

2020-05-11

Plats och tid	Skräddaren och via länk (Lifesize) kl. 08:30-12:35	Paragrafer	§§118-141
Beslutande	Karl-Johan Karlsson (C) (ordförande) Bo Olsson (S) (vice ordförande) Lars Larsson (S) Karin Schagerlind (M) (via länk) Thorsten Larsson (M) Lars Bolminger (L) (via länk) Björn Källhult (KD) Christian Wiberg (MP) Lennart Pettersson (S) (via länk) Mats Bjelkemyr (SD) §§119-141 ersätter Boris Jernskiegge (SD) Daniél Nordh (C) John Hedlund (V) (via länk) ersätter Gabriel Munter (V) Cecilia Wihlborg (S) ersätter Thomas Olofsson (S)		
Övriga deltagare	Cecilia Knutsson (Förvaltningschef) Peter Porss (Nämndsekreterare) Louice Norén (Utredare) §123 Aila Hirvonen Bremefors (Plan- och bygglovchef) §118, §§120-122, §§124-141 Louice Norén (Utredare) §§124-126 John Eriksson (Avdelningschef) §122		
Utses att justera	Bo Olsson (S)		
Justeringens plats och tid	Protokollet justeras digitalt.		
Sekreterare	Peter Porss		
Ordförande	Karl-Johan Karlsson (C)		
Justerande	Bo Olsson (S)		

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits på Alingsås kommuns digitala anslagstavla.

Organ	Samhällsbyggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	2020-05-11		
Datum för anslags uppsättande	2020-05-22	Datum för anslags nedtagande	2020-06-13
Förvaringsplats för protokollet	Samhällsbyggnadskontoret		

2020-05-11

- § 118 Information
- § 119 Ekonomiuppföljning
- § 120 Representant till Göta älvs vattenvårdsförbund
- § 121 Uppgiftsfördelning av arbetsmiljöuppgifter inom samhällsbyggnadskontoret
- § 122 Ombyggnation Nolhaga reningsverk
- § 123 Remiss - Trafikstrategi
- § 124 Remiss - Trafikförsörjningsprogram 2021-2025
- § 125 Remiss - Målbild Tåg 2028
- § 126 Remiss - Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken
- § 127 Korpen 4, påbörjat utan startbesked samt ibruktagande utan slutbesked (2018-0624)
- § 128 Korpen 4, påbörjat utan startbesked samt ibruktagande utan slutbesked (2018-0625)
- § 129 Bagaren 6, bygglov uppsättning av plank (2019-0391)
- § 130 Fruktkorgen 17, Anmälan nybyggnad av komplementbostadshus (2020-0183)
- § 131 Färgaren 5, rivningslov rivning av komplementbyggnad (2019-0449)
- § 132 Gräfsnäs 1:75, bygglov (2019-0822)
- § 133 Gröneslätt 1:18, bygglov (2020-0092)
- § 134 Hemsjö 1:32, bygglov nybyggnad av lagerbyggnad (2020-0051)
- § 135 Ingared 4:99, bygglov (2020-0046)
- § 136 Mjönäs 1:15, bygglov (2019-0462)
- § 137 Parkudden 3, bygglov för nybyggnad av enbostadshus (2018-0835)
- § 138 Rättaregården 4, marklov (2019-0553)
- § 139 Trumman 6, bygglov (2020-0157)
- § 140 Delegerade beslut 2020
- § 141 Meddelanden 2020

2020-05-11

§ 118

Information

Bygglovsstatistik:

- Aila presenterar bygglovsstatistik

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 119 2020.035 SBN

Ekonomiuppföljning

Ärendebeskrivning

Enligt Alingsås kommuns styrmodell ska löpande uppföljning ske av nämndens ekonomi. Ekonomiska tabeller med förklaringar till större avvikelser presenteras i bifogad bilaga.

Under rådande omständigheter, då spridningen av Covid-19 påverkar samhället, så finns det stora osäkerheter i de ekonomiska prognoserna.

Förvaltningens yttrande

Samhällsbyggnadsnämndens skattefinansierade verksamheter prognosticerar i dagsläget ett nollresultat. Både positiva och negativa avvikelser påverkar det förväntade resultatet. Investeringsutfallet förväntas också bli i linje med budget totalt sett.

Avfallsverksamheten prognosticerar inte heller någon avvikelse mot resultatbudgeten på sista raden. Investeringsutfallet blir dock lägre än budgeterat eftersom det i dagsläget inte finns behov av att köpa in något nytt fordon.

Totalt prognosticerar VA-verksamheten i dagsläget en negativ avvikelse mot budget på -214 tkr som - om den realiseras - kommer att påverka kommunens totala resultat. Detta förklaras av lägre intäkter såväl från brukningsavgifter från industrier som från anläggningsavgifter. Samtidigt prognosticeras verksamhetens kostnader i nuläget totalt bli lägre, främst på grund av lägre personalkostnader, men detta kompenserar inte fullt ut det förväntade intäktsbortfallet. Prognosen har förbättrats mot april uppföljning.

Årets VA-investeringar prognosticeras till 94 300 tkr, vilket är 26 390 tkr under budgeterad nivå. Flera större avvikelser förekommer på projektnivå på grund av förskjutningar i projektens tidplaner, men huvudsakligen orsakas denna avvikelse av förseningar i projektet för ombyggnad av ARV Nolhaga.

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner den fördjupade ekonomiska uppföljningen.

Expedieras till

KS

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 120 2020.246 SBN

Representant till Göta älvs vattenvårdsförbund**Ärendebeskrivning**

Göta älvs vattenvårdsförbund är ett samarbetsorgan för intressenter inom Göta älvs avrinningsområde. Hit hör också Säveån. Förbundets främsta uppgift är att samordna och genomföra kontroll av vattenstatus i de ingående vattensystemen, för Alingsås del främst Säveån, Mellbyån, Anten och Mjörn.

Förvaltningens yttrande

Thorsten Larsson (M) har tidigare varit Alingsås kommuns representant, och nu är det dags att välja representant för kommande år.

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden utser Thorsten Larsson (M) till Alingsås kommuns representant i Göta älvs vattenvårdsförbund.

Expedieras till

Monica Dahlberg, Göteborgsregionen (GR)

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 121 2020.077 SBN

Uppgiftsfördelning av arbetsmiljöuppgifter inom samhällsbyggnadskontoret

Ärendebeskrivning

Huvudansvaret för arbetsmiljön vilar på arbetsgivaren. Det är arbetsgivarens ansvar att bedriva ett aktivt och praktiskt arbetsmiljöarbete. Arbetsgivarens yttersta företrädare är kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige har fördelat arbetsmiljöuppgifter till nämnden i dess reglemente. Nämnden har därmed det övergripande ansvaret för att det finns ett fungerande arbetsmiljöarbete på förvaltningen.

Det gemensamma reglementet för styrelsen och nämnder, antaget av kommunfullmäktige den 21 november 2018, § 197, gäller från och med den 1 januari 2019. I detta anges att styrelsen/nämnden är anställningsmyndighet för personal vid dess förvaltning, med undantag för förvaltningschef som anställs av kommunstyrelsen. Styrelsen/nämnden har hand om personalfrågor, inklusive arbetsmiljöfrågor, inom sitt verksamhetsområde med undantag av de frågor som anges i 10 § i kommunstyrelsens reglemente.

Mot bakgrund av detta ska nämnden dels fatta beslut om att ge förvaltningschefen uppgifter i arbetsmiljöarbetet, dels ska nämndordförande fördela arbetsmiljöuppgifter till förvaltningschefen. Fördelningen sker genom att ordförande och förvaltningschef undertecknar uppgiftsfördelningen. Förvaltningen fördelar i sin tur skriftligen arbetsmiljöuppgifter så långt ut i förvaltningen som är lämpligt.

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att ge förvaltningschefen, Fredrik Linusson från och med 1 juni 2020, uppgifter i det systematiska arbetsmiljöarbetet med rätt för att delegera arbetsmiljöuppgifter så långt ut i förvaltningen som är lämpligt.

Nämndens ordförande fördelar arbetsmiljöuppgifter till förvaltningschefen genom att ordförande och förvaltningschef undertecknar uppgiftsfördelningen i dokumentet "Fördelning av arbetsmiljöuppgifter nämnd till förvaltningschef".

Expedieras till

SBK förvaltningschef

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 122 2019.265 SBN

Ombyggnation Nolhaga reningsverk

Ärendebeskrivning

Till följd av mycket stora renoverings- modernisering och utbyggnadsbehov vid Nolhaga reningsverk skapades projektet Ombyggnation Nolhaga. Projektet godkändes genom ett inriktningsbeslut i SBN, juni 2019 (§ 82 2019.265 SBN). Kommunfullmäktige godkände senare under hösten 2019 projektet genom att räkna in det i sin budget (§ 220 2019.006 KS).

Förvaltningens yttrande

För att projektet ska kunna drivas effektivt och till rätt resultat så behöver kommunen specificera sina mål, ramar och prioriteringar för projektet samt vilka krav kommunen har på genomförandet.

Förslag till detta finns i Projektdirektiv – Ombyggnation Nolhaga reningsverk.

Projektdirektivet är projektägarens (Kretsloppsavdelningens) instruktion till projektledaren och projektet. Dokument beskriver vad projektet ska leverera samt vilka ramar som gäller för projektet. Ett godkänt projektdirektiv i Samhällsbyggnadsnämnden önskas innan Kretsloppsavdelning går vidare med beställningar inom projektet.

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner Projektdirektiv - ombyggnation av Nolhaga reningsverk.

Expedieras till

KSAu

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 123 2020.166 SBN

Remiss - Trafikstrategi

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden har mottagit Förslag till Trafikstrategi (2019.745 KS) på remiss enligt kommunstyrelsens beslut från den 9 december 2019. Remissvar ska lämnas till kommunstyrelsen senast den 11 maj 2020.

Kommunfullmäktige gav i Flerårsstrategi 2018-2020 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en övergripande strategisk trafikplan. Avsikten var att fördjupa och förtydliga kommunens vilja kring strategiskt viktiga trafikfrågor och åtgärder som medverkar till önskad samhällsutveckling. Dokumentet ska även beskriva hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kommunledningskontoret har tagit fram ett förslag till trafikstrategi med utgångspunkten att erhålla ett kortfattat, kärnfullt och lättillgängligt dokument som kompletterar övriga styrande dokument. Förslaget innefattar mål inom tre områden; Stadsmiljö, Mobilitet och Utveckling samt ett antal tillhörande fokusområden och aktiviteter.

Förvaltningens yttrande

Samhällsbyggnadskontoret ser positivt på att en trafikstrategi för Alingsås kommun har tagits fram och att dokumentet i sig är kort, koncist och enkelt att överblicka. Vi ser även positivt på att den övergripande synen på mobilitet i stort inkluderas. Vår bedömning är dock att strategin är något för generellt hållen i vissa delar och vi ser ett behov av ytterligare förtydliganden för att den ska få en fullgod funktion som vägvisare för hur kommunen fortsatt ska arbeta med frågorna inom trafikområdet. Ställningstaganden på vissa viktiga områden inom trafik och mobilitet nämns endast på en mycket generell nivå eller saknas helt, vilket vi hade önskat en fördjupning kring. Om inte annat bör det förtydligas om och i så fall hur dessa aspekter kommer beaktas på annan strategisk nivå. Det rör till exempel större fokus på oskyddade trafikanter del av gatuutrymmet, tillgänglighet och trafiksäkerhet, jämlikt transportsystem, förhållningssätt vid planering (fyrstegsprincipen; Tänk om, Optimera, Bygg om, Bygg nytt), mobility management (beteendepåverkan och attitydförändring) och godstransporter.

Vi saknar även en bakomliggande analys av förutsättningarna för trafiken i Alingsås kommun idag och vilka framtida utmaningar vi förväntas möta. Exempelvis kan nämnas hur trafik- och transportbehovet påverkas av Alingsås kommuns avlånga geografi med både stad, mindre tätorter och landsbygd samt det geografiska läget i en expansiv region med en stor andel som arbets- och studiependlar såväl ut ur som till kommunen. Hur fördelningen av väghållaransvaret mellan kommunen, Trafikverket, vägföreningar och andra enskilda parter ser ut är också viktigt att beakta. Likaså är Alingsås kommun i en expansionsfas med förväntad ökad befolkningstillväxt och planering av större utbyggnadsområden pågår. Antalet individer i åldersgruppen äldre men även barn förväntas öka, vilket påverkar resbehovet på olika sätt. Hur sker samordning av bebyggelse- och trafikplanering samt andra satsningar på resandeområdet i kommunen för att möta denna utveckling? Analysen bör ligga till grund för vilka konkreta mål och aktiviteter för trafiken som Alingsås kommun ställer upp för att nå målbilderna som framgår under de tre angivna områdena Stadsmiljö, Mobilitet och Utveckling.

2020-05-11

Det är viktigt att det tydliggörs att trafikstrategin beaktar samtliga våra tätorter och vår landsbygd samt att tyngdpunkten inte endast ligger på Alingsås stad. Detta för att strategin ska fungera som ett övergripande paraply för hela kommunens trafikutveckling i en hållbar riktning. Vi ser ett behov av att det ytterligare konkretiseras vilka angivna mål, fokusområden och aktiviteter som gäller hela Alingsås kommun respektive vilka som specifikt avser Alingsås stad. Strategin kan upplevas som något otydlig i detta sammanhang vilket kan bidra till missstolkningar. Ett exempel är benämningen "cykelstaden" som ett fokusområde under mål Mobilitet. Detta torde innefatta särskilt Alingsås stad och inte hela den geografiska kommunen. Under samma fokusområde anges sedermera aktiviteter som bör gälla hela kommunen. En av aktiviteterna är även uttryckligen att vi ska arbeta för att bli en av Sveriges tre bästa "cykelkommuner".

Trafikstrategins mål, fokusområden och aktiviteter ska tydligt kopplas till övriga strategiska dokument på såväl högre som lägre nivå, vilket framgår av figuren på sida 5. Vi ser dock gärna att detta tydliggörs ytterligare något i text samt hur strategin är tänkt att synkas till angivna mål och uppdrag i den årliga budgeten (tidigare flerårsstrategin). Det vill säga så det finns en röd tråd genom alla nivåer för mål och åtgärder som berör trafik i olika beslutade dokument.

Vad gäller strukturupplägget kan det ifrågasättas om fokusområdenas respektive aktiviteternas syften bör vara det omvända. Av strategin framgår att "fokusområdenas syfte är att definiera vad som bör prioriteras och vilka aktiviteter som behöver genomföras". För att tydliggöra det fortsatta arbetet med underliggande planer till strategin kan det finnas en poäng att istället utgå från följande: fokusområdena är det kommunen prioriterar i sitt arbete med trafik/mobilitet och aktiviteterna är förslag på övergripande åtgärder som bör utföras för att nå de uppsatta målen. Mer detaljerade åtgärder kan ingå i strategiska dokument på lägre nivå än strategin.

Vi ser att ett antal fokusområdenas och aktiviteters innehåll med fördel kan förklaras ytterligare för att öka förståelsen, både internt och externt, för kommunens trafikstrategiska ståndpunkter. Till exempel vad som i praktiken menas med vissa begrepp såsom trygg, levande, hållbar etc. i olika sammanhang. Flera aktiviteter nämner även åtgärder vid större planer och projekt, vilket kan förtydligas vad det konkret innebär - vad är större och är det specifikt planer och projekt för investering i trafikinfrastruktur eller i samhällsplaneringen överlag (översiktlig- och detaljplanering) som avses?

Under mål Stadsmiljö fokusområde 1 anges två målgrupper; barn och personer med funktionsnedsättning. Barns resande framhävs genom en definierad aktivitet, men det saknas dock aktiviteter på ett tydligt sätt för den andra gruppen. Första aktiviteten anger att relevanta sociala aspekter ska belysas i tidigt skede genom en standardiserad metod. Vi hade gärna sett förslag på exempel på sådan metod för hur det konkret kopplas till att erhålla en trygg, tillgänglig och levande stads- och ortsmiljö. Under samma mål i fokusområde 2 anges att effekterna av kommunens barriärer ska minskas, men det framgår inte med önskad tydlighet vilka dessa barriärer är.

Vi ser gärna även en tydligare koppling till ämnesområdet i texten för fokusområde 4 som rör marknadsföring och allmänna platser. Hur bör kommunen arbeta med dessa frågor ur ett trafikperspektiv? Till exempel kan det poängteras att marknadsföring av Alingsås kommuns

2020-05-11

läge sker utifrån ett ställningstagande om utökat hållbart resande till, från och i kommunen. Det är enkelt att ta sig hit från andra städer med kollektivtrafik samt att de korta avstånden inom tätorter (särskilt Alingsås stad) möjliggör en ökad andel gång och cykelresor. Aktiviteten om att förädla stadsmiljöer och platser kan förslagsvis förtydligas ur ett gångtrafikanterperspektiv och hur vi styr användningen av gator i tätort för att bidra till gemytliga och attraktiva allmänna platser att vistas på.

Vikten av hur kommunen kan bidra till ändrat resebeteende och påverka invånarna till att göra fler hållbara resor, utöver byggnation av gång- och cykelvägar, bör understrykas ytterligare. Satsningar på mobility management-åtgärder kan med fördel lyftas in under målområdet Mobilitet.

Det är viktigt att det tydligt framgår att Alingsås kommun endast kan "verka för" att erhålla ett så effektivt och välutbyggt kollektivtrafiksystem som möjligt, då vi inte har beslutsmandatet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och beslutar om satsningar på utbyggnad, vilka stråk som prioriteras, reseutbud m.m. Kommunen är endast samverkanspart och kan lämna synpunkter, önskemål och lokal kunskap för att bidra till en god utveckling. Kommunens ansvar för hållplatsbyggnationer samt den fysiska planeringen generellt genom planmonopolet och dess påverkan på människors rörelse- och resmönster kan dock framhållas ytterligare. I texten för fokusområde 3 under mål Mobilitet som rör tillgänglighet till hållplatser och större knutpunkter bör kopplingen till kollektivtrafik tydliggöras. Förslagsvis kan det läggas till att Alingsås invånare (och även externa besökare) enkelt ska kunna resa med kollektivtrafiken och på ett säkert sätt kunna gå eller cykla till närmsta hållplats för att ta del av arbete, kultur och aktiviteter osv. Under fokusområde 4 bör även bilden bytas ut då den inte överensstämmer med dagens stadstrafik.

Samhällsbyggnadskontoret ser mycket positivt på att delaktighet för såväl allmänheten som näringslivet framhävs samt att kommunen vågar vara nytänkande. Formuleringen av målet för Utveckling framhåller dock ett mer generellt allmänt arbetssätt som bör genomsyra hela kommunens organisation. Kopplingen till specifikt trafik och mobilitet kan med fördel konkretiseras ytterligare för detta mål med tillhörande fokusområden och aktiviteter. För fokusområde 1 kan det förtydligas att det rör engagemang och delaktighet i det fortsatta arbetet med trafikfrågor, då trafikstrategin redan förväntas vara antagen. Det bör även förtydligas vad vi konkret avser med samverkan i tidiga skeden ur ett trafikperspektiv. "Prova nytt" skulle i praktiken kunna omfatta deltagande i relevanta pilotprojekt och studier för ökat hållbart resande. Det är även viktigt poängtera att satsningar på nya idéer inom trafikområdet endast kan göras med förbehåll om varje enskilt falls ekonomiska och geografiska förutsättningar.

Beslut

Samhällsbyggnadskontorets förslag till yttrande antas och skickas till kommunstyrelsen som samhällsbyggnadsnämndens svar på remissen Förslag till Trafikstrategi.

Expedieras till

KS

2020-05-11

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 124 2020.147 SBN

Remiss -Trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen (VGR) är regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland och ansvarar för att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa övergripande mål och inriktning för den regionala kollektivtrafiken. Revidering av trafikförsörjningsprogrammet sker en gång per mandatperiod. Nuvarande trafikförsörjningsprogram innefattar perioden 2017-2020. Ett förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för år 2021 – 2025 har framarbetats och har nu skickats på remiss till de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR). Remissvar lämnas av DKR senast den 30 september 2020 till Kollektivtrafiknämnden.

Medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR) får möjlighet att lämna synpunkter till GR senast den 30 juni 2020. GR sammanställer därefter kommunernas yttranden via beredning i Kollektivtrafiknätverket. Beslut om gemensamt remissvar tas sedan i DKR den 24-25 september 2020. Fokus på kommunens synpunkter ska utgå från ett övergripande regionalt perspektiv och således inte specifikt från de lokala förutsättningarna.

Inriktningen för framtagandet av det nya trafikförsörjningsprogrammet har varit en mindre revidering av gällande program med fokus på prioritering inom befintliga långsiktiga mål och strategier, att se över målstrukturen och kalibrera målnivåer.

Utöver möjlighet att lämna allmänna synpunkter är följande specifika frågor riktade till de delregionala kollektivtrafikeråden:

1. Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen? Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?
2. Är de övergripande planeringsstrategierna som ligger till grund för utbud av kollektivtrafik tydliga?
3. Är det något område som saknas under genomförande?
4. På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor? Hur kan er organisation bidra till att nå det övergripande målet?
5. På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er verksamhet?

Bilagor till tjänsteskrivelsen:

- Remissbrev trafikförsörjningsprogram
- Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 remissversion
- Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2019 (för information, ingen avstämning sker detta år)

Förvaltningens yttrande

Struktur och övergripande mål

Alingsås kommun ställer sig överlag positiv till förslaget av nytt trafikförsörjningsprogram som har en mycket tydligare struktur än nuvarande program. Mål, indikatorer, planeringsstrategier och genomföranden har tydligare koppling till varandra och sammanställning inför framtida uppföljning såväl som programmet som helhet är mer hanterbart och lättförståeligare än

2020-05-11

tidigare. Nuvarande program med fler nivåer (övergripande mål, delmål, indikatorer med måltal, indikatorer utan måltal/nyckeltal, strategier och prioriterade områden) är mer svåröverskådligt. Det är positivt med färre fokusområden generellt för att tydliggöra regionens prioriteringar inför kommande satsningar samt för att öka möjligheten till måluppfyllelse inom de närmsta fem åren.

Alingsås kommun ställer sig frågande till skälet att endast det övergripande målet är angett för år 2020 respektive 2035. De tre delmålen med underliggande måltal är endast tidsatta till 2025, det vill säga för den aktuella programperioden. I nuvarande program för år 2017-2020 görs en långsiktig utblick till år 2035 för samtliga mål och indikatorer. Vi ser en viktig poäng med att fortsätta på liknande sätt för att visa på den framtida inriktningen av regionens syn på kollektivtrafikens utveckling. I vart fall bör regionen klargöra skälet till varför denna del har tagits ur programmet.

Det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet innefattar inte endast mål för kollektivtrafiken utan det övergripande målet avser att "andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland. Det innebär resor med såväl kollektivtrafik som gång och cykel. Målet är detsamma som i nuvarande program, dock med borttagande av den mer kollektivtrafikfokuserade delen "kollektivtrafikresandet fördubblas". Alingsås kommun ser positivt på att regionen tar ett tydligt helhetsgrepp i frågan om hållbara resor då kollektivtrafikresan ofta startar eller avslutas med andra färdmedel. Förbättringsåtgärder för att nå såväl globalt som nationellt uppsatta mål för hållbar utveckling kräver satsningar på samtliga hållbara färdmedel.

Hur gång och cykel inom ökad andel hållbara resor ska följas upp är dock inte helt klarlagt. Utifrån nuvarande trafikförsörjningsprogram har en årlig uppföljning av andelen cykelresor skett och man har konstaterat att det finns svårigheter i att erhålla tillförlitliga siffror då urvalet är lågt i Kollektivtrafikbarometern. Någon liknande indikator för gång eller cykel finns inte angiven i det nya programmet.

Fysiska åtgärder för förbättrad och utökad andel gång- och cykeltrafik är ett delat ansvar mellan parter på flera nivåer. Kommunen har en viktig del generellt i arbetet med det lokala resandet som gång och cykel i stor utsträckning innebär. Särskilt med kopplingen till kollektivtrafiken, som programmet avser. Måluppfyllelse för hållbara resor i den bemärkelsen påverkas således av kommunernas möjligheter att bland annat investera i förbättrad infrastruktur, vilket är viktigt att beakta. Mobility management-åtgärder (attityd- och beteendeförändringar) och teknisk utveckling för kombinerad mobilitet kan med fördel ske på regional nivå i samarbete med kommuner och andra aktörer.

Det är viktigt poängtera att trafikförsörjningsprogrammet dock även fortsättningsvis med tydlighet bör peka på specifikt kollektivtrafikens utveckling, men med gång och cykel som väsentliga delar i ett "hela resan"-perspektiv. Förslagsvis kan ett övergripande mål om kollektivtrafiken kvarstå som ett tillägg till de angivna målnivåerna för andelen hållbara resor. I förslaget anges det tidigare fördubblingsmålet för kollektivtrafikresor endast som ett måltal under delmål God geografisk tillgänglighet, vilket då inte framhävs på samma sätt som tidigare. Man kan även ifrågasätta om målnivåerna för andel hållbara resor på 42 procent år 2025 respektive 50 procent år 2035 är rimliga eller om de är något lågt satta. Särskilt med hänsyn till att ökningen av procentandelar enligt målen är förhållandevis låg jämfört med dagens nivå som uppgår till 39 procent (år 2018). I programmet poängteras även att andelen

2020-05-11

hållbara resor behöver öka betydligt mer för att uppnå klimatmålen.

För att nå det övergripande målet har tre tänkbara scenarier tagits fram som anger riktningen för var ökningen av hållbara resor kan ske, ur bland annat ett geografiskt perspektiv. Det vore intressant att förtydliga om, och i så fall vilket, av dessa tre scenarier programmet arbetar mot. Beroende på om fokus är på en ökning som är procentuellt lika i hela Västra Götaland, främst i de fem regionala pendlingsnaven eller genom att samtliga bilister byter färd sätt en dag i veckan, bör prioriteringen av olika insatser skilja sig åt.

Delmål och indikatorer

Vi ser positivt på tillägget av "minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) per dag" under första måltalet för delmål God geografisk tillgänglighet. Formuleringen av måltalet innebär att en ökad andel invånarna ska få större tillgång till att resa under olika tider på dagen till närmsta regionalt pendlingsnav och inte endast en miniminivå på en tur- och returreisa per dag. Bedömning av rimligheten i målnivån kan ske först efter att nulägesmätningen är klar.

Tredje måltalet under samma delmål berör ökat antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik. Det bör förtydligas vad som ingår i begreppet stadstrafik för det specifika måltalet för att undvika eventuella missförstånd. Av de mätbara indikatorerna längre fram i dokumentet framgår att stadstrafik endast anges för de fem pendlingsnaven Göteborg/Mölndal/Partille, Borås, Trollhättan/Vänersborg, Uddevalla och Skövde. Det avser således inte de mindre städernas stadstrafik, såsom exempelvis Alingsås. Vad begreppet innefattar kan ha effekt på var satsningar kommer att göras framöver.

De två måltalen under delmål Enkel, trygg och inkluderande avseende andel invånare som anser det vara enkelt (minst 65 procent) respektive tryggt (minst 70 procent) att åka med Västtrafik, är enligt vår mening något lågt satta. Måltalet för ökad trygghet har dessutom sänkts med två procentenheter från 72 procent år 2020 i nuvarande trafikförsörjningsprogram. Även om områdena enkelhet och trygghet är komplexa i sin natur, där flera aspekter (olika samhällsfaktorer m.m.) kan påverka resenärens upplevelse, bör regionen sträva mot högre målnivåer. I vart fall bör en kompletterande text som kommentar till sänkningen av trygghetsmålet tas fram.

Alingsås kommun ställer sig positiv till de angivna måltalen under delmål Låg miljöpåverkan. Procenttalen har höjts något jämfört med nuvarande trafikförsörjningsprogram för både utsläppsnivåer av koldioxid och kollektivtrafikens motoriserade marknadsandelar. Vi ser även positivt på att regionen uttryckligen anger att det krävs en stor satsning på elektrifiering av stads- och tätortstrafik samt av kortare regionbusslinjer. En sådan satsning har effekt på klimatet och miljön på såväl regional som lokal nivå och går i linje med Alingsås kommuns syn på behovet av en stärkt fossilfri kollektivtrafik.

Valet att minska antalet indikatorer och fokusera på relevanta områden bedöms rimligt. Vad gäller specifikt indikatorn pendelparkeringar för bil och cykel är, förutom antalet, val av geografisk placering av stor vikt att beakta. Denna faktor bör tas hänsyn till i det gemensamma strategiska arbetet om pendelparkeringar som Västtrafik driver tillsammans med Göteborgsregionen och representanter från kollektivtrafiknätverket.

Vi uppmärksammar även att i nuvarande trafikförsörjningsprogram finns indikatorer/nyckeltal

2020-05-11

som baseras på punktlighet och förseningar, vilka har lyfts ur det föreslagna programmet. Istället nämns vikten av dessa till viss del främst i samband med större infrastrukturprojekt under beslutad strategi Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille. Punktlighet och förseningar är två av flera viktiga aspekter som kan ha påverkan på valet att resa kollektivt eller inte. Dessa två områden borde därför framhävas ytterligare.

Övergripande planeringsstrategier och prioriteringsområden

Alingsås kommun bedömer det rimligt att första prioritering är på kollektivtrafik i viktiga regionala stråk och pendlingsnav (stadstrafik). Arbets- och studiependlingsresor är ett viktigt fokusområde, särskilt med hänsyn till att insatser med begränsade resurser bör göras där de ger mest nytta för flest individer. Det förs dock inte någon form av diskussion kring synen på framtida utveckling av övrig tätorts- eller landsbygdstrafik i det nya trafikförsörjningsprogrammet. Denna trafik är viktig att beakta för att erhålla en god geografisk tillgänglighet för hela regionens befolkning. Det nämns endast att miniminivåerna enligt Landsbygdsutredningen är uppfyllda sedan år 2016 i hela regionen och att dessa nivåer ska upprätthållas. Det är mycket glädjande besked att grundläggande nivåer är nådda, men det finns en risk att fortsatt utveckling av denna typ av trafik inte tas hänsyn till i tillräckligt stor utsträckning framöver utan bedöms som avklarad. Av Landsbygdsutredningen framgår att riktlinjerna inte ska ses som normerande utan som ett golv (grundläggande miniminivåer). Slutliga utbudet bestäms i relation till efterfrågan. Vi ser därmed vikten av att i vart fall fortsätta framhålla betydelsen av tätorts- och landsbygdstrafiken, ur såväl ett lokalt som regionalt perspektiv.

Vårt att notera i sammanhanget är även väntade demografiska förändringar i samhället. Det faktum att andelen barn och invånare över 80 år i regionen förväntas öka i antal under tidsperioden uppmärksammas i programmet som en del av kollektivtrafikens förutsättningar och utmaningar. Man anger även att trafiken behöver anpassas för dessa åldersgruppers behov. Flertalet resor hos dessa åldersgrupper torde ske på mer kortväga avstånd än längre pendlingssträckor, vilket kan ha effekt på övrig tätorts- och landsbygdstrafik.

Landsbygdsutredningen anges inte heller längre som en beslutad strategi bland övriga fem strategier i trafikförsörjningsprogrammet, även om arbete med bland annat information och integrering av betalfunktioner som har koppling till utredningen förväntas ske. Det vore önskvärt om dessa åtgärder tydligare framgår under genomförande.

Det är positivt att prioriteringsområdena för att nå målen fokuserar på fortsatt arbete med att genomföra övriga tidigare beslutade strategier för tåg, planer/målbilder för de fem regionala pendlingsnaven, kollektivtrafik på jämlika villkor samt för miljö och klimat. Västtågsutredningen som beslutades i regionfullmäktige år 2018 nämns i en rubrik tillsammans med Målbild Tåg 2035. En kort sammanfattande text bör läggas till om utredningens innehåll rörande förutsättningar och kriterier för regionens satsningar på nya tågstationer. För Alingsås kommun är frågan om ny station vid Lövekulle (som inte uppfyllde kriterierna i utredningen) fortfarande aktuell. Det bör även tydligare framgå i texten att Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik har utretts under år 2019. Formuleringen som valts förutsätter att målbilden redan har antagits i sin nu föreslagna form.

Strategierna ovan tillsammans med de fyra övriga angivna områdena hållbara resval, kombinerad mobilitet, samhällsplanering samt forskning och innovation ser även vi som

2020-05-11

viktiga delar för möjlig uppfyllelse av såväl det övergripande målet som delmålen. Vi saknar dock tydligare formuleringar om satsningar på olika typer av mobility management-åtgärder (kampanjer, projekt, information m.m.) för att påverka attityder och resebeteenden. Det kan förslagsvis utgöra en del av området hållbara resval. Exempelvis gör Västtrafik i dagsläget regelbundna satsningar på prova-på-kampanjer, som med fördel kan utvecklas ytterligare. Även arbetet som sker i den regionala kompetens- och projektplattformen Hållbart resande Väst får litet utrymme i programmet och benämns endast som ett kunskapsspridande nätverk för kommunala tjänstemän. Fler åtgärder borde kunna konkretiseras.

Samverkan, roller och ansvar

Alingsås kommun ser positivt på att vikten av ett systematiskt samarbete över organisatoriska gränser poängteras vid ett flertal tillfällen i programmet. Det krävs samverkan mellan flera inblandade aktörer och ett samförstånd kring parternas olika processer och förutsättningar, för att vi tillsammans ska kunna uppnå målen för såväl kollektivtrafiken som det större greppet hållbara resor.

Vi saknar ett tydliggörande av kommunernas roll som samverkanspart till Västtrafik i programmet. Utöver kommunernas planmonopol och befogenheter som rör infrastrukturella frågor och väghållning, bör det med ökad tydlighet än vad som anges framgå att kommunerna i stor utsträckning bidrar med synpunkter och kunskap om lokala förutsättningar och behov samt om andra faktorer som kan ha påverkan på kollektivtrafikens utveckling.

Ytterligare diskussion av hur samverkan kan förtydligas och utvecklas, behandlas i yttrandet för remissen Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Övriga synpunkter

Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet fortsätter uppmärksamma det stora behovet av investeringar i infrastruktur som finns för såväl järnväg som väg i Västra Götaland. Effektiviseringar och prioriteringar på trafikområdet är en del av lösningen för en utökad kollektivtrafik, men kapaciteten begränsas även av befintlig infrastruktur. Då fokus i stor utsträckning ligger på utökad tågtrafik är det bekymmersamt att flera större investeringsbehov på järnväg saknar finansiering. Likaså är det positivt att behov av styrmedel och breddad finansiering från nationell nivå uppmärksammas tydligt för att resandet i Västra Götaland och i Sverige överlag ska kunna ställas om till mer hållbara alternativ.

Alingsås kommun ser om möjligt att kommunernas separata yttranden läggs som bilagor till DKR:s remissvar till Kollektivtrafiknämnden.

Beslut

Samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

2020-05-11

Expedieras till

Anna Gustafsson, Göteborgsregionen (anna.gustafsson@goteborgsregionen.se)

Kommunstyrelsen för kännedom

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 125 2020.148 SBN

Remiss - Målbild Tåg 2028

Ärendebeskrivning

Delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) har fått utredning Målbild Tåg 2028 på remiss från Västra Götalandsregionen (VGR). Remissvar lämnas av DKR senast den 30 september 2020 till Kollektivtrafiknämnden. Medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR) får möjlighet att lämna synpunkter till GR senast den 30 juni 2020. GR sammanställer kommunernas yttranden via beredning i kollektivtrafikenätverket. Beslut om gemensamt remissvar tas sedan i DKR den 24-25 september 2020.

Målbild Tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland antogs av regionfullmäktige i juni 2013 och ingår som en av flera strategier under regionens trafikförsörjningsprogram (finns att läsa på VGR:s webbsida). Aktuell utredning Målbild Tåg 2028 utgår från Målbild Tåg 2035 med fokus på delmål till år 2028.

Målbild Tåg 2028 syftar till att konkretisera en viljeriktning i utvecklingen för tågtrafiken och storregionala busstrafiken för att nå uppsatt resandemål om att tredubbla tågresandet från 2006 till år 2035 samt att öka attraktiviteten i det storregionala kollektivtrafiksystemet. I fokus står föreslagna trafikförändringar med utgångspunkt i dagens infrastruktur, redan beslutade åtgärder under den aktuella tidsperioden samt vissa mindre trimningsåtgärder som understiger 100 miljoner kronor. Utredningen beskriver ett huvudalternativ som är presenterat utifrån bästa alternativ för varje prioriterat stråk sett till antal resande, ekonomi och genomförbarhet. Prioriteringar och avvägningar har gjorts för att nå hög regional måluppfyllelse utifrån givna förutsättningar.

Genomförandet för att nå målbilden är därefter beroende av årliga budgetförutsättningar och avvägningar gentemot andra angelägna åtgärder för att nå målen i det övergripande trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken.

Utöver möjlighet att lämna allmänna synpunkter är följande specifika frågor riktade till de delregionala kollektivtrafikeråden:

- Hur ser kollektivtrafikeråden på de avvägningar som föreslås för att uppnå regional nytta, med ökat resande och potential för överflyttning till ökad andel hållbart resande?
- Hur bedömer kollektivtrafikeråden att utredningens förslag ligger i linje med samhällsutvecklingen i de olika stråken? Hur ser kommunalförbunden på potentialen att stärka utvecklingen för tågresandet ytterligare genom den kommunala planeringen.

Bilagor till tjänsteskrivelsen:

- Följebrev – Målbild Tåg 2028 inkl. storregional busstrafik
- Målbild Tåg 2028 – Huvudrapport

Mer information om olika utredningsalternativ för stråken finns att läsa i rapporten *Målbild tåg 2028* – underlagsrapport som finns tillgänglig på VGR:s webbsida.

2020-05-11

Förvaltningens yttrande

Alingsås kommun är i en expansionsfas, likt flertalet andra kommuner inom Göteborgsregionen. Framtidsprognosen visar på ökad befolkningstillväxt inom kommunen, vilket bidrar till behovet av planering av större byggnationer av bostäder och verksamheter i utbyggnadsområden främst i Alingsås stad. Alingsås kommuns översiktsplan utgår från principen om förtätning i kollektivtrafiknära lägen längs prioriterat stråk (Västra stambanan) och i största möjliga mån med gång- eller cykelavstånd till Alingsås station (inom 4 km från stationen) för att öka andelen hållbara resor. Pågående arbete med framtagande av planprogram för fortsatt utbyggnad av stadsdelen Stadsskogen samt eventuell byggnation vid Mjörnstranden visar tydligt på satsningar som ligger i linje med ovanstående. Även viss byggnation sker i tätorter söderut längs Västra stambanan, bland annat i Ingared. Dessa utbyggnader, tillsammans med bland annat eventuell framtida utveckling av området Rothoffskärr i Alingsås stads södra utkant, kan bidra till ökat resandeunderlag för att stärka såväl den lokala och regionala busstrafiken som tågutvecklingen på Västra stambanan ytterligare. Vi ser även redan i dagsläget behov av ytterligare satsningar i tågtrafikutbudet för att binda samman och utveckla arbetsregionen ytterligare via stråket söderut mot Göteborg men även norröver mot Herrljunga och Skövde.

Målbild Tåg 2028 utgår från modellen om en regional trafikering byggt utifrån ett välutvecklat nätverk med knutpunktsupplägg och takttrafik, det vill säga passning mellan turer vid centrala bytespunkter och med fasta minuttal mellan turlerna. Fokus är på de utpekade stråken i trafikförsörjningsprogrammet, där bland annat Västra stambanan är ett mycket viktigt och hårt belastat stråk med begränsad kapacitet i dagsläget. Alingsås kommun ser positivt på grundupplägget för trafikering i regionen generellt och de effekter på resandeökning som utredningen pekar på. Ett system med tydliga satsningar på knutpunkter för byten mellan regionens tågbanor och styva tidtabeller gör det enkelt att förstå och att kommunicera till resenärerna. Dock är det ytterst viktigt poängtera, vilket utredningen endast kort nämner, att systemet inte tillåter snabba förändringar eller anpassningar när satsningarna väl är genomförda. Regionen förbinder sig således att följa ett system som även behöver utvecklas i övriga delar av landet för att det som helhet ska fungera optimalt för samtliga typer av tågtrafik, såväl regionalt som nationellt och för både person- och godstransporter.

Förslaget för specifikt Västra stambanan bygger på att två befintliga pendelstationer tas ur bruk längs med sträckan Göteborg – Alingsås för att på så sätt öka kapaciteten. Alingsås kommun har sedan många år förespråkat ytterligare en pendeltågsstation i Lövekulle/Stadsskogen. Med hänsyn till den planerade utbyggnaden enligt ovan är en ny pendelstation i området en viktig pusselbit för den framtida utvecklingen av Alingsås stad och för möjligheten att få fler att välja tåget för sina pendlings- och andra regionala resor. Planer för en ny station i Lövekulle är därmed fortfarande högst aktuella i Alingsås kommun. En station i Lövekulle är i dagsläget inte prioriterad enligt Västtågsutredningen (komplettering till Målbild Tåg 2035 med nya stationer) som antogs av regionfullmäktige 2018-10-09. Det finns även ett stort antal föreslagna stationslägen i andra kommuner som i dagsläget inte är prioriterade enligt Västtågsutredningen. Om förutsättningarna förändras framöver kan dock stationslägen behöva omprövas. Detta förs dock ingen diskussion om i aktuell utredning Målbild Tåg 2028. Om exempelvis ökat resandeunderlag erhålls i samband med lokal utbyggnad av bostadsområden och/eller utbyggnad av ytterligare spår på Västra stambanan mellan Alingsås och Göteborg sker, bör Lövekulle station beaktas på nytt. Det kan således få konsekvenser för det nu föreslagna upplägget av tågtrafiken i ett senare skede.

2020-05-11

Alingsås kommun bedömer att förslaget för specifikt Västra stambanan är en rimlig kompromiss för att uppnå största möjliga nytta utifrån befintlig kapacitet i stråket. Även om utredningen fokuserar på trafikering utifrån befintliga förutsättningar och mindre trimningsåtgärder, är det dock av yttersta vikt att regionen tydligt betonar det stora behovet av infrastrukturutbyggnader. Detta för att vi ska kunna erhålla den tågtrafik som behövs för att nå uppsatta mål. Föreslagen trafikering är inte tillräcklig ur ett längre perspektiv. Byggnation av ny järnväg på stråket mellan Göteborg och Borås har i dagsläget första prioritet inom Västra Götalandsregionen, därefter har utbyggnad av Västra stambanan angivits. Med hänsyn till att sträckan mellan Alingsås och Göteborg är ett av Sveriges hårdast belastade dubbelspår med omfattande person- och godstrafik, vill Alingsås kommun poängtera vikten av att regionen även fortsättningsvis står fast vid och arbetar utifrån beslutad prioriteringsordning för infrastrukturutbyggnad.

Alingsås kommun ser mycket positivt på att förslaget ger utökad tågtrafik från Alingsås med upp till 7 avgångar/h jämfört med dagens 4 avgångar/h. Behovet finns av såväl fler avgångar som minskad restid. Vi ser särskilt positivt på föreslagna förbättringar på sträckan Alingsås – Göteborg; kvartstrafik i maxtimmen mellan Alingsås – Göteborg (dock fortsatt halvtimmestrafik för Västra Bodarne station och Norsesund station), satsningen på kortare restider via snabbpendeltåg med färre stationer och att såväl regiontåg som snabbare regionexpressståg gör uppehåll i Alingsås. Det finns idag ett högt tryck på befintliga tåg för utpendling till Göteborg från Alingsås men pendling sker även i relativt hög grad omvärd sträcka. Särskilt pendling med "snabbtågen". Den föreslagna trafikeringen skulle sannolikt förbättra situationen för såväl befintliga som framtida pendlare. Idag avgår dessutom bland annat pendeltågen vid olika tidpunkter vilket försvårar för mer sällanresenärer. Med förslaget erhålls tydligare tidtabell med fasta minuttal. Även högre turutbud för samtliga stationer norrut mellan Alingsås – Töreboda och förbättrade bytestider mellan tåg via anslutande järnvägar i knutpunkterna Herrljunga och Falköping, ger Alingsås resenärer ytterligare förbättrade resmöjligheter inom regionen.

Sammankopplingen mellan olika pendeltågslinjer via Västlänken ger än större möjligheter till ökat kollektivt resande. Potentialen för sådan koppling mellan linjer bör betonas mer i rapporten och utredas ytterligare då det idag är stora "bytesstraff" i centrala Göteborg. Förslagsvis sammanbinds pendeltågstrafiken mellan Alingsås och Mölndal (i likhet med kartan på sid 37) eller hela vägen till Kungsbacka, vilket i praktiken skapar mycket attraktiva resor med godtagbara restider mellan stationer som idag inte är sammanlänkade.

Hur upplägget förhåller sig till framtida behov för nationell fjärrtrafik och godstrafik framgår inte särskilt utförligt av utredningen. För Västra Stambanans del anges endast att det ska finnas plats för 1- 2 godståg och 3 fjärrtåg per timme utöver angivna tåg i förslaget. Av förståeliga skäl görs avgränsningen till den regionala trafiken, men vi saknar en kort analys av förutsättningar och eventuella begränsningar som utveckling av övrig trafik kan medföra. Till exempel förs ingen diskussion om var uppehåll för fjärrtågen kan komma att ske längs med den aktuella sträckan inom Västra Götaland, vilket kan ha konsekvenser för regional trafik. Godstrafiken på Västra stambanan är omfattande redan idag och förväntas öka ytterligare framöver, vilket troligtvis medför en risk för intressekonflikter. Ytterligare dialog med bland annat Västra stambanegruppen och Göteborgs hamn bör föras för att kunna göra en bedömning av framtida behov och kapacitet på banan.

Alingsås kommun har inget att tillägga vad gäller förslag för övriga tågbanor eller de

2020-05-11

storregionala busstråken. Slutligen kan poängteras vikten av att lokala matarlinjer med buss till knutpunkterna, men även till större mellanliggande städer och tätorter likt Alingsås, är synkade till tågtrafikens tidtabeller för att erhålla ett kollektivtrafiksystem som fungerar ur ett hela-resan-perspektiv.

Alingsås kommun ser om möjligt att kommunernas separata yttranden läggs som bilagor till DKR:s remissvar till Kollektivtrafiknämnden.

Samhällsbyggnadskontorets yttrande ovan har stämts av med infrastrukturstrateg på kommunledningskontoret.

Beslut

Samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

Expedieras till

Anna Gustafsson, Göteborgsregionen (anna.gustafsson@goteborgsregionen.se)

Kommunstyrelsen för kännedom

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 126 2020.149 SBN

Remiss - Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken

Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland. För att nå övergripande mål och strategier för kollektivtrafiken och öka det hållbara resandet i regionen krävs att samtliga inblandade parter, såväl regionen som kommuner och andra aktörer, strävar i samma riktning och samverkar i besluts- och planeringsprocesserna. Det är viktigt att samsyn skapas kring kollektivtrafikens framtida utvecklingsbehov och utifrån vilka förutsättningar utvecklingen kan ske.

Dokumentet Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland, som antogs år 2011 av Västra Götalandsregionen samt samtliga 49 kommuners fullmäktige, beskriver parternas roller och ansvar, processer för olika frågor samt forum för samverkan. Dokumentet reviderades den 31 maj 2016 och formaliaändringar gjordes den 13 december 2017. En utvärdering gjordes år 2013 som ledde fram till att en åtgärdslista togs fram för att stärka dialog och samverkan.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) har beslutat att en ny utvärdering av samverkansformerna för kollektivtrafiken ska genomföras senast år 2020. Vid behov av förändringar kommer BHU rekommendera Kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i nuvarande dokument.

Utvärderingen har skickats till de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) för besvarande. DKR lämnar sina synpunkter senast den 30 september 2020 till Västra Götalandsregionen. Medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR) får möjlighet att lämna synpunkter till GR senast den 30 juni 2020. GR sammanställer kommunernas yttranden via beredning i kollektivtrafiknätverket. Beslut om gemensamt delregionalt remissvar tas sedan i DKR den 24-25 september 2020.

Utöver möjlighet att lämna allmänna synpunkter är följande specifika frågor riktade till DKR:

- Hur väl upplever ni att nuvarande samverkan och samarbete fungerar? Är det något som fungerar bättre/sämre? Lyft gärna något/några goda exempel på genomförda förändringar som har förbättrat dialog och samverkan.
- Har ni förbättringsförslag och inspel gällande samarbetsformerna för kollektivtrafik?
- Är respektive parts ansvar och roll tillräckligt tydlig när det gäller kollektivtrafiken i Västra Götaland?
- Hur fungerar dokumentet "Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland" när det gäller tydlighet och aktualitet? Vad behöver justeras/kompletteras i dokumentet?
- Upplever ni att de förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan mellan kollektivtrafiknämnden, Västtrafik och kommunerna som togs fram 2013 är genomförda? Är det någon/några punkter som kvarstår och bör hanteras?

Bilagor till tjänsteskrivelsen:

- Utvärderingsbrev – Samverkan kring kollektivtrafiken i Västra Götaland
- Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland

2020-05-11

- Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan mellan kollektivtrafiknämnden, Västtrafik och kommunerna

Förvaltningens yttrande

Sammanfattningsvis bedömer Alingsås kommun att befintliga samverkansformer på såväl regional, delregional som lokal nivå bör i stort ge möjlighet att hantera de aktuella beslutsområdena på ett genomgripande sätt. Det finns dock ett behov av fortsatt arbete med att fördjupa samarbetet, öka förståelsen för respektive parter roller och ansvarsområden samt att konkretisera de olika besluts- och förankringsprocesserna ytterligare. Alingsås kommun ställer sig även bakom Göteborgsregionens (GR) påpekande i samband med förra årets avstämning av trafikförsörjningsprogrammet vad gäller avsaknad av särskilt forum för samverkan mellan regional kollektivtrafikmyndighet och enskild kommun i övergripande strategiska frågor. Det tåls att återupprepas att politisk representation i delregionalt kollektivtrafikråd (DKR) inte uppfyller detta behov, då GR:s politiker har i uppdrag att se till det delregionala intresset och företräder således inte enskilda kommuner.

I sammanhanget kan även nämnas vikten av att god samverkan sker lokalt mellan representant i DKR, berörda kommunpolitiker samt kommunal tjänsteman som deltar i GR:s kollektivtrafiknätverk. Det är viktigt att det finns en tydlig förankring av respektive parts mandat och befogenheter samt att det förs en aktiv dialog och tydligt informationsutbyte för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken på både lokal och regional nivå. Hur väl denna samverkan sker skiljer sig mellan kommunerna inom GR och dess betydelse bör därför poängteras ytterligare. Likaså skiljer det sig åt mellan kommunalförbunden inom regionen i vilken omfattning kommunala tjänstemän från nätverket närvarar inför och vid DKR. Inom GR sker inget sådant deltagande vilket bidrar till att en möjlig kanal för ytterligare utökad samverkan mellan politiker och tjänsteman missas.

Vikten av ett gott samarbete mellan kommunerna på tjänstemannanivå kan även poängteras, vilket idag sker via ovan nämnda kollektivtrafiknätverk för regionala frågor. GR har därmed en betydande funktion för såväl kommunernas kunskapsutbyte som möjlighet till gemensamma regelbundna diskussioner med representanter från Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Samarbetet har successivt utvecklats sedan start och Alingsås kommun ser positivt på fortsatt fördjupning av samarbetet.

Alingsås kommun har på lokal nivå en aktiv och god dialog med berörda parter vad gäller de operativa kollektivtrafikfrågorna. Samverkan med Västtrafik om såväl mer långsiktiga frågor som vardagliga kontakter har förbättrats ytterligare efter organisationsförändringen hos Västtrafik och bildandet av avdelningen för samhällsutveckling. Syftet med det årliga dialogmötet i trafikplaneprocessen har tydliggjorts och informationsutbytet vid planerade förändringar i kollektivtrafiken har förbättrats. Vi upplever även att Västtrafik har hörsammat vår önskan lokalt om ytterligare dialog. Löpande samverkansmöten på tjänstemannanivå mellan kommunen och Västtrafik samt trafikbolagen har införts utöver det årliga dialogmötet. Kommunen får således möjlighet att på ett samlat och konstruktivt sätt diskutera och utbyta information om exempelvis efterfrågan och behov av kollektivtrafik, lokala förutsättningar för trafikens framkomlighet, samordning av allmän kollektivtrafik och skoltrafik samt tillfälliga trafikomläggningar m.m. Vid diskussion med övriga medlemskommuner i GR har det dock framgått att möjlighet till löpande dialog och informationsutbyte tycks ske utifrån olika premisser och upplägg. Vilka möjligheter till dialog och samverkan inom olika

2020-05-11

ämnesområden mellan kommunerna och Västtrafik som finns, förutom det årliga dialogmötet, borde förtydligas ytterligare så att samma förutsättningar gäller för deltagande i utvecklingsarbetet. Med det sagt innebär det inte att behovet av dialog är lika omfattande i samtliga kommuner. Ansatser behövs även för att utöka samarbetet ytterligare mellan kommun och Västtrafik vad gäller den övergripande infrastruktur- och samhällsplaneringen i stort. Det är ett gemensamt ansvar, från båda parter sida, att se till att den dialogen sker aktivt för att fortlöpande beakta kollektivtrafiken i så tidiga skeden som möjligt i planering av byggnationer av bostads- och verksamhetsområden. Tydligare rutiner och riktlinjer bör sättas upp för att utökad samverkan på området ska kunna ske löpande på ett så konstruktivt sätt som möjligt.

Alingsås kommun bedömer att en genomgripande översyn av dokumentet Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland behövs för att det ska fungera tillfredsställande som ett tydligt stöd i det fortsatta samarbetet. Detta för att tydliggöra för samtliga som verkar inom kollektivtrafikområdet, men inte minst för utomstående, hur ansvarsfördelningen ser ut och hur processerna går till. Nuvarande dokument upplevs något svåröverskådligt. För att förstå samverkansformerna behöver det med enkelhet gå att utläsa vilka samtliga involverade aktörer är samt vilka roller och ansvar som åligger respektive aktör. Vilka deltar i de olika stegen av en specifik process och vilka befogenheter har varje deltagande part? Dessutom framgår inte alla berörda parter. De fyra delregionernas kommunalförbund nämns inte som aktiv aktör i samverkansformerna mer än indirekt som DKR. Kommunalförbundens roll samt kommunernas deltagande i tjänstemannanätverken för regionala frågor bör framgå i sammanhanget. Ett annat konkret exempel som idag inte framgår med önskad tydlighet är kommunernas ansvarsområde i förhållande till Västtrafiks.

I förslaget till nytt Trafikförsörjningsprogram för år 2021-2025 har en sammanställning av de flesta aktörerna gjorts på ett relativt lättförståeligt sätt under rubriken Roller och ansvar. Den sammanställningen kan förslagsvis utvecklas och användas även i dokumentet för samverkansformer. Samtidigt får dokumentet gärna innehålla fler figurer/processkartor som ytterligare åskådliggör hur de olika aktörernas roller och ansvarsområden förhåller sig till varandra i olika beslutsprocesser. I bilagt utvärderingsbrev till detta yttrande framgår ett exempel över processen för övergripande regionala strategiska frågor som med fördel kan lyftas in.

I dokumentet används även benämningen Regionen vid flera tillfällen men har betydelsen av olika aktörer inom Västra Götalandsregionens organisation. Exempelvis kan regionen betyda hela Västra Götalandsregionen och kollektivtrafikansvarig myndighet i stort eller specifikt regionfullmäktige, kollektivtrafiknämnden och/eller Västtrafik. En sådan sammanblandning av olika parter inom de olika besluts- och förankringsprocesserna kan lätt bidra till missförstånd och därmed bör respektive aktörs fullständiga namn användas. Det bör även tydligare än vad det gör i dagsläget framgå vilka funktioner de olika parterna har inom Västra Götalandsregionen och kopplingen dem sinsemellan.

Uppgifter om Västtrafiks organisation och hur samverkan och vardagskontakter sker mellan Västtrafik och kommun behöver aktualiseras i dokumentet utifrån rådande riktlinjer. Exempelvis har kommunen idag en kontaktväg in till Västtrafik (via kommun@vasttrafik.se) och svar erhålls från olika avdelningar och/eller personer hos Västtrafik beroende på frågans art. Samtidigt finns funktioner (samhällsutvecklare och trafikkoordinator) inom avdelningen för samhällsutveckling som i kontakt med kommunerna är fördelade utifrån ett geografiskt

2020-05-11

stråkperspektiv.

Begreppen "i samråd" respektive "i dialog" har enligt nuvarande dokument olika innebörd i en beslutsprocess. I det första fallet ställs krav på att parterna är eniga vid beslut och i det senare har ena parten ensam beslutanderätt alternativt via majoritetsbeslut. Utöver dessa två beslutsformer anges att bland annat Beredningen för hållbar utveckling (BHU) i vissa fall "ställer sig bakom" ett beslut. Vad det sistnämnda konkret innebär framgår dock inte med önskad tydlighet. Begreppen bör förtydligas för respektive beslutsprocess för att tydliggöra vad parterna kan förvänta sig samt för att minska utrymmet för eventuella missförstånd. Det kan här också poängteras att "dialog" innebär möjlighet för samtliga inblandade parter att uttrycka sina synpunkter och att ett beslut föranleds av en diskussion. Dialogmöten som även hålls i storgrupp ska således vara ett forum för just detta och inte utformas som enbart informationsmöten, vilket det har funnits exempel på. I varje enskilt fall bör det tydligt framgå när berörd part har möjlighet att lämna synpunkter i dialog och när avsikten enbart är informationsutbyte.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste beslutsdokumentet för arbetet med kollektivtrafikens utveckling i regionen. Därav är det av yttersta vikt att samtliga steg i besluts- och förankringsprocessen för programmets framtagande, uppföljning respektive revidering tydligt framgår och att det synliggörs vilka parter som är involverade under de olika stegen. Vi saknar även en kort sammanställning av processen för den årliga trafikplanen och hur den förhåller sig till övriga övergripande strategiska dokument. Återigen kan med fördel förtydligande figurer eller processkartor användas för båda dessa beslutsområden.

Utifrån vad som framförts ovan bedömer Alingsås kommun särskilt att följande åtgärder ur 21-punktlistan kvarstår att genomföra:

2. Tydliggöra och utveckla arenor för att diskutera operativa frågor. Det kan utvecklas ytterligare. Önskemålet om fler särskilda dialogmöten utifrån specifika funktioner/teman (landsbygdstrafik, stadstrafik m.m.) kvarstår. Dessa typer av dialogmöten skulle förslagsvis kunna ske med såväl politiker som tjänstemän på delregional nivå eller utgå från relevant gruppindelning likt de stråkbaserade tågmöten som hölls under hösten 2019.

7 och 18. Tydliggör rådsmedlemmars mandat och roller samt *8. Förbättra informationsutbytet mellan kommunens tjänstemän och politiker.* Vikten av att samverka och dialog fungerar på samtliga nivåer lokalt och att det i dagsläget skiljer sig åt mellan kommuner har berörts ovan. Detta bör förtydligas och poängteras ytterligare.

10. Involvera kollektivtrafiken tidigt i samhällsplaneringen. Har även berörts ovan i yttrandet.

16 och 21. Sprid kunskap om kollektivtrafikens organisation. Med hänsyn till eventuell förändrad politisk representation efter en mandatperiods slut bör denna information fortlöpande ges. Möjligtvis kan en omarbetning av dokumentet Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland vara tillräckligt för att bidra till en förbättrad kunskapsnivå på området.

2020-05-11

Beslut

Samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

Expedieras till

Anna Gustafsson, Göteborgsregionen (anna.gustafsson@goteborgsregionen.se)

Kommunstyrelsen för kännedom

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 127 2020.143 SBN

Korpen 4, påbörjat utan startbesked samt ibruktagande utan slutbesked (2018-0624)

Ärendebeskrivning

Tillsynsärendet upprättades 2018-09-17 efter det att handläggare vid Samhällsbyggnadskontoret varit i kontakt med byggherre och kontrollansvarig där det framgick att bostad som ärende LOV 2017-000606 avser, tagits i bruk utan att nämnden tagit ett beslut om slutbesked.

Bygglovsärendet LOV 2017-000606 avsåg ändrad användning från kontor till bostad på fastigheten Korpen 4. Den aktuella byggnaden har enligt planritningar i bygglovsärendet, en byggnadsarea på 60,7 kvm och en bruttoarea på 121,5 kvm. Enligt bygglovsärendet beviljades bygglov 2018-01-10 för ändrad användning från kontor till bostad och hela byggnaden ändrade användning. I lovet framgick det att byggnadens exteriör inte kommer att ändras i samband med åtgärden. För åtgärden beviljades ett startbesked 2018-01-22. Byggnaden är efter beviljat bygglov ett enbostadshus.

2018-10-07 skickades en skrivelse till dåvarande fastighetsägare, tillika den sökande i ärende LOV 2017-000606, vilken gavs tillfälle att yttra sig.

2018-10-12 inkom en skrivelse från den dåvarande fastighetsägaren. Enligt skrivelsen framgår i huvudsak att fastighetsägaren (byggherren) har gjort klart åtgärderna som bygglovet avsåg och börjat hyra ut lägenheterna innan slutbesked beviljats. Byggherren tar själv på sig ansvaret och anser sig skyldig till överträdelse enligt 10 kap. 4 § PBL.

2020-03-25 skickades en skrivelse till nuvarande fastighetsägare, Bostadsrättsföreningen Färgaren 1-3, som gavs tillfälle att yttra sig i ärendet.

2020-04-01 inkom en skrivelse från den nuvarande fastighetsägaren. Enligt skrivelsen framgår det att Bostadsrättsförening Färgaren 1-3 anser sig vara helt utan ansvar för de tidigare åtgärder som tidigare ägare utfört.

Bedömning

Frågan är om det har skett överträdelser av plan- och bygglagen enligt det som är föreskrivet i 11 kap. 5 § PBL och om så är fallet, huruvida det finns förutsättningar för och behov av ingripande eller beslut om påföljd enligt samma kapitel.

Tagit byggnad i bruk utan slutbesked

Av fastighetsägarens yttrande, inkommen 2018-10-12, framgår att bostaden har tagits i bruk. Att åtgärderna enligt bygglovsärende LOV 2017-000606 är färdiga framgår även av de handlingar som inkommit från kontrollansvarig (2018-09-14), inför begäran om slutbesked i samma ärende. Den kontrollansvarige har intygat att åtgärden är färdigställd inför ibruktagande och att ibruktagande innan slutbesked har skett.

När någon tagit ett byggnadsverk i bruk som omfattas av ett startbesked kan nämnden påföra en byggsanktionsavgift. I bygglovsärende LOV 2017-0606 har byggnadsnämnden utfärdat ett startbesked 2018-01-22.

Innan nämnden kan besluta om en byggsanktionsavgift ska den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig i ärendet, inom 5 år från den dagen att överträdelsen begåtts.

I ärendet har överträdelsen begåtts efter det att bygglov i ärende LOV 2017-000606 beviljats och startbesked utfärdats 2018-01-22. Enligt det som framgick av samtalet mellan

2020-05-11

handläggare och byggherre, samt den skrivelse som inkom i ärendet 2018-10-10, har den försumlige getts tillfälle att yttra sig i ärendet inom 5 år från den dagen att överträdelsen begåtts.

Sammanfattning

Förvaltningen bedömer att det finns förutsättning för att döma ut en byggsanktionsavgift. Byggsanktionsavgift ska tas ut av den som när överträdelsen begicks var ägare till fastigheten eller den som begick överträdelsen eller fått fördel av överträdelsen.

Förvaltningen bedömer att nuvarande fastighetsägare Bostadsrättsföreningen Färgaren 1-3 inte ska vara den som anspråket ska riktas mot, utan anspråket ska riktas mot den tidigare fastighetsägaren, Fastighets AB Färgaregatan 1. Fastighets AB Färgaregatan 1 var fastighetsägare när överträdelsen begicks samt de som begick överträdelsen och fått fördel av överträdelsen genom tidiga hyresintäkter.

Eftersom hela byggnaden ändrat användning ska byggsanktionsavgiften tas ut beräknat på den sammanlagda brutto- och/eller öppenarean som byggnaden utgör, vilket är 121,5 kvm bruttoarea.

För att ha tagit en byggnad i bruk efter en ändring som innebär ändrad användning på 121,5 kvm på ett en- eller tvåbostadshus innan byggnadsnämnden har gett ett slutbesked, ska en byggsanktionsavgift på 4205 kr tas ut enligt 9 kap. 20 § p. 1 PBF.

Avgiften står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts och det bedöms inte vara aktuellt att sätta ner avgiften enligt 11 kap. 53 a § PBL.

Beräkning

121,5 kvm – 15 kvm utgör sanktionsarean på 106,5 kvm.
 $(0,025 \cdot 47300) + (0,0006 \cdot 47300 \cdot 106,5) = 4205$ kr.

Beslut

En byggsanktionsavgift på 4205 kr tas ut av tidigare fastighetsägare till fastigheten Korpen 4, Fastighets AB Färgaregatan 1, org. nr. 16556983-1240, för att utan slutbesked ha tagit en bostad på 121,5 kvm i bruk i ett enbostadshus på fastigheten Korpen 4.

Beslutet fattas med stöd av 11 kap. 51 § plan- och bygglagen (2010:900) PBL, 11 kap. 57 § PBL, 11 kap. 61 § PBL, 9 kap. 20 § 1 p. plan- och byggförordning (2011:338), PBF

Upplysningar

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

Lagrum

Enligt 11 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ska en tillsynsmyndighet pröva förutsättningarna för och behovet av att ingripa eller besluta om påföljd enligt 11 kap. PBL, så snart det finns anledning att anta att någon inte har följt en bestämmelse i PBL, i föreskrifter, domar eller andra beslut som har meddelats med stöd av lagen eller i EU-förordningar som rör frågor inom lagens tillämpningsområde.

Enligt 9 kap. 2 § PBL, krävs det bygglov för annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk eller inreds för ett väsentligen

2020-05-11

annat ändamål än det som byggnaden senast har använts för eller enligt senast beviljade bygglov har anpassats till utan att den avsedda användningen kommit till stånd.

En åtgärd som omfattas av ett startbesked enligt 10 kap. 3 § får inte tas i bruk innan ett beslut om slutbesked fattas enligt 10 kap. 4 § PBL.

Enligt 11 kap. 51 § PBL ska tillsynsmyndigheten ta ut en byggsanktionsavgift enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 12 §, om någon bryter mot en bestämmelse i 8-10 kap. eller i föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av bestämmelserna i 16 kap. 2-10 §§ eller mot en bestämmelse i en EU-förordning om krav på byggnadsverk eller byggprodukter.

Enligt 11 kap. 52 § PBL kan byggsanktionsavgiftens storlek ska framgå av de föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 16 kap. 12 §. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken. När regeringen meddelar föreskrifter om avgiftens storlek, ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser. Lag (2013:307).

Enligt 11 kap. 53 a PBL får en byggsanktionsavgift i ett enskilt fall sättas ned till hälften eller en fjärdedel om avgiften inte står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts. Vid prövningen ska det särskilt beaktas om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet eller om överträdelsen av andra skäl kan anses vara av mindre allvarlig art.

Enligt 11 kap. 54 § PBL ska ingen byggsanktionsavgift tas ut om rättelse sker innan frågan om sanktion tas upp i samhällsbyggnadsnämndens sammanträde.

Enligt 11 kap. 57 § PBL ska en byggsanktionsavgift tas ut av den som när överträdelsen begicks var ägare till den fastighet eller det byggnadsverk som överträdelsen avser, den som begick överträdelsen eller den som fått fördel av överträdelsen.

Enligt 11 kap. 58 § PBL, innan tillsynsmyndigheten beslutar att ta ut en byggsanktionsavgift ska den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig. En byggsanktionsavgift får inte beslutas, om den som anspråket riktas mot inte har getts tillfälle att yttra sig inom fem år efter överträdelsen.

Enligt 11 kap. 61 § PBL ska en byggsanktionsavgift betalas inom två månader efter det att beslutet om att ta ut avgiften har delgetts den avgiftsskyldige enligt 59 §. Det gäller dock inte, om tillsynsmyndigheten i beslutet har bestämt en senare betalningsdag. Ett beslut om byggsanktionsavgift får efter sista betalningsdagen verkställas som en dom som har vunnit laga kraft.

Om ett beslut om byggsanktionsavgift inte har verkställts inom tio år från det att beslutet vann laga kraft, behöver avgiften inte betalas.

Enligt 9 kap. 1 § plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, ska en byggsanktionsavgift tas ut för de överträdelser och med de belopp som följer av förordningen. Avgiften fastställs med tillämpningen av det prisbasbelopp som gäller för det år som beslutet om avgiften fattas. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp. Prisbasbeloppet för 2020 är 47300 kronor.

2020-05-11

Byggsanktionsavgiften för att trots förbudet i 10 kap. 4 § plan- och bygglagen (2010:900) tagit en byggnad i bruk efter nybyggnad innan byggnadsnämnden har gett ett slutbesked är för ett en- eller tvåbostadshus, 0,025 prisbasbelopp med ett tillägg av 0,0006 prisbasbelopp per kvadratmeter av byggnadens sanktionsarea enligt 9 kap 20 § 1 p PBF.

Handlingar som tillhör beslutet

Skrivelse/kommunicering 2018-09-19 (skickad 2018-10-03)

Yttrande från tidigare fastighetsägare 2018-10-10

KA:s utlåtande inför slutbesked, inkommen i ärende LOV 2017-000606 2018-09-14

Skrivelse/kommunicering 2020-03-25

Yttrande från nuvarande fastighetsägare 2020-04-01

Expedieras till

Ägaren av fastigheten rek MB (Fastighets AB Färgaregatan 1), Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 128 2020.112 SBN

Korpen 4, påbörjat utan startbesked samt ibruktage utan slutbesked (2018-0625)

Ärendebeskrivning

Tillsynsärendet upprättades 2018-09-17 efter det att handläggare vid Samhällsbyggnadskontoret varit i kontakt med byggherre och kontrollansvarig där det framgick att åtgärd som ärende LOV 2017-000850 avser, påbörjats utan startbesked. Bygglov fanns dock för åtgärden innan den påbörjades.

Bygglovsärende LOV 2017-000850 avsåg ändrad användning av butikslokal till bostäder på fastigheten Korpen 4. Den tidigare butikslokalen ersattes med två lägenheter, den ena bostaden med en bostadsarea på 60,7 kvm och den andra 46,8 kvm. 2018-03-16 beviljades det bygglov för åtgärden. I ärendebeskrivningen i lovärendet framgår det att det finns bostäder på plan 2 samt vindsvåningen. Det innebär att fastigheten ska ses som ett flerbostadshus.

Den aktuella delen av byggnaden avser hela plan 1, som tidigare inrymt butikslokal men som nu omformats till två lägenheter. Lägenheterna har en bostadsarea på 60,7 kvm respektive 46,8 kvm. Byggnadens byggnadsarea påverkas inte av den aktuella åtgärden. Den aktuella åtgärden har ej påverkat de befintliga bostäderna på plan 2 samt på vindsvåningen.

För åtgärden beviljades det bygglov 2018-03-16. I ärendet har inte ett beslut om startbesked fattats. 2019-10-01 beviljades slutbesked för åtgärden.

2018-10-03 skickades en skrivelse till dåvarande fastighetsägare, tillika den sökande i ärende LOV 2017-000850, vilken gavs tillfälle att yttra sig.

2018-10-12 inkom en skrivelse från dåvarande fastighetsägare. Enligt skrivelsen framgår i huvudsak att fastighetsägaren (byggherren) har gjort klart åtgärderna som bygglovet avsåg och har börjat hyra ut lägenheterna innan slutbesked beviljats. Byggherren tar själv på sig ansvaret och anser sig skyldig till överträdelse enligt 10 kap. 4 § PBL.

2020-03-25 skickades en skrivelse till nuvarande fastighetsägare, Bostadsrättsföreningen Färgaren 1-3, som gavs tillfälle att yttra sig i ärendet.

2020-04-01 inkom en skrivelse från den nuvarande fastighetsägaren. Enligt skrivelsen framgår det att Bostadsrättsförening Färgaren 1-3 anser sig vara helt utan ansvar för de åtgärder som tidigare ägare utfört.

Bedömning

Frågan är om det har skett överträdelser av plan- och bygglagen enligt det som är föreskrivet i 11 kap. 5 § PBL och om så är fallet, huruvida det finns förutsättningar för och behov av ingripande eller beslut om påföljd enligt samma kapitel.

Påbörjat utan startbesked

Av fastighetsägarens yttrande, inkommen 2018-10-12, framgår att bostäderna har tagits i bruk. Att åtgärderna enligt bygglovsärende LOV 2017-850 är färdiga framgår även av de handlingar som inkommit från kontrollansvarig, inför begäran om slutbesked i samma

2020-05-11

ärendet. Den kontrollansvarige har intygat att åtgärden är färdigställd inför ibruktage och att ibruktage innan slutbesked har skett. Detta innebär indirekt att den ändrade användningen som bygglov avser även har påbörjats innan startbesked har beviljats, eftersom startbesked inte ännu (2020-04-15) har beviljats. Slutbesked beviljades dock efter att sökande ansökte om slutbesked, vilket inte ändrar bedömningen avseende att åtgärden har påbörjats innan startbesked beviljats.

Eftersom den bygglovspliktiga ändrade användningen har påbörjats innan beslut om startbesked har beviljats, ska en byggsanktionsavgift tas ut. Åtgärden är dock påbörjad efter att bygglov har beviljats, vilket innebär att byggsanktionsavgiften ska halveras enligt 9 kap. 3 a § PBF.

Den avgiftsskyldige har getts tillfälle att yttra sig inom 5 år från det att överträdelsen begicks.

Tagit i bruk utan slutbesked

Det har i ärendet framkommit att bostäderna tagits i bruk innan ett beslut om slutbesked utfärdats. Ett byggnadsverk får inte tas i bruk i de delar som omfattas av ett startbesked innan nämnden beslutat om ett slutbesked. I aktuellt fall har byggnadsnämnden inte gett ett startbesked. Enligt ordalydelsen i 10 kap. 4 § PBL förutsätts det att det finns ett startbesked som omfattar de delar som ett slutbesked kan krävas för. Kravet på slutbesked fyller en självständig funktion genom att byggherren måste redovisa för nämnden att kraven som gäller för åtgärderna enligt lovet, kontrollplanen, startbeskedet eller beslut om kompletterande villkor är uppfyllda. Om nämnden inte heller funnit skäl att ingripa enligt 11 kap. PBL ska nämnden med ett slutbesked godkänna att byggnadsverket får tas i bruk. Om en byggnadspliktig åtgärd påbörjats utan att ett startbesked getts och ett sådant inte heller senare har getts, innan byggnadsverket tas i anspråk, är det en överträdelse enbart av kravet på startbesked. Det föreligger därmed inte någon förutsättning för att i nu aktuellt fall ta ut byggsanktionsavgift för överträdelse av bestämmelsen i 10 kap. 4 § PBL som gäller slutbesked (se P 343-16).

Således kan den delen avseende att bostäderna tagits i bruk innan slutbesked avskrivas.

Sammanfattning

Förvaltningen bedömer att det finns förutsättning för att döma ut en byggsanktionsavgift för att åtgärden påbörjats utan startbesked. Byggsanktionsavgift ska tas ut av den som när överträdelsen begicks var ägare till fastigheten eller den som begick överträdelsen eller fått fördel av överträdelsen.

Förvaltningen bedömer att nuvarande fastighetsägare Bostadsrättsföreningen Färgaren 1-3 inte ska vara den som anspråket ska riktas mot, utan anspråket ska riktas mot den tidigare fastighetsägaren, Fastighets AB Färgaregatan 1. Fastighets AB Färgaregatan 1 var fastighetsägare när överträdelsen begicks samt de som begick överträdelsen och fått fördel av överträdelsen. Överträdelsen har begåtts efter att bygglov beviljades (2018-03-16) och Fastighets AB Färgaregatan 1 har getts tillfälle att yttra sig inom fem år från det att överträdelsen begicks (2018-10-07).

Den byggsanktionsavgift som ska tas ut beräknas på den bruttoarea som den ändrade användningen omfattas av. I bygglovsärende LOV 2017-000850 är den boarea som bygglov avser 60,7 kvm + 46,8 kvm och sanktionsarean ska således beräknas utifrån denna area.

2020-05-11

För att ha påbörjat en sådan ändring på 107,5 kvm av en butikslokal till bostad utan startbesked, för ett flerbostadshus, ska en byggsanktionsavgift på 37 071 kr tas ut enligt 9 kap. 8 § PBF.

Avgiften står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts och det bedöms inte vara aktuellt att sätta ner avgiften enligt 11 kap. 53 a § PBL.

Beräkning

107,5 kvm – 15 kvm utgör sanktionsarean på 92,5 kvm.

Med stöd av 9 kap. 3 a § PBF halveras byggsanktionsavgiften.

$((0,25*47300)+(0,0125*47300*92,5))/2 = 33\ 258$ kr.

Beslut

Ärendet avskrivs utan påföljd och vidare ingripande avseende att åtgärden tagits i bruk utan slutbesked.

En byggsanktionsavgift på 33 258 kr tas ut av tidigare fastighetsägare till fastigheten Korpen 4, Fastighets AB Färgaregatan 1, org. nr. 16556983-1240, för att utan startbesked ha påbörjat en sådan åtgärd som kräver lov, genom att ha påbörjat ändring från lokal till bostad på 107,5 kvm på ett flerbostadshus på fastigheten Korpen 4.

Ärendet avskrivs utan påföljd och vidare ingripande när byggsanktionsavgiften är betald.

Beslutet fattas med stöd av 11 kap. 51 § plan- och bygglagen (2010:900) PBL, 11 kap. 57 § PBL, 11 kap. 61 § PBL, 9 kap. 8 § 3 p. § plan- och byggförordning (2011:338), PBF

Upplysningar

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

Lagrum

Enligt 11 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ska en tillsynsmyndighet pröva förutsättningarna för och behovet av att ingripa eller besluta om påföljd enligt 11 kap. PBL, så snart det finns anledning att anta att någon inte har följt en bestämmelse i PBL, i föreskrifter, domar eller andra beslut som har meddelats med stöd av lagen eller i EU-förordningar som rör frågor inom lagens tillämpningsområde.

Enligt 9 kap. 2 § PBL, krävs det bygglov för annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk eller inreds för ett väsentligen annat ändamål än det som byggnaden senast har använts för eller enligt senast beviljade bygglov har anpassats till utan att den avsedda användningen kommit till stånd.

Åtgärder som kräver bygglov får inte påbörjas utan startbesked, enligt 10 kap. 3 § PBL.

En åtgärd som omfattas av ett startbesked får inte tas i bruk innan ett beslut om slutbesked fattas enligt 10 kap. 4 § PBL.

2020-05-11

Enligt 11 kap. 51 § PBL ska tillsynsmyndigheten ta ut en byggsanktionsavgift enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 12 §, om någon bryter mot en bestämmelse i 8-10 kap. eller i föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av bestämmelserna i 16 kap. 2-10 §§ eller mot en bestämmelse i en EU-förordning om krav på byggnadsverk eller byggprodukter.

Enligt 11 kap. 52 § PBL ska byggsanktionsavgiftens storlek framgå av de föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 16 kap. 12 §. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken. När regeringen meddelar föreskrifter om avgiftens storlek, ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

Enligt 11 kap. 53 a PBL får en byggsanktionsavgift i ett enskilt fall sättas ned till hälften eller en fjärdedel om avgiften inte står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts. Vid prövningen ska det särskilt beaktas om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet eller om överträdelsen av andra skäl kan anses vara av mindre allvarlig art.

Enligt 11 kap. 54 § PBL ska ingen byggsanktionsavgift tas ut om rättelse sker innan frågan om sanktion tas upp i samhällsbyggnadsnämndens sammanträde.

Enligt 11 kap. 57 § PBL ska en byggsanktionsavgift tas ut av den som när överträdelsen begicks var ägare till den fastighet eller det byggnadsverk som överträdelsen avser, den som begick överträdelsen eller den som fått fördel av överträdelsen.

Enligt 11 kap. 58 § PBL, innan tillsynsmyndigheten beslutar att ta ut en byggsanktionsavgift ska den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig. En byggsanktionsavgift får inte beslutas, om den som anspråket riktas mot inte har getts tillfälle att yttra sig inom fem år efter överträdelsen.

Enligt 11 kap. 61 § PBL ska en byggsanktionsavgift betalas inom två månader efter det att beslutet om att ta ut avgiften har delgetts den avgiftsskyldige enligt 59 §. Det gäller dock inte, om tillsynsmyndigheten i beslutet har bestämt en senare betalningsdag. Ett beslut om byggsanktionsavgift får efter sista betalningsdagen verkställas som en dom som har vunnit laga kraft.

Om ett beslut om byggsanktionsavgift inte har verkställts inom tio år från det att beslutet vann laga kraft, behöver avgiften inte betalas.

Enligt 9 kap. 1 § plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, ska en byggsanktionsavgift tas ut för de överträdelser och med de belopp som följer av förordningen. Avgiften fastställs med tillämpningen av det prisbasbelopp som gäller för det år som beslutet om avgiften fattas. Avgiften får uppgå till högst 50 prisbasbelopp. Prisbasbeloppet för 2020 är 47300 kronor.

Enligt 9 kap. 3 a § PBF ska en byggsanktionsavgift sättas ned till hälften av de belopp som följer av 9 kap. 8 § PBF om den som gjort sig avgiftsskyldig hade bygglov för åtgärden när den begicks.

Enligt 9 kap. 8 § p 3 PBF ska en byggsanktionsavgift för att trots förbudet i 10 kap. 3 § PBL påbörja en sådan ändring av en byggnad som kräver lov enligt 9 kap. 2 § första stycket 3 a

2020-05-11

eller 8 § första stycket 4 PBL eller kräver anmälan enligt 6 kap. 5 § första stycket 11 och som innebär ändrad användning innan byggnadsnämnden har gett ett startbesked är för ett flerbostadshus, handelsbyggnad eller liknande 0,25 prisbasbelopp med ett tillägg av 0,0125 prisbasbelopp per kvadratmeter av den sanktionsarea som ändringen avser.

Handlingar som tillhör beslutet

Skrivelse/kommunicering 2018-09-19 (skickad 2018-10-03)

Yttrande från tidigare fastighetsägare 2018-10-12

KA:s utlåtande inför slutbesked, inkommen

2018-09-14 i ärende LOV 2017-000850 2018-09-14

Skrivelse/kommunicering 2020-03-25

Yttrande från nuvarande fastighetsägare 2020-04-01

Bilagor:

Handlingar som tillhör beslutet

Hur man överklagar

Expedieras till

Ägaren av fastigheten rek MB (Fastighets AB Färgaregatan 1), Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 129 2020.277 SBN

Bagaren 6, bygglov uppsättning av plank (2019-0391)

Ärendebeskrivning

Ansökan inkom 2019-06-12 och avser Bygglov uppställning/upsättning av plank på fastigheten BAGAREN 6 (BYGATAN 5). Åtgärden avser uppsättning av tätspikat plank som livar med husfasaden i sydöstra hörnet och vidare mot grannfastighet Bagaren 7, samt ett metallstaket med grind i det nordvästra hörnet av fastigheten och vidare mot grannfastighet Bagaren 5. Planket avses bli 3,5 m långt och 1,8 m högt. Planket utgörs av tätspikad panel i grå kulör. Metallstaketet avses bli 3,0 m långt och 1,6 m högt.

Förutsättningar

För fastigheten gäller detaljplan A70, Alingsås stadsplan (laga kraft 1939).

Enligt detaljplanen framgår bland annat att området är avsett för bostadsändamål och bostadshus får uppföras i max 2 våningar. Uthus eller andra gårdsbyggnader får icke uppföras inom området. Byggnadsnämnden må dock i undantagsfall medgiva uppförande av uthus eller annan gårdsbyggnad, då de lokaler, som där äro avsedda att inredas, ej lämpligen kunna inredas i bostadsbyggnaden, och då nämnden efter grannarnas hörande finner detta med hänsyn till byggnadens ringa storlek eller andra inverkan omständigheter utan olägenhet kunna ske. Minst 2/3 av tomtens area skall lämnas obebyggd. Fastigheten ligger inom kulturhistoriskt värdefull miljö, som omnämns i Kulturmiljöprogram för Alingsås kommun (antaget av Kommunfullmäktige 2018-04-25).

Fastigheten innehar värde C i kulturhistoriskt värde, d.v.s. byggnaden har ett kulturhistoriskt budskap och att fastighetsägaren bör vårda den varsamt. Kvarteret Bagaren ingår i en del av den blandade bebyggelsen från sekelskiftet fram till och med 1930-talet. Kvarteren visar på en utveckling av stadens bebyggelse från förra sekelskiftet och fram till och med 1930-talet med olika typer av kvartersstruktur. Gårdshusen i fastighetsgräns är en viktig del av den kulturhistoriska upplevelsen. Fastigheten ses som en viktig del i den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen, inom miljön Klinten.

Yttranden

Ärendet har remitterats till bebyggelseantikvarierna på Alingsås kommun som erinrat mot den sökta åtgärden. Bebyggelseantikvarierna har yttrat att fastigheten ingår i ett viktigt kulturmiljöområde, som benämns som Klinten. Till Klinten hör kvarteren Bagaren, Falken, Gamen och Lärkan.

I kvarteret Bagaren finns en blandad bebyggelse från sekelskiftet fram till och med 1930-talet.

Kvarteren visar på en utveckling av stadens bebyggelse från förra sekelskiftet och fram till och med 1930-talet, med olika typer av kvartersstruktur. Ett flertal av byggnaderna är välbevarade med tidstypiska och ursprungliga fasadpaneler, fönster och ytterdörrar.

De välbevarade gårdshusen i fastighetsgräns är en viktig del inom miljön.

De olika byggnadernas tidstypiska delar är viktiga att bevara, för att bibehålla områdets

2020-05-11

helhet och karaktär.

2020-03-17 Inkommer bebyggelseantikvariern med information samt fotodokumentation från platsbesök på fastigheten Bagaren 6. Den sökta åtgärden är enligt fotodokumentationen uppförd på fastigheten utan lov.

2020-04-08 skickades en kommunicering om avslag till sökande, där man gav dem möjlighet att yttra sig innan ärendet tas upp för beslut till Samhällsbyggnadsnämnden. I kommuniceringen upplystes sökande om att bygglov inte kan beviljas enligt 9 kap. 30 §, PBL och att åtgärden ej heller kan betraktas som en liten avvikelse.

2020-04-09 inkom sökande med svarsyttrande;

"Vänligen förklara kostnad för avslag? Jag väntar på återbetalning för att söka bygglov baserat på tidsrymden som gått sedan ansökan skickades in – 10 månader".

Ärendet har remitterats till Kretsloppsavdelningen, Alingsås kommun, vilka 2019-06-26 inkom med följande information;

"Kontrollera läget på fastighetens interna VA-ledningar innan fundament och pålar grävs/slås ned".

Bedömning

Bygglovsärende skall hanteras som att åtgärden inte har utförts, oavsett om åtgärden redan är påbörjad. Att åtgärden redan är påbörjad har således ingen betydelse för ärendets utgång. Hanteringen avseende eventuella olovliga åtgärder på fastigheten, hanteras i separat ärende.

Enligt 8 kap. 13 § plan- och bygglagen får en byggnad, som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte förvanskas.

Byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser som anses vara särskilt värda att bevara, har ett förstärkt skydd mot förvanskning. De byggnader och miljöer som finns med i Alingsås kommuns Kulturmiljöprogram omfattas av detta krav.

Förvanskningsförbudet är inget förändringsförbud, utan det är de värden som gör byggnaden värdefull som är skyddade.

Bedömningen som görs är att bygglov för uppsättande av plank och stängsel på fastigheten Bagaren 6, inte kan beviljas av följande orsak;

Den föreslagna åtgärden är inte anpassad till närliggande omgivning och den tänkta åtgärdens utformning tar ej heller hänsyn till fastighetens kulturmiljövärde. Åtgärden anses förvanska kulturmiljön, som fastigheten ingår i och således strider åtgärden mot 8 kap. 13 § PBL.

Enligt 9 kap. 30 § 4 p. ska bygglov ges för en åtgärd inom en detaljplan om åtgärden uppfyller de krav som följer av bland annat 8 kap. 13 § PBL. Eftersom åtgärden strider mot 8 kap. 13 § PBL kan inte bygglov beviljas enligt 9 kap. 30 § PBL. Åtgärden kan heller inte betraktas som en liten avvikelse enligt 9 kap. 31 b § PBL. Inte heller är bygglov möjligt att bevilja enligt 9 kap. 31 c § PBL.

Förvaltningens förslag till beslut: Avslag med stöd av 9 kap. 30 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Avgiften för avslaget är 0 kr i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige. Faktura sänds separat.

2020-05-11

Beslut

Avslag med stöd av 9 kap. 30 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.
 Avgiften för avslaget är 0 kr i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.
 Faktura sänds separat.

Avgift

Avgiften för avslaget är 534,75 kr, i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige. Om byggnadsnämnden överskrider tidsfristen för handläggningen av ett ärende om lov, förhandsbesked eller anmälan, ska avgiften för handläggning, kungörelse, expediering och andra tids- och kostnadskrävande åtgärder reduceras. Avgift för startbesked och arkivering reduceras inte. Avgiften ska reduceras med en femtedel per påbörjad vecka som nämnden överskrider tidsfristen, enligt 12 kap. 8 a § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Tidsfristen började löpa då ansökan bedömdes vara komplett/inkom 2019-06-12. Beslut om avslag fattades 2020-05-11. Detta innebär att den lagstadgade tidsfristen för handläggningen på 10 veckor har överskridits med mer än 5 veckor.
 Reduktionen blir: $534,75/5 \times 5 = 534,75$ kr.
 Avgift för startbesked och arkivering tas inte ut i samband med avslag.
 Avgift efter reduktion: 0 kr.

Upplysningar

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

Handlingar som tillhör beslutet

Ansökan	2019-06-12
Situationsplan	2019-06-12
Fasadritning NV+SÖ	2019-06-12
Fasadritning NÖ+SV	2019-06-12
Detaljritning staket	2019-06-12
Detaljritning plank	2019-06-12
E-post och foto	2020-03-17
Kommunicering om avslag	2020-04-08
Yttrande	2020-04-14

Expedieras till

Sökanden; Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 130 2020.289 SBN

Fruktkorgen 17, Anmälan nybyggnad av komplementbostadshus (2020-0183)

Ärendebeskrivning

Ansökan avser anmälan om nybyggnad av komplementbostadshus på fastigheten Fruktkorgen 17. Bostadshusets bruttoarea är 30 m². Byggnadshöjden är 3,59 m. Fasadbeklädnad av trä i vit, takbeläggning av plåt i orange. Färdig golvhöjd blir +0,331 m över befintlig marknivå. Byggnaden placeras 4,5 m från gränsen till fastigheten Nolby 37:1 som ägs av kommunen. Avståndet mellan intilliggande huvudbyggnad i väster och komplementbyggnaden på norr är mindre än 8 meter och åtgärder för skydd mot brandspridning mellan byggnader har antagits. Enligt brandskyddsbeskrivningen ska den tillkommande byggnadens nord och västra fasad utformas med brandskyddande egenskaper i klass EI 60, inget oklassat fönster och EI 60 i taket.

Samhällsbyggandekontorets bedömning

Samhällsbyggandekontoret genomförde ett platsbesök på fastigheten 2020-03-25.

Efter en helhetsbedömning avseende byggnadens sammantagna intryck är Samhällsbyggandekontorets bedömning att byggnaden inrymmer tre bostäder.

Den undre bostadslägenheten har egen entré från markplanet i norr men har även tillgång till gemensamt trapphus i öster. Den ovanliggande bostadslägenheterna, på andra våning och vind, nås via ett gemensamt trapphus i öster och har sina egna entrédörrar.

En ansökan lämnades in 2017 avseende ombyggnad av flerbostadshus på fastigheten Fruktkorgen 17 av samma person som nu är sökande. Ansökan avsåg ändring av planlösning på vindsvåningen. Beslut om detta fattades 2017-12-12 och slutbesked för åtgärden utfärdades 2018-08-20. Vid platsbesök 2020-03-25 kunde det konstateras att planlösningen följde beslut taget 2017-12-12.

Mot dessa bakgrund bör bostadshuset definieras som ett flerbostadshus. Bestämmelsen i 9 kap. 4 a § PBL kan då inte tillämpas i detta fall.

Yttrande

Tjänsteskrivelsen har kommunicerat med byggherren. Byggherren anser att huvudbyggnaden består av två stycken bostadslägenheter med två separata ingångar från huset. Enligt ägarens skrivelse, rummet i vindspanen utgör inte självständiga enheter men är en del av deras bostadslägenhet som hyrs ut.

Bestämmelsen i 9 kap. 4 a § PBL som trädde i kraft den 1 mars 2020 gäller bara för åtgärder som utförs i omedelbar närhet till ett en- eller tvåbostadshus. Bestämmelsen gäller då inte för andra bostadshus så som flerbostadshus, kolonistugor och stugor som ingår i en hotellanläggning, semesterstugby eller en liknande byggnadsgrupp.

Vad är en- eller tvåbostadshus?

2020-05-11

Varken i förarbetena eller i kommentaren till PBL har begreppet ”en- eller tvåbostadshus ” definierats.

Enligt TNC 95 (Plan- och byggtermer 1994) är en bostad ett hus, lägenhet, rum eller annat utrymme att bo i. En lägenhet är ett eller flera utrymmen i byggnad som i upplåtelsehänseende utgör en självständig enhet.

Bostäderna i ett tvåbostadshus har alltid någon eller några gemensamma funktioner. Det kan exempelvis vara gemensam entré, trapphus eller tomt. Det kan även vara att de har gemensamma tekniska funktioner så som vatten-, avlopp-, värme- eller ventilationssystem.

Enligt TNC 95, flerbostadshus är bostadshus med minst tre bostadslägenheter.

Enligt (BFS 2013:14).kap 3:22 - allmänt om utformning av bostäder, ska i en bostad bland annat finnas ett rum för personhygien, rum eller avskiljbar del av rum för daglig samvaro, rum eller avskiljbar del av rum för sömn och vila, rum eller avskiljbar del av rum för matlagning, entréutrymme med plats för ytterkläder m.m. Utifrån dessa, bedöms att även lägenheten på vind uppfyller villkoren för att vara en självständigt enhet.

Den fråga som då blir aktuell är hur gränsdragningen ska göras mellan en- och tvåbostadshus och flerbostadshus. I dom MÖD 2019-04-18 mål P 4803-15 anser domstolen att fastighetsindelning, tomtindelning eller upplåtelseform inte bör vara avgörande eftersom dessa förhållanden kan förändras med tiden. Domstolen finner istället att den enhet som ska utgöra ett en- eller tvåbostadshus ska kunna definieras som en självständig del innehållande högst två bostadslägenheter.

I en annan dom MÖD 2014 mål P 660-14 ansåg domstolen att den gemensamma trappan och loftgångarna i kombination med byggnadens utformning i övrigt gav ett intryck att det var en byggnad med fyra lägenheter och att byggnaden var ett flerbostadshus.

Lagrum

Enligt PBL 9 kap 2 §, krävs det bygglov för nybyggnad, tillbyggnad och annan ändring av en byggnad än tillbyggnad.

Enligt PBL 9 kap 4a §, trots PBL 2 kap, krävs det inte bygglov för att i omedelbar närhet av ett en- eller tvåbostadshus, uppföra eller bygga till en byggnad som avses utgöra en särskild bostad komplementbostadshus, som tillsammans med övriga byggnader som har uppförts på tomten med stöd av denna paragraf inte får en större byggnadsarea än 30,0 kvadratmeter, har en taknockshöjd som inte överstiger 4,0 meter och som inte placeras närmare gränsen än 4,5 meter.

Byggnaden kan användas antingen som en komplementbostadshus (självständig bostad) eller som komplementbyggnad, exempelvis förråd, gäststuga eller garage.

Av 6 kap. 5 § plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, framgår att för åtgärder som inte kräver lov krävs en anmälan vid uppförande av en sådan byggnad som avses i 9 kap. 4 b § PBL.

2020-05-11

Av 10 kap. 3 § PBL följer att en åtgärd som kräver en anmälan enligt 6 kap. 5 § PBF inte får påbörjas innan byggnadsnämnden har gett ett startbesked.

Förvaltningens förslag till beslut: Ansökan om startbesked för nybyggnad av komplementbostadshus (Attefallshus) avslås med stöd av 10 kap 23 § plan- och bygglagen.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet under sitt sammanträde 4 maj, § 123 och lämnade förslag till nämnden att bevilja startbesked då huvudbyggnaden bedöms vara ett tvåbostadshus.

Förslag till beslut på sammanträdet

Tilläggsförslag

Christian Wiberg (MP) föreslår följande tillägg till arbetsutskottets förslag:

En förutsättning för beviljande av startbesked är att kök i ena lägenheten rivs så att det är två bostäder och därigenom inte ett flerbostadshus.

Beslutsgång

Ordföranden frågar först om nämnden kan bifalla arbetsutskottets förslag till beslut och finner att så sker.

Ordföranden frågar om nämnden kan bifalla Christian Wibergs (MP) tilläggsförslag och finner att så sker.

Omröstning begärs. Följande beslutsordning godkänns.

Ja-röst för bifall till Christian Wibergs tilläggsförslag. Nej-röst för avslag till Christian Wibergs tilläggsförslag.

JA	Nej
Bo Olsson (S)	Karin Schagerlind (M)
Lars Larsson (S)	Thorsten Larsson (M)
Lennart Pettersson (S)	Daniél Nordh (C)
Cecilia Wihlborg (S)	Lars Bolminger (L)
John Hedlund (V)	Björn Källhult (KD)
Christian Wiberg (MP)	Karl-Johan Karlsson (C)
Mats Bjelkemyr (SD)	

Med 7 ja-röster mot 6 nej-röster bifalls Christian Wibergs tilläggsförslag.

2020-05-11

Beslut

Startbesked enligt 10 kap 23 § plan- och bygglagen beviljas då huvudbyggnaden bedöms vara ett tvåbostadshus och en förutsättning för beviljandet är att kök i ena lägenheten rivs så att det är två bostäder och därigenom inte ett flerbostadshus.

Reservation:

Karin Schagerlind (M), Thorsten Larsson (M), Lars Bolminger (L), Björn Källhult (KD), Daniél Nordh (C), Karl-Johan Karlsson (C) reserverar sig mot beslutet om tilläggsförslaget.

Tekniskt samråd och en kontrollansvarig krävs inte i detta ärende.

Med detta startbesked beslutar samhällsbyggnadsnämnden (SBN) att kontrollplanen daterat 2020-03-01 fastställs.

Upplysningar

Enligt PBL 10 kap 25 § ett startbesked för anmälningspliktiga åtgärder upphör att gälla två år efter att startbeskedet gavs. Om arbetena då inte har avslutats krävs ett nytt startbesked. Innan byggnaden tas i bruk ska ett slutbesked ha meddelats enligt 10 kap. 4 § PBL. Om byggnaden tas i bruk innan slutbesked har givits är SBN skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift.

Följande handlingar ska lämnas in till SBN som underlag för slutbesked:

- Ifylld och undertecknad kontrollplan
- Intyg om utförd lägeskontroll

Utstakning och lägeskontroll ska utföras av behörig mätningstekniker. Tjänsten kan beställas av GIS avdelningen på samhällsbyggnadskontoret via gis@alingsas.se eller på telefon 0322-617195, 0322-617194. Om annan konsult används kan extra avgifter för kommunens arbete tillkomma.

Sökanden informeras om, att i enlighet med 10 kap 5 § PBL, byggherren har ansvar för att arbetena utförs enligt bestämmelserna i PBL och enligt föreskrifter eller beslut som meddelats med stöd av lagen. Sökanden är även ansvarig att annan lagstiftning som kan gälla för projektet följs.

Avgift

Avgiften för bygglov är 9355 kr i enlighet med fastställd taxa av kommunfullmäktige. Tidsfristen började löpa 2020-05-11 dagen då ärendet behandlades i nämnden och beslut fattades samma dag, vilket innebär att lagstadgade tidsfrister för handläggningen har hållits.

Faktura sänds separat.

Handlingar som ingår i beslutet

Anmälan	2020-03-01
Situationsplan	2020-03-01
Planritning	2020-03-02
Fasadritningar	2020-03-02
Sektionsritning	2020-03-02

2020-05-11

Förslag till kontrollplan	2020-03-01
Teknisk beskrivning	2020-03-02
Konstruktionsritningar	2020-03-01
Brandskyddbeskrivning	2020-03-01
Energiberäkning	2020-03-01

Bilagor:

Bilaga 1. Ritningar och ev övriga handlingar som ingår i beslutet

Bilaga 2. *Hur man överklagar***Expedieras till**

Sökande, GIS-handläggare fk

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 131 2020.261 SBN

Färgaren 5, rivningslov rivning av komplementbyggnad (2019-0449)

Ärendebeskrivning

Ansökan inkom 2019-07-03 och avser Rivningslov i efterhand för kulturhistoriskt värdefullt gårdshus på Fastigheten Färgaren 5. Fastigheten och gårdshuset som rivits omfattas av förvanskningförbudet enligt Plan- och bygglagen 8 kapitlet 13 §.

Förutsättningar

Färgaren 5 omfattas av detaljplan DP 168. Gårdshuset revs utan rivningslov sommaren 2019. Byggnaden omfattas av Plan- och bygglagens förvanskningförbud. Den omfattades inte av ett rivningsförbud i detaljplanen. Byggnaden hade under många år tillåtits att förfalla och var vid rivningen inte längre möjlig att bevara utan kostsamma åtgärder eller nyuppförande av befintlig byggnad. Totalt två tillsynsärenden är upprättade på fastigheten angående det gårdshus som rivits LOV 2015-000091 och LOV 2018-000007.

Enligt 9 kapitlet 10 § Plan- och bygglagen krävs rivningslov för att riva en byggnad, eller en del av en byggnad, inom ett område med detaljplan. I 34 § samma kapitel i Plan och bygglagen stadgas att rivningslov inte får ges om en byggnad bör bevaras på grund av dess historiska, kulturhistoriska, miljömässiga eller konstnärliga värde. Bestämmelsen ger en möjlighet att låta de allmänna intressena av att bevara värdefull bebyggelse väga tyngre än fastighetsägarens intresse av att använda fastigheten. Det är kommunen som vid lovgivning bevakar de allmänna intressena (prop. 1985/86:1, s. 288–289). Bristande underhåll är inte skäl för rivning.

Byggnaden ingår i ett riksintresse för kulturmiljövård och var utpekad i kommunens byggnadsinventering som en bevarandevärd byggnad som skulle skyddas av förbudet mot förvanskning enligt Plan- och Bygglagen (PBL) 8 kapitlet 13 §. Byggnaden som har rivits var i ett fallfärdigt skick men hade ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Innergården med sina gårdshus var en av de sista och mest oförändrade gårdsmiljöerna i Alingsås. Det rivna gårdshuset var uppfört 1898 av snickaren och handlanden Aron Kopp. Han tillverkade och sålde slöjdvävar såsom träskor, laggkärl och balbomöbler. Varorna såldes på Lilla Torget under marknadsdagarna. I början av 1930-talet genomgick huset en omfattande ombyggnad och höjdes en våning. Gårdshuset uppfördes med en bottenvåning med snickeriverkstäder och bostad. På andra våningen fanns måleriverkstad och lagerlokaler.

Byggnaden mättes upp i samband med rivningen: Längd: 23,8 meter. Bredd: den smala delen 4,7 meter och den breda delen 6 meter. Byggnaden var 6,3 meter hög. Under byggnadens östra ände fanns en källare.

Sökanden har förelagts att inkomma med en byggnadsdokumentation av certifierad sakkunnig enligt KUL. En sådan kulturhistorisk kartläggning och byggnadsdokumentation inkom till Bygglovsenheten 2020-03-27.

Bedömning

Byggnaden omfattades inte av rivningsförbud i detaljplanen. Det allmänna intresset av ett bevarande av den äldre gårdsmiljön ska vägas mot fastighetsägarens intresse att nyttja sin

2020-05-11

fastighet. I det här fallet skulle om byggnaden ännu var bevarad det allmänna intresset ha vägt över det enskilda, men nu har byggnaden redan rivits och en kulturhistorisk dokumentation av sakkunnig KUL har gjorts. Byggnadsdokumentationen innebär att viktig kunskap om den tidigare byggnaden bevaras och möjliggör bedömning av hur en framtida byggnad på samma placering kan uppföras och utformas. Sammanlagt är, utifrån aspekten att byggnaden redan rivits, förvaltningens bedömning att det allmänna intresset av ett bevarande är tillräckligt i och med den inkomna byggnadsdokumentationen och att rivningslov kan ges trots att gårdshuset var en värdefull byggnad som borde ha bevarats.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet på sitt sammanträde 4 maj, § 124, och föreslog nämnden att bevilja rivningslov enligt förvaltningens förslag.

Förslag till beslut på sammanträdet

Bo Olsson (S), Lars Larsson (S), Lennart Pettersson (S), Cecilia Wihlborg (S), John Hedlund (V), Christian Wiberg (MP) föreslår avslag på rivningslovet.

Mats Bjelkemyr (SD) föreslår bifall till Bo Olssons (S) m.fl. avslagsförslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag mot Bo Olssons m.fl. förslag och finner bifall för Bo Olssons m.fl. förslag

Beslut

Ansökan om rivningslov avslås.

Avgift: enligt debiteringshändelse "Debitering avslag" (450 kr)

Om byggnadsnämnden överskrider tidsfristen för handläggningen av ett ärende om lov, förhandsbesked eller anmälan, ska avgiften för handläggning, kungörelse, expediering och andra tids- och kostnadskrävande åtgärder reduceras. Avgift för startbesked och arkivering reduceras inte. Avgiften ska reduceras med en femtedel per påbörjad vecka som nämnden överskrider tidsfristen, enligt 12 kap. 8 a § plan och bygglagen (PBL 2010:900).

Avgiften för avslaget reduceras och kostnaden för arkivering är 450 kronor i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.

Faktura sänds separat.

Upplysningar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt. (Se bilaga "Hur man överklagar")

Handlingar som tillhör beslutet

Karta 2019-08-06

Bebyggelseantikvarisk dokumentation 2020-03-27

2020-05-11

Expedieras till

Sökanden; Grannar fk (Centrum 1:7, Färgaren 3, Färgaren 4, Färgaren 6, färgaren 7);
Byggnadsinspektör (HS), Byggnadsantikvarie (AK) fk, PoIT, Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 132 2020.248 SBN

Gräfsnäs 1:75, bygglov (2019-0822)

Ärendebeskrivning

Ansökan inkom 2019-11-25 och avser Bygglov nybyggnad av enbostadshus på fastigheten GRÄFSNÄS 1:75.

Ansökan avser bygglov för nybyggnad av enbostadshus. Den sökta byggnadens byggnadsarea är 111,3 kvm (8276*13451 mm) och uppförs i en våning, på samma plats där ett befintligt bostadshus stått, (rivningslov D RI 2020-000354). Byggnaden avses uppföras 220 m från strandlinjen till sjön Anten, (strandskyddsdispens LOV 2019-000675). Enbostadshuset som avses uppföras är av typen Hjärtevadshus, enplanshus, och uppförs på isolergrund med en röd träfasad (S5040-Y80R) med vita detaljer (S0502-Y). Takbeklädningen är röda betongpannor (4040-Y60R) och en taklutning på 27 grader. Uppvärmningen sker med NIBE 730 frånluftsvärmepump. Kommunalt vatten och avlopp, enskild anläggning för dagvatten. Byggnadshöjden avses bli ca 3,4 m och placeras 5,6 m östra fasaden samt 5,2 m norra fasaden från tomträns mot Gräfsnäs 1:79.

Förutsättningar

Den aktuella fastigheten ligger utanför detaljplan och områdesbestämmelser.

Fastigheten ingår i en kulturmiljö som räknas in i ett område som berör riksintresse för kulturmiljövård och kulturresevat, Antens västra strand, Järnvägsmiljö med flertalet välbevarade stationsmiljöer, ursprungligen en del av den sk "Västgötabanan" som förband en rad orter i Västergötland med Göteborg. Järnvägen etablerades på ett för Sverige typiskt sätt på privat initiativ, här bl.a. till följd av ökade avsättningsmöjligheter för jordbruksprodukter kring sekelskiftet 1900.

Uttryck för riksintresset; Smalspårig järnväg mellan Anten-Gräfsnäs, Antens station, Humlebo banvaktarstuga, Kvarnbo stationsbyggnad med väntsal, allt uppfört efter mönsterritningar kring 1900, samtidigt som fd postkontor, uthus, semafor och "vattenhäst" vid Kvarnabo. I området ingår även; Gräfsnäs slottsruin, Erska hembygdsgård samt ett stort antal stenåldersboplatser.

Yttranden

Med anledning av det kulturhistoriska värdet och kulturhistoriska miljön som fastigheten ingår i, har bebyggelseantikvarien beretts tillfälle att inkomma med yttrande avseende nybyggnadens form- färg- och materialverkan.

Yttrande från bebyggelseantikvarien inkom 2020-03-16.

"Eftersom det ligger så nära byggnadsminnet Anten-Gräfsnäs järnväg samt inom kulturmiljö så blir det av stor vikt hur den nya byggnaden kommer att utformas med tanke på siktlinjer, omgivningspåverkan samt de byggnader som ligger närmast järnvägen.

Det är även ett av kommunens viktigaste turistmål och upplevelsevärde ur det

2020-05-11

kulturhistoriska perspektivet är av största vikt.

Det föreslagna Hjaltevadshuset uppfyller inte de kulturhistoriska aspekterna och det behöver vara betydligt bättre anpassat vad gäller utformningen.

De borde utgå från befintlig byggnads formspråk fast göra det i en "större storlek" men med likvärdig detaljeringsnivå."

2020-03-18 skickades en kommunicering om avslag till sökande där man gav dem möjlighet att yttra sig innan ärendet tas upp för beslut i Samhällsbyggnadsnämnden. I kommuniceringen upplystes sökande om att med stöd av bebyggelseantikvariens yttrande kan inte bygglov beviljas enligt 9 kap. 31 § Plan- och bygglagen.

2020-03-27 inkommer sökande med yttrande i form av reviderade ritningar där spröjsade fönster lagts till på fasadritningarna.

2020-03-30 meddelas sökande om att revideringen i form av spröjsade fönster inte bidrar till att beslutet om eventuellt avslag ändras, med hänvisning till bebyggelseantikvariens yttrande om att det föreslagna Hjaltevadshuset inte uppfyller de kulturhistoriska aspekterna och behöver vara betydligt bättre anpassat vad gäller utformningen.

2020-04-05 inkommer sökande med 4 st fotografier föreställande närliggande bebyggelse. Framgår inte var de närbelägna fastigheterna på fotografierna är belägna i förhållande till den aktuella fastigheten i frågan. Sökande lämnar följande yttrande i e-post meddelande;

"Vi vill inget hellre än att få bosätta oss i Gräfsnäs med den vackra kulturella miljö och goda grannar. Men vi behöver hjälp med vad som krävs av oss för att kunna genomföra det. "Vårt hus behöver vara mer anpassat vad gäller utformningen"? Vi tycker vårt hus passar in i miljön (med färg, material, form och detaljer) och följer linjen från vårt fritidshus men är lite längre. Vi bifogar några foton på hur det ser ut runt omkring oss så ni kan se varför vi tror att vårt hus passar in."

Kretsloppsavdelningen har inkommit med yttrande i ärendet 2019-12-10.

"Anläggningsavgift erlagd. Anslutning mot privata enskilda ledningar."

Bedömning

Prövningen av om bygglov kan ges för en åtgärd som den aktuella utanför ett område med detaljplan innefattar enligt 9 kap. 31 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, bl.a. en prövning enligt bestämmelserna i 2 kap. samma lag och därmed även en prövning enligt 3 kap. miljöbalken.

Dessa bestämmelser föreskriver att företräde ska ges åt en sådan användning av mark- och vattenområden som från allmän synpunkt medför en god hushållning. De innehåller vidare forskrifter bl.a. om skydd för ekologiskt känsliga områden och områden av riksintresse för bl.a. natur- och kulturmiljövården. Prövningen av om bygglov kan ges i detta fall ska därmed ske utifrån bestämmelser som är direkt relaterade till miljön och innefattar en bedömning av åtgärdens påverkan på miljön.

2020-05-11

Den aktuella fastigheten ligger utanför detaljplan och områdesbestämmelser. Fastigheten ingår i en kulturmiljö som räknas in i ett område som berör riksintresse för kulturmiljövård och kulturresevat. Detta innebär att ingen påtaglig skada får ske på det värde som riksintresset skyddar.

Då den ursprungliga byggnaden var i så pass dåligt skick att rivningslov beviljats (Lov § D RI 2020-000354) ställs höga krav på den nya byggnaden, vad beträffar tidsenlig utformning, estetisk detaljnivå, och den bör efterlikna den ursprungliga byggnaden i så stor grad det går.

Den föreslagna byggnaden, vilket är ett Hjaltevadshus (hustillverkare), anses inte vara en efterlikning av den ursprungliga byggnaden.

I Miljöbalkens tredje kapitel framgår de grundläggande bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden och dessa ska tillämpas vid beslut om planläggning och vid prövning av ärenden om lov eller förhandsbesked.

Enligt 3 kap. 6 § MB ska mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. I andra stycket samma paragraf, anges att områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövärden eller friluftslivet ska skyddas mot åtgärder som avses i första stycket.

Av förarbetena till 3 kap. 6 § MB (prop. 1997/98:45, del 2, s 32) framgår att sådana åtgärder som påtagligt skulle skada värden i sådana natur- och kulturmiljöer som har betydelse från allmän synpunkt och som inte kan återskapas eller ersättas om den en gång förstörs ska så långt som möjligt undvikas. Med åtgärder som kan påtagligt skada menas sådana åtgärder som kan ha en bestående negativ inverkan på det aktuella intresset eller tillfälligt kan ha mycket stor negativ inverkan på detta (a. prop. s 30).

I 2 kap. 1 § PBL ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen vid prövning av frågor enligt plan- och bygglagen. En av de grundläggande principerna att bedömningar i olika frågor enligt plan- och bygglagstiftningen ska utgå från vad som är en från allmän synpunkt lämplig markanvändning, så ska hänsyn alltså alltid tas till enskilda berörda intressen. Detta är ett uttryck för den så kallade proportionalitetsprincipen som innebär att det alltid ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av ett beslut i en fråga och de konsekvenser som beslutet får för motstående enskilda intressen.

Den aktuella byggnaden ska placeras i nära anslutning till byggnadsminnet Anten-Gräfsnäs järnväg samt i nära anslutande till ett område som berör riksintresse för kulturmiljövård och kulturresevat med Antens västra strand, Järnvägsmiljö med flertalet välbevarade stationsmiljöer, Gräfsnäs slottsruin, Erska hembygdsgård samt ett stort antal stenåldersboplatser.

Med stöd av bebyggelseantikvariens yttrande, bedöms den sökta byggnaden inte vara förenlig med kulturmiljövärdet i området avseende form-, färg- och materialverkan (8 kap. 1 § 2 p. PBL). Att uppföra det föreslagna enbostadshuset av typ Hjaltevadshus, i ett område som ingår i en viktig kulturmiljö och så även miljöer med viktiga byggnadsminnen skulle åsamka

2020-05-11

påtaglig skada på riksintresset. Det föreslagna Hjaltevadshuset uppfyller inte de kulturhistoriska aspekterna och det behöver vara betydligt bättre anpassat vad gäller utformningen och eftersträva tidsenlig detaljnivå.

I det aktuella ärendet görs bedömning att intresset att bevara kulturmiljön och dess bakomliggande historiska karaktär och så även möjligheterna för allmänheten att fortsättningsvis kunna uppleva den historiska atmosfären som är knuten till platsen i form av järnvägs miljön med kringliggande byggnader, väger tyngre än det enskilda intresset att uppföra en ersättningsbyggnad som inte kan kopplas till den ursprungliga historiska miljön.

Den aktuella kulturmiljön är ett av Alingsås kommuns viktigaste turistmål och upplevelsevärde för allmänheten är av största vikt. Att uppföra den föreslagna byggnaden i den historiska upplevelsemiljön som är knuten till järnvägs miljön och som utgör en kulturell turistattraktion, skulle således innebära en påtaglig skada på den kulturella lustresa som järnvägen utgör, vilket strider mot 3 kap. 6 § MB och 2 kap. PBL.

Bygglov enligt 9 kap. 31 § PBL kan därmed inte beviljas.

Förvaltningens förslag till beslut: Avslag med stöd av 9 kap. 31 § plan och bygglagen (2010:900).

Arbetsutskottet har behandlat ärendet under sitt sammanträde 11 maj, § 132 och föreslog nämnden att återremittera ärendet.

Förslag till beslut på sammanträdet

Christian Wiberg (MP) föreslår bifall till förvaltningens förslag.

Beslutsgång

Ordföranden frågar först om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras enligt arbetsutskottets förslag och finner bifall för återremiss.

I och med beslut om återremiss faller Christian Wibergs förslag.

Beslut

Ärendet återremitteras.

Expedieras till

Sökanden; Samtliga fastighetsägare (Gräfsnäs 1:75); Byggnadsantikvarie (AK) fk, Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 133 2020.259 SBN

Gröneslätt 1:18, bygglov (2020-0092)

Ärendebeskrivning

Ansökan inkom 2020-02-04 och avser Bygglov tillbyggnad av enbostadhus och fasadändring på fastigheten GRÖNESLÄTT 1:18 (GRÖNESLÄTTVÄGEN 39).

Ansökan avser två mindre tillbyggnader på den södra (4,85 m*2,82 m = 13,7 kvm (uppförs i 2 plan, 27,4 kvm bruttoarea)) och västra (2,35 m*2,29 m = 5,4 kvm) delen av fasaden, fasadändring på den norra fasadsidan i form av isättande av nya fönster samt tillbyggnad av ett nytt våningsplan på bostadshuset, bruttoarea med 79,6 kvm (utöver redan nämnd tillbyggnad i två våningar). Byggnadens nockhöjd ändras från ca 4 m till ca 7,8 m. Över altanen på södra fasadsidan uppförs ett skärmtak, (2,2 m*7,3 m = 16 kvm). Fasaden utgörs av trä, grön med vita knutar (kulör S6010-G50Y och S 0502-Y). Taket utgörs av svarta betongpannor på huvudbyggnadens tak, svart plåttak används på den amerikanska verandan och uterummet, (kulör S 9000-N). Fönstren är vita (kulör S 0502-Y) tre-glas. Grundläggningssätt kryppgrund.

Förutsättningar

Fastigheten ligger inom strandskyddat område och utanför detaljplanelagt område, omfattas heller inte av några områdesbestämmelser eller riksintressen. Fastigheten har ett beviljat strandskydd, LOV 2019-000807, § 73 2020.111 SBN

Yttranden

Fastighetsägarna till Gröneslätt 1:9 och Gröneslätt 1:15 har beretts tillfälle att yttra sig i ärendet, inga yttranden har inkommit till Samhällsbyggnad inom utsatt tid. Gröneslätt 1:15 inkom med svarsyttrande (2020-03-23), efter att den ordinarie svarstiden löpt ut, utan erinran.

Bedömning

Fastigheten har en beviljad strandskyddsdispens, LOV 2019-000807, SBN § 2020-73, med tomtplatsavgränsning. Bygglov för de tänkta åtgärderna bedöms därmed kunna beviljas enligt 9 kap 31 §, PBL.

Beslut

Bygglov beviljas enligt 9 kap. 31 §, plan- och bygglagen (2010:900).

Utsedd kontrollansvarig är Claes Klintonberg, Prästvågen 18, 441 91 ALINGSÅS. K-behörighet. Behörighetsnummer SC 0202-18 (RISE). Giltig t o m 2023-03-26.

Avgiften för bygglovet är 22 952 kronor i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.

Faktura sänds separat.

2020-05-11

Avgift

Avgiften för lovet är 22 952 kr, i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige. Om byggnadsnämnden överskrider tidsfristen för handläggningen av ett ärende om lov, förhandsbesked eller anmälan, ska avgiften för handläggning, kungörelse, expediering och andra tids- och kostnadskrävande åtgärder reduceras. Avgift för startbesked och arkivering reduceras inte. Avgiften ska reduceras med en femtedel per påbörjad vecka som nämnden överskrider tidsfristen, enligt 12 kap. 8 a § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Tidsfristen började löpa då ansökan bedömdes vara komplett 2020-02-19. Ärendet lades på sökandes begäran vilandes i väntan på beslut om strandskyddsdispens 2020-03-17. Ärendet återaktiverades på sökandes begäran 2020-04-14 och beslut om lov fattades 2020-05-11. Detta innebär att den lagstadgade tidsfristen för handläggningen på 10 veckor inte har överskridits.

Upplysningar

Åtgärden får inte påbörjas förrän Samhällsbyggnadsnämnden har lämnat startbesked enligt 10 kap 3 § PBL. Nämnden är skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift om byggnationen påbörjas innan startbesked givits enligt 11 kap 51 § PBL.

Tekniskt samråd ska hållas. Beträffande tidpunkt, kontakta kommunens byggnadsinspektör Håkan Söderberg (hakan.soderberg@alingsas.se).

Innan byggnaden tas i bruk ska ett slutbesked ha meddelats enligt 10 kap 4 § PBL. Om byggnaden tas i bruk innan slutbesked har givits är samhällsbyggnadsnämnden skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift (11 kap 51 § PBL).

Besluten om strandskyddsdispens och bygglov upphör att gälla om åtgärden inte har påbörjats inom två år och avslutats inom fem år från den dag då beslutet vann laga kraft.

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

Handlingar som tillhör beslutet

Ansökan 2020-02-04
 Anmälan kontrollansvarig 2020-02-04
 Fasadritning, 2 st 2020-02-04
 Planritning Plan 1 2020-02-04
 Planritning Plan 0 2020-02-19
 Situationsplan 2020-02-19
 Sektionsritning 2020-02-04

Expedieras till

Sökanden; Medsökande; Kontrollansvarig (claes.klintenberg@gmail.com, Grannar fk (Gröneslätt 1:9, Gröneslätt 1:15); Byggnadsinspektör (hakan.soderberg@alingsas.se), GIS fk, PoIT, Akten.

2020-05-11

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 134 2020.258 SBN

Hemsjö 1:32, bygglov nybyggnad av lagerbyggnad (2020-0051)

Ärendebeskrivning

Ansökan inkom 2020-01-21 och avser en åtgärd som är tänkt att utföras i ett område som inte omfattas av någon detaljplan eller områdesbestämmelser. Ansökan gäller lokaliseringsprövning och nybyggnation av ekonomibyggning/garage på 160 kvadratmeter byggnadsarea. Byggnaden planeras att utföras med svart tak i plåt och faluröd träfasad utförd med stående träpanel.

Förutsättningar

Fastigheten är placerad utanför detaljplanelagt område och utanför sammanhållen bebyggelse.

Lantbruksenhet, bebyggd enbart med ekonomibyggning. Den ansökta åtgärden innebär att en ekonomibyggning uppförs på platsen. Den ansökta åtgärden har en större byggnadsarea än befintlig ekonomibyggning på fastigheten. Byggnaden kommer att betjäna bostadshuset som ligger på Hemsjö 1:45 strax intill Hemsjö 1:32.

Enligt Yttrande från Miljökontoret 2020-02-14 är området klassat som naturvärde och högt naturvärde enligt Värdekärnor Natur 2018.

Ansökan bedömdes som komplett 2020-03-31.

Yttranden

Berörda grannar har hörts i ärendet och beretts möjlighet att inkomma med synpunkter. Inga synpunkter har inkommit.

Bedömning

Åtgärden uppfyller Plan- och bygglagens krav på placering och utformning och innebär inte en negativ omgivningspåverkan. Åtgärden bedöms lämplig för sitt ändamål och har en god form-, färg- och materialverkan.

Ansökan har prövats mot Plan- och bygglagen 2 och 8 kapitlet (2010:900). Den sammantagna bedömningen är att åtgärden är lämplig från allmän synpunkt och uppfyller förutsättningarna för åtgärden enligt Plan- och bygglagen 9 kapitlet 31 §.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet under sitt sammanträde 4 maj, § 127, och föreslog nämnden att bevilja bygglov enligt förvaltningens förslag.

Förslag till beslut på sammanträdet

Christian Wiberg (MP) föreslår att ärendet återremitteras.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om ärendet ska avgöras idag eller om det ska återremitteras enligt Christian Wibergs förslag och finner att det ska avgöras idag.

Ordföranden frågar om nämnden kan bifalla arbetsutskottets förslag och finner att så sker.

2020-05-11

Beslut

Bygglov beviljas med stöd av 9 kap 31 § Plan- och bygglagen (2010:900).

Reservation

Christian Wiberg (MP) reserverar sig mot beslutet.

Utsedd kontrollansvarig är: Magnus Fransson , Meridianvägen 1B, 423 38 Torslanda.
Certifiering K, Certifiering: RISE SC 0813-12 som gäller till 2022-10-02. Anmälan om kontrollansvarig inkom 2020-03-31.

Avgiften för bygglov är 19 157 kronor i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.

Faktura sänds separat.

Avgift för nybyggnadskarta, lägeskontroll och utstakning kan tillkomma.

Upplysningar

Åtgärden får inte påbörjas förrän Samhällsbyggnadsnämnden har lämnat startbesked enligt 10 kap 3 § PBL. Nämnden är skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift om byggnationen påbörjas innan startbesked givits enligt 11 kap 51 § PBL.

Tekniskt samråd ska hållas. Beträffande tidpunkt, kontakta kommunens byggnadsinspektör på telefon .

Utsakning samt lägeskontroll ska utföras av behörig mätningstekniker. Tjänsten kan beställas av GIS-enheten på Samhällsbyggnadskontoret via gis@alingsas.se eller på telefon 0322-61 71 95 eller 0322-61 71 94. Om annan konsult används kan extra avgifter för kommunens arbete tillkomma.

Innan byggnaden tas i bruk ska ett slutbesked ha meddelats enligt 10 kap 4 § PBL. Om byggnaden tas i bruk innan slutbesked har givits är samhällsbyggnadsnämnden skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift (11 kap 51 § PBL).

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

Handlingar som tillhör beslutet

Situationsplan 2020-01-21

Fasadritningar 2020-01-21

Plan- och sektionsritning 2020-02-07

2020-05-11

Expedieras till

Sökanden; Kontrollansvarig; Grannar fk (Hemsjö 1:17, Hemsjö 1:38, Hemsjö 1:43, Hemsjö 1:45, Hemsjö 1:60, Hemsjö 6:13, Kärrbogärde 1:20. Kärrbogärde 1:39, Pålstorp 1:2); Byggnadsinspektör, GIS fk, PoIT, Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 135 2020.271 SBN

Ingared 4:99, bygglov (2020-0046)

Ärendebeskrivning

Ansökan inkom 2020-01-20 och avser bygglov för nybyggnad av två fritidshus och carport på fastigheten Ingared 4:99.

Den föreslagna byggnadsplatsen ligger utanför detaljplan och områdesbestämmelser. Ärendet är tidigare behandlat i förhandsbesked SBN § 171 Dnr 2017.264 , LOV 2017-000470, laga kraft 23 jan 2018. Beviljat förhandsbesked gäller för nybyggnation av ett enbostadshus och carport.

Fritidshus 1 uppges få en byggnadsarea på 62,3 m², färdigt golvhöjd +77,7 m, nockhöjd 4 m och taklutning 70. Fritidshus 2 uppges få en byggnadsarea på 30 m², färdigt golvhöjd +77,7 m, nockhöjd 3,85 m och taklutning 70. Carporten uppges få en byggnadsarea på 36,75 m² vart av förråd 12,95 m² och öppenarea 23,8 m², nockhöjd 3 m, färdigt golvhöjd +77,7 m och taklutning 70.

Fasadbeklädnad stående träpanel i slamfärg NCS S 8000- N, fönster NCS S 2500-N, ytterdörrar NCS S 4050-R och takbeläggning i papp.

Byggnaderna kommer att ställas på plintar, befintlig marknivå kommer inte att ändras. Carporten placeras 8 m avstånd från fastighetsgräns mot syd och 2 m avstånd från frastighetsgräns mot öst. Avstånd mellan carport och hus1, 4,5 m. Avstånd från fastighetsgräns mot väst till närmaste hörn för hus1, 12 m. Avstånd mellan hus1 och hus2 blir 5 m. Avstånd från fastighetsgräns mot väst till närmaste hörn för hus2, 6 m.

Yttranden

Miljöskyddskontoret har yttrat sig i ärendet angående möjlighet för anslutning till befintlig gemensamt avloppsanläggning på fastigheten Ingared 4:90, se bilaga 2.

Minireningsverket på fastigheten Ingared 4:90 har tillstånd från 2017 och en kontrollrapport har skickats in samma år. Det är dimensionerat för två hushåll vilket motsvarar 10 personekvivalenter. Kapaciteten hos reningsverket bedöms som tillräckligt under förutsättning att den anslutning som tillkommer inte överskrider ett hushåll (5 personekvivalenter).

Med anledning av att den ansökta åtgärden är tänkt att utföras i ett område som inte omfattas av en detaljplan eller områdesbestämmelser har berörda underrättats om ansökan och getts tillfälle att yttra sig (enligt 9 kap. 25 § PBL). Ägare av fastigheterna Ingared 4:58, Ingared 4:69, Ingared 4:76 har bedömts vara berörda. Med anledning av att sökanden äger grannfastigheten Ingared 4:90 hade sakägarutskick inte gått ut till Ingared 4:90.

Sakägare intyg utan invändningar har kommit in från samtliga ägare av fastigheterna Ingared 4:58 och Ingared 4:69.

Svar från Ingared 4:76 har ej inkommit.

Bedömning

Beviljat förhandsbesked avser nybyggnad av ett enbostadshus och carport på fastigheten

2020-05-11

Ingared 4:99. Nyvarande ansökan avser bygglov för två fritidshus och carport på fastigheten Ingared 4:99. Åtgärden bedöms inte medföra någon betydande olägenhet för omgivningen.

Beslut

Positivt bygglov beviljas med stöd av 9 kap 31 § Plan- och bygglagen (PBL).

Utsedd kontrollansvarig är: Magnus Andersson, Barne-Åsaka, Ånnestorp 703, Nossebro. N-behörighet. RISE (certifieringsorgan). Giltigt t o m 2020-06-29.

Avgift

Avgiften för lovet är 23 824 kr, i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.

Tidsfristen började löpa då ansökan bedömdes vara komplett 2020-03-23. Beslut om lov fattades 2020-05-11. Detta innebär att den lagstadgade tidsfristen för handläggningen på 10 veckor har inte överskridits.

Faktura sänds separat.

Upplysningar

Åtgärden får inte påbörjas förrän Samhällsbyggnadsnämnden har lämnat startbesked enligt 10 kap 3 § PBL. Nämnden är skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift om byggnationen påbörjas innan startbesked givits enligt 11 kap 51 § PBL.

Byggnaderna kommer att anslutas till befintlig gemensamt anläggning för vatten och avlopp tillsammans med befintlig bostadshus på Ingared 4:90.

Dagvatten ska omhändertas inom egen fastighet.

Tekniskt samråd ska hållas. Beträffande tidpunkt, kontakta kommunens byggnadsinspektör, Aferdita Jashari, på telefon 0322- 61 72 77.

Utstakning samt lägeskontroll ska utföras av behörig mätningstekniker. Tjänsten kan beställas av GIS-enheten på Samhällsbyggnadskontoret via gis@alingsas.se eller på telefon 0322-61 71 95 eller 0322-61 71 94. Om annan konsult används kan extra avgifter för kommunens arbete tillkomma.

Innan byggnaden tas i bruk ska ett slutbesked ha meddelats enligt 10 kap 4 § PBL. Om byggnaden tas i bruk innan slutbesked har givits är samhällsbyggnadsnämnden skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift (11 kap 51 § PBL).

Besluten om bygglov upphör att gälla om åtgärden inte har påbörjats inom två år och avslutats inom fem år från den dag då beslutet vann laga kraft.

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

2020-05-11

Handlingar som tillhör beslutet

Ansökan 2020-01-20

Fasad-, plan-, sektion carport 2020-02-06

Karta 2020-02-06

Anmälan om kontrollansvarig 2020-02-10

Fasad-, plan-, sektion hus 1 2020-04-03

Fasad-, plan-, sektion hus 2 2020-04-03

Situationsplan 2020-04-03

Expedieras till

Sökanden; Kontrollansvarig (magnus623@hotmail.com); Sakägare delg kv (Ingared 4:58, Ingared 4:69, Ingared 4:76); Byggnadsinspektör (aferdita.jashari@alingsas.se), GIS fk, PoIT, Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 136 2020.282 SBN

Mjönäs 1:15, bygglov (2019-0462)**Ärendebeskrivning**

Ansökan inkom 2019-07-08 och avser Bygglov tillbyggnad av fritidshus på fastigheten MJÖNÄS 1:15 (SVANSJÖVÄGEN 39).

2020-03-23 återremitterades ärendet efter att ha varit uppe för beslut om avslag i nämnden. Ärendet ska enligt beslut av nämnden "beredas för ett möjligt positivt beslut".

Åtgärden avser delvis rivning av huvudbyggnaden med 32 kvadratmeter på den västra sidan av huset och delvis förlängning av huvudbyggnaden med en tillbyggnad på den sydvästra fasaden med 32 kvadratmeter.

Den aktuella fastigheten omfattas av detaljplan B 155 B, Mjönäs 1:21 m fl (Laga kraft 1967-05-24). Detaljplanen anger bland annat att fastigheten är avsedd för bostadsändamål. Fastigheten får bebyggas med 80 kvadratmeter huvudbyggnad samt 25 kvadratmeter komplementbyggnad som placeras fristående eller sammanbyggs med huvudbyggnaden om åtgärden avser uthus.

Fastigheten är idag bebyggd med en huvudbyggnad på 99 kvm samt ett fristående garage på ca 25 kvadratmeter. Huvudbyggnaden beviljades bygglov 1985 och enligt beslutet skulle den bli 79,8 kvm.

Yttranden

2020-01-15 skickades en kommunikering om avslag till sökande där man gav dem möjligheten yttra sig innan ärendet tas upp för beslut i nämnden. I kommunikeringen upplyste man sökande att den ansökta åtgärden strider mot gällande detaljplan och kan således inte beviljas och inte heller bedömas som en liten avvikelse enligt 9 kap 31 b eller 31 c §§ PBL. Vid denna tidpunkt avsåg tillbyggnaden 56,5 kvm. Efter rivning och tillbyggnad hade byggnaden blivit ca 123,7 kvm.

2020-01-24 inkom sökande med ett yttrande där man skickade med reviderade ritningar och även anger att man behåller det fristående garaget om 25 kvadratmeter och ändrade tillbyggnaden till 32 kvm. I ursprungsversionen tolkade man detaljplanen som att komplementbyggnaden kunde sammanbyggas för att utgöra bostadsyta (se bilaga).

Det som sökanden har uppgett i sitt yttrande, samt de ändringar avseende behållande av garagebyggnaden som gjorts, förändrar inte bedömningen att ansökan strider mot gällande detaljplan. Avvikelsen har visserligen blivit mindre, men den är fortfarande för stor. Sökande har blivit informerad om detta över telefon 2020-01-31. Inga revideringar har inkommit efter detta.

2020-03-30 skickades ärendet ut på grannhörande efter att det återremitterats för prövning av möjligt positivt beslut. Fastighetägarna till fastigheterna Mjönäs 1:20, 1:21, 1:28 och 1:29 har fått möjlighet att yttra sig över åtgärden, ingen erinran har inkommit över den sökta

2020-05-11

åtgärden.

Bedömning

Av 9 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, framgår att bygglov krävs för bl.a. tillbyggnad och annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk eller inreds för ett väsentligen annat ändamål än det som byggnaden senast har använts för eller enligt senast beviljade bygglov har anpassats till utan att den avsedda användningen kommit till stånd.

Enligt 9 kap. 30 § första stycket PBL ska bygglov ges för en åtgärd inom ett område med detaljplan, bl.a. om den fastighet och det byggnadsverk som åtgärden avser överensstämmer med detaljplanen (1), eller åtgärden inte strider mot detaljplanen (2), och åtgärden uppfyller de krav som följer av 2 kap. 6 § första stycket 1 och 5, 6 § tredje stycket, 8 och 9 §§ och 8 kap. 1- 3, 6, 7, 9-13, 17 och 18 §§ (4). Av 9 kap. 31 b § första stycket PBL följer att trots 30 § första stycket 2, 31 § 1 och 31 a § 2 får bygglov ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan, om avvikelsen är liten och förenlig med detaljplanens syfte.

Huvudbyggnaden blir efter utförda åtgärder totalt 99 kvadratmeter (eftersom 32 kvm rivs och 32 kvm tillbyggs) och avviker således från detaljplanens tillåtna 80 kvadratmeter för huvudbyggnad, trots att den upptar lika stor byggnadsarea som tidigare. Tillbyggnaden i aktuellt ärende avser inte en sådan uthusbyggnad som är avgränsad från befintlig bostadsdel. Tillbyggnaden är alltså inte av uthusändamål utan är en öppen förlängning av huvudbyggnaden och dess bostadsdel och får således endast vara 80 kvadratmeter. Den sökta tillbyggnaden blir därmed 19 kvadratmeter större än största tillåtna byggnadsyta.

Ansökan strider även mot detaljplanens högsta tillåtna byggnadshöjd som är 3,0 meter. Ansökt åtgärd redovisar en byggnadshöjd som överstiger med ca 50 cm.

Avvikelsen avseende byggnadsarean uppgår till 23,7 % och åtgärden kan således inte beviljas och inte heller bedömas som en liten avvikelse eller avvikelse enligt 9 kap. 30, 31 b och 31 c §§§ punkt 1 och 2 plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Tillsammans med avvikelsen avseende byggnadshöjden blir den totala avvikelsen för den sökta åtgärden större. Att grannar till den aktuella fastigheten ställer sig positiv till åtgärden förändrar inte avvikelens omfattning och bygglov kan fortsatt inte beviljas.

Förvaltningens förslag till beslut: Ansökan om bygglov avslås med stöd av 9 kap. 30, 31 b och 31 c §§§ punkt 1 och 2 plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet under sitt sammanträde 4 maj, § 129, och lämnade följande förslag till beslut i samhällsbyggnadsnämnden:
Arbetsutskottet föreslår att nämnden beviljar bygglov enligt 9:31 C PBL.

Förslag till beslut på sammanträdet

Christian Wiberg (MP) föreslår bifall till förvaltningens förslag till beslut.

2020-05-11

Beslutsgång

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag mot Christian Wibergs (MP) förslag och finner bifall för arbetsutskottets förslag.

Beslut

Bygglov beviljas med stöd av 9 kap 31c § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Reservation:

Christian Wiberg (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Avgift

Om byggnadsnämnden överskrider tidsfristen för handläggningen av ett ärende om lov, förhandsbesked eller anmälan, ska avgiften för handläggning, kungörelse, expediering och andra tids- och kostnadskrävande åtgärder reduceras. Avgift för startbesked och arkivering reduceras inte. Avgiften ska reduceras med en femtedel per påbörjad vecka som nämnden överskrider tidsfristen, enligt 12 kap. 8 a § plan och bygglagen (PBL 2010:900).

Avgiften för lovet reduceras och kostnaden för startbesked och arkivering är 6630 kronor i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.

Faktura sänds separat.

Upplysningar

Enligt 9 kap 42 a § PBL får ett beslut om att ge bygglov, rivningslov eller marklov verkställas fyra veckor efter det att beslutet har kungjorts enligt 9 kap 41 a § PBL, även om det inte har fått laga kraft. Det innebär att åtgärderna inte får påbörjas innan dess.

Åtgärden får inte påbörjas förrän Samhällsbyggnadsnämnden har lämnat startbesked enligt 10 kap. 3 § PBL. Nämnden är skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift om byggnationen påbörjas innan startbesked givits enligt 11 kap. 51 § PBL.

Ett bygglov upphör att gälla enligt 9 kap. 43 § PBL om den åtgärd som lovet avser inte har påbörjats inom två år och avslutats inom fem år från den dag då beslutet vann laga kraft.

Innan byggnaden tas i bruk ska ett slutbesked ha meddelats enligt 10 kap. 4 § PBL. Om byggnaden tas i bruk innan slutbesked har givits är Samhällsbyggnadsnämnden skyldig att påföra byggherren en byggsanktionsavgift.

Utstakning samt lägeskontroll ska utföras av behörig mätningstekniker. Tjänsten kan beställas av GIS-enheten på Samhällsbyggnadskontoret via gis@alingsas.se eller på telefon 0322-61 71 95 eller 0322-61 71 94. Om annan konsult används kan extra avgifter för kommunens arbete tillkomma.

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "*Hur man överklagar*"

Handlingar som ingår i beslutet

Ansökan 2019-07-08

2020-05-11

Nybyggnadskarta 2020-01-24
Fasadritning 2020-01-24
Plan- och sektionsritning 2020-01-24
Kommunicering om avslag 2020-01-15
Yttrande från sökande 2020-01-24
Fotografi Garage 2019-07-08
Fotografi 1 Hus 2019-07-08
Fotografi 2 Hus 2019-07-08

Expedieras till

Sökanden; Grannar fk (Mjönäs 1:20, Mjönäs 1:21, Mjönäs 1:28, Mjönäs 1:29)

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 137 2020.032 SBN

Parkudden 3, bygglov för nybyggnad av enbostadshus (2018-0835)

Ärendebeskrivning

Ansökan inkom 2018-12-21 och avser Bygglov nybyggnad enbostadshus på fastigheten PARKUDDEN 3 (BYGATAN 30). Åtgärden innebär att man bygger ett enbostadshus med två källarplan och två våningar. Huset omfattar en byggnadsarea om 242,5 kvm. Byggnadshöjden uppgår till 7,25 m. Byggnaden har ett platt tak med takbeläggning av plåt. Fasader uppförs av betong och målas i en varmvit kulör. Fönstren är av trä/lättmetall och med vit kulör.

Den föreslagna byggnadsplatsen berörs av Dp A431 + Dp A 431 Ä, "del av Klinten" + "Bostäder vid Bygatan 30-32", lagakraftvunnen 2014-07-09.

Planbestämmelserna anger bl.a. största sammanlagda byggnadsytan på varje tomt högst 180 m², största höjd 6,8 meter och prickad mark: marken får inte bebyggas.

Vid granskning av ärendet konstateras följande avvikelser:

- Byggnadsarean är 62,5 m² större än tillåtet, ca 35%.
- 26 m² av byggnaden är placerad på prickad mark.
- Byggnadshöjden överskrider den för planen tillåtna 6.8 meter.
- Byggnaden avviker även från tillgänglighetskraven i Boverkets byggregler.
- I och med att tvättstugan är placerad på översta våningen dit hissen inte går, saknas tillgänglig tvättmaskin och tvättbänk. Badrummet och sovrummet på 1:a våning klarar inte tillgänglighetskraven för dörrarna. Badrummen och sovrummen på övervåningen är inte tillgängliga pga. avsaknad av hiss dit.
- Ingen av de redovisade uteplatserna är tillgänglig.
- Utslagsvaskvid spisen saknas.
- Städskåp med en bredd om minst 80 cm saknas.

2020-02-17 återremitterar Samhällsbyggnadsnämnden ärendet för att höra sakägare och för att beredas för ett möjligt positivt besked.

Yttrande

Sökande har 2019-11-18 i föreläggande om komplettering getts möjlighet att ändra utformning och placering av huset men istället inkommit med ett yttrande, se bilaga.

I övrigt se inkomna sakägarsvar och sökandes svar på dem.

Bedömning

Enligt 9 kap. 31 b § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, kan bygglov ges för en åtgärd som avviker från gällande områdesbestämmelser om avvikelsen är förenlig med detaljplanens syfte under förutsättning att avvikelsen är liten.

Samhällsbyggnadskontorets bedömning är att avvikelserna inte kan ses som små, varken var för sig eller vid en samlad bedömning.

2020-05-11

Då förutsättningar saknas för att meddela bygglov för sökt åtgärd ska ansökan om bygglov avslås.

Förvaltningens förslag till beslut: Ansökan om bygglov avslås med stöd av 9 kap 30 § Plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Arbetsutskottet har behandlat ärendet under sitt sammanträde 4 maj, § 130, men lämnade inget förslag till beslut utan hänsköt beslutet till nämnden.

Förslag till beslut på sammanträdet

Thorsten Larsson (M), Karin Schagerlind (M), Daniél Nordh (C), Lars Bolminger (L), Björn Källhult (KD), Karl-Johan Karlsson (C), Bo Olsson (S), Lars Larsson (S), Lennart Pettersson (S), Cecilia Wihlborg (S) föreslår avslag enligt förvaltningens förslag.

Beslut

Ansökan om bygglov avslås med stöd av 9 kap 30 § Plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Avgift

Avgiften för beslut om avslag för lovet är 25 668 kronor i enlighet med taxa fastställd av kommunfullmäktige.

Faktura sänds separat.

Upplysningar

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

Handlingar som tillhör beslutet

Ansökan	2018-12-21
Nybyggnadskarta	2019-06-07
Situationsplan	2019-06-07
Planritning	2019-06-07
Planritning	2019-06-07
Planritning	2019-06-07
Planritning	2019-06-07
Planritning	2019-06-07
Sektionsritning	2019-06-07
Fasadritning	2019-06-07
Fasadritning	2019-06-07
Fasadritning	2019-06-07
Markplaneringsritning	2019-06-07
Skrivelse från sökande	2019-11-18
Brev från sökande	2019-12-27
Yttrande Parkudden 4	2020-03-17
Yttrande Parkudden 1	2020-03-20
Skrivelse sökande	2020-04-03

2020-05-11

Expedieras till

Sökanden

Alternativt:

Sökanden, Kontrollansvarig fk, Sakägare fk (Parkudden 1, Parkudden 4 Tuvebo 1:12),
Byggnadsinspektör (HS), GIS fk, GIS-handläggare fk, VA-enheten (GIC) fk, PoIT,

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 138 2020.275 SBN

Rättaregården 4, marklov (2019-0553)

Ärendet utgår.

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 139 2020.285 SBN

Trumman 6, bygglov (2020-0157)

Ärendebeskrivning

Ansökan om bygglov för tillbyggnad av enbostadshus på fastigheten TRUMMAN 6 inkom 2020-02-20.

Ärendet avser förläggning av balkong/altan byggd under 2018. Samhällsbyggnadsnämnden har 2018 -06- 07 get bygglov för tillbyggnad av enbostadshuset med ett uterum och balkong/altan. Tillbyggnaden har placerats delvis ovanpå befintlig carport. Uterums byggnadsarean är 4 x 7,3 meter alltså 29,2 m² medan balkongens/altanens byggnadsarea är 10,95 m². Interimistisk slutbesked är utfärdat för åtgärden och slutgiltig slutbesked ska utfärdas efter att den pågående arbetet med altanen skulle färdigställs eftersom sökanden har byggt mer än vad bygglovet har angett.

Detta ärende avser bygglov i efterhand för den delen som överskrider arean i den tidigare beviljat bygglov. Enligt inlämnat ansökan är tillbygganden 16.80 m² efter att uterum och balkong enligt bygglov i ärende 2018.0143 räknas bort.

Eftersom åtgärden är redan utförd ett tillsyn ärende finns (Dnr 2019.501) och handläggs av samhällsbyggnadskontoret.

Planbestämmelser

För fastigheten gäller stadsplan A 412 från 1972. Detaljplanen anger bland annat följande: Bostadsändamål, huvudbyggnader ska uppföras fristående. Huvudbyggnad får icke upptaga större areal än 1/5 av tomtens yta samt garage eller gårdsbyggnad icke större areal än 40 kvm. Byggnad får uppföras med högst en våning. Vind får inredas. Huvudbyggnad får icke uppföras till större höjd än 4 m. Punktprickad betecknat område får inte bebyggas.

Befintlig enbostadshus består av ett våningsplan med inredd vind och källare. Tomtstorlek 865 m². Byggnadsarean 85,8 m² +29,2+10,5=125,5kvm.

Yttrande

Kretsloppavdelningen i deras yttrande upplyser att vid störning i kommunala VA-ledningar kan yttre altandel påverkas om grävarbete krävs.

Med anledning av den sökta åtgärden avviker från gällande detaljplan har berörda sakägare underrättas om ansökan och gets tillfälle att yttra sig enligt 9 kap. 25 § PBL.

Ägare av fastigheterna Trumman 7, Trumman 5, Fiolen 17 och Fiolen 18 har bedömts vara berörda

Sakägarintyg, utan invändningar mot den sökta åtgärden, finns från de berörda.

Motivering av förslag

Enligt PBL 9 kap 2§ 2 st. krävs det bygglov för att göra en tillbyggand. En tillbyggnad är när

2020-05-11

det ökar en byggnads volym åt något håll, antingen uppåt, nedåt eller åt sidan. Även byggnader utan väggar, till exempel större skärmtak eller carportar, kräver bygglov.

Enligt PBL 9 kap 30 § ska bygglov ges för en åtgärd inom ett område med detaljplan om åtgärden inte strider mot detaljplanen

Enligt PBL 9 kap 31 b § får bygglov ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan eller områdesbestämmelser, om avvikelsen är förenlig med detaljplanens syfte och avvikelsen är liten.

Den befintliga tillbyggnaden har en area på 16,8 kvm och tillsammans med huvudbyggnaden blir byggnadsarean 142,3 m². Enligt detaljplanen får huvudbyggnad icke upptaga större areal än 1/5 av tomtens yta dvs 173 m² som betyder att byggnadsarean överskrider inte. Även byggnadshöjden på 4 m överskrider inte.

Hela tillbyggnaden har placerats på mark som enligt gällande detaljplan får inte bebyggas. I gällande detaljplan är området reserverat för underjordiska ledningar. I samband med upprustning av ledningar av VA- avdelningen under 2018 har också deras läge ändrat och i nuläget bara en liten del av ledningarna ligger under altanen. Kretsloppsavdelningen har ingenting emot under förutsättning att ledningarna görs tillgängliga för reparation, underhåll och liknande.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att avvikelsen från gällande detaljplan kan tas som en liten avvikelse enligt PBL 9 kap. 31b § första punkten och 31d § som inte motverkar planens syfte.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att bygglov kan beviljas för den tänkta åtgärden. Tillbyggnaden har anpassats till befintlig byggnad och stadsbilden.

Beslut

Bygglov med startbesked i efterhand beviljas med stöd av 9 kap 30 § och 10 kap 23 § Plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Då tillbyggnaden redan är uppförd och färdigställd utfärdas även slutbesked.

Avgift

Avgiften för bygglovet är 5113 kr i enlighet med fastställd taxa av kommunfullmäktige.

Faktura sänds separat.

Upplysningar

Lägeskontroll ska utföras av behörig mätningstekniker. Tjänsten kan beställas av GIS-avdelningen på samhällsbyggnadskontoret via gis@alingsas.se eller på telefon 0322-617195, 0322-617194. Om annan konsult används kan extra avgifter för kommunens arbete tillkomma.

2020-05-11

Beslutet kan överklagas. Se bilaga "Hur man överklagar".

Handlingar som ingår i beslutet

Benämning Ankomststämplad

Ansökan 2020-03-18

Situationsplan 2020-03-11

Nybyggnadskarta 2020-03-11

Fasadritning 2020-03-11

Plan- och fasadritning 2020-03-11

Konstruktionsritning 2020-03-11

Förslag till kontrollplan 2020-03-11

Expedieras till

Sökanden; Kontrollansvarig, Grannar fk ,GIS-handläggare fk, PoIT, Akten

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 140 2020.004 SBN

Delegerade beslut 2020**Ärendebeskrivning**

Genom sammanställning anmäls följande beslut fattade med stöd i nämndens delegationsordning.

Förvaltningschefsbeslut:

- Ändring av attesträttighet för Aurora Karlsson.
- Delegationsbeslut gällande senareläggning/avskrivning av fordringar

Ekonomi:

- Anstånd fakturor
- Anställning av medarbetare

Bygglov: Beslut fattade i april 2020 - maj 2020

GIS-avdelningen: Beslut fattade i april 2020

Planavdelningen: Beslut fattade i maj 2020

Trafikärenden:

- Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden tar del av redovisningen och lägger den till handlingarna.

Paragrafen är justerad

2020-05-11

§ 141 2020.017 SBN

Meddelanden 2020**Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden tar del av skrivelserna.

Paragrafen är justerad