ miljöbalken, MB (1998:808).

Följande villkor gäller:

- Byggbodsetableringen ska placeras enligt ansökan.
- Byggbodsetableringen får vara uppställd på platsen från det att strandskyddsdispensen vunnit laga kraft tills 2028-06-30.
- Marken ska återställs till ursprungligt skick efter avveckling.

Skäl för beslut

- Dispensen motverkar inte strandskyddets syfte att säkra allmänhetens tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.
- Särskilt skäl till grund för dispensen är att marken behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (7 kap. 18c § 5 MB).
- Fri passage längs stranden kan säkerställas.

Avgifter enligt fastställd taxa (faktureras separat) Strandskyddsdispens 15 096 kr

Handlingar som ingår i beslutet

Karta med vattendrag och fri passage, 2026-03-25

Upplysning till sökande

Kommunens beslut om dispens sänds till länsstyrelsen som har att pröva om det finns skäl att överpröva beslutet. Länsstyrelsen ska fatta beslut om ärendet ska överprövas eller inte

inom tre veckor från det att de har tagit del av beslutet. En överprövning kan leda till att länsstyrelsen upphäver kommunens beslut.

Beslutet om strandskyddsdispens vinner laga kraft om länsstyrelsen beslutar att inte överpröva kommunens beslut och om beslutet inte överklagas av någon annan part.

Strandskyddsdispensen upphör att gälla om åtgärden inte påbörjas inom två år och avslutas inom fem år.

Beslutet innebär inget ställningstagande i fråga om byggnation enligt plan- och bygglagen.

Hänsyn till befintliga träd bör tas i så stor utsträckning som möjligt. Placering och markarbeten bör inte ske inom trädens droppzon + fyra meter.

Ärendebeskrivning

Ansökan

Ansökan avser strandskyddsdispens för tidsbegränsad uppställning av byggbodsetablering om cirka 124 kvadratmeter i två plan.

Förutsättningar

Planförhållanden

Området ligger utanför detaljplan. Översiktsplan ÖP17 anger följande rekommendationer:

A3 - anläggning för vattenkraft.

B1 - ny bostadsbebyggelse bör i första hand planeras genom förtätning i eller i direkt anslutning till befintliga tätortsområden, med närhet till befintlig infrastruktur och goda förutsättningar för framtida försörjning och service.

N4 - det värdefulla naturområdet kring Lillån-Restad ska skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön eller påverka vattenkvaliteten negativt. Det gäller även för åtgärder utanför området, som till exempel innebär utsläpp som kan spridas till området eller påverkan på spridningsvägar för växt- och djurliv.

S7 - inflygningszon som innebär bland annat att ingen byggnation bör tillåtas som innebär intrång i flygplatsens hinderbegränsande ytor enligt Transportstyrelsens föreskrifter.

Fördjupad översiktsplan för Vänersborg och Vargön från 2023 anger följande rekommendationer:

A6 - anläggning för vattenkraft.

N4 - större sammanhängande område av stor betydelse för biologisk mångfald och tätortsnära friluftsliv. Området är variationsrikt med vattendrag och artrika miljöer. Området undantas från markexploatering som kan skada naturvärden. Kontinuiteten av grova träd säkerställs. Skogsbruket bedrivs med stor hänsyn till områdets natur- och friluftsvärden.

Planeringsunderlag

Riksintresse totalförsvar: Influensområde luftrum/Stoppområde höga objekt
Strandskydd: Göta älv 100 meter

Yttranden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden: den planerade åtgärden bedöms inte påverka några

utpekade naturvärden. Inga särskilt skyddsvärd träd påverkas, men placeringen bör så långt som möjligt ska med hänsyn till befintliga träd och särskilt om de utgör så kallade efterträdare (har en stamdiameter på mer än 0,5 meter). Hänsyn till träd tas genom att undvika placering och markarbeten inom trädens droppzon + fyra meter. Den planerade åtgärden bedöms vara förenlig med strandskyddets syfte utifrån påverkan på växt- och djurlivet.

Allmänna lagförutsättningar

Göta älv omfattas av strandskydd om 100 meter.

Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet (7 kap. 13 § MB).

Inom ett strandskyddsområde är det bland annat förbjudet att uppföra nya byggnader (7 kap. 15 § 2 MB).

Kommunen får i det enskilda fallet ge dispens från förbuden om man uppfyller någon av de särskilda skälen i 7 kap. 18 c § miljöbalken samt att åtgärden inte motverkar strandskyddets syften.

Ett särskilt skäl enligt 7 kap. 18c § MB är att marken behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Bedömning

Ansökan avser tidsbegränsad uppställning av byggbodarna som behövs för att genomföra åtgärder på den befintliga dammanläggningen vid Vargöns kraftstation. Byggbodarna placeras på en befintlig, delvis hårdgjord ytan inom inhägnat område som endast är tillgängligt för behörig personal.

Särskilda skäl till grund för dispens är att området behöver tas i anspråk för att tillgodo se ett angeläget allmänt intresse i form av att möjliggöra byggnadsarbeten för en samhällsviktig verksamhet. Placering av byggbodarna bedöms inte kunna tillgodoses utanför strandskyddsområdet på grund av säkerhetsskäl för personal och verksamhet.

En dispens för tidsbegränsad uppställning av byggbodarna bedöms inte motverka strandskyddets syften. Dispensen förses med villkor att byggnaden ska placeras enligt ansökan och får vara uppställda på platsen från det att strandskyddsdispensen vunnit laga kraft tills 2028-06-30 samt att marken ska återställs till ursprungligt skick efter avveckling.

Inga särskilt skyddsvärda träd bedöms påverkas av sökt åtgärd, men hänsyn till befintliga träd och så kallade efterträdare bör tas i så stor utsträckning som möjligt. Placering och markarbeten bör därför inte ske inom trädens droppzon + fyra meter.

Fri passage längs stranden kan säkerställas.

En dispens för tidsbegränsad uppställning av byggbodsetablering bedöms inte skada riksintresset.

Ansökan för förenlig med översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens rekommendationer.

Kriterierna för att lämna strandskyddsdispens bedöms vara uppfyllda.

Underlag

Ansökan, 2026-03-10

Yttrande, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, 2026-04-01

Tjänsteskrivelse, Miljö- och byggnadsförvaltningen, 2026-03-25

Bilagor

Bilaga 1 - Handlingar som ingår i beslutet

Sändlista

Beslutet skickas

Sökanden

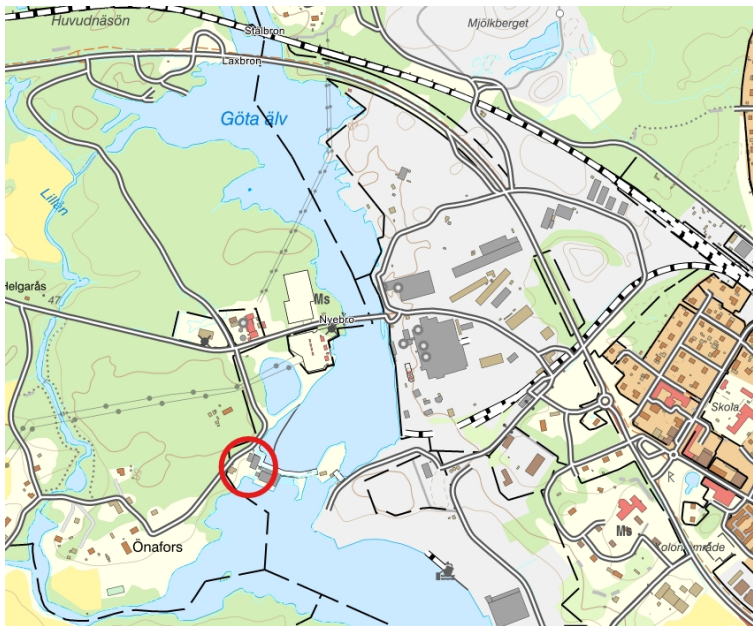
Länsstyrelsen, Västra Götalands län

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (för kännedom)

Kommunala lantmäterimyndigheten (för kännedom)



Orienteringskarta

**Översiktskarta****Flygfoto**

LOKALISERINGSKARTA

Fastighet: Rånnum 6:5, del av

Upprättad på: Kart- och Geodata

Utförd av: Adam Larsson

Datum: 2026-02-18

Koordinatsystem:

Plan: SWEREF99 12:00

Höjd: RH2000

Skala: 1:500 / A4

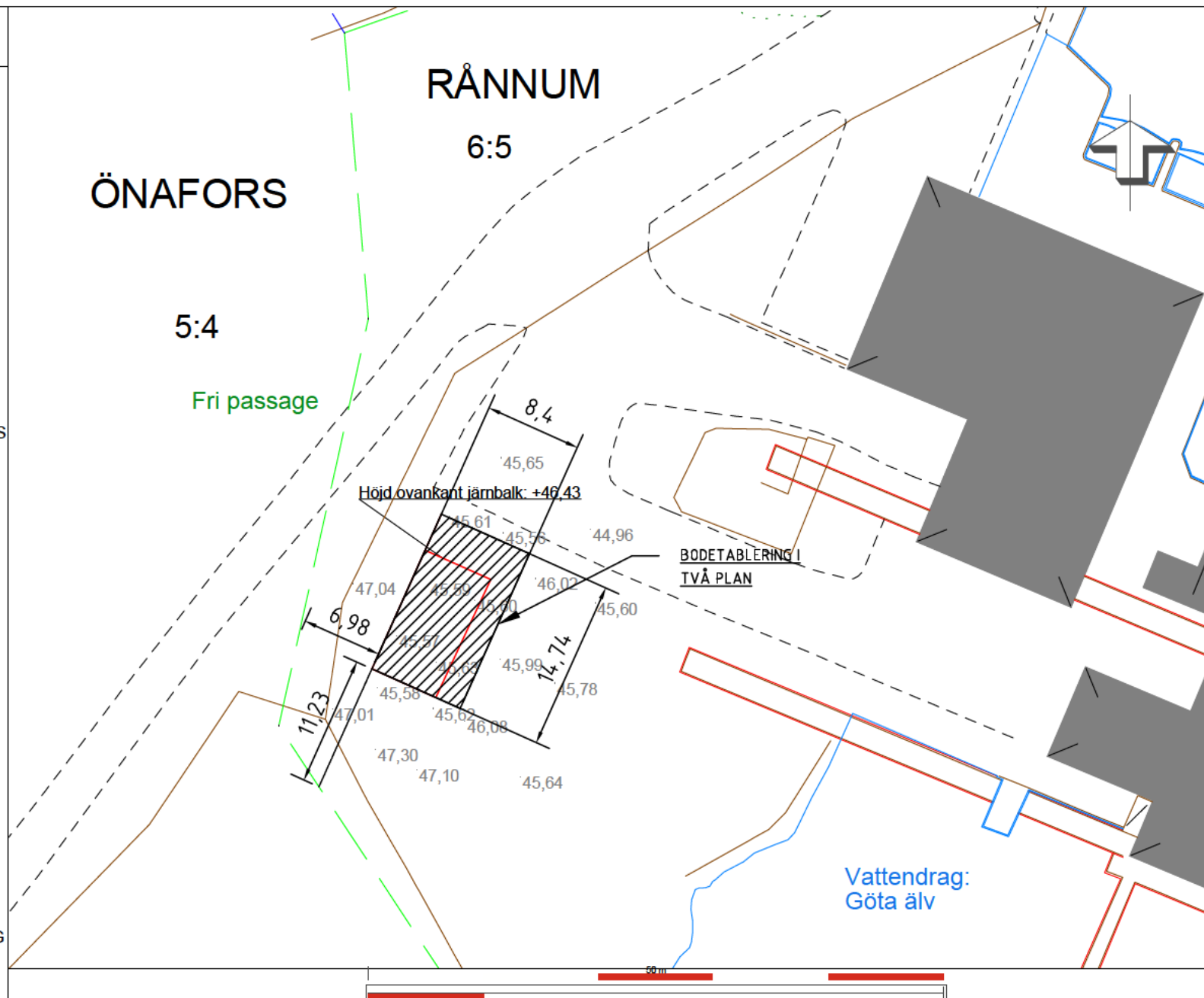
BESKRIVNING

- TRAKTGRÄNS
- FASTIGHETSGRÄNS
- VÄGKANT
- STENMUR
- STRANDLINJE
- STAKET
- TÄNKT PLACERING ARBETSBODAR

- ÖVR BYGGNAD /SKÄRMTAK/UTERUM
- HUSLIV/TAKUTSPRÅNG

Kopiering eller vidareutnyttjande får ej ske utan tillstånd från Miljö- och Byggnadsförvaltningen
Telefon: 0521-721000

U:\Taped\Layouter\Weg\planering_vemeter.jpg



Detaljplanenummer: Ej inom planlagt område.

Rättigheter: Fastigheter har flera belastande rättigheter. Se fastighetsregistret.

Redovisning av rättigheter kan vara ofullständig.

Lokaliseringskartan är giltig så länge ingen förändring skett på fastigheten efter upprättat datum.

Kartan får ej ändras. Tilltänkt byggnation ska måttsättas och ritas in. Även mått till gränser ska anges.



Handläggare: Elin Isaksson
Telefon: 0521-72 12 72
E-post: elin.isaksson@vanersborg.se

Miljö- och byggnadsförvaltningen
Bygg

Yttrande angående ansökan om strandskyddsdispens för tidsbegränsad uppställning av byggbodar på fastigheten RÅNNUM 6:5 (STR.2026.7)

Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande

Utifrån påverkan på växt- och djurlivet har Miljö- och hälsoskyddsnämnden ingen erinran mot att strandskyddsdispens ges för tidsbegränsad uppställning av byggbodar på fastigheten RÅNNUM 6:5. Hänsyn till befintliga träd bör tas i så stor utsträckning som möjligt.

Yttrandet gäller under förutsättning att marken lagligen har tagits i anspråk.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrar sig endast över åtgärdens påverkan på växt- och djurlivet och har därmed inte gjort någon bedömning avseende särskilda skäl eller förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområdet i detta ärende.

Detta yttrande har avgetts med stöd i aktuell delegeringsordning för Miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Ärendebeskrivning

En remiss har inkommit från Miljö- och byggnadsförvaltningen, Bygg, avseende ansökan om strandskyddsdispens för uppställning av byggbodar på aktuell fastighet och påverkan på växt- och djurlivet. Enligt ansökan avser den planerade åtgärden uppställning av byggbodar innanför anläggningens skalskydd. Området berörs av utpekade naturvärdesobjekt klass 1 och klass 2 i vänersborgs naturvårdskarta samt ingår i värdestrakt för särskilt skyddsvärda träd. Naturvärdesobjekten utgörs av Göta Älv (klass 1) samt hagmark med särskilt skyddsvärda träd (klass 2).

Bedömning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att den planerade inte påverkar utpekade naturvärden. Inga särskilt skyddsvärda träd påverkas och bodarna placeras på en öppen yta innanför verksamhetens skalskydd. Placering bör så långt som möjligt ske med hänsyn till befintliga träd, särskilt om de utgör så kallade efterträdare det vill säga om de har en stamdiameter på mer än 50 cm. Hänsyn till träd tas genom att undvika placering och markarbeten inom trädens droppzon + 4 meter. Den planerade åtgärden bedöms vara förenlig med strandskyddets syfte utifrån påverkan på växt- och djurlivet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

För Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Elin Isaksson
Kommunekolog



2026-01-28

Dnr: KS 2024/259

Handläggare

Pål Castell
pal.castell@vanersborg.se
0521-721091

Mottagare

Kommunstyrelsen

Parkeringsutredning 2025



Sammanfattning

Parkeringsutredningen har genomförts på uppdrag av kommunstyrelsen i syfte att ge en samlad bild av parkeringssituationen i Vänersborgs kommun och ta fram underlag för att uppdatera kommunens styrdokument inom parkering. Utredningen utgår från tidigare politiska beslut, den gällande parkeringsnormen, målen i kommunens klimatarbete samt återkommande diskussioner om parkeringens roll i stadsutvecklingen. Den har genomförts av en förvaltningsövergripande arbetsgrupp och omfattar litteraturstudier, jämförelser med andra kommuner, och flera olika typer av undersökningar i Vänersborg.

Övergripande lägesbild

Utredningen visar att parkeringsfrågan är komplex och att upplevda problem ofta skiljer sig från faktisk tillgång. I Vänersborgs innerstad finns i dag drygt 3 000 parkeringsplatser som kan nyttjas av allmänheten, och beläggningsmätningar visar generellt god tillgång till lediga platser. Samtidigt finns lokala och tidsmässiga variationer, där vissa platser ofta är fullbelagda medan andra har låg nyttjandegrad.

Förutom innerstaden har parkeringsfrågan även diskuterats kopplat till ett par nybyggda bostadsområden, där upplevelsen varit att det saknats parkeringsplatser.

I jämförelse med andra kommuner av liknande storlek upplever Vänersborgs invånare parkeringssituationen som relativt god. Den vanligaste synpunkten i dialoger och enkäter är att det fungerar bra. En annan vanlig synpunkt har varit att längre parkeringstider efterfrågas i centrum, både för att få längre tid till ärenden och för att slippa flytta bilen under arbetsdagen.

Parkeringsnorm och behov

I grunden är det fastighetsägarens ansvar att anordna parkering för de behov som är kopplade till fastigheten. Kommunen har dock ett ansvar att planera för att det blir möjligt, och det ska provas bland annat i detaljplaner och bygglov. Parkeringsnorm är ett verktyg som kan användas i de provningarna.

En central slutsats är att parkeringsnormen inte kan spegla ett exakt verkligt parkeringsbehov. Bilinnehav och parkeringsbehov påverkas av många faktorer såsom bostadstyp, läge, tillgång till kollektivtrafik och lokala beteenden. Studier av olika bostadsområden visar att gällande norm i de flesta fall ger högre tal än det faktiska bilinnehavet, men att det samtidigt finns nybyggda områden där det upplevts var brist på parkeringsplatser.

Utredningen menar att parkeringsnormen främst bör ses som ett vägledande stöd, inte som ett absolut krav. Flexibla mekanismer – såsom projektspecifika parkeringsutredningar, samnyttjande och parkeringsreducerande åtgärder – är avgörande för att hantera variationen mellan olika platser och projekt.

Fallstudien av Holmängs hage visar att samtliga fastigheter har byggt fler parkeringsplatser än vad normen kräver, vilket är naturligt eftersom gällande norm är satt som ett lägsta krav utifrån innerstadens situation. De upplevda problemen har i hög grad varit kopplade till ojämn reglering och till ett enskilt kvarter där antalet platser varit lägre än bilinnehavet.

Stadsmiljö och reglering

En grundläggande utmaning är hur det offentliga rummet ska räcka till för att göra innerstaden levande och attraktiv. Människor behöver kunna ta sig fram, men det finns inte plats

för alla att parkera intill sina målpunkter. Enligt gällande policy ska ärende och angöring få prioritet i gaturummet framför arbete och boende. Det innebär att de som ska parkera hela dagen för att sitta på ett kontor kan behöva gå en liten bit för att lämna de mest centrala parkeringsplatserna till butikskunderna.

Tidsreglering är idag det sätt som kommunen påverkar hur gaturummets parkeringsplatser används i centrala Vänersborg. Utredningen visar att olika parkeringstider på olika avstånd fungerar väl för att tillgodose skilda behov. Det finns även betalparkering på privat mark som fyller en viktig funktion i parkeringssystemet. Det finns också möjlighet att betala till kommunen för boendekort. Parkeringsavgifter kan vara ett effektivt styrmedel enligt forskning och erfarenhet från andra kommuner, som påverkar resvanor och samtidigt kan bidra till finansiering av framtida parkeringsanläggningar.

Även om många betalar för att parkera i Vänersborg finns en utbredd uppfattning att avgiftsfri parkering är viktigt. Många framhåller även att P-skiva är smidigt och bra.

Utredningens förslag

I korthet föreslår utredningen att kommunen gör om styrdokumentet som rör parkering. Tidigare parkeringsnorm skulle då uppdateras och utvecklas utifrån utredningens slutsatser kring bland annat parkeringstal och beräkningsgrunder. Ändringarna skulle även innebära en anpassning till kommunens riktlinje för styrande dokument, ge större tydlighet och samla ihop olika regelsystem.

Utredningen föreslår även att parkeringssystemet i Vänersborgs innerstad förnyas, vilket skulle göra innebära en mer direkt förändring för invånare och besökare. Ändringarna skulle syfta till att ge ökad flexibilitet och användarvänlighet. Det föreslagna systemet innebär förenklat att den som vill använda P-skiva kan fortsätta som förut, men att den som vill får möjlighet att betala för att stå längre. Förslaget är också att öka den fria parkeringstiden på lördagar.

Reglering av parkeringsplatser är ett viktigt sätt för kommunen att påverka så att det finns tillgängliga parkeringsplatser där behovet är stort. En målsättning sedan tidigare är att kunder och transporter till stadskärnans butiker alltid ska kunna komma fram smidigt. För det behöver det vara viss omsättning på de mest centrala parkeringsplatserna, och de som vill parkera hela dagen kan behöva ställa sig lite längre bort. Det föreslagna systemet ändrar inte det, men ger kommunen ytterligare möjlighet att påverka.

Genomförande

Efter att utredningen presenterats för kommunstyrelsen kan arbetet med att omarbeta styrdokumentet påbörjas. Dessa behöver sedan antas politiskt. Först därefter kan nytt parkeringssystem börja införas, vilket tidigast väntas ske under 2027.

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	2
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
1 INLEDNING	5
1.1 UPPDRAG	5
1.2 BAKGRUND	5
1.3 SYFTE OCH MÅL	6
1.4 AVGRÄNSNINGAR	6
1.5 ARBETSSÄTT	6
2 KARTLÄGGNING OCH ANALYS.....	9
2.1 AKTUELL FORSKNING OCH UNDERSÖKNINGAR OM PARKERING	9
2.2 JURIDIK KRING PARKERING.....	16
2.3 VÄNERSBORGS ARBETE MED PARKERING.....	19
2.4 ANDRA KOMMUNERS ARBETE MED PARKERING.....	23
2.5 TIDIGARE ANALYSER AV PARKERINGSSITUATIONEN I VÄNERSBORG.....	27
2.6 INHÄMTADE SYNPUNKTER UNDER ARBETETS GÅNG.....	30
2.7 TYPOMRÅDESSTUDIE	34
2.8 GRUND- OCH FÖRSKOLESTUDIE	38
2.9 INVENTERINGAR OCH BERÄKNINGAR I VÄNERSBORGS INNERSTAD.....	40
2.10 HOLMÄNGS HAGE SOM FALLSTUDIE FÖR NYA BOSTADSOMRÅDEN	43
2.11 ANALYS AV AKTUELLA ÄRENDEN I VÄNERSBORG	51
2.12 ERFARENHETER FRÅN NYTT PARKERINGSSYSTEM I TROLLHÄTTAN	64
3 SLUTSATSER OCH FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER.....	66
3.1 ÖVERGRIPANDE SLUTSATSER OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR ÅTGÄRDSFÖRSLAG	66
3.2 FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR I KOMMUNENS STYRDOKUMENT	69
3.3 FÖRSLAG KRING PRINCIPER FÖR REGLERING AV PARKERINGSPLATSER PÅ ALLMÄN PLATS.....	76
3.4 FÖRSLAG KRING FYSISKA ÅTGÄRDER I STADSMILJÖN	77
3.5 FÖRSLAG KRING ÖVRIGA ÅTGÄRDER.....	78
3.6 GENOMFÖRANDE	78
REFERENSLISTA.....	80

1 Inledning

1.1 Uppdrag

Kommunstyrelsen uppdrog 2024-08-28, § 151, Kommunstyrelseförvaltningen att tillsammans med Miljö- och byggnadsförvaltningen och Samhällsbyggnadsförvaltningen utreda parkeringsfrågan och ta fram förslag till ändringar i styrdokument som rör parkering.

1.2 Bakgrund

Uppdraget bottnar i flera tidigare beslut. Bland annat är det kopplat till en motion, där kommunfullmäktige biföll följande attsats¹:

- att en översyn genomförs av kommunens parkeringsnorm så den medverkar till fler parkeringsplatser per lägenhet och med möjlighet till laddning av elbilar.

Parkeringsnormen är antagen av Byggnadsnämnden. Innan revidering av parkeringsnormen vände sig Byggnadsnämnden med en fråga till Kommunstyrelsen om behov av översyn av parkeringspolicyn från 2007.

Men det finns även andra tidigare beslut kring parkering att följa upp. I vägledningen kopplat till *Strategi för ett fossilfritt Vänersborg 2030 - transporter, el och uppvärmning* finns en åtgärd som rör parkeringsfrågan:

”Nya riktlinjer för parkering

Kommunen ska se över parkeringspolicyn och ta fram en framåtriktad parkeringsstrategi. En utgångspunkt är att börja ta ut avgifter för parkering i innerstaden, en annan att successivt minska ytan för markparkering. I många fall innebär parkmiljöer eller bebyggelse betydligt större nytta än parkeringsplatser. På sikt bör en stor del av dagens utrymmeskrävande markparkering tas bort eller ersättas av överdäckade parkeringsplatser. De parkeringsytor som blir kvar ska användas smartare. Det innebär exempelvis hög omsättning på de mest attraktiva platserna i centrum, vilket åstadkoms genom tids- och avgiftsreglering. Gamla parkeringsplatser kan ge plats till såväl cykelparkering som mötesplatser i form av grönytor, lekplatser, uteserveringar, lokaler och bostäder.

En del av parkeringsstrategin är också att utveckla rutinerna för mobilitetslösningar i samband med planering, markanvisning och bygglovsprövning. Bilpools- och Mobility as a Service-lösningar (MaaS) bör främjas för att minska behovet av ytor för bilparkering. Kommunens parkeringsnorm från 2015 ger stöd för det, men rutiner för hur byggherrar kan få hjälp att hitta lösningar kan behöva utvecklas. Kommunen kan arbeta aktivt för MaaS-lösningar vid planering av nya bebyggelseområden och i samband med markanvisningar.”

Utgångspunkten för motionen som bifölls 2023 var att med parkeringsnormens hjälp medverka till fler parkeringsplatser vid nybyggnation. Den nuvarande normen tillkom efter en motion som i stället syftade till att minska kravet på parkeringsplatser, då det sågs som ett hinder för bostadsbyggande. Den parkeringsutredning som gjordes 2015, och som låg till grund för nuvarande norm, visade på möjligheterna med olika typer av flexibilitet i parkeringslösningarna. Nuvarande norm är i många avseenden väl anpassad för att kunna anpassa till olika situationer. Utgångspunkten för fossilfristategin är också att vi behöver

¹ Kommunfullmäktige 2023-04-12, § 12.

effektivisera transportarbetet och markanvändningen genom minskat parkeringsbehov, det vill säga helt i motsats till den motion som bifallits.

Kopplat till parkering har kommunen även antagit Västra Götalandsregionens klimatlöfte 14, som har följande lydelse:

”Vi arbetar med klimatstyrande parkering. Det innebär att kommunen årligen genomför åtgärder kring parkering. Exempelvis möjliggör samnyttjande av parkeringsanläggningar, prioriterar besöks- och handelsparkering i centrala områden framför annan parkering, ser till att gatuparkering inte är subventionerad jämfört med parkeringshus, möjliggör flexibla parkeringstal med stimulans av bilpooler eller att frikoppla parkeringskostnaden från hyran av lägenheter.”

1.3 Syfte och mål

Med utgångspunkt i det som beskrivs i föregående avsnitt behövs en övergripande analys av parkeringssituationen i kommunen, såväl för Vänersborgs innerstad som för bostadsområden där parkeringsfrågan uppmärksammas.

Utredningen ska klargöra vilka utmaningarna är, vilka utvecklingsmöjligheter som finns och ta fram förslag på eventuella ändringar i kommunala styrdokument kopplade till parkering. Som en del av det ingår även att titta på hur andra kommuner arbetat och vad aktuell forskning pekar på.

1.4 Avgränsningar

Utredningen tar ett brett grepp om bilparkering, men huvudfokus ligger på parkeringsnormer och reglering av kommunala parkeringsplatser. Utredningen går inte in på parkeringsnorm för cykel eller andra fordon. Vissa frågor berörs på ett mer översiktligt sätt, till exempel laddinfrastruktur, utformning av parkeringsplatser samt åtgärder för cykling och kollektivtrafik. Dessa frågor hanteras framför allt i andra sammanhang¹.

1.5 Arbetssätt

1.1.1 Projektets organisation

Kommunstyrelseförvaltningen har samordnat och drivit arbetet framåt med stöd från tjänstepersoner berörda förvaltningar. Följande tjänstepersoner har deltagit:

Arbetsgrupp:

Pål Castell (projektledare), strategisk planerare, kommunstyrelseförvaltningen

Hedvig Särg, miljöstrateg, kommunstyrelseförvaltningen

Gun-Britt Reteike, näringslivsutvecklare, kommunstyrelseförvaltningen

Björn Magnusson, trafikingenjör, samhällsbyggnadsförvaltningen

Oscar Kollberg, mark- och exploateringsingenjör, samhällsbyggnadsförvaltningen

Marie Karlsson, planhandläggare, miljö- och byggnadsförvaltningen

Fredrik Tigerschiöld, planarkitekt, miljö- och byggnadsförvaltningen

Resurserpersoner:

Ninni Giebat, bygglovshandläggare, miljö- och byggnadsförvaltningen

Viktoria Unosson, kommunikatör, kommunstyrelseförvaltningen

Arbetsgruppen har träffats regelbundet under större delen av projektiden.

¹ Se bland annat *Strategi för laddinfrastruktur* (KF 2024-02-07 § 9), *Cykelstrategi Vänersborgs kommun* (KF 2024-02-07 § 9), *Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg* (VGR 2019).

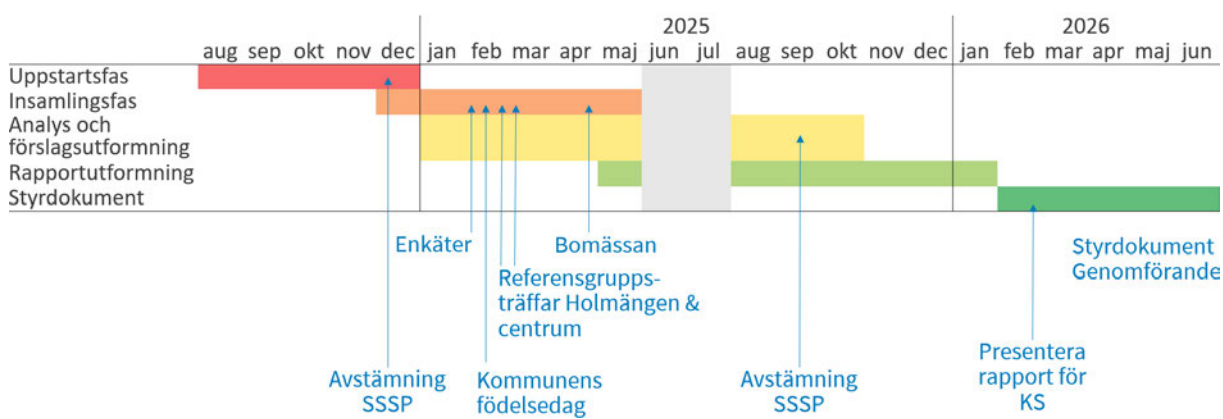
En styrgrupp har funnits som stöd, bestående av chefer för Miljö- och byggnadsförvaltningen, Samhällsbyggnadsförvaltningen och Avdelningen för näringsliv och strategisk samhällsplanering.

Samordningsgruppen för strategisk samhällsplanering har fungerat som politisk referensgrupp.

1.5.1 Översikt över arbetsprocessen

Uppdraget gavs av kommunstyrelsen i början av hösten 2024. Det tog ett tag innan arbetet kunde sättas igång, men under våren 2025 gjordes omfattande undersökningar som lade grunden för analysarbete och förslagsutformning, se Figur 1.

För att få in olika perspektiv har flera utåtriktade aktiviteter genomförts, bland annat i form av öppna webbenkäter och träffar med olika referensgrupper. Vid två tillfällen har avstämningar gjorts med Samordningsgruppen för strategisk samhällsplanering.



Figur 1. Tidslinje över arbetsprocessens faser. Vissa aktiviteter är inritade.

1.5.2 Enkäter

Två webbenkäter har lagts upp för att samla in data till projektet, men även för att sprida information och väcka intresse för arbetet. Den ena enkäten handlade om parkeringssituationen i Vänersborgs kommun och riktade sig brett till alla intresserade, se avsnitt 2.6.1. Den andra rörde situationen i Holmängs hage och riktade sig till boende i det området, se avsnitt 2.10.

Inbjudan att delta på enkäterna gick ut via kommunens facebook sida. Den öppna webbenkäten marknadsfördes även vid olika evenemang (kommunens födelsedag, Bomässan, referensgruppsträffar) och riktat via epost till intressenter. Till boende i Holmängs hage skickades även ett sms-utskick till kommunens VA-abonnenter i området, med inbjudan till referensgruppsträff där och enkäten för området.

1.5.3 Referensgrupper

För boende i Holmängs hage genomfördes en referensgruppsträff 4 februari. Alla boende välkomnades och inbjudan hade spridits bland annat via facebook och sms-utskick till VA-abonnenter. 23 boende och fyra tjänstepersoner deltog vid mötet som hölls i Holmängsskolans matsal kl 18-20.

Ett möte med handlare i Vänersborgs centrum hölls 4 mars i Kyrkans hus. Ett möte hölls med fastighetsägare 11 april på Villa Hehrne.

1.5.4 Övrig synpunktsinsamling

Arbetet med parkeringsutredning presenterades på kommunhuset i samband med kommunens födelsedag 25 januari, då besökande allmänhet inbjöds att lämna synpunkter.

Liknande skedde vid Bomässan på Arena Vänersborg 4-6 april.

1.5.5 Inventeringar och statistiksökningar

Flera olika typer av inventeringar har gjorts. Dels finns de inventeringar som görs regelbundet av kommunen för att följa belägningsgraden på parkeringsplatser i centrala Vänersborg, se avsnitt 2.9. Dels har särskilda datainsamlingar gjorts inom ramen för projektet. Bland annat genomfördes en typområdesstudie i samverkan med Högskolan Väst, se avsnitt 2.7. Särskilda inventeringar gjordes också i området Holmängs hage, se avsnitt 2.10. En viktig datakälla har även varit statistikdatabaser, bland annat för att göra analyser av bilinnehav.

1.5.6 Dokumentstudier

Mycket uppgifter har inhämtats via dokumentstudier. Bland annat har sökningar gjorts för att hitta aktuell forskning, författningar, tidigare utredningar i Vänersborg och styrdokument från andra kommuner, se avsnitten 2.1–2.5.

2 Kartläggning och analys

2.1 Aktuell forskning och undersökningar om parkering

2.1.1 Behov och efterfrågan

Parkeringsnormens logik är att utgå från behovet av parkering. Det är dock väldigt svårt att klargöra det, eftersom det berör på en stor mängd förhållanden, varav många också är föränderliga. Saker som kraftigt kan förändra parkeringsbehovet är till exempel hur lättillgängliga alternativa färdssätt är i förhållande till egen bil, hur människors inställning är till alternativa färdssätt, graden av distansarbete, i vilken utsträckning människor arbetar eller gör ärenden vid samma tillfällen, eller hur långt människor kan tänka sig att gå till och från parkering. Eftersom det till stor del handlar om preferenser är det ofta svårt att dra en tydlig skiljelinje mellan *behov* och *efterfrågan* och ofta används uppmätt efterfrågan som ett sätt att påvisa behov.

Efterfrågan på parkering är i denna kontext en endogen variabel. Det betyder att den påverkas av andra variabler inom samma modell, med cirkulärt samband till sig själv. Till exempel: Efterfrågan kan ligga till grund för att fler parkeringsplatser anläggs, vilket kan leda till att fler parkerar och därmed bidra till att efterfrågan ökar. Om efterfrågan används som mått på behov innebär det att även behovet blir en endogen variabel.

I ett cirkulärt samband leder fler parkeringar till att fler parkerar, vilket leder till att behovet ser ut att vara större, vilket leder till fler parkeringar¹. Detta är ett väl utforskat fenomen inom trafikforskning där trafik beskrivs sig som en gas, snarare än en vätska². När trafik förstås som en gas är det tydligare hur fler parkeringar (tillgängligt utrymme) kommer att fungera som ett undertryck (outnyttjad tillgång) för trafiken, som därmed kommer att flöda dit.

Vad som är behovet av parkeringsplats är komplext och påverkas av beteendemönster, lokal kultur, tillgänglighet, avgift och reglering. Detta gör att det är svårt att mäta behovet av parkering. I trafikplaneringssammanhang har det konstaterats att ökad vägkapacitet är den huvudsakliga bidragande faktorn för ökad trafik³.

Enligt Donald Shoup⁴ skapar gratis och lättillgänglig parkering ett exempel på *allmänningens dilemma* – när en resurs upplevs som obegränsad och kostnadsfri saknas incitament att hålla med den. Resultatet blir överutnyttjande, vilket i sin tur skapar en snedvriden bild av behovet av fler parkeringsplatser. Eftersom bedömningen ofta baseras på befintlig användning förstärks denna effekt ytterligare. Medvetenhet om detta mätproblem kan minska risken för felaktig mätning av behov i parkeringsplanering.

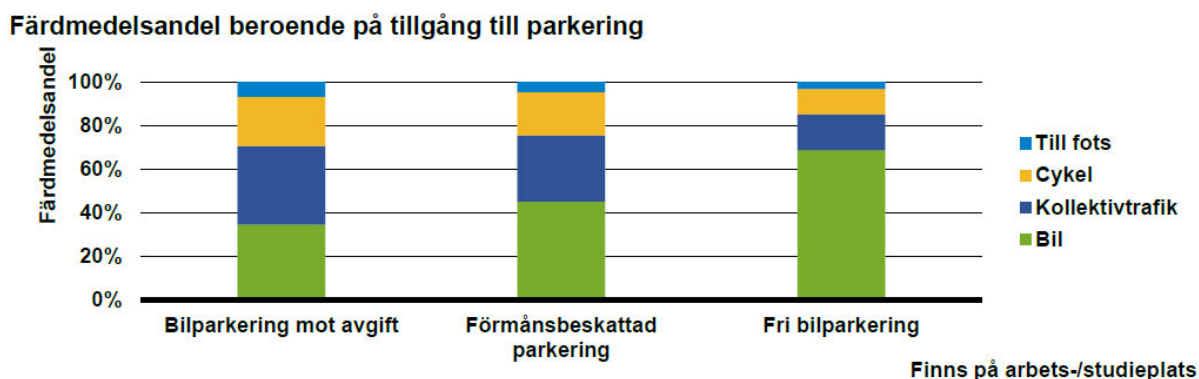
Hur tillgången till parkering kan påverka val av transportmedel illustreras i Figur 2. Där framgår att nästan dubbelt så hög andel färdas med bil om de har tillgång till gratis parkering, jämfört med om de behöver betala för parkeringen.

¹ Shoup, 1997

² Los Angeles Times, 1997; Here, 2016; Science, 1997

³ Millard-Ball & Rosen, 2025

⁴ Shoup, 1997



Figur 2. Färdmedelsval i förhållande till parkering vid arbetsplatsen. Data från Region Skånes resvaneundersökning 2018¹

2.1.2 Resvanor och handel

Trivector har i ett seminarium² från 2016 sammanställt studier som visar att mellan 20–80 % av besökare till köpcentrum ser det som en nöjesutflykt och att minst 80 % av de som går ut ur ett köpcentrum endast har en bärkasse eller inget med sig ut. Det vill säga att 80 % av handelscentrets besökare inte behöver bilen som ett redskap för att bära varor. Trivector hänvisar i samma seminarium till ett examensarbete från Göteborg där 86 % av de som lämnat ett köpcentrum åkt därifrån utan mer än en lätt bärkasse.

Vidare talar Trivector om en studie från Graz i Österrike där man jämfört butiksinnehavarnas uppskattning av andelen bilister som handlar med en mätning av detsamma. Butiksinnehavarna hade i Graz uppskattat att 58 % av butikens köpkraft kom från bilister, medan det egentligen var 32 %. I en motsvarande studie från Bristol i Storbritannien hade butiksinnehavarna uppskattat att 41 % kom från bilister, medan det egentligen var 22 %. Dessa studier antyder att handeln tenderar att överskatta hur stor andel av deras köpkraft som kommer med bil.

Enligt ett examensarbete i trafikplanering från 2009³, baserad på litteraturstudier och kundundersökningar i Kalmar, är fri parkering inte det främsta som avgör var människor handlar. Författarna menar att tids- och avgiftsreglering kan gynna handeln genom att det ökar omsättningen på parkeringsplatserna och gör butikerna mer lättillgängliga. Det påpekas också att de som handlar vid externa köpcentrum ofta går ganska långa sträckor för att nå butikerna.

2.1.3 Kostnader för parkering

Enligt Malmö stads *Policy och norm för mobilitet och parkering*⁴ kostar en markparkering 25 000 kr att anlägga (exklusive markvärde, drift och underhåll). I samma dokument beräknas att kostnaden per månad är 370–2 400 kr för en markparkering. Siffrorna gäller för 2017.

Kostnaderna för att anlägga ett parkeringshus är mellan 250 000 och 450 000 kr per parkeringsplats enligt en undersökning från Tyréns⁵. Göteborgs stad uppförde P-hus Heden med

¹ Ystads kommun, 2021, sid. 8

² Trivector, 2016.

³ Björke & Fondell, 2009

⁴ Malmö stad, 2020

⁵ Tyréns, 2023. *Vem ska betala för din parkering?*

sina 750 platser för cirka 120 miljoner kr, motsvarande 160 000 kr per parkeringsplats¹. Enligt en intervju från 2019 med Umeå Parkerings AB skriver SVT² att anläggningskostnaden för ett parkeringshus är 250 000–350 000 kr per parkeringsplats. Malmö stad³ beräknar anläggningskostnaden för parkeringshus till 200 000 kr per parkeringsplats och för underjordiskt garage beräknas kostnaden till 300 000–380 000 kr per parkeringsplats, beroende på hur många underjordiska våningar det talas om. Vid högt vattentryck i marken räknar Malmö stad med 100 000 kr extra per parkeringsplats under mark.

Det är vanligt att räkna med en teknisk livslängd på omkring 50 år för ett parkeringshus, men det beror på materialval och underhåll. Med utgångspunkt i 50 års livslängd och en anläggningskostnad på 250 000–450 000 kr per parkeringsplats motsvarar anläggningskostnaden cirka 400–750 kr per månad och parkeringsplats i ett parkeringshus. Till det ska läggas kostnader för drift och underhåll. Region Skåne i samarbete med Trivector har i en rapport⁴ från 2019 uppskattat att en markparkering i tätort (inklusive markvärde, alternativkostnad, anläggning, drift och underhåll) kostar 700 kr per månad, i ett parkeringshus 1 500–2 500 kr per månad och i ett underjordiskt garage 4 500 kr per månad. Malmö stad beräknar kostnaden för ett underjordiskt garage till 1 850–2 500 kr per månad exklusive drift, underhåll, markanvändning med mera. Enligt en artikel 2021 från Sveriges Allmännyttas⁵, är kostnaden för en parkeringsplats utomhus i genomsnitt 1 750 kr per månad.

Byggkostnaderna har dock ökat sedan dessa uppgifter var aktuella. Till exempel har byggkostnadsindex för flerbostadshus ökat i snitt 3,5 procent per år mellan 2000–2023⁶. Det är inte orimligt att anta att byggkostnaderna för parkeringsgarage har sett en liknande utveckling.

Tabell 1. Kostnadsuppskattning för olika typer av parkering. Summering av olika litteraturkällor från 2019–2021. Siffrorna är hämtade från olika källor och syftar bara att ge en ungefärlig bild av kostnaderna.

Parkeringstyp	Anläggningskostnad per parkeringsplats	Månadskostnad per parkeringsplats	Timkostnad per parkeringsplats
Markparkering	25 000 kr	700 kr	1 kr
Parkeringshus billigare	160 000 kr	1 500 kr	2 kr
Parkeringshus dyrare	450 000 kr	2 500 kr	3,5 kr
Underjordiskt parkeringsgarage	300 000–480 000 kr	3 000–4 500 kr	4–6 kr

¹ Parkering Göteborg, 2021

² SVT, 2019

³ Malmö stad, 2020

⁴ Region Skåne, 2019

⁵ Sveriges Allmännyttas, 2021

⁶ Byggföretagen, 2024

2.1.4 Avgifter för parkering

Parkeringsavgifter kan vara ett verkningsfullt sätt att påverka val av färdmedel och val av parkeringsplats. Figur 2 visade hur fri parkering enligt resvaneundersökning i Skåne 2018 hade ett mycket starkt samband med större andel som tog bil till jobbet.

I en litteraturöversikt från Centrum för Transportstudier har Hamilton & Braun Thörn¹ dragit slutsatsen att parkeringsavgifter bör sättas så att belägningsgraden ligger runt 85 %. Den belägningsgraden innebär enligt författarna en välavvägd balans mellan att utnyttja marken väl utan att skapa en situation där svårigheten att hitta parkeringsplats leder till onödig söktrafik. Vidare argumenterar de för att subventionering av parkering leder till snedvridning av marknaden som på sikt kan vara negativ för stadsmiljön. Exempel på sådan subventionering är friarbetsplatsparkering, förmånliga boendeparkeringskort eller rabatter till miljöfordon. Dock menar de att det kan vara befogat att ge fördelar för bilpoolsbilar, då det kan medverka till ett effektivare transportsystem.

I en artikel från Tyréns² har en sammanställning gjorts över månadskostnader för boendeparkering i Sveriges 35 största städer. Vänersborg är inte en av de 35 största städerna, men resultatet kan ge en fingervisning för prisbilden. Den ungefärliga prisbilden för de mellanstora städerna ligger omkring 400 kr per månad, se Figur 3. Enligt sammanställningen i avsnitt 2.4.3 ligger medelvärdet för boendeparkering i jämförda kommuner på 331 kr per månad.



Figur 3. Ungefärlig månadskostnad för boendeparkering i Sveriges 35 största städer. Källa: Tyréns, 2024.

Parkeringskostnaden för korttidsparkering på centralt belägen parkering på dagtid på vardagar skiljer sig från kostnader för boendeparkering och är ett effektivt styrmedel för hur staden vill att besökare ska ta sig till staden. För många av de mellanstora städerna ligger

¹ Hamilton & Braun Thörn, 2013. *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*.

² Tyréns, 2024

kostnaden på omkring 5–10 kr per timme¹. Jämfört med kostnaderna för boendeparkering i samma städer är det uppenbart att prisbilden skiljer sig markant. Enligt sammanställningen i avsnitt 2.4.3 ligger medelvärdet i jämförda kommuner på 6–12 kr per timme i parkeringsavgift.



Figur 4. Parkeringskostnad per timme för centralt belägen parkeringsplats på dagtid på vardagar i Sveriges 35 största städer. Källa: Tyréns, 2024.

IVL Svenska Miljöinstitutet² beskriver i en rapport hur avgiftsnivåerna mellan kvartersmark och allmän plats interagerar. Rätt förhållande mellan avgiftsnivå och avstånd till målpunkten är det som avgör vilken parkering som väljs, menar författarna. Det innebär att en för billig gatuparkering drar bilar från den egna parkeringen på kvartersmarken ut till gatan. Effekten blir att den allmänna parkeringen blir full, att de enskilda behoven betalas av skattekollektivet och att den egna parkeringen på kvartersmarken står oanvänd. Både den överutnyttjade allmänna parkeringen och den underutnyttjade privata parkeringen lider då av negativa effekter. Därför måste fastighetsägaren justera sin prisnivå för parkeringsplatserna, men ta in kostnaderna från annat håll, vilket riskerar att vara bostadshyran. Då får grannarna utan bil betala för att de med bil ska kunna parkera med samma avgiftsnivå som kommunen satt på sin gatuparkering. Därför, menar författarna, måste avgifterna på gatuparkering sättas så högt att det blir mer attraktivt för bilisten att utnyttja kvartersmarkens parkeringsplatser. Annars tvingar kommunen fastighetsägaren till underutnyttjade parkeringar och orättvis kostnadsfördelning för de boende.

2.1.5 Parkering och stadsplanering

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen beställde rapporten *Framtiden för parkering och nya bostäder*³ av fyra konsultföretag ledande inom trafik- och

¹ Tyréns, 2024

² IVL Svenska miljöinstitutet, 2022

³ Fastighetsägarna m.fl., 2020. *Framtiden för parkering och nya bostäder*. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen, Naturskyddsföreningen. Spacescape, Evidens, Trivector, Theory into practice.

stadsplaneringsanalyser. I rapporten presenteras historisk utveckling och aktuell forskning på ett övergripande sätt. Utifrån en förenklad beräkningsmodell konstateras att det troligtvis finns större yta för bilparkering än boyta i Sverige, 50 kvadratmeter per invånare. Detta framställs som ett exempel på ineffektivt markutnyttjande. I rapporten föreslås bland annat lägre parkeringstal och bilpooler för att effektivisera markutnyttjandet.

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen & Naturskyddsföreningen¹ beskriver hur dagens parkeringsregleringar är ett arv från en tid då bilinnehavet och bilresandet ständigt förväntades öka, men att dagens utveckling av bilismen är mer oklar. Pelle Envall, doktor i trafikplanering, har i en rapport för Trafikutredningsbyrån² och i en artikel för Dagens Industri³ beskrivit hur det historiskt har byggts för många parkeringar i samhället, som senare inte kunnat utnyttjas till fullo. Orsaken är att de ursprungliga parkeringstalen från 1960-talet, som var statliga, utgick från 300 amerikanska städers parkeringsnormer. Normerna har sedan dess reglerats ner och lagts på kommun att styra över. Överutbudet av parkeringar har över åren krävt stora resurser för att bygga, underhålla och slutligen för konverteras till något användbart. Parkeringar ska möta det behov som finns i staden, men att bygga för många är kostsamt.

Parkeringstal och bilinnehav

I en studie från Chalmers tekniska högskola⁴ har 56 svenska kommuner studerats utifrån parkeringstal och bilinnehav. I studien kunde man visa en positiv korrelation mellan parkeringstal och bilinnehav, det vill säga – ju högre parkeringsnorm i en kommun, desto fler bilar i förhållande till invånarantal. Författarna menar att sänkt parkeringsnorm kan vara ett effektivt sätt att påverka stadsutvecklingen mot ett lägre bilinnehav och därmed lägre parkeringsbehov. IVL Svenska Miljöinstitutet⁵ har också påvisat detta samband, se Figur 5.

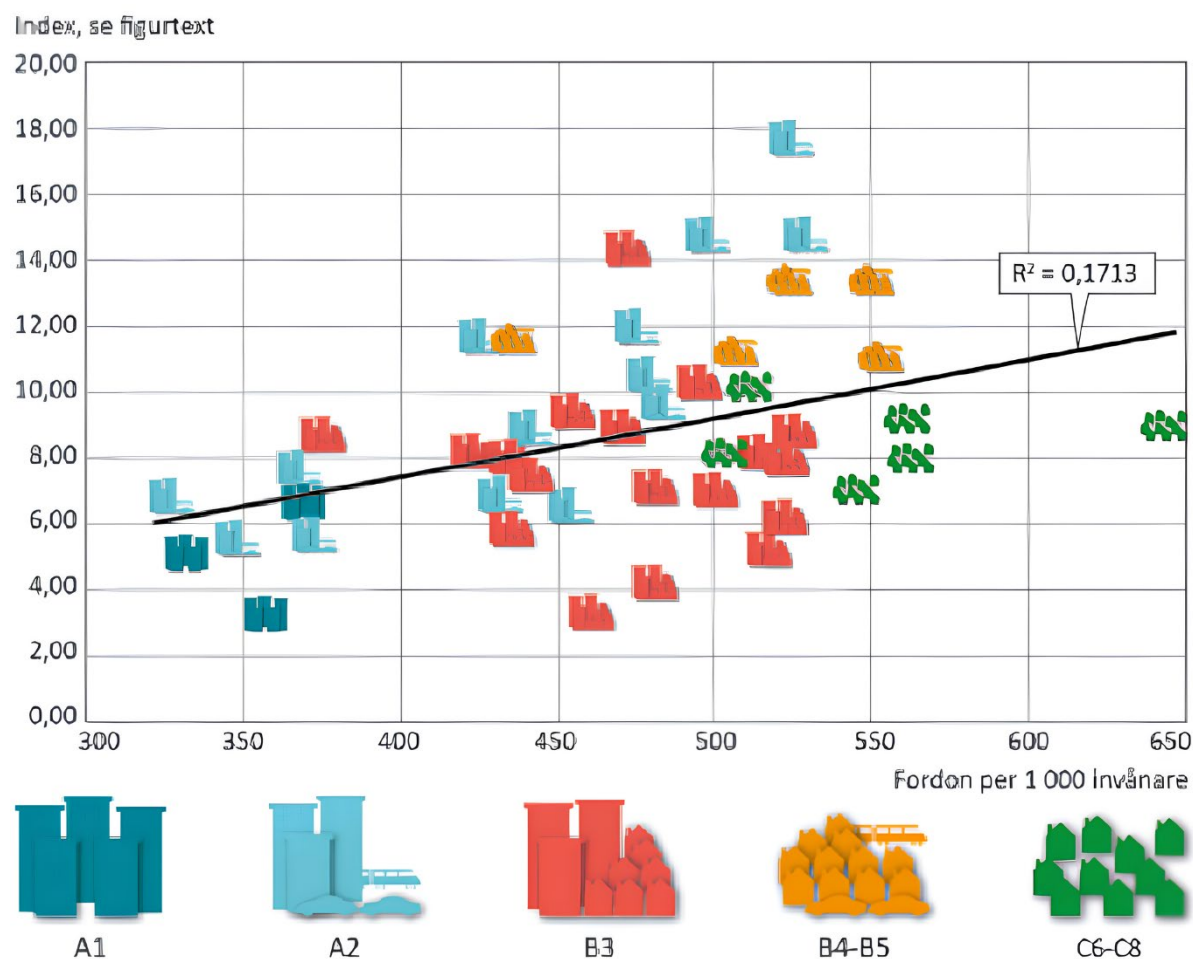
¹ Fastighetsägarna med flera, 2020.

² Envall & Renhammar, 2013

³ Envall, 2020

⁴ McAslan, Devon & Sprei, Frances 2023. "Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities" in *Transport Policy* 135

⁵ IVL Svenska miljöinstitutet, 2022



Figur 5. Biläggande i relation till parkeringstal. Diagram från rapporten "Parkering som verktyg för hållbar mobilitet", från IVL Svenska Miljöinstitutet (2022), som baseras på en enkätundersökning och uppgifter från Statistiska Centralbyrån, visar att det finns ett svagt samband mellan antalet bilar per tusen invånare och p-talen i en kommun, men att variationen mellan kommungrupper är större. Y-axelns indextal är en omräkning av p-platser per lägenhet till p-platser per 1 000 m² bostadsyta (BTA), förutsatt en genomsnittlig lägenhetsstorlek. Indelningen av kommuntyperna är gjord enligt SKR:s kommungruppsindelning. A2-kommunerna längst till vänster i figuren är alla förortskommuner till Stockholm. A1 är storstäder medan C6–C8 är mindre städer och landsbygdskommuner. Vänersborgs kommun är klassad som en pendlingskommun nära större stad enligt SKR (B4; Kommungruppsindelning, Sveriges Kommuner och Regioner, 2022).

2.1.6 Laddinfrastruktur

Ett nytt Energiprestandadirektiv från EU (EPBD), som handlar om energi- och utsläppskrav för byggnader ska vara en del av svensk lagstiftning senast den 29 maj 2026. En av de föreskrifter som kommer att beröras kopplat till laddinfrastruktur är Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon. Den 7 juli slutredovisades uppdraget genom en rapport¹ som omfattar fördjupade resonemang för hur de enskilda kraven inom hållbar mobilitet i det omarbetade direktivet skulle kunna införas i Sverige under förutsättning att de författningsändringar som föreslås i tidigare delrapport genomförs.

¹ Boverket, 2025. Hållbar mobilitet: Slutredovisning av regeringsuppdrag. Rapport 2025:15.

Det är inte helt klart hur kommunen kan komma att påverkas. Boverkets sammantagna bedömning är att kommande föreskrifter bör utformas så att de ger en stor flexibilitet för byggherren att uppfylla de tekniska kraven på laddinfrastruktur utifrån aktuell byggnads förutsättningar och behovet av olika typer av laddning, samt elsystemets kapacitet på aktuell plats. Kommande föreskriftsförslag bör därmed utgå från nivån på kraven i Boverkets nuvarande föreskrifter och allmänna råd om laddning av elfordon. Rapporten tar även upp hur övriga krav på laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser kan införas i Sverige, samt vilka möjligheter till anpassning och undantag för det som finns i det omarbetade direktivet. Sammanfattningsvis föreslås kraven införas på en miniminivå där möjligheterna till undantag utnyttjas i de fall det bedömts som rimligt och praktiskt genomförbart.

Utdrag ur rapporten¹:

”Boverkets utgångspunkt är att de tekniska kraven ska införlivas på ett så flexibelt sätt som möjligt så att byggherren kan anpassa sina installationer efter det behov och förutsättningar som finns för aktuell byggnad.

En utgångspunkt för de nya föreskrifterna kan därför vara Boverkets befintliga föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om laddning av elfordon. Exempelvis ställs där inget krav på någon minimieffekt utan i stället regleras enbart att laddning ska ske med anslutning av typ 2 eller combo 2 för växelström respektive likström. Andra tekniska krav som tillgänglighet till laddningspunkten bör också kunna behållas oförändrat.

Tillkommande nya tekniska krav som avser förinstallerade kablar bör därför följa samma princip och därmed lämna stor flexibilitet för byggherren, samtidigt som standardiserade lösningar bör användas där det underlättar kompatibiliteten för framtida installationer. Det innebär att det troligtvis i de nya föreskrifterna kommer att vara upp till byggherren att välja om laddning ska ske med likström eller växelström och om dataöverföring ska ske via kabel eller trådlöst.”

2.2 Juridik kring parkering

Sveriges kommuner och landsting (2017) har tagit fram skriften *Parkeringshandbok* som ger en bra sammanfattning av juridiken kring parkering.

2.2.1 Vad är parkering?

Parkering definieras i Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner enligt följande:

”En uppställning av fordon med eller utan förare av annan anledning än som

1. föranleds av trafikförhållandena,
2. sker för att undvika fara, eller
3. sker för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods”

Det kan förstås finnas situationer där det är svårt att dra gränsen mellan vad som är en parkerad bil och inte. När det gäller på- och avlastning behöver det till exempel pågå aktivitet vid bilen utan alltför långa dröjsmål. Ett domslut vid Stockholms tingsrätt, som senare fastställdes i Hovrätten, gör gällande att sju minuter kan ses som en alltför lång tid utan aktivitet runt bilen, även om den som lastade angav att det krävdes ompackning av gods i en intilliggande byggnad (RH 2020:13).

2.2.2 Trafikförordningen och lokala trafikföreskrifter

Trafikförordningen (1998:1276) beskriver allmänna trafikregler som gäller i hela landet. De allmänna parkeringsreglerna finns i 3 kap. 47-57 §§ trafikförordningen. Där framgår att det

¹ Boverket, 2025, sid 22.

är tillåtet att parkera upp till 24 timmar på kommunens gatunät i tätbebyggt område, men det finns också en lång rad undantag. Förenklat är det inte tillåtet att stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att det hindrar eller stör andra. 24-timmarsbegränsningen gäller inte lördag, söndag, helgdag eller dag före helgdag, det går därför att parkera från fredag morgon till måndag kväll.

Kommunen, länsstyrelsen och polisen har enligt 10 kap. trafikförordningen möjlighet att besluta om lokala trafikföreskrifter, som gäller utöver de allmänna trafikreglerna. I de lokala trafikföreskrifterna kan kommunen bland annat reglera var och hur länge man får parkera. Normalt sett är det kommunen som tar fram lokala trafikföreskrifter inom tätort. I Vänersborgs kommun har Samhällsbyggnadsnämnden hand om lokala trafikföreskrifter.

2.2.3 Kommunala avgiftslagen

Kommuners rätt att ta ut avgift för parkering regleras i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Denna lag kallas ibland informellt för kommunala avgiftslagen. Andra paragrafen anger:

”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.”

2.2.4 Plan- och bygglagen

Portalparagrafen till plan- och bygglagen (1 kap. 1 §) klargör att bestämmelserna kring planläggning och bygglov syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Eftersom i stort sett alla parkeringsplatser kräver ett beslut enligt plan- och bygglagen finns det en tydlig koppling mellan syftet med plan- och bygglagen och parkeringsnormen.

Plan- och bygglagen (2010:900) klargör bland annat vilket ansvar kommunen har för hållbar mark- och vattenanvändning genom att upprätta detaljplaner och pröva bygglov. Enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen ska tomter anordnas så att ”det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”. Det ska kommunen ta ansvar för i samband med att detaljplaner tas fram och bygglov provas.

En nyckelfråga är hur ”i skälig utsträckning” ska förstås. I samma lagparagraf (8 kap. 9 § PBL) finns även en skrivning om att behovet av friyta för bostäder, fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet ska prioriteras framför parkering.

Ytor för parkering ställs i balans med andra markanvändningar genom plan och bygglagens bestämmelser om att mark ska användas till det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov, genom 2 kap. 2 § PBL. Samma paragraf etablerar att bestämmelserna om hushållning med mark enligt 3 och 4 kap. miljöbalken ska tillämpas. Det innebär att parkering inte får anordnas om det inte finns behov, om parkeringen ligger i fel läge, om marken är mer lämpad för annan användning eller om det från allmän synpunkt inte innebär god hushållning. Det klargörs också utifrån 1 kap. 1 § PBL att syftet med den planering och det bygglov som krävs för en parkering är en hållbar livsmiljö för generationer. Sammantaget innebär bestämmelserna i plan- och bygglagen samt miljöbalken att parkeringsplatser inte får byggas för stora.

Plan och bygglagen reglerar dessutom att marken som tas i anspråk för parkeringar måste vara lämpad för ändamålet med hänsyn till hälsa och säkerhet, markförhållanden, trafikförsörjning, störningar och risker (2 kap. 5 § PBL). Genom 2 kap. 6 § PBL krävs att

parkeringsplatser behöver utformas och placeras med hänsyn till stads- och landskapsbild, natur- och kulturvärden, god helhetsverkan, skydd mot olyckor, behovet av en god trafikmiljö, möjligheter för personer med rörelsenedsättning med mera. Parkeringsplatser under mark behöver utformas så att det inte försvårar användningen av marken ovanför (2 kap. 8 § PBL).

En parkeringsplats är en anläggning, vilket innebär att det är ett byggnadsverk enligt 1 kap. 4 § PBL. Att förse mark med ett byggnadsverk är att bebygga marken, enligt samma paragraf.

Genom den revidering av plan- och bygglagen som började att gälla 1 december 2025 förtydligas i 9 kap. 22 § PBL att det krävs bygglov för att utomhus anordna eller väsentligt ändra en parkeringsplats som är större än 50 kvadratmeter inom detaljplan eller 100 kvadratmeter utanför detaljplan. På mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg krävs enligt 9 kap. 23 § PBL inget bygglov. Inom områden som är särskilt värdefulla enligt 8 kap. 13 § PBL, vilket stora delar av Vänersborgs kommun är, kan det enligt 9 kap. 24 § krävas bygglov även för parkeringsplatser som är undantagna i 22–23 §.

Allmän plats och kvartersmark

I 1 kap. 4 § plan- och bygglagen definieras även begreppen *allmän plats* och *kvartersmark*. Detta har stor betydelse i många sammanhang, bland annat när det gäller parkering. Allmän plats och kvartersmark är en grundläggande uppdelning av mark där detaljplan har upprättats. Normalt sett finns detaljplaner för all mark inom tätort, medan det saknas utanför tätort.

Allmän plats är ”en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov”. I princip ska kommunen äga och förvalta den allmänna platsmarken och den får inte säljas eller arrenderas ut. Det är dock möjligt att anordna allmän parkering där och reglera villkor för den (till exempel ta ut avgifter, begränsa tider eller kräva särskilt tillstånd).

Kvartersmark är ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”. I många fall är det samma sak som privat tomtmark, och normalt sett ska en markägare med behov av parkeringsplats anordna den inom kvartersmarken. All kvartersmark är dock inte privat – även kommunen äger mycket kvartersmark. Det kan anordnas parkering för allmänhet på kvartersmark, oavsett om det är kommunens eller privat mark. Till skillnad från allmän plats kan kvartersmark arrenderas ut eller säljas, vilket ger förutsättningar till exempel ledstolpar.

Vad ska kommunen kräva i detaljplanering respektive bygglovsprövning?

Kommunen har ansvar att upprätta detaljplaner där krav finns på det enligt 4 kap. 2 § plan- och bygglagen. I detaljplanen ska lämpligheten prövas bland annat utifrån ovan nämnda paragraf om parkering (PBL 8:9). Kommunen ansvarar även för att pröva bygglov inför att något ska byggas. Även där kommer frågan om parkering upp. Bygglovet reglerar i detalj hur byggnader är utformade, medan detaljplanen i många fall bara reglerar vad som får byggas i grova drag – maximalt antal kvadratmeter, byggnadshöjd med mera inom en tomt. Inte sällan möjliggör en detaljplan för flera olika typer av användning på en fastighet, som bostäder, handel och kontor.

En detaljplan är mycket kostsam och tidsödande att ta fram. En relativt ospecificerad och flexibel detaljplan har stora fördelar. Då finns en stor frihet för att anpassa till behov som förändras. En viktig fråga är då i vilken utsträckning detaljplanen behöver säkra ytor för kommande parkeringsbehov och i vilken utsträckning det kan regleras i

bygglovsprövningen. Utgångspunkten är att detaljplaner med flexibel användning inte behöver hantera alla teoretiska scenarion med maximalt utnyttjande som leder till olämplighet rörande parkering/trafik, under förutsättning att denna olämplighet är av det slag som rör tomtens ordnande (PBL 8:9). PBL 9:56 (tidigare 9:30) säkerställer att detta prövas vid lovavärenden inom detaljplan. Exakt hur stora parkeringsytor måste vara, var de ska placeras och hur de ska utformas är frågor som får hanteras vid en eventuell bygglovsprövning. Huruvida det vid en sådan prövning är möjligt att tillåta sökt fördelning av användningar inom planområdet beror då på omfattningen av ytkrävande verksamheter. Förfarandet har principiellt stöd i rättsfall MÖD P 8568-18 utifrån tillämpningen av relevanta paragrafer.

2.2.5 Kommunens och fastighetsägares ansvar

Även om det kan sägas att kommunen utifrån plan- och bygglagen har ett övergripande ansvar för *planering* av parkering, innebär inte det att kommunen ansvarar för att *anordna* parkering. När kommunen beslutat om detaljplaner eller bygglov är det sedan fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkeringsplatser som täcker behoven. Fastighetsägarens ansvar gäller parkeringsbehov kopplat till fastighetens användning, till exempel boende, anställda, kunder, besökare och leveranser.

Vissa parkeringsbehov är dock inte lika tydligt kopplade till en enskild fastighet. Till exempel kan turister och andra besökare vilja komma till en plats för att uppleva olika saker snarare än att bara besöka en viss butik eller annan funktion. För att få parkeringssituationen att fungera bra bör kommunen ta ansvar för att söka lösningar som möjliggör för allmänhet att kunna ta sig dit de behöver. En annan aspekt är att ett effektivt markutnyttjande kräver ett stort mått av samnyttjande. Behovet av parkering för en viss verksamhet kan temporärt vara mycket stort, till exempel vid ett evenemang. Ett sätt för kommunen att skapa förutsättningar för sådant är att anordna en viss mängd allmänna parkeringsplatser som kan nyttjas för olika typer av ändamål. En ytterligare aspekt är att delar av den täta bebyggelsen i staden har vuxit fram på ett sätt som gör det mycket svårt att i efterhand skapa parkeringsplatser inne på kvartersmarken. Kommunen kan i de fallen behöva ta ett större ansvar för att boende, anställda, kunder och besökare ska kunna ha tillgång till parkeringsplats.

2.3 Vänersborgs arbete med parkering

2.3.1 Parkeringspolicy

Parkeringspolicyn¹ antogs redan 2007. Den är inte längre än två sidor och uppdelad i de två huvudrubrikerna Mål och Inriktning. Tydliga budskap är att kommunen ska minska bilens dominans i stadsrummet samt att handeln ska prioriteras framför arbetsplatser och boende i stadskärnan.

2.3.2 Andra tidigare beslutade principer som berör parkering

Översiktsplanen² lyfter som fortsatt arbete att ta fram en strategisk plan för besöksparkering och tillgänglighet i centrala delar av Vänersborg. Planen trycker även på behovet att det ska finnas cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser och andra målpunkter.

I fördjupad översiktsplan för Vänersborg och Vargön³ finns följande rekommendation för delområdet Centrum: "Utrymmeskrävande markparkering bör successivt minskas. Behovet

¹ Antagen av kommunfullmäktige 2007-11-21, § 131.

² Översiktsplan 2017, antagen av kommunfullmäktige 2017-12-13, § 197, se utvecklingsprincip 9 "Utveckla centrum som mötesplats för alla", sid. 75.

³ Antagen av kommunfullmäktige 2023-02-15, § 4.

av bilparkering kan minskas genom åtgärder för att stödja alternativa färdssätt, och i högre utsträckning lösas genom underjordiska garage och parkeringshus.”

Samma plan lyfter att parkeringsfrågan behöver ses över i de fyra strukturstudiekartorna - Vänersborgs innerstad, Sportcentrum och Torpagärdet, Öxnereds stationsområde samt Varöns stationsområde och centrum.

I vägledningen kopplad till *Strategi för ett fossilfritt Vänersborg 2030* är en av föreslagna åtgärder att ta fram nya riktlinjer för parkering¹.

Kopplat till parkering har kommunen även antagit Västra Götalandsregionens klimatlöfte 14, som bygger på att kommunen varje år ska genomföra åtgärder för att främja en mer effektiv mobilitet.

2.3.3 Parkeringsnorm

Kommunen har en parkeringsnorm² som ger riktlinjer för hur kommunen ska hantera parkeringsfrågan i detaljplanering och bygglovsprövning. Huvuddelen av dokumentet redovisar riktvärden (parkeringstal) för olika typer av byggnader eller verksamheter. Dessa är tänkta som minimikrav, dimensionerade med tanke på situationen i centrala Vänersborg. Eftersom det inte finns en zoneringsplan är det ett rimligt antagande att framför allt bostäder utanför stadskärnan behöver fler parkeringsplatser än vad normen föreskriver. Utöver dessa riktvärden finns även ett antal övergripande riktlinjer, principer för samnyttjande och åtgärdsprogram för att sänka parkeringstalen, avsnitt om parkering för rörelsehindrade, rimliga gångavstånd samt utformningsriktlinjer.

Parkeringsnormen ligger inom Byggnadsnämndens ansvarsområde. Det är avdelningen Plan och bygglov som använder normen.

2.3.4 Lokala trafikföreskrifter och tidsreglering

Normalt sett är parkering tillåten upp till 24 timmar längs allmän gata som inte är huvudled, så länge det också följer andra bestämmelser i trafikförordningen³. Kommunen kan dock besluta om parkeringsförbud eller olika andra typer av regleringar genom upprättande av lokala trafikföreskrifter. I Vänersborgs innerstad är parkering förbjuden eller reglerad på annat sätt på merparten av gatorna. Anledningen till parkeringsförbud är i första hand att skapa välfungerande och säkra trafiksituationer när gatorna är för smala. Ofta tillåts parkering bara på ena sidan av gatan.

I centrala delar av Vänersborg och flera andra platser använder kommunen även tidsreglering för att det ska finnas lediga platser att hitta för den som vill göra ärenden. Utan tidsreglering finns stor risk att centralt belägna parkeringsplatser blir fullbelagda med långtidsparkerade bilar. Tiderna varierar mellan 15 minuter upp till 48 timmar. Det finns även vissa platser med möjlighet att parkera 7 dygn. Vid förfrågan brukar kommunen ge tillstånd att parkera längre när det finns behov. Där reglering inte gjorts Information om parkeringstider finns på kommunens hemsida.

Lokala trafikföreskrifter beslutas av Samhällsbyggnadsnämnden. Ansvarig enhet inom förvaltningsorganisationen är Gatuenheten.

¹ Vänersborg, 2021b. *Vägledning för ett fossilfritt Vänersborg 2030 – transporter, el och uppvärmning*. Se åtgärd nr 14.

² Antagen av Byggnadsnämnden 2016-03-01, § 20.

³ Se 3 kap. 47–57 §§ trafikförordningen

2.3.5 Parkeringsköp, boendekort och nyttokort

Kommunen har tagit fram ytterligare system som påverkar parkering. Dels handlar det om parkeringsköp, som innebär att en fastighetsägare kan betala för att kunna utnyttja parkeringsplats på en annan fastighet. Systemet kan vara viktigt för att möjliggöra utveckling av en fastighet där yta för parkering saknas på egna tomten.

Dels handlar det om möjligheten att betala för boende- eller nyttokort. I båda fall kan du med kortets hjälp parkera på andra platser eller längre tid än vad som annars skulle vara tillåtet. Boendekort kan tecknas av personer folkbokförda i det område där kortet ska användas, men antalet är begränsat till ett visst antal per fastighet. Nyttokort kan tecknas av personer som behöver kunna parkera i sitt arbete. Det kan vara till exempel hantverkare, hemtjänstpersonal eller torghandlare. Båda korten kan tecknas för helår eller för månad. Enligt

Villkoren och avgifterna är fastslagna i dokumenten *Boende- och Nyttokort: Avgifter och villkor*¹ respektive *Regler för parkeringsköp*². Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för de två typerna av parkeringskort och för parkeringsköp där kommunen är part. Ansvariga inom förvaltningsorganisationen är Gatuenheten för korten samt Fastighet och service för parkeringsköp.

2.3.6 Taxor

Kommunfullmäktige beslutar om taxor för olika typer av avgifter. När det gäller parkering har fastställts avgifter för felparkering³, boendekort och nyttjandekort⁴ samt parkeringsköp⁵ i tre olika beslut.

2.3.7 Övervakning och skyltning

Kommunen ansvarar för skyltning och övervakning av allmänna parkeringsplatser. Övervakningen sköts av...

För flertalet centrala parkeringsplatser med tidsreglering används P-skiva.

Där parkeringsmöjligheterna regleras med lokala trafikföreskrifter behöver kommunen kommunicera det till trafikanterna. Det görs i första hand med hjälp av skyltar. I många fall används även markeringar på marken, till exempel uppmålade parkeringsrutor. Parkeringsrutor används även på platser där det inte finns lokala trafikföreskrifter.

Kommunen tillhandahåller även information om parkeringsmöjligheterna via hemsidan.

Arbetet ligger inom ramen för Samhällsbyggnadsnämndens ansvarsområde. Ansvarig enhet inom förvaltningsorganisationen är Gatuenheten.

2.3.8 Laddplatser

Kommunfullmäktige i Vänersborgs kommun antog 2024-02-02 § 9 *Strategi för laddinfrastruktur*⁶ med syfte att definiera kommunens roll och prioriterade inriktningar inom området, för

¹ Antagen av Samhällsbyggnadsnämnden 2020-06-16, § 60 samt kommunfullmäktige 2022-02-16, § 7.

² Antagna av kommunfullmäktige 2016-04-27, § 77.

³ Vänersborgs kommun, 2020. *Felparkeringsavgifter 2021*. Antagen av kommunfullmäktige 2020-11-18 § 149.

⁴ Vänersborgs kommun, 2022.

⁵ Vänersborgs kommun, 2016. *Regler för parkeringsköp*. Antagen av kommunfullmäktige 2016-04-17, § 77.

⁶ Vänersborgs kommun, 2024.

att bidra till att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030. Inriktningarna ska underlätta utbyggnad av den publika laddinfrastrukturen i Vänersborg och möjliggöra ett hållbart resande för kommunens invånare och besökare.

Strategin utgår från tre principer: (a) möjliggöra för invånare, (b) välkomna besökare samt (c) underlätta för näringslivet. Dessa blir starkt kopplade till hur kommunen också planerar och arbetar med parkeringsfrågan övergripande.

Sedan 2021 krävs enligt plan- och bygglagen (PBL) att nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser har ledningsinfrastruktur (till exempel tomrör) för laddning vid varje plats¹. Dessutom gäller även från och med 1 januari 2025 att minst en laddpunkt ska finnas på parkeringar med fler än 20 platser, om de tillhör en uppvärmd byggnad som inte är bostadshus. Kravet är retroaktivt, vilket innebär att det gäller även för befintliga parkeringar, inte bara nybyggnationer. Det betyder att för varje påbörjat 20-tal platser krävs minst en laddstolpe. Exempelvis behöver en parkeringsplats med 41 platser förses med minst 3 laddpunkter.

Det innebär att kommunen som markägare direkt påverkas av lagkraven, men har begränsad rådighet över uppförandet av laddinfrastruktur då kommunen inte får sälja el- och eller konkurrera med marknaden. För att uppnå lagkrav och säkerställa kommunens publika laddinfrastruktur arbetar kommunen med att möjliggöra för enkel etablering av laddpunkter för externa leverantörer. I arbetet har kommunen gjort en kartläggning av platser utifrån både lagkrav samt strategiska platser för laddpunkter för att se till behovet i kommunen. Kommunen har valt att även titta på just strategiska platser som inte omfattas av lagkrav då det finns områden med färre antal platser som ändå anses vara i behov av laddinfrastruktur. Arbetet pågår kontinuerligt kopplat till utlysningar där både uppföljning görs och kontakt med externa aktörer och andra intressenter upprätthålls.

2.3.9 Kollektivtrafik, gång och cykel

Vänersborgs kommun har i Översiktsplan 2017 gjort bland annat följande ställningstaganden²:

”Inom tätortsområden ska god tillgänglighet för gående, cyklande, kollektivtrafikresenärer och bilister säkras i nämnd ordning.”

”Vid planläggning ska strävan vara att länka samman stadsdelar, bostadsområden och viktiga målpunkter med cykelvägsstråk och förbättra möjligheterna att cykla mellan områden som är åtskilda av barriärer. Nya planer ska även redovisa hur säkra och funktionella cykelparkeringar samt cykelvägsanslutningar ska lösas.”

”Kollektivtrafiken ska ha företräde i kommunens totala trafiksystem, vilket bland annat kan innebära upprättande av bussgator, busskörfält samt signalprioritering.”

”Busshållplatser ska vara lättillgängliga och där behov finns ska cykelparkering iordningställas intill hållplatsen.”

”Möjligheterna för kollektivtrafikförsörjning ska väga tungt när plats bestäms för ny bostadsbebyggelse eller besöksmål.”

För kollektivtrafiken ansvarar Västra götalandsregionen, men kommunen deltar aktivt i framtagandet av kollektivtrafikplaner³ i samverkan med Trollhättans stad och Västtrafik.

¹ Boverket, 2024.

² Översiktsplan 2017, sid 76 (utvecklingsprincip 9) samt sid 78 (utvecklingsprincip 10)

³ Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg antogs senast 2019 av Västra götalandsregionens kollektivtrafiknämnd. Arbetet har inletts med att revidera planen.

Vänersborgs kommun har även en cykelstrategi¹ som pekar ut strategiska insatsområden för att skapa bättre möjligheter för cykling:

- Fortsatt utbyggnad av Vänersborg kommuns cykelvägnät
- God drift och underhåll av cykelvägnätet
- Fortsatt satsning på säker och tillgänglig cykelparkering
- Utbyggt system med vägvisning
- Kommunikation och stimulansåtgärder som får fler att använda cykeln

Fortsatta satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel kan bidra till att minska eller hålla tillbaka behovet av parkeringsplatser.

2.3.10 Uppsummering av Vänersborgs arbete med parkering

Kommunen har flera olika typer av styrdokument som påverkar arbetet med parkering. Det görs också många olika typer av arbetsinsatser. Samhällsbyggnadsnämnden och Gatuheten har hand det mesta som rör när, var och hur man får parkera, samt cykelvägar. Byggnadsnämnden och Plan och bygglov hanterar parkeringsnorm och frågor om hur parkering hanteras i detaljplaner och bygglov. Kommunstyrelsen har bland annat ansvar kring översiktsplanering och kollektivtrafik. Samhällsbyggnadsförvaltningen har i rollen som kommunal fastighetsägare ansvar för parkering på kommunal kvartersmark, parkeringsköp och markupplåtelse för till exempel laddstolpar.

2.4 Andra kommuners arbete med parkering

2.4.1 Översikt över analyserade styrdokument

För att genomföra en jämförelse mellan kommuner behövdes ett rimligt antal. Vänersborg ingår i SKR:s kommungrupp B4, pendlingskommun nära större stad. I denna grupp är merparten av kommunerna betydligt mindre än Vänersborg och det är troligt att förutsättningarna för parkering skiljer sig stort. Därför valdes att i stället utgå från storleken på huvudorten i kommunen. Då Vänersborgs stad har ungefär 25 000 invånare söktes styrdokument för parkering ut bland kommuner med en huvudort som har 20 000–30 000 invånare, se Tabell 2.

I de flesta fall har det gått att finna antagna styrdokument för parkering i de undersökta kommunerna. I flertalet fall innehåller styrdokumentet även riktlinjer med parkeringstal. Vanligtvis har dokumenten antagits av kommunfullmäktige.

¹ Cykelstrategi Vänersborgs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2025-02-19 § 10

Tabell 2. Översikt över analyserade styrdokument

Kommun	Styrdokument	Typ*	P-tal	Årtal	Beslut	Ortsstorlek**
Alingsås	Parkeringsnorm	Riktlinje	Ja	2024	KF	27 423
	Mobilitetsplan	Anvisning	-	?	?	
Enköping	Parkeringspolicy	Strategi	-	2017	KF	25 021
	Parkeringsnorm	Riktlinje	Ja	2018	KSU	
Eslöv	Parkeringsnorm	Riktlinje	Ja	2021	KS	20 422
Karlskoga	Riktlinjer för parkering	Riktlinje	Ja	2017	?	27 386
Katrineholm	Parkeringsstrategi	Strategi	-	2017	KF	24 447
Kungsbacka	Strategi och riktlinjer för parkering och mobilitet	Strategi+ riktlinje	Ja	2024	?	23 830
Lerum	Parkeringspolicy	Policy+ riktlinje	Ja	2023	KF	28 491
Lidköping	Parkeringsnorm	Riktlinje	Ja	2018	KF	23 554
Norrtälje	Parkeringsstrategi	Riktlinje	Ja	2016	KF	21 917
Ystad	Strategier och riktlinjer för parkering	Strategi+ riktlinje	Ja	2021	KF	20 133
Ängelholm	Riktlinjer för parkering	Riktlinje	Ja	2021	KF	28 606
Vänersborg	Parkeringspolicy	Policy	-	2007	KF	24 112
	Parkeringsnorm	Riktlinje	Ja	2016	BN	

*) Bedömning av vilken typ av dokument det skulle motsvara enligt Vänersborgs kommuns *Riktlinjer för styrande dokument*

**) Invånarantal i huvudort hämtat från SCB:s statistik över Sveriges tätorter 2020

KF = kommunfullmäktige

KS = kommunstyrelse

KSU = utskott under kommunstyrelse

BN = byggnadsnämnd

2.4.2 Parkeringsnorm i jämförbara kommuner

Parkeringstal från de nio kommunerna har sammanställts och jämförts med Vänersborgs gällande parkeringsnorm. Jämförelserna är svåra då kommunerna använder olika system. Kategorierna skiljer sig åt, många har olika parkeringstal för olika zoner, vissa använder mini- respektive maximital med mera. För att kunna jämföra har parkeringstalen förenklats och presenteras i Tabell 3 som intervall mellan lägsta och högsta minimital. Framför allt beror variationen på läget i förhållande till centrum, där det lägsta talet är det mest centralt belägna. Maximital har utelämnats i de fall de används.

Som framgår av Tabell 3 ligger gällande parkeringstal i Vänersborg i de flesta fall inom det genomsnittliga värdet sett till jämförda kommuner. Dock skiljer Vänersborg ut sig när det gäller parkeringstal för förskola och grundskola, där Vänersborg har betydligt högre tal än någon av de jämförda kommunerna.

Tabell 3. Jämförelse mellan parkeringstal i elva kommuner. Alla siffror motsvarar antal parkeringsplatser per 1 000 m² BTA.

Kommun	Flerbo- stadshus	Vårdbo- ende	Förskola	Grund- skola	Industri	Kontor	Handel	Restau- rang	Hotell
Alingsås	7–12	2–6	2–12	3–7	6–16	11–33	22–42	14–32	8–18
Enköping	8–15	5–9	4–13	3–7	<i>n/a</i>	10–24	22–55	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Eslöv	6–8	6–8	6–8	6–8	6–8	6–8	6–8	6–8	6–8
Karlskoga	8–14	3–6	12–23	5–10	<i>spec.</i>	10–30	17–44	26–44	16–24
Kungsbacka	2–6	<i>n/a</i>	10	5	<i>maxn.</i> (10)	<i>maxn.</i> (25)	<i>maxn.</i> (25–30)	<i>maxn.</i> (25)	<i>n/a</i>
Lerum	9–12	<i>n/a</i>	16–20	7–9	20–27	27–37	22–55	44–66	27–39
Lidköping	8–9	7	14	9	7	16	28–35	<i>n/a</i>	12
Norrtälje	10–13	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	6–15	17–21	36–46	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Ystad	9–15	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	20–30	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Ängelholm	9–13	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	7–10	13	18	20	<i>n/a</i>
Vänersborg	5–12	4	25	15	10	20	30	25	20
Medelvärde	7–12	4–7	11–16	7–9	9–13	14–22	22–36	22–33	15–20

n/a = inget parkeringstal angivet

spec. = särskild beräkningsgrund som är svår att omvandla till jämförtal

maxn. = maximinorm används, vilket inte tas med i jämförelsen

2.4.3 Parkeringsavgifter i jämförbara kommuner

Lite mer än hälften av de undersökta kommunerna tar ut avgift för parkering på allmän plats i de mest centrala delarna, se Tabell 4. Det vanligaste betalsystemet är via mobilappar eller SMS, men flera kommuner har även automater för kortbetalning. Några av kommunerna kombinerar betalning med P-skiva, där en eller två timmar är kostnadsfritt. Den genomsnittliga taxan spänner mellan 6 och 12 kr per timme.

Lite mer än hälften av kommunerna har även parkeringshus, där taxan vanligtvis ligger något över avgiften för gatuparkering. Flera av parkeringshusen drivs i privat regi. Där möjlighet finns till månadskort för parkering inom centrala delar av orten ligger avgifterna på 300–500 kr per månad. Vänersborg sticker där ut med en betydligt lägre avgift för parkeringskort, drygt 200 kr per månad.

Tabell 4. Jämförelse av parkeringsavgifter i olika kommuner

Kommun	Parkeringsystem	Taxa gatu-P*	Taxa P-hus	Taxa månadskort
Alingsås	n/a	Fri	15–24 kr/t	n/a
Enköping	ParkingTime/EasyPark/ Parkster/Mobill/ePark/automat	6–12 kr/t	n/a	350 kr
Eslöv	ePark/EasyPark/P-skiva	7 kr/t	n/a	350 kr
Falkenberg	P-skiva	Fri	10 kr/t efter 2t vard. kl 9-18	350 kr
Karlskoga	Datumparkering	Fri	n/a	n/a
Katrineholm	P-skiva	Fri	8 kr/t efter 2t	n/a
Kungsbacka	P-skiva/EasyPark/ePark/ Parkster	3–8 kr/t efter 1t	3 kr/t efter 1t	300–350 kr
Lerum	n/a	Fri	10 kr/t efter 1t	n/a
Lidköping	Datumparkering	7 kr/t	n/a	n/a
Norrtälje	EasyPark/Parkster/ePark/ automat	10–15 kr/t efter 2t	n/a	n/a
Ystad	Parkster/EasyPark/Mobill/ automat	5–20 kr/t	10 kr/t	n/a
Ängelholm	P-skiva/Parkster/ePark/automat	7–12 kr/t efter 1t	18 kr/t	300–500 kr
Vänersborg	P-skiva	Fri	n/a	208 kr***
Medelvärde**		6–12 kr/t	11–14 kr/t	331 kr

*) Detta gäller kommunal allmän platsmark där avgift tas ut. Det kan finnas allmänna parkeringar med avgift på kvartersmark och avgiftsbelagda privata parkeringar. Det kan även finnas områden med avgiftsfri parkering på kommunal allmän plats.

**) I medelvärdet är inte kostnadsfri parkering medräknad

***) I Vänersborg används årsavgift 2 500 kr eller kvartalsavgift 750 kr.

n/a = ingen uppgift har hittats

2.4.4 Uppsummering av andra kommuners arbete

Flertalet jämförda kommuner har politiskt antagna styrdokument som anger rekommenderade parkeringstal. Vänersborgs kommuns parkeringsnorm ligger ganska genomsnittligt, förutom för förskola och grundskola där Vänersborg har betydligt högre riktvärden än de andra kommunerna.

Drygt hälften av kommunerna har system med avgift på centrala allmänna parkeringsplatser. Några har ett system med en eller två timmar fri parkering och därefter betalning. Flera erbjuder olika system, till exempel P-skiva, mobilappar och automat för kortbetalning.

2.5 Tidigare analyser av parkeringssituationen i Vänersborg

Det har gjorts större parkeringsutredningar 2008 och 2015 i Vänersborg, som båda lett till ändringar i styrdokument. Frågan om tillgång till parkering i Vänersborgs innerstad har varit i fokus.

2.5.1 Parkeringsutredning för Vänersborgs centrum (2008)

Sweco anlitas 2007 för att utreda parkeringsfrågan i Vänersborg. Utredningen låg till grund för framtagandet av nya styrdokument som antogs av kommunfullmäktige och byggnadsnämnden under november och december 2007 (parkeringspolicy, parkeringsnorm samt regler för parkeringsköp). Själva utredningsrapporten färdigställdes i juni 2008.

Utredningen visar bland annat på väntade förändringar som kan leda till minskat antal parkeringsplatser i centrum, i huvudsak genom olika förtätningsprojekt. Den tidigare parkeringsnormen granskas. Bland annat konstateras att samnyttjande inte är något som uppmuntras.

Bland annat föreslås följande:

- Parkeringspolicy som tydligt prioriterar ärendeparkering på gatumark i centrum
- Ändringar av tidsreglering i Vänersborgs centrum till fördel för kortare ärenden
- Parkeringsnorm som uppmuntrar till samnyttjande
- Planering för gemensamma flexibla parkeringsanläggningar inom acceptabelt gångavstånd (7 lämpliga platser presenteras)
- Förbättrad information till allmänheten om parkeringsmöjligheterna via hemsida, informationsblad och dagstidningar (automatisk digitala skyltar avfärdas som alltför kostsamt)

2.5.2 Parkeringsutredning 2015

På uppdrag av kommunfullmäktige, och med bakgrund i en motion som lämnades in 2013, genomförde Byggnadsnämnden och samhällsbyggnadsnämnden under 2015 en parkeringsutredning. Utifrån utredningens förslag antogs ny parkeringsnorm, nya regler för parkeringsköp och nya regler för boendeparkering under 2016.

I utredningen gjordes bland annat en inventering av parkeringsplatser i centrala Vänersborg och en jämförande analys med andra kommuners parkeringsnormer. Eftersom parkeringsnormens inverkan på möjligheterna att bygga bostäder var en utgångspunkt i motionen gjordes också några detaljerade räkneexempel på aktuella byggprojekt.

En viktig del i förslaget var att införa fler flexibla mekanismer i parkeringsnormen och ge vägledning i hur de kan användas. Dels handlar det om riktvärden för att kunna beräkna samnyttjande, dels åtgärds paket för minskad parkeringsnorm och dels möjligheten att göra en projektspecifik utredning som visar på behovet.

En annan viktig utkomst av utredningen är reglering av boendekort, kopplat till den faktiska tillgången till allmänna parkeringsplatser. Genom kombination med parkeringsköp kopplades även möjligheten att parkera på allmän platsmark med boendekort till parkeringsnormen och skapar ytterligare en flexibel mekanism.

I utredningsrapporten förs ett resonemang kring hur det framräknade underskottet på parkeringsplatser i Vänersborgs innerstad ändå kan balanseras genom mekanismerna i den flexibla parkeringsnormen och systemet med boendekort.

2.5.3 Utredning om parkeringshus 2022

På uppdrag av samhällsbyggnadsförvaltningen genomförde Ramböll 2022 en utredning om förutsättningarna för parkeringshus på norra Sanden¹. I utredningen läggs data fram som tyder på att en stor del av trafiken till Vänersborgs tätort anländer via Dalbobron, därmed ses norra Sanden som ett strategiskt bra läge för ett framtida parkeringshus.

Dock visar utredningen på att behovet egentligen saknas, med hänvisning till att beläggningsgraden inte är särskilt hög och inte heller ökat sett sju år tillbaka. Utredarna såg inte motiv för ett parkeringshus, även om ytterligare parkeringsplatser skulle försvinna från innerstaden och befolkningen skulle öka något.

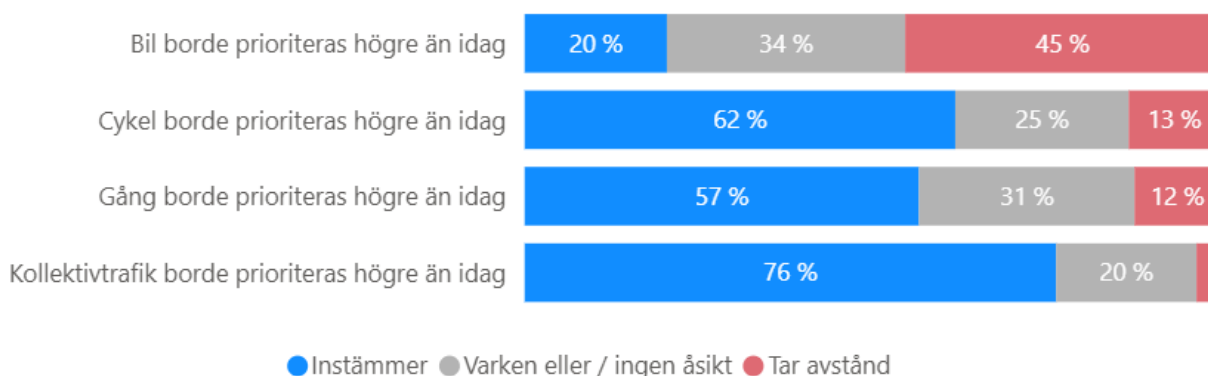
En avgörande fråga är även finansieringen av ett parkeringshus. Utredarna lyfter fram parkeringsköp som en rimlig finansieringsmodell, det vill säga att fastighetsägare i närheten ser nytta av att betala för att få tillgång till parkeringsplatser. Det skulle kunna bli aktuellt i samband med nybyggnation på Sanden. Avgiftsreglering av andra parkeringsplatser och ökat samnyttjande skulle bidra. Utredarna trycker på att kommunen behöver arbeta aktivt med dessa frågor.

Den storlek på parkeringshus som utredningen presenterar är 3 750 m² i tre våningar, vilket skulle ge plats för 350–400 bilar.

2.5.4 Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022/2023

Västra Götalandsregionen genomförde en större resvaneundersökning under hösten 2022 och våren 2023. Undersökningen är den senaste i sitt slag och den ger en samlad bild av västsvenskars resvanor vid tidpunkten. Det ges också möjlighet att jämföra mellan de 49 kommunerna i regionen. Urvalet av respondenter är gjort för att ge hög representativitet (kvoturval) och därför ger undersökningen en mer rättvisande bild än om samma antal personer deltar och urvalet är slumpmässigt. Det blir också betydligt mer tillförlitligt än om enkäten är öppen så som den webbenkät som beskrivs i avsnitt 2.6.1. Antal svarande i hela undersökningen var 20 800, varav 373 från Vänersborgs kommun.

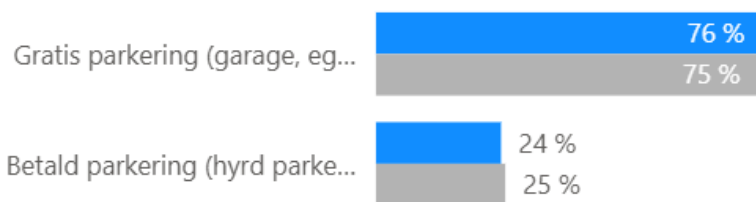
En fråga i undersökningen var vilka färdmedel som borde prioriteras högre, se Figur 6. Jämfört med regionen som helhet var Vänersborgarna i undersökningen mer positiva till att prioritera alternativen till bil. Endast 20 % instämde i att bilen borde prioriteras mer, jämfört med 23 % i regionen.



Figur 6. Svar på frågan vilka färdmedel som borde prioriteras högre. Svarande från Vänersborgs kommun. Källa: VGR, 2022.

¹ Ramböll, 2022. *Parkeringsutredning Vänersborg: Parkeringshus Sanden*. Utredningsrapport beställd av samhällsbyggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun.

När det gäller tillgång till parkeringsplats visar svaren från undersökningen att drygt tre fjärdedelar av Vänersborgarna har tillgång till gratis parkeringsplats hemma, vilket är ungefär samma andel som i hela regionen, se Figur 7. Resterande betalar för parkeringsplats vid hemmet.



Figur 7. Svar på frågan om tillgång till parkeringsplats hemma. Blått är svarande från Vänersborgs kommun, grått är hela regionen. Källa: VGR, 2022.

Det ställdes även en fråga om det finns goda möjligheter att parkera bil, se Figur 8. I regionen som helhet svarade drygt hälften positivt på det, medan en femtedel var negativa. Generellt sett såg landsbygdskommuner mer positivt på parkeringsmöjligheterna än kommuner med större städer. För att vara en kommun med relativt stor centralort sticker svaren från Vänersborg ut som oväntat positiva. Endast 11 % svarade negativt medan mer än två tredjedelar instämde i att det finns goda möjligheter att parkera bil.

Det finns goda möjligheter att parkera bil

● Instämmer ● Varken eller / ingen åsikt ● Tar avstånd

Hela regionen (20 776 svar)



Alingsås (405 svar)



Lidköping (383 svar)



Uddevalla (397 svar)



Trollhättan (407 svar)



Vänersborg (373 svar)



Figur 8. Svar från olika kommuner på frågan om det finns goda möjligheter att parkera bil. Källa: VGR, 2022.

2.5.5 Uppsummering av tidigare analyser

Det hade varit värdefullt att kunna följa hur läget förändrats utifrån slutsatserna i tidigare parkeringsutredningar. Det är dock svårt att göra det med exakta siffror, eftersom utredningarna har haft olika avgränsningar och metoder. Antalet parkeringsplatser i Vänersborgs innerstad har troligtvis minskat något senaste decennierna, samtidigt som antalet bostäder ökat. En fortsättning av den utvecklingen är att vänta, vilket förutses i alla utredningarna.

Ett lösningsförslag som återkommit är att tillskapa parkeringsplatser genom parkeringshus. När frågan utreddes 2022 var slutsatsen dock att behovet inte är stort nog att motivera en sådan investering och att det skulle vara en stor utmaning att finansiera det.

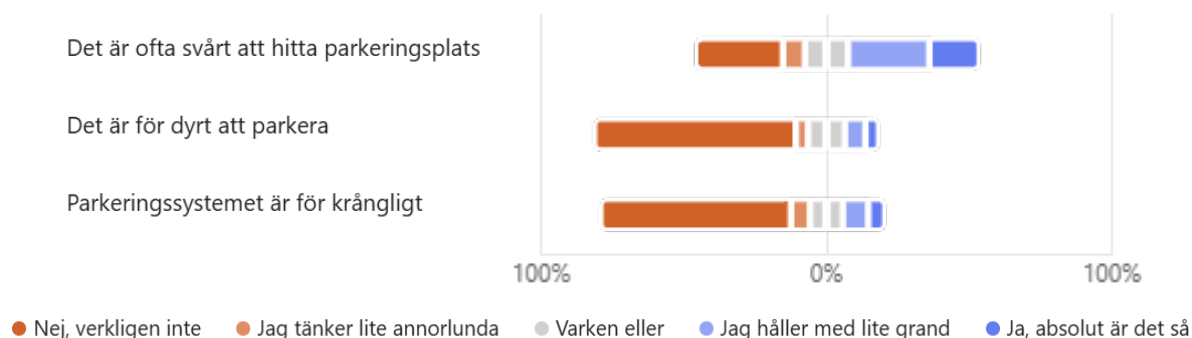
Det har i olika sammanhang framhållits att det är svårt att hitta parkering i Vänersborg, men som framgår bland annat av Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022–2023 framstår situationen betydligt bättre i Vänersborg än i andra städer i regionen.

2.6 Inhämtade synpunkter under arbetets gång

2.6.1 Öppen webbenkät

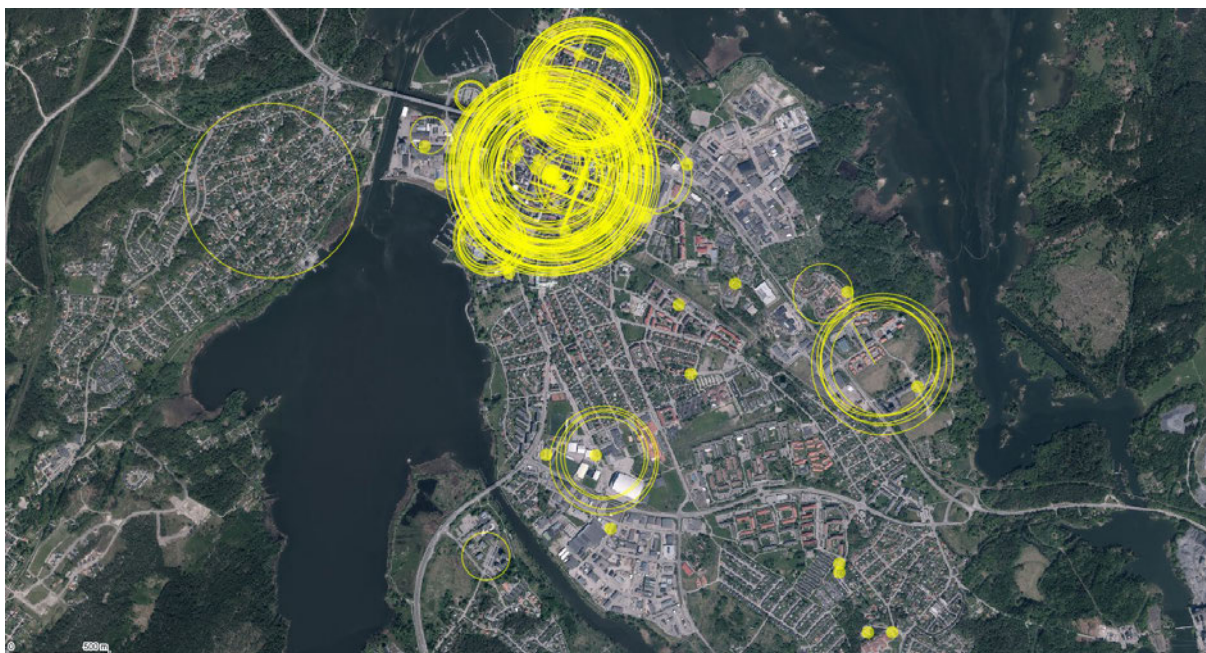
Under våren 2025 samlade kommunen in svar om parkering i Vänersborg i en öppen webbenkät. Inbjudan spreds via kommunens hemsida och vid de tillfällen då parkeringsutredningen presenterades. Sammanlagt svarade 421 personer på enkäten, varav 58% kvinnor. Åldersmässigt var spridningen relativt god om man ser till åldersfördelningen när det gäller bilinnehav. Åldersgrupperna mellan 30 och 64 år var överrepresenterade. Eftersom det var en öppen enkät kan svaren inte antas vara representativa för kommuninvånarna. Det kan antas att invånare som upplever problem med parkeringssituationen är överrepresenterade eftersom de kan antas ha större intresse att svara på denna typ av enkät. Men svaren ger ändå en bild av hur en grupp ser på parkering och vilka olika perspektiv som kan finnas. Enkäten omfattade åtta frågor, varav några underfrågor och två med öppna svar.

Som framgår av Figur 9 är det något fler av de som svarat i enkäten som upplever svårigheter med att hitta parkering än de som inte gör det, men det är få som upplever att det är dyrt eller krångligt.



Figur 9. Enkätens fördelning på frågan "Vad är din upplevelse av att parkera i Vänersborgs kommun?"

På frågan om var problem med parkering finns indikerar svaren att det är i de centrala delarna av Vänersborgs tätort som de flesta berörs, se Figur 10. 225 av 253 nämnda platser ligger inom centrum, där bland annat Torget, gatorna kring kommunhuset, parkeringen vid Hemköp och gatorna i Nordstan lyftes fram. Många tyckte det är för få tillgängliga platser och många tyckte att parkeringstiderna är för korta. Andra tryckte på att det kan vara krångligt med appar, bland annat vid Vänerparken. Det fanns även flera synpunkter kring att parkeringsplatser borde tas bort, framför allt på Torget. Utanför centrum nämndes bland annat Holmängen (tio svar) och Sportcentrum (sex svar).



Figur 10. Karta som redovisar platser som nämnts i svaren på enkätfrågan "Var ser du problem med parkering i Vänersborg?"

När det gäller vilka förslag på åtgärder som de svarande föredrog var det tydligt att många tänker att höjd parkeringsnorm vore en god idé, se Figur 11. Stort stöd framkom även kring att göra det mer attraktivt att åka kollektivt och cykla samt att förlänga parkeringstiderna. Det stora flertalet av de som svarade på enkäten tyckte däremot att det vore en dålig idé att korta ner parkeringstiderna, minska parkeringsytorna eller införa avgifter. Parkeringshus framstod som en splittrande fråga, där många är starkt emot och många tycker att det vore en god idé, vilket också framkom av de fria svaren.



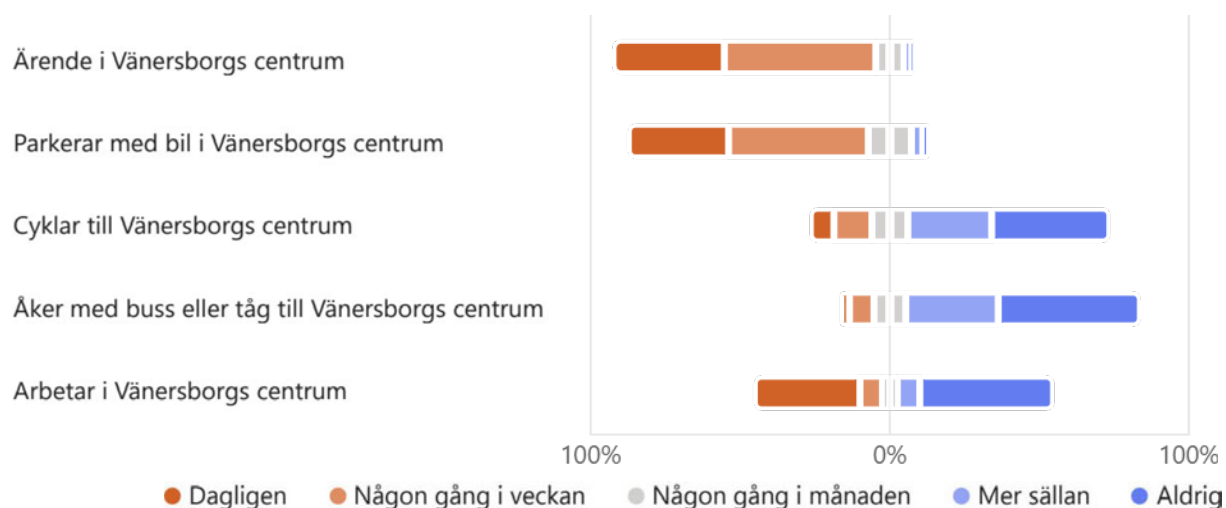
Figur 11. Enkätsvarens fördelning på frågan "Vad tänker du om följande förslag?"

En enkel analys av de fria enkätsvaren (frågorna 2 och 4) visar på en bredd av perspektiv, se Tabell 5. En förvånansvärt stor andel påpekar att det fungerar bra. Många som arbetar i stan efterfrågar fler platser med heldagsparkering. De som gör ärenden i stan vill hellre att arbeta ställer sig i utkanten. Många tycker att parkeringstiderna är för kort för ärenden, medan någon efterfrågar fler 15-minutersplatser. Boende efterfrågar ofta mer flerdygnsparkeeringar och det finns olika uppfattningar om boendekorten. Några efterfrågar möjligheten att parkera längre än 7 dygn för att möjliggöra cykling Väneren runt eller längre båtsemester. Många ser P-hus som något som riskerar att förstöra trivselen medan andra ser det som en nödvändig lösning. P-skiva och gratis parkering framhålls som mycket positivt av många, men det finns också många som ser möjligheter med att införa P-avgift. Många tycker att det är för trångt med utrymmet (bland annat på Hemköps parkering) medan andra ser möjligheter att få in fler platser genom att tränga ihop mer (till exempel på Torget). Många trycker på vikten av trygghet och trivsam utformning och många lyfter fram betydelsen av grönområden och grönska. Många tycker att vi borde ha mindre parkering på Torget, medan andra lyfter fram den som viktig.

Tabell 5. Enkel sammanställning över synpunkter i de fria enkätsvaren

Synpunkt	frekvens	Synpunkt	frekvens	Synpunkt	frekvens
Funkar bra	50	P-tillstånd för anställda	4	Digital P-skiva	1
Längre P-tid	41	Snällare kontrollanter	3	Fler boendekort	1
Mer P-platser	31	Mindre P i staden	3	Fler korttidsplatser	1
Mer arbets-P i centrum	19	P-däck vid nybyggen	3	Högre P-norm	1
Behåll P-skiva	16	Zonindelning	3	Inför datumparkering	1
Inget P-hus	15	Behövs längre P än 7 dygn	2	Inga stora P-platser	1
Ingen P-avgift	14	Bilpool	2	Krångliga appar	1
Bygg P-hus	13	Bättre för cyklister	2	Krångligt med boendekort	1
Mindre P på Torget	11	Bättre skyltning	2	Mer bilistperspektiv	1
Större P-rutor	10	För dyrt	3	Mer cykel-P	1
Fler laddstolpar	8	Mer enhetligt system	2	Mer flerdygns-P	1
Inför P-avgift	8	Mer pendel-P	2	Mer P för tillstånd	1
Öka tryggheten	8	Behövs MC-parkering	1	Mindre enkelriktat	1
Måla P-rutor	7	Behövs myntautomat	1	Minska bilåkandet	1
Frigör stan från arbets-P	6	Boendekort för dyrt	1	P på last-zoner	1
För trångt	6	Bort med bilar från gågatan	1	P-däck under Torget	1
Grönområden viktigt	6	Bättre angöring vid skola	1	Rundare kantsten	1
Inga appar	6	Bättre kollektivtrafik	1	Solceller	1
Bättre kontroll	5	Bättre pendel-P	1	Ta bort boendekort	1
Trivsammare utformning	5	Bättre snöröjning	1	Tidigare seniorbusskort	1
Mer funktionell utformning	4	Bättre underhåll	1		

Ett kanske överraskande resultat från enkäten var att så pass många svarade att de dagligen eller flera gånger i veckan gör ärende på stan, något som går igen i alla åldersgrupper, se Figur 12. En stor andel, nästan hälften arbetar regelbundet i Vänersborgs centrum och nästan 80 % parkerar ofta med bil där. Endast 20 % cyklar ofta till Vänersborgs centrum.



Figur 12. Enkätsvarens fördelning på frågan "Hur ofta gör du följande?"

2.6.2 Referensgruppsträffar

Två från arbetsgruppen har träffat representanter för handlare och fastighetsägare i Vänersborgs innerstad, 4 mars respektive 11 april 2025. Vid träffarna presenterades uppgifter från enkäten och andra undersökningar. Frågor ställdes om utmaningar och möjligheter.

För handlarnas del är det viktigt att det ska kännas enkelt att hitta parkeringsplatser i staden och att det inte ska behöva kosta. En stor risk är att det upplevs smidigare att åka till Överby för att handla. P-skiva framhölls som ett bra system som många kunder är nöjda med. Det påpekades att vissa som arbetar i centrum själva parkerar på de närmaste platserna, så att kunder trängs ut.

Vid träff med fastighetsägare hävdades att den faktiska kostnaden för att tillhandahålla en parkeringsplats kan vara i storleksordningen 1 000 kr per år, vilket är betydligt mer än vad någon tar ut i hyra. En annan uppgift var att det finns relativt många outhyrda parkeringsplatser i Vänersborgs centrum. Bland annat ska flera statliga organisationer på senare tid ha sagt upp parkeringsplatser de tidigare hyrt åt anställda, utifrån nya policydirektiv. En slutsats är att det bör finnas hyrbara parkeringsplatser att förmedla till behovande. Fastighetsägarna såg generellt sett positivt på idén att ta ut avgifter för parkering på allmän plats, även om det är viktigt att se till handelns behov av gratis parkering. Vissa efterfrågar mer korttidsparkering (till exempel 30 minuter) i centrala lägen för att skapa bättre tillgänglighet för de som vill göra snabba ärenden.

2.6.3 Födelsedagen och Bomässan

Frågan om parkering lyftes på kommunens födelsedag 25 januari och Bomässan 4–6 april 2025. Många besökare till de två arrangemangen lämnade synpunkter.

De vanligaste synpunkterna var att det fungerar bra att parkera i Vänersborg och att systemet med P-skiva är bra. Samtidigt fanns även många förbättringsförslag. Många menade att tidsgränserna ofta är för korta, att det behövs mer än 1 eller 2 timmar för att hinna med det som ska uträttas. Många vittnade om att något drog ut på tiden eller att de stött på en bekant, vilket lett till försening.

Frågan om parkeringsdäck är tudelande – vissa lyfte fram det som en bra idé medan andra motsatte sig det.

Många lämnade även detaljerade synpunkter på olika platser.

2.6.4 Kompletterande intervjuer

Vid en kompletterande intervju med en fastighetsägare för en större, centralt belägen parkering som används i hög utsträckning av allmänheten:

Önskar att kommunen tar ut en avgift för parkering för att slippa vara den enda som har betalparkeringar - hyresgäster vill att kunder ska få stå gratis eftersom deras konkurrenter på andra platser i stan har det gratis på kommunala parkeringar. Tror inte på att folk slutar åka hit för att det kostar att parkera. Viktig rättvisefråga kring att ha gratisparkeringar eftersom folk som inte har bil får finansiera parkeringarna, lite orättvist.

Förekommer att Trollhättebor åker till Vänersborg för att parkera gratis på pendelparkering.

2.6.5 Uppsummering av inhämtade synpunkter

Uppenbart ser många P-skiva som ett bra system, och många motsätter sig parkeringsavgifter. Många vill även ha längre parkeringstider. Samtidigt tycker många att parkeringsplatser i centrum inte bör blockeras hela dagar och många efterfrågar den flexibilitet som ett system med förlängningsbara parkeringstider skulle innebära.

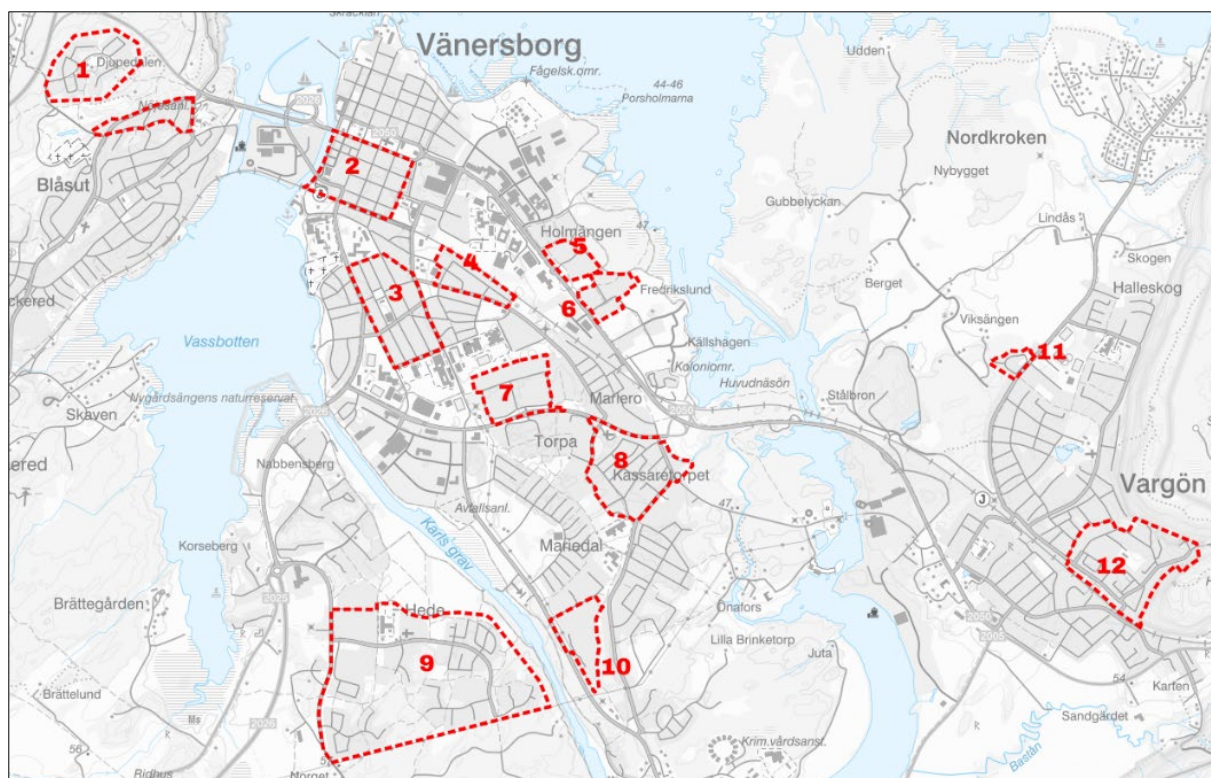
2.7 Typområdesstudie

Under april och maj 2025 samarbetade kommunen med två lantmäteristudenter på Högskolan Väst som gjorde sitt kandidatarbete om parkeringsnormer (Karlsson och Arvidsson, 2025). Bland annat gjorde studenterna en studie där ett antal typområden undersöktes, se Figur 13-14 samt Tabell 6. Urvalet av typområden utgick från att hitta bra jämförelseexempel på bostadsområden, med spridning när det gäller bostadstyper, byggnadsperioder och plats i kommunen. Samtidigt behövde områdenas avgränsning följa SCB:s statistikområden (nyckelkodsområden, NYKO).

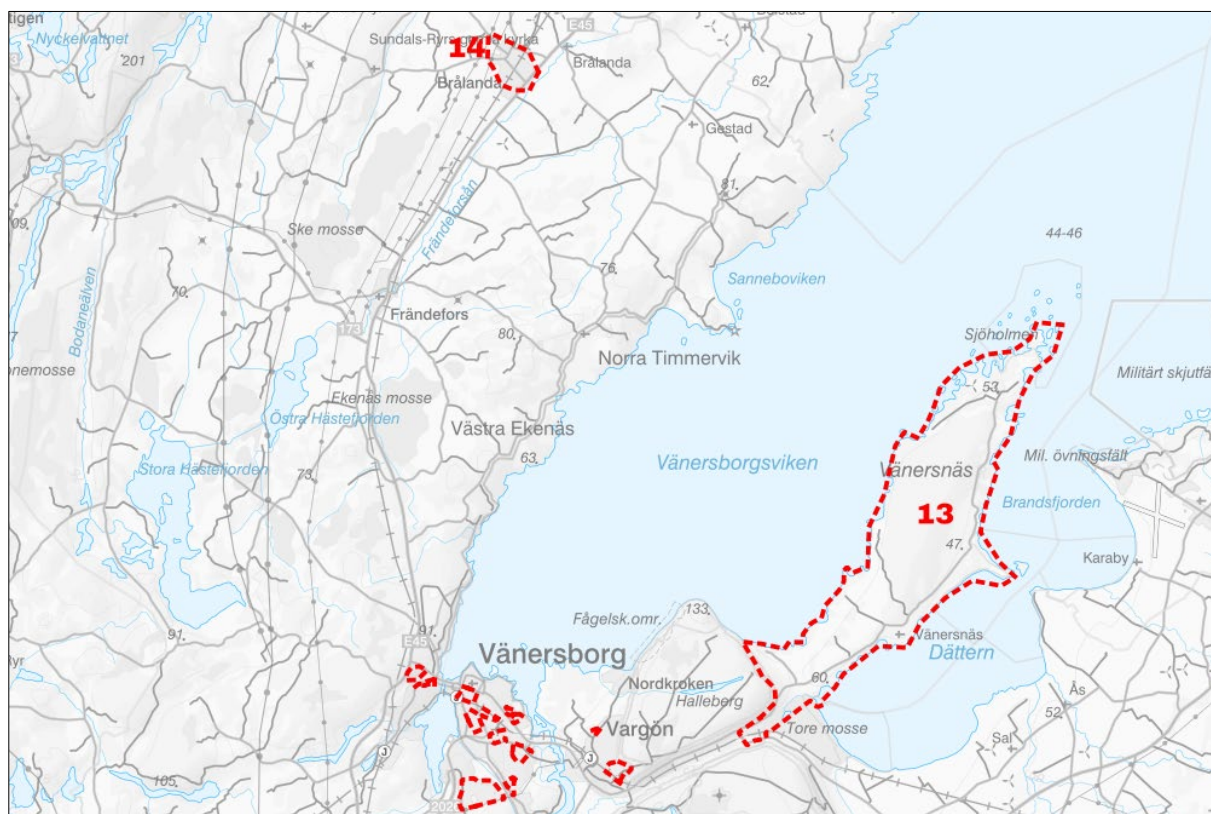
Studien ger värdefull referensinformation om hur bilinnehavet kan skilja mellan olika typer av bostadsområden. Det finns osäkerheter i studien. Dels bygger det på statistik som inte behöver överensstämma helt med verkligheten, till exempel kan det vara skillnad mellan vilka personer som är folkbokförda på en adress och vilka som de facto bor där, eller mellan antalet registrerade fordon på en adress och antalet som är i bruk där. Dels bygger beräkningen av parkeringsnormen på ett antal osäkra uppskattningar, till exempel när det rör fördelningar mellan mindre och större lägenheter. Men även med en viss felmarginal bör resultatet ge en indikation på det verkliga parkeringsbehovet som kan jämföras med det tal parkeringsnormen ger.

Som framgår av Tabell 6 visar studien att det i flertalet av typområdena är ett betydligt lägre bilinnehav än vad gällande P-norm ger för tal. Med andra ord innebär det att gällande P-norm i dessa fall leder till en överetablering av parkeringsplatser. Dock ska påpekas att det till stor del kan tänkas bero på småhus, där normen anger minst två parkeringsplatser och en betydande andel av hushållen endast har en bil. Det ska även påpekas att parkeringsbehovet kan väntas vara större än bilinnehavet då det även bör finnas möjlighet för besökare, hantverkare med flera att hitta parkering. Dessa behov ska P-normen ta höjd för. Därmed kan en avvikelse på -10 % eller -20 % ses som rimlig.

Studien visar även att två av områdena – Holmängs hage norra och Björkholmsgatan – har ett betydligt högre bilinnehav än vad gällande P-norm ger för tal. Holmängs hage har studerats vidare i utredningen, se avsnitt 2.10. För ett antal områden är avvikelsen mellan bilinnehav och P-normstal relativt liten, däribland området Centrum södra.



Figur 13. Karta över undersökta typområden inom Vänersborg-Vargöns tätortsområde, nr 1-12. Notera att område 1, Katrinedal, även omfattar delar av den äldre bebyggelsen i norra Blåsut (uti från avgränsningen av NYKO).



Figur 14. Karta över undersökta typområden, där samtliga syns.

Tabell 6. Lista över typområden i studien och summering av resultat.

Nr	Område	Karaktär	Bil per vuxen*	Bil per bostad	P-norm** per bostad	Avvikelse***
1	Katrinedal	Villaområde 2000-t	0,8	1,6	2,0	-19%
2	Centrum södra	Kvarterstad innerstad	0,5	0,6	0,6	3%
3	Lyckhem södra	Luftig stadsbebyggelse mindre flerfamiljshus	0,6	0,9	1,0	-11%
4	Nordöstra Lyckhem	Flerfamiljshus 3-4v 1950-t	0,5	0,6	0,5	8%
5	Björkholmsgatan	Flerfamiljshus 2-3v 1980-t	0,8	1,0	0,8	24%
6	Holmängs hage norra	Flerfamiljshus 2-8v 2010-t	0,7	1,2	0,8	55%
7	Torpa norra	Miljonprogram 2-3 vån	0,4	0,6	0,8	-26%
8	Kassaretorpet	Tätare villor kedjehus	0,8	1,4	2,0	-28%
9	Onsjö centrala	Blandat småhusområde	0,8	1,2	1,4	-16%
10	SAAB-området	Radhus 1960-t	0,8	1,3	2,0	-33%
11	Limboda	Villor 2010-t	1,0	2,1	2,0	6%
12	Vargön östra	Blandat småhusområde	0,8	1,1	1,3	-9%
13	Vänersnäs	Landsbygd	1,0	1,6	2,0	-22%
14	Brålanda tätort	Blandat, främst småhus	0,8	1,0	1,4	-29%

*) Som vuxen räknas här ålder 19–74 år

**) Detta är en uppskattning av vad gällande parkeringsnorm skulle ge för tal

***) Den procentuella avvikelsen mellan bilinnehav och uppskattat behov enligt gällande P-norm

Siffrorna i kolumnerna Bil per vuxen och Bil per bostad i Tabell 6 kan användas som referensvärden när parkeringsbehov utreds. Det finns många faktorer som kan påverka bilinnehav så det ger ingen täckande bild, men det kan användas som referens. Notera att ett visst tillägg kan behöva göras för besöksparkering.

Studien har även använts för att grovt uppskatta bilinnehav per 1 000 m² BTA för områden dominerade av flerbostadshus, vilket redovisas i Tabell 7.

Tabell 7. Grov uppskattning av bilinnehav per 1 000 m² BTA bostad för flerbostadshusområden⁴⁷.

Område	Karaktär	Bil per 1 000 m ² BTA
Centrum södra	Kvarterstad innerstad	9
Nordöstra Lyckhem	Flerfamiljshus 3–4 vån 1950-t	8
Björkholmsgatan	Flerfamiljshus 2–3 vån 1980-t	14
Holmängs hage norra	Flerfamiljshus 2–8 vån 2010-t	14
Torpa norra	Miljonprogram 2–3 vån	6

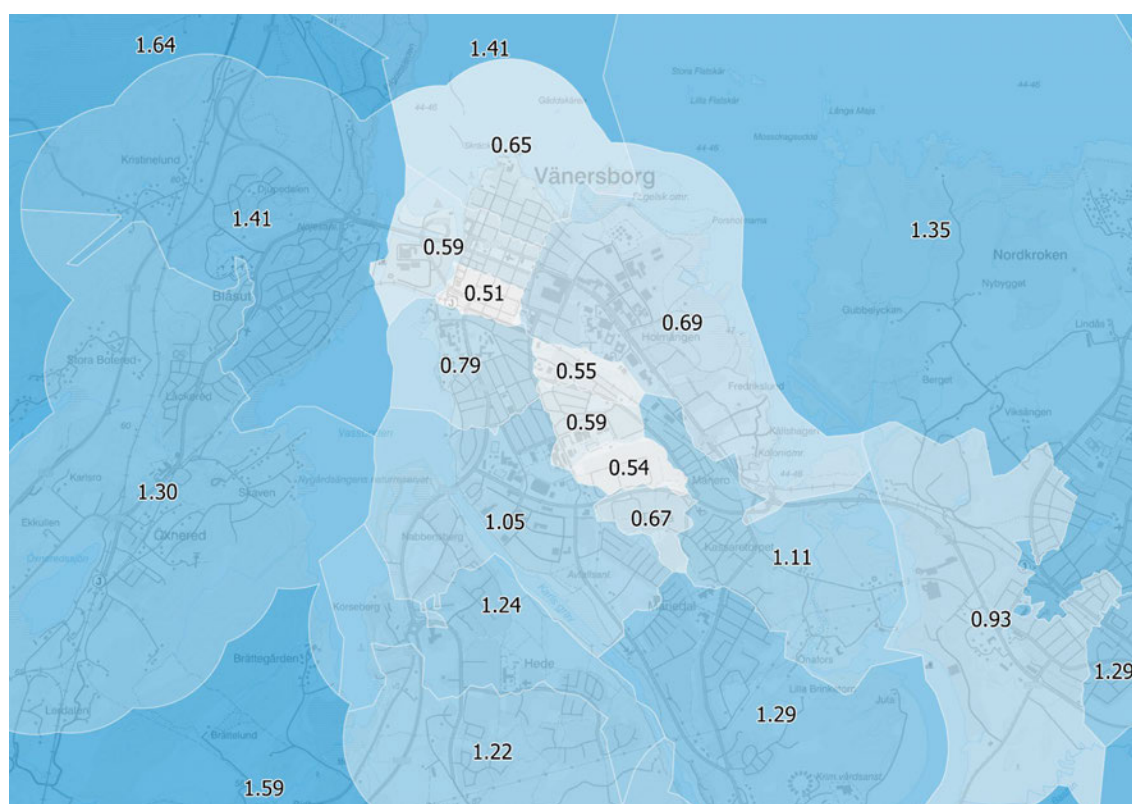
⁴⁷ För beräkningen gjordes följande antaganden: Storlek för små lägenheter sattes till 45 m², för stora lägenheter till 80 m². För de 9 småhusen i Centrum södra räknades 9 bilar bort.

2.7.1 Kommuntäckande statistikstudie

Som komplement till typområdesstudien gjordes också en enklare statistisk analys för att belysa biltätheten i hela kommunen. Som grund användes då SCB:s indelning i demografiska statistikområden - DeSO.

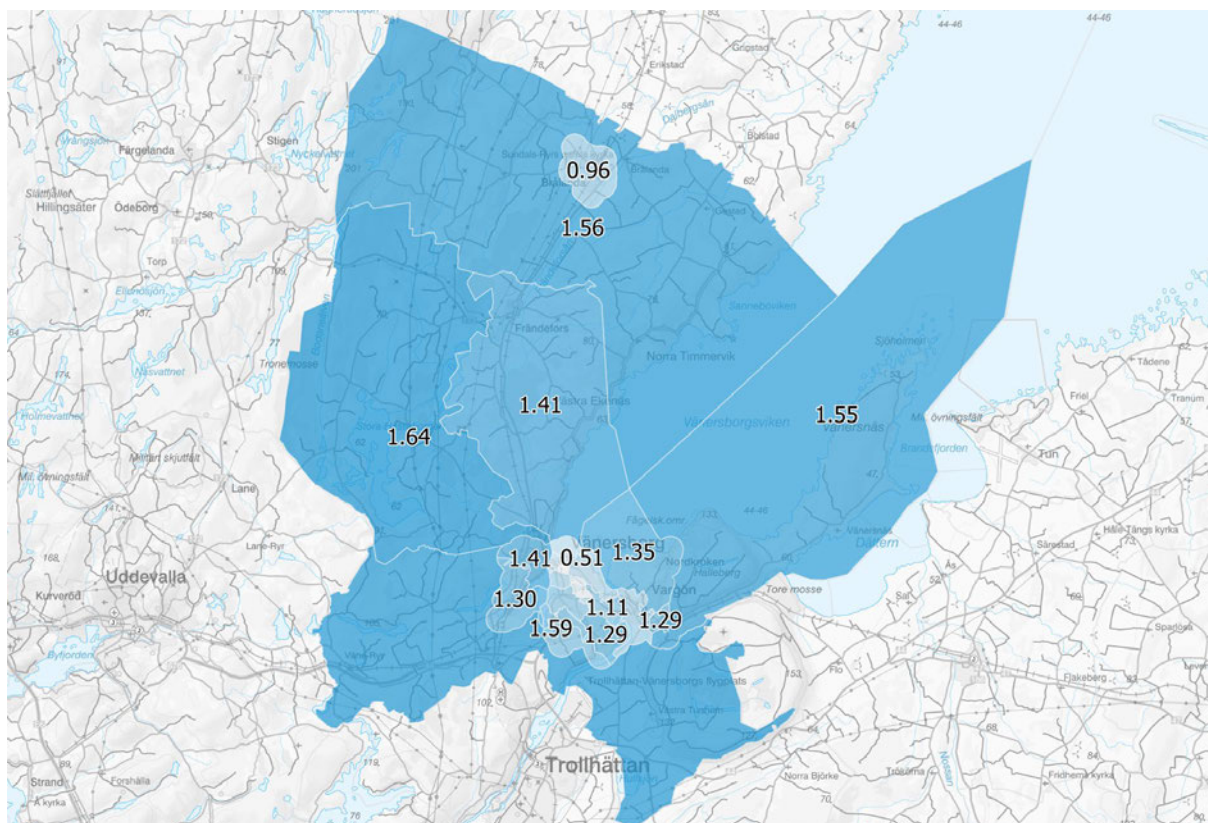
Det fanns enligt officiell statistik 20 004 bilar i trafik som är registrerade i kommunen 31 december 2023⁴⁸. Enligt samma statistik finns det därutöver 4 848 avställda bilar. Totalt handlar det således om ungefär 25 000 bilar registrerade på personer folkbokförda i kommunen

Genom att dela antal registrerade fordon med antal bostäder för varje DeSO-område går det relativt enkelt att få fram en karta som på ett ungefär motsvarar det genomsnittliga antalet bilar per hushåll i olika delar av kommunen, se Figur 15-16. Kartan visar att biltätheten är som lägst i flerbostadshusdominerade centrala områden som södra innerstaden, Nordöstra Lyckhem och Torpa. Här ligger bilnehavet på drygt en 0,5 bilar per bostad. Som störst är bilnehavet på landsbygden, där genomsnittet ligger på ungefär 1,6 bilar per bostad. Den övergripande statistikjämförelsen bekräftar vad typområdesstudien visar mer i detalj.



Figur 15. Översiktskarta som visar antal registrerade personbilar i trafik per lägenhet i Vänersborgs tätort (SCB, 2018, 2024a, 2024b). Bakgrundskarta: © Lantmäteriet.

⁴⁸ SCB, 2024a



Figur 16. Översiktskarta som visar antal registrerade personbilar i trafik per lägenhet i Vänersborgs kommun (SCB, 2018, 2024a, 2024b). Bakgrundskarta: © Lantmäteriet.

2.8 Grund- och förskolestudie

I syfte att skapa underlag för beräkning av parkeringstal för grund- och förskolor har en övergripande undersökning gjorts. Data har samlats in över antal elever och anställda på förskolor och grundskolor i Vänersborgs kommun. Analys har gjorts för att bedöma hur många som maximalt kan behöva använda parkering och angöringsplats vid varje skola/förskola. Antal tillgängliga parkeringsplatser har uppskattats utifrån flygbilder och gatuvyer. Utifrån insamlade uppgifter kan antaganden göras för hur många angörings- och parkeringsplatser som behövs för att tillgodose elevantalet och hur många parkeringsplatser som behövs för att tillgodose de anställda.

Som framgår av Tabell 8 har de undersökta förskolorna haft tillgång till motsvarande 20–27 P-platser. Detta ligger i nivå med gällande parkeringsnorm för Vänersborg, men betydligt högre än parkeringsnormen i jämförda kommuner (se Tabell 3 i avsnitt 2.4.2). Skillnaden har varit större mellan jämförda grundskolor, där låg- och mellanstadieskolor har haft 4–16 och högstadieskolor 6–15 P-platser per 1 000 m² BTA. Medelvärdena, 8 respektive 10, ligger för grundskolorna nära andra jämförda kommuners parkeringstal, men betydligt lägre än Vänersborgs gällande norm.

Behovet av parkeringsplatser är svårt att räkna fram med säkerhet eftersom det bygger på många osäkra antaganden. Även om det går att bedöma hur många anställda som en normal arbetsdag behöver vistas samtidigt på arbetsplatsen ger det i så fall bara en temporär bild som kan förändras stor över tiden när organisationen förändras. Ännu svårare är att bedöma hur många av de anställda som behöver åka bil till jobbet och detsamma gäller hur stor andel av föräldrarna som behöver lämna och hämta med bil. Undersökningen har därför framför allt utgått från antalet parkeringsplatser, vilket varit lättare att bedöma.

I analysen av antalet användare har en utgångspunkt varit kommunens uppgifter om simultant närvarande pedagoger, lokalvårdare, kökspersonal med mera, som tillsammans med angoringsplatser för lämning av barn ska ha tillgång till parkeringsplatser. Analysen kan behövas i det fortsatta arbetet med beräkning av parkeringstal.

Ytterligare utredning kan behövas för att avgöra lämplig nivå på framtida parkeringstal för grund- och förskolor, samt vilka faktorer som kan vägas in för att öka eller minska talen.

Tabell 8. Sammanställning av undersökning av parkeringstillgång vid förskolor och grundskolor i Vänersborg.

Namn och årskurs	BTA (m ²)	Maxantal elever	Bedömd parkeringstillgång*	P/1 000 m ² BTA
<i>Förskolor</i>				
Belfragegatans förskola	1325	120	29	21,7
Björkvägens förskola	413	40	9	21,8
Blåsut förskola	796	84	16	20,1
Frändefors förskola	831	76	22	27,0
Skördegatans förskola	976	119**	24	24,6
<i>Grundskolor F-6</i>				
Blåsut skola	3742	170	16	4,3
Brålanda skola	3473	279	22	6,3
Frändeskolan	3354	233	25	7,3
Granåsskolan	3900	413	16	4,2
Holmängenskolan	8538	525	82	10,0
Tärnan	5305	420	86	16,3
Onsjöskolan	4532	388	36	7,9
<i>Grundskolor 7-9</i>				
Dalboskolan	6852	336	38	5,5
Silvertärnan V och Ö	8205	420	124	15,1
<i>Medelvärde förskolor</i>				23,0
<i>Medelvärde grundskolor F-6</i>				8,0
<i>Medelvärde grundskolor 7-9</i>				10,3

* Avser parkeringsantal både på gata direkt i anslutning till fastigheten eller entréerna och inom kvartersmarken för skolan.

** Avser maxantal efter utbyggnad som beräknas vara klar första halvåret 2026. Nuvarande antal elever för Skördegatans förskola är 84.

2.9 Inventeringar och beräkningar i Vänersborgs innerstad

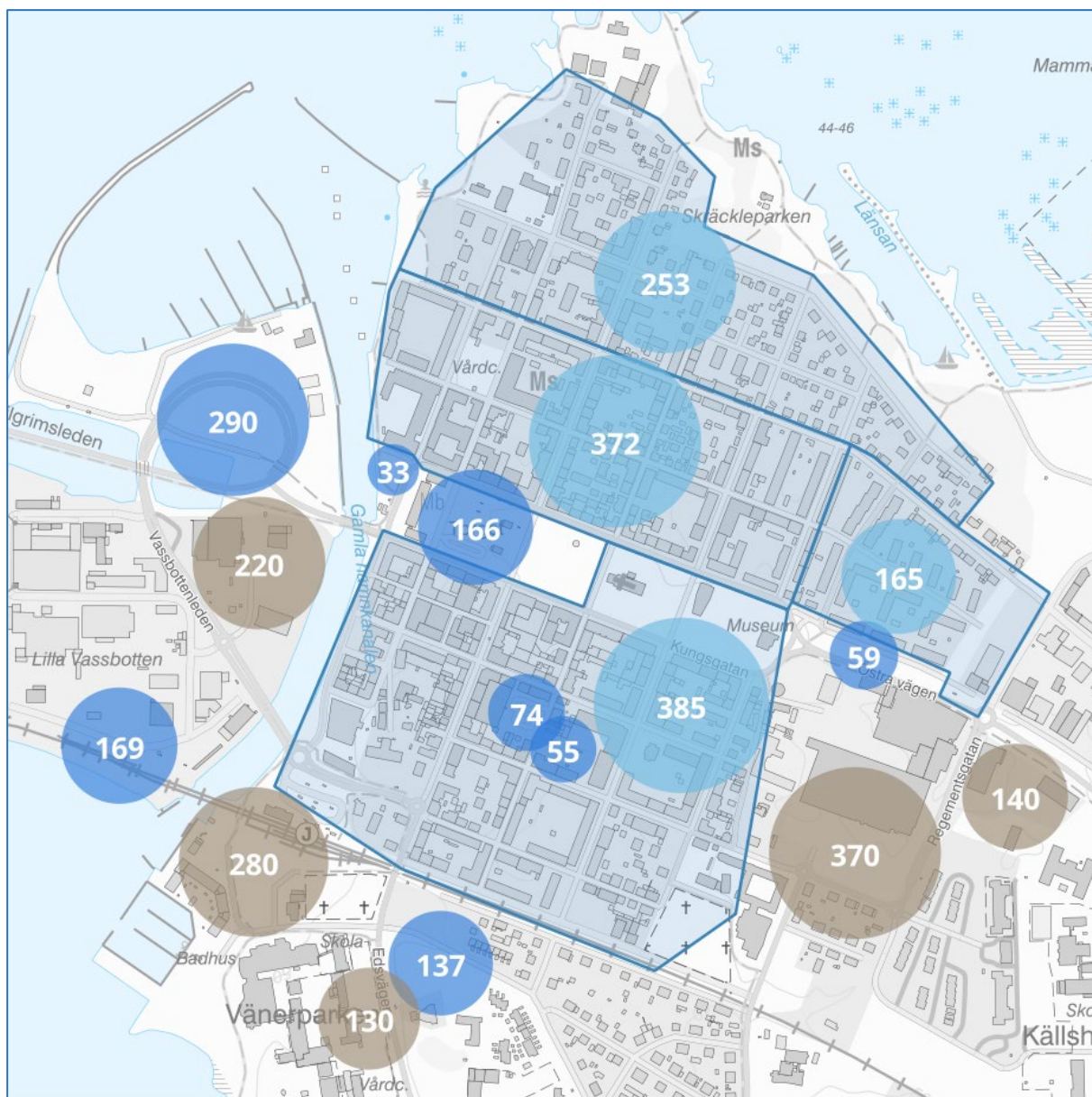


Figur 17. Foton från Torget i Vänersborg från olika tidsepoker. Källa: Vänersborgs museum

Inom ramen för utredningen har inte gjorts en uppdaterad inventering av privata parkeringsplatser. En grov uppskattning för innerstadskvarteren söder om Kulturaxeln gjordes i samband med parkeringsutredningen 2015, vilket presenteras i avsnitt 2.5.2. Kommunens parkeringsplatser uppdateras kontinuerligt av Gatuenheten. Figur 18 visar hur dessa parkeringsplatser är fördelade geografiskt i Vänersborgs centrum. Där finns även ett antal större privata parkeringsplatser med, som delvis används av allmänhet. Sammantaget finns det ungefär 1 200 parkeringsplatser längs gatorna, drygt 900 på större kommunala parkeringsplatser och 1 100 på större privata parkeringsplatser.

Utöver det som kartan redovisar i Figur 18 finns ett stort antal privata parkeringsplatser för uthyrning. Till exempel finns ett 80-tal platser inom kvarteret Pilen på fem obyggda fastigheter. Det finns även uppgifter om privata parkeringsplatser som inte nyttjas fullt ut.

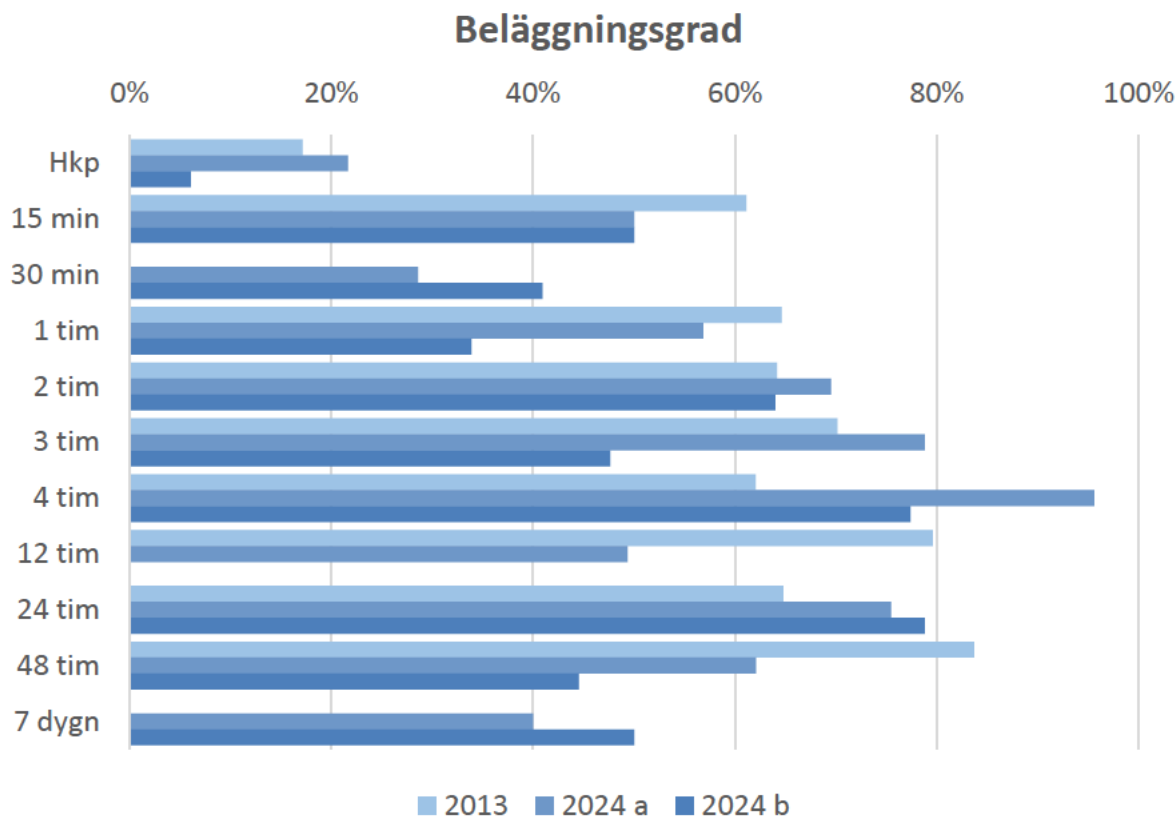
Antalet parkeringsplatser har förändrats över tid sedan utredningen 2015. En större förändring sedan utredningen 2015 är att tidigare parkeringsplats på kvarteret Grävlingen försvann inför byggandet av Domstolens hus. Ett antal platser försvann även på kvarteret Haren i samband med att Elisabeths Port byggdes där, och på kvarteret Myrten när ny sessionssal byggdes vid kommunhuset. Framåt finns diskussioner om att minska antalet parkeringsplatser på Torget. Det finns även många parkeringar på kvartersmark med byggrätter som kan komma att försvinna vid förtätning. Ett antal detaljplaneprojekt har aktualiserat frågan om att ta bort parkeringsplatser vid Vänerparken, Södra Sanden och kvarteret Pilen. Sammantaget kan det röra sig om att 350-500 av befintliga parkeringsplatser inom kartans område kan ersättas av nya funktioner på sikt. I samband med det större planarbetet över västra delen av Södra Sanden har konstaterats att det kommer att behövas parkeringshus för att möta utvecklingsplanerna.



Figur 18. Översiktskarta som visar ungefärligt antal parkeringsplatser i Vänersborgs centrum. Blå cirklar visar kommunala parkeringsplatser, där ljusblått står för gatuparkering uppdelat på fyra delområden. Gråbruna cirklar visar ett antal större privata parkeringsplatser som inte är förhyrda.

2.9.1 Beläggningsmätningar

Med jämna mellanrum genomför Gatuenheten parkeringsräkningar i centrala Vänersborg. Det är olika metoder som används och det är svårt att få hundra procentig träffsäkerhet. Tidigare har mätningarna i huvudsak genomförts genom att anställda har varit på plats och räknat bilar. Senare har även mätning gjorts med hjälp av drönare. Beläggningsgraden kan variera stort beroende på olika faktorer så som årstid, veckodag, klockslag och väder. Evenemang kan också ge stor påverkan. Mätningarna har ofta gjorts vid ett par olika klockslag under vanliga arbetsdagar utanför semestertider.

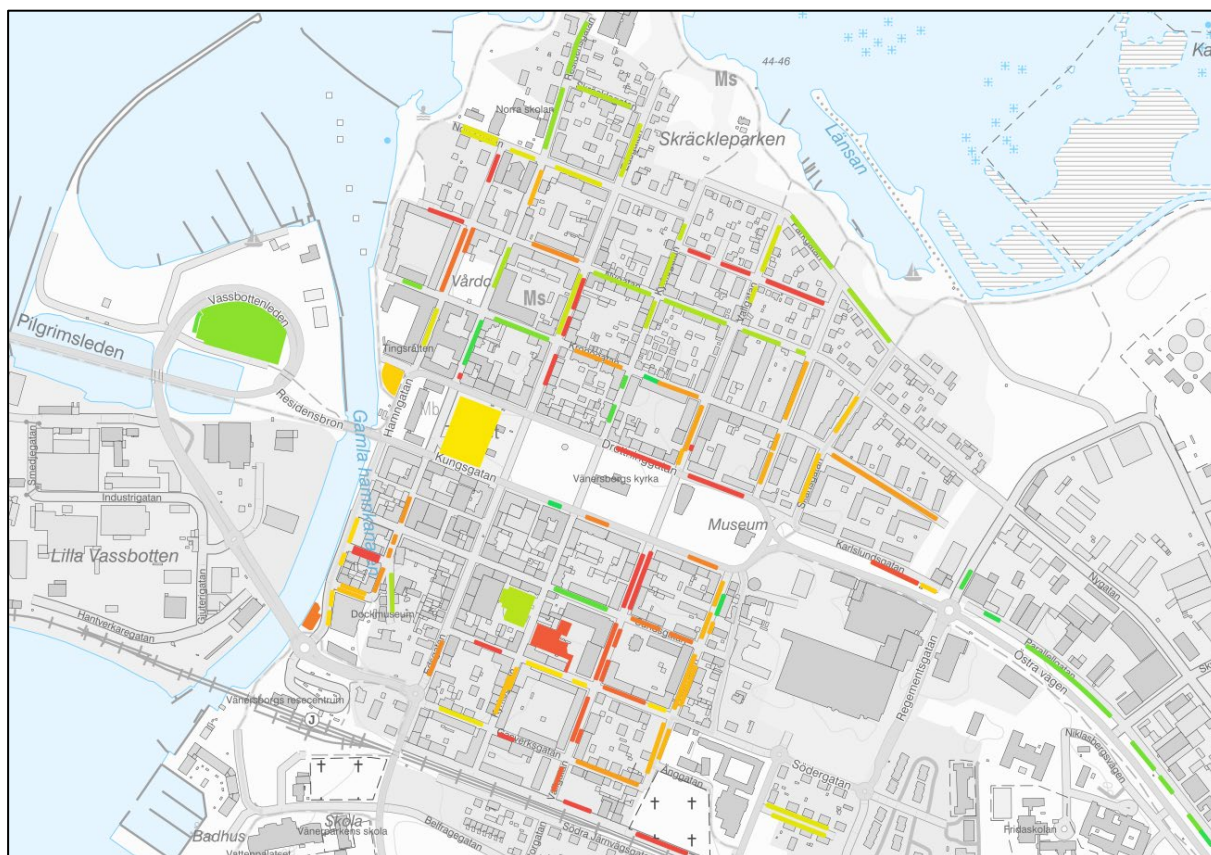


Figur 19. Diagram som redovisar beläggingsmätningar i Vänersborgs centrum 2013 och 2024, uppdelat på olika långa parkeringstider.

I snitt har beläggingsgraden varit 65% vid mätningar 2013 och 2024, det vill säga en tredjedel av parkeringsrutorna har varit tillgängliga, se Figur 19. Det har i regel varit högre beläggingsgrad på parkeringsplatser med längre parkeringstider. När det gäller parkeringsplatser för rörelsehindrade (Hkp) har som mest var femte varit upptagen. Även korttidsparkeringar har oftast en låg beläggingsgrad, på 50% eller lägre. Figur 19 visar genomsnittet för varje parkeringstid, men inte skillnader från olika platser i staden. Kombinationen lång tid och centralt läge är generellt sett populärt vilket gör att till exempel gatuparkering längs Vallgatan söder om Kulturaxeln har hög beläggingsgrad, ofta över 90%. Längre ut, som till exempel längs Parkgatan eller Parallellgatan, kan beläggingsgraden ligga på 20–50 %. För de större parkeringsplatserna i utkanten har mätningarna också visat på låg beläggingsgrad, till exempel 40–50 % för Norra Sanden.

Figur 20 redovisar en kartbild över beläggingsgraden på olika parkeringsplatser vid en av beläggingsmätningarna. Utifrån den kartbilden är det svårt att dra tydliga slutsatser kring den geografiska fördelningen av parkeringsbehoven. I flera fall finns platser med lågbeläggning alldeles nära platser med mycket hög beläggning, även om parkeringsvillkoren i övrigt är lika. Det går att läsa sig till att beläggingsgraden är hög längs centrala delar av Vallgatan, där bland annat kommunhuset utgör en stor arbetsplats, och låg längs vissa gator i stadens utkant, till exempel nordligaste Nordstan. Men det är svårt att peka på förklaringar till varför till exempel Lovisebergsgatan och västra delen av Nygatan hör till de mest fullbelagda stråken, medan till exempel Sundsgatan alldeles utanför Kommunhuset och centralare delar av Nygatan har relativt låg beläggingsgrad. Det är många aspekter som spelar in, där tidsreglering och närhet till bostäder, arbetsplatser och service har stor betydelse, men även antal parkeringsplatser inom kvarteren och lokala variationer i bilinnehav och resvanor.

Nedbrutet på kortare gatusträckor och enskilda mätningar kan även enstaka bilar ge stort utslag på belägningsgraden.



Figur 20. Karta som visar belägningsgrad vid kommunala parkeringsplatser vid inventering 2024-09-25 kl 14:30-16. Skalan går från låg beläggning (grön) till hög beläggning (röd). Kartan redovisar inte alla parkeringsplatser och den ger en tillfällig bild som inte behöver vara helt representativ.

2.9.2 Uppsummering av inventeringar och beräkningar

Det finns drygt 3 000 parkeringsplatser i eller i anslutning till Vänersborgs innerstad som kan nyttjas av allmänheten, varav ungefär en tredjedel är på privat mark. Belägningsmätningar som genomförs regelbundet visar att det finns relativt gott om lediga parkeringsplatser i Vänersborgs innerstad. Dock kan det vara vissa platser som ofta är fullbelagda och det kan finnas tillfällen då det är betydligt svårare att parkera. Det är svårt att se entydiga mönster som visar var parkeringsbehoven är störst.

Över tid kan förväntas att antalet parkeringsplatser minskar i och med att olika utvecklingsprojekt genomförs. Samtidigt innebär projekten att fler bostäder och verksamheter tillkommer. På sikt kommer det därför troligtvis att bli högre tryck på många av parkeringsplatserna och kommunen behöver ha beredskap för att hantera det.

2.10 Holmängs hage som fallstudie för nya bostadsområden

Holmängs hage, en del av Holmängen, är ett bostadsområde relativt centralt i Vänersborgs kommun som vuxit fram sedan 2018, se Figur 21. Det är relativt tätbyggt, dominerat av flerbostadshus. Det har framförts många synpunkter på brister när det gäller parkering i området. Därför valde arbetsgruppen ut det som ett lämpligt fallstudieområde för att utreda hur parkeringssituationen kan se ut i nybyggda bostadsområden.

Området omfattar åtta bostadskvarter uppdelat på 14 tomter, varav nio är bebyggda och inflyttade. Den fortsatta utbyggnaden är tillfälligt vilande i och med att marknaden har stannat upp. Befolkningen är ungefär 1 000 invånare⁴⁹, med en relativt hög andel barn.



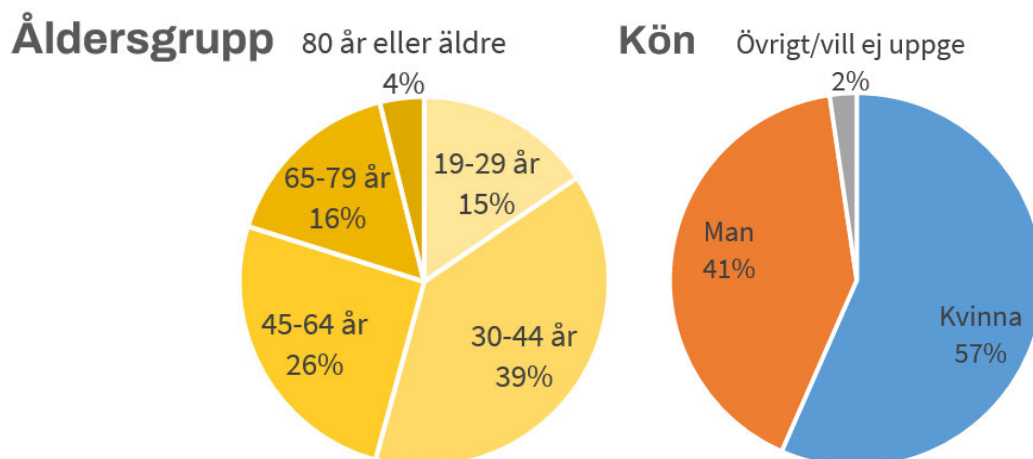
Figur 21. Översiktskarta som visar var Holmängs hage ligger.

2.10.1 Enkät om parkering i Holmängs hage

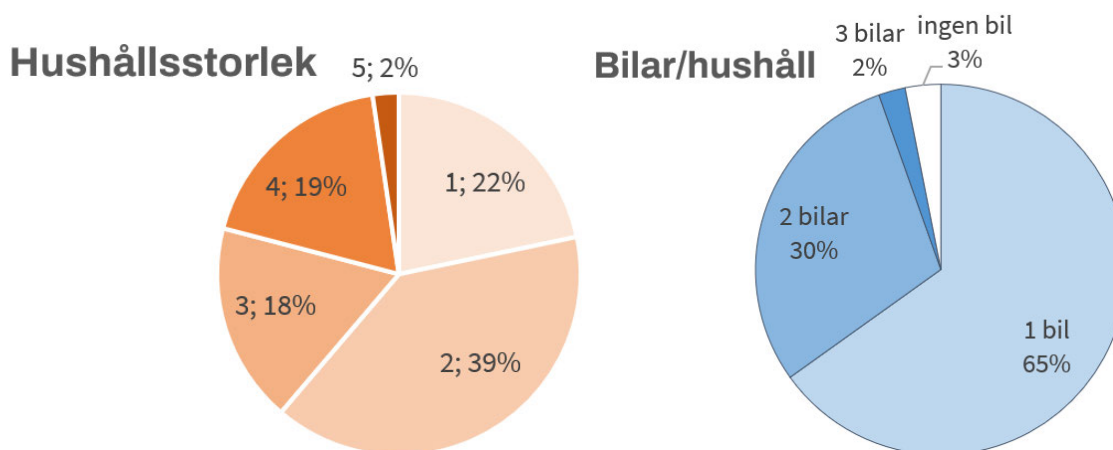
En öppen webbenkät lades upp som riktade sig till boende i Holmängs hage. Enkäten besvarades av 129 personer, med representation från samtliga bebyggda fastigheter i området. Merparten av de svarande hörde till åldersgruppen 30–44 år, något fler kvinnor än män svarade, flertalet hushåll bestod av 1–2 personer och i genomsnitt fanns det 1,3 bilar per hushåll, se Figur 22–23.

Enligt enkäten upplevde drygt 40 % av de svarande att det ofta är svårt att hitta en parkeringsplats i Holmängen, se Figur 24. De flesta har tillgång till egen parkering och behöver aldrig parkera längs gatan, se Figur. Som svar på inställningen till olika ändringsförslag menade en överväldigande majoritet att det vore bra att höja parkeringsnormen medan en del andra förslag fick ett mer blandat mottagande, se Figur 22.

⁴⁹ Enligt SCB 1006 personer sista december 2024



Figur 22. Diagram som visar svarsfördelningen i Holmängenenkäten utifrån åldersgrupp och kön.



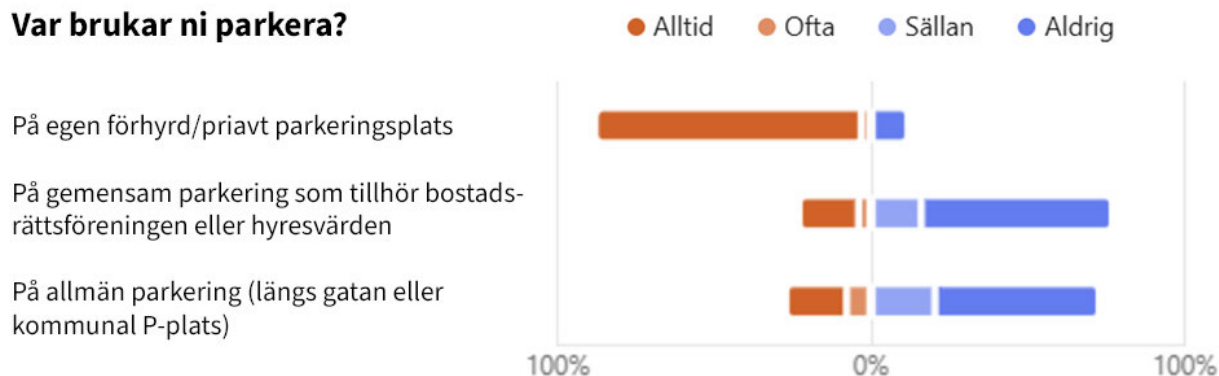
Figur 23. Diagram som visar svarsfördelningen i enkäten utifrån hushållsstorlek och bilinnehav per hushåll.

Det är ofta svårt att hitta parkeringsplats



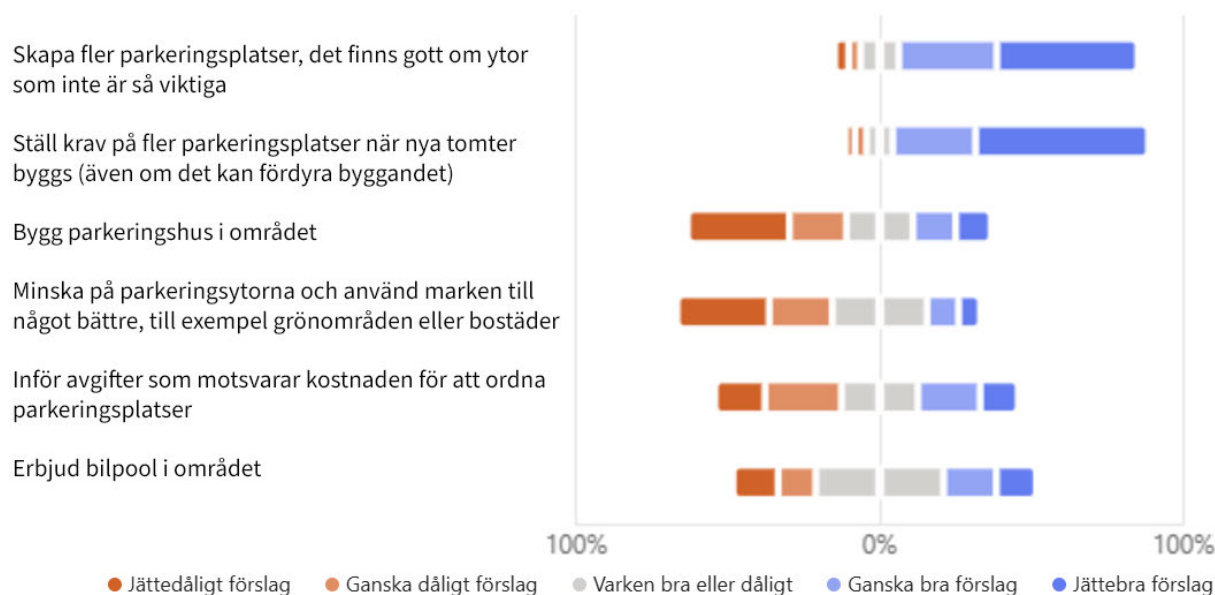
Figur 24. Svarsfördelning på enkätfrågan "Vad är din upplevelse av att parkera i Holmängen?"

Var brukar ni parkera?



Figur 25. Svarsfördelning på enkätfrågan "Var brukar ni parkera?"

Vad tänker du om följande förslag?



Figur 26. Svarsfördelning på enkätfrågan "Vad tänker du om följande förslag?"

2.10.2 Referensgruppsträff i Holmängen

Boende i Holmängs hage bjöds in till möte om parkering 4 februari kl 18–20. På mötet deltog 23 boende i Holmängs hage och fyra representanter från kommunen. Efter en inledande presentation om projektet och bakgrunden genomfördes ett grupparbete med fem grupper med frågor om hur parkeringssituationen skulle kunna förbättras. En sammanfattning av resultaten från grupparbetet:

Landerivägen

Alla deltagare eniga om att parkerade bilar längs Landerivägen ställer till problem. Att ta bort parkeringsmöjligheten där sågs inte som ett kontroversiellt förslag.

Platser där det är särskilt farligt på grund av parkerade bilar är i söder vid lekplatsen och där vägen svänger så att sikten skymms. Det påpekades även att lekplatsen i söder bör hägnas in.

Ett annat problem är att folk kör för fort. Föreslogs farthinder och övergångsställen.

Förslag om att bredda vägen – dock informerade kommunen om begränsade möjligheter till det. Detaljplan och fastighetsindelning begränsar bredden till 13 meter och såväl cykelväg som dagvattendike behöver rymmas.

Fler P-platser

Många efterfrågar fler P-platser. Platser som föreslogs är de uppgrusade ytorna, ytor längs kanten av Kohagen 1, gräsyta norr om Lantgårdsvägens vändplats (BRF Ången). Bovierans parkering lyftes fram som ett bra exempel – stor samlad parkeringsyta på "baksidan" där den inte hamnar i konflikt med lekytor etcetera.

En del ansåg att det finns tillräckligt många parkeringar men att alla inte utnyttjas eftersom de kostar pengar, då ställer sig folk hellre längs gatan där det är gratis.

Samnyttjande

Det är svårt att hitta möjlighet för samnyttjande i ett område där det nästan bara finns bostäder. Två förslag på parkeringsplatser som kanske kunde samnyttjas med boende kom ändå fram under dialogarbetet. Dels den dagliga verksamheten vid Fredrikslund landeri, dels området på andra sidan östra vägen med bland annat paddelhall och butiker.

Vad är parkering värt?

Vi samlade inte ihop svar från alla rörande värdet av parkeringsplatser, men det nämndes av olika deltagare att villigheten att betala för en vanlig P-plats är 100-260 kr/mån och för en väderskyddad plats (carport) 300-500 kr. Värdet påverkas bland annat av avstånd till bostaden.

Parkeringsavgifter

Alla såg positivt på om parkeringsavgifter skulle införas för besöksparkering, i alla fall om det finns möjlighet att stå en eller ett par timmar gratis. Det skulle hjälpa föreningarna att få sina egna P-platser uthyrda.

Vänersborgsbostäder tar avgift med parkeringsapp, vilket fungerar bra enligt de som uttalade sig om det.

Allévägarna

Många menade att åtminstone en av alléerna vore bra att ha som bilväg, framför allt för att skapa ett robustare trafiksystem. Annars är risken att många boende blir instängda om det sker en olycka på Landerivägen. Kommunen förklarade att detaljplanen styr det och att det vore planstridigt att anlägga gata där eller ens tillåta biltrafik.

Cykelvägen

Synpunkter på att den inte är asfalterad. Kommunen informerade om att asfaltering är planerad.

Vägunderhåll

Påpekades att vägen på vissa håll är trasig med stora gropar (bland annat vid infarten till Kohagen).

Skyltning

Påpekades att det är lätt att missa skyltning om parkering, som finns när man kör in i området. Mer skyltning inne i området efterfrågades.

Framfördes att Väjningspliktskylten vid rondellen borde flyttas bakom cykelvägen.

P-övervakning

Påpekades att många inte följer reglerna. Kommunen informerade om att en satsning har inletts, i ett första steg genom att dela ut varningar till felparkerade bilar.

Övergångsställen

Föreslogs: Östra vägen vid rondellen; Landerivägen vid Lantgårdsvägen; Stadsgårdsvägen vid Landerivägen; Landerivägen vid 1990-graderssvängen. Kommunen framförde att det inte nödvändigtvis ökar trafiksäkerheten att göra övergångsställen, utan att det tvärtom ofta ökar riskerna.

Laddningsmöjlighet

Påpekades att det saknas laddstolpar inom vissa kvarter. Vänersborgsbostäder lyftes som ett exempel på kvarter där det finns god laddningsmöjlighet.

Utformning av området

Undringar fanns kring varför man valt att lägga parkering närmast husen och friyta längre ifrån. Vänersborgsbostäders kvarter lyftes som exempel på mindre bra utformning eftersom barn behöver gå över parkering/väg för att komma till lekplatsen.

2.10.3 Inventeringar och beräkningar i Holmängs hage

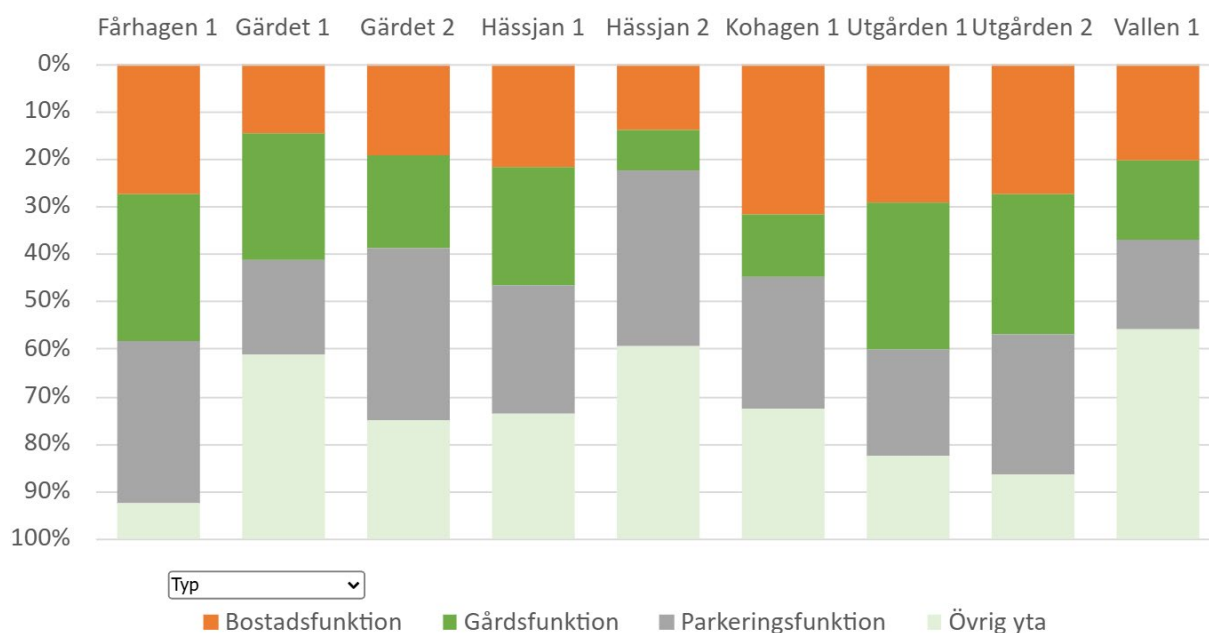
För att bättre förstå situationen och förutsättningarna har arbetsgruppen gjort en analys av hur kvartersmarken används i Holmängs hage, där arealen delats upp i fyra kategorier, se Figur 27:

- *Bostadsfunktion* – bostadshus, tvättstuga, avfallsinsamling, samlingslokal och liknande
- *Gårdsfunktion* – uteplats, lekplats, sittplats och andra ytor iordningställda för vistelse, samt gångvägar, rabatter med mera i anslutning till dessa
- *Parkeringsfunktion* – parkeringsplatser, garage samt vägar som leder trafiken inom kvarteret.
- *Övrig yta* – kan vara till exempel klippta gräsytor eller naturmark som inte tydligt ingår i kategorin gårdsfunktion

Karteringen visade att *bostadsfunktion* och *gårdsfunktion* sammanlagt utgör ungefär 20% vardera av kvartersmarken, medan *parkeringsfunktion* och *övrig yta* upptar ungefär 30% vardera. Det är dock stor skillnad mellan kvarteren där radhuskvarteren generellt sett har större andel gårdsfunktion och kvarteren i norra delen har större arealer övrig yta, se Figur 28.



Figur 27. Karta som visar karterad mark inom kvarteren i Holmängs hage.



Figur 28. Diagram som visar sammanställning av den karterade kvartersmarken i Holmängs hage.

När ytan för parkeringsfunktion jämfördes med antal parkeringsplatser inom kvarteret visade det att den genomsnittliga ytan för parkeringsfunktion uppgår till 42 m² per parkeringsplats. Då är körytor och även de ytor som hör till cykelparkering inräknade.

Vidare gjordes beräkningar av antal parkeringsplatser och jämförelse med parkeringsnormen, se Tabell 9. Det visade att samtliga kvarter har ett större antal parkeringsplatser än vad gällande parkeringsnorm kräver. Genomsnittliga antalet parkeringsplatser är så mycket som 60 % över parkeringstalet. Vänersborgsbostäder har bekräftat att de ändrade sina byggplaner på Hässjan 2 efterhand, då de märkte att hyresgästerna efterfrågade mer parkeringsyta än förväntat. Istället för att utnyttja den sista byggrätten på 24 lägenheter anlade företaget extra parkeringsplats. Närmast parkeringsnormen ligger fastigheten Kohagen 1, med 101 parkeringsplatser för de 140 lägenheterna. Det är just på denna fastighet som trängseln framstår som störst.

Tabell 9. Fastighetsvis inventering av P-platser jämfört med P-tal i Holmängs hage.

Fastighet	Antal bostäder	Antal P-platser	P-norm platser	Antal P-platser jämfört med P-tal
Gärdet 1	54	63	45	141%
Gärdet 2	24	36	20	181%
Vallen 1	32	43	27	162%
Hässjan 1	40	37	33	111%
Hässjan 2	114	145	76	190%
Utgården 1	24	32	20	161%
Utgården 2	36	48	30	161%
Fårhagen 1	44	80	37	219%
Kohagen 1	140	101	94	108%
Hela området	508	585	381	159%

2.10.4 Hur frågan om parkering i Holmängs hage hanterats vidare

Efter mötet har kommunen genomfört en del åtgärder för att förbättra parkeringssituationen i området:

- Parkeringsrutor har målats och skyltning har förbättrats
- Kontroller av parkering har utökats. I ett första skede lämnades information om regelverket, sedan har avgifter debiterats felparkerade fordon.
- Fastighetsägare har fått förfrågan om intresset att hyra extra parkeringsytor. Dialog har förts kring möjlighet att skapa ytterligare parkering inom kvartersmarken.

När det gäller möjligheten att samnyttja närliggande parkeringsytor är det upp till fastighetsägarna i området att höra av sig till dessa verksamheter med frågan.

2.10.5 Uppsummering av Holmängs hage som fallstudie

Fallstudien från Holmängen visade att samtliga fastigheter hade anlagt fler parkeringsplatser än minimiantalet enligt parkeringsnormen. Som exempel hade Vänersborgsbostäder avstått att bygga 24 planerade lägenheter för att få plats med tillräckligt många parkeringsplatser för de boende på tomt. För området i stort ser antalet parkeringar ut att vara nära tillräckligt i förhållande till bilinnehavet, men på en av fastigheterna finns ett uppenbart underskott av parkeringsplatser. Kommunen har i samverkan med fastighetsägare sökt en lösning genom att tillskapa mer parkeringsyta för de boende där.

De upplevda problemen har i hög utsträckning handlat om låg reglering och olika reglering inom området. Boende upplevde att bilister i området inte följde uppsatta regler. Gatorna i bostadsområdet hade mer generösa parkeringsvillkor än vissa av parkeringarna på kvartersmark, vilket snedfördelade parkeringsbelastningen inom området och skapade en upplevd överbelastning på gatorna.

2.11 Analys av aktuella ärenden i Vänersborg

Som en del av arbetet med parkeringsutredningen genomfördes en inventering av erfarenheter från handläggare på plan- och bygglovsverksamheten i Vänersborgs kommun. Syftet var att inhämta kunskap om aktuella fall där gällande parkeringsnorm implementerats. Erfarenheterna diskuterades därefter på en workshop där varje ärende lyftes upp och analyserades. Nedan redovisas resultaten.

2.11.1 Detaljplan och bygglov för Galeasen 1

Projektfakta

Diarienummer: PLAN.2018.4 och BYGG.2021.379

Flerbostadshus i 4–9 våningar, cirka 120 nya bostäder. Även centrumverksamheter med-gavs. Byggs ut i etapper, där första etappen av tre har byggts.

Ärendebeskrivning

I detaljplan bedömdes att parkering för bostädernas behov skulle inrymmas i parkeringsgarage. Bygglov för första etappen gavs med antal parkeringsplatser enligt norm. Köparna efterfrågade dock mer platser än vad som fanns tillgängligt. Detta har lösts med tillfälligt bygglov på mark som är tänkt för senare bostadsetapp. För att sänka kravet på antal parkeringsplatser i samband med bygglovsprövningen valde byggherren att erbjuda bilpool, vilket pekades ut som möjlig åtgärd i parkeringsnormen. Det visade sig dock innebära utmaningar. Det upplevdes svårt att få boende att använda bilpoolen och det blev i praktiken en poolbil i stället för två, som det var planerat för. I ärendet saknades vägledning i fråga om en tydlig siffra på hur många vanliga parkeringsplatser som kan ersättas av en bilpoolsplats.

Hanteringen av parkeringsplatser i ärendet gjordes också komplicerat av etapputbyggnaden. Handläggningen utgick från att första etappen fick bygga lite färre parkeringsplatser eftersom det skulle vägas upp med fler vid utbyggnad av andra etappen. Men eftersom konjunkturen bromsade in har andra etappen dröjt, och parkeringsplatserna saknas under ledtiden. Parkeringsnormens tillämpning vid etapputbyggnad kan vara viktig att resonera kring, så att det är tydligt hur handläggaren ska tänka vid en fram- respektive baktung etappvis utbyggnad av parkeringsplatser.



Figur 29. Flygfoto som visar Galeasen 1 (grönmarkerad) i sitt sammanhang.

Planerat antal parkeringsplatser

I detaljplan beräknades 60–120 platser behövas för 120 bostäder. Behovet var beräknat enligt norm, som förespråkar 0,5–1,0 platser per bostad, beroende på fördelning mellan små och stora lägenheter. Behovet planerades kunna lösas inom byggrätten för bostadsändamål. Detaljplanens beskrivning av antalet planerade parkeringar gjorde det tydligt att en särskild behovsutredning i bygglovsskedet kunde användas för att påvisa ett mindre behov än det som beräknats enligt parkeringsnorm, vilket skulle väga tyngre än den generella beräkningen enligt parkeringstalen i normen. Detta är precis så som gällande parkeringsnorm är tänkt att användas.

Utbyggt antal parkeringsplatser

I första etappen byggdes 32 inomhusplatser (varav en bilpoolsplats som skulle motsvara 6–8 vanliga bilplatser) och tio utomhus (disponibla för besökare). Fler parkeringsplatser avses byggas ut i andra etappen.

Verkligt behov antal parkeringsplatser

Eftersom andra etappen inte ännu är utbyggd går det inte att dra några slutsatser om det verkliga behovet av parkeringsplatser för området. Första etappen använder just nu 42 parkeringsplatser, varav en är bilpoolsplats och tio är besöksplatser som även får användas av boende.

2.11.2 Detaljplan för Södra Sanden

Projektfakta

Diarienummer: PLAN.2021.3 (pågående planarbete)

Exemplet utgår från ett tidigare förslag till detaljplan som inte är aktuellt i nuläget. Det analyserade förslaget byggde på ny kvartersbebyggelse i flervåningshus med parkeringsgarage i bottenplan, omfattande ett stort antal bostäder samt 6 000–7 000 m² BTA kontorslokaler.

Viktiga förutsättningar på platsen är att grundvattnet står högt, vilket innebär en begränsad möjlighet att ordna underjordisk parkering.

Ärendebeskrivning

Enligt bedömning från pågående planarbete blir det ekonomiska resultatet av projektet negativt om parkeringstalen enligt normen ska följas. För att ha råd med parkeringsgarage krävs så stora intäkter från försäljning att mer än fyra våningar behöver byggas ut, men om så många bostäder byggs ut finns det inte tillgänglig yta för att få plats med rätt antal parkeringsplatser. Därför behöver färre parkeringsplatser byggas ut, vilket kräver beräkning och motivering med hänsyn till närhet till kollektivtrafiknod och dagligvaruhandel. För den typen av beräkningar har vägledning efterfrågats i syfte att underlätta upphandling, kravställning och kontakt med konsult.

Området är föremål för detaljplan som ska möjliggöra utbyggnad av kontor. I projektbeskrivningen efterfrågas 20–30 parkeringsplatser, trots att kommunens parkeringsnorm ger att 160 platser behövs. Det bedömda behovet från en framtida hyresgäst på en fastighet kan inte ersätta en parkeringsutredning med motiverade beräkningar, utan det krävs en utredning för att motivera ett lägre parkeringstal. I exploatörens utredning är utgångspunkten 200 anställda med två reducerande faktorer (ingen besöksparkering och egen bilpool). Exploatörens parkeringsutredning föreslog reducering med 75 %. Motiveringen i utredningen för att inte anlägga besöksparkering var att det skulle gå att använda kommunal gatuparkering i stället. För att bemöta den typen av resonemang är det värdefullt om en vägledande parkeringsnorm kan ge stöttning. Utredningens metod för beräkning uppfyllde inte kommunens krav, men det fanns inte heller någon vägledning i kommunens norm som planeringsarbetet kunde ta stöd i.



Figur 30. Flygfoto som visar Södra Sanden i sitt sammanhang.

Insikterna om detaljplan för Södra Sanden handlar inte om antalet parkeringsplatser utan att det saknades vägledning och stöd för planeringsprocessen vad gäller parkering och parkeringsutredning.

2.11.3 Ändring av detaljplan för Vänerparken, nr 345

Projektfakta

Diarienummer: PLAN.2024.8 (pågående planarbete)

Planområdets sammanlagda BTA har beräknats till cirka 16 000 m², fördelat på kontor, vårdinrättningar, förskola. Vårdanvändningen är tydligt dominerande. Kontoren tillhör mestadels vårdanvändningen. Förskolorna uppskattas till 3 500 m² BTA. En viktig förutsättning är att olika besökare parkerar på olika sätt: vårdtagare betalar per tillfälle, personal köper årskort och föräldrar hämtar och lämnar med angöringsplatser.

Ärendebeskrivning

Dimensionerande användning enligt parkeringsnorm är förskola och "annan service" (på grund av vårdcentral) som kräver 25 platser per 1 000 m² BTA. Detta ger ett parkeringstal på 400 platser. Planen ska möjliggöra befintlig användning – vårdcentralen och förskola finns redan i befintliga byggnader. Området innehåller 94 parkeringsplatser idag, som enligt fastighetsägare täcker behoven. Inga klagomål har inkommit från rektorer eller andra hyresgäster enligt fastighetsägaren. Bedömningen i planarbetet är att det inte finns behov av ytterligare parkeringar. Det känns därför inte rimligt att kräva att fastighetsägaren anordnar 306 nya parkeringsplatser.

Enligt gällande parkeringsnorm finns möjlighet att frånga angivna parkeringstal om en utredning påvisar något annat. I aktuell plan fanns ingen separat parkeringsutredning utan en beskrivning av situationen i planbeskrivningen. För handläggningen i ärendet skulle det underlätta med vägledning kring vad en parkeringsutredning behöver innehålla för att det ska vara möjligt att frånga parkeringsnormens angivna parkeringstal och tydlighet kring huruvida ett resonemang i planbeskrivningen kan vara tillräckligt.

Underskottet gentemot parkeringsnorm kan motiveras av områdets nära tillgång till resecentrum och erfarenheter från platsen. Den specifika användningen av området har också stor betydelse. Andra anledningar skulle kunna vara att det kan finnas stora ytor som inte är personbelastande (till exempel korridorer, teknikrum och förråd) eller att målgruppen för stora delar av användningen inom området kan vara mindre bilburen än normalt.

Ortofoto

Figur 31. Flygfoto som visar planområdet för Ändring av detaljplan för Vänerparken (blåmarkerat) i sitt sammanhang.

Planerat antal parkeringsplatser

Enligt parkeringsnormen behövs 400 parkeringsplatser. Intern parkeringsutredning föreslår 94 platser (det antal som finns idag).

Utbyggt antal parkeringsplatser

Det finns 94 platser i området.

Verkligt behov antal parkeringsplatser

Bedömningen utifrån befintlig användning (som kommer att vara gällande även efter antagande av ändring av detaljplan) är att dagens 94 parkeringsplatser täcker behoven. Det verkliga behovet är dock föränderligt och kan bero på många olika faktorer.

2.11.4 Detaljplan och bygglov för Grävlingen 28

Projektfakta

Diarienummer: PLAN.2020.7 och BYGG.2023.203 m. fl.

Enligt detaljplan möjliggörs 11 000 m² BTA kontorsbyggnad. I bygglovet blev det 7 650 m² BTA domstolsbyggnad.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen tillåter en flexibel användning vilket gjorde det svårt att ange ett exakt parkeringsbehov. Utan några parkeringsreducerande åtgärder (enligt parkeringsnorm) uppgår parkeringsbehovet exempelvis till cirka 250 bilplatser för kontorsbyggnad med 11 000 m² BTA, vilket avsågs kunna lösas inom kvartersmarken genom en kombination av markparkeringar, underjordiskt garage och parkeringshus.

Planområdet ligger i ett centralt och kollektivtrafikhärläge, med gångavstånd till bland annat järnvägsstation och mataffär. Det hade därmed funnits goda möjligheter att utnyttja parkeringsnormens alternativ för sänkt parkeringstal (exempelvis bilpool eller samutnyttjad parkering). Däremot innehåller Vänersborgs parkeringsnorm ingen automatisk reduktion av parkeringstalet utifrån en avståndsbedömning till kollektivtrafik och centrum, vilket innebär att samma parkeringstal gäller för hela kommunen. Här skulle parkeringsnormen kunna utvecklats där även avståndsbedömning tas i beaktande.

De befintliga allmänna parkeringsplatserna på platsen avsågs att tas bort vid genomförande.

I bygglovsskedet, då den specifika användningen av området var känt, gjordes en utredning av parkeringsbehovet. Utredningen räknade på användningen av byggnaden och det förväntade antalet anställda och besökare. I detaljplaneskedet hade den totala bygggrätten använts som underlag för parkeringsbehovet, men i bygglovet var det tydligt att stora delar av bygggrätten skulle bestå av ytor som inte är personbelastande. Därför, och på grund av det centrala läget, gjordes bedömningen att ett lägre parkeringstal än parkeringsnormens kunde accepteras. Bygglovet omfattade 7 650 m² BTA domstolsbyggnad, vilket beräknades erfordra 73 parkeringsplatser.

Erfarenheten från ärendet om detaljplan och bygglov för Grävlingen 28 visar att planer som möjliggör flera olika användningar med olika parkeringsbehov inte kan redovisa ett enkelt svar på hur många parkeringar som krävs inom planområdet. Vägledning för den typen av planer kan behövas.

Vidare visar erfarenheten från detta ärende att parkeringsnormen behöver kunna ta hänsyn till handläggarens bedömning av hur stor andel ytor som inte är personbelastande som den planerade byggnationen kommer att innehålla. Det krävs ett ställningstagande kring huruvida det angivna parkeringstalet avser personbelastande ytor eller en schablonmässig kombination.

Ortofoto

Figur 32. Flygfoto som visar Grävlingen 28 (grönmarkerad) i sitt sammanhang.

Planerat antal parkeringsplatser

I detaljplan planerades för 250 parkeringsplatser.

Utbyggt antal parkeringsplatser

Området håller fortfarande på att byggas ut, men enligt bygglovets gäller att 73 parkeringsplatser ska tillskapas.

Verkligt behov antal parkeringsplatser

Eftersom domstolsbyggnaden inte ännu är utbyggd går det inte att dra några slutsatser om det verkliga behovet av parkeringsplatser för området.

2.11.5 Detaljplan för del av kvarteret Penséen

Projektfakta

Diarienummer: PLAN.2018.3 (pågående planarbete)

Planen omfattar 4 000 m² mark som är bebyggda med befintliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Planområdet innehåller Penséen 6, 17, 18 och 21. Avsikten är att förtäta kvarteret med 40–50 nya bostäder.

Ärendebeskrivning

Avsikten med detaljplan för del av kvarteret Penséen är förtätning av befintligt kvarter, men eftersom kvarteret ligger inom kulturhistoriskt viktigt kvarter är det svårt att få plats med så många parkeringar som krävs för förtätningen enligt parkeringsnormen. För att förtätningen ska vara möjlig behöver kommunen kunna minska antalet parkeringar som krävs, men kriterierna för sänkning enligt parkeringsnormen är svåra att uppfylla i planskedet. Att hantera frågan i senare skeden är dock inte optimalt ur planeringsperspektiv. Insikten från den här erfarenheten handlar inte om ett specifikt antal parkeringar utan att de åtgärder som finns i parkeringsnormen för att reducera parkeringstalet är svåra att använda i detaljplaneskedet.

Ortofoto

Figur 33. Flygfoto som visar Penséen 6, 17, 18 och 21 (grönmarkerad) i sitt sammanhang.

2.11.6 Detaljplan för kvarteret Katten

Projektfakta

Diarienummer: PLAN.2017.65

Inom planområdet byggdes 38 lägenheter under år 2022. Detaljplanen möjliggjorde 500 m² BYA, varav cirka 480 m² BYA utnyttjades. Nockhöjden i detaljplan sattes till 22 m, vilket utnyttjades till fullo.

Ärendebeskrivning

För det här ärendet verkade parkeringsnormen fungera väl. Inga avsteg gjordes. Alla parkeringsplatserna fick plats inom tomten. Dock blev parkeringarna på mark, inte under byggnad som man räknade med i plan. Det finns inga rapporter om problem efter genomförandet. En effekt av att parkeringarna anlades som markparkeringar är att det finns mycket lite friyta kvar inom fastigheten.

Insikten är att parkeringsnormen har fungerat som den ska i det här fallet.

Ortofoto

Figur 34. Flygfoto som visar Katten 3 (grönmarkerad) i sitt sammanhang.

Planerat antal parkeringsplatser

För bostäderna planerades 20 parkeringsplatser.

Utbyggt antal parkeringsplatser

Vid genomförande anlades 20 parkeringsplatser.

Verkligt behov antal parkeringsplatser

Inga rapporter om brist på parkeringsmöjligheter har inkommit till kommunen, varför behovet verkar vara 20 parkeringsplatser eller färre.

2.11.7 Bygglov för Tallen 1

Projektfakta

Diarienummer: BYGG.2025.58

I byggnaderna inom området finns tandtekniker med 25 anställda och butik med 8 anställda. Hela byggnaden är cirka 2 790 m² BTA, varav bygglovets omfattade cirka 960 m² kontor och cirka 410 m² lager.

Ärendebeskrivning

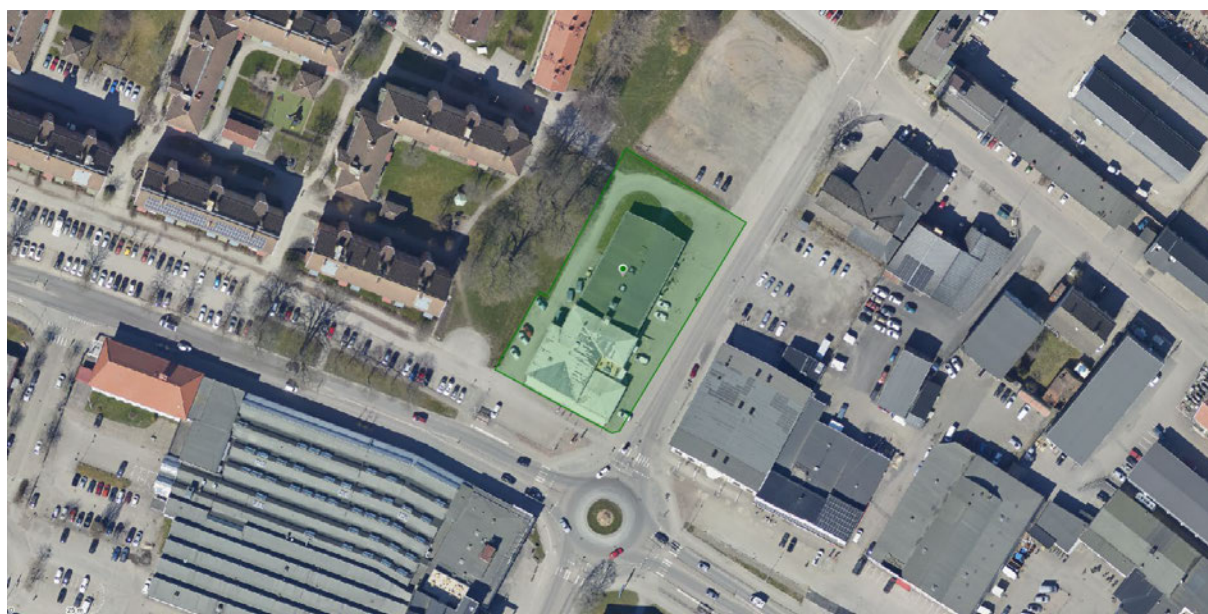
Fastighetsägaren ville bygga om och ändra en stor del av butiksytan till kontor. Det fanns 23 markparkeringar för befintlig användning. Enligt uppgift fanns det också 24 parkeringsplatser i källarplan. Trafiksituationen bedömdes vara fungerande. I samband med användningsändringen beräknades genom parkeringsnormen att 60 platser skulle krävas i bygglovets (20 för Kontor, 30 för Handel och 10 för Industri). Hela byggnaden är cirka 2 790 m² BTA, och bygglovets omfattade cirka 960 m² kontor och cirka 410 m² lager. Befintliga ytor räknades in i parkeringsbehovet för hela fastigheten. Sökt åtgärd bedömdes inte medföra ökat behov och därför var det svårt att kräva ytterligare parkeringsytor för att medge ändringen. Platsens centrala läge gör det enkelt att ta sig dit med cykel eller buss. För aktuell plats finns det dock

risk för ett betydande mörkertal eftersom fastigheten omges av flexibla och stora parkeringsytor.

Ärendet är något komplext, eftersom bedömningen var att den ändrade användningen inte skulle innebära ett utökat behov och upplevelsen från befintlig situation var att det befintliga antalet parkeringar var tillräckligt. Samtidigt förespråkade parkeringsnormen ett större antal än vad som fanns.

En insikt från detta ärende är att det kan finnas behov av vägledning för hur bygglovsprocessen bör hantera parkeringsbehovet för fastigheter i fall där det finns omfattande befintliga parkeringsytor i direkt anslutning och hur närheten till andra parkeringar tillsammans med nulägesrapporter ska stå i relation till information om förväntat antal anställda i bygglovsskedet och beräkningar enligt parkeringsnorm.

Ortofoto



Figur 35. Flygfoto som visar Tallen 1 (grönmarkerad) i sitt sammanhang.

Planerat antal parkeringsplatser

För den ändrade användningen bedömdes att 60 parkeringsplatser skulle behövas enligt parkeringsnormen.

Utbyggt antal parkeringsplatser

Eftersom bygglovet beviljades utan krav på att anlägga fler parkeringsplatser blev det de befintliga 23 markparkeringarna och 24 underjordiska parkeringarna som skulle utnyttjas.

Verkligt behov antal parkeringsplatser

Det är svårt att bedöma det verkliga antalet parkeringsplatser inom aktuell fastighet eftersom den påverkas i så hög grad av intilliggande parkeringar. För den befintliga situationen med 33 anställda, 23 markparkeringar och 24 underjordiska parkeringar är antalet parkeringsplatser tillräckligt.

2.11.8 Bygglov för Ensittaren 2

Projektfakta

Diarienummer: BYGG.2024.18 och BYGG.2024.242

Ensittaren 1 innehåller 4 500 m² BTA (Onsjöskolan, F-6, nuvarande elevantal är 303 barn, 45 anställda⁵⁰, med kapacitet för 388 elever och cirka 50 anställda). Ensittaren 2 innehåller 1 500 m² BTA (Skördegatans förskola, prognos 119 barn, prognos uppskattningsvis 30 anställda). Prognosen är därmed en kapacitet för totalt cirka 500 elever och uppskattningsvis 80 anställda (under barn- och utbildningsförvaltningen) inom de två fastigheterna.

Ärendebeskrivning

Ärendet gäller tillbyggnad av Skördegatans förskola, där det nuvarande antalet elever är 84 barn. Efter utbyggnad är prognosen att kapaciteten blir 119 elever. Fastigheterna Ensittaren 1 (Onsjöskolan) och Ensittaren 2 (Skördegatans förskola) har en gemensam parkeringsyta. Det finns 60 befintliga parkeringsplatser. Utbyggnaden skulle alltså öka det totala antalet barn med cirka 8 % av den nuvarande permanenta kapaciteten inom området. En viktig aspekt av ärendet är att majoriteten av den tillbyggda kapaciteten redan finns inom tillfälliga skolmoduler inom området, vilket innebär att det tillkommande elevantalet är marginellt litet.

Antalet parkeringsplatser uppfyller inte kommunens parkeringsnorm, men eftersom trafiksituationen rapporteras vara fungerande och eftersom antalet förskoleelever bara kommer att öka marginellt efter tillbyggnaden så bedöms det inte vara rimligt att sökande ska utöka antalet parkeringar för verksamheterna. Varken gatuenheten eller rektorer för respektive verksamhet upplever något problem med det begränsande antalet parkeringsplatser. Erfarenheten visar ett exempel där en bedömning av den befintliga situationen får vara vägledande framför parkeringsnormens generella tal.

⁵⁰ För de 45 anställda avses både pedagogisk personal och stödfunktioner som lokalvårdare och kökspersonal. Enligt uppgift varierar det simultana antalet anställda på Onsjöskolan maximalt med två anställda olika dagar i veckan.

Ortofoto

Figur 36. Flygfoto som med grön markering visar Ensittaren 1 (Onsjöskolan, till vänster) och 2 (Skördegatans förskola, till höger) i sitt sammanhang.

Planerat antal parkeringsplatser

För tillbyggnaden tillsammans med befintliga skolbyggnader bedömdes att 106 parkeringsplatser skulle behövas enligt parkeringsnormen, men vid bygglovshandläggningen bedömdes att nuvarande antal parkeringar (60 platser) skulle räcka eftersom nuvarande situation bedömts vara fungerande och det tillkommande behovet från förskolans utbyggnad skulle vara liten.

Utbyggt antal parkeringsplatser

De 60 befintliga parkeringsplatserna bedömdes räcka för både nuvarande och tillkommande behov. Dock bedömdes att ytterligare en parkering för rörelsehindrade skulle behövas, vilket skulle anläggas inom Ensittaren 2 i samband med utbyggnad. Totalt kommer utbyggnaden därmed att omfatta 61 parkeringsplatser.

Verkligt behov antal parkeringsplatser

Utifrån känd information bedöms 61 platser vara tillräckligt för de båda skolornas behov.

Detta motsvarar ett parkeringstal på till exempel 14 P/1 000 m² BTA för förskola och 9 P/1 000 m² BTA för grundskola.

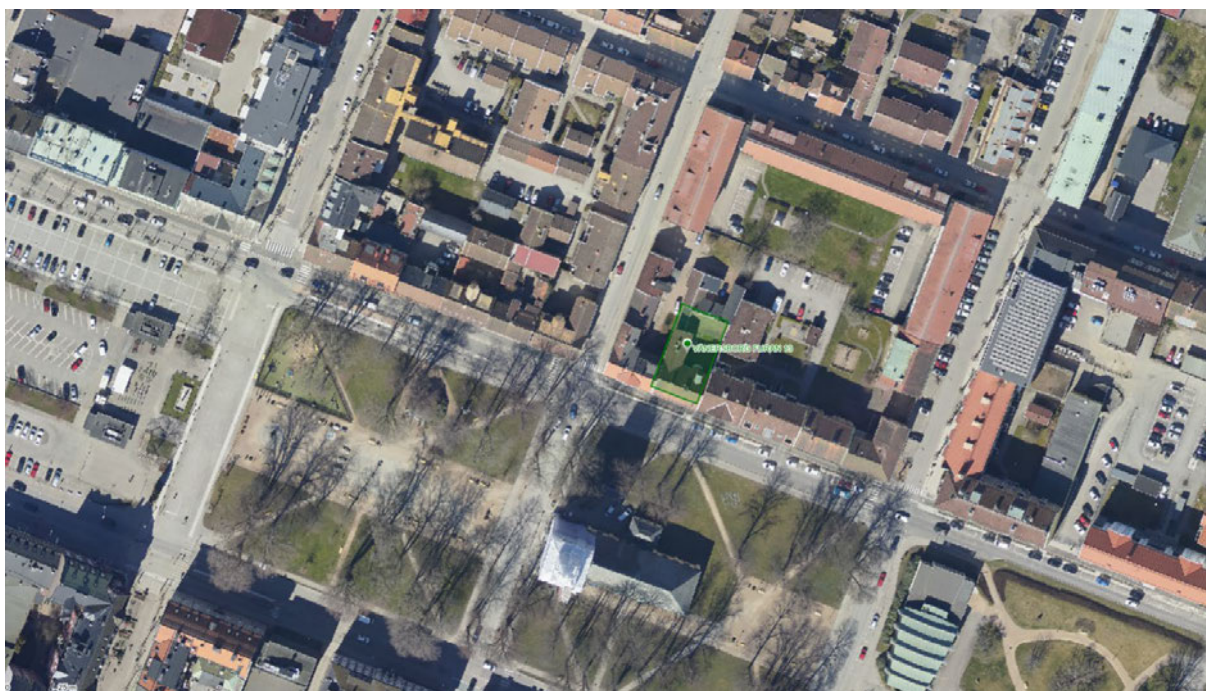
2.11.9 Bygglov Furan 13, BYGG.2024.219

Ärendebeskrivning

Aktuellt bygglov för Furan 13 avsåg ombyggnad av två lägenheter till fem lägenheter. I detta ärende fanns det inte möjlighet att ordna parkering på fastigheten då det är en sluten innergård och det är en byggnad med mycket högt kulturhistoriskt värde. Handläggaren gjorde avsteg från beräkning enligt parkeringstal i parkeringsnormen med motkravet att sökande skulle redovisa möjlighet att hyra parkeringsplatser i närheten. Avsteget motiverades med att det var högt kulturvärde och inte var möjligt att ordna parkering på fastigheten. Även fastighetens centrala läge nära kollektivtrafik och butiker med mera motiverade avsteget.

Erfarenheten påvisar behovet av tydlig vägledning för hur parkeringsfrågan kan hanteras i ärenden där befintlig kulturmiljö förtätas.

Ortofoto



Figur 37. Flygfoto som visar Furan 13 (grönmarkerad) i sitt sammanhang.

2.11.10 Uppsummering av erfarenheter från plan och bygglov

Nedan redovisas en uppsummering av samtliga nyckelinsikter som identifierades från ärendena hos plan och bygglov i Vänersborgs kommun. Förslag till vägledning med anledning av insikterna redovisas under 3.2.2. Vissa av insikterna kräver detaljerad genomgång och vidare utredning och föreslås hanteras i kommande arbete med parkering.

Etappindelning och parkeringsbehov

Parkeringsnormens tillämpning vid etapputbyggnad kan vara viktig att resonera kring, så att det är tydligt hur handläggaren ska tänka vid en fram- respektive baktung etappvis utbyggnad av parkeringsplatser.

Den specifika utredningen väger i regel tyngre än den generella normen

I vissa ärenden har befintlig norm visats fungera som tänkt i fråga om att en specifik utredning har tagits fram för att visa andra parkeringsbehov än de schablonsiffror som framställts i befintlig norm. Denna flexibilitet är en inbyggd mekanism i normen, som ska vara ett vägledande hjälpmedel, inte ett tröskelvärde.

Vägledning för utredning och beräkning

I flera ärenden har det saknats vägledning kring hur parkeringsutredning och beräkning ska tas fram, vilka ingångsvärden som ska användas och vad utredningarna ska innehålla. Den typen av vägledning skulle stötta upphandling, kravställning och metoder för parkeringsutredningar. Ett formulär eller frågebatteri kan vara till stöd.

Att utnyttja näraliggande allmänna parkeringar som argument för reducering

I vissa ärenden har det funnits drivkrafter att vilja dra ner på antalet parkeringsplatser som behövs inom den egna fastigheten med motiveringen att kommunal gatuparkering eller allmän parkering finns i närområdet, som kan ersätta fastighetens egna parkeringsplatser. För att bemöta den typen av tankar efterfrågas stöttande vägledning.

Flexibel användning

Flera av erfarenheterna från plan och bygglov har handlat om svårigheterna i att planera för parkering vid flexibel planläggning, eftersom flera olika användningsscenarion blir möjliga genom planen. Vägledning efterfrågas.

Personbelastande ytor jämfört med total BTA

I vissa specialärenden hanteras byggnader med ovanligt höga andelar ytor som inte är personbelastande. Hur plan och bygglov ska hantera den typen av ärenden i relation till parkeringsnormen kräver vägledning.

Närhet till kollektivtrafik och service

På platser i nära anslutning till kollektivtrafik och service krävs möjlighet att ta hänsyn till lokaliseringen, eftersom mängden bilburen trafik kan förväntas minska i den typen av lägen. Hur mycket trafiken minskar och hur hänsyn tas till läget behöver vägledning.

Säkerställande av parkeringsreducerande åtgärder

Flera plan- och bygglovsärenden har innefattat drivkrafter att utnyttja de parkeringsreducerande åtgärder som nämns i befintlig parkeringsnorm. Dessa upplevs ofta svåra att säkerställa i plan- och bygglovsskedet, vilket innebär att det behövs vägledning för implementering och säkerställande av parkeringsreducerande åtgärder.

Bilpool – hur många parkeringsplatser ersätts?

I vissa bygglovsärenden saknades vägledning i fråga om en tydlig siffra på hur många vanliga parkeringsplatser som kan ersättas av en bilpoolsplats. Enligt en studie från Trivector⁵¹ har en bilpoolsplats visats motsvara fem privata parkeringsplatser. Detta kan användas som initialt riktvärde, men en egen bedömning i det enskilda fallet kan väga tyngre.

Svårt att räkna på parkeringstal

Utifrån de erfarenheter som inkommit från plan och bygglov har inga exakta riktvärden för parkeringstal kunnat sättas upp. Erfarenheterna har handlat mer om vägledning i processen än att normen var för hög eller för låg.

2.12 Erfarenheter från nytt parkeringssystem i Trollhättan

De senaste åren har parkeringssystemet i Trollhättans innerstad ändrats. En första förändring var sommaren 2023, då P-skiva avskaffades och mobilapp infördes. En andra förändring var hösten 2024, då avgifter började tas ut inom det som tidigare varit P-skivezon. Ett skäl till ändringarna var enligt utvärderingsrapporten⁵² att det tidigare fanns väldigt många olika typer av regleringar vilket kunde uppfattas som rörigt och svårt att förstå, men också för att bättre kunna styra behov och efterfrågan av parkering.

⁵¹ Trivector, 2014.

⁵² Trollhättans stad, 2025.

Enligt en trafikutredning⁵³ som genomfördes 2023 var Trollhättan då den största tätorten i landet med avgiftsfri parkering och dessutom relativt långa parkeringstider i centrum. Det konstaterades att även flertalet jämförda kommuner med mindre tätorter tog ut parkeringsavgifter på 10-20 kr per timme.

Det nya systemet som infördes 2024 byggde på att Trollhättans centrum delades in i tre zoner med tre olika regleringar, se Tabell 10. Det finns även ett antal relativt centralt belägna kommunala parkeringsplatser som i de flesta fall fick liknande reglering som grön zon.

Tabell 10. Parkeringszoner i Trollhättan sedan införandet hösten 2024.

Zon	Beskrivning	Reglering
Röd zon	Mest centralt	1 tim fri, därefter 10 kr/tim
Blå zon	Angränsande till mest centralt	2 tim fri, därefter 5 kr/tim
Grön zon	Utkanten av centrum	5 kr/tim alt. 20 kr/dygn

Det nya parkeringssystemet har utvärderats⁵⁴, där parkeringsmönster jämfördes mellan våren 2023 och våren 2025. Enligt utredningsrapporten är skillnaderna i belägningsgrad överlag relativt små. Samtidigt lyfts exempel fram på enskilda parkeringsområden där ändrad reglering också tycks ha gett märkbara skillnader i beläggning. De senaste mätningarna visar att ungefär två tredjedelar av de som parkerar i röd och blå zon endast står där under den avgiftsfria tiden på 1 respektive 2 timmar. Andelen långtidsparkerande bilar, det vill säga som står 4 timmar eller mer, var vid senaste mätningen 3% i röd zon och 10% i blå zon. Sett till hur stor andel av parkeringstiden som användes av långtidsparkerande uppgick den till 13% i röd zon och 26% i blå zon. Därmed kan konstateras att möjligheten till flexibel parkeringstid används relativt utbrett, men att det ändå är en hög omsättning, särskild i de mest centrala lägena.

I utvärderingsrapporten framhålls att det kan ta tid att se effekt av genomförda förändringar och att ytterligare utvärdering kan behöva göras.

⁵³ Trollhättans stad, 2023.

⁵⁴ Trollhättans stad, 2025.

3 Slutsatser och förslag på åtgärder

I detta avsnitt summeras slutsatserna från utredningen och förslag ges på hur kommunen bör gå vidare.

3.1 Övergripande slutsatser och utgångspunkter för åtgärdsförslag

3.1.1 Övergripande slutsatser om parkering

Det är i grunden fastighetsägarens ansvar att se till att parkeringsbehov kopplat till boende, arbetsplatser, kunder med mera kan tillgodoses. Kommunen har ansvar för planering och tillsyn, och det finns ett grundläggande allmänintresse av att parkering fungerar där kommunen är en viktig samordnande aktör.

3.1.2 Slutsatser om parkeringsnorm

Generella slutsatser om parkeringsnorm som styrmedel kan summeras upp i följande punkter:

- Parkeringsnorm kan påverka parkeringssituationen på sikt men löser inga problem i ett kortare perspektiv.
- Parkeringsnorm kan inte utformas för att svara exakt mot ett reellt behov.
- Flexibla mekanismer kan göra normen mer anpassningsbar.
- Det finns goda skäl att inte detaljreglera allt i detaljplaner. Det finns dessutom flera faktorer i parkeringsnormen som inte går att säkerställa varken i detaljplan eller bygglov. Det är för övrigt omöjligt att veta vilken efterfrågan på parkeringsplatser som kan finnas i framtiden. Av dessa skäl kan kommunen inte ta slutgiltigt ansvar för att normen garanterar en välfungerande parkeringssituation. Normen kan därför ses som ett stöd för att fastighetsägaren ska kunna ta sitt ansvar – ett hjälpmedel mer än styrmedel.
- Högstanorm kan vara ett sätt att långsiktigt minska utrymmet för biltrafik i stadsrummet och därmed skapa utrymme för andra funktioner. Lågstanorm kan vara ett sätt att långsiktigt säkra tillgången till parkeringsyta. Ett synsätt som kan vara mer konstruktivt är att se normen som ett stödjande "lagomriktvärde" och trycka på att ansvaret i slutänden vilar på fastighetsägaren.

Slutsatser om Vänersborgs parkeringsnorm kan summeras upp i följande punkter:

- Parkeringsnormen ligger för flertalet undersökta bostadsområden högre än det faktiska bilinnehavet. Några undantag finns där bilinnehavet är högre.
- I undersökta nybyggda bostadsområden har det byggts fler parkeringsplatser än vad normen kräver. I vissa fall har boende ändå upplevt att det är för få platser.
- Fastighetsägare och verksamhetsutövare har i flera fall upplevt parkeringsnormen som orimligt hög när det gäller behov för lokaler. Även när det gäller bostadsprojekt finns exempel där fastighetsägare ser parkeringsnormen som ett hinder och en faktor som leder till högre kostnader.
- Föreslagna åtgärdspaket i gällande parkeringsnorm har ännu inte utnyttjats.
- I varje specifikt fall kan det finnas omständigheter som innebär att det verkliga behovet skiljer sig markant från parkeringstalen i normen.

3.1.3 Slutsatser om parkeringsköp

Parkeringsköp är ett sätt att skapa ytterligare flexibilitet i tillämpningen av parkeringsnorm. Regler för parkeringsköp är antagna av kommunfullmäktige⁵⁵. Det finns även en koppling till boendekort på så sätt att en fastighetsägare kan genomföra parkeringsköp för att kunna räkna in ett antal parkeringsplatser på gatumark. Sedan reglerna antogs 2016 har inga parkeringsköp genomförts. Det finns fall där fastighetsägare räknat på det och kommit fram till att kostnaden för parkeringsköp varit för hög, i relation till fördelarna de sett.

Även om det inte utnyttjats kan parkeringsköp vara en viktig del i det framtida systemet då det skapar flexibilitet. Det kan uppkomma situationer då det möjliggör lösningar för nybyggnation i tätare stadsmiljö, till exempel i samband med etablering av större institutionsbyggnader. Det kan även bidra till att skapa förutsättningar för delfinansiering av ett framtida parkeringshus, samtidigt som just parkeringshus också kan vara en förutsättning för att kommunen ska kunna erbjuda uthyrningsplatser för parkeringsköp (se avsnitt 2.5.3).

En viktig fråga är vilken kostnad som är lämplig när en fastighetsägare vill köpa rätt till parkering på kommunens mark. I gällande regler är den avgiften satt till 2½ prisbasbelopp per parkeringsplats (148 000 år 2026), vilket är tänkt att på ett ungefär motsvara kostnaden att anordna parkering. Samma avgift tas även ut för en fastighetsägare som vill använda parkeringsköp för att få rätt till boendekort. Eventuellt är 2½ prisbasbelopp överdrivet hög, i alla fall när det gäller rätt till boendekort.

Det har framkommit under arbetet att möjligheterna med parkeringsköp inte varit kända av alla handläggare, vilket naturligtvis är en stor brist. En bidragande orsak kan vara att olika regler och riktlinjer är spridda i olika styrdokument.

3.1.4 Slutsatser om tidsreglering

Tidsreglering är det främsta sättet kommunen använder för att påverka parkeringsbeteendet i centrala Vänersborg. Längre parkeringstider kan minska tillgängligheten då platserna i högre utsträckning riskerar att låsas upp under lång tid. För att utbudet av parkeringsplatser ska motsvara behovet behövs olika parkeringstider.

Principen kan mycket förenklat beskrivas som att korta tider används i de mest centrala delarna för att prioritera de som vill göra ärenden, medan de längre tiderna som behövs för arbetande och boende ligger lite längre ut. Det finns ett flertal olika intervall som kan kopplas till olika typer av behov, från 15 minuter för korta ärenden till 7 dygn för boende som lämnar orten en vecka eller turister som har Vänersborg som utgångspunkt för en längre cykel- eller båtsemester. Genom placeringen av de olika parkeringstiderna finns tillgängliga platser för olika användarbehov på olika avstånd. Nära målpunkten för personer med rörelsenedsättning, men även för den som behöver göra ett kort ärende. På ett kortare promenadavstånd för de som vill göra längre ärenden i innerstaden. De som behöver ställa bilen på allmän plats för att ta sig hem eller till jobbet kan i vissa fall behöva acceptera ett ytterligare något längre promenadavstånd.

3.1.5 Slutsatser om parkeringsavgifter

I undersökningarna framkommer en stark opinion för att kunna parkera utan avgift i Vänersborg. Många lyfter också fram P-skivan som en enkel och bra metod. Parkeringsappar på mobilen kan upplevas som krångliga och opålitliga. Samtidigt kan de ge flexibilitet genom att parkeringstiden kan förlängas, och den som är van användare kan se det som ett smidigt och praktiskt system.

⁵⁵ Regler för parkeringsköp, antagna av kommunfullmäktige 2016-04-27 § 77

Bland jämförda kommuner (med 20 000–30 000 invånare i huvudorten) är det vanligt att parkeringsavgift tas ut i centrala lägen, se avsnitt 2.4.3. Några kommuner har ett system där man kan parkera gratis en eller två timmar varefter avgift tas ut. I dessa fall kan man välja att använda P-skiva eller att använda en mobilapp, vilket tillgodoser önskemål hos olika användargrupper. Flera kommuner tillhandahåller även betalautomater.

Allmänna parkeringar sätter nivån för stadens privata aktörer. Om det är avgiftsfritt att stå på gatan kan det vara svårt för fastighetsägare att ta kostnaden för parkering på kvartersmarken.

3.1.6 Slutsatser om parkeringssituationen i centrala Vänersborg

Det finns starka belägg för att parkeringssituationen i Vänersborgs centrum upplevs bättre än i de flesta jämförbara städer. Bland annat ger den regionala resvaneundersökningen en tydlig indikation om det, se avsnitt 2.5.4. Den vanligaste kommentaren som kom in på den öppna enkäten var också att det fungerar bra, trots att det är sannolikt att kritiska kommentarer blir överrepresenterade i en sådan enkät, se avsnitt 2.6.1. Även beläggningsmätningarna visar att det över tid verkar finnas gott om lediga platser i Vänersborgs centrum, se avsnitt 2.9.

Det som dock framkommit är att många efterfrågar möjlighet till längre parkeringstider i centrala lägen. Detta rör två grupper. Dels upplever många som vill komma till Vänersborg och göra ärenden att 1 eller 2 timmar är för kort tid. Dels vill många som arbetar i Vänersborg helst vill kunna stå hela arbetsdagen utan att flytta bilen mellan 3- eller 4-timmarsparkeringar.

3.1.7 Slutsatser om parkeringshus

En annan slutsats som rör parkeringssituationen i centrala Vänersborg är att det över tid sker en viss förtätning där parkeringsytor får andra funktioner. Detta är i grunden mycket positivt då det tillför värden till staden och innebär effektivare och mer värdeskapande markutnyttjande. Dock medför det också att parkeringsplatser kan behöva tillskapas. Den lösning som pekats på tidigare och som högst troligt kommer att bli aktuell i framtiden är att parkeringshus byggs i kanten av innerstaden. Det skulle förbättra förutsättningarna för många av de utvecklingsprojekt som diskuterats.

Utredningen visar samtidigt att parkeringshus är lite av en vattendelare – många ser positivt på det, men det finns också många som uttrycker en stark motvilja, se avsnitt 2.6. Det är därför viktigt att både placering och utformning av framtida parkeringshus ägnas stor eftertanke.

Parkeringshus kräver stora investeringskostnader och finansieringen är en viktig fråga. I grunden bör ett parkeringshus vara självfinansierande. Möjlighet att ta ut avgifter är en grundförutsättning för att möjliggöra finansiering av parkeringshus, se avsnitt 2.5.3.

3.1.8 Slutsatser om parkeringssituationen i Holmängen

Det framkom att många boende i nybyggda bostadsområdet Holmängs hage upplevt parkeringssituationen som ett problem. Parkeringsnormen har lyfts fram som en bidragande orsak. Det visade sig dock att alla fastigheter har anlagt fler parkeringsplatser än vad normen angett, vilket också är väntat utifrån att parkeringsnormen anger ett minimivärde baserat på innerstadens situation. Utredningen visade att de upplevda problemen i stor utsträckning kunde härledas till ett av kvarteren där antalet parkeringsplatser var lägre än bilinnehavet.

3.1.9 Slutsatser om parkering för rörelsehindrade

Det har framkommit i dialogarbetet att parkering för rörelsehindrade överlag verkar fungera bra i kommunen. Mätningar visar att beläggningen generellt sett är mycket låg på parkeringsplatser för rörelsehindrade, vilket indikerar att det finns god tillgång till dessa platser, se avsnitt 2.9. Ingen ytterligare utredning kring det har därför genomförts. Om det skulle framkomma brister i tillgång till parkering för rörelsehindrade kan åtgärder för det vidtas utan att kommunens styrdokument ska behöva ändras. Stöd för det finns i kommunens *Strategi för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning*⁵⁶ och i översiktsplanen⁵⁷.

3.1.10 Slutsatser om laddplatser

Vänersborgs kommun har idag en *Strategi för laddinfrastruktur* för att hantera uppbyggnad av publik laddinfrastruktur. Strategin bygger på etablering av externa leverantörer då kommunen inte får sälja el. En kartläggning av alla platser som omfattas av Boverkets krav på laddplatser för elbilar har gjorts. Kommunen har idag inte uppfyllt det krav som framgår av plan- och byggförordningen som trädde i kraft 2025. Det finns dock inga andra kommuner i dagsläget som uppfyller kravet vad arbetsgruppen vet. En utmaning med direktivet är också att det inte anger att det måste vara publika laddpunkter som installeras, utan endast att det ska vara en laddpunkt. Det innebär i Vänersborgs kommuns fall, att om vi själva skulle arbeta med att sätta upp laddpunkter enligt Boverkets regler så skulle dessa inte erbjuda publik laddning utan endast tillåta kommunorganisationen att ladda vilket inte ses som en bra lösning för att möta behovet ur ett samhällsperspektiv.

Kommunen har idag i sina avtal vid nya etableringar inga krav om snabbbladdare. En orsak är att kommunen inte har rådighet över elnätet och därför inte kan garantera att det finns effekt att ta ut. Vattenfall som är elnätsägare ger endast en dagsbild av hur kapaciteten ser ut. Det är en utmaning att kommunen idag inte har snabbbladdare men det är en fråga som inte heller kommunen har någon rådighet över utöver att arbeta med externa leverantörer.

Kommunen arbetar kontinuerligt med frågan och bevakar även nya kommande direktiv som rör laddinfrastrukturen.

3.2 Förslag till ändringar i kommunens styrdokument

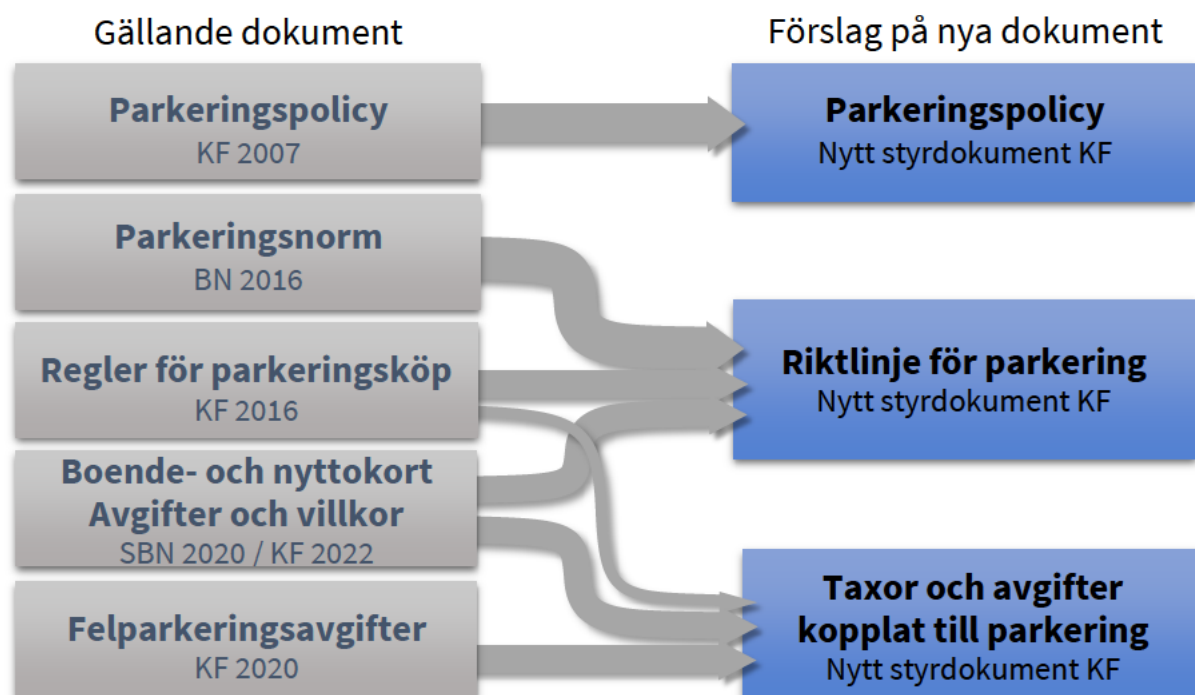
I detta avsnitt redovisas utredningens förslag på ändringar i kommunens styrdokument för parkering. Figur 38 illustrerar överskådligt vilka dokument som berörs av förslaget. I enkelhet handlar det om att uppdatera policyn, samla olika vägledande principer och regelverk i en riktlinje samt föra ihop avgifter och taxor i ett dokument för ett samlat beslut om det.

Utöver dessa dokument finns även andra beslut som indirekt påverkar kommunens arbete med parkering. Till exempel finns principer och rekommendationer för utformning av stadsrummet i översiktsplaner, planprogram och Strategi för full delaktighet; hur kommunen ska arbeta med angränsande mobilitetsfrågor lyfts i Strategi för ett fossilfritt Vänersborg 2030 – Transporter, el och uppvärmning, cykelstrategin med tillhörande åtgärdsplan samt kollektivtrafikplanen; laddinfrastruktur hanteras i en egen strategi; och det pågår flera processer kring stadskärnans utveckling.

En stor del av kommunens parkeringsarbete hanteras också genom beslut om lokala trafikföreskrifter. Förslag kring inriktning för det beskrivs i avsnitt 3.3.

⁵⁶ Antagen av kommunfullmäktige 2023-09-13 § 146.

⁵⁷ Se *Översiktsplan 2017*, utvecklingsprincip 9, sid 74–76. Antagen av kommunfullmäktige 2017-12-13, § 197.



Figur 38. Översikt över förslag till ändringar av kommunens dokument för parkering.

3.2.1 Förslag på ändringar i Parkeringspolicy

I grunden innehåller kommunens parkeringspolicy⁵⁸ från 2007 det som kan förväntas av en sådan. I utredningen har inte framkommit något stort behov av att ändra budskapet i policyn i grunden. Men den är skriven på ett sätt som gör den lite otydlig och av den anledningen skulle den kunna omformuleras.

En fråga som inte hanteras i policyn är huruvida kommunen ska kunna ta ut parkeringsavgift eller inte. Den avgörande policyfrågan berördes istället tidigare i *Regler för boendeparkering*⁵⁹, där Samhällsbyggnadsnämnden fastslog att gatuparkering i Vänersborg ska vara gratis. Formuleringen togs dock bort när Samhällsbyggnadsnämnden senare reviderade villkoren för boendeparkering⁶⁰. Den typen av övergripande principer bör inte fastställas i ett styrdokument på regelnivå utan bör istället hanteras i policyn.

Det finns även ett antal "övergripande riktlinjer" i Parkeringsnorm som egentligen hör mer till policynivån och borde integreras med principerna där.

Förslag på syfte med parkeringspolicy

Att fastställa övergripande principer för kommunens arbete med parkering.

Förslag på målbild i en ny policy

- Kommunen ska planera för att lösa behovet av parkering på ett sätt som leder till en attraktiv och välkomnande stadsmiljö samt ett effektivt och långsiktigt hållbart markutnyttjande.

⁵⁸ *Parkeringspolicy*, antagen av kommunfullmäktige 2007-11-21 § 131

⁵⁹ Vänersborg 2016b, nu inaktuell.

⁶⁰ Se Vänersborgs kommun, 2022. *Boende- och Nyttokort: Avgifter och villkor*. Antagen av Samhällsbyggnadsnämnden 2020-06-16, § 60 samt kommunfullmäktige 2022-02-16, § 7.

Förslag på principer i en ny policy

- Parkeringsbehovet ska normalt sett lösas inom kvartersmark. Kommunen ska tillhandahålla riktlinje med stöd för att räkna fram behovet av parkeringsyta i samband med bygglovsprövning och detaljplanering. Riktlinjen ska vara flexibel och ge incitament till samnyttjande och andra lösningar som bidrar till målbilden ovan.
- Där särskilda behov finns kan kommunen tillgängliggöra allmän plats eller icke planlagd mark för parkering. Detta kan gälla i centrumområden där tät bebyggelse gör det svårt att lösa parkeringsbehovet helt inom kvartersmark, vid populära besöksmål eller i samband med evenemang som lockar många besökare.
- Det ska upplevas smidigt och enkelt för besökare att hitta parkeringsplats i Vänersborgs kommun. Det ska vara tydligt vilka regler som gäller och lätt för olika grupper att använda parkeringssystemen.
- På allmän plats ska ärendeparkering och angöring prioriteras före arbets- och boendeparkering.
- Utgångspunkten bör vara att den som använder en parkeringsplats också ska ta kostnaderna för den. Det är dock viktigt att kommunen subventionerar parkering för att uppnå vissa mål, som till exempel en attraktiv och levande innerstad. Det ska inte behöva kosta pengar att parkera för den som vill göra ärenden i Vänersborg.
- Översiktsplanens princip om prioritering av gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer framför bilåkande ska ligga till grund även för kommunens arbete med parkering. Dock behöver behovet av parkering för rörelsehindrade ges lika hög prioritet som gående.
- Behovet av parkeringsyta ska inte överordnas behovet av grönyta eller annan friyta. Kommunen ska inte tillåta byggnation om det inte finns utrymme för både tillräcklig friyta och parkeringsyta.
- Där parkeringen påverkar gaturummet i staden ska kommunen ställa krav på god utformning.

3.2.2 Förslag på innehåll i Riktlinje för parkering

För att anpassa till *Riktlinje för styrande dokument*⁶¹ bör tidigare styrdokument *Parkeringsnorm*⁶², *Regler för parkeringsköp*⁶³, samt villkorsdelen av *Boende- och Nyttokort: Avgifter och villkor*⁶⁴ läggas ihop till ett samlat styrdokument som förslagsvis namnges *Riktlinje för parkering*.

Förslag på förändringar i tidigare parkeringsnorm

Det ska tydliggöras att värdet som anges ska ses som ett "normalriktvärde" i stället för lägstakrav. Det ska även förklaras hur parkeringsnormen fungerar som ett hjälpmedel i planläggning och bygglov, snarare än ett styrmedel, och att det slutliga ansvaret alltid ligger på fastighetsägaren.

Utöver det ska finnas tydliga principer för hur anpassningar kan göras i tillämpningen. Dels bör det finnas färdiga beräkningsmodeller som ger viss anpassning till olika situationer.

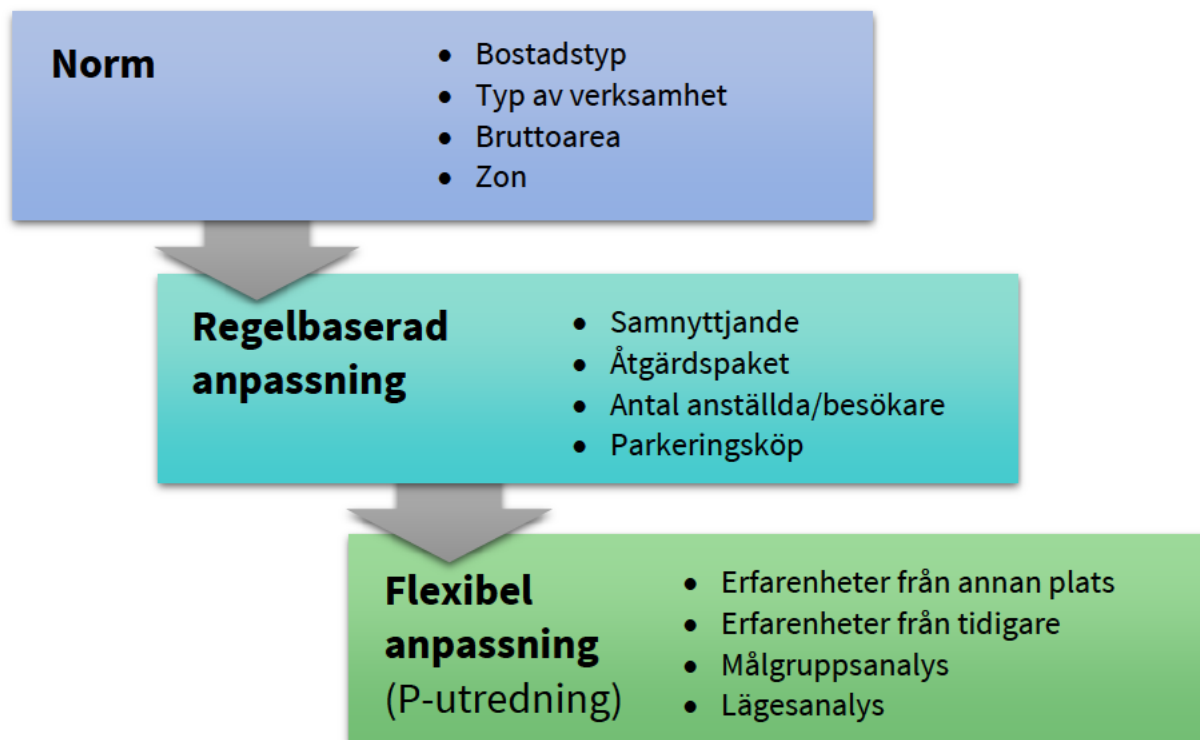
⁶¹ Antagen av kommunfullmäktige 2023-01-25 § 43

⁶² Antagen av Byggnadsnämnden 2016-03-01 § 20

⁶³ Antagna av kommunfullmäktige 2016-04-27 § 77

⁶⁴ Antagna av Samhällsbyggnadsnämnden 2020-06-16, § 60, se Vänersborg, 2022.

Dels bör det finnas ytterligare möjlighet till anpassning där hänsyn tas till projektspecifika förutsättningar. Figur 39 redovisar en schematisk översikt över dessa tre nivåer i parkeringsnormens tillämpning.



Figur 39. Översikt över hur normen och dess anpassningsbarhet i två nivåer föreslås läggas upp.

I dokumentet ska finnas ett avsnitt som tydligare beskriver hur riktlinjerna ska tillämpas i detaljplanering respektive bygglovsprövning, se särskild rubrik nedan.

Förslag på vägledning för detaljplanering respektive bygglov

Parkeringsnormen används vid detaljplanering och bygglovsprövning⁶⁵. Utgångspunkten för hur normen ska tillämpas skiljer sig mellan dessa två processteg, vilket illustreras i Figur 40.



Figur 40. Översikt över tre processteg där kommunen hanterar frågan om parkeringstillgång. Parkeringsnorm ger stöd i detaljplanering och bygglov.

⁶⁵ Se även avsnitt 2.2.4 under rubriken *Vad ska kommunen kräva i detaljplanering respektive bygglovsprövning?*

Utgångspunkten i detaljplanearbete bör vara att visa att det är *möjligt* att lösa parkeringsfrågan (tillgång till "lämpligt utrymme", "i skälig utsträckning", PBL 8:9) när byggrätterna utnyttjas på det sätt som kan *förväntas*. Det ska framgå av planbeskrivningen under vilka förutsättningar detta kan göras. Exempelvis kan det i ett fall vara så att detaljplanens byggrätt endast kan utnyttjas till fullo om fastighetsägaren genomför vissa åtgärder. Ofta möjliggör detaljplaner flera olika användningar av kvartersmarken, vilket kan ge stort utslag på parkeringstalet. Byggrätten i detaljplanen behöver inte utgå från den användning som ger det högsta parkeringstalet. Planbeskrivningen ska ge ett eller flera konkreta exempel på hur planen kan genomföras med fullt utnyttjande av byggrätten, till exempel i en illustrationskarta kompletterad med uträkning av parkeringstal. Om detaljplanen görs mycket flexibel kan flera scenarion behöva beskrivas. Om det till exempel finns en tanke att planen ska kunna stödja både användningen verkstadsindustri (relativt lågt parkeringsbehov) och livsmedelsaffär (betydligt högre parkeringsbehov), behöver planbeskrivningen redovisa båda dessa scenarion. Det kan betyda att en livsmedelsaffär inte kan få bygglov för lika stor yta som en verkstadsindustri, eller att affärsändamålet kräver anläggande av ett parkeringsdäck för att hela byggrätten ska kunna nyttjas.

Utgångspunkten vid bygglovsprövning är att redogöra för hur parkeringsfrågan kommer att lösas för den föreslagna användningen. Det kan finnas fall där en fastighetsägare vill ändra användningen på ett sätt som gör att detaljplanens byggrätt inte kan utnyttjas fullt ut. Det kan handla om att till exempel göra om kontorslokaler till handel inom ett område där detaljplanen möjliggör båda användningarna. Enligt parkeringsnormen krävs fler parkeringsplatser per 1 000 m² BTA för handel, och om det inte finns lösningar för att tillgodose det nya parkeringsbehovet ska kommunen i ett sådant fall neka bygglov. Det är alltså inte säkert att hela detaljplanens byggrätt kan utnyttjas. Exakt hur stora parkeringsytor måste vara, var de ska placeras och hur de ska utformas är frågor som får hanteras vid en eventuell bygglovsprövning. Huruvida det vid en sådan prövning är möjligt att tillåta sökt fördelning av användningar inom planområdet beror då på omfattningen av ytkrävande verksamheter. Förfarandet har principiellt stöd i rättsfall MÖD P 8568-18 utifrån tillämpningen av relevanta paragrafer.

Sedan kan det naturligtvis uppstå situationer där efterfrågan på parkering är större än förväntat. Detta kan bero på flera saker som kommunen inte kan råda över. Det kan till exempel handla om en förändring av en lokalanvändning eller tillskott av bostäder som inte kräver bygglov. Det kan också handla om att en utlovad åtgärd, till exempel bilpool, inte genomförs eller avskaffas. Det kan också handla om att en viss verksamhet lockar oväntat många bilburna kunder eller att boende på en viss plats skaffar oväntat många bilar. Om sådana förhållanden leder till olägenheter, till exempel i form av kaotiska trafiksituationer, kan det leda till att kommunen behöver göra tillsyn. Det är då fortfarande fastighetsägarens ansvar att genomföra åtgärder för att komma till rätta med problemen. Exempel på åtgärder kan vara att tillskapa nya parkeringsplatser på tomten, hyra parkeringsplats på gångavstånd, påverka anställda, boende eller kunder att använda andra transportmedel, erbjuda bilpool eller söka en annan plats för verksamheten. Vad parkeringsnormen säger har egentligen ingen betydelse i tillsynsskedet.

I vissa ärenden kan exploatörer och fastighetsägare ha önskemål om hur parkeringsfrågan ska hanteras, till exempel att det ska krävas relativt få parkeringsplatser. I dessa fall gäller att handläggare tillsammans med sökande får utreda behovet av parkering i det specifika ärendet och på vilka sätt behovet kan tillgodoses.

För bygglovs- och planhandläggare finns förslag till vägledning för parkeringsutredning, se nedan. Förslaget är att miljö- och byggnadsförvaltningen tar fram ett eget formulär med stöd av nedanstående frågebatteri. I formuläret sätts detaljerade ingångsvärden utifrån

förvaltningens bedömning. Formuläret används därefter som ett stöd för parkeringsutredning, både om konsult används och om handläggaren själv tar fram beräkningarna. Det är grundläggande att givna styrdokument och hjälpmedel görs tydliga så att olika handläggare får möjlighet att dra lika slutsatser om lika fall.

Det genomgående budskapet är att fastighetsägaren i slutändan har ansvar för att parkeringssituationen kopplad till fastighetens användning fungerar, och att parkeringsnormen utgör ett stöd.

I samband med beslut där normen används ska beräkningssätt och motiv för eventuella avsteg beskrivas. För en detaljplan är det lämpligt att ta med det i planbeskrivningen under rubriken "Trafikutredning" (avsnittet Planeringsunderlag), samt att en återkoppling till slutsatserna även görs under rubriken "Trafik" (avsnittet Konsekvenser). För bygglov kan det beskrivas under bedömning i beslutet.

Parkeringen ska i normalfallet vara färdigställd innan slutbesked ges. Undantag bör endast medges i sällsynta fall, till exempel om en parkeringsanläggning är under uppförande och blir klar inom en mycket snar framtid efter inflyttning. Det behövs ett resonemang kring hur parkeringssituationen ska lösas under byggtiden, om etappindelningen innebär att parkeringsplatser saknas temporärt. I de fallen kan temporära parkeringsplatser vara ett alternativ, där fastighetsägaren ansvarar för att de finns tillgängliga.

Förslag på zonindelning och översyn av parkeringstal

Utredningen har visat på stora geografiska skillnader i parkeringsbehov. Förslagsvis införs tre zoner, för att inte göra systemet alltför komplext.

Zon A utgör den mest tätbyggda delen, där stadsbilden kännetecknas av sluten kvartersbebyggelse med flerbostadshus och stor andel verksamheter. Här är exploateringstalen höga historiskt och kommunen eftersträvar ett intensivt markutnyttjande för att möjliggöra en levande innerstad. Parkeringsbehovet löses till stor del genom gatuparkering. Angöring och ärendeparkering har prioritet framför boende- och arbetsparkering. Här ingår Vänersborgs innerstad inklusive Sanden och Trenova.

Zon B omfattar tätare bebyggelsemiljöer byggda fram till 1980 och med relativt god kollektivtrafik. Här finns lägre förväntningar på stor tillgång till parkeringsytor och kommunen kan ställa högre krav på effektiv markanvändning. Här ingår delar av Vänersborgs tätort, samt centrala delar av Vargön och Brålanda.

Zon C omfattar övriga områden i kommunen. Här kan parkeringstalen ligga högre, framför allt när det gäller flerbostadshus, för att motsvara det betydligt högre bilinnehavet.

Parkeringstalen i gällande norm bör ses över när ny riktlinje tas fram. När det gäller flerbostadshus bör de nya parkeringstalen bli betydligt högre i zon C för att motsvara utredningens siffror på bilinnehav. När det gäller förskolor och grundskolor bör de nya parkeringstalen bli betydligt lägre än i gällande norm för att matcha de utredningens siffror.

Krav på laddplatser bör synliggöras i riktlinjen.

Förslag på vägledning för parkeringsreducerande åtgärder

Gällande parkeringsnorm ger viss vägledning i hur parkeringsreducerande kan bedömas och säkerställas, men detta behöver kompletteras.

Riktlinjen ska tydliggöra att det är fastighetsägarens ansvar att åtgärderna finns och fungerar. Om åtgärden upphör och problem uppstår, åligger det fastighetsägaren att återställa funktionen.

Exempel: En fastighetsägare har fått bygglov för 14 lägenheter men det finns bara 4 parkeringsplatser på tomten. Parkeringsbehovet bedömdes ändå kunna lösas genom samnyttjande av en intilliggande kundparkeringsplats, samt att de boende skulle erbjudas använda en bilpoolsbil. Om förutsättningarna sedan ändras genom att grannfastigheten inte längre vill tillåta samnyttjande eller de boende inte vill använda bilpoolsbil, är det i första hand fastighetsägaren som behöver söka lösningar. Det ligger därför i fastighetsägarens intresse att säkerställa åtgärderna, genom exempelvis avtal om samnyttjande, subventionering av bilpool och tydlig kommunikation till de boende om parkeringsutbudet.

När bilpool används som grund för reducering av parkeringstal bör ett riktvärde tillämpas för hur många konventionella platser som en bilpoolsplats kan ersätta. Som utgångspunkt föreslås 1:5 (en bilpoolsplats motsvarar fem vanliga parkeringsplatser), med prövning i det enskilda fallet utifrån målgrupp, läge och faktiska användningsdata. Praktiska genomförandefrågor och frågor kring hur boende motiveras att utnyttja poolbilen ska lyftas.

Gällande parkeringsnormens beräkningsgrund för samnyttjande och rimliga gångavstånd kan behöva ses över när ny riktlinje tas fram.

Förslag på ändringar i tidigare Boende- och Nyttokort: Avgifter och villkor

Villkoren integreras i riktlinje, avgifterna hanteras separat i beslut om taxor.

Förslag på ändringar i tidigare Regler för parkeringsköp

Villkoren integreras i riktlinje, avgifterna hanteras separat i beslut om taxor.

3.2.3 Förslag till anvisning för parkeringsutredning

Om sökande eller handläggare ser behov, kan en parkeringsutredning tas fram för att belysa platsspecifika förutsättningar, som parkeringsnormen inte räcker till för. Detta kan göras både i detaljplane- och bygglovsskedet. För att underlätta arbetet med parkeringsutredning föreslås Miljö- och byggnadsförvaltningen ta fram en anvisning i form av en enkel mall med frågor att fylla i. Anvisningen bör vara ett levande dokument som uppdateras efter kunskapsläget. Exempel på frågor:

- När det är som flest, hur många personer förväntas samtidigt vistas på platsen som (a) boende, (b) arbetande, (c) kunder eller motsvarande?
- I vilken utsträckning förväntas dessa färdas med bil till platsen? (Här kan bland annat närhet till kollektivtrafik och service vägas in, eller anpassning till specifika målgrupper)
- Vilka parkeringsreducerande åtgärder kommer att vidtas och vilka effekter förväntas dessa ge (till exempel informationskampanjer, gratis kollektivtrafikkort eller tillgång till bilpool eller lådcykel)?
- Finns det möjlighet till samnyttjande med andra verksamheter inom fastigheten eller på närliggande fastigheter? (I så fall behövs även bedömning av vilka tider parkeringsbehoven finns och i vilken grad samnyttjande kan göras)
- Hur ser behoven ut av angöring för varuleveranser, hämtning/lämning av personer eller liknande?
- Finns det jämförbara referensexempel att hänvisa till (till exempel en liknande verksamhet på annan plats)?
- Finns det studier att hänvisa till (till exempel forskning som presenterar riktvärden)?

En specifik parkeringsutredning kan väga tyngre än parkeringsnormens vägledande parkeringstal för det aktuella fallet. Om en utredning visar på ett kraftigt avvikande behov måste underlaget redovisa beräkningarna på ett övertygande sätt, hänvisa till relevanta referensexempel eller studier samt visa hur negativa konsekvenser för omgivningen undviks.

3.3 Förslag kring principer för reglering av parkeringsplatser på allmän plats

Parkering på allmän plats i kommunen regleras genom lokala trafikföreskrifter. Där kan bland annat bestämmas var parkering inte tillåts, ifall det finns särskilda tidsbestämmelser, om avgift för parkering ska tas ut, eller om särskilda tillstånd ska krävas. Beslut om lokala trafikföreskrifter fattas av Samhällsbyggnadsnämnden, ofta på delegering av Samhällsbyggnadsförvaltningen om det följer nämndens tidigare beslut. Om avgifter ska tas ut är det kommunfullmäktige som fattar beslut om taxan. Nedan redovisas utredningens förslag för hur nuvarande regleringssystem kan ändras. Inför genomförandet krävs beslut om Lokala Trafikföreskrifter och taxa.

Regleringarna är ett sätt att leva upp till parkeringspolicyns principer. De bidrar till hög omsättning i de mest attraktiva lägena och att minska söktrafik, samtidigt som längre parkering styrs till platser som ligger strax utanför de mest centrala delarna av staden. Avsikten är att hålla reglering och parkering enkelt. Regleringarna skapar också incitament för gång och cykel vid längre vistelser och effektivare markanvändning i centrum.

Behålla P-skiva men inför avgift för att stå kvar längre

Den stora förändringen som föreslås är att införa avgifter för parkering på allmän plats och kommunala parkeringar i centrala Vänersborg. Men förslaget innebär att den som vill använda P-skiva och stå gratis kan fortsätta precis som förut. Avgifterna ska endast tas ut för den som vill stå längre. Detta system ger stor flexibilitet för användarna och ger förutsättningar för bättre styrning framöver.

Möjlighet att stå längre mot en avgift bör inte införas på korttidsparkeringarna (15 och 30 minuter), då dessa behöver vara tillgängliga för snabba ärenden. Genom att inte avgiftsbelägga korttidsparkeringarna kan de utnyttjas med enkelhet, samtidigt som tidsstyrningen säkerställer hög omsättning. Det är framför allt för platser med 1–2 timmar fri parkeringstid som möjligheten att stå kvar mot avgift bör införas.

Utgå från nuvarande karta gällande P-tider med vissa anpassningar

Nuvarande tidsreglering har successivt anpassats till behoven och det underlättar för alla att ha den som utgångspunkt. Det finns dock några saker som kan vara bra att justera.

Det kan vara en fördel om kartan förenklas. Nu finns tio olika tidsspann och ofta flera längs samma gatavsnitt. Förslaget är att slå samman näraliggande tidsspann och att inte ha för många olika regleringar på samma stråk.

Ta bort fri 4-timmarsparkering på vardagar under arbetstid. Dessa platser används i hög utsträckning av kontorsarbetande i innerstaden som då kan gå ut och flytta bilen en gång under dagen. Möjligheten att stå längre ges via avgiftssystemet, men då utgör avgiften ett incitament att parkera gratis på något längre gångavstånd. Syftet är att öka tillgängligheten av platserna och minska söktrafiken.

Förlängd P-tid på lördagar

På lördagar är de flesta kontorsarbetsplatser stängda och då finns inte längre konkurrensen mellan ärende- och arbetsparkering i stadskärnan. Då kan fyra timmars parkering gälla på

alla parkeringsplatser som annars är begränsade till 1–2 timmar. Dessutom kan längre parkeringstid erbjudas mot avgift. Detta kan möjliggöra bättre förutsättningar för handeln på lördagar.

Fri parkering kvällar, nätter och söndagar

Liksom nu kan systemet med fri parkering fortsätta gälla övrig tid: klockan 18–08 på vardagar, efter klockan 14 på lördagar och hela söndagen. På en plats med två timmars fri parkering på vardagar blir det därmed tillåtet att parkera från klockan fyra på eftermiddagen ända till klockan åtta morgonen efter. Då det blir fyra timmars fri parkering på lördagar kan bilen då stå från klockan tio på lördag förmiddag ända till klockan åtta på måndag morgon.

Boendekort

Systemet med boendekort föreslås behållas enligt tidigare. Eventuellt kan den geografiska avgränsningen ses över. Regler för boendeparkering föreslås ingå i styrdokumentet Riktlinje för parkering, se avsnitt 3.2.2.

3.4 Förslag kring fysiska åtgärder i stadsmiljön

Laddplatser

Arbetet med att få till fler laddplatser och även snabbladdare på olika ställen i kommunen pågår, utifrån Strategi för laddinfrastruktur⁶⁶. Det innebär att fler publika laddstolpar ska tillkomma i Vänersborgs innerstad.

Skyltning

När nytt system införs behöver nya skyltar sättas upp. Det gäller parkeringstider, avgifter och betalning.

Markparkering i innerstaden

Det finns diskussioner om att se över bland annat parkeringen på torget, för att kunna utveckla andra funktioner där. Det finns även flera platser med markparkering på detaljplane-lagd mark med byggätter. Därmed är det troligt att det över tid kommer att försvinna ett antal parkeringsplatser i centrala Vänersborg. I den mån det kan gå att anordna fler markparkeringsplatser för att kompensera för det är det troligtvis ytterst få. Bland annat har föreslagits att låta bilar stå på tvären längs Kungsgatan, där svängfiler har tagits bort. Men det förslaget är inte lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom bilarna då skulle behöva backa ut i ett trafikerat körfält.

Parkeringshus

Behovet av parkeringshus kan bli stort om ytterligare många parkeringsplatser i innerstaden försvinner. Detta kan ske som en konsekvens av att privata fastigheter som idag är parkeringsytor byggs igen, till exempel vid Vänerparken eller Kvarteret Pilen i Nordstan. Det kan även ske om Södra Sanden byggs ut och temporära parkeringsytor för pendelparkering behöver tas bort.

Det finns en del tankar om placering av parkeringshus, bland annat finns ytor utpekade i förslag till detaljplan för södra Sanden. Frågan behöver dock utredas vidare innan beslut kan fattas.

⁶⁶ Vänersborgs kommun, 2024.

3.5 Förslag kring övriga åtgärder

Parkeringsförmedling

Under projektets gång har kommunen upphandlat och möjliggjort att fastighetsägare kan lägga upp lediga parkeringsplatser på webbplatsen Objektvision. Sidan används för förmedling av mark och lokaler och nu även parkeringsplatser. Det kan vara ett sätt för bilägare och fastighetsägare med lediga parkeringsplatser att hitta varandra, vilket leder till att stadens markresurser kan tas bättre tillvara.

Cykling

Cykling är ett hälsofrämjande och effektivt transportmedel som på flera sätt kan bidra till en attraktiv innerstad. Kommunen gör mycket åtgärder sedan tidigare, bland annat utifrån cykelstrategin. Ytterligare förslag på åtgärder är:

- Resvaneundersökning för anställda
- Ersättning per cyklad km till och från arbetet
- Införa tid för cykling och reflektion som en del av arbetstiden som en hälsofrämjande åtgärd – 10 min till och från arbetet
- Ansluta till regionala aktiviteter så som *Vintercyklist* och på *Egna ben*
- Cykelbarometrar, bra statistik för framtida insatser
- Test av bilfria gator till fördel för gång och cykel
- Öppna för dubbelriktad cykeltrafik på flera gator där biltrafiken är enkelriktad.

Dessa åtgärdsförslag får tas upp av Kommunstyrelseförvaltningen och Samhällsbyggnadsförvaltningen i det fortsatta arbetet med cykling.

Kollektivtrafik

Ny kollektivtrafikplan kommer att arbetas fram under 2026. Utöver det som kollektivtrafikplanen täcker kan kommunen arbeta med bland annat följande åtgärder:

- Enklare sätt att välja kollektivtrafik genom att kommunen använder företagsbiljett i Västtrafiks ToGo-app
- Kommunen fortsätter bygga ut i kollektivtrafiknära lägen, utifrån översiktsplanen
- Kommunikationsinsatser för närtrafik i samverkan med Västtrafik. Möjlighet att göra tillköp för skolort och fritidskort
- Hyrcyklar vid stationerna
- Hjälpa till och samverka med samåkningsaktörer – bidrar till en trevligare stadsbild
- Förbättra första och sista kilometern i resan.

Dessa åtgärdsförslag får tas upp av Kommunstyrelseförvaltningen och andra förvaltningar i det fortsatta arbetet.

3.6 Genomförande

Det krävs ett antal beslut för att genomföra de föreslagna åtgärderna. För att få en god förankring och samordning mellan de olika delarna föreslås att genomförandet görs stegvis. Första steget är att ta fram och anta nya styrdokument. Det är då viktigt att dessa förankras

genom samråd till berörda nämnder. Med styrdokument på plats kan Samhällsbyggnadsnämnden arbeta vidare med det nya parkeringssystemet som omfattar upphandling och konkreta åtgärder som skyltning, men också att ta fram nya lokala trafikföreskrifter. En viktig del är att utvärdera det nya parkeringssystemet. Eventuellt är det bra att börja med att införa systemet på ett begränsat område för att sedan utvidga om utvärderingen visar att målen uppfyllts.

Tabell 11. Förslag på plan för genomförande

Aktivitet	Beslutande/ansvarig	Tid
Presentation av rapporten	Kommunstyrelsen	Feb 2026
Framtagande av förslag till styrdokument	Kommunstyrelsen	Feb-maj 2026
Samråd till nämnder om styrdokument	Byggnadsnämnden, samhällsbyggnadsnämnden	Maj-jun 2026
Antagande av nya styrdokument (Parkeringspolicy och Riktlinje för parkering); upphävande av inaktuella styrdokument; uppdrag att införa nytt parkeringssystem	Kommunfullmäktige	Aug-sep 2026
Förberedelser för nytt parkeringssystem (detaljerad planering, upphandling mm)	Samhällsbyggnadsnämnden	Q3-Q4 2026
Framtagande av lokala trafikföreskrifter	Samhällsbyggnadsnämnden	Q4 2026
Beslut om taxa	Kommunfullmäktige	Q4 2026
Införande av nytt parkeringssystem (informationskampanj, omskytning mm)	Samhällsbyggnadsnämnden	Q1 2027
Utvärdering av nytt parkeringssystem	Samhällsbyggnadsnämnden	Q1 2028

Finansiering

Vissa av aktiviteterna i Tabell 11 kan genomföras med befintliga resurser, det handlar främst om att planera in tid för ansvariga tjänstepersoner. Det kan dock behöva upphandlas konsultstöd för att hinna ta fram och kvalitetssäkra alla beslutsunderlag utan att andra kommunala åtaganden blir lidande. I övrigt behövs även medel för inköp av nytt parkeringssystem, omskytning och anläggning av nya parkeringsplatser. Om ett parkeringshus ska byggas krävs en relativt hög investeringsbudget för det. Tanken är dock att driftskostnaderna ska kunna bäras av de inkomster som olika avgifter ger. När det gäller parkeringshus handlar det om höga investeringskostnader och då behövs ytterligare utredningar innan beslut kan fattas.

Referenslista

Björke & Fondell, 2009. *Parkeringsreglering och handeln i staden*. Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola, Lund. Länk: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8920721&fileId=8920722>.

Boverket, 2024. "Regler för laddning av elfordon". Länk: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/>.

Boverket, 2025. Hållbar mobilitet: Slutredovisning av regeringsuppdrag. Rapport 2025:15.

Byggföretagen, 2024. *Byggkostnader: Byggkostnader för nyproducerade flerbostadshus i Sverige*. Länk: <https://byggforetagen.se/statistik/byggkostnader/#:~:text=Kostna-den%20f%C3%B6r%20material%20hade%20den,2%2C4%20procent%20per%20%C3%A5r>.

Envall & Renhammar, 2013. *Underlättar skatt på parkering byggande av klimatsmarta städer?* Trafikutredningsbyrån. Länk: <https://www.regeringen.se/contentassets/7bb237f0adf546daa36aaf044922f473/underlagsrapport-23---skatt-pa-parkering.pdf>.

Envall, 2020. *Överutbud på p-platser drabbar de unga i samhället*. Dagens Industri. Länk: <https://www.di.se/nyheter/overutbud-pa-p-platser-drabbar-de-unga-i-samhallet/>.

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen & Naturskyddsföreningen, 2020. *Framtiden för parkering och nya bostäder*. Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen, Naturskyddsföreningen. Spacescape, Evidens, Trivector, Theory into practice. Länk: https://cdn.naturskyddsforeningen.se/uploads/2021/05/11102921/framtiden-for-parkering-och-nya-bostader-rapport-naturskyddsforeningen_1.pdf.

Grongstad, 2017. *Effekt på detaljhandel vid införande av bilfria gator i Lund*. Länk: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8914887&fileId=8914903>.

Hamilton & Braun Thörn, 2013. *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*. Centrum för Transportstudier, Stockholm. Länk: <https://www.regeringen.se/contentassets/7bb237f0adf546daa36aaf044922f473/underlagsrapport-13---parkering.pdf>.

Here, 2016. *The physics of traffic*. Länk: <https://www.here.com/learn/blog/the-physics-of-traffic>.

IVL Svenska Miljöinstitutet, 2022. *Parkering som verktyg för hållbar mobilitet*.

Jonsson, Hannes, 2022. *Parkering som styrmedel i mindre kommuner i Sverige: En fallstudie av Karlskrona och Kalmar kommuns parkeringsnormer*. Kandidatuppsats i kulturgeografi, Örebro universitet.

Los Angeles Times, 1997. 'Liquid' vs. 'Gas' Models for Traffic. Länk: <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1997-05-14-me-58478-story.html>.

Malmö stad, 2020. *Policy och norm för mobilitet och parkering*. Länk: <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-infrastruktur/Policy-och-norm-for-mobilitet-och-parkering.html>.

McAslan, Devon & Sprei, Frances, 2023. "Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities" in *Transport Policy* 135.

Millard-Ball & Rosen, 2025. *Road Capacity as a Fundamental Determinant of Vehicle Travel*. University of California, Institute of Transportation Studies. Länk: <https://escholarship.org/uc/item/180452jz>.

Neergaard & Bergman (2003). *Bilfria centrumgator – litteraturstudie och enkät i svenska kommuner*, rapport 2003:42. Lund: Trivector.

Parkering Göteborg, 2021. *Bygg-start för P-hus Heden*. Länk: <https://www.parkeringgoteborg.se/nyheter/byggstart-for-p-hus-heden/>.

Region Skåne & Trivector, 2019. *Planera för attraktiv parkering*. Länk: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/temapm_attraktivparkering_web.pdf.

Svensson & Hedström, 2010. *Parkering: Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI notat 23-2010. VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute).

Sveriges Allmännyttan, 2021. *P-platsen. Kostar mycket, smakar lite*. Länk: <https://www.sverigesallmannnytta.se/p-platsen-kostar-mycket-smakar-lite/>.

Sveriges Kommuner och Landsting, 2017. *Parkeringshandbok: Lagstiftning, reglering och tillståndgivning*.

Sveriges Kommuner och Regioner, 2022. *Kommungruppsindelning*.

SCB, 2018. *DeSO - Demografiska statistikområden för åren 2018–2023*. Uppgift hämtad i september 2025. Länk: <https://www.geodata.se/geodataportalen/srv/swe/catalog.search#/meta-data/b5892392-6ab5-4b2e-ab8f-2acb83f9bfa8>.

SCB, 2024a. *Personbilar, registrerade på folkbokförda personer 31 december, efter status och region (uppdateras ej)*. År 2015 – 2023. Uppgift hämtad i september 2025. Länk: https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__TK__TK1001__TK1001Z/PersBilarDeso/.

SCB, 2024b. *Antal lägenheter efter region (DeSO 2018/RegSO 2020) och upplåtelseform*. År 2015 – 2023. Uppgift hämtad i september 2025. Länk: https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BO__BO0104__BO0104X/BO0104T10N/.

SCB, 2024c. "Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter", Kort analys på SCB:s hemsida 2024-04-02. Uppgift hämtad i september 2025. URL: <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2024/nastan-en-av-tre-kan-cykla-till-arbetet-pa-15-minuter3/>.

Science, 1997. *Phased by traffic jams?* Länk: <https://www.science.org/content/article/phased-traffic-jams>.

Shoup, Donald, 1997. *The high cost of free parking*. Länk: https://queenslandeconomywatch.com/wp-content/uploads/2016/02/shoup_1997.pdf.

SVT, 2019. Så mycket kostar en p-plats att bygga i parkeringshus. Länk: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasterbotten/sa-mycket-kostar-en-p-plats-att-bygga-i-parkeringshus>.

Trafikanalys, 2024. *Kvalitetsdeklaration, Fordon*. Länk: https://www.scb.se/contentassets/eb850c65b27f4af5b1523eea11ba0198/kvalitetsdeklaration-fordon_2023.pdf.

Trivector, 2014. *Effekter av Sunfleet bilpool - på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner*. Rapport 2014:84, Version 1.1.

Trivector, 2016. *Seminarium: Ingen parkering – ingen handel?! Länk: https://www.youtube.com/watch?v=Qenmj7kWTvs*.

Trollhättans stad, 2023. *Trafikutredning centrum 2023*. Samhällsbyggnadsförvaltningen, Trollhättans stad.

Trollhättans stad, 2025. *Utvärdering ny parkeringsreglering i centrum*. Samhällsbyggnadsförvaltningen, Trollhättans stad.

Tyréns, 2023. *Vem ska betala för din parkering?* Länk: <https://blogg.tyrens.se/stadsutvecklings-blogg/vem-ska-betala-for-din-parkering/>.

Tyréns, 2024. *Så mycket kostar det att parkera i Sveriges städer. Hur står det till med parkeringspolitiken?* Länk: <https://blogg.tyrens.se/stadsutvecklingsblogg/sa-mycket-kostar-det-att-parkera-i-sveriges-stader-hur-star-det-till-med-parkeringspolitiken/>.

Vänersborgs kommun, 2007. *Parkeringspolicy*. Antagen av kommunfullmäktige 2007-11-21, § 131.

Vänersborgs kommun, 2016a. *Parkeringsnorm*. Antagen av Byggnadsnämnden 2016-03-01, § 20.

Vänersborgs kommun, 2016b. *Regler för boendeparkering*. Antagen av Samhällsbyggnadsnämnden 2016-01-28, § 12. (Inaktuellt dokument).

Vänersborgs kommun, 2016c. *Regler för parkeringsköp*. Antagen av kommunfullmäktige 2016-04-17, § 77.

Vänersborgs kommun, 2017. *Översiktsplan 2017*. Antagen av kommunfullmäktige 2017-12-13, § 197.

Vänersborgs kommun, 2020. *Felparkeringsavgifter 2021*. Antagen av kommunfullmäktige 2020-11-18, § 149.

Vänersborgs kommun, 2021a. *Strategi för ett fossilfritt Vänersborg 2030 – transporter, el och uppvärmning*. Antagen av kommunfullmäktige 2021-06-16, § 86.

Vänersborgs kommun 2021b. *Vägledning för ett fossilfritt Vänersborg 2030 – transporter, el och uppvärmning*. Antagen av kommundirektören.

Vänersborgs kommun, 2022. *Boende- och Nyttokort: Avgifter och villkor*. Antagen av Samhällsbyggnadsnämnden 2020-06-16, § 60 samt kommunfullmäktige 2022-02-16, § 7.

Vänersborgs kommun, 2023a. *Riktlinjer för styrande dokument*. Antagen av kommunstyrelsen 2023-01-25, § 47.

Vänersborgs kommun, 2023b. *Fördjupad översiktsplan för Vänersborg och Vargön*. Antagen av kommunfullmäktige 2023-02-15, § 4.

Vänersborgs kommun, 2024. *Strategi för laddinfrastruktur*. Antagen av kommunfullmäktige 2024-02-02 § 9.

Vänersborgs kommun, 2025. *Cykelstrategi Vänersborgs kommun*. Antagen av kommunfullmäktige 2025-02-19 § 10.

Västra götalandsregionen, 2019. *Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg*, antagen av Västra götalandsregionens kollektivtrafiknämnd.

Västra Götalandsregionen, 2023a. *Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022-2023*. RVU Västra Götaland 2023-11-03, VGR Analys 2023:56.

Västra Götalandsregionen, 2023b. *Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022/2023*. Interaktiv presentation på webbsida med hjälp av Power BI. URL: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZjZjM2Y0MWMtZTQyOS00MmYyLTg4MzUtZT-NiN2IwMmE3YTE5IiwidCI6ImU2MGZlYTk4LWRjNDU0tNGZhMC04Y2E0LTFkODUwMDY0ZTllMiI-sImMiOjI9>.

Ystads kommun, 2021. *Strategier och riktlinjer för parkering*. Länk: https://ystad.se/download/18.2fdb6ced18ecb62ad78e5779/1713788516997/strategier-och-riktlinjer-for-parkering-ystads-kommun_antagen-av-kf.pdf.

3.6.1 Lagar, förordningar och rättsfall

Plan- och bygglag (2010:900).

Trafikförordningen (1998:1276).

Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m (1957:259).

Mark- och miljööverdomstolen dom 2019-10-07 i mål nr. P 8568-18.



Fastställd datum
2026-04-01

Diarienummer
BN.2026.8

Handläggare
Ulrika Stenén

Mottagare
Byggnadsnämnden

Mål- och resursplan 2027-2029

Förslag till beslut

Byggnadsnämnden ställer sig bakom förvaltningens förslag till Mål- och resursplan samt upprättad konsekvensbeskrivning och överlämnar materialet till budgetberedningen.

Sammanfattning av ärendet

Nämnderna har av kommunstyrelsen mottagit budgetramar och anvisningar inför arbetet med mål- och resursplan 2027-2029. Utifrån dessa har nämnderna i uppdrag att inom tilldelad budgetram fatta beslut om och presentera sina budgetförslag med beskrivning om åtgärder och konsekvenser för att nå dessa. I anvisningarna fastställdes byggnadsnämndens budgetram 2027 till 20 776 tkr. Inflationsuppräknings minskade ramen med 123 tkr. Då personalomkostnadspåslaget sänks justeras ramen ned med 29 tkr. Budget om 27 tkr för tjänsterna film/foto/formgivning har omfördelats till kommunstyrelsen. Byggnadsnämndens budgetförslag ligger inom tilldelad budgetram. Nämnden kommer eventuellt besluta om indexhöjning av timtaxan i slutet av 2026, för att täcka upp för generella kostnadsökningar. Åtgärder och konsekvenser av ramanpassning beskrivs i separat skrivelse.

Beredning

Ärendet har beretts i förvaltningens ledningsgrupp samt i Byggnadsnämndens presidium. Förslaget samverkas med fackliga företrädare i FSG 2026-03-30.

Eddie Sandin

Förvaltningschef

Bilagor

Konsekvenser av ramanpassning 2027-2029 BN
Mål- och resursplan 2027-2029
Protokoll från FSG, 2026-03-30

Sändlista

Kommunstyrelsen



Vänersborgs kommun

Konsekvensbeskrivning

Byggnadsnämnden

Förvaltningens beskrivning av åtgärder och konsekvenser i förslaget till mål- och resursplan 2027-2029

I kommunstyrelsens beslut om Anvisningar och ramar för arbetet med Mål- och resursplan 2027-2029 anges följande: *"Nämnderna ska beskriva åtgärder för att anpassa sig till budgetramen och konsekvenserna av dessa åtgärder. De ska också beskriva planerade effektiviseringar och hur frigjorda resurser omprioriteras, samt eventuella besparingar och deras effekt på volym och kvalitet. Detta görs i en separat skrivelse".*

Sammanfattning

Byggnadsnämndens förslag till mål- och resursplan 2027–2029 ryms inom tilldelad ram, men bygger på en fortsatt osäker intäktsutveckling till följd av minskad ärendeströmning och omfattande förändringar i plan- och bygglagen från 1 december 2025. Förvaltningen har under de senaste åren anpassat organisationen genom vakansprövningar och minskad personalstyrka, vilket bedöms skapat ett visst ekonomiskt utrymme även 2027. Samtidigt bedöms verksamhetens sårbarhet öka om ytterligare neddragningar skulle behövas.

För att hålla budgeten genomförs ett antal effektiviseringsåtgärder, främst automatisering av enklare ärenden, löpande processförbättringar och breddad kompetens inom befintlig personal. Dessa bedöms frigöra medel som möjliggör satsningar på ökad rådgivning och vägledning, uppgradering av handläggningssystem samt stärkt IT-drift och säkerhet. Åtgärderna syftar till att möta nya krav, förbättra service och korta handläggningstider samtidigt som beredskapen bibehålls.

Verksamhetens främsta utmaningar är osäker intäktsnivå kopplad till minskad lovplikt, ökade krav på rådgivning, hotad existens av den kommunala lantmäterimyndigheten samt kraven på att peka ut särskilt värdefulla byggnader och kulturmiljöer i översiktsplanen. GIS- och drönarverksamheten bedöms även ha outnyttjad potential som kräver bättre förutsättningar för att realiseras fullt ut.

1. Förutsättningar som åtgärder och konsekvenser är baserade på

1.1 Budget 2027

I anvisningar och ramar för arbetet med Mål och resursplan 2027-2029 har Byggnadsnämndens budgetram 2027 fastställs till 20 776 tkr

Jämfört med budget 2026 gjordes följande justeringar:

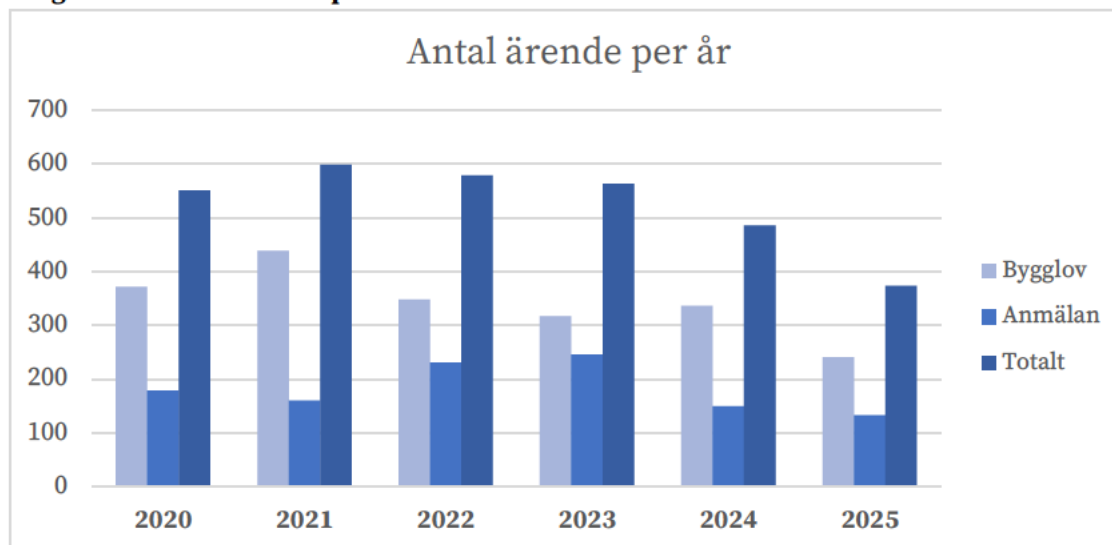
- Inflationsuppräknings minskar ramen med 123 tkr.
- Då personalomkostnadspåslaget sänks justeras ramen ned med 29 tkr
- Budget om 27 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

1.2 Intäkter och kostnader

Nämndens arbete är till stor del avgiftsfinansierad och utifrån rådande konjunkturläge, omvärldssituation samt att stora förändringar skett i lagstiftningen är det i nuläget mycket svårt att veta hur ärendeströmningen kommer se ut 2027. Nämnden har de senaste åren gjort flera vakansprövningar och ej återbesatt vakanta tjänster för att anpassa organisationen efter en vikande inströmning av ärenden. Under slutet av 2025 minskade nämnden ner bygglovsverksamheten med en tjänst och med den åtgärden är bedömningen att budgeten ska vara i balans 2026 och 2027 men intäktsprognoserna är osäkra och nämnden kan tvingas göra ytterligare anpassningar i personalstyrkan samtidigt som det finns en smärtgräns där beredskapen blir för dålig för att klara lagstadgade handläggningstider.

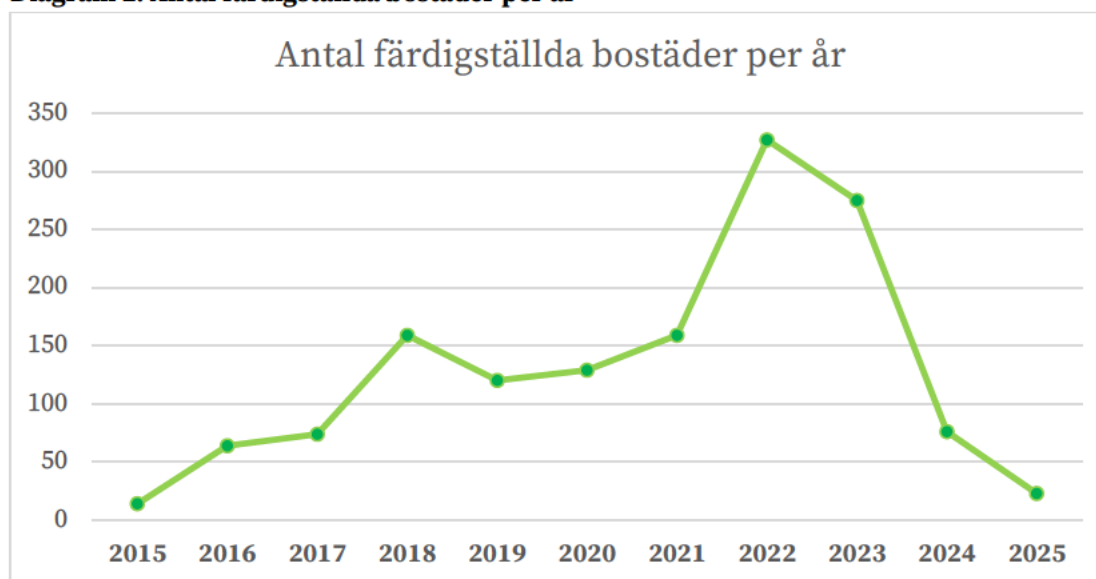
Inflödet av ärendet är mycket ojämnt mellan olika år och påverkat av rådande konjunktur och världsläge. Diagrammet nedan visar utvecklingen av antalet ärenden per år mellan 2020 och 2025, uppdelat på bygglov, anmälan och det totala antalet ärenden. Under perioden syns en tydlig variation där både bygglovs- och anmälningsärenden toppar under 2021–2023 för att därefter minska. Det totala antalet ärenden följer samma mönster och når sin högsta nivå 2021 med omkring 600 ärenden. Efter 2023 ses en nedåtgående trend, där 2025 uppvisar den lägsta nivån i hela perioden.

Diagram 1: Antal ärenden per år



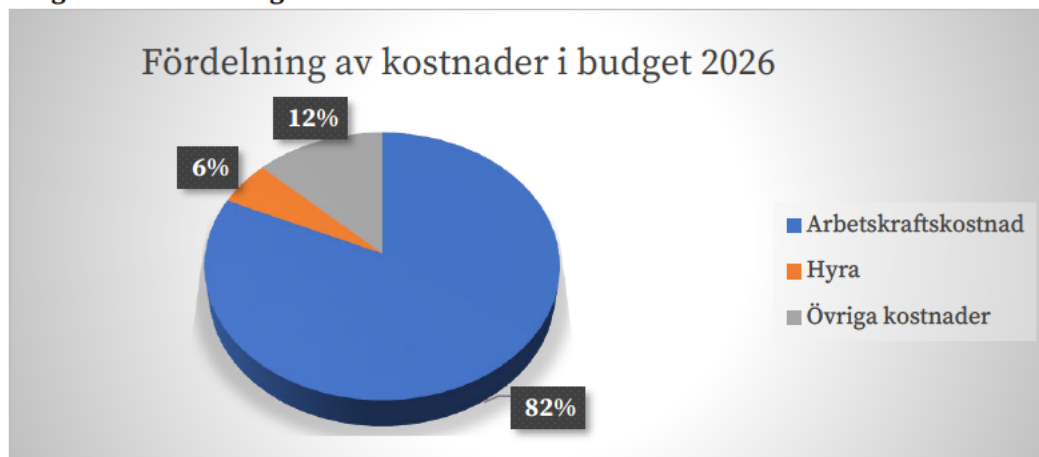
Diagrammet nedan visar utvecklingen av färdigställda bostäder per år 2020-2025. En period av kraftig expansion fram till 2022, har följts av en snabb nedgång de efterföljande åren. Under perioden syns en tydlig uppåtgående trend fram till 2018, då antalet färdigställda bostäder uppgår till cirka 155 bostäder. Efter en mindre nedgång 2019 och en stabilisering 2020 ökar bostadsproduktionen återigen fram till 2022, då den når sin topp på drygt 320 färdigställda bostäder, den högsta nivån i hela perioden. Därefter minskar antalet kraftigt, först en mindre minskning 2023 och därefter en kraftig minskning 2024 och en fortsatt men mindre minskning 2025, där nivåerna faller tillbaka till under 100 respektive omkring 20 bostäder. Det är mycket svårt att sja om hur utvecklingen kommer att se ut framöver.

Diagram 2: Antal färdigställda bostäder per år



Nämndens kostnader består till allra största delen av personalkostnader (cirka 82 procent), se diagram nedan. Verksamheten har de senaste åren anpassat personalstyrkan efter rådande läge samt efter den stora förändring i plan och bygglagen som skedde i december 2025 och har därför vakansprövat och inte återbesatt ett antal tjänster.

Diagram 3: Fördelning av kostnader



1.3 Taxa 2027

Då omfattande ändringar skett i Plan och bygglagen i december 2025 avser nämnden att senare under året återkomma till kommunfullmäktige för att anta en ny reviderad taxa att gälla från och med 1 januari 2027. Taxan är en anpassning till ny lagstiftning. Utifrån den information som finns idag kommer det nya förslaget till taxa inte innebära någon generell taxehöjning förutom den årliga indexuppräknings.

Enligt gällande taxa har nämnden möjlighet att indexjustera taxan enligt prisindex för kommunal verksamhet, PKV. Den nya taxan föreslås innehålla samma möjlighet. Nuvarande prognos pekar på att PKV blir 2,8 procent i år.

Personalförmåner

Inom området kompetensförsörjning pågår en översyn som kommunstyrelsen utför på uppdrag av personal- och förhandlingsutskottet kring personalförmåner i syfte att stärka arbetsgivarvarumärket. Utredning pågår och inga förslag är ännu lagda eller beloppssatta. Eventuella framtida kostnader för detta är därför inte upptagna i detta dokument.

2. Utmaningar – Åtgärder, Ramanpassning och Effektiviseringar – Konsekvenser

2.1 Utmaningar

Av flera utmaningar väljer Byggnadsnämnden att lyfta nedanstående som de största.

Kommunala lantmäterimyndighetens (KLM) existens hotad

Regeringen har låtit genomföra en utredning "En bättre organisering av fastighetsbildningsverksamheten" (SOU 2025:98), som nyligen varit ute på remiss. Utredningen har endast tagit hänsyn till de kommunala lantmäterimyndigheternas roll såsom fastighetsbildningsverksamhet och inte till att lantmäterimyndigheterna, i ett bredare perspektiv, är en viktig kugge och ett smörjmedel i en större samhällsbyggnadsprocess. Om utredningens alla förslag blir verklighet kommer det troligen inte vara möjligt för Vänersborgs kommun att ha kvar en kommunal lantmäterimyndighet.

Utredningens förslag skärper tillståndsvillkoren för KLM (verksamhetsomfattning, bemanning, lokalisering och uppföljning). Vidare föreslås obligatorisk användning av Lantmäteriets ärendehanteringssystem och andra tekniska stöd för KLM. Den föreslår en uttömmande lista över vilka uppdrag KLM får utföra, och att omfattningen av dessa inte får påverka förrättningsverksamhetens handläggningstider negativt. Flera förslag framförs kring överlämning av ärenden och avgiftsregleringen ändras (förbud mot lägre avgifter än Lantmäteriets samt fasta avgifter upp till 20 timmars handläggning).

Ett gemensamt ärendehanteringssystem kan gynna likvärdighet, men utredningen saknar redovisning av kostnadsfördelningen och ekonomiska konsekvenser. Skärpta krav på omfattning och bemanning riskerar att avveckla fungerande KLM utan att utredningen visat på kvalitetsbrister. Begränsningar i KLM:s arbetsuppgifter och krav på att uppdrag inte får påverka förrättnings handläggningstider riskerar att minska KLM:s medverkan i planering och genomförande. Detta försvagar helhetssynen mellan detaljplan,

genomförandefrågor och efterföljande förrättningar – vilket risker leda till längre ledtider för hela processen.

De kommuner som har kommunala lantmäterimyndigheter (40 stycken i Sverige) framhåller att KLM:s tidiga deltagande skapar effektivitet och kvalitet för framtida förrättningar, och att en isolering av fastighetsbildningen från kommunens övriga processer är kontraproduktiv. Obligatoriska överlämnanden (statliga sökande och ärenden med säkerhetsskyddsbedömning) minskar KLM:s ärendeportfölj, vilket påverkar ekonomisk stabilitet och kompetensbredd. Samtidigt hanterar kommunen ändå plan-, bygg- och infrastrukturfrågor kring samma projekt, vilket skapar glapp mellan planering och förrättning.

Utredningen lämnar inga förslag som möjliggör att inrätta KLM i samverkan mellan kommuner och för befintliga KLM att samverka vilket bedöms som en brist. Detta är särskilt problematiskt då övriga förslag riskerar att försämra de ekonomiska förutsättningarna och därmed öka behovet av samverkan.

Ny lagstiftning med stor påverkan på verksamheten samt frigöra tid till rådgivning

Den 1 december 2025 trädde stora förändringar i plan och bygglagen i kraft. Ändringen innebär omfattande lättnader i kraven på att söka bygglov. Regeringen uppskattar att ärendemängden gällande bygglov kan minska med cirka 30 procent. Även om byggnationen inte kräver bygglov måste fastighetsägaren uppfylla alla lagkrav vilket gör att rådgivningen bedöms öka. Att öka rådgivning, stöd och vägledning ser nämnden som något positivt då det är en förflyttning som bedöms var viktig för att upprätthålla tillit och förtroende för myndigheten, men det är också en stor utmaning, då detta inte genererar några intäkter. Tid för rådgivning behöver frigöras genom att digitalisera och automatisera.

Ändringarna påverkar verksamheterna bygglov och Kart och geodata ekonomiskt på grund av kraftigt minskad ärendeingång och därmed minskade intäkter och svårigheter att upprätthålla budgetbalansen. Hur mycket påverkan det blir är ännu för tidigt att säga.

Med ett mindre antal medarbetare blir det framför allt svårare att upprätthålla kompetens, hantera toppar med inkomna ärenden och att upprätthålla verksamhet under exempelvis semesterperioden. För att svara upp mot mål om kortare handläggningstider och ha en god beredskap för att möta en ökad efterfrågan (då konjunkturen vänder upp) är det vanskligt att minska personalstyrkan ytterligare.

Under 2025 minskade bygglovsverksamheten ner personalstyrkan med en tjänst. Bedömningen är att anpassningen ska räcka för att hålla budget i balans, men prognosen på ärendeinströmningen är osäker.

Skärpta krav på att kommuner i översiktsplanen (ÖP) pekar ut särskilt värdefulla byggnader och kulturmiljöer.

Med ändringarna i plan och bygglagen 1 december 2025 kom inte bara lättnader utan också till viss del skärpta krav för kulturhistoriskt värdefulla byggnader och områden som nu har en utökad lovplikt för åtgärder som annars skulle varit lovfria.

För att det ska vara lätt för medborgare att göra rätt har det till följd av ovan också införts skärpta krav på kommunerna som nu i översiktsplanen måste peka ut särskilt värdefulla

byggnader, kulturmiljöer och allmänna platser. Det krävs även en redovisning av hur dessa värden ska tas tillvara, för att stärka kulturmiljöskyddet i den fysiska planeringen. Att uppfylla de nya kraven på dokumentation i översiktsplanen innebär stora utmaningar för de flesta kommuner i Sverige.

I Vänersborgs kommun krävs det ett gemensamt arbete mellan byggnadsnämnden och kommunstyrelsen. Arbetet är i uppstartsfas och bidrag har sökts från Länsstyrelsen för att förhoppningsvis kunna växla upp arbetet, men det krävs även stor egen insats. Arbetet görs inom ram där tiden får anpassas efter inkommande ärenden och andra uppdrag. Det finns därför ingen uppskattas tidsplan ännu.

GIS och drönarverksamhet, utvecklingspotential som inte utnyttjas

GIS (Geografiska Informationssystem) i en kommun innebär att optimera användningen av geografiska data för att förbättra beslutsfattande, planering och service inom kommunens olika verksamheter vilket maximerar nyttan för både invånare och verksamheter. GIS baseras på datainsamling av bland annat mätinstrument, inklusive drönare. En bättre förutsättning för att GIS och drönanvändningen ska spridas i kommunen är om GIS och drönartekniken blir fritt tillgängliga för samtliga kommunala verksamheter, vilket det inte är fullt ut idag.

Förvaltningar har inte heller denna möjlighet i sina budgetar, vilket i sin tur leder till att Kart- och Geodatas potential inte utnyttjas maximalt. För att optimera användningen kan ett alternativ vara att fördela kostnaderna på kommunens förvaltningar likt IT och kommunikationsavdelningen med foto och film.

2.2 Åtgärder, Ramanpassning och Effektiviseringar

Då verksamheten till stor del är intäktsfinansierad är det i praktiken inkommande ärenden som styr vilka ekonomiska utrymmen som kommer finnas och åtgärds- och utvecklingsförslag kommer behöva anpassas därefter.

Listorna nedan innehåller åtgärder som avses genomföras under 2027, förutsatt att intäkter landar in enligt prognos.

Tabell: Åtgärdsförslag hålla ramen och skapa ett utvecklingsutrymme (tkr)

	Frigjorda Medel 2027 tkr	Effektiviseringar/Åtgärdsförslag	Ändrad Ambitionsnivå	Påverkan mål/målvärden 2027 (2029)
1	20	Automatiserade beslut	Ökad	Positiv
2	30	Löpande effektiviseringar	Ökad	Positiv
3	0	Bredda kompetens	Bibehållen	Oförändrad
4	100	Utrymme som skapats genom tidigare minskning av personalkostnader.	Bibehållen	Oförändrad
Summa	150			

1. Automatiserade beslut

Förvaltningen bedömer att det i vissa enklare ärenden, som exempelvis anmälan om eldstad går att automatisera processen och kommer undersöka om detta går att införa under 2027. Det skulle frigöra viss tid som går att använda till att i stället arbeta mer stödjande/informerande. Viss tid kommer ändå behöva läggas på ärenden genom att göra stickprover samt att det systemadministrativa arbetet troligtvis kommer öka. Största vinsten om vi lyckas genomföra detta är att sökanden får snabba beslut. För att genomföra åtgärden krävs initialt en större arbetsinsats som förutom vår egen kompetens kommer involvera kompetenser inom IT och juridik.

2. Löpande effektiviseringar

Mindre effektiviseringsåtgärder fortgår löpande. Exempel på detta är olika processkartläggningar och införande av anvisningar och rutiner där det behövs. Användande av AI är ett annat exempel. Alla effektiviseringarna innebär inte ekonomiska besparingar men kan i stället innebära en smidigare process och upplevelse för sökande. Många digitaliseringslösningar genererar även kostnader och kan vara framtunga, dvs att vi först behöver ta en kostnadsökning för att besparingen skall komma längre fram. I vissa fall är detta en risk då vi inte riktigt kan förutse hur stor besparingen blir samt att det även är en risk att de förvaltande IT-kostnaderna ökar mer än förväntat.

3. Bredda kompetens på befintlig personal

Genom att bredda kompetensen på befintlig personal kan resurser flyttas och nyttjas där de gör bäst nytta för stunden. Exempelvis kan bygglovshandläggare utveckla sina kunskaper inom den tekniska handläggningen eller tillsyn för att stötta där om ärendeingången på lov minskar. Andra kompetenser kan också delta i vissa moment i detaljplanearbetet, samt i arbetet med digitalisering av detaljplaner etc. Åtgärden genererar ingen kostnadsbesparing, men skapar bättre förutsättningar för att klara vårt uppdrag.

4. Utrymme som skapats genom tidigare minskning av personalstyrkan

Under 2025 minskade bygglovsverksamheten ned personalstyrkan med en tjänst för att anpassa till en ny verklighet med mindre inkommande ärenden. Om prognostiserade intäkter står sig bedöms det finnas lite ekonomiskt utrymme kvar av denna åtgärd som kan användas för att täcka kommande behov, däribland en uppgradering av verksamhetssystem för att underlätta handläggning och administration och generera framtida tidsbesparingar. Under 2026 används dessa pengar till arbetet med att i översiktsplanen (ÖP) pekar ut särskilt värdefulla byggnader och kulturmiljöer.

2.3 Ofinansierade utmaningar och utvecklingsförslag

Inför 2027 har följande större utmaningar/behov identifierats som inte ryms inom tilldelad ram. Frigjorda medel från åtgärdsförslagen ovan avses användas för att finansiera behoven nedan.

Tabell: Utvecklingsförslag och ofinansierade utmaningar (tkr)

	Utvecklingsförslag	Behov 2027	Behov 2028	Behov 2029	Ändrad ambitionsnivå	Påverkan mål/målvärde 2027 (2029)
1.	Ökad rådgivning/vägledning	50	60	70	Ökad	Positiv
2.	Uppgradera handläggningssystemet	80	80	80	Ökad	Positiv
3.	IT drift/Säkerhet	20	20	20	Bibehållen	Positiv
4.	Nytt handläggningsstöd KLM	*	*	*	Bibehållen	Oförändrad
Summa		150	160	170		

**Posten har varit med tidigare år som en ofinansierad utmaning med okänd kostnad 2027 och redovisas därför även detta år. Med den information vi har i nuläget bedöms kostnaden rymmas inom befintlig ram. Mer info i text längre ned.*

1. Ökad rådgivning/vägledning (Utvecklingsförslag)

Med de förändringar som skett inom plan och bygglagen där fler åtgärder idag är bygglovsfria, men att fastighetsägaren fortfarande måste uppfylla alla lagens krav ser vi ett ökat behov av rådgivning och vägledning. Detta ligger också i linje med förvaltningens målbild där vi vill skapa rörelse från kontrollerande/prövande till Stödjande/vägledande. Genom effektiviseringar vill vi frigöra tid som sedan kan läggas på att vägleda, informera och stödja våra invånare så att det är ännu lättare än idag att göra rätt från början. Exempel på detta är mer och bättre information på hemsida, informations- och dialogmöten etc.

2. Uppgradera handläggningssystemet (Utvecklingsförslag)

I förra årets konsekvensbeskrivning gavs utvecklingsförslaget att under 2026 titta på alternativa integrationer mot handläggningssystemet för att möjliggöra fler digitala lösningar. Som exempel skulle en e-tjänst med tvåvägskommunicering kunna effektivisera handläggningen och också upplevas smidigare för de flesta av våra kommuninvånare. Det är numera möjligt att bygga en lösning själva mellan den plattform kommunen använder för e-tjänster och vårt nuvarande handläggningssystem. Denna lösning skulle bli billigare men kräva mer investerad tid både från oss och IT-kontoret, både under införande och efteråt för att hela tiden se till att allt fungerar och uppdatera när det behövs. I dagsläget lutar det därför åt att investera i en uppgradering av nuvarande handläggningssystem med de tilläggstjänsterna innehållande de digitala lösningarna vi behöver.

Total investeringskostnad på förvaltningen är cirka 500tkr och den årliga förvaltningskostnaden är cirka 120tkr. Investeringen avses göras på Byggnadsnämnden, som har störst nytta av uppgraderingen. Investeringskostnaden ryms inom den årliga budget som finns för avskrivningskostnader. Den årliga kostnaden betalas delvis av Miljönämnden som också har nytta av åtgärden. Den årliga kostnaden beräknas till cirka 80 tkr/år för Byggnadsnämnden. Investeringen bedöms i sin tur leda till en effektivisering i form av frigjord tid 2028 och framåt.

3. IT drift/Säkerhet (Utvecklingsförslag)

Posten avser Byggnadsnämndens del i en ramökning för kommunens IT-kontor (totalt 2 300 tkr) enligt den fördelningsnyckel som finns för IT-kostnader i kommunen. Se kommunstyrelsens underlag för mer information.

4. Nytt handläggningssystem Kommunala Lantmäterimyndigheten

Nuvarande system planeras avvecklas halvårsskiftet 2027. Detta har tidigare år tagits upp som en ofinansierad utmaning då vi förutspått en stor ökad kostnad för Lantmäteriets nya handläggningssystem. I samverkan med Sveriges 40 övriga kommunala lantmäterimyndigheter har det parallellt pågått ett utvecklingsprojekt att ta fram ett eget gemensamt handläggningssystem där prognoserna varit att detta ska rymmas inom befintlig budget. 26 mars kom dock en lagrådsremiss som föreslår att Lantmäteriets system ska vara obligatoriskt att användas. Detta gör att kostnadsläget återigen är osäkert då vi inte vet vad prislappen kommer att bli.

Bidrag till inriktningsmål och målvärden

Nedan anges de inriktningsmål med tillhörande målvärden som Byggnadsnämnden ska arbeta med utifrån förra årets mål och resursplan.

Våra invånare ska ha mer jämställda och jämlika förutsättningar att påverka sina liv

Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Invånare 16–84 år med avsaknad av tillit till andra, andel (%)	32,6 (2024)	32,2 (gul 2024)	29,6 (riket 2024)	Samtliga

- Inom ramen för det ordinarie arbetet är det viktigt att invånare och företag känner tillit till oss som myndighet. Nämnden har därför en ambition att skapa rörelse från kontrollerande/prövande till Stödjande/vägläggande.

Vänersborg är en ekologiskt hållbar kommun med minskad klimatpåverkan

Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Utfall på mätbara indikatorer vad gäller årliga mål för transport, el och uppvärmning i Strategi för fossilfritt Vänersborg 2030	10 av 18 indikatorer uppnådda enligt årets ambitionsnivå (2024)	Mer än hälften av indikatorerna ska vara uppnådda enligt årets ambitionsnivå	Minst två tredjedelar av indikatorerna ska vara uppnådda enligt årets ambitionsnivå	KS, SBN, BN, SOC

- Enligt vägledning för fossilfri strategi är förvaltningen medansvariga i nedanstående åtgärder:
5. Planlägg område med hållbarhetsprofil
14. Nya riktlinjer för parkering
17. Ta fram en trafikstrategi med klimatet i fokus
18. Levande centrummiljö
För att åtgärd 5 ska påbörjas krävs ett tydligt uppdrag från politiken.
- Förvaltningen ansvarar tillsammans med samhällsbyggnad för nedanstående klimatlöfte
13. Vi utvecklar gaturum för ökad tillgång och attraktivitet.

Vänersborgs kommun har en god service och hög effektivitet gentemot våra invånare och företag

Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Företagsklimat enl. (Insikt) - Totalt, Index, %	73 (2024)	79 (grön 2024)	79 (grön 2024)	MHN, BN, KS, SOC, SBN

- Förvaltningen arbetar aktivt med insiktsmätningens resultat och har ett omfattande och bra samarbete med näringslivskontoret. Satta målvärden bedöms uppnåbara. Projektet tillväxt och tillsyn pågår 2026-2027 med syfte att stärka företagsklimatet i myndighetsutövningen.

Våra medarbetare ska ges förutsättningar för ett friskt och hållbart arbetsliv

Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Hållbart medarbetarengagemang (HME) totalindex	80 (2025)	81 (grön 2024)	81 (grön 2024)	Samtliga
Sjukfrånvaro, totalt i kommunen	8,8 % (2025)	8,5 %	8,1 % Gul 2024	Samtliga

- Förvaltningen jobbar, likt övriga kommunen, med fokus på friskfaktorer inom arbetsmiljön.
- Förvaltningen gör årligen en handlingsplan kopplat till medarbetarundersökningen för att öka HME.
- Avseende sjukfrånvaron så ligger förvaltningen väldigt lågt och siktar på att bibehålla den nivån (3,8 procent på förvaltningen 2025 inkl. miljö- och hälsoskyddsnämndens personal).
- Då förvaltningen är liten sett till antalet medarbetare totalt i kommunen kommer nämndens bidrag till totalvärdet vara marginellt. Förvaltningen har endast cirka 1,5 procent av kommunens anställda.

Byggnadsnämnden

1. Verksamhetsbeskrivning

Byggnadsnämnden är kommunens myndighet med ansvar för plan och bygglovslagstiftningen. Nämnden tar bland annat beslut om bygglov, detaljplaner och adresser samt utför tillsyn. Dispenser och tillsyn utifrån strandskyddslagstiftningen i miljöbalken ingår också i uppdraget. Byggnadsnämnden ansvarar för mätning och kartframställning samt har ett övergripande ansvar för verksamheten vid den kommunala lantmäterimyndigheten. Nämndens myndighetsfunktioner styrs av ett antal lagar, främst Plan- och bygglagen, med syfte att kommunen ska ha en god stads- och landskapsmiljö. Nämnden följer den allmänna utvecklingen inom kommunen och tar initiativ i frågor om planläggning och fastighetsbildning. Nämndens ärenden bereds i huvudsak av Plan och bygglov.

Nyckeltal

	MRP 2027	MRP 2026	Bokslut 2025
Bygglov			
Handläggningstid	25 dagar	28 dagar	21 dagar

2. Inriktningsmål

Nämnderna konkretiserar den övergripande styrningen med egna förväntade resultat som speglar nämndens reglemente och visar nämndens ambitioner avseende kvalitet och utveckling. Nämnderna fastställer sina förväntade resultat i respektive verksamhetsplan.

3. Ekonomiska resurser

3.1 Driftbudget

Anvisad budgetram:

Byggnadsnämndens budgetram 2027 fastställdes till 20 776 tkr. Inflationsuppräknningen minskar ramen med 123 tkr. Då personalomkostnadspåslägget sänks justeras ramen ned med 29 tkr. Budget om 27 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Byggnadsnämndens föreslag:

Byggnadsnämndens budgetförslag ligger inom ram. Åtgärder och konsekvenser för att nå balans i budgetramen framgår av nämndens beslut och skrivelser till kommunfullmäktige.

Nämnden kommer eventuellt att besluta om indexjustering av timtaxan, från 1 januari 2027, i särskilt ärende.

Resultaträkning, mnkr

Resultaträkning mnkr	Budget 2027	Budget 2026	Bokslut 2025
Statsbidrag	0,0	0,0	0,1
Övriga intäkter	12,9	13,0	13,4
Summa intäkter	12,9	13,0	13,5
Personalkostnader	27,4	26,6	26,6
Omkostnader	5,8	5,7	5,7
Avskrivningar/internränta	0,5	0,5	0,5
Summa kostnader	33,7	32,8	32,8
Nettokostnader	20,8	19,8	19,3

3.2 Investeringsbudget

Byggnadsnämndens investeringar avser inventarier och finansieras inom ram.

Verksamhet/Projekt, mnkr	2027	2028	2029	S:a
Inventarier	0,5	0,5	0,5	1,5
S:a Utgifter inventarier	0,5	0,5	0,5	1,5



Anteckningar – FSG Miljö- och byggnadsförvaltningen

Datum: 2026-03-30

Närvarande

Arbetsgivare:

- Eddie Sandin, ordförande
- Anneli Baard, sekreterare

Arbetsstagare:

- Christoffer Sernert, Naturvetarna
- Kajsa Wegberg, Vision

-
1. **Samverkan kring Förvaltningens förslag till Mål och Resursplan (MRP) 2027-2029**
De fackliga ställer sig enig till arbetsgivarens förslag gällande Byggnadsnämndens konsekvensbeskrivning för MRP men ställer sig oenig gällande Miljö- och Hälsonämndens konsekvensbeskrivning för MRP och lämnar in en egen skrivelse som bifogas protokollet.
-

Vid pennan:



Anneli Baard

Justeras:



Kajsa Wegberg

Justeras:

Christoffer Sernert



Anvisningar och ramar för arbetet med Mål- och resursplan 2027-2029



Förslag till Kommunstyrelsen 2026-02-25

Anvisningar och ramar för arbetet med Mål- och resursplan 2027–2029

Kommunstyrelseförvaltningen har, enligt uppdrag, upprättat Anvisningar och ramar för arbetet med Mål- och resursplan 2027–2029. Kommunstyrelsen föreslås ställa sig bakom upprättat förslag.

Kommunen står inför flera stora utmaningar. Den demografiska utvecklingen visar på en långsammare ökningstakt av befolkningen och lägre arbetskraftsutbud. Det föds färre barn och antalet äldre ökar. Med kommunens höga investeringstakt följer ökade driftkostnader. Vissa investeringar pågår eller är redan beslutade och behöver fullföljas. Då kommunens kostnader ökar mer än skatte- och statsbidragsintäkterna kommer finansiering behöva rymmas inom nämndernas befintliga budgetramar. Det finns inga nya pengar.

Säkerhetsläget ställer krav på uppbyggnad av det civila försvaret. Kompetensförsörjningen utmanas med den förändrade demografin och konkurrensen med andra arbetsgivare. Ett lågt budgeterade resultat 2026 ligger också till grund för ekonomiska utmaningar kommande år.

Det fortsatta arbetet med budget 2027 ställer krav på omprioriteringar av resurser mellan befintliga verksamheter. Samtliga nämnder behöver effektivisera men också ompröva ambitionsnivåer mellan och inom befintliga verksamheter. För att klara kommande års välfärd måste omfördelning av resurser göras mellan kommunens verksamheter. Det konstaterar också SKR i sin genomlysning av kommunens ekonomiska läge från hösten 2024.

Då det inte finns nya pengar att dela ut till nämnderna, kommer fortsatt arbete ske inför 2027 där behov av omfördelningar av resurser mellan verksamheter och mellan nämnder i Mål- och resursplan 2027-2029 ses över. Kommunens befolkningsprognos kommer att ligga till grund för kommande beslut.

Benny Augustsson
Kommunstyrelsens ordförande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	sidnr
1. SAMHÄLLSEKONOMISK BAKGRUND	3
1.1 Samhällsekonomi och kommunal ekonomi	3
1.2 Styrande för kommunerna	3
2. BEFOLKNING	4
3. INRIKTNINGSMÅLEN INFÖR MRP 2027-2029	5
3.1 Prioriterade områden	5
3.2 Målvärden	6
3.3 Förväntade resultat	10
3.4 Kopplingen till globala målen	10
4. EKONOMISKA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	11
4.1 Riktlinjer för god ekonomisk hushållning	11
4.2 Krav på god ekonomisk hushållning – ekonomisk balans	11
4.3 Bokslut 2025 och budget 2026	11
4.4 Hantering av kommunens pensionsåtagande	12
4.5 Ekonomiska förutsättningar inför budget 2027-2029	12
4.6 Nämndernas nettobudgetramar inför 2027	12
4.7 Investeringsbudget 2027-2029	15
4.8 Direktiv	17
4.9 Resultatkalkyl 2027-2029	17
5. ÖVRIGA ANVISNINGAR	19
5.1 Driftbudget	19
5.2 Inlämning av mål- och resursplan	19
5.3 Investerings- och exploateringsplan	21
5.4 Samverkan i samband med budgetarbetet	21
6. TIDSPLAN FÖR DET FORTSATTA BUDGETARBETET	22
BILAGOR	
Bilaga 1. Budgetramar per nämnd	
Bilaga 2. Anslagsredovisningsnivåer	

1. SAMHÄLLSEKONOMISK BAKGRUND

Här presenteras en översikt över den aktuella ekonomiska utvecklingen samt scenarier för de kommande åren, både globalt och nationellt, med särskilt fokus på Vänersborgs kommun.

1.1 Samhällsekonomi och kommunal ekonomi

Sverige befinner sig i en utdragen lågkonjunktur efter flera år av återkommande externa chocker. Tillväxten är fortsatt svag och hushållens konsumtion dämpas av global osäkerhet och ökade levnadskostnader. Även om konjunkturen nu visar tecken på att vända uppåt, är förutsättningarna fortsatt utmanande med hög arbetslöshet och stor omvärldsosäkerhet.

Den svagare internationella konjunkturen, mindre gynnsamma handelsförhållanden och den senaste tidens tullturbulens fortsätter att påverka svensk export negativt. Samtidigt väntas stora investeringar i infrastruktur, energiomställning och försvar inom EU bidra positivt till tillväxten de kommande åren. Den svenska ekonomin blir därmed allt mer beroende av inhemsk efterfrågan, där hushållens konsumtion bedöms vara den viktigaste drivkraften.

1.2 Kommunernas ekonomiska förutsättningar

Kommunerna genomgår omfattande omställningar för att möta förändrade demografiska behov. Sedan 2021 har nära 500 förskoleenheter lagts ned i Sverige, främst på grund av minskande barnkullar. Samtidigt ökar behovet av äldreomsorg, och kommunerna står inför krav på att anpassa VA-taxorna och individ- och familjeomsorgen till ny lagstiftning.

Kommunerna har betydande investeringsbehov inom bland annat äldreomsorg, VA, totalförsvar och samhällsskydd. Flera år med försämrade resultat har minskat självfinansieringsgraden, vilket lett till ökad upplåning. Det finansiella handlingsutrymmet har successivt urholkats när resurser använts för att möta tillfälliga kostnadsökningar, inte minst kopplade till pensioner.

Digitalisering kan leda till ökad medborgarnytta, bättre välfärd, stärkt konkurrenskraft, ökad säkerhet och minskad administration, enligt Sveriges digitaliseringsstrategi. Myndigheten för digital förvaltning (DIGG) uppskattar att AI kan minska kostnaderna inom offentlig sektor med 140 miljarder kronor per år. Stora utmaningar är brist på strukturerad informationshantering och data-drivet arbetssätt samt behov av investeringar i teknik och drift. Nya Cybersäkerhetslagen kräver också högre säkerhet för kommuner.

I scenarierna för svensk ekonomi under perioden 2026–2029 väntas BNP-tillväxten vara starkare i början av perioden. Arbetslösheten sjunker och inflationen stabiliseras kring 2 procent, vilket bedöms leda till gradvisa räntehöjningar. Skatteunderlaget beräknas i genomsnitt öka med 4,3 procent per år vilket motsvarar mer normala nivåer.

Tabell: Nyckeltal för den svenska ekonomin, procentuell förändring

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
BNP	1,0	1,9	2,7	2,3	1,8	1,7
Arbetade timmar	-0,3	-0,2	1,0	1,0	0,8	0,7
Arbetslöshet	8,4	8,8	8,5	7,9	7,6	7,5
Timlön, konjunkturlönestatistik	3,9	3,5	3,6	3,5	3,5	3,5
Inflation	1,9	2,7	1,5	1,9	2,7	2,0

1.2 Styrande för kommunerna

God ekonomisk hushållning och ekonomi i balans

God ekonomisk hushållning och ekonomi i balans regleras i kommunallagen och innebär att kommunen måste upprätta en budget där intäkterna överstiger kostnaderna. Kommunen måste också ha reserver för att kunna möta oförutsedda kostnadsökningar, minskade intäkter och behov av ytterligare investeringar. Med god ekonomisk hushållning menas också att dagens medborgare finansierar sin egen kommunala välfärd och inte skjuter upp betalningen till kommande generationer. Kommunen har fastställt mål och riktlinjer kring god ekonomisk hushållning samt ekonomistyrningsprinciper.

2. BEFOLKNING

Under våren 2025 har kommunstyrelseförvaltningen tagit fram en befolkningsprognos. Den grundar sig bland annat på en ökning av bostadsbyggandet i kommunen, vilket förväntas leda till omflyttningar och inflyttningar, vilket i sin tur förväntas leda till ett växande invånarantal. Prognosen sträcker sig över tio år. Flera tabeller för olika behov är framtagna. Under hösten 2025 har prognosen uppdaterats.

Nedan redovisas befolkningsförändringar i olika åldersintervall av en växande befolkning i kommunen:

Ålder	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Förändring
0-5	2 608	2 526	2 449	2 385	2 321	2 299	2 307	2 327	2 342	2 362	2 378	-9%
6-12	3 207	3 222	3 199	3 171	3 172	3 178	3 121	3 052	3 011	2 960	2 919	-9%
13-15	1 494	1 450	1 423	1 402	1 433	1 372	1 357	1 363	1 391	1 393	1 384	-7%
16-18	1 471	1 459	1 463	1 490	1 447	1 426	1 411	1 437	1 383	1 371	1 379	-6%
19-29	4 439	4 418	4 469	4 465	4 470	4 495	4 527	4 493	4 520	4 533	4 530	2%
30-39	5 221	5 254	5 186	5 169	5 112	5 046	4 987	4 962	4 924	4 885	4 871	-7%
40-49	4 354	4 409	4 503	4 550	4 673	4 828	4 937	5 023	5 136	5 237	5 291	22%
50-59	5 202	5 088	4 959	4 868	4 773	4 716	4 680	4 675	4 616	4 596	4 612	-11%
60-69	4 822	4 939	5 083	5 142	5 247	5 297	5 321	5 341	5 402	5 376	5 336	11%
70-79	4 278	4 210	4 172	4 200	4 146	4 178	4 211	4 239	4 275	4 368	4 443	4%
80-89	2 463	2 613	2 715	2 799	2 899	2 914	2 954	2 968	2 960	2 961	2 963	20%
90-w	482	489	490	512	524	561	591	612	651	686	720	49%
Summa	40 041	40 076	40 112	40 153	40 218	40 312	40 402	40 493	40 610	40 728	40 828	2%

Prognosresultatet kan sammanfattas enligt följande:

- Antalet invånare beräknas öka varje år och sammanlagt är ökningen 787 personer från 2024 till 2035 eller 0,2 procent per år. Det är lägre ökningstakt jämfört med de senaste åren.
- Antalet barn och ungdomar i grupperna 0 - 15 år minskar med sammanlagt 627 personer.
- Stora ökningar sker i de äldre åldersgrupperna. De äldsta, grupperna över 80 år, ökar kraftigt med 738 personer fram till år 2034.

En uppdaterad befolkningsprognos kommer att presenteras våren 2026.

3. INRIKTNINGSMÅL 2027-2029

- **Våra invånare ska ha mer jämställda och jämlika förutsättningar att påverka sina liv**
- **Fler barn och unga uppnår bättre skolresultat och fullföljer sina studier**
- **Vänersborg är en ekologiskt hållbar kommun med minskad klimatpåverkan**
- **Vänersborgs kommun har en god service och hög effektivitet gentemot våra invånare och företag**
- **Våra medarbetare ska ges förutsättningar för ett friskt och hållbart arbetsliv**

Kommunfullmäktige fastställer inriktningsmål för mandatperioden. Inriktningsmålen ska ge strategisk och övergripande styrning av den politiska viljeriktningen. Nämnderna ansvarar gemensamt för att styra verksamheten mot den strategiska och övergripande riktning som kommunfullmäktige fastställt i inriktningsmålen. Inriktningsmålen preciseras av kommunfullmäktige med hjälp av övergripande målvärden och riktade uppdrag till nämnderna.

Grunden för våra inriktningsmål är att:

- ▶ Fullföljda studier med gymnasieexamen är grunden för att få ett arbete.
- ▶ Människor i arbete är grunden för vår gemensamma välfärd.
- ▶ Den gemensamt finansierade välfärden ska omfatta alla och öka tryggheten och livskvaliteten.
- ▶ Vi lämnar över vår natur och miljö till nästa generation i ett hållbart skick.

3.1 Prioriterade områden för uppdrag under planperioden

Mot bakgrund av de i kapitel 1 beskrivna samhällsekonomiska utmaningarna så finns behov av att under planperioden fördjupa utredningar och uppdrag inom prioriterade områden. De prioriterade områdena rör alla nämnder och i vissa fall tillsammans med bolag och externa samhällsaktörer. Uppdragen kommer att kopplas till inriktningsmålen i enlighet med styr- och ledningsmodellen och preciseras vad gäller innehåll och ev. finansiering i mål- och resursplanen.

Uppdragsområde för tidiga insatser för barn och unga för fullföljda studier.

Det kan till exempel vara att ta fram gemensamma förebyggande handlingsprogram för skola, fritid och sysselsättning eller inkluderande insatser för motverkande av psykisk ohälsa och drogförebyggande arbete. Att gemensamt med Kunskapsförbundet lotsa fler till yrkesinriktade utbildningar.

Uppdragsområde för social inkludering

Det kan till exempel vara gemensamma insatser för de som står längst från arbetsmarknaden, att utveckla det sociala företagandet, att motverka segregationen och ensamhet. Fokus bör ligga på hälsofrämjande och förebyggande insatser.

Uppdragsområde för samhällsutveckling och tillväxt

Det kan till exempel handla om insatser för landsbygdsutveckling, att stärka näringslivets tillväxt genom att öka kommunens verksamhetsmark och att stärka kommunens krisberedskap och arbete med civilt försvar.

Uppdragsområde effektivisering och verksamhetsutveckling

Det kan till exempel röra genomlysningar eller utredningar som syftar till att frigöra tid och resurser såsom bättre nyttjande av fastigheter och lokaler, minskad administration och översyn av olika processer. Resurser och tid som krävs för att samla resurser för arbete med att digitalisera välfärdstjänster och utveckla och kompetensutveckla ledare och medarbetare i nya arbetssätt i kommande tider av personalbrist.

3.2 Målvärden kopplade till inriktningsmålen

Nedan redovisas inriktningsmålen kopplade till målvärdena samt vilka målvärden som berör respektive nämnd. Benämningarna röd, gul, grön och riksgenomsnitt refererar till värden i Kolada, där grön färg ges till de 25 % kommunerna med bäst resultat och röd färg till de 25 % med sämst resultat. De 50 % i mitten ges gul färg. Benämningen Riket innebär rikets genomsnitt i samma data.

Våra invånare ska ha mer jämställda och jämlika förutsättningar att påverka sina liv

Våra invånare ges lika möjligheter att forma sin framtid, där lokala skillnader utifrån livssituation, boendeplats och ekonomi utjämnas. Den sociala inkluderingen medför att invånarna kan påverka och delta i samhället oavsett bakgrund, där olika insatser riktas beroende på skillnader i olika boendedelar. Kommunens verksamheter arbetar i samverkan med fler organisationer, för att minska effekterna av socioekonomiska faktorer, där ett rättighetsbaserat perspektiv ger möjlighet till utbildning, bostad och arbete.



Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Invånare 16–84 år med avsaknad av tillit till andra, andel (%)	32,6 (2024)	32,2 (gul 2024)	29,6 (riket 2024)	Samtliga
Invånare med bra självskattat hälsotillstånd, andel (%)	69,8 (2024)	71,0 (riket 2024)	71,5 (grön 2024)	KS, BUN, SOC, KFN
Vuxna biståndsmottagare (18+ år) med långvarigt ekonomiskt bistånd, andel (%) av befolkningen	1,32 (2024)	1,2	1,09 (gul 2024)	SOC, KS
Sveriges friluftskommun, Naturvårdsverkets ranking, andel (%) av totalpoäng	76 (Plats 76 2024)	90 (topp 40 2024)	95 (topp 20 2024)	KFN
Utfall på årligen uppföljda indikatorer inom handlingsprogram för barn och unga.	Ambitionsnivåer beslutas i handlingsprogram för barn och unga	Minst hälften av indikatorerna ska vara uppnådda enligt årets ambitionsnivå	Minst två tredjedelar av indikatorerna ska vara uppnådda enligt årets ambitionsnivå	KS

Fler barn och unga uppnår bättre skolresultat och fullföljer sina studier

Barn och unga ges goda framtidsmöjligheter där skolan erbjuder individuellt stöd och förebyggande insatser med början i förskolan.

Kommunens olika verksamheter arbetar för att främja faktorer som påverkar skolresultat såsom arbetsmiljö, fysiska miljöer, hemförhållanden, fritidsmöjligheter och stöd i unga år.

Fullföljda studier ökar möjligheterna att välja en sysselsättning som upplevs stimulerande och att nå egenförsörjning.



Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Ungdomar etablerade på arbetsmarknaden eller studerar 2 år efter slutförd gymnasieutbildning, andel (%)	88,1 (2023)	Bibehålla grön nivå	Bibehålla grön nivå	SOC, KS
Gymnasieelever med examen inom 4 år, hemkommun, andel (%)	74,2 (2025)	75,7	77,7 (grön 2025)	KS
Genomsnittlig betygspoäng, gymnasieelever med examen, kommunala skolor, avvikelse från modellberäknat värde	-0,9 (2024)	-0,5	-0,3 (gul 2024)	KS
Elever i åk 9 som är behöriga till yrkesprogram, hemkommun, andel (%)	83,6 (2025)	85,0	86,2 (grön 2025)	BUN
Förskolans undervisningstid för barn med allmän förskoleplacering ger förutsättningar för kunskapsprogression inom läs- och skrivutveckling motsvarande nivå 2 eller högre. Anges som andel (%) av barn med allmän förskoleplacering.	Utgångsläge och ambitionsnivåer samt i den mån det är möjligt historisk utveckling tas fram under våren			BUN

Ankom: 2026-03-04 Arende: BN 2026.8 Handling: 1991905

Vänersborg är en ekologiskt hållbar kommun med minskad klimatpåverkan

Den ekologiskt hållbara kommunen bidrar till att vårda våra resurser för nuvarande och framtida invånare. Kommunens Miljöprogram 2030 och Strategin för ett fossilfritt Vänersborg 2030 värnar om hela den geografiska kommunen, och ökad kunskap hos invånarna underlättar för klimatvänliga val. Nya klimatsmarta lösningar och teknisk innovation leder till minskad miljöpåverkan såsom fossiloberoende, hållbar konsumtion, upphandling och inköp. Miljöperspektivet beaktas vid kommunens beslutsfattande och olika former av samverkan.



Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Utfall på mätbara indikatorer vad gäller årliga mål för transport, el och uppvärmning i Strategi för fossilfritt Vänersborg 2030	10 av 18 indikatorer uppnådda enligt årets ambitionsnivå (2024)	Mer än hälften av indikatorerna ska vara uppnådda enligt årets ambitionsnivå	Minst två tredjedelar av indikatorerna ska vara uppnådda enligt årets ambitionsnivå	KS, SBN, BN, SOC

Vänersborgs kommun har en god service och hög effektivitet gentemot våra invånare och företag

Företag i Vänersborgs kommun möts av ett gott bemötande och en hög tillgänglighet där kommunens verksamheter håller en god kvalitet. Det är enkelt att få kontakt med kommunen, och den digitala servicen leder till mer effektiva flöden inom och mellan olika förvaltningar. Företag i kommunen ges möjligheter att expandera, där kommunen kan bistå med tillgänglig mark och lokaler när nya och befintliga företag vill verka och etablera sig i kommunen. Våra invånare är nöjda med den välfärd vi levererar. Kvalificerad personal leder till en god kvalitet i våra verksamheter, där innovation och teknik bidrar till att effektiviteten är hög.



Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Företagsklimat enl. (Insikt) - Totalt, Index, %	73 (2024)	79 (grön 2024)	79 (grön 2024)	MHN, BN, KS, SOC, SBN
Brukarbedömning hemtjänst äldreomsorg - helhetssyn	88 (2025)	90	92 (grön 2025)	SOC
Nöjdhet med skola (åk 8), %	67 (2025)	Bibehålla grön nivå	Bibehålla grön nivå	BUN

=====

Våra medarbetare ska ges förutsättningar för ett friskt och hållbart arbetsliv

Vi ska ha en arbetsmiljö som ger förutsättningar för ett friskt och hållbart arbetsliv. I Vänersborgs kommun ska medarbetarna vara delaktiga och ha förståelse för sina uppdrag och sina roller. För att få en engagerad personal krävs ett tryggt och stabilt ledarskap som når ut till samtliga medarbetare i vår kommun. Personalpolicyn och samverkansavtalet med de fackliga organisationerna ska vara grunden i arbetet.



Mått	Utgångsläge	Ambitionsnivå 2027	Ambitionsnivå 2029	Nämnder
Hållbart medarbetarengagemang (HME) totalindex	80 (2025)	81 (grön 2024)	81 (grön 2024)	Samtliga
Sjukfrånvaro, totalt i kommunen	8,8 % (2025)	8,5 %	8,1 % Gul 2024	Samtliga

3.3 Förväntade resultat

Nämnderna preciserar fullmäktiges inriktningsmål genom sina förväntade resultat. De identifierar vilka förflyttningar som är önskvärda inom sina verksamheter under planperioden, baserat på grunduppdragets nuläge och behov samt tilldelad budget. Dessa uttrycks som förväntade resultat Uppnå (mått med ambitionsnivåer) och förväntade resultat Genomföra (uppdrag). De förväntade resultaten beslutas i nämndens egen verksamhetsplan med nämndbudget och är inte en del av Mål- och resursplanen. Utfallet av nämndens förväntade resultat och kommunfullmäktiges målvärden utgör grunden för bedömning av måluppfyllelse.

3.4 Koppling mellan lokala och FN:s globala mål för hållbar utveckling

Vänersborgs kommun arbetar med att genomföra de globala målen på lokal nivå. Detta innebär att Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling är en del av kommunens styrning och ledning.

Kommunen mäter och analyserar sina framsteg inom de globala målen genom att koppla dem till kommunfullmäktiges inriktningsmål och nämndernas förväntade resultat. Sveriges kommuner och regioner har utformat nyckeltal för varje globalt mål som hjälper till med detta. En målsättning för planperioden anges i mål- och resursplanen, och en övergripande redovisning av resultaten görs i årsredovisningen.

4. EKONOMISKA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 Riktlinjer för ekonomin och god ekonomisk hushållning

Vänersborgs kommun har fastställt finansiella mål och riktlinjer för verksamheten för god ekonomisk hushållning. Verksamhetsmålen är också kommunens inriktningsmål för god ekonomisk hushållning. God ekonomisk hushållning innebär att såväl kommunens finansiella som verksamhetsmässiga mål uppnås samt att riktlinjerna följs.

Förslag om finansiella mål läggs till kommunfullmäktige i samband med förslag om mål- och resursplan 2027-2029 i juni 2026.

4.2 Krav på god ekonomisk hushållning - ekonomisk balans

Enligt kommunallagen ställs det krav på att kommunerna ska ha god ekonomisk hushållning och redovisa ekonomisk balans. Föreskrifterna i kommunallagen om balanskrav innebär i korthet att årsbudgeten *ska upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna*.

Kommunen kan fastställa en budget som inte är i balans, om det föreligger synnerliga skäl. Om årets resultat i årsredovisningen är mindre än noll kronor, ska det negativa resultatet regleras och det egna kapitalet återställas senast tre år efter att det negativa resultatet uppkommit. Vid underskott ska en åtgärdsplan upprättas som anger hur det egna kapitalet ska återställas. Fullmäktige har möjlighet att besluta att inte reglera ett negativt resultat, om det uppkommit till följd av orealiserade förluster i värdepapper.

Regelverket kring balanskravet kan öppna upp för möjligheten att utjämna intäkter över tid genom en resultatreserv (RER) och tidigare också en resultatutjämningsreserv (RUR). Vänersborgs kommuns riktlinjer för god ekonomisk hushållning samt ekonomistyrningsprinciper innehåller regler för RER och RUR. Storleken på RER och RUR kommer att ses över i samband med beslut för Årsredovisning 2025.

4.3 Bokslut 2025 och budget 2026

I 2025 års preliminära bokslut redovisas en förbättring av eget kapital med 72 mnkr, vilket är 41 mnkr bättre än budget. Nämndernas resultat är sammanlagt 23 mnkr bättre än budget, skatteintäkter och generella statsbidrag visar underskott om 21 mnkr, centralt budgeterade verksamhetskostnader visar 23 mnkr bättre än budget och finansnettot överskott om 15 mnkr.

I 2026 års mål- och resursplan är resultatet budgeterat till +10 mnkr. För att uppnå 2-% målet ska resultatet vara minst 66 mnkr. Soliditeten (inklusive kommunens hela pensionsåtagande) är 2026 budgeterad till 27 procent, vilket är lägre än 2025. Det innebär att målet om förbättrad soliditet inte uppnås 2026.

Nämndernas budgetramar justerades i budget 2026. Medel för att finansiera effekter av 2026 års löneavtal budgeterades centralt. Ettårsanslagen från budget 2025 togs bort. Nämndernas ramar justerades för sänkta arbetsgivaravgifter och hyror (som en konsekvens av införandet av komponentredovisning) samt justeringar i statsbidragspåsen. I övrigt justerades nämndernas budgetramar 2026 sammantaget med +51 mnkr enligt följande: kommunstyrelsen +33 mnkr, kultur- och fritidsnämnden +2 mnkr, samhällsbyggnadsnämnden +7 mnkr, socialnämnden +6 mnkr och valnämnden 3 mnkr.

4.4 Hantering av kommunens pensionsåtagande

Kommunerna redovisar pensionskostnaderna enligt en blandmodell. Detta innebär att pensionskulden intjänad fram till 1997-12-31 redovisas som en ansvarsförbindelse. Från och med 1998 redovisas intjänad pension inklusive löneskatt som en avsättning i balansräkningen och som en kostnad i resultaträkningen och ränteuppräknas.

Sedan 2006-01-01 gäller pensionsavtalen KAP-KL/AKAP-KL, där den avgiftsbestämda delen ökar och den förmånsbestämda delen minskar. Från och med 2023-01-01 gäller AKAP-KR för anställda inom kommunerna och ersätter AKAP-KL, men vissa anställda fortsätter att omfattas av KAP-KL.

4.5 Ekonomiska förutsättningar inför budget 2027-2029

Inför arbetet med budget 2027 har gällande mål- och resursplan stämts av mot SKR:s prognoser över förväntad utveckling av skatteunderlaget. Bedömningen av inkomstutvecklingen har sedan kompletterats med uppdaterade bedömningar över såväl inflation som lönekostnadsutveckling. Av tabellen nedan framgår övergripande förutsättningar för den ekonomiska utvecklingen som budgetanvisningarna för planperioden 2027-2029 nu baserar sig på.

Tabell: Ekonomiska förutsättningar inför 2027

Underlag	2025	2026	2027	2028	2029
Skatteberäkning	3,6%	4,3%	4,3%	4,2%	4,3%
Inflationskompens.	1,4%	1,8%	1,9%	2,7%	2,0%
Internränta	2,5%	2,75%	2,75%	2,75%	2,75%

- Skatteintäkternas/generella statsbidrags uppräknings mellan åren baserar sig på en prognos från SKR 2025-12-11.
- Inflationen prognostiseras till 1,9 procent utifrån SKR:s prognos. I ramarna för 2027 har kostnadsbudgeten liksom intäktsbudgeten för respektive nämnd räknats upp med 1,9 procent.
- Löneutvecklingen under 2027 prognostiseras till 73 mnkr. Under 2026 beräknas löneutvecklingen till 93 mnkr. Nämndernas budgetramar inför 2027 är baserade på 2025 års lönenivå. Dessa får senare kompletteras med tillkommande kostnader för löneavtal under 2026-2027 inom ramen för centralt avsett budgetmedel i mål- och resursplan.
- Internräntan är oförändrad 2,75 procent i ramsättningen. Internräntan kan komma att ses över i samband med arbetet med mål- och resursplanen.
- Personalomkostnadspåsläget är oförändrat 40,51 procent.

4.6 Nämndernas nettobudgetramar inför 2027

I slutet av januari hade budgetberedningen två dialogdagar med nämndernas presidier. Även PFU, fackliga företrädare samt kommunens förvaltningschefer deltog. I år var även bolagens ledningsgrupper inbjudna. Dagarna inleddes med ett föredrag av Alexander Ståhle som talade om "Hur man skapar en attraktiv stad". Därefter utbyttes information om bokslut och måluppfyllelse 2025 samt utmaningar och omvärldsspaning 2026-2029. Dag två avslutades med en frågestund. Syftet med dagarna var att ge en helhetsbild och ett gemensamt underlag inför arbetet med mål- och resursplan 2027-2029.

Som en konsekvens av införandet av **komponentredovisning** i budget 2019 ökar samhällsbyggnadsnämndens kapitalkostnader för fastighetsunderhåll och gatuunderhåll. Samhällsbyggnadsnämnden samt nämnder som hyr fastigheter av samhällsbyggnadsnämnden har kompenserats i driftbudgeten från och med budget 2019 och framåt. Från 2027 ökar samhällsbyggnadsnämndens kapitalkostnader ytterligare då underhållsbudgeten utökats. Nämnderna kompenseras för ökade kostnader som följer av underhållet.

Staten har **justerat de generella statsbidragen** i anslaget för kommunalekonomisk utjämning enligt den s.k. finansieringsprincipen. Principen innebär att kommuner och regioner inte ska behöva höja skatten eller prioritera om annan verksamhet för att finansiera nya statliga uppgifter. Kommunens s.k. statsbidragspåse justeras med sammanlagt +19 573 tkr netto i budget 2027, vilket fördelas till de nämnder som är berörda av de nya eller minskade uppdragen.

Justeringar i statsbidragspåsen 2027:

Kommunstyrelsen	tkr	Socialnämnden	tkr
Nisdirektiv	755	Stärkt rätt till assistans	-722
Cerdirektiv	227	Medicinskt ansvarig för rehab	1 220
Stärkt trygghet och studiero i skolan	126	Språkrkrav för äldreomsorgen	624
Reglering av lärares undervisningstid	1 349	Aktivitetskrav	8 634
Skolor mot brott	43	Verktyg till socialtjänsten då samtycke saknas	1 777
S:a	2 501	Drivkrafter för biståndsmottagare	-641
Barn- och utbildningsnämnden	tkr	Civilt försvar lagerhållning kommuner	49
Kartläggningsmtrl för svenska som andraspråk	28	Utökat anhängstöd	568
Skärpta villkor för friskolor	235	Fast omsorgskontakt i SÄBO	924
Utökad insyn i enskilda huvudmän	8	S:a	12 432
Stärkt trygghet och studiero i skolan	328		
Reglering undervisningstid	3 505		
Mobilförbud i skolan	378		
Skolor mot brott	158		
S:a	4 640		

Budget om 664 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats från nämnderna till kommunstyrelsen. Tidigare har nämnderna internfakturerats tjänsten.

Mot bakgrund av KSAU:s budgetberedning justeras nämndernas budgetramar enligt följande:

Barn- och utbildningsnämndens budgetram 2027 fastställs till 1 066 120 tkr. Jämfört med budget 2026 har följande justeringar gjorts: Inflationskompensationen ökar ramen med 5 019 tkr. Då personalomkostnadspåslägget sänks justeras ramen ned med 845 tkr. För höjda hyreskostnader (till följd av fastighetsunderhåll) tillförs 1 999 tkr. Ramen utökas med 4 640 tkr då de generella statsbidragen i statsbidragspåsen justeras upp med motsvarande summa. Budget om 123 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Byggnadsnämndens budgetram 2027 fastställs till 20 776 tkr. Inflationsuppräknings minskar ramen med 123 tkr. Då personalomkostnadspåslägget sänks justeras ramen ned med 29 tkr. Budget om 27 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Kommunfullmäktiges budgetram 2027 fastställs till 2 692 tkr. Inflationsuppräknningen tillför ramen 13 tkr. Budget om 51 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsens budgetram 2027 fastställs till 536 638 tkr. Jämfört med budget 2026 har följande justeringar gjorts: Inflationskompensationen ökar ramen med 8 081 tkr. Då personalomkostnadspålägget sänks justeras ramen ned med 101 tkr. Ramen tillförs 2 501 tkr till följd av statens justeringar i de generella statsbidragen/statsbidragspåsen. Budget om 664 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats från nämnderna till kommunstyrelsen.

Kultur- och fritidsnämndens budgetram 2027 fastställs till 157 052 tkr. Jämfört med budget 2026 har följande justeringar gjorts: Inflationskompensationen ökar ramen med 1 730 tkr. Då personalomkostnadspålägget sänks justeras ramen ned med 73 tkr. För höjda hyreskostnader (till följd av fastighetsunderhåll) tillförs 314 tkr. Ramen utökas med 50 tkr för kapitalkostnader som följer av investering i konstnärlig gestaltning. Budget om 163 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens budgetram 2027 fastställs till 12 279 tkr. Jämfört med budget 2025 har ramen minskats med 49 tkr för inflationsuppräkning. Då personalomkostnadspålägget sänks justeras ramen ned med 16 tkr. Budget om 14 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Revisionens budgetram 2027 fastställs till 1 981 tkr. Inflationskompensationen ökar ramen med 25 tkr. **Kommunfullmäktiges presidium** har att bereda och inkomma med förslag till budgetberedningen avseende revisionens budget, senast den 17 april 2026.

Samhällsbyggnadsnämndens budgetram 2027 fastställs till 113 270 tkr. Jämfört med budget 2026 har följande justeringar gjorts: Inflationskompensationen ökar ramen med 512 tkr. Då personalomkostnadspålägget sänks justeras ramen ned med 102 tkr. Gatuenheten tillförs 700 tkr för utökad kapitalkostnad kopplad till komponentredovisningen. Ettårsanslagen i budget 2026 om dels 1 000 tkr till projektorganisation för exploatering av södra Sanden dels 5 000 tkr till saneringskostnader södra Sanden tas bort. Ettårsanslaget om 1 900 tkr i budget 2026 för tomhyra av Norra skolan kvarstår även under 2027. Budget om 123 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Socialnämndens budgetram 2027 fastställs till 1 283 646 tkr. Inflationskompensationen ökar ramen med 5 053 tkr. Då personalomkostnadspålägget sänks justeras ramen ned med 1 096 tkr. För höjda hyreskostnader (till följd av fastighetsunderhåll) tillförs 12 tkr. Ramen utökas med 12 432 tkr då de generella statsbidragen i statsbidragspåsen justeras upp med motsvarande summa. Budget om 163 tkr för tjänsterna film/foto/form-givning, har omfördelats till kommunstyrelsen.

Valnämndens budgetram 2027 fastställs till 777 tkr. Det tillfälliga anslaget om 2 800 tkr för valåret 2026 tas bort. Statsbidraget om 1 000 tkr budgeteras på finansén, generella statsbidrag. Inflationskompensationen ökar ramen med 13 tkr. Då personalomkostnadspålägget sänks justeras ramen ned med 3 tkr.

Överförmyndarnämndens budgetram 2027 fastställs till 6 200 tkr. Inflationskompensationen ökar ramen med 11 tkr. Då personalomkostnadspålägget sänks justeras ramen ned med 6 tkr.

Av Bilaga 1 framgår hur nämndernas nettobudgetramar förändras.

Sammanfattning av nämndernas budgetramar 2027:

(inklusive justeringar enligt ovan)

Nettoanslag, tkr	Budget 2027	Andel %	MRP 2026	Andel %
Barn- och utbildningsnämnden	1 066 120	33%	1 027 109	33%
Byggnadsnämnden	20 776	1%	19 873	1%
Kommunfullmäktige	2 692	0%	2 669	0%
Kommunstyrelsen	536 638	17%	515 531	17%
Kultur- och fritidsnämnden	157 052	5%	152 990	5%
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	12 279	0%	11 828	0%
Revisionen	1 981	0%	1 934	0%
Samhällsbyggnadsnämnden	113 270	4%	115 661	4%
Socialnämnden	1 283 646	40%	1 226 050	40%
Valnämnden	777	0%	3 563	0%
Överförmyndarnämnden	6 200	0%	6 028	0%
Totalt, nämnderna	3 201 432	100%	3 083 236	100%

Samtliga nämnder ansvarar för kostnader som följer av deras investeringar. Det finns inga kostnader som inte kan påverkas. Om kommunstyrelsen föreslår investeringar av näringspolitiska skäl som påverkar driftkostnaderna för samhällsbyggnadsnämnden, har kommunstyrelsen medfinansieringsansvar för att budgettäckning sker.

Anslagsredovisningen för driftbudgeten avser den verksamhetsnivå som framgår i bilaga 2. Kommunstyrelsen vill dock fortsätta följa vad förskola respektive grundskola respektive anpassad grundskola kostar inom barn- och utbildningsnämnden. För kultur- och fritidsnämnden vill kommunstyrelsen följa kostnaderna för administration och nämnd respektive kultur respektive fritid. Det innebär att dessa verksamheter ska särredovisas i mål- och resursplan, årsredovisning samt delårsrapporter. I övrigt ges nämnderna delegation att om nödvändigt under löpande år flytta budget mellan anslagsredovisningsnivåerna i driftbudgeten. Nämnderna uppmanas att vid behov om disponera budget mellan anslagsredovisningsnivåerna för att upprätthålla en effektiv ekonomistyrning.

Kostnader för löneavtal 2026 och 2027 budgeteras centralt.

4.7 Investeringsbudget 2027-2029

Investeringsbudgeten omfattar tre år, och innehåller budget för innevarande år (2027) och en plan för de två kommande åren (2028-2029). Anslagsbindningen gäller på projektnivå och ska budgeteras per anslagsredovisningsnivå.

4.7.1 Investeringsramar

Nämndernas investeringsramar motsvaras av mål- och resursplan 2026-2029. För fastighetsinvesteringar beslutade kommunstyrelsen 2026-01-28 § 18 att fastställa Lokalförsörjningsunderlaget 2027-2036 som ett referensunderlag och överlämnar detta till samtliga nämnder att använda som underlag i arbetet med Mål- och resursplan 2027-2029.

För planens första år, budget 2027 (i mål- och resursplan 2027-2029), är det endast i undantagsfall som nya objekt kan föreslås då kommunens investeringsbudget är omfattande och utrymmet för att finansiera nya investeringar (driftkostnaden) är den hyrande nämndens ansvar. Alternativet är att nämnden stryker eller flyttar fram planerade investeringar i tiden, till förmån för nya förslag.

Det finansiella investeringsmålet säger att årets investeringar (exkl. VA/renhållning) maximalt ska motsvara 7 procent av skatter och generella statsbidrag. I ramen för budget 2027 motsvarar det 237 mnkr, varav fastighetsinvesteringarnas andel kan beräknas till maximalt 152 mnkr. Det har samhällsbyggnadsnämnden att förhålla sig till i sitt prioriterade förslag om fastighetsinvesteringar.

Vid presidieöverläggningen med samhällsbyggnadsnämnden i april sker en dialog om nämndens prioriterade förslag till investerings- och exploateringsbudget.

4.7.2 Fastighetsinvesteringar

Nämnderna ska lämna prioriterade förslag om fastighetsinvesteringar till samhällsbyggnadsnämnden som sen har i uppdrag att föreslå fastighetsinvesteringar till budgetberedningen. Det innebär att samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att ramen för fastighetsinvesteringar hålls och att det samlade förslaget inte överskrider kommunens finansiella mål om fastighetsinvesteringar. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar också för att förslagen är realistiskt kalkylerade i pengar och tid så långt det är möjligt.

Investeringar i fastigheter, anläggningar och mark ska anges per objekt/projekt och *preciseras ytterligare i tiden*. Vilken månad under året beräknas investeringen påbörjas och vilken månad beräknas den avslutas. Totalkostnaden för respektive projekt ska också framgå. Det gäller för investeringsobjekt över 1 mnkr. Det gäller inte inventarier.

För fastighetsinvesteringar finns en av kommunstyrelsen fastslagen beslutsprocess, lokalanskaffningsprocessen, som ska följas vid nybyggnadsprojekt samt om- och tillbyggnadsprojekt som överstiger 25 prisbasbelopp (Riktlinjer för lokalförsörjning KS 2020-03-25 § 56). Vid precisering av när investeringen ska påbörjas måste hänsyn tas till att flera steg i lokalanskaffningsprocessen ska hinna genomföras innan projekteringen får påbörjas. Att investeringsmedel beviljas är en förutsättning för att kommunstyrelsen ska kunna fatta beslut om projektering och byggnation i egen regi.

4.7.3 Konsekvenser för driftbudgeten

Nämnderna ska beskriva vilka konsekvenser som investeringar får på driftbudgeten och hur de ryms inom befintlig budgetram. Driftkostnadskonsekvenser ska beskrivas tydligt i en särskild mall.

4.7.4 Tilläggsanslag i investeringsbudget 2026

Samhällsbyggnadsnämnden har förslagit kommunfullmäktige besluta om tilläggsanslag i investeringsbudget 2026 med 114 mnkr. Det avser pågående projekt som inte hann slutföras under 2025.

Mål- och resursplan 2026 innehåller investerings- och exploateringsbudget om 527 mnkr. Under hösten 2025 beslutade kommunfullmäktige att avsätta ytterligare 35 mnkr till underhåll av Tärnanskolan och reinvestering av Öxnered förskola. Sammantaget uppgår då investeringsbudget 2026 till 677 mnkr. Eftersom det är en hög budget kan det bli nödvändigt att flytta fram projekt i budget 2026 till kommande år. Besluten kan komma att påverka budgetprocessen kring investeringarna.

4.8 Direktiv

4.8.1 Budgetförslag inom ram

Nämnderna ska fatta beslut om och presentera sina budgetförslag inom ram med beskrivning om åtgärder och konsekvenser för att nå dessa. I anslutning till arbetet med mål- och resursplan kommer budgetberedningen att följa upp nämndernas ramanpassningsarbete i dialog med nämndernas presidier.

4.8.2 Bruttobudgetering

Nämnderna ska budgetera intäkter och kostnader. Verksamhet som finansieras av kalkylerade statsbidrag ska budgeteras på både intäktssidan och kostnadssidan.

4.8.3 Investeringar

Kommunstyrelsens budgetberedning konstaterar att det ekonomiska utrymmet för att finansiera driftkostnadskonsekvenser av nämndernas nyinvesteringar är respektive nämnds ansvar. Nämnderna uppmanas därför att i anslutning till arbetet med mål- och resursplan ifrågasätta och om möjligt minska redan planerade investeringsnivåer, samt visa stor återhållsamhet vad gäller att föra fram nya investeringsprojekt.

4.8.4 Specialdestinerade statsbidrag

Respektive nämnd har i uppgift att bevaka vilka eventuella specialdestinerade statsbidrag som finns att söka. Dessa ska budgeteras som intäkt och som kostnad.

4.8.5 Internprissättning

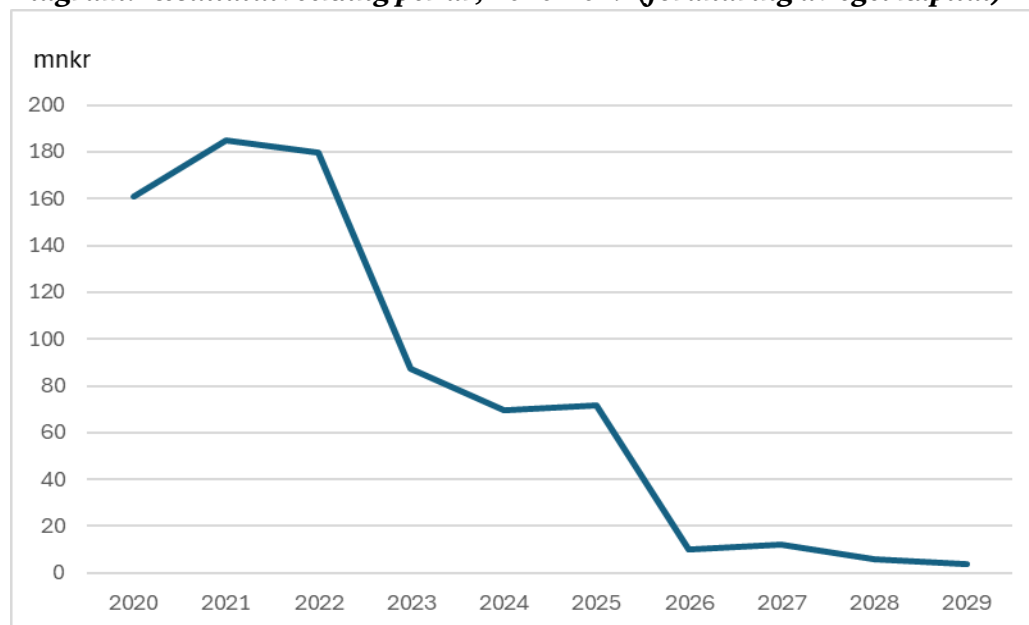
Prisjustering ska utgå från den löne- och priskompensation som fastställs i budgetförutsättningarna samt övriga generella förutsättningar avseende intern ränta samt personalomkostnadspålägg om inget annat har överenskommits mellan parterna. Enligt modellen för kostverksamheten kan reglering förekomma mot köparna om avvikelse uppstår under året. I övrigt hänvisas till de av kommunstyrelsen beslutade riktlinjerna kring intern försäljning.

4.9 Resultatkalkyl 2027-2029

Av tabellen framgår en resultaträkning för 2025 års preliminära bokslut, 2026 års beslutade resultatbudget samt en resultatkalkyl för 2027-2029.

Tabell: Resultaträkningsplan 2025-2029

Resultatbudget, mnkr	Bokslut 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Verksamhetens nettodriftkostnader	-2 883	-3 079	-3 184	-3 293	-3 406
Avskrivningar	-179	-155	-160	-164	-167
Verksamhetens nettokostnader	-3 062	-3 235	-3 344	-3 458	-3 574
Skatteintäkter	2 216	2 327	2 403	2 505	2 613
Generella statsbidrag och utjämning	949	953	988	1 007	1 018
Verksamhetens resultat	103	45	47	54	57
Finansiella intäkter	15	10	11	11	11
Fin. Uppräknig av pensionsskuld	-12	-6	-5	-12	-15
Övriga finansiella kostnader	-35	-39	-41	-47	-50
Finansiella kostnader	-47	-45	-46	-59	-65
Resultat före extraordinära poster	72	10	12	6	4
Extraordinära poster					
Årets resultat	72	10	12	6	4

Diagram: Resultatutveckling per år, 2020-2029 (förändring av eget kapital)

Resultatutvecklingen har varit positiv åren 2020 till 2025. Åren 2020 till 2022 (de s.k. pandemiåren) var resultaten rekordhöga, mellan 161 mnkr och 185 mnkr. De kommande tre åren minskar resultaten till mellan 69 mnkr och 87 mnkr vilket fortfarande är bra.

År 2025 visade kommunen ett resultat på +72 mnkr. Nämnderna hade ett överskott på totalt 23 mnkr, där kommunstyrelsen stod för 19 mnkr, samhällsbyggnadsnämnden 15 mnkr, barn- och utbildningsnämnden 4 mnkr. Socialnämnden hade ett underskott på -20 mnkr. Övriga nämnder hade ett överskott på totalt +6 mnkr.

År 2026 är resultatet budgeterat till +10 mnkr. År 2027 är resultatet budgeterat till 12 mnkr. Åren 2028-2029 minskar resultaten till 6 mnkr respektive 4 mnkr.

5. ÖVRIGA ANVISNINGAR

5.1 Driftbudget

Liksom föregående år, 2026, svarar respektive nämnd själv för att ta fram den information som behövs för ett fungerande budgetarbete. Som stöd för arbetet finns budgetrutiner i ekonomisystemet Raindance.

Den detaljbudget som bildar underlag för nämndens budgetförslag inför 2027 registreras i budgetmodulen i ekonomisystemet. Lägsta nivå för inrapportering är **ansvar, konto, verksamhet och motpart**. Där det krävs uppföljning på enhetsnivå ska även objektskoden **enhet** användas. All budgetinrapportering sker i kronor. Ekonomiavdelningen kan komma att utfärda ytterligare anvisningar om detta. Interna poster ska stämmas av både inom respektive nämnd och mellan nämnder så att kostnader och intäkter visar netto noll.

Av inrapporterad budget på kontonivå (med motpart) ska följande framgå:

Intäkter: Statsbidrag, taxor och övriga intäkter.

Kostnader: Lönekostnad, personalomkostnad, avskrivning, internränta, material, hyreskostnad och övriga omkostnader.

2026-10-31 ska detaljbudgeten vara inrapporterad i ekonomisystemet Raindance utifrån kommunfullmäktiges beslut om mål- och resursplan 2027-2029.

5.1.1 Budgetförslag inom ram

Nämnderna ska presentera sina budgetförslag inom ram. Personalkostnader ingår i ramarna med 2025 års budgetnivå. Tilläggsanslag för ökade lönekostnader enligt avtal för 2026 och 2027 budgeteras tills vidare centralt och kommer att fördelas ut till respektive nämnd utifrån förhandlingsutrymme. Eventuell ökning utöver centralt avsatta medel får finansieras inom nämndernas budgetramar med eventuell lägre bemanning som följd. Personalomkostnader budgeteras med 40,51 procent av lönekostnaden, vilket baseras på SKR:s cirkulär avseende kommunalt anställda.

5.2 Inlämning av mål- och resursplan

Senast den 17 april ska respektive nämnd lämna in sin mål- och resursplan. Materialet lämnas digitalt i de mallar som ekonomistaben anvisar. Justerade samverkansprotokoll och nämndsprotokoll lämnas till ekonomistaben.

Mål- och resursplanen ska vara skriven i Word med typsnitt Source Serif Pro 11 utan understrykningar. Se vidare *Skrivregler för ekonomisk redovisning* som finns på intranätet, ekonomi/anvisningar.

Mål- och resursplan 2027-2029 ska utformas enligt följande rubriker:

1. Verksamhetsbeskrivning

En väldigt kort (2-3 rader) och inledande beskrivning om nämndens verksamheter. Här anges även de volymmått som kan belysa verksamhetens utveckling mellan åren. Tänk på att utförliga verksamhetsbeskrivningar ska göras i verksamhetsplanen som respektive nämnd har i uppdrag att göra årligen, för planperioden.

2. Målstyrning

Under rubriken Målstyrning anges följande text: Nämnderna konkretiserar den övergripande styrningen med egna förväntade resultat som speglar nämndens reglemente och visar nämndens ambitioner avseende kvalitet och utveckling. Nämnderna fastställer sina förväntade resultat i respektive verksamhetsplan.

3. Ekonomiska resurser

I planen anges en *resultaträkning* med budget 2027, budget 2026 och bokslut 2025. Dessutom anges en *anslagsredovisningsrapport* med budget 2027, intäkter, kostnader och netto per anslagsredovisningsnivå. De ekonomiska resurserna bruttoredovisas i resurstableåer med följande layout:

RESULTATRÄKNING Mnr

Mnr	Budget 2027	Budget 2026	Bokslut 2025
Statsbidrag			
Övriga intäkter			
Summa intäkter			
Personalkostnader			
Omkostnader			
Ränta			
Avskrivning			
Summa kostnader			
Nettokostnader			

BUDGET PER ANSLAGSREDOVISNINGSNIVÅ MNKR

ANSLAGSREDOVISNINGSNIVÅ Mnr	Intäkt 2027	Kostnad 2027	Netto 2027
Anslagsredovisningsnivå 1			
Anslagsredovisningsnivå 2			
Summa			

BUDGET PER ANSLAGSREDOVISNINGSNIVÅ TKR

ANSLAGSREDOVISNINGSNIVÅ TKr	Netto 2027
Anslagsredovisningsnivå 1	
Anslagsredovisningsnivå 2	
Summa	

För balansräkningsenheter redovisas de ekonomiska resurserna i en resultaträkning och balansräkning.

Verksamhetsförändringar/ramanpassning – särskild skrivelse

Nämnderna ska beskriva åtgärder för att anpassa sig till budgetramen och konsekvenserna av dessa åtgärder. De ska också beskriva planerade effektiviseringar och hur frigjorda resurser omprioriteras, samt eventuella besparingar och deras effekt på volym och kvalitet. Detta görs i en separat skrivelse. Även andra viktiga förändringar i verksamhetens omfattning och inriktning ska anges. Denna text ingår inte i mål- och resursplanen, utan skrivs i en bilaga som bifogas till budgetberedningen.

Nya/förändrade taxor – särskilda beslut

Nämnderna föreslår eventuellt nya eller förändrade taxor i anslutning till budgetarbetet.

Obs! Det ska ske i särskilt ärende som går upp parallellt med förslaget till mål- och resursplan. Kommunfullmäktige hanterar taxeförslagen/ärendena parallellt med beslutet om mål- och resursplan.

5.3 Investerings- och exploateringsplan

Varje nämnd ska i mål- och resursplan *Del III*, per huvudverksamhet, ange planerad investeringsnivå för åren 2027-2029. Redovisningen ska ske brutto och anges i 2027 års prisnivå. Respektive projekt kommenteras kortfattat. Ökade kapitalkostnader för nyinvesteringar får bäras inom respektive nämnds ramar.

I *Del II* beskrivs vilka konsekvenser som investeringar får för driftbudgeten och hur de ryms inom befintlig budgetram. Nämnder som hyr fastigheter ska beskriva hur eventuellt ökade hyreskostnader, som följer av fastighetsinvesteringar, påverkar nämndens driftbudget och hur den ökade hyran ryms inom befintlig budgetram. Samhällsbyggnadsnämnden begär budget för fastighetsinvesteringar. Där ska framgå ytterligare information såsom projekttid, totalt anslag, utgift t.o.m. 2026 och investeringsbudget för 2027-2029. Dessutom ska varje projekt kommenteras ytterligare i text, till exempel om investeringen avser nybyggnad eller renovering, vart fastigheten är belägen, hur många användare den avser (elever, barn etc) om investeringen påverkar andra fastigheter och så vidare.

Kommunen har en upphandlad leasingram för att finansiera vissa typer av investeringar där det av skatteskäl eller hanteringsskäl är en lämplig finansieringsform. Arbetsfordon, maskiner och andra inventarier ska finansieras inom ramen för kommunens investeringsplan och ska planeras i anslutning till budgetarbetet.

För att förenkla och tydliggöra arbetet med investeringsbudgeten ska särskilda blanketter användas. Ekonomiavdelningen tillhandahåller mallar till förvaltningarna.

Instruktioner till investeringsblanketterna:

- *Investeringsunderlag; Fastigheter och anläggningar*

Investeringar påverkar kommande driftkostnader i form av kapitalkostnader eller förändrad hyra. Den nämnd som påverkas av driftkostnaden ska lämna uppgift om detta och ange hur den ökade driftkostnaden arbetas in i driframen. Det är alltså ett samarbete mellan ägande och hyrande nämnd som krävs för att samtliga uppgifter ska kunna redovisas i underlaget till budget 2027.

Inlämning av investerings- och exploateringsplan görs tillsammans med mål- och resursplan den 17 april 2026.

5.4 Samverkan i samband med budgetarbetet

Förvaltningarna ska samverka kring de förslag som lämnas till sina respektive nämnder. Protokoll ska bifogas förslaget till mål- och resursplan.

6. TIDSPLAN FÖR DET FORTSATTA BUDGETARBETET - MÅL OCH RESURSPLAN 2027-2029 (MRP)

Datum	Tid	Forum och Aktivitet
2026-04-17		Nämnderna lämnar sina budgetförslag, förslagen ska vara beslutade i nämnderna. Kommunfullmäktiges presidie lämnar förslag om revisionens budget.
2026-04-24	kl. 08.30-11.00	Budgetberedningen och insynsplatser Uppdaterade planeringsförutsättningar. Sammanfattande bild över nämndernas förslag.
2026-04-27--28		Enskilda presidieöverläggningar alla nämnder, preliminära tider
2026-04-27	kl. 13.00-17.00	Budgetberedningen och insynsplatser
	kl. 13.00-14.30	Samhällsbyggnadsnämnden
	kl. 15.00-16.00	Socialnämnden
	kl. 16.00-16.30	Kommunstyrelsen
2026-04-28	kl. 08.30-09.30	Barn- och utbildningsnämnden
	kl. 10.00-10.20	Byggnadsnämnden
	kl. 10.20-10.40	Miljö- och hälsoskyddsnämnden
	kl. 10.40-11.10	Kultur- och fritidsnämnden
	kl. 11.10-11.30	Överförmyndarnämnden
2026-04-30	kl. 08.30-09.30	Budgetberedningen och insynsplatser Ny skatteprognos? eller
2026-05-04	kl. 13.00-15.00	Budgetberedningen och insynsplatser Ny skatteprognos?
2026-04-29--05-12		Partierna arbetar med MRP, och mejlar sina förslag senast 12 maj till ewa.lundqvist@vanersborg.se
2026-05-13	kl. 08.30-11.00	Budgetberedningen och insynsplatser - KS ordförandes förslag till MRP 2027-2029 - Ev övriga partiers förslag till MRP 2027-2029
2026-05-26		Övriga partier/partigrupper mejlar sina slutliga förslag till MRP 2027-2029, inför utskick till KS möte, senast 26 maj till kommun@vanersborg.se
2026-05-19 + 05-25		Samverkan, CSG
2026-06-03		KS beslut MRP 2027-2029
2026-06-17		KF beslut MRP 2027-2029
Augusti-december		Nämnderna arbetar med verksamhetsplaner (VP) och detaljbudgetar: Enligt kommunens regler för mål- och resultatstyrning ska VP fastställas av respektive nämnd senast i december 2026. Detaljbudgeten ska vara inregistrerad i ekonomisystemet, raundance, senast sista oktober 2026.

HÖSTEN 2026 (efter valet)

2026-10-07	KS, budget 2027, skattesats
2026-10-26	KSAU (ordinarie), budget 2027
2025-11-11	KS
2025-11-25	KF

- Bilagor:**
1. Budgetramar per nämnd
 2. Anslagsredovisningsnivåer

Bilaga 1: Budgetramar per nämnd

Samtliga belopp i tkr

År	Internränta	PO	Inflationsuppräknig	
2026:	2,75%	1,4066	Intäkter 2027:	1,90%
2027:	2,75%	1,4051	Kostnader 2027:	1,90%

Nämnder	Intäkter	Personal	Omkostnad	Internränta	Avskrivning	S:a kostnad	Nettoram
<u>Barn- och utbildningsnämnden</u>							
S:a budgetram 2026	-132 300	729 030	449 800	1 100	7 800	1 187 730	1 055 430
Inflationskompensation	-3 697		8 546	21	148	8 715	5 019
Justerat PO		-777				-777	-777
Justerat PO köpta tjänsetr fr SBN			-67			-67	-67
Höjd hyra fastighetsunderhåll (komponentredovisning)			1 999			1 999	1 999
Tillskott/avdrag statsbidragspåsen 2026			1 017			1 017	1 017
Tillskott/avdrag statsbidragspåsen 2027			3 623			3 623	3 623
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-123			-123	-123
S:a budget 2027	-135 997	728 253	464 795	1 121	7 948	1 202 117	1 066 120
<u>Byggnadsnämnden</u>						0	0
S:a budgetram 2026	-12 643	27 422	5 686	35	455	33 598	20 955
Inflationskompensation	-240		108	1	9	117	-123
Justerat PO		-29				-29	-29
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-27			-27	-27
S:a budget 2027	-12 883	27 393	5 767	36	464	33 659	20 776
<u>Kommunfullmäktige</u>							
S:a budgetram 2026	0	2 063	668			2 731	2 731
Inflationskompensation	0		13	0	0	13	13
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-51			-51	-51
S:a budget 2027	0	2 063	629	0	0	2 692	2 692
<u>Kommunstyrelsen</u>							
S:a budgetram 2026	-78 409	100 177	497 480	612	5 634	603 904	525 494
Inflationskompensation	-1 490		9 452	12	107	9 571	8 081
Justerat PO		-101				-101	-101
Tillskott/avdrag statsbidragspåsen 2026			1 151			1 151	1 151
Tillskott/avdrag statsbidragspåsen 2027			1 349			1 349	1 349
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-234			-234	-234
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			898			898	898
S:a budget 2027	-79 899	100 076	510 097	624	5 741	616 538	536 638
<u>Kultur- och fritidsnämnden</u>							
S:a budgetram 2026	-16 995	64 159	105 621	385	2 025	172 190	155 195
Inflationskompensation	-323		2 007	7	38	2 053	1 730
Justerat PO		-68				-68	-68
Justerat PO köpta tjänsetr fr SBN			-5			-5	-5
Höjd hyra fastighetsunderhåll (komponentredovisning)			314			314	314
Konstnärlig gestaltning			50			50	50
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-163			-163	-163
S:a budget 2027	-17 318	64 091	107 824	392	2 064	174 370	157 052

Nämnder	Intäkter	Personal	Omkostnad	Internränta	Avskrivning	S:a kostnad	Nettoram
Miljö- och hälsoskyddsnämnden							
S:a budgetram 2026	-5 223	14 945	-182	99	2 719	17 581	12 358
Inflationskompensation	-99		-3	2	52	50	-49
Justerat PO		-16				-16	-16
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-14			-14	-14
S:a budget 2027	-5 322	14 929	-199	101	2 771	17 602	12 279
Revisionen							
S:a budgetram 2026	0	633	1 323	0	0	1 956	1 956
Inflationskompensation	0		25	0	0	25	25
S:a budget 2027	0	633	1 349	0	0	1 981	1 981
Samhällsbyggnadsnämnden							
S:a budgetram 2026	-624 059	211 498	288 633	106 749	135 462	742 342	118 283
Inflationskompensation	-9 574		5 484	2 028	2 574	10 086	512
Justerat PO	129	-226				-226	-97
Justerat PO köpta tjänsetr fr SBN			-6			-6	-6
Täckning kapitalkostnader beläggnings- underhåll gator			700			700	700
Höjd hyra fastighetsunderhåll (komponentredovisning)	-2 325		2 325			2 325	0
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-123			-123	-123
Ettårsanslag 2026:							
Saneringskostnader - Sanden Södra			-5 000			-5 000	-5 000
Projektorganisation - Sanden Södra			-1 000			-1 000	-1 000
Norra skolan			-1 900			-1 900	-1 900
Ettårsanslag 2027, tomhyra Norra skolan			1 900			1 900	1 900
S:a budget 2027	-635 829	211 272	310 904	88 887	138 036	749 099	113 270
Socialnämnden							
S:a budgetram 2026	-310 111	1 001 448	572 999	324	2 748	1 577 519	1 267 408
Inflationskompensation	-5 892		10 887	6	52	10 945	5 053
Justerat PO		-1 068				-1 068	-1 068
Justerat PO köpta tjänsetr fr SBN			-29			-29	-29
Höjd hyra fastighetsunderhåll (komponentredovisning)			12			12	12
Tillskott/avdrag statsbidragspåsen 2026			5 257			5 257	5 257
Tillskott/avdrag statsbidragspåsen 2027			7 175			7 175	7 175
Ramjustering för tjänsterna film/foto/form			-163			-163	-163
S:a budget 2027	-316 003	1 000 380	596 139	330	2 800	1 599 649	1 283 646
Valnämnden							
S:a budgetram 2026	0	2 907	661	0	0	3 568	3 568
Inflationskompensation	0		13	0	0	13	13
Justerat PO		-3				-3	-3
Ettårsanslag 2026, valår			-2 800			-2 800	-2 800
S:a budget 2027	0	2 904	-2 126	0	0	777	777
Överförmyndarnämnden							
S:a budgetram 2026	0	5 641	551	0	3	6 195	6 195
Inflationskompensation	0		10	0	0	11	11
Justerat PO		-6				-6	-6
S:a budget 2027	0	5 635	561	0	3	6 200	6 200
Totalt nämnderna 2027	-1 203 252	2 157 628	1 995 738	91 491	159 826	4 404 683	3 201 432

Bilaga 2: Anslagsredovisningsnivåer

BYGGNADSNÄMNDEN

KOMMUNFULLMÄKTIGE

KULTUR- OCH FRITIDSNÄMND

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

REVISION

VALNÄMNDEN

ÖVERFÖRMYNDARNÄMNDEN

BARN- OCH UTBILDNINGSNÄMNDEN

Nämnd/administration

Förskola/grundskola/anpassad grundskola

KOMMUNSTYRELSEN

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelseförvaltningen

Räddningstjänst

Gymnasium

Vuxenutbildning

Övrig extern verksamhet

SAMHÄLLSBYGGNADSNÄMNDEN

Nämnd och adm/gator och vägar/park/tekniska

Fastighetsenhet

Kost-/serviceenheter

Kennhallningsverk

VA-verk

SOCIALNÄMNDEN

Nämnd/administration

Äldreomsorg

Individ- och familjeomsorg

Personligt stöd och omsorg

Arbete, sysselsättning och integration



Fastställd datum
2026-03-20

Diarienummer
BN.2025.47

Handläggare
Jesper Bagger Nordberg

Mottagare
Byggnadsnämnden

Lantmäteriets tillsynsbesök på Lantmäterimyndigheten i Vänersborgs kommun 2025

Förslag till beslut

Byggnadsnämnden noterar informationen.

Sammanfattning av ärendet

Lantmäteriet genomförde tillsyn av den kommunala lantmäterimyndigheten i Vänersborg (KLM) i juni 2025 och riktade sex huvudsakliga anmärkningar: fel organisatorisk tillhörighet för viss fältpersonal, lång kötid, avsaknad av formella vilandebeslut, risk för bristande objektivitet i planarbeten, risk för beroende av kommunala anslag samt brister i diarieföring och sekretess.

KLM har därefter vidtagit åtgärder: tecknat tilläggsavtal för fältpersonal, tidigarelagt vissa fältarbeten, börjat använda vilandebeslut mer konsekvent, infört rutin som skiljer planarbete från samråd och förrättningar, analyserat ekonomin och begränsat åtkomsten för KLM:s handlingar.

Fördjupad beskrivning av ärendet

Lantmäteriet utförde den 12 juni 2025 tillsyn av KLM. Tillsynsbesöket genomfördes inom ramen för Lantmäteriets tillsynsverksamhet enligt 6 § lag (1995:1393) om kommunal lantmäterimyndighet.

Lantmäteriet granskade vid tillsynsbesöket KLM:s organisationstillhörighet, lokaler, personal, förrättnings- och uppdragsverksamhet, registervård, myndighetsservice, ekonomi och räkningsfrågor samt förvaltningsrättslig efterlevnad.

I Lantmäteriets tillsynsskrivelse, daterad 19 februari 2026, framgår att:

Lantmäteriet har följande anmärkningar:

1. Viss personal som utför fältarbete inom ramen för förrättningshandläggningen hör inte organisatoriskt till KLM. Det finns inget uttryckligt lagstöd för KLM att lämna över sådant uppdrag.
2. Kötiden för ofördelade ärenden var fem månader vid tillsynstillfället. KLM bör verka för att minska tiden mellan inkommen ansökan och att första handläggningsåtgärden vidtas med hänvisning till 9 § förvaltningslagen (2017:900) angående enkel, snabb och kostnadseffektiv handläggning.
3. För det fall vilandeförklaring i handläggningen är motiverat enligt 4 kap 39 § fastighetsbildningslagen (1970:988) behöver ett överklagbart beslut meddelas. I annat fall bör KLM driva berört ärende till ett avgörande.

4. Förrättningslantmätare deltar omfattande i planarbeten och det saknas rutin för att hålla rollen som rådgivare/uppdragstagare skild från rollen som samrådspart och ärendansvarig förrättningslantmätare. Detta riskerar att påverka KLM:s objektivitet.
5. KLM finansieras i ökande grad av kommunala anslag vilket riskerar försvaga myndighetens oberoende och objektivitet. Enligt lagstiftningen ska verksamheten i huvudsak bära sina kostnader genom avgifter och myndigheten uppmanas att tydligt redovisa hur anslagsmedel används och vidta åtgärder för att säkerställa ekonomiskt oberoende.
6. Vissa av KLM:s handlingar diarieförs och förvaras i Castor med åtkomst för personal utanför myndigheten. Med beaktande av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) bör KLM se över sina rutiner för diarieföring och förvaring.

Vidtagna åtgärder

1. Tilläggsavtal har upprättats för kart- och mätningssingenjörerna på Kart- och Geodata där man reglerat deras organisationstillhörighet vid medverkan i förrättningshandläggningen.
2. Fältarbeten för vissa ärenden (inom tätort) har börjat lämnas över till Kart- och Geodata innan dessa blir fördelade till en handläggare. Det görs dock redan vissa andra handläggningsåtgärder av KLM innan ärendena blir fördelade.
3. Möjligheten till beslut om vilandeförklaring där det är motiverat har tagits upp i arbetsgruppen och tillämpas redan i högre grad. För ärenden äldre än ett år görs månadsuppföljningar på hur vi effektivt kan driva dessa till avgöranden.
4. En skriftlig rutin har upprättats där det framgår att personal som deltar i planarbeten inte får svara på samråd eller ansvara för lantmäteriförrättningar inom samma plan. Alla skeden där KLM:s personal är involverade i planarbeten antecknas på en lista.
5. Utifrån jämförelser med andra KLM:ers genomsnittliga förrättningskostnader 2024 och 2025 går det inte att dra slutsatsen att förrättningsverksamheten subventioneras. KLM har en hög grad av service och tillgänglighet för kommunens övriga verksamheter och dess medborgare. Ifall en högre grad av ekonomisk oberoende efterfrågas behöver KLM antingen fokusera mer på förrättningshandläggningen och/eller börja med mer interndebitering.
6. KLM diarieför inte längre under ärendetyp BN i Castor utan har fått en egen ärendetyp (KLM) där enbart myndighetens personal har åtkomst.

Eddie Sandin

Förvaltningschef

Underlag

Tillsynsskrivelse (19 februari 2026)

Tillsynsbesök vid Lantmäterimyndigheten i Vänersborg

Den 12 juni år 2025 genomförde Lantmäteriet tillsynsbesök vid lantmäterimyndigheten i Vänersborg (KLM) per videolänk. Tillsynsbesöket genomfördes inom ramen för Lantmäteriets tillsynsverksamhet enligt 6 § lag (1995:1393) om kommunal lantmäterimyndighet (KLM-lagen) och i överensstämmelse med en på förhand översänd dagordning med instruktioner.

Närvarande vid tillsynsbesöket

Från Lantmäteriet:

Parisa Maleki Nordin och Christoffer-Robin Öunpuu.

Från KLM:

Jesper Bagger Nordberg (samordnare och ansvarig för KLM) och Annelie Baard (ansvarig för budget och personal vid KLM).

Tillsynsskrivelse

Lantmäteriet har nedanstående anmärkningar med anledning av det som framkommit vid tillsynsbesöket och i kompletteringar som därefter inkommit till myndigheten.

Organisationstillhörighet för personal som deltar i förrättningshandläggningen

Den personal som utför fältarbete inom ramen för förrättningshandläggningen vid KLM hör såvitt framgår av de anställningsavtal som Lantmäteriet har tagit del av efter tillsynsbesöket inte till KLM.

Den 13 juni år 2022 meddelade Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) dom i mål nr. 3343-21 (HFD 2022 ref. 24). En kommunal lantmäterimyndighet som är inordnad under en kommunal nämnd är enligt den förutnämnda domen en myndighet i den mening som avses i 2 kap. tryckfrihetsförordningen (TF). I förarbeten till TF framgår att begreppet myndighet har samma betydelse som i regeringsformen (prop. 1973:90 s. 232 f., se även prop. 1979/80:2 Del A s. 125). Myndighetsgränsen för en kommunal lantmäterimyndighet får därmed anses rättsligt klarlagd.

Den statliga lantmäterimyndigheten har med stöd av 4 kap. 34 a § fastighetsbildningslagen (1970:988) (FBL) rätt att uppdra åt en annan myndighet med kompetens inom lantmäteriområdet att utföra åtgärder enligt 4 kap. 25 § första stycket, 27 och 28 §§ FBL. Enligt förarbeten till 4 kap. 34 a § FBL bör lantmäterimyndighetens uppdrag till kommunen innebära att den kommunalt anställda personalen betraktas som inhyrd till lantmäterimyndigheten (SOU 1995:54 s. 110). Det finns inget uttryckligt stöd för KLM att lämna sådant uppdrag till annan myndighet (kommunen).

KLM erinras därutöver om kravet enligt 2 § 4 KLM-lagen att minst två tjänstemän inom myndigheten ska ha den kompetens och erfarenhet som krävs för att handlägga förrättningar, innefattande utförande av fältarbete.

Lantmäteriet har erfarenhet av att frågan om organisationstillhörighet regleras i anställningsbeviset för den personal som utför fältarbete eller kartarbete för KLM och anser att detta är godtagbart (d.v.s. att personalen är anställd av KLM vid sin medverkan i förrättningshandläggningen).

Kötider och användningen av s.k. "ofördelad pott"

Enligt statistik som redovisats för Lantmäteriet vid tillsynsbesöket uppgår kötiden (d.v.s. tiden från det att en ansökan inkommit fram till dess att ärendet fördelas till en förrättningslantmätare) för inkomna ärenden till fem månader.

Ett ärende ska enligt 9 § förvaltningslagen (2017:900) (FL) handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. När ett ärende inletts hos en myndighet ankommer det på myndigheten att driva ärendet till ett avgörande. Det innebär bl.a. att ärendet ska avslutas med någon form av beslut inom rimlig tid. Vad som kan anses rimligt i det enskilda fallet avgörs utifrån ärendets beskaffenhet. Kravet på skyndsamhet innebär att KLM, när en ansökan inkommit, snarast ska inleda processen med att driva ärendet framåt.

KLM bör verka för att minska tiden från det att en ansökan inkommit fram tills det att den första handläggningsåtgärden vidtas. I sitt arbete för att förkorta kötiden kan KLM använda andra personalkategorier än förrättningslantmätare för att motverka passivitet och omotiverad kötid avseende ofördelade lantmåteriförrättningar.

Vilandeförklaring av lantmåteriförrättningar

Ansökan i lantmåteriförrättningen O237562 inkom till KLM den 28 april år 2023. KLM har enligt uppgift som lämnats till Lantmäteriet vid tillsynsbesöket inte haft möjlighet att driva ärendet framåt med anledning av att ett beslut om bygglov erfordras. KLM har dock inte meddelat något beslut om vilandeförklaring.

Bestämmelsen i 4 kap. 39 § första stycket fastighetsbildningslagen (1970:988) (FBL) bygger på den outtalade tanken att en lantmåteriförrättning normalt ska handläggas utan att lantmäterimyndigheten avvaktar avgörandet av frågor som är föremål för

prövning i annan ordning. Det förutsätts alltså att prövningen i lantmåteriförrättningen ska ske utifrån befintliga förhållanden och att lantmåteriförrättningen ska handläggas utan onödigt dröjsmål. Lantmåteriförrättningen ska därmed avslutas eller ställas in, beroende på förhållandena. Handläggningen ska i princip ske utan andra uppskov än sådana som föranleds av uppgiftens beskaffenhet, årstiden eller arbetsförhållanden m.m. Det är under vissa förutsättningar möjligt för lantmåterimyndigheten att göra uppskov eller avbrott i förrättningshandläggningen i syfte att avvakta utgången av en prövning som sker i annan ordning och som är av synnerlig vikt för fastighetsbildningen. Beslut om vilandeförklaring får överklagas med stöd av 15 kap. 4 § FBL. Det är med hänsyn till bestämmelsen i 9 § FL viktigt att en vilandeförklaring kommer till uttryck genom ett formligt beslut och att berörda sakägare underrättas om beslutet och hur det kan överklagas (JO 2937- 2008). För det fall att uppskov eller avbrott i handläggningen av lantmåteriförrättningar motiveras med hänvisning till 4 kap. 39 § FBL bör KLM alltså i fortsättningen se till att ett överklagbart beslut meddelas. I annat fall bör KLM driva ärendet till ett avgörande.

Förrättningslantmätarnas medverkan i planprocessen

KLM:s medverkan i planprocessen är uppenbart mer extensiv än den samrådsskyldighet som följer av 5 kap. 15 och 22 a §§ plan- och bygglagen (2010:900). Det kan vara samma person som har medverkat i detaljplanprocessen som senare fullgör den förutnämnda samrådsskyldigheten och utför lantmåteriförrättningar inom planområdet.

Lantmäteriet bedömer att det inte är osannolikt att den förrättningslantmätare som medverkar i planprocessen bildar sig en uppfattning om hur genomförandefrågorna ska hanteras av KLM i en efterkommande förrättningsprocess och därmed har svårt att agera förutsättningslöst och objektivt. Förrättningslantmätaren riskerar även att känna sig bunden till överväganden, beslut och uttalanden i planprocessen. Lantmäteriet uppmanar därför KLM att utforma rutiner kring ärendefördelningen som säkerställer att det inte uppkommer situationer som riskerar att skada allmänhetens tilltro till att överväganden och beslut inom förrättningsverksamheten sker med hög integritet. Det är viktigt att rollen som rådgivare och/eller uppdragstagare hålls skild från rollen som samrådspart och ärendansvarig förrättningslantmätare.

Lantmåterimyndighetens oberoende ställning i den kommunala organisationen

KLM:s verksamhet finansieras till betydande del genom kommunala anslagsmedel och den del av KLM:s intäkter som utgörs av anslagsmedel har ökat över tid (Lantmäteriet har beräknat att andelen uppgår till 30 % år 2021, 32 % år 2022 samt 36 % år 2023 och 2024 – uppgifterna har avrundats till närmaste heltal).

En lantmäterimyndighets rätt att ut avgifter för handläggningen av lantmåteriförrättningar och vissa andra ärenden regleras i bestämmelser i förordningen (1995:1359) om avgifter vid lantmåteriförrättningar. Avgiftssättningen inom förrättningsverksamheten utgår från en princip om full kostnadstäckning. Det innebär att lantmäterimyndigheten får behålla avgiftsintäkterna från verksamheten för att finansiera kostnaderna för samma verksamhet och att intäkterna, räknat över några års tid, ska täcka kostnaderna (s. 435 SOU 2025:98).

En kommun ska enligt 2 § 3 KLM-lagen visa att den kommunala lantmäterimyndigheten kommer att få en för ändamålet lämplig organisation och en verksamhet som kan beräknas få tillräcklig omfattning för att nödvändig kompetens ska kunna upprätthållas. Av förarbetena till bestämmelsen framgår att avsikten med villkoret är att säkerställa att myndighetens oberoende ställning inte kan ifrågasättas och att myndighetens bemanning inte ska bli alltför liten (prop. 1995/96:78 s. 73). I förarbetena anges även att frågan om arbetsuppgifterna för den kommunala lantmäterimyndigheten är nära knuten till frågan om myndighetens inplacering i den kommunala organisationen. Den kommunala lantmäterimyndigheten måste vara fristående från kommunens politiska ledning. Det förutnämnda tillståndsvillkoret är därmed ägnat att säkerställa att myndigheten inte i sin verksamhet utsätts för politiska påtryckningar samt att den uppfattas som opartisk i förhållande till kommunen (a. prop. s. 49 ff.).

Bestämmelsen i 1 kap. 9 § regeringsformen om att domstolar, förvaltningsmyndigheter och andra som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter i sin verksamhet ska beakta allas likhet inför lagen samt iakttä saklighet och opartiskhet ger ett specifikt uttryck för objektivitetsprincipen. Bestämmelsen omfattar inte bara hur en sak rent faktiskt har handlagts och vilka verkliga skäl som ligger bakom ett beslut eller annat handlande från en myndighet, utan även hur myndighetens agerande har uppfattats är av betydelse. Det räcker att det förekommer rent objektiva invändningar mot en myndighets agerande för att det kan anses strida mot objektivitetsprincipen. Redan risken för att andra kan uppfatta att saklighet och opartiskhet inte iakttas är alltså tillräckligt för att handlandet kan anses strida mot grundlagens krav (JO 2019/20 s. 58).

Lantmäteriet bedömer att det förhållande att KLM till betydande del finansieras genom kommunala anslagsmedel innebär att dess självständighet i vissa fall skulle kunna ifrågasättas på objektiv grund. Det rör sig inte om rent tillfälliga förhållanden och har inte framgått vilket ändamål det ekonomiska tillskott som tillförts myndigheten är avsett att tillgodose. Det kan inte uteslutas att förrättningsverksamheten hos KLM finansieras på annat sätt än genom avgiftsintäkter enligt den princip om full kostnadstäckning som är av väsentlig betydelse för att säkerställa att KLM kan upprätthålla en oberoende ställning inom kommunen. Lantmäteriet uppmanar därför KLM att framledes transparent redovisa hur de medel som kommunen tillför myndigheten används och – för de fall att

förrättningsverksamheten finansieras på annat sätt än genom avgiftsintäkter – vidta åtgärder för att säkerställa att myndigheten får en ekonomiskt oberoende ställning i förhållande till kommunen.

Myndighetens sekretessgränser m.m.

KLM diarieför, förvarar och arkiverar vissa av myndighetens handlingar i förvaltningsdiariet Castor. Utöver KLM har administrativ personal vid Miljö- och byggnadsförvaltningen åtkomst till KLM:s handlingar i Castor.

En uppgift för vilken sekretess gäller får enligt 8 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (OSL) inte röjas för enskilda eller för andra myndigheter, om inte annat följer av lagen eller förordning som lagen hänvisar till.

I arkivlagen (1990:782), (ArkivL) ges bestämmelser om myndigheternas och vissa andra organs arkiv. Enligt 4 § ArkivL ska varje myndighet svara för vården av sitt arkiv, om inte en arkivmyndighet med stöd av 9 § har övertagit detta ansvar. I arkivvården enligt 6 § 3 samma lag ingår att myndigheten ska skydda arkivet mot förstörelse, skada, tillgrepp och obehörig åtkomst.

Den 13 juni år 2022 meddelade HFD dom i mål nr. 3343-21 (HFD 2022 ref. 24). En kommunal lantmäterimyndighet som är inordnad under en kommunal nämnd är enligt den förutnämnda domen en myndighet i den mening som avses i 2 kap. TF. I förarbeten till TF framgår att begreppet myndighet har samma betydelse som i regeringsformen (prop. 1973:90 s. 232 f., se även prop. 1979/80:2 del A s. 125). Myndighetsgränsen för en kommunal lantmäterimyndighet får därmed anses rättsligt klarlagd.

KLM:s nuvarande rutiner för diarieföring, förvaring och arkivering medför att handlingar som hör till KLM görs tillgängliga för personal utanför myndigheten. Lantmäteriet uppmanar därför KLM att se över sina rutiner med beaktande av bestämmelserna i OSL och ArkivL.

Tillsynsärendets avslutande

Lantmäteriet avslutar tillsynsärendet med de anmärkningar som finns antecknade i denna tillsynsskrivelse.

För Lantmäteriet



Christoffer-Robin Öunpuu
Jurist

OM PERSONUPPGIFTER

Läs hur Lantmäteriet hanterar dina personuppgifter på vår webbplats www.lantmateriet.se/personuppgifter, eller genom att kontakta kundcenter på 0771-63 63 63 eller kundcenter@lm.se.