

2020-05-04

| | | | |
|-----------------------------------|--|-------------------|-----------|
| Plats och tid | Sparbankssalen, Utbildningens Hus kl. 09:00-11:00 | Paragrafer | §§111-118 |
| Beslutande | Karl-Johan Karlsson (C) (ordförande) Bo Olsson (S) (vice ordförande) Thorsten Larsson (M) Björn Källhult (KD) Lars Larsson (S) | | |
| Övriga deltagare | Cecilia Knutsson (TF förvaltningschef) Rebecca Tollemark (Nämndsekreterare) Peter Porss (Nämndsekreterare) Anders Ramqvist (TF avdelningschef gata/park) §111 John Eriksson (Avdelningschef kretslopp) §111 Louice Norén (Utredare) §111 Fredrik Linusson (Adjungerad) | | |
| Utses att justera | Bo Olsson (S) | | |
| Justeringens plats och tid | Protokollet justeras digitalt. | | |
| Sekreterare | Rebecca Tollemark | | |
| Ordförande | Karl-Johan Karlsson (C) | | |
| Justerande | Bo Olsson (S) | | |

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

| | | | |
|--|--|-------------------------------------|------------|
| Organ | Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott | | |
| Sammanträdesdatum | 2020-05-04 | | |
| Datum för anslags uppsättande | 2020-05-07 | Datum för anslags nedtagande | 2020-05-28 |
| Förvaringsplats för protokollet | Samhällsbyggnadskontoret | | |

2020-05-04

- § 111 Information
- § 112 Fördjupad ekonomiuppföljning
- § 113 Representant till Göta älvs vattenvårdsförbund
- § 114 Ombyggnation Nolhaga reningsverk
- § 115 Remiss - Trafikstrategi
- § 116 Remiss -Trafikförsörjningsprogram 2021-2025
- § 117 Remiss - Målbild Tåg 2028
- § 118 Remiss - Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken

2020-05-04

§ 111

Information**Ärendebeskrivning**

Information från avdelningschefer:

- Anders Ramqvist (TF avdelningschef gata/park) och Louice Norén (utredare) informerar om:
 - Rekrytering enhetschef gata
 - Cykelgarage vid stationen
 - Digital möte med Västtrafik 11 juni, Trafikplan 2021. Möjlighet för politiker att delta (anmälan till Louice eller Rebecca senast 27 maj)
 - Nya priser och nya zonindelningar i kollektivtrafiken från 4 november 2020

- John Eriksson (avd.chef kretslopp) informerar om läget på avfall (historik och framåt).

2020-05-04

§ 112 2020.035 SBN

Fördjupad ekonomiuppföljning**Ärendebeskrivning**

Endast muntlig föredragning då ekonomiuppföljningen inte är klar än.

2020-05-04

§ 113 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

Arbetsutskottet föreslår att samhällsbyggnadsnämnden utser Thorsten Larsson (M) till Alingsås kommuns representant i Göta älvs vattenvårdsförbund.

Expedieras till

Monica Dahlberg, Göteborgsregionen (GR)

2020-05-04

§ 114 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

Arbetsutskottet föreslår att samhällsbyggnadsnämnden godkänner Projektdirektiv - ombyggnation av Nolhaga reningsverk.

Expedieras till

KSAu

2020-05-04

§ 115 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 attitydförändringar) 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.

2020-05-04

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 missförstånd. Ett exempel är benämningen "cykelstaden" som ett fokusområde under målet 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 aktiviteternas 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 målet 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

2020-05-04

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 resval, 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

Arbetsutskottet föreslår att samhällsbyggnadskontorets förslag till yttrande antas och skickas till kommunstyrelsen som samhällsbyggnadsnämndens svar på remissen Förslag till Trafikstrategi.

2020-05-04

Expedieras till

KS

2020-05-04

§ 116 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

2020-05-04

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

2020-05-04

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

2020-05-04

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.

Värt 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

2020-05-04

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

Arbetsutskottet föreslår att samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

2020-05-04

Expedieras till

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

Kommunstyrelsen för kännedom

2020-05-04

§ 117 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 kollektivtrafiknätverket. 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.

2020-05-04

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.

2020-05-04

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 halvtimmetrafik 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

2020-05-04

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

Arbetsutskottet föreslår att samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

Expedieras till

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

Kommunstyrelsen för kännedom

2020-05-04

§ 118 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

2020-05-04

- 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

2020-05-04

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

2020-05-04

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.

2020-05-04

Beslut

Arbetsutskottet föreslår att samhällsbyggnadskontorets yttrande antas och skickas som Samhällsbyggnadsnämndens svar till Göteborgsregionen.

Expedieras till

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

Kommunstyrelsen för kännedom