



Protokoll

Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott
2019-04-08

2019-04-08

Plats och tid	Gesällen kl. 08:00-10:05	Paragrafer	§§38-41
Beslutande	Karl-Johan Karlsson (C) (ordförande) Bo Olsson (S) (vice ordförande) Björn Källhult (KD) Lars Larsson (S)		
Övriga deltagare	John Eriksson (Avdelningschef Kretslopp) §§38-39 Markus Thunberg (Avdelningschef Gata/Park) Mika Lindberg (Avdelningschef Ekonomi) §39 Martin Wollhag (Verksamhetscontroller) §39 Rebecca Tollemark (Förvaltningssekreterare)		
Utses att justera	Bo Olsson (S)		
Justeringens plats och tid	Samhällsbyggnadskontoret , 2019-04-08 13:00		
Sekreterare Rebecca Tollemark		
Ordförande Karl-Johan Karlsson (C)		
Justerande Bo Olsson (S)		

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ	Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott		
Sammanträdesdatum	2019-04-08		
Datum för anslags uppsättande	2019-04-09	Datum för anslags nedtagande	2019-05-02
Förvaringsplats för protokollet	Samhällsbyggnadskontoret		
Underskrift Rebecca Tollemark		

2019-04-08

- § 38 Information
- § 39 Ekonomisk månadsuppföljning
- § 40 Parkeringsutredning 2019 nuläge och styrmedel
- § 41 Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet

	Justeraendes sign	Justeraendes sign	Justeraendes sign	Utdragsbestyrkande
--	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------

2019-04-08

§ 38

Information

Ärendebeskrivning

Avdelningscheferna informerar

Markus Thunberg, avdelningschef Gatu- och parkavdelningen, informerar:

- Genomgång av organisationsträd, gatu- och parkavdelningen
- Översiktsbild vad enheterna "Trafik- och planering", "Gatuenheten" och "Park- och naturenheten" arbetar med.
- Investeringsplanering
- Pågående arbeten
 - Trafik och planering: Rekrytering enhetschef, E20 trafiksäkerhet, Projekt, Nye brog/Bolltorpsv, Järnvägsgatan, ombyggnad busshållplats Stadsskogen och Hantverksgatan
 - Gatuenheten: Vårsopning, planering underhållsbeläggning, pågående arbeten VA/Gata, Drottninggatan stensättning
 - Park- och naturenheten: Järtas park, Nolhaga entré, Lekplats Tistelvägen, Upphandling parkskötsel, Vårplanteringar

John Eriksson, TF avdelningschef Kretsloppsavdelningen, informerar:

- Presentation nya Kretsloppsavdelningen (VA och Avfall)
- Rekryteringar
- VA-taxa 2020
- Avfallstaxa 2020
- Avfallsplan, ärende kommer upp i maj
- Lägesrapport: Mottagning, Insamling
 - Brännbart avfall, Wellpapp, Fetchplaner, första ruttoptimeringen
- Lägesrapport: Ledningsnät, Vatten och Avlopp

 Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

2019-04-08

§ 39 2019.010 SBN

Ekonomisk månadsuppföljning

Ekonomisk månadsuppföljning 2019 med handlingsplan över åtgärder för ett nollresultat

Ärendebeskrivning

En uppföljning av det ekonomiska utfallet till och med mars månad samt en årsprognos för 2019 har genomförts som planerat.

Ekonomiska tabeller med förklaringar till större avvikelser presenteras i bifogade bilagor.

Beredning

Skattefinansierade verksamheter

För nämndens skattefinansierade verksamheter prognosticeras ett negativt resultat med ca 670 tkr. Avvikelsen beror på lägre intäkter inom bygglovsverksamheten samt en negativ avvikelse i gatuverksamheten. Samhällsbyggnadskontoret har upprättat en handlingsplan som innehåller åtgärder som kommer att genomföras under året, i syfte att nå ett nollresultat vid årets slut.

För investeringsredovisningen prognosticeras inte någon total avvikelse mot budget.

Avfall

Avfallsverksamheten prognosticeras ett resultat som inte avviker mot budget totalt sett.

För investeringsredovisningen prognosticeras inte heller någon avvikelse mot budget.

VA

VA-verksamheten prognosticeras ett resultat som inte avviker mot budget totalt sett.

För investeringsredovisningen prognosticeras inte någon total avvikelse mot budget.

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner redovisning av månadsuppföljningen samt fastställer samhällsbyggnadskontorets förslag till handlingsplan.

Expedieras till

KS

 Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

2019-04-08

§ 40 2019.091 SBN

Parkeringsutredning 2019 nuläge och styrmedel

Ärendebeskrivning

Tekniska nämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 september 2018 att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att utreda parkeringssituationen i stadskärnan genom en större översyn. Alingsås kommun saknar i dagsläget en uppdaterad parkeringsplan för de centrala delarna av tätorten.

Då en sammanslagning av Tekniska nämnden och Samhällsbyggnadsnämnden har skett från och med den 1 januari 2019, ansvarar nuvarande Samhällsbyggnadsnämnden för fortsatta hanteringen av ärendet. Enheten för Trafik och planering på Samhällsbyggnadskontoret genomför en parkeringsutredning som delats upp i två delar. Detta ärende berör del 1 som avser en uppdaterad nulägesbeskrivning, sammanfattning av tidigare parkeringsutredningar och aktuella styrande dokument samt övergripande konsekvenser vid införande av olika styrmedel. De styrmedel som behandlas är tidsreglering, parkeringsavgifter, parkeringsskiva (p-skiva) och boendeparkeringstillstånd. Syftet med parkeringsutredning del 1 är att nå ett politiskt inriktningsbeslut i parkeringsfrågan i Alingsås stadskärna. Vid eventuellt slutligt beslut om ändringar eller införande av styrmedel ska detta fastställas av Kommunfullmäktige.

Del 2 av utredningen avser att innehålla en framtida behovsanalys av fler parkeringsplatser i stadskärnan kopplat till en översyn av gällande parkeringsnorm och parkeringsköp vid nybyggnation.

Förvaltningens yttrande

Alingsås tätort växer och det finns ett ökat tryck på mark i stadskärnan i form av önskemål om förtätningar genom byggnation av bland annat bostäder. En del i arbetet för att nå ett hållbart samhälle är en tät bebyggelsestruktur som främjar mer miljövänliga färdmedelsval som gång, cykel och kollektivtrafik. Tillgången på lämpliga områden är begränsad och behov finns att nyttja mark som idag används för parkeringar. Stadskärnans utformning begränsar även redan idag möjligheten att ta emot biltrafik och således även parkeringsmöjligheterna. Samtidigt är det viktigt att stadskärnan bibehålls som levande kommersiellt centrum och att tillgängligheten inte försämras. Parkeringsfrågor är i högsta grad av strategisk karaktär som har inverkan på Alingsås utveckling. Att inte ta något tydligt beslut i dessa frågor kan också få strategiska effekter i takt med att staden och omvärlden förändras. Kommunens inriktning i parkeringsfrågan är en viktig del kopplat till övrig pågående trafik- och samhällsplanering.

Idag sker tidsreglering på avgiftsfria allmänna parkeringsplatser i stadskärnan med kommunal parkeringsövervakning. Antalet allmänna parkeringsplatser uppgår till 1 440 stycken. Privata avgiftsbelagda platser som är tillgängliga för allmänheten uppgår till 823 stycken. Det finns idag en obalans då efterfrågan på parkeringsplatser ofta är mycket större än tillgången. Avgiftsfria platser i de mest centrala delarna är fullbelagda, medan det på platser i utkanterna av stadskärnan och på avgiftsbelagda platser finns större ledig kapacitet. Det finns ett behov av att effektivisera utnyttjandet av de platser som redan finns och öka

Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

2019-04-08

omsättningen på de mest attraktiva platserna. På så sätt ökar tillgängligheten för fler besökare till stadskärnan vilket även gynnar handeln.

Kommunens tre senaste parkeringsutredningar (från 1987, 1993 och 2006) pekar på samma problem och behov som idag. För att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande, öka tillgängligheten till stadskärnan och undvika blockerande långtidsparkeringar, minimera söktrafiken samt få effektivare parkeringsövervakning, krävs någon form av styrmedel. De senaste två utredningarna har förespråkade införande av parkeringsavgifter.

Samtliga tätorter i Västsverige med större eller liknade befolkningmängd som Alingsås tätort har idag parkeringsavgifter eller p-skiva. Kommunerna har sett olika för- och nackdelar med de olika systemen utifrån deras specifika förutsättningar. Dialog har även förts med lokala representanter från organisationerna Fastighetsägarna och Alingsås Handel. Överlag bedömdes att det finns behov av styrmedel för att hantera parkeringssituationen och p-skiva förordades. Sammanställning av synpunkterna biläggs tjänsteskrivelsen.

Förvaltningen har tagit hänsyn till såväl övergripande konsekvenser som organisationernas synpunkter. Hänsyn har även tagits till Alingsås lokala förutsättningar idag med begränsade markytor och behovet att nyttja samtliga befintliga parkeringsplatser till sin fulla kapacitet. Vår bedömning är att införande av parkeringsavgifter är att föredra framför p-skiva. Avgifter kan även kombineras med tidsreglering. De parkeringsplatser som redan är avgiftsbelagda bör då bli mer attraktiva jämfört med idag. Vid val av p-skiva finns en risk att trycket på de centrala platserna fortsätter att vara mycket högre jämfört med de avgiftsbelagda anläggningarna. Det finns även en risk att systemet med p-skiva utnyttjas genom att felaktigt successivt ställa fram ankomsttiden för att kunna parkera en längre tid. Detta problem har konstaterats i andra kommuner som har detta system.

Parkeringsavgifter bidrar även till en markant effektivare parkeringsövervakning. På så sätt erhålls en bättre fördelning av parkerade bilar med trolig minskad söktrafik och ökad omsättning på platserna som följd. Beroende på val av avgiftsnivåer behöver parkeringsavgifter inte innebära någon väsentlig ekonomisk belastning för den enskilde. Det innebär dock att de bilister som nyttjar parkeringarna istället för det samlade skattekollektivet står för kostnaderna. Ökad tillgänglighet för besökare torde även gynna handeln. Vilka avgiftsnivåer som sätts, vad människor faktiskt är villiga att betala för att ta bilen istället för andra färdmedel och vilket utbud av varor och tjänster som erbjuds är viktiga faktorer för handeln och stadskärnans fortsatta utveckling. Stadskärnans detaljvaruhandel, restauranger och caféer tillsammans med värden som mysig, gemytlig och vacker trästad är faktorer som bör fortsätta attrahera besökare även om parkeringsavgifter införs. Det är dock viktigt att ta hänsyn till externa köpcentra och dess gratisparkeringar vid beslutande av vilka avgiftsnivåer som ska finnas i centrum.

Förvaltningen bedömer även att boendeparkeringsstillstånd bör utredas vidare, oavsett vilket styrmedel som väljs då förändringar av dagens system påverkar de boendes parkeringsmöjligheter.

Förvaltningen ser även ett behov av ett tydligt parkeringsledningssystem för att leda bilisterna till de större parkeringsanläggningarna i utkanterna av centrum och till de befintliga parkeringshusen i större utsträckning.

2019-04-08

Förvaltningens förslag till beslut:

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner samhällsbyggnadskontorets förslag nedan i följande tidsordning:

- Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att ta fram förslag till införande av parkeringsavgifter i Alingsås stadskärna innehållande zonindelning, avgiftsnivåer och fördjupad ekonomisk bedömning.
- Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att fortsatt utreda behov av boendeparkeringstillstånd.
- Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att utföra parkeringsutredning del 2 avseende framtida parkeringsbehov samt översyn av parkeringsnorm och parkeringsköp.
- Samhällsbyggnadskontoret får i uppdrag att utreda införande av parkeringsledningssystem.

Beslut

Arbetsutskottet hänskjuter ärendet till nämnden utan förslag till beslut.

Expedieras till

KS för kännedom

Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

2019-04-08

§ 41 2019.163 SBN

Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet

Ärendebeskrivning

Västra Götalandsregionen (VGR) gör årligen en avstämning av arbetet med implementering av trafikförsörjningsprogrammet. Kommunerna ges möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna inspel och synpunkter på det pågående arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Det finns inget dokument som ska godkännas. Yttrandet ska lämnas till Göteborgsregionen (GR) via kollektivtrafikenätverket senast den 22 april 2019. GR sammanställer kommunernas svar inför beslut i förbundsstyrelsen/delregionala kollektivtrafikerådet den 18 juni 2019.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Arbetet med att revidera och ta fram ett nytt program för 2021 till 2024 påbörjas av VGR under våren 2019. Avstämningen innehåller en uppföljning för 2018 av målen i gällande trafikförsörjningsprogram, en lägesrapport för 2018 över strategier och utvecklingsområden samt möjlighet att göra inspel inför den kommande revideringen.

VGR önskar få in synpunkter enligt följande:

- Eventuella reflektioner kring måluppfyllelsen för 2018?
- Har ni inspel på åtgärder som ger bättre resursutnyttjande och högre måluppfyllelse?
- Ser ni utvecklingsområden inom våra strategier som kräver extra fokus under perioden 2021-2024?
- Har ni några övergripande inspel gällande revideringen av trafikförsörjningsprogrammet?
- Har ni förbättringsförslag gällande kollektivtrafikeråden och övriga samverkansformer?
- Övriga inspel som delregionala kollektivtrafikerådet vill skicka med?

Sammanfattningsvis beskrivs i avstämningen att det övergripande målet, att andelen hållbara resor ska öka samt kollektivtrafikresandet fördubblas, har utvecklats positivt och att måltalen till 2020 redan är uppnådda. Resandet har ökat mest i stadstrafiken och i de prioriterade stråken i enlighet med programmets inriktning. Även följande fyra delmål med angivna måltal för 2020 har överlag utvecklats positivt: ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland, attraktiv kollektivtrafik, alla resenärsgupper beaktas och minskad miljöpåverkan. Åtgärdsarbete pågår med samtliga beslutade strategier som knyter an till delmålen, likaså pågår arbete med de prioriterade utvecklingsområdena.

Förvaltningens yttrande

Alingsås kommun anser att både uppföljning och lägesrapport utgör mycket tydliga och bra sammanställningar över såväl måluppfyllelse som besked om det pågående arbetet med strategier och utvecklingsområden. Kommunen anser att målen generellt innefattar de mest väsentliga delarna för att öka det kollektiva resandet. Det är även mycket positivt att åtgärdsarbetet utifrån strategierna för att uppnå målen nu sker på bred front.

Det är glädjande att måluppfyllelsen överlag utvecklas positivt men samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till att mål i vissa fall nåtts på grund av ändrad mätmetod, vilket även påpekas i uppföljningen. Det är mycket positivt att löpande arbete sker för att förbättra

Justerandes sign

Justerandes sign

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

2019-04-08

statistikunderlaget, men inför en revidering bör man se över målen, dess måltal samt eventuellt höja dem ytterligare. Det är viktigt att regionen siktar högt och strävar efter fortsatt utveckling på området. Särskilt avseende de mer övergripande måltalen som rör kollektivtrafikens motoriserade marknadsandelar och antal resor. Marknadsandelarna utanför Göteborgs stadstrafikområde är låga. En ökad tydlighet kring hur det fortsatta arbetet läggs upp för att höja marknadsandelen i kranskommunerna till Göteborg och i övriga delregioner är därmed önskvärt.

Det anges att kombinerad mobilitet, gång- och cykelresor är viktiga delar för att öka andelen hållbara resor överlag och det är ett prioriterat utvecklingsområde. Det kan därmed vara lämpligt att se över om det finns en möjlighet att i arbetet med målformulering och uppföljning i nya programmet för 2021-2024 få en ännu tydligare koppling till detta jämfört med idag. Det anges även att det finns ett stort intresse hos kommunerna att delta i projekt som rör hållbart resande, men att det saknas personella resurser för att utföra dem. Så är även fallet i Alingsås kommun. Det finns därför ett behov av att tydliggöra vilken möjlighet regionen har att ta ett huvudansvar för det viktiga arbetet med påverkansåtgärder.

Det är även av stor vikt att se över de mål som utvecklas i lägre takt, såsom trygghet och nöjdhet. Målen är förhållandevis lågt satta och regionen bör sträva efter en mycket högre andel. Även om målen ännu inte uppnåtts är det nog så viktiga områden att satsa på och förbättra för att sammantaget kunna öka andelen resande med kollektivtrafiken ytterligare. Fokus framöver bör ligga på att ytterligare tydliggöra kopplingen mellan dessa mål och hur man arbetar för att öka tryggheten för alla samt öka attraktiviteten att resa kollektivt, särskilt hos personer som idag reser sällan eller aldrig med kollektivtrafiken.

Det är rimligt att fokus i den övergripande planeringen utgår från det regionala perspektivet med stråktänk. Samtidigt bör det noteras att det är av stor vikt att även det lokala perspektivet beaktas vad gäller exempelvis ökad tillgänglighet inom en tätort och mellan tätorter inom en kommun. Det är viktigt att inte tappa aspekten att det finns behov av att se över utökade resmöjligheter och synka tidtabeller (för byten) för lokala resor, där så är möjligt utifrån ett helhetsperspektiv, och inte endast anpassa utifrån tågavgångar/ankomster. Detta för att öka det kollektiva resandet även vid kortare resor mellan olika målpunkter. Delmålet att alla resenärsgupper ska beaktas och strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor berör även barn och äldre, vilka i stor utsträckning ofta har ett lokalt resmönster i vardagen.

En annan aspekt som är viktig att fortsätta fokusera på och arbeta vidare med är det prioriterade utvecklingsområdet samordning med skolresor utifrån lokala förutsättningar. Hur arbetar Västtrafik systematiskt vidare i frågan, tillsammans med kommunerna, för att åstadkomma detta? För att öka tillgängligheten och göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt färdmedelsval på landsbygden, bör man även se över pris- och betalssystemet i Närtrafiken, dvs. möjligheten att resa med appen To Go och med Västtrafiks periodbiljetter (utöver seniorekort, kontanter och betalkort).

Delmålet minskad miljöpåverkan fokuserar enbart på koldioxidutsläpp. Även om mål för energianvändning och bullernivåer finns angivna i miljö- och klimatstrategin, kan det vara rimligt att se över delmålet och eventuellt utöka med fler måltal eller indikatorer som följs upp i den årliga avstämningen. I och med revideringen av strategin under 2018 med fokus på elektrifiering, bör ett fokus vara framtagande av en strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur i regionen samt tydliggöra ansvarsfördelning och finansiering mellan berörda aktörer.

2019-04-08

Lägesrapporten innehåller flera mycket positiva saker som tydligt berör samverkan mellan kommun och region. Bland annat är det viktigt att fokusera på tätare samordning och samarbete mellan områdena samhällsplanering och kollektivtrafik. Det är viktigt med en tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna. En kombination av generell kunskap om god kollektivtrafikförsörjning och lokalkännedom är nödvändig för att nå ett gott resultat. De dialogmöten som hålls idag inför kommande trafikplaner upplevs vara mer inriktat på övergripande och framtida samhällsplanering, vilket är positivt i sig. Dock saknas ett tydligt forum där det finns utrymme att lämna mer detaljerade synpunkter och önskemål om kollektivtrafiken för det närmsta året som trafikplanen faktiskt innefattar.

Alingsås kommun nämnde även vid förra årets avstämning att det finns ett stort värde för planerare av olika slag på kommunen att ta del av ett tydligt material över vilka principer som Västtrafik jobbar utefter för att tillhandahålla ett rimligt kollektivtrafikutbud. Detta önskemål finns fortfarande. Vi ser även ett behov av ökad flerparsamverkan mellan nätverken för kollektivtrafik, infrastruktur, miljö och översiktlig planering inom GR för att bearbeta olika ämnen ur ett helhetsperspektiv.

Alingsås är en expansiv kommun som har flera större utpekade utvecklingsområden för bland annat bostadsbyggnation, vilket innebär goda möjligheter att redan från start arbeta för att uppmuntra till kollektivtrafikåkande. Västtågsutredningen från 2018, med koppling till Målbild tåg 2035, fokuserar på prioritering av vissa nya stationer. Exempelvis tillhör Lövekulle i Alingsås ett av de stationsförslag som inte prioriteras att byggas i dagsläget, bland annat på grund av Västra Stambanans begränsade kapacitet. Alingsås kommun vill framhålla att det är viktigt att frågan ändå hålls levande och att fortsatta diskussioner förs om möjlighet till framtida nybyggnationer av stationer i regionen. Särskilt i utvecklingsområden där resandeunderlag för utökat utbud av kollektivtrafiken kommer att finnas framgent. Förvaltningens förslag till beslut: Samhällsbyggnadsnämnden antar samhällsbyggnadskontorets yttrande som sitt eget och översänder det till Göteborgsregionen.

Beslut

Arbetsutskottet hänskjuter ärendet till nämnden utan förslag till beslut.

Expedieras till

Göteborgsregionen via Anna Gustafsson, anna.gustafsson@goteborgsregionen.se.