



ULRICEHAMNS
KOMMUN

Kallelse
Kommunstyrelsen
2020-02-27

Kommunstyrelsen sammanträder

torsdag 2020-03-05 kl 08:00 i Kommunfullmäktiges sessionssal, Stadshuset

Roland Karlsson
Ordförande



Kallelse/Ärendelista

Nr	Ärende	Dnr
	Ärenden på det slutna sammanträdet Kommunstyrelsens beslutsärenden	
1.	Justering, i tur att justera är Eva B Arnesson (KD), tisdag den 10 mars	
2.	Fastställelse av ärendelista	
3.	Kommunstyrelsens information	
4.	Förvaltningens information	
5.	Delegationsbeslut till kommunstyrelsen 2020-03-05	2020/72
	Ärenden på det öppna sammanträdet	
	Beredning/yttrande - ärenden till kommunfullmäktige	
6.	Revidering av regler för partistöd	2020/13
7.	Hastighetsplan för Ulricehamns kommun	2016/325
8.	Ansökan om investeringsmedel för ombyggnad av Maskinvägen 6	2020/25
9.	Redovisning av investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor 2019	2018/123
10.	Förvärv av fastigheten Ulricehamn Brunnsnäs 2:1 m.fl. Föredragning	2020/75
11.	Budget- och verksamhetsplan 2020 - Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund	2019/711
12.	Svar på motion om rekryteringsstrategi	2019/205
	Kommunstyrelsens beslutsärenden	
13.	Upprättande av detaljplan Brunnsnäs 2:1 m.fl. Föredragning	2020/74
14.	Patientsäkerhetsberättelse för vårdgivare 2019 Föredragning på gemensam arbetsgrupp	2020/67
15.	Riktlinjer för pedagogisk omsorg på obekväm arbetstid	2020/60
16.	Handlingsplan med rutiner för kommunalt aktivitetsansvar, KAA, i Ulricehamns kommun	2020/59
17.	Fördelning av bidrag för kostnadskrävande projekt, fritidsföreningar år 2020	2020/31
18.	Fördelning av bidrag för kostnadskrävande projekt, allmänna samlingslokaler år 2020	2020/32
19.	Fördelning av bidrag för kostnadskrävande projekt, kulturföreningar år 2020	2020/33
20.	Ombudgetering investeringsanslag 2019 Föredragning	2020/62
21.	Ansökan om investeringsmedel för parker och lekplatser 2020 Föredragning	2019/662
22.	Ansökan om investeringsmedel till ny skola F-6 i Ulricehamn	2020/21
23.	Ansökan om investeringsmedel för installation av ventilation i Tvärreds skola och förskola	2020/24
24.	Svar på granskningsrapport av ej verkställda beslut enligt SoL och LSS	2018/767
25.	Informationsärenden till kommunstyrelsen 2020-03-05	2019/641



Hålltider under dagen

Kl. 8.00 – 8.30

- upprop, godkännande av ärendelista
- kommunstyrelsens information och förvaltningens information/verksamhetsrapporter
- kommunstyrelsens beslutsärenden på det slutna mötet

Kl. 8.30 – 9.30 Gemensam arbetsgrupp

- Granskningsrapport Måluppfyllelse miljö- och samhällsbyggnad
- Patientsäkerhetsberättelse

Kl. 9.30 Fika

Kl. 10.00 – 12.00 Arbetsgrupper

Välfärd och lärande, kommunfullmäktiges sessionssal

Sektor välfärd

- Information från personligt ombud

Sektor lärande

- Information om arbetet för elever i behov av särskilt stöd

Samhällsutveckling, stora sammanträdesrummet femte våning

Sektor service (10.00 – 10.45)

- Offentlig toalett Stadsparken och ny byggnad för omklädning (tennis)
- Information lokal museisamling

Sektor miljö och samhällsbyggnad (10.45 – 12.00)

- Slutredovisning av investeringsprojekt

Kl. 13.00 – 13.30 Ärendeföredragning (utan debatt)

Kl. 13.30 – 15.00 Partigruppmöten (inkl. fika)

Lokal:

NU och C	Fullmäktiges sessionssal
S och L	Åsunden
M och KD	Ätran
SD	Röstesjön
V och MP	Rådhuset, lilla salen

Kl. 15.00 -

Politisk diskussion och beslut – Öppet sammanträde

Fastställelse av ärendelista

Kommunstyrelsens information

Förvaltningens information



§

Delegationsbeslut till kommunstyrelsen 2020-03-05

Dnr 2020/72

Ordförandens förslag till kommunstyrelsens beslut
Redovisningen av delegationsbeslut läggs till handlingarna.

Sammanfattning

Delegering enligt kommunallagen innebär att kommunstyrelsen överför självständig beslutanderätt till någon annan. Detta innebär att kommunstyrelsen ger delegaten i uppdrag att på kommunstyrelsens vägnar fatta beslut i vissa ärenden. Dessa beslut ska anmälas till kommunstyrelsen för information, kontroll och registrering. Anmälan av delegationsbeslut ingår som en del i kommunstyrelsens internkontroll.

	Enligt äldre version av delegationsordningen
4.18	Nr 941/2019, 942/2019 2019/347, 2019/249 Avge yttrande om upplåtelse av offentlig plats Mark- och exploateringsingenjör 2019-05-15, 2019-04-25
5.8	Nr 933/2019, 934/2019, 936/2019 Fatta beslut samt godkänna avtal om köp, försäljning, byte av fastighet samt fastighetsreglering Exploateringsingenjör 2019-08-13, 2019-10-28, 2019-06-24
5.10	Nr 940/2019 Fatta beslut om samt godkänna/säga upp avtal om arrende, servitut, jakträtt, väg/vägrätt, tomträtt, ledningsrätt, parkering eller annan nyttjanderätt Exploateringsingenjör 2019-06-10
5.19	Nr 944-945/2019, 948/2019 Förhandla och teckna hyreskontrakt av annan ägd fastighet Verksamhetschef fastighet 2019-09-02, 2019-10-07
8.20	Nr 911/2019 Tecknande och uppsägning av kollektivavtal Personalchef 2019-10-03
	Delegationsordning antagen 2019-10-31
1	Juridiska ärenden
1.1	Nr 22/2020 Utfärda fullmakt att föra kommunens talan inför domstol och andra myndigheter samt vid förrättningar av skilda slag när det inte delegerats till annan Kommunstyrelsens ordförande 2020-01-16
1.30	Nr 25/2020 Undertecknande av avtal och andra löpande ärenden inom det egna verksamhetsområdet under förutsättning att ärendet inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt Miljö- och samhällsbyggnadschef 2020-01-17
2	Allmänna ärenden



2.2	Nr 4–6/2020, 19/20, 20/2020, 21/2020, 36/2020 2019/706, 2019/719, 2020/14 Bevilja/avslå ekonomiska bidrag till föreningar, organisationer och institutioner eller motsvarande Gatuingenjör 2020-01-08, 2020-01-29 Verksamhetschef 2020-01-14, 2020-01-13
3	Ekonomiärenden
4	Upphandlingsärenden
4.4	Nr 18/2020, 33/2020 Tilldelningsbeslut och undertecknande av avtal efter upphandling av varor eller tjänster för verksamhetsövergripande avtal Upphandlingschef 2010-01-15, 2020-01-27
5	Mark- och fastighetsärenden
5.3	Nr 9/2020 Ansöka om/godkänna fastighetsbildningsåtgärder Mark- och exploateringsingenjör 2020-01-09
5.14	Nr 34/2020 Avge yttrande på kommunens vägnar i dessegenskap av fastighetsägare och granne i samband med bygglov eller motsvarande Handläggare exploateringsenheten 2020-01-27
5.7	Nr 914–915/2019, 916–917/2019, 918/2019, 919/2019, 920–924, 925/2019, 926/2019, 927–928/2019, Sälja mark inom planlagt område för service, industri eller bostäder i enlighet med kommunfullmäktiges fastställda markpriser. Försäljning kan även ske till högstbudande (över det i enlighet med kommunfullmäktiges fastställda markpris) eller till marknadspris efter värdering. Mark- och exploateringsingenjör 2019-11-15, 2019-11-05, 2019-12-13, 2019-11-19, 2019-11-15, 2019-11-14, 2019-11-05, 2019-11-15,
5.8	Nr 913/2019, 930/2019, 935/2019, 937/2019 Fatta beslut samt godkänna avta om köp, försäljning, byta av fastighet samt fastighetsreglering Exploateringsingenjör 2019-12-11, 2019-11-28, 2019-11-21, 2019-12-05
5.10	Nr 931/2019, 932/2019, 38/2020 Fatta beslut om samt godkänna/säga upp avtal om arrende, servitut, jakträtt, väg/vägrätt, tomträtt, ledningsrätt, parkering eller annan nyttjanderätt Exploateringsingenjör 2019-12-19, 2019-12-20, 2020-01-28
5.19	Nr 943/2019, 946-947/2019 Förhandla och teckna hyreskontrakt av annan ägd fastighet Verksamhetschef fastighet 2019-12-18, 2019-12-18
5.21	Nr 8/2020, 24/2020, 28/2020, 29/2019 2020/8, 2020/36, 2020/38, 2020/27 Avge yttrande om upplåtelse av offentlig plats samt beslut om tilldelning av torgplats Handläggare på exploateringsenheten 2020-01-09, 2020-01-17, 2020-01-23
6	Fritidsärenden
7	Kulturärenden
8	Personalärenden
8.1	Nr 907/2019, 908/2019, 909/2019, 910/2019, 911/2019, 7/2020, 10/2020, 13/2020, 14/2020, 938/2019, 17/2020, 23/2020, 26/2020, 32/2020, 35/2020 Beslut om tillsättande, återbesättande och avslut av tjänst, tillsvidareanställning och visstidsanställning (inom budget) Enhetschef 2020-01-10, 2020-01-10, 2020-01-14, 2020-01-14, 2020-01-10, 2020-01-20, 2020-01-24 Kommunchef 2019-12-19



	Kommunikationschef 2010-01-09 Verksamhetschef 2019-12-19, 2019-12-18, 2019-12-11, 2019-12-20, 2019-12-20 Sektorchef 2020-01-20
--	--

8.8	Nr 11/2020, 12/2020, 16/2020 Beslut om tjänstledighet som inte regleras i lag eller avtal Enhetschef/rektor 2020-01-07, 20-01-13 Verksamhetschef 2020-01-15
8.16	Nr 39/2020 Avstängning på grund av förseelse med mera Sektorschef 2020-01-30
8.20	Nr 3/2020, 15/2020, 27/2020, 939/2019 Tecknande av och uppsägning av kollektivavtal Personalchef 2020-01-02, 2020-01-14, 2019-12-19
9	Planärenden
10	Naturvårdsärenden
11	Trafikfrågor
12	Yttranden, anmälningar m.m. inom verksamheterna individ- och familjeomsorg, funktionsnedsättning och äldreomsorg
12.31 a	Nr 929/2019 Bevilja hyresgaranti enligt riktlinjer för kommunal hyresgaranti i Ulricehamns kommun och minimikraven enligt 3.3 Enhetschef 2019-11-25
13	Anmälan till överförmyndare
14	Förskole- och skolbarnomsorgsverksamheten
15	Förskoleklass
16	Grundskolan
17	Gymnasieskolan
18	Grundsärskolan
19	Gymnasiesärskolan
20	Kommunal vuxenutbildning (Komvux)
21	Särskild utbildning för vuxna
22	Tecknande av avtal inom lärandeverksamheterna
22.2	Nr 30–31/2020, 37/2020 Interkommunal ersättning avseende placering i annans kommuns förskola, grundskola, friskola, särskola, specialskola, gymnasieskola eller gymnasiesärskola Verksamhetschef 2020-01-20, 2020-01-27



2020-02-05

Tjänsteskrivelse Delegationsbeslut till kommunstyrelsen 2020-03-05

2020/72, löpnummer 336/2020

Förvaltningens förslag till beslut Redovisningen av delegationsbeslut läggs till handlingarna. Sammanfattning Delegering enligt kommunallagen innebär att kommunstyrelsen överför självständig beslutanderätt till någon annan. Detta innebär att kommunstyrelsen ger delegaten i uppdrag att på kommunstyrelsens vägnar fatta beslut i vissa ärenden. Dessa beslut ska anmälas till kommunstyrelsen för information, kontroll och registrering. Anmälan av delegationsbeslut ingår som en del i kommunstyrelsens internkontroll.	
	Enligt äldre version av delegationsordningen
4.18	Nr 941/2019, 942/2019 2019/347, 2019/249 Avge yttrande om upplåtelse av offentlig plats Mark- och exploateringsingenjör 2019-05-15, 2019-04-25

5.8	Nr 933/2019, 934/2019, 936/2019 Fatta beslut samt godkänna avtal om köp, försäljning, byte av fastighet samt fastighetsreglering Exploateringsingenjör 2019-08-13, 2019-10-28, 2019-06-24
5.10	Nr 940/2019 Fatta beslut om samt godkänna/säga upp avtal om arrende, servitut, jakträtt, väg/vägrätt, tomträtt, ledningsrätt, parkering eller annan nyttjanderätt Exploateringsingenjör 2019-06-10
5.19	Nr 944-945/2019, 948/2019 Förhandla och teckna hyreskontrakt av annan ägd fastighet Verksamhetschef fastighet 2019-09-02, 2019-10-07
8.20	Nr 911/2019 Tecknande och uppsägning av kollektivavtal Personalchef 2019-10-03
	Delegationsordning antagen 2019-10-31
1	Juridiska ärenden
1.1	Nr 22/2020 Utfärda fullmakt att föra kommunens talan inför domstol och andra myndigheter samt vid förrättningar av skilda slag när det inte delegerats till annan Kommunstyrelsens ordförande 2020-01-16
1.30	Nr 25/2020 Undertecknande av avtal och andra löpande ärenden inom det egna verksamhetsområdet under förutsättning att ärendet inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt Miljö- och samhällsbyggnadschef 2020-01-17
2	Allmänna ärenden
2.2	Nr 4–6/2020, 19/20, 20/2020, 21/2020, 36/2020 2019/706, 2019/719, 2020/14 Bevilja/avslå ekonomiska bidrag till föreningar, organisationer och institutioner eller motsvarande Gatuingenjör 2020-01-08, 2020-01-29 Verksamhetschef 2020-01-14, 2020-01-13
3	Ekonomiärenden
4	Upphandlingsärenden
4.4	Nr 18/2020, 33/2020 Tilldelningsbeslut och undertecknande av avtal efter upphandling av varor eller tjänster för verksamhetsövergripande avtal Upphandlingschef 2020-01-15, 2020-01-27
5	Mark- och fastighetsärenden
5.3	Nr 9/2020 Ansöka om/godkänna fastighetsbildningsåtgärder Mark- och exploateringsingenjör 2020-01-09
5.14	Nr 34/2020 Avge yttrande på kommunens vägnar i dessegenskap av fastighetsägare och granne i samband med bygglov eller motsvarande Handläggare exploateringsenheten 2020-01-27
5.7	Nr 914–915/2019, 916–917/2019, 918/2019, 919/2019, 920–924, 925/2019, 926/2019, 927–928/2019, Sälja mark inom planlagt område för service, industri eller bostäder i enlighet med kommunfullmäktiges fastställda markpriser. Försäljning kan även ske till högstbjudande (över det i enlighet med kommunfullmäktiges fastställda markpris) eller till marknadspris efter värdering.

	Mark- och exploateringsingenjör 2019-11-15, 2019-11-05, 2019-12-13, 2019-11-19, 2019-11-15, 2019-11-14, 2019-11-05, 2019-11-15,
5.8	Nr 913/2019, 930/2019, 935/2019, 937/2019 Fatta beslut samt godkänna avta om köp, försäljning, byta av fastighet samt fastighetsreglering Exploateringsingenjör 2019-12-11, 2019-11-28, 2019-11-21, 2019-12-05
5.10	Nr 931/2019, 932/2019, 38/2020 Fatta beslut om samt godkänna/säga upp avtal om arrende, servitut, jakträtt, väg/vägrätt, tomträtt, ledningsrätt, parkering eller annan nyttjanderätt Exploateringsingenjör 2019-12-19, 2019-12-20, 2020-01-28
5.19	Nr 943/2019, 946-947/2019 Förhandla och teckna hyreskontrakt av annan ägd fastighet Verksamhetschef fastighet 2019-12-18, 2019-12-18
5.21	Nr 8/2020, 24/2020, 28/2020, 29/2019 2020/8, 2020/36, 2020/38, 2020/27 Avge yttrande om upplåtelse av offentlig plats samt beslut om tilldelning av torgplats Handläggare på exploateringsenheten 2020-01-09, 2020-01-17, 2020-01-23
6	Fritidsärenden
7	Kulturärenden
8	Personalärenden
8.1	Nr 907/2019, 908/2019, 909/2019, 910/2019, 911/2019, 7/2020, 10/2020, 13/2020, 14/2020, 938/2019, 17/2020, 23/2020, 26/2020, 32/2020, 35/2020 Beslut om tillsättande, återbesättande och avslut av tjänst, tillsvidareanställning och visstidsanställning (inom budget) Enhetschef 2020-01-10, 2020-01-10, 2020-01-14, 2020-01-14, 2020-01-10, 2020-01-20, 2020-01-24 Kommunchef 2019-12-19 Kommunikationschef 2010-01-09 Verksamhetschef 2019-12-19, 2019-12-18, 2019-12-11, 2019-12-20, 2019-12-20 Sektorchef 2020-01-20

8.8	Nr 11/2020, 12/2020, 16/2020 Beslut om tjänstledighet som inte regleras i lag eller avtal Enhetschef/rektor 2020-01-07, 20-01-13 Verksamhetschef 2020-01-15
8.16	Nr 39/2020 Avstängning på grund av förseelse med mera Sektorschef 2020-01-30
8.20	Nr 3/2020, 15/2020, 27/2020, 939/2019 Tecknande av och uppsägning av kollektivavtal Personalchef 2020-01-02. 2020-01-14, 2019-12-19
9	Planärenden
10	Naturvårdsärenden
11	Trafikfrågor
12	Yttranden, anmälningar m.m. inom verksamheterna individ- och familjeomsorg, funktionsnedsättning och äldreomsorg
12.31 a	Nr 929/2019 Bevilja hyresgaranti enligt riktlinjer för kommunal hyresgaranti i

	Ulricehamns kommun och minimikraven enligt 3.3 Enhetschef 2019-11-25
13	Anmälan till överförmyndare
14	Förskole- och skolbarnomsorgs verksamheten
15	Förskoleklass
16	Grundskolan
17	Gymnasieskolan
18	Grundsärskolan
19	Gymnasiesärskolan
20	Kommunal vuxenutbildning (Komvux)
21	Särskild utbildning för vuxna
22	Tecknande av avtal inom lärandeverksamheterna
22.2	Nr 30–31/2020, 37/2020 Interkommunal ersättning avseende placering i annans kommuns förskola, grundskola, friskola, särskola, specialskola, gymnasieskola eller gymnasiesärskola Verksamhetschef 2020-01-20, 2020-01-27

Beslutsunderlag

Susanne Borg
 Registrator
 Kanslifunktionen



§

Revidering av regler för partistöd

Dnr 2020/13

Ordförandens förslag – kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktiges beslut
Reviderade regler för partistöd antas.

Sammanfattning

Förvaltningen har uppmärksammat att kommunens regler för partistöd inte uppdaterats med korrekta laghänvisningar efter införandet av en ny kommunallag (2017:725). Dokumentet är nu uppdaterat med korrekta hänvisningar och i samband med detta lades även en inledande text till i informationssyfte.

Beslutsunderlag

- 1 Tjänsteskrivelse 2020-01-09 från kanslichef
- 2 Regler för partistöd
- 3 Kommunalt partistöd Ulricehamns kommun 2015-03-26



2020-01-09

Tjänsteskrivelse Revidering av regler för partistöd

Diarienummer 2020/13, löpnummer 47/2020

Förvaltningens förslag till beslut
Reviderade regler för partistöd antas.

Sammanfattning

Förvaltningen har uppmärksammat att kommunens regler för partistöd inte uppdaterats med korrekta laghänvisningar efter införandet av en ny kommunallag (2017:725). Dokumentet är nu uppdaterat med korrekta hänvisningar och i samband med detta lades även en inledande text till i informationssyfte.

Ärendet

Förvaltningen har uppmärksammat att kommunens regler för partistöd inte uppdaterats med korrekta laghänvisningar efter införandet av en ny kommunallag (2017:725). Dokumentet är nu uppdaterat med korrekta hänvisningar och i samband med detta lades även en inledande text till i informationssyfte.

Tillägg och förändringar är markerade med rött i dokumentet.

Beslutsunderlag

- 1 Regler för partistöd
- 2 Kommunalt partistöd Ulricehamns kommun 2015-03-26

Beslut lämnas till

Gruppledare
Kanslichef
Författningshandboken

Lena Brännmar
Kanslichef
Kommunledningsstaben

Ida Josefsson
Utredare
Kanslifunktionen
Kommunledningsstaben

Styrdokument

REGLER FÖR PARTISTÖD



Våra styrdokument

[Normerande]

Policy – Vår hållning, övergripande
Riktlinjer – Rekommenderade sätt att agera
Regler – Absoluta gränser och ska-krav

[Aktiverande]

Strategi – Avgörande vägval och strategiområden från fullmäktigeberedningar
Program – Avgörande vägval och programområden från andra än fullmäktigeberedningar
Plan – Uppdrag, tidsram och ansvar

Innehåll

1	Bakgrund	4
2	Syfte	4
3	Regler för partistöd.....	4
3.1	Rätt till partistöd.....	4
3.2	Grundstöd och mandatstöd	4
3.3	Fördelning av partistödet.....	5
3.4	Redovisning och granskning.....	5
3.5	Årlig utbetalning	5

1 Bakgrund

I kommunallagens (2017:725) 4 kap 29–32 §§ framgår att kommuner får ge ekonomiskt bidrag och annat stöd till politiska partier för att stärka deras ställning i den kommunala demokratin.

Partistöd får ges till de partier som är representerade i fullmäktige och som är juridiska personer. Ett parti är representerat om det har fått mandat i fullmäktige för vilket en vald ledamot är fastställd enligt 14 kap vallagen (2005:837). Partistöd får ges också till ett parti som har upphört att vara representerat i fullmäktige, dock endast under ett år efter det att representationen upphörde.

Fullmäktige ska besluta om partistödets omfattning och formerna för det. Stödet får inte utformas så att det otillbörligt gynnar eller missgynnar ett parti. Fullmäktige får besluta att endast mandat för vilket en vald ledamot är fastställd enligt vallagen ska beaktas vid fördelningen av partistödet.

Mottagaren av partistöd ska årligen lämna en skriftlig redovisning till fullmäktige som visar att partistödet använts för att stärka deras ställning i den kommunala demokratin.

Redovisningen ska avse perioden 1 januari – 31 december och ska ges in till fullmäktige senast sex månader efter redovisningsperiodens utgång. En, av mottagaren för partistödet, utsedd särskild granskare ska granska om redovisningen ger en rättvisande bild av hur mottagaren använt partistödet.

2 Syfte

Ulricehamns kommun ger ekonomiskt stöd till politiska partier och ska då enligt kommunallagen (KL) besluta om partistödets omfattning och formerna för stödet.

Utöver vad som regleras i KL (2017:725) 4 kap 29–32 §§ gäller följande:

3 Regler för partistöd

3.1 Rätt till partistöd

Det lokala partistödet i Ulricehamns kommun utgår till partier som är representerade i fullmäktige i enlighet med vad som föreskrivs i 4 kap 29 § andra stycket KL.

3.2 Grundstöd och mandatstöd

Partistödet består av,

- Ett grundstöd, som uppgår till ett prisbasbelopp (PBB) för det aktuella året per parti och år samt
- Ett mandatstöd, som uppgår till 30 % av PBB för det aktuella året per mandat och år.

3.3 Fördelning av partistödet

Vid fördelning av partistöd beaktas endast mandat för vilket en vald ledamot är fastställd enligt 14 kap vallagen (2005:837).

Partistöd utgår under det kalenderår då utbetalningen gjorts även om representationen upphört.

3.4 Redovisning och granskning

En mottagare av partistöd ska årligen lämna en skriftlig redovisning till fullmäktige som visar att partistödet använts för att stärka deras ställning i den kommunala demokratin, vilket anges i **4 kap 29 § 1 st. KL**. Till redovisningen ska fogas ett granskningsintyg.

Partistöd utbetalas till partiets lokala partiförening, som ska ha antagna stadgar, styrelse och revisorer. Partiföreningen ska ha ett eget post- eller bankgiro eller bankkonto.

Föreningen ska årligen, genom protokollsutdrag, anvisa det konto som utbetalning ska ske till samt vem/vilka som har rätt att teckna föreningens firma.

3.5 Årlig utbetalning

Partistöd utbetalas årligen efter beslut i kommunfullmäktige under maj månad.

Redovisning och granskningsrapport enligt **4 kap 31 § 1–2 st. KL** ska lämnas in senast 1 april året efter det år som partistöd utbetalts för.

Har redovisning och granskningsrapport enligt **4 kap 31 § 1–2 st. KL** inte lämnats in inom föreskriven tid (senast 1 april året efter det år som partistöd utbetalts för) utbetalas inget partistöd för nästkommande år.

Regler för kommunalt partistöd i Ulricehamns kommun fr o m mandatperioden 2014-2018 (reviderat av kommunfullmäktige 2015-03-26, § 44)

I kommunallagen (KL 1991:900) finns de grundläggande bestämmelserna om kommunalt partistöd. I Ulricehamns kommun ska därutöver följande gälla:

1 § Rätt till partistöd

Det lokala partistödet in Ulricehamns kommun utgår till partier som är representerade i enlighet med vad som föreskrivs i 2 kap 9 § 2 st KL.

2 § Grundstöd och mandatstöd

Partistödet består av

- ett grundstöd, som uppgår till ett prisbasbelopp för det aktuella året per parti och år samt
- ett mandatstöd, som uppgår till 30 % av prisbasbeloppet för det aktuella året per mandat och år.

3 § Fördelning av partistödet

Vid fördelningen av partistöd beaktas endast mandat för vilken en vald ledamot är fastställd enligt 14 kap vallagen (2005:837).

Partistöd utgår under det kalenderår då utbetalningen gjorts även om representationen upphört.

4 § Redovisning och granskning m m

En mottagare av partistöd ska årligen lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges i 2 kap 9 § 1 st KL. Till redovisningen ska fogas ett granskningsintyg.

Partistöd utbetalas till partiets lokala partiförening, som ska ha antagna stadgar, styrelse och revisorer. Partiföreningen ska ha eget post- eller bankgiro eller bankkonto. Föreningen ska årligen genom protokollsutdrag anvisa det konto som utbetalningen ska ske till och genom protokollsutdrag visa vem/vilka som har rätt att teckna föreningens firma.

5 § Årlig utbetalning

Partistöd utbetalas årligen i förskott efter beslut i kommunfullmäktige under maj månad.

Redovisning och granskningsrapport enligt 2 kap 11 § 2 st KL ska lämnas in senast 1 april året efter det år partistöd utbetalts för.

Har redovisning och granskningsrapport enligt 2 kap 11 § 2 st KL inte lämnats in inom föreskriven tid (senast 1 april året efter det år partistöd utbetalts för) utbetalas inget stöd för nästkommande år.



§

Hastighetsplan för Ulricehamns kommun

Dnr 2016/325

Ordförandens förslag – kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktiges beslut
Hastighetsplan för Ulricehamns kommun antas.

Sammanfattning

Ulricehamns kommun arbetade mellan 2010 till 2012 fram en hastighetsplan som omfattade tätorterna Ulricehamn, Timmele, Dalum, Blidsberg och Trädet. Planen blev dock aldrig antagen. Kommunstyrelsen gav därefter förvaltningen i uppdrag att revidera hastighetsplanen.

Hastighetsplanens syfte är att vara ett underlag till framtida beslut angående justering av hastighetsgränser, samt vid planering av åtgärder som ökar hastighetsefterlevnaden på kommunens gator och vägar.

För att en god efterlevnad av hastighetsgränsen ska uppnås är det viktigt att vägens karaktär överensstämmer med skyltad hastighet, antingen genom ombyggnad eller genom punktåtgärder. Genomförandet av planen bör ske etappvis då de berörda vägsträckorna till största del tillhör det statliga vägnätet (väg 46) där Trafikverket ansvarar för och beslutar om dessa åtgärder.

Beslutsunderlag

- 1 Tjänsteskrivelse 2020-01-29 från tf samhällsbyggnadschef
- 2 Hastighetsplan för Ulricehamns kommun
- 3 Samrådsredogörelse Hastighetsplan för Ulricehamns kommun



2020-01-29

Tjänsteskrivelse Hastighetsplan för Ulricehamns kommun

Diarienummer 2016/325, löpnummer 274/2020

Förvaltningens förslag till beslut
Hastighetsplan för Ulricehamns kommun antas.

Sammanfattning

Ulricehamns kommun arbetade mellan 2010 till 2012 fram en hastighetsplan som omfattade tätorterna Ulricehamn, Timmele, Dalum, Blidsberg och Trädet. Hastighetsplanen blev dock aldrig antagen, kommunstyrelsen gav därefter förvaltningen i uppdrag att revidera hastighetsplanen.

Hastighetsplanens syfte är att vara ett underlag till framtida beslut angående justering av hastighetsgränser, samt vid planering av åtgärder som ökar hastighetsefterlevnaden på kommunens gator och vägar.

För att en god efterlevnad av hastighetsgränsen ska uppnås är det viktigt att vägens karaktär överensstämmer med skyltad hastighet, antingen genom ombyggnad eller genom punktåtgärder. Genomförandet av planen bör ske etappvis då de berörda vägsträckorna till största del tillhör det statliga vägnätet (väg 46). Där Trafikverket ansvarar för och beslutar om dessa åtgärder.

Ärendet

Ulricehamns kommun arbetade mellan 2010 till 2012 fram en hastighetsplan som omfattade tätorterna Ulricehamn, Timmele, Dalum, Blidsberg och Trädet. Hastighetsplanen blev dock aldrig antagen, anledningen var bland annat att de föreslagna hastigheterna ansågs vara för låga och det saknades en kostnadsberäkning. Kommunstyrelsen gav därefter förvaltningen i uppdrag att revidera hastighetsplanen.

Den största förändringen är att lokalvägnätet, som till största del utgörs av bostadsgator, får ny hastighetsgräns 40 km/h istället för 30 km/h som det var föreslaget i tidigare plan. Anledningen är att efterlevnaden av 30 km/h bedöms bli liten och att det på många gator inte finns behov av att införa 30 km/h.

Hastighetsplanens syfte är att vara ett underlag till framtida beslut angående justering av hastighetsgränser, samt vid planering av åtgärder som ökar hastighetsefterlevnaden på kommunens gator och vägar. Genom att avväga hastigheten väl, kan den valda gränsen medverka till att stadsrummet används på ett sätt som stödjer stadens utveckling. För att en god efterlevnad av hastighetsgränsen ska uppnås är det viktigt att vägens karaktär överensstämmer med skyltad hastighet, antingen genom ombyggnad eller genom punktåtgärder. Genomförandet av planen bör därför ske etappvis. De vägsträckor som det i första hand krävs åtgärder på tillhör det statliga vägnätet (väg 46) så är det Trafikverket som ansvarar för och beslutar om dessa åtgärder. Det krävs att kommunen har en fortsatt dialog med Trafikverket och att kommunen prioriterar åtgärder på väg 46 vid inspel till regional plan.

Då det kan ta lång tid innan den här typen av åtgärder kommer till ett genomförande så kommer i ett första steg 50 km/h bibehållas på delar av de sträckor som kommunen på sikt avser införa 40 km/h på. Införandet av 40 km/h på dessa sträckor avses därefter ske succesivt i samband med att åtgärder genomförs.

När hastighetsplanen blivit antagen ska trafikföreskrifter på de föreslagna hastighetsgränserna tas fram och beslutas. Efter det tas underlag fram för omskyltning vilket samordnas med Trafikverket, omskyltning bedöms tidigast kunna ske under hösten 2020. Kostnaden för omskyltning till de nya hastighetsgränser som omfattas av den kortsiktiga planen beräknas uppgå till 300 tkr.

Beslutsunderlag

- 1 Hastighetsplan för Ulricehamns kommun
- 2 Samrådsredogörelse Hastighetsplan för Ulricehamns kommun

Beslut lämnas till

Samhällsbyggnadschef
Författningshandboken

Andreas Ekman
Tf samhällsbyggnadschef
Sektor miljö och samhällsbyggnad

Mats Kindlund
Gatuingenjör
Exploateringsenheten
Sektor miljö och samhällsbyggnad

Styrdokument

HASTIGHETSPLAN FÖR ULRICEHAMNS KOMMUN



Våra styrdokument

[Normerande]

Policy – Vår hållning, övergripande
Riktlinjer – Rekommenderade sätt att agera
Regler – Absoluta gränser och ska-krav

[Aktiverande]

Strategi – Avgörande vägval och strategiområden från fullmäktigeberedningar
Program – Avgörande vägval och programområden från andra än fullmäktigeberedningar
Plan – Uppdrag, tidsram och ansvar

Innehåll

1	Inledning.....	4
1.1	Bakgrund.....	4
2	Syfte	4
3	Metod	4
3.1	Inventering.....	5
3.2	Nulägesbeskrivning.....	5
3.3	Analys och bearbetning	6
3.4	Avvikelsehantering	6
4	Nulägesbeskrivning	6
4.1	Nuvarande hastighetsgränser.....	6
4.2	Kollektivtrafik	6
4.3	Biltrafiknätet	6
4.4	Bedömning av nuläget	6
4.5	Livsrum	7
5	Analys.....	7
6	Kvalitetavvikelser.....	7
6.1	Identifierade kvalitetsavvikelser	7
6.2	Åtgärdsförslag.....	8
7	Hastighetsplan.....	8
7.1	Hastighetsplan Blidsberg.....	9
7.2	Hastighetsplan Dalum	10
7.3	Hastighetsplan Timmele	10
7.4	Hastighetsplan Trädet	11
7.5	Hastighetsplan Ulricehamn.....	11
8	Genomförande i etapper	12
9	Bilagor	13

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Ulricehamns kommun arbetade mellan 2010 till 2012 fram en hastighetsplan med hjälp av upphandlad konsult, hastighetsplanen blev dock aldrig antagen. Kommunstyrelsen gav därefter förvaltningen i uppdrag att revidera hastighetsplanen. Förvaltningen fick även i uppdrag att anpassa arbetet med hastighetsplanen efter den översyn av det nationella regelverket som staten har aviserat.

Från den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta hastigheten i steg om 10 km/h, från 30 km/h och upp till 120 km/h. Syftet är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de trafikpolitiska målen. Förändringen av hastighetsbegränsningarna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet och bidra till ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna.

Genom att avväga hastigheten väl kan den valda gränsen medverka till att stadsrummet används på ett sätt som stödjer stadens utveckling. År 2016 gav regeringen trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för, och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. Bashastighet är den högst tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Rapporten från trafikanalys förordar att en ny bashastighet på 40 km/h inom tätbebyggt område införs. En tydlig fördel med att införa en ny bashastighet är att de får ett snabbt genomslag över hela landet.¹ I dagsläget är det möjligt att göra dessa förändringar inom ramen för lokala trafikföreskrifter.

2 Syfte

Hastighetsplanens syfte är att vara ett underlag till framtida beslut angående justering av hastighetsgränser, samt vid planering av åtgärder som ökar hastighetsefterlevnaden på kommunens gator och vägar.

3 Metod

Hastighetsplanen har tagits fram med hjälp av utvalda delar ur handboken rätt fart i staden.² Handboken syftar till att få nationell likhet och igenkänning.

¹ Trafikanalys. Sänkt bashastighet i tätort. 2017. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_16-sankt-bashastighet-i-tatort.pdf (Hämtad 2018-12-18)

² SKL och Vägverket. 2008. Rätt fart i staden. Sveriges kommuner och landsting, Stockholm

3.1 Inventering

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gatans och gaturummets funktion och utformning delas varje gata in i olika rum enligt livsrumsmodellen. I denna modell delas staden och tätorten in i tre olika rum och två mellanrum. Inventeringen gjordes även genom fältstudier och med stöd av befintligt dataunderlag.

Frirum (F): Rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik.

Integrerat frirum (IF): Rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna

Mjuktrafikrum (M): Rum som omfattar större delen av stadens gaturum. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärsriktning.

Integrerat transportrum (IT): Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har inga anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet.

Transportrum (T): Rum för enbart motorfordonstrafik, där gång och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade.

Figur 1. Olika livsrum (källa: Caroline Andersson, Rätt fart i staden)



3.2 Nulägesbeskrivning

Nulägesbeskrivningen bygger på bedömning av livsrum från inventeringen samt uppgifter om befintlig hastighetsgräns och bil-, kollektiv- och uttryckningsnätens funktion. Data sammanställs sedan i en Excel fil, där de olika anspråken viktas mot varandra.

De Stadsbyggnadskvaliteter som tas i beaktning är:

- Stadens karaktär
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet

3.3 Analys och bearbetning

Nulägesbeskrivningen utgör underlag för analys och bearbetning av data. Ett antal kvalitetavvikelser av låg kvalitet har konstaterats. För att reducera antalet och graden av kvalitetsavvikelser görs en länkoptimering som sammanväger de olika anspråken. Höjning och sänkning av hastighetsgränsen prövas och konsekvenserna analyseras. Detta görs för att minska plottrigheten och skapa ett sammanhängande nät. I ett sista steg görs en systemanpassning så att endast hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h respektive gångfartshastighet förekommer i hastighetssättningen.

3.4 Avvikelsehantering

För de platser, sträckor eller punkter som i analysen uppvisar låg kvalitet inom ett eller flera av bedömningskriterierna görs en sammanställning som redovisas i avsnitt 5. Bedömningskriterierna är Stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

4 Nulägesbeskrivning

4.1 Nuvarande hastighetsgränser

Nuvarande hastighetsbegränsningar har hämtats från Nationell vägdatabas. På de flesta kommunala gator och vägar gäller idag hastighetsbegränsning 50 km/h. Flertal gator utanför skolor och förskolor har tidsbegränsad hastighetsbegränsning till 30 km/h. I hastighetsplanen kommer nuvarande hastighetsbegränsningar att redovisas.

4.2 Kollektivtrafik

I Ulricehamns tätort finns kollektivtrafik i form av bussar i linje och närtrafik. I övriga orter finns regionbusstrafik. Kollektivtrafiken sköts av Västtrafik AB.

4.3 Biltrafiknätet

Med Nationell vägdatabas som underlag har biltrafiknätet delats in i övergripande huvudvägnät, huvudvägnät och lokalvägnät. Huvudvägnätet ska kanalisera trafik från lokalvägnätet vilket innebär högre anspråk på framkomlighet och åtgärder för oskyddade trafikanter. På lokalvägnätet är biltrafikens samspel med de oskyddade trafikanterna viktig.

4.4 Bedömning av nuläget

En inledande analys har gjorts utifrån befintliga hastighetsbegränsningar. Var och en av dessa har bedömts inom kvaliteterna tillgänglighet för bil- och kollektivtrafik, karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. Alla kvaliteter är dock inte tillämpliga på alla delar av nätet.

4.5 Livsrum

För att kunna identifiera vilken hastighetsnivå som är lämplig i förhållande till gaturummets funktion och gatans utformning delas varje gata in i olika rum enligt livsrumsmodellen. I denna modell delas staden och tätorten in i tre olika rum och två mellanrum.

5 Analys

Länkoptimering har utförts för att välja den hastighetsnivå som bäst balanserar anspråken för de olika stadsbyggnadskvaliteterna. I samband med detta har även en anpassning av hastighetsbegränsningarna gjorts, så att endast 30, 40 och 60 km/h respektive gångfartshastighet förekommer i hastighetssättningen. De förändringar som har gjorts för att minska plottrigheten och skapa ett sammanhängande nät innebär i vissa fall att avvikelser ökar något. I ett första steg så kommer 50 km/h bibehållas på vissa sträckor fram till att åtgärder för anpassning till 40 km/h genomförts.

Tillgänglighetsanspråken för buss, ambulans och räddningstjänst har stor betydelse. Innan vägar byggs om för att anpassas till lägre hastigheter bör kommunen samråda med räddningstjänst och trafikhuvudman. En sänkning av hastigheten bör dock kunna accepteras på platser där oskyddade trafikanter och stadens karaktär har stora och viktiga anspråk.

6 Kvalitetavvikelser

6.1 Identifierade kvalitetsavvikelser

De punktavvikelser som framkommit är gång-och cykelstråk som korsar biltrafik på sträckor där hastighetsbegränsningen föreslagits till 60 km/h och på sträckor på det högtrafikerade vägnätet som föreslagits få 40 km/h.

Exempel på detta är övergångsställen samt gång-och cykelpassager i Ulricehamn på:

- Tre Rosors väg
- Grönahögsvägen
- Strandgatan

I Trädet på:

- Centralvägen

I Dalum på:

- Centralvägen

I Blidsberg på:

- Falköpingsvägen

I Timmele på:

- Falköpingsvägen

6.2 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag för avvikelser med låg kvalitet

Vid vald hastighetsgräns kan något av stadsbyggnadskvaliteterna bedömas få en låg kvalitet. Kvaliteterna som tas i beaktning är: Stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

Korsningspunkter med oskyddade trafikanter på sträckor med föreslagen hastighetsbegränsning 60 km/h och högtrafikerade gator med 40 km/h måste hastighetssäkras. Det är viktigt att säkra de platser där många oskyddade trafikanter behöver korsa vägen. Exempel på detta är:

- Alla övergångsställen på Tre Rosors väg i Ulricehamn. Det är mycket viktigt att hastighetssäkra de övergångsställen där många barn och äldre passerar.
- Övergångsställen vid förskola på Grönahögsvägen i Ulricehamn.
- Övergångsställen på Strandgatan i Ulricehamn.
- Övergångsstället utanför skolan på Falköpingsvägen (väg 46) i Blidsberg. Detta övergångsstället är mycket viktigt att hastighetssäkra eftersom många barn passerar här.
- De fyra övergångsställena längs Centralvägen (väg 46) samt vid busshållplatsen söder om Industrigatan i Trädet.
- Vid busshållplatserna på Centralvägen (väg 46) i Dalum.
- Övergångsstället och busshållplats utanför skolan på Falköpingsvägen (väg 46) i Timmele och säkrad passage vid Herrljungavägen.

På sträckor där hastighetsefterlevnaden konstateras vara låg kommer fysiska åtgärder behöva utföras. Utbyggnaden av dessa görs succesivt utefter att behovet konstaterats.

7 Hastighetsplan

Det slutliga förslaget till hastighetsplan kommer att redovisas nedan. Först kommer de långsiktiga planer att presenteras för att sedan beskriva hur hastighetssättningen är tänkt att ske etappvis. Överlag ger förslaget få avvikelser med låg kvalitet. Resultatet i Ulricehamns kommun är att 40–60 km/h föreslås på det övergripande huvudvägnätet och huvudsakligen 40 km/h på huvudvägnätet. På lokalnätet föreslås 40 km/h med undantag för vissa sträckor vid exempelvis skolor där 30 km/h föreslås. Gator inom industriområden föreslås få en hastighetsbegränsning på 40 alternativt 60 km/h.

Förslaget till hastighetsplan är en långsiktig plan som ger en målbild av hastighetsgränserna. Själva genomförandet av hastighetsplanen behöver dock delas upp i etapper.

Hastighetsförändringarna som kan behöva genomföras mer på sikt är främst åtgärder som förutsätter stora investeringar i form av ombyggnad eller fysiska åtgärder.

En utvärdering som finns beskriven i rätt fart i staden visar att en sänkning av hastigheten från 50 km/h till 40 km/h har en betydande vinst i tätorter. Medelhastigheten sänks i snitt med 3 km/h, vilket innebär en minskad risk för dödsolyckor med 25–30 procent. Restiden påverkas mindre än en halv minut i restidsförlängning.³

Körning i tätort orsakar även större bränsleförbrukning än till exempel landsvägskörning. Många stopp och accelerationer är en orsak. Lägre hastighet och framför allt ett jämnt körsätt ger vid körning i tätort mindre utsläpp av koldioxid och minskad bullernivå.⁴

Hastigheten har en stor inverkan på trafiksäkerheten, det gäller främst konsekvenserna av en kollision. Vid en sänkning från 50 km/h till 40 km/h minskas stoppsträckan markant vilket är direkt avgörande för konsekvenserna vid en olycka.⁵

En bullerkartläggning har utförts över Ulricehamns kommun där konsekvenser av nya hastighetsgränser har utretts. Om hastighetsöversynen genomförs i sin helhet blir effekten totalt att ca 700 personer färre än i dag exponeras för ljudnivåer över 55 dB(A). Även de som i dag utsätts för mycket höga nivåer, över 65 dB(A) vid fasad, minskar betydligt.

7.1 Hastighetsplan Blidsberg

Tätorten utgörs i huvudsak av bostadsområden och i södra delen av Blidsberg finns ett litet Industriområde. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, vägen domineras idag av genomfartstrafik och bedöms som integrerat transportrum. Väg 1865 ansluter genom västra delen av samhället till väg 46 och bedöms också vara integrerat transportrum. Resterande vägar är mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på västra sidan utmed väg 46. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h utom vid skolan och förskolan, där det är 30 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på övergångsstället utanför skolan på Falköpingsvägen. Detta övergångsstället är viktigt att hastighetssäkra.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 6.

³ SKL och Vägverket.2008. Rätt fart i staden. Sveriges kommuner och landsting, Stockholm.

⁴ Ibid

⁵ Ibid.

7.2 Hastighetsplan Dalum

Tätorten utgörs i huvudsak av bostadsområden. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, vägen domineras idag av genomfartstrafik och bedöms som integrerat transportrum. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46 men inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h.

Kvalitetsavvikelser finns vid busshållplatserna på Centralvägen (väg 46), de platserna behöver hastighetssäkras.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 7.

7.3 Hastighetsplan Timmele

Tätorten Timmele utgörs i huvudsak av bostadsområden och i södra delen av tätorten finns skola och förskola, i norra delen finns ett industriområde. Genom tätorten går väg 46 som sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde, från väster ansluter väg 182 och väg 1835 till väg 46, dessa bedöms som integrerat transportrum. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46 från skolan och söderut samt från väg 182 till plantvägen(idrottsplats). Gång- och cykelväg finns även utmed väg 1835 och del av väg 182. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h. utom vid skolan och förskolan, där det är 30 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på övergångsställe och busshållplats utanför skolan på Falköpingsvägen (väg 46) och korsningen vid Herrljungavägen.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 8.

7.4 Hastighetsplan Trädet

Tätorten utgörs främst av bostadsområden och i östra delen av tätorten finns en skola. Genom tätorten går Väg 46 sträcker sig mellan Ulricehamn och Skövde som bedöms som integrerat transportrum. De allmänna vägarna 1859 och 1887 som korsar samhället i östlig-västlig riktning bedöms även som integrerat transportrum. Dock är trafikmängden på dessa vägar relativt låg. Resterande vägar bedöms som mjuktrafikrum.

Det finns gång- och cykelväg på östra sidan utmed väg 46. Det finns inget utbyggt gång- och cykelvägsnät inom lokalvägnätet utöver belagd banvall som går genom samhället.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h.

Kvalitetsavvikelse finns på de fyra övergångsställena längs Centralvägen (väg 46) samt vid busshållplatsen söder om industrigatan.

Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 9.

7.5 Hastighetsplan Ulricehamn

Det övergripande huvudvägnätet består av; Falköpingsvägen, Strandvägen och Marbäcksvägen som förbinder väg 46 med väg 157 i nord-sydlig riktning. Jönköpingsvägen och Rönnåsgatan som ansluter till väg 40 österut och Tre Rosors väg som till viss del fungerar som genomfartsled men som främst matar interntrafiken i tätorten. Falköpingsvägen bedöms som transportrum och övriga gator som integrerat transportrum

Huvudvägnätet som i huvudsak samlar upp trafiken från bostadsområden, industriområden och centrumgator bedöms också som integrerat transportrum. Bostadsgator och övriga gator bedöms som mjuktrafikrum, med undantag för norra delen av Storgatan och till de anslutande gator som bedöms som frirum respektive integrerat frirum.

Det finns gång- och cykelvägar utmed större delen av huvudvägnätet, på några sträckor ligger dock inte gång- och cykelvägen utmed huvudvägen men i dessa fall finns alternativ väg för gående och cyklister.

Gällande hastighetsbegränsning inom tätorten är 50 km/h. I vissa bostadsområden är det idag 30 km/h och på vissa sträckor runt skolor är det tidsbegränsad 30 km/h.

Kvalitetsavvikelser finns på övergångsställena och gång-och cykelpassager på Tre Rosors väg, Grönahögsvägen och Strandgatan.

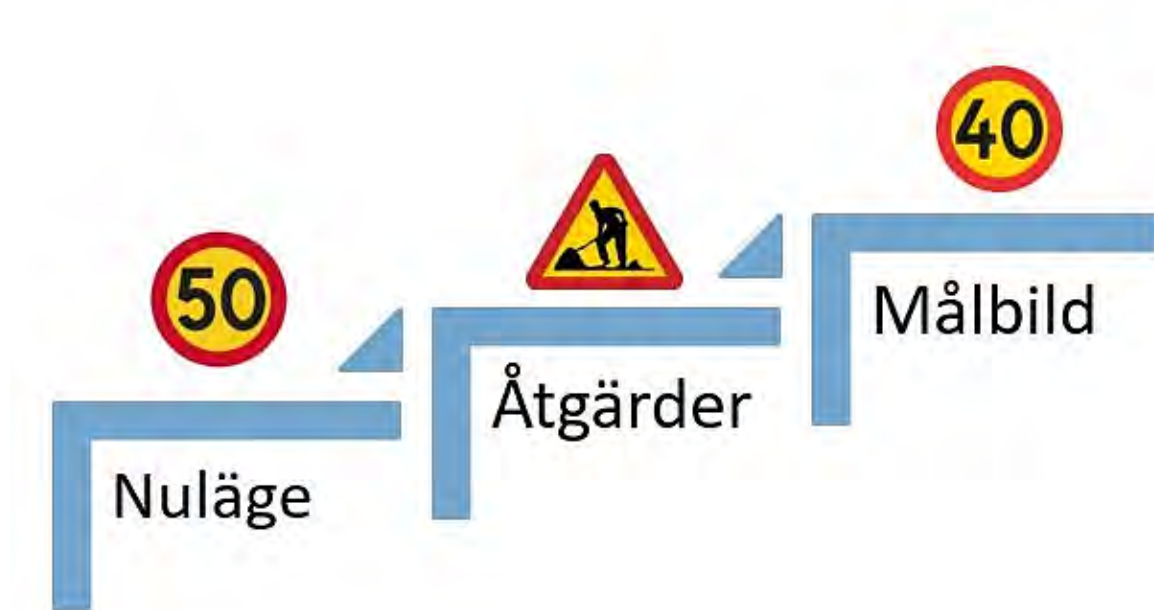
Karta över föreslagna hastighetsbegränsningar finns redovisat i bilaga 10.

8 Genomförande i etapper

Med beaktning av inkomna yttrande föreslås hastighetsplanen införas stegvis. Ulricehamns kommuns ställningstagande är att 40 km/h ska vara bashastighet inom tätbebyggt område, men för att samtidigt uppnå en acceptabel efterlevnad krävs fysiska åtgärder. Det tar generellt lång tid för att genomföra den här typen av åtgärder, då kommunen inte råder över frågan eftersom det rör statlig väg (väg 46). Det krävs att kommunen har en fortsatt dialog med Trafikverket i frågan och att kommunen prioriterar åtgärder på väg 46 vid inspel till regional plan.

Som första steg i ett genomförande utförs etapp 1 där 50 km/h bibehålls på en del av de sträckor som kommunen på sikt avser införa 40 km/h på. Införandet av 40 km/h på dessa sträckor avses därefter genomföras i etapp 2 i samband med att de fysiska åtgärderna genomförs. I ett första genomförande av planen kommer nya hastighetsgränser införas i enlighet med bilagor 1–5.

Kostnaden för omskyltning till de nya hastighetsgränser som omfattas av den kortsiktiga planen beräknas uppgå till 300 000 kr.

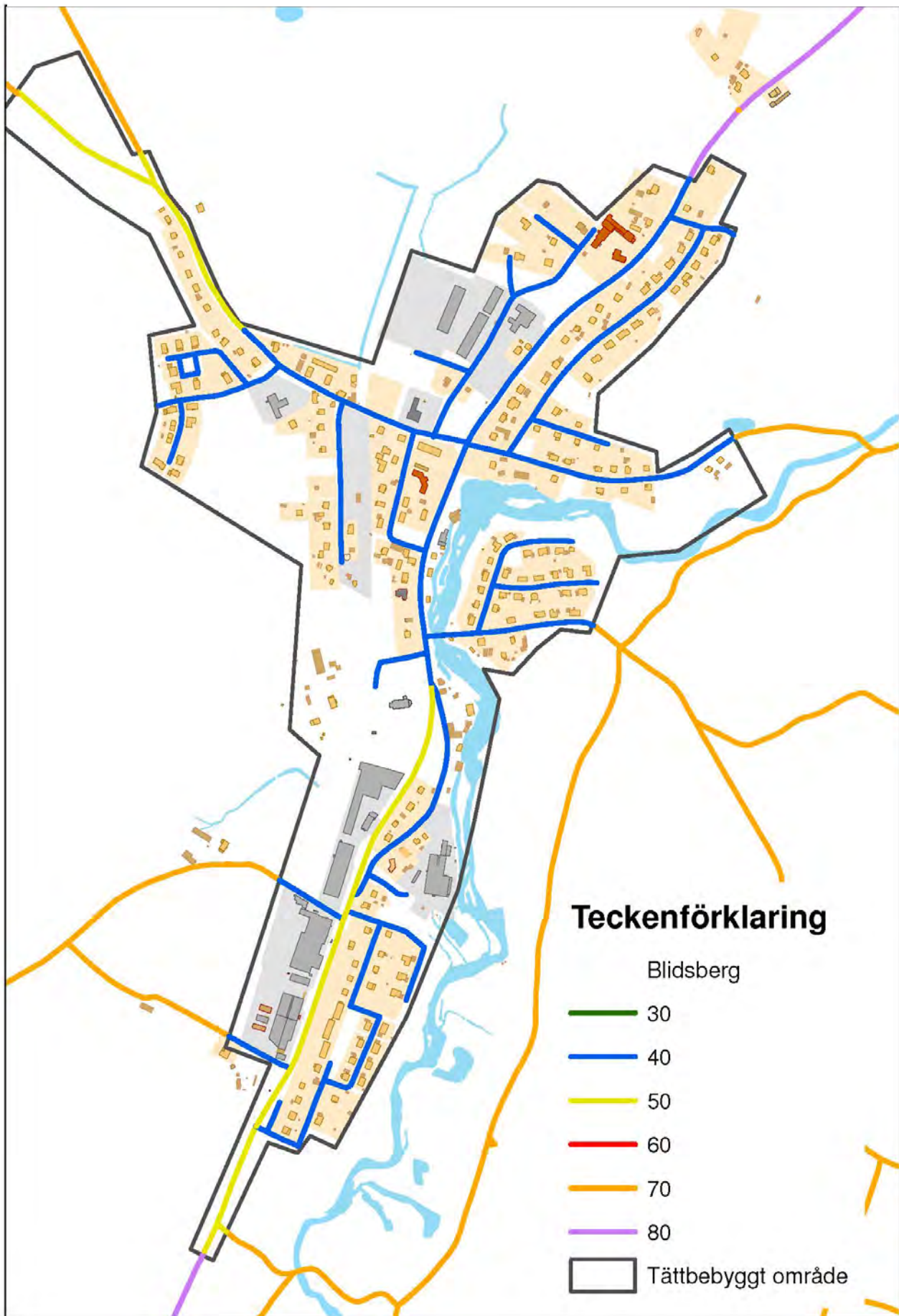


Figur 2 Stegvis övergång från 50 km/h till 40 km/h

9 Bilagor

1. Hastighetsplan Blidsberg etapp 1
2. Hastighetsplan Dalum etapp 1
3. Hastighetsplan Timmele etapp 1
4. Hastighetsplan Trädet etapp 1
5. Hastighetsplan Ulricehamn etapp 1
6. Hastighetsplan Blidsberg etapp 2
7. Hastighetsplan Dalum etapp 2
8. Hastighetsplan Timmele etapp 2
9. Hastighetsplan Trädet etapp 2
10. Hastighetsplan Ulricehamn etapp 2

Bilaga 1 Hastighetsplan Blidsberg etapp 1



Bilaga 2 Hastighetsplan Dalum etapp 1



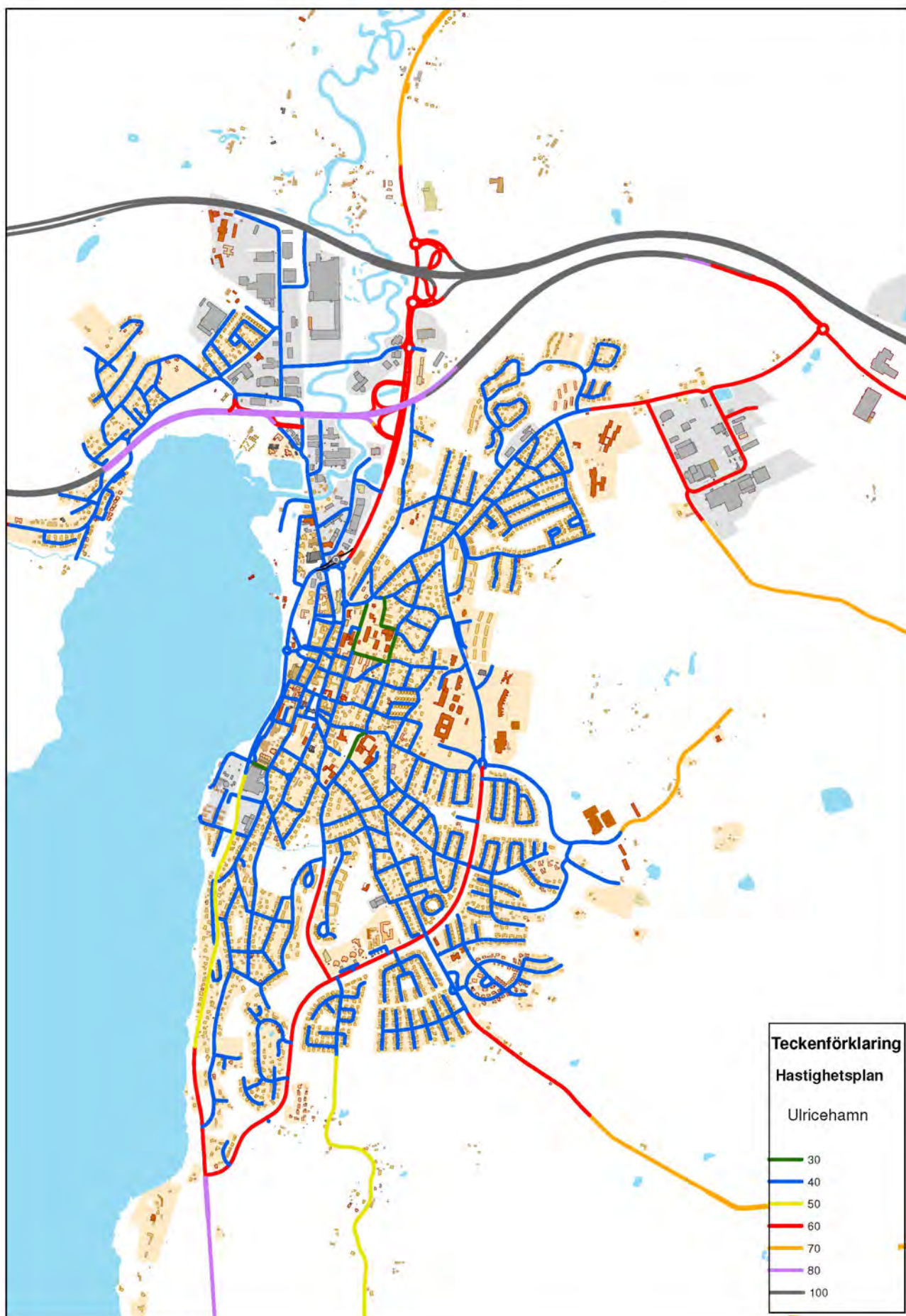
Bilaga 3 Hastighetsplan Timmele etapp 1



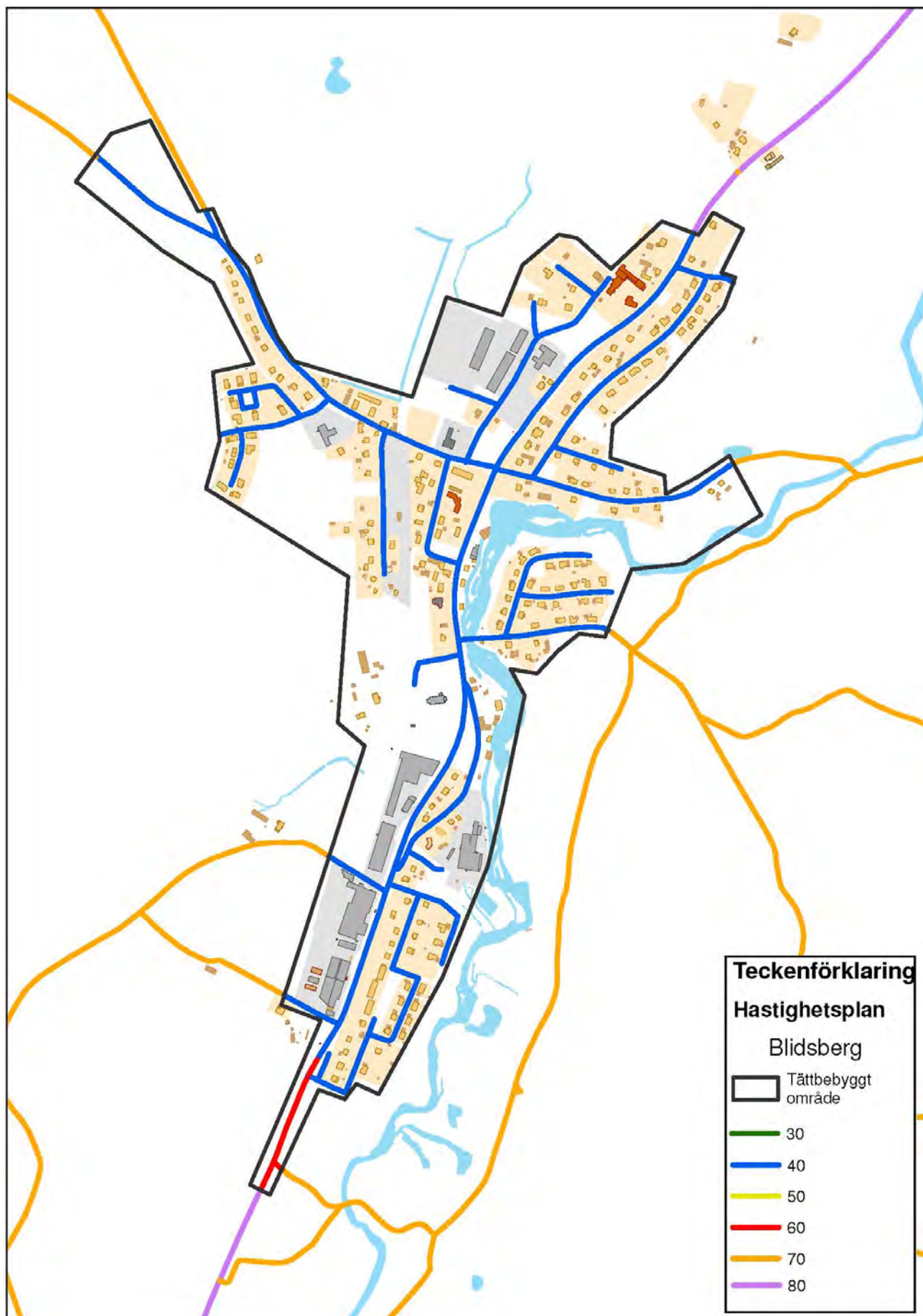
Bilaga 4 Hastighetsplan Trädet etapp 1



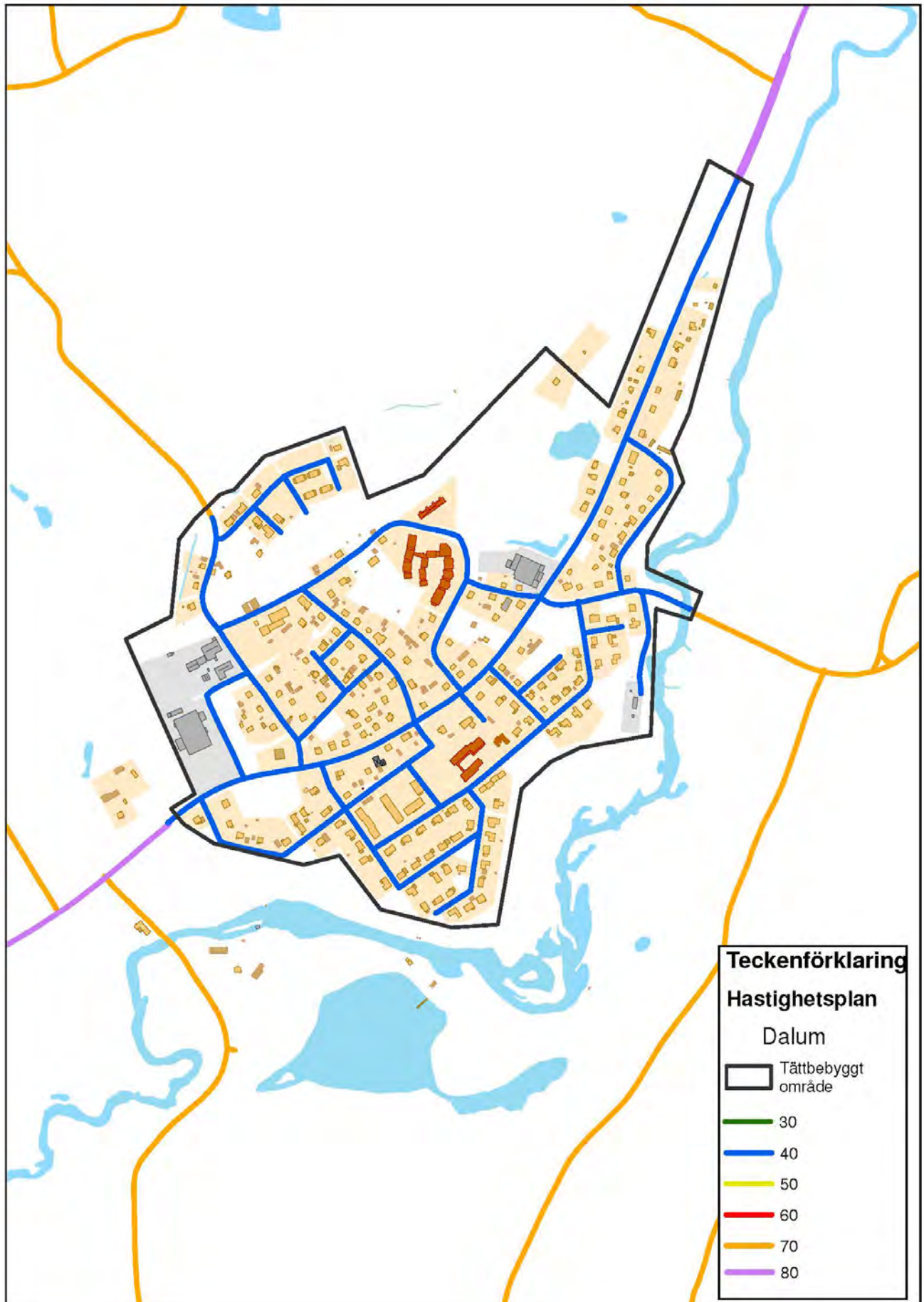
Bilaga 5 Hastighetsplan Ulricehamn etapp 1



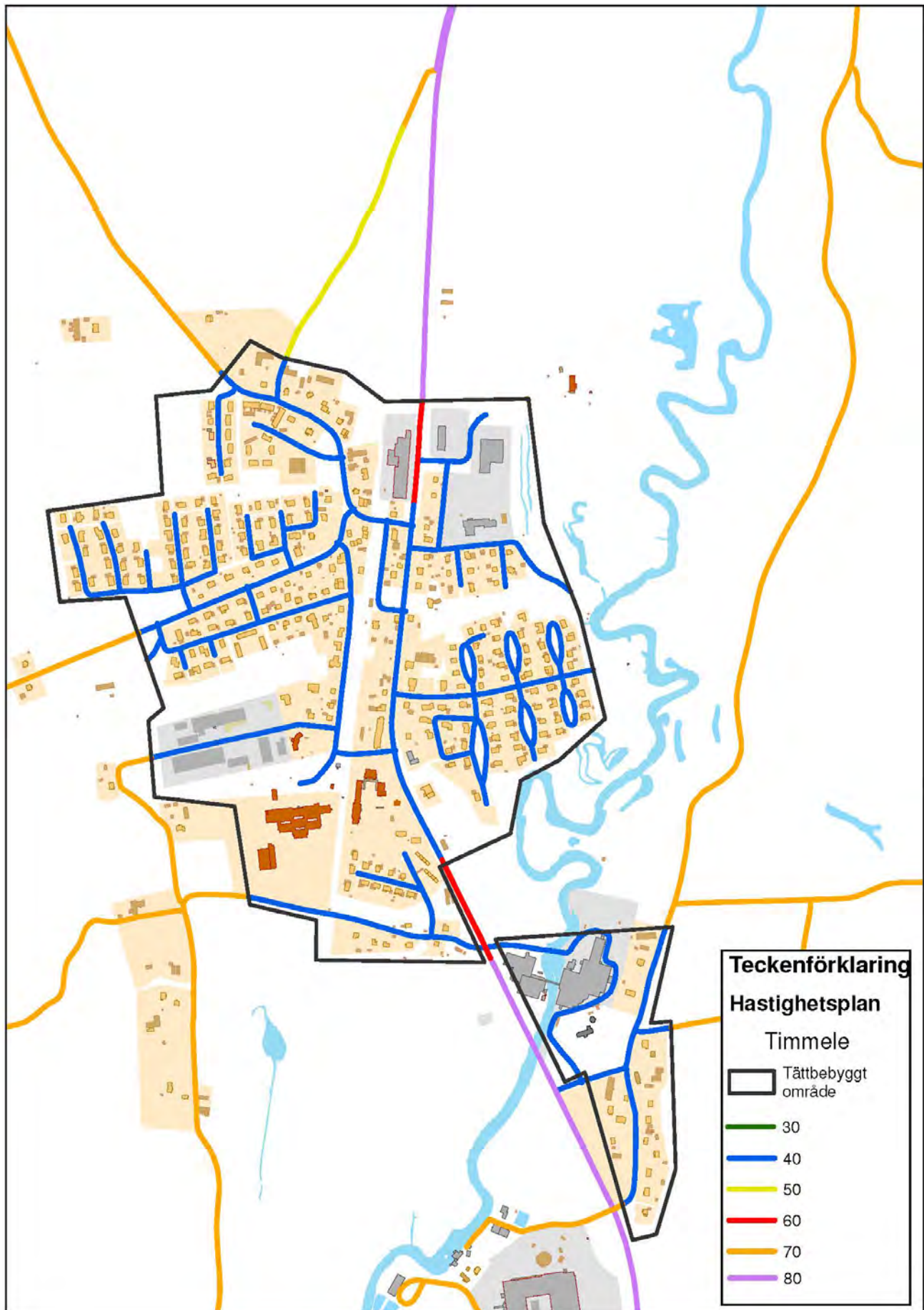
Bilaga 6 Hastighetsplan Blidsberg etapp 2

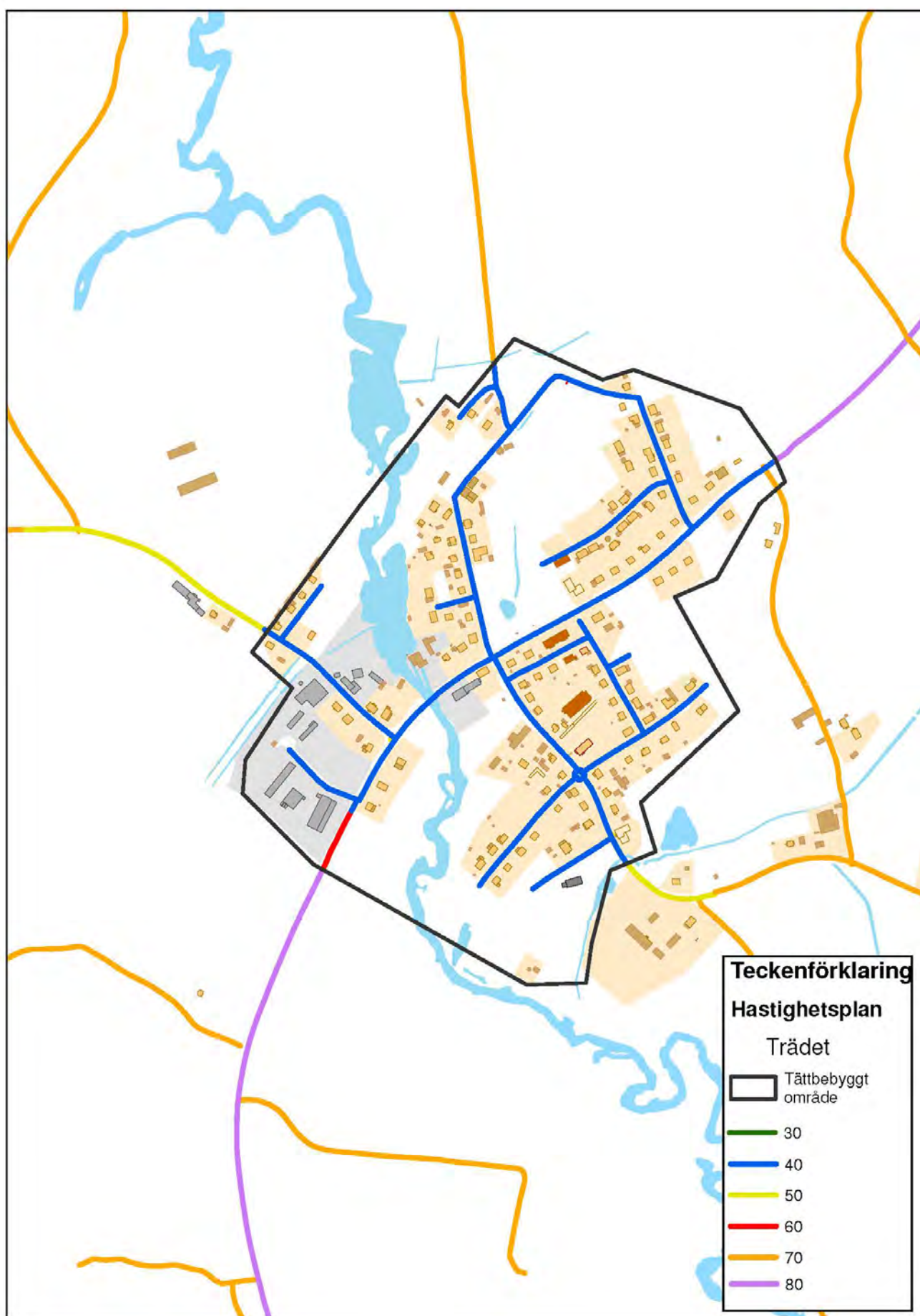


Bilaga 7 Hastighetsplan Dalum etapp 2

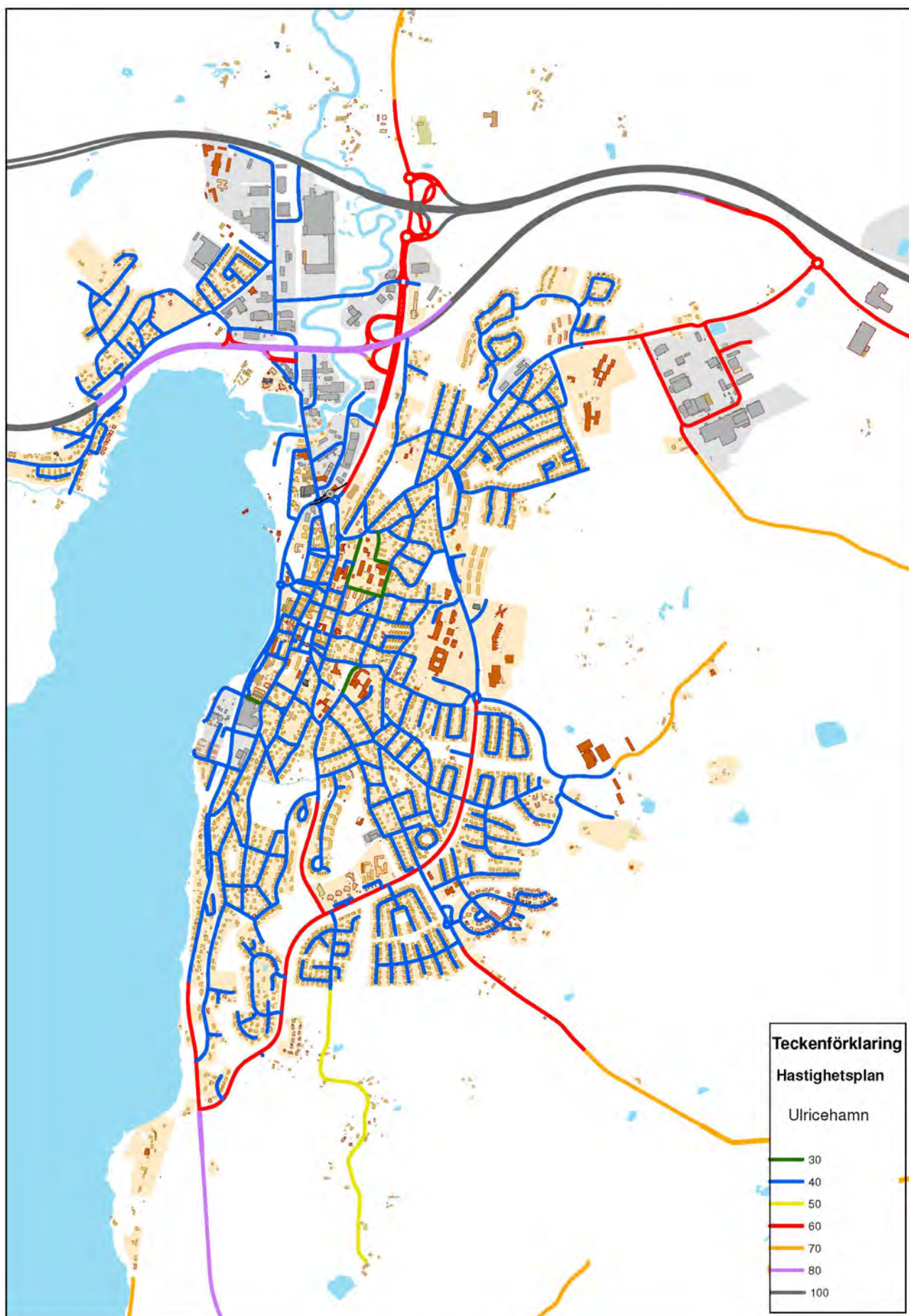


Bilaga 8 Hastighetsplan Timmele etapp 2





Bilaga 10 Hastighetsplan Ulricehamn etapp 2



Samrådsredogörelse för Hastighetsplan

Ulricehamns kommun, Västra Götalands län

Miljö och samhällsbyggnad

TELEFON 0321-59 50 00 E-POST miljosamhallsbyggnad@ulricehamn.se
BESÖKSADRESS Höjdgatan 3 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn
WEBB ulricehamn.se FACEBOOK facebook.com/ulricehamnskommun



ULRICEHAMNS
KOMMUN

Innehåll

Samrådets genomförande.....	3
Statliga verk och myndigheter	3
Kommuner	3
Övriga.....	3
Sammanfattning och förslag till ändringar	3
Statliga verk och myndigheter	3
1. Polismyndigheten	3
2. Trafikverket	4
Kommuner	6
3. Herrljunga kommun	6
Övriga.....	6
4. Blidsbergs väg och samhällsförening.....	6

Samrådets genomförande

Hastighetsplan för Ulricehamns kommun har varit ute på remiss under perioden 2019-01-15 till 2019-02-12. Remisshandlingen har sänts till kommunala och statliga myndigheter samt berörda sakägare.

Under samrådstiden har fem skrivelser inkommit. Yttrandena sammanfattas och kommenteras nedan.

Statliga verk och myndigheter

1. Polismyndigheten
2. Trafikverket

Kommuner

3. Herrljunga kommun

Övriga

4. Blidsbergs väg och samhällsförening

Sammanfattning och förslag till ändringar

Statliga verk och myndigheter

1. Polismyndigheten

- Det övergripande syftet med hastighetsplanen är att minska olyckorna, dödsolyckor förekommer inte alls i våra tätorter sen år 2000. Runt våra skolor klagas det däremot på mycket på höga hastigheter. När hastighetskontroller utförts där är det påfallande många föräldrar, personal eller boende i närheten som åker fast trots att de är högst medvetna om att det är hastighetsbegränsat till 30km/h där. Polismyndigheten bedömer att en i stort sett allmän sänkning av hastighetsbegränsningen från 50km/h till 40km/h i våra tätorter skulle innebära en kraftfull ökning av antalet fortkörare och klagomål på fortkörare.

För att få ner hastigheterna behövs stora förändringar i trafikmiljön så att den inbjuder till att hålla hastigheterna. Man vet sen länge att en bilist inte någon längre sträcka kan hålla 30km/h om det går att köra fortare. Vi har redan idag problem med detta och det kommer bara öka vid en hastighetssänkning. Polisen i Ulricehamn bedömer att hastighetsplanen inte kommer uppnå sina syften och motsätter sig alltså den.

Kommentar: I tätorterna som finns utmed väg 46 ligger närmare 30% av bostäderna i direkt anslutning till väg 46 och är därför direkt påverkade av trafikmiljön.

Det handlar i mångt och mycket om människors psykiska hälsa kopplat till oro för sina barn, olyckor och trafikbuller. Kommunen anser att det är viktigt att väga in tryggheten och livsmiljön för invånarna i orterna utmed väg 46. Trots trafikbelastningen så måste personer kunna vistas i samhällskärnan utan en känsla av olust eller otrygghet. Det är en förutsättning för att orterna ska kunna hållas levande och utvecklas.

2. Trafikverket

- Trafikverket skriver i sitt yttrande att det är viktigt att hastighetsgränserna överensstämmer med vägarnas utformning samt att långa sträckor med hastighetsgräns 30–40 km/h generellt har en låg hastighetsefterlevnad.

Kommentar: Kommunen anser att 40 km/h är en motiverad hastighetsgräns inom orterna och anser att det är viktigt att åtgärder förs så att föreslagen hastighetsgräns efterlevs. Genom väl avvägda fysiska åtgärder anser kommunen att efterlevnad av 40 km/h kan uppnås.

- I Blidsberg på väg 46 söder om korsningen med väg 1865 och norr om samma korsning kan hastighetsbegränsningen 40 km/h anses rimlig med avseende på ett lite större behov av att korsa vägarna för de oskyddade trafikanterna. På väg 1865 närmast väg 46 finns det fastigheter på bägge sidor om vägen och behovet att korsa är större och därmed kan hastighetsbegränsningen 40 km/h anses rimlig även här. I övrigt finns det inget i det *integrerade transportrum* som talar för en lägre hastighetsbegränsning än dagens 50 km/h. Trafikverket anser att föreslagen hastighetsbegränsning inte är lämpligt på de statliga vägarna samt att de inte stämmer överens med befintlig trafikmiljö och därmed skulle hastighetsefterlevnaden bli låg.

Kommentar: För att tillgodose Trafikverkets bedömning av lämpligt val av hastighet så föreslår vi att 50 km/h bibehålls på väg 46 inom tätbebyggt område, söder om norra korsningen med S:t Bertils väg. Norr om korsningen står kommunen fast vid bedömningen om att ny hastighetsgräns ska vara 40 km/h på väg 46, sträckan blir då 1 100 meter.

På väg 1865 ser vi det möjligt att bibehålla 50 km/h på sträckan norr om Åsenvägen eftersom det endast är bebyggelse på västra sidan om vägen och det inte finns något behov av att korsa den.

- I Dalum finns det inget i de integrerade transportrummen som talar för en lägre hastighetsbegränsning än dagens 50 km/h. Trafikverket anser att föreslagen hastighetsbegränsning inte stämmer överens med befintlig trafikmiljö och hastighetsefterlevnaden kommer därmed att bli låg.

Kommentar: Söderifrån på väg 46 bedömer vi att 50 km/h kan bibehållas till direkt söder om korsningen med Vedåslavägen. Norrifrån på väg 46 kan 50 km/h bibehållas fram till att bebyggelse börjar på båda sidor av vägen. 40 km/h föreslås på väg 1874 liksom övrig del av väg 46 (1 100 meter) inom tätbebyggt område.

- I Timmele på väg 46 finns det inget i det integrerade transportrummen som talar för en lägre hastighetsbegränsning än dagens 50 km/h inom tätbebyggt område. Behovet att korsa vägen är ringa och passager finns på de platser där korsningsbehov finns. På väg 46, söder om Timmele, utanför tätbebyggt område där hastighetsplanen föreslår 60 km/h är det skog på bägge sidor av vägen, inget

behov för oskyddade trafikanter att korsa vägen. Det finns inget i dagens trafikmiljö som talar för 60 km/h. Eventuellt beslut om 60 km/h söder om och utanför gränsen tätbebyggt område kommer föreslås avstyrras av Trafikverket. På väg 182 och väg 1835, närmast väg 46 kan hastighetsbegränsningen 40 km/h anses rimlig med avseende på ett större behov av att korsa vägarna för de oskyddade trafikanterna.

I övrigt finns det inget i de *integrerade transportrummen* som talar för en lägre hastighetsbegränsning än dagens 50 km/h. Trafikverket anser att föreslagen hastighetsbegränsning inte är lämpligt på de statliga vägarna samt att de inte stämmer överens med befintlig trafikmiljö och därmed skulle hastighetsefterlevnaden bli låg.

Kommentar: På väg 46 söder om gränsen för tätbebyggt område bedömer Trafikverket att det inte finns skäl för sänkning av hastighetsgräns som kommunen föreslår i hastighetsplanen. Kommunen ser heller inte att det finns skäl att besluta om ny gräns för tätbebyggt område.

Kommunen anser att 40 km/h ska gälla inom tätbebyggt område. På väg 46, sträckan norr om väg 182 där 60 km/h föreslagits, ändras förslaget till 50 km/h för att få det enhetlighet med övriga orter.

Inom gräns för tätbebyggt område på västra delarna av väg 1835 och väg 182 finns ingen separering av gående eller cyklister. Här anser kommunen att hastighetsgränsen ska vara 40 km/h.

- I Trädet på väg 46 finns det inget i det integrerade transportrummen som talar för en lägre hastighetsbegränsning än dagens 50 km/h inom tätbebyggt område. På väg 46, på den södra delen anses 60 km/h som en befogad hastighetsbegränsning, i enlighet med föreslagen hastighetsplan. Detta med anledning av att landskapet öppnar upp sig och det är färre fastigheter och anslutningar. På väg 1859 och väg 1887 finns det inget i de integrerade transportrummen som talar för en lägre hastighetsbegränsning än dagens 50 km/h.

Trafikverket anser att föreslagna hastighetsbegränsning inte är lämpligt på de statliga vägarna samt att de inte stämmer överens med befintlig trafikmiljö och därmed skulle hastighetsefterlevnaden bli låg.

Kommentar: Kommunen anser att 40 km/h ska gälla inom tätbebyggt område. På väg 46 bibehålls dock 50 km/h i södra änden av det tätbebyggda området istället för föreslagen höjning till 60 km/h. Gräns för 50 km/h dras däremot fram till bron över Ätran. Likadant bibehålls 50 km/h i norra änden av tätbebyggt område fram till en punkt 150 meter söder om Torngatan. Sträckan med hastighetsgränsen 40 km/h på väg 46 blir då 300 meter.

På väg 1859 saknas separation för gående och cyklister och det är många otydliga fastighetsutfarter. Här anser kommunen att hastighetsgränsen ska vara 40 km/h. Vi anser även att 40 km/h är motiverat på väg 1887.

- Inget yttrande gällande Ulricehamn, då ingen hastighetsförändring på statliga vägnätet är föreslagen.
Kommentar: Noteras

Kommuner

3. Herrljunga kommun

- Herrljunga kommun har inget att erinra mot er hastighetsplan.

Kommentar: Noteras

Övriga

4. Blidsbergs väg och samhällsförening

- Blidsbergs väg och samhällsförening ställer sig mycket positiva till en hastighetssänkning från 50km till 40km/h på den sträckning som förslaget visar. Förslaget låter mycket bra men vi ställer oss frågande till hur det skall säkerställas att den nya hastighetsbegränsningen hålls, nya skyltar är inte tillräckligt. Vi behöver någon typ av farthinder/fartbegränsning främst i backen ner från skolan mot korsningen av väg 46/väg 1865.

Att öka säkerheten vid övergångstället vid skolan låter bra men det övergångsstället som används mest frekvent i samhället är övergångsstället som är placerat vid Basta Kvarn. Här är busshållplatser placerade och dessutom ligger Pastellens förskola vid detta övergångsställe, vilket gör att många av samhällets barn passerar väg 46 just här. Här behövs tydliggöras att det är en passage över vägen som är använt av många samt att hastigheten behöver begränsas. Även övergångstället vid Fällestorpsvägen bör ses över då det är flitigt använt av skolbarn.

Förslaget visar även på en felaktighet gällande cykelbanan som inte är på östra sidan av väg 46 utan på den västra sidan av vägen. Eftersom en stor del av samhällets villaområden ligger på den östra sidan måste väg 46 korsas för att kunna nyttja cykelbanorna, dessutom ligger både förskola och skola på den västra sidan vilket gör att tydliga och säkra övergångsställen medför att cykelbanorna kan användas säkrare.

Kommentar: Felet i texten gällande cykelbanan revideras och övriga synpunkter noteras.

Sebastian Olofsson
Samhällsbyggnadschef
Miljö och samhällsbyggnad

Mats Kindlund
Gatuingenjör
Exploateringsenheten
Miljö och samhällsbyggnad



§

Ansökan om investeringsmedel för ombyggnad av Maskinvägen 6

Dnr 2020/25

Ordförandens förslag – kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktiges beslut
Ansökan om investeringsmedel till projektering beviljas.

Investeringsmedel för ombyggnad av Maskinvägen 6, 0,5 mnkr, finansieras genom
ianspråktagande av rörelsekapitalet.

Sammanfattning

Förvaltningen ansöker om investeringsmedel för projektering inför ombyggnad av Maskinvägen 6, 0,5 mnkr. Investeringen möjliggör att leva upp till gällande arbetsmiljökrav för fastighetsskötare, vaktmästare, snickare, personal inom service- och skogslag. Fastigheten Verktyget 4 förvärvades den 15 januari i år. Lokalen behöver byggas om för att åstadkomma funktioner som saknas i lokalerna. Det finns kontor i byggnaden som kan fortsätta användas som förut. Behoven som behöver uppfyllas är:

- Verkstad och förråd för fastighetsskötare/vaktmästare
- Snickeri och förråd för snickare
- Lunch- och omklädningsrum, wc och duschar för 45 personer
- Förråd och verkstadslokaler för stads- och skogslaget
- Garage/carport för bilar, ca 20 st
- Stängsel för inhägnad av fordon och material som kan stå ute.

Medel söks för att genomföra projektering inför ombyggnad.

Nivån på investeringen innebär att beslut ska fattas av kommunfullmäktige. Det finns inga budgetmedel avsatta för ändamålet. Kompensation för kapitalkostnader hanteras i enlighet med kommunens regler för hantering av budget för kapitalkostnader. Övriga driftskostnadskonsekvenser hanteras i internbudgeten för 2020.

Beslutsunderlag

- 1 Tjänsteskrivelse 2020-01-17 från tf servicechef



2020-01-17

Tjänsteskrivelse Ansökan om investeringsmedel för ombyggnad av Maskinvägen 6

Diarienummer 2020/25, löpnummer 121/2020

Förvaltningens förslag till beslut

Ansökan om investeringsmedel till projektering beviljas.

Investeringsmedel för ombyggnad av Maskinvägen 6, 0,5 mnkr, finansieras genom ianspråktagande av rörelsekapitalet.

Sammanfattning

Förvaltningen ansöker om investeringsmedel för projektering inför ombyggnad av Maskinvägen 6, 0,5 mnkr. Investeringen möjliggör att leva upp till gällande arbetsmiljökrav för fastighetsskötare, vaktmästare, snickare, personal inom service- och skogslag. Fastigheten Verkytget 4 förvärvades den 15 januari i år. Lokalen behöver byggas om för att åstadkomma funktioner som saknas i lokalerna. Det finns kontor i byggnaden som kan fortsätta användas som förut. Behoven som behöver uppfyllas är:

- Verkstad och förråd för fastighetsskötare/vaktmästare
- Snickeri och förråd för snickare
- Lunch- och omklädningsrum, wc och duschar för 45 personer
- Förråd och verkstadslokaler för stads- och skogslaget
- Garage/carport för bilar, ca 20 st
- Stängsel för inhägnad av fordon och material som kan stå ute.

Medel söks för att genomföra projektering inför ombyggnad.

Nivån på investeringen innebär att beslut ska fattas av kommunfullmäktige. Det finns inga budgetmedel avsatta för ändamålet. Kompensation för kapitalkostnader hanteras i enlighet med kommunens regler för hantering av budget för kapitalkostnader. Övriga driftskostnadskonsekvenser hanteras i internbudgeten för 2020.

Ärendet

Förvaltningen ansöker om investeringsmedel för projektering inför ombyggnad av Maskinvägen 6, 0,5 mnkr. Investeringen möjliggör att leva upp till gällande arbetsmiljökrav för fastighetsskötare, vaktmästare, snickare, personal inom service- och skogslag. De lokaler som används idag är överlag källarlokalerna i kommunens fastigheter som egentligen bara kan användas som förråd eller liknande. Lokaler för snickarna hyrs av UEAB. Omorganisation kommer att genomföras inom fastighetsskötseln. Genom att fastighetsskötarna kan utgå från en gemensam lokal i Ulricehamn kommer en effektivare organisation kunna skapas. Kommunen hyr nu en tillfällig lokal för att park och skog skall kunna bedriva sin verksamhet under innevarande vinter. Fastigheten Verkytget 4 förvärvades den 15 januari i år. Lokalen behöver byggas om för att åstadkomma funktioner som saknas i lokalerna. Det finns kontor i byggnaden som kan fortsätta användas som förut. Behoven som behöver uppfyllas är:

- Verkstad och förråd för fastighetsskötare/vaktmästare

- Snickeri och förråd för snickare
- Lunch- och omklädningsrum, wc och duschar för 45 personer
- Förråd och verkstadslokaler för stads- och skogslaget
- Garage/carport för bilar, ca 20 st
- Stängsel för inhägnad av fordon och material som kan stå ute.

Medel söks för att genomföra projektering inför ombyggnad. Utgångspunkten är att befintlig hyresgäst ska vara kvar i lokalen, förutsatt att behovet enligt ovan tillgodoses.

Det finns inga budgetmedel avsatta för ändamålet. Investeringsmedel för ombyggnad av Maskinvägen 6, 0,5 mnkr, finansieras genom ianspråktagande av rörelsekapitalet. Kompensation för kapitalkostnader hanteras i enlighet med kommunens regler för hantering av budget för kapitalkostnader. Övriga driftskostnadskonsekvenser hanteras i internbudgeten för 2020. Investeringskalkyl upprättas när medel för genomförande söks.

Ekonomichefens yttrande

Nivån på investeringen innebär att beslut ska fattas av kommunfullmäktige. Det finns inga budgetmedel avsatta för ändamålet. Kompensation för kapitalkostnader hanteras i enlighet med kommunens regler för hantering av budget för kapitalkostnader. Övriga driftskostnadskonsekvenser hanteras i internbudgeten för 2020.

Beslutsunderlag

Beslut lämnas till

Tf servicechef

Tf ekonomichef

Verksamhetschef fastighet

Anna-Lena Johansson

Tf servicechef

Sektor service

Caroline Ahlberg

Tf ekonomichef

Kommunledningsstaben

Crister Dahlgren

Verksamhetschef fastighet

Sektor service



§

Redovisning av investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor 2019

Dnr 2018/123

Ordförandens förslag – kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktiges beslut
Redovisning av investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor godkänns.

Sammanfattning

Inför världscup i längdskidor 2019 ansökte förvaltningen investeringsmedel för att genomföra åtgärder för att få banorna certifierade för tävlingsbanorna enligt Fédération Internationale de Ski (FIS) regler för homologisering. Investeringen innebar även utbyggnad och förbättringar i området inför de kommande tävlingarna. 5,5 mnkr godkändes av KF 2018-04-26 §68/2018. Till projektet tillfördes 1,1 mnkr från Ulricehamns ski event, arrangör av tävlingarna.

Efter genomförda tävlingar tillfördes ytterligare 150 tkr för återställningsarbeten för sönderkörd väg. Beslutat av beredande utskott 2019-05-20 §90/2019.

Beslutsunderlag

- 1 Tjänsteskrivelse 2020-01-31 från tf servicechef
- 2 Slutredovisning av investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor 2019
- 3 Utvärdering av kommunens arbete Världscup i längdskidor 2019



2020-01-31

Tjänsteskrivelse Redovisning av investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor 2019

Diarienummer 2018/123, löpnummer 4180/2019

Förvaltningens förslag till beslut

Redovisning av investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor godkänns.

Sammanfattning

Inför världscup i längdskidor 2019 ansökte förvaltningen investeringsmedel för att genomföra åtgärder för att få banorna certifierade för tävlingsbanorna enligt Fédération Internationale de Ski (FIS) regler för homologisering. Investeringen innebar även utbyggnad och förbättringar i området inför de kommande tävlingarna. 5,5 mnkr godkändes av KF 2018-04-26 §68/2018. Till projektet tillfördes 1,1 mnkr från Ulricehamns ski event, arrangör av tävlingarna.

Efter genomförda tävlingar tillfördes ytterligare 150 tkr för återställningsarbeten för sönderkörd väg. Beslutat av beredande utskott 2019-05-20 §90/2019.

Ärendet

Inför världscup i längdskidor 2019 ansökte förvaltningen investeringsmedel för att genomföra åtgärder för att få banorna certifierade för tävlingsbanorna enligt Fédération Internationale de Ski (FIS) regler för homologisering. Investeringen innebar även utbyggnad och förbättringar i området inför de kommande tävlingarna. 5,5 mnkr godkändes av KF 2018-04-26 §68/2018.

Åtgärderna som planerades bestod av markarbeten, tunnlar och utbyggnad av konstsnöanläggningen. Markarbetena innebar att banan kompletterades med en ny spårdragning, en backe som byggdes på befintlig spårdragning och att backen i Ryckåsen planades ut. Tunnlarna underlättade för publikflöden och utbyggnaden av konstsnöanläggningen förenklades.

Inför tävlingarna hade ett avtal upprättats mellan Ulricehamn ski event (USE), arrangör av tävlingarna, och kommunen. Där reglerades åtagande och finansiering för respektive part. USE skulle enligt avtalet ge bidrag till investeringen om 1,1 mnkr. Detta innebar att den planerade projektets kalkyl var 6,6 mnkr.

Efter genomförda tävlingar tillfördes ytterligare 150 tkr för återställningsarbeten för sönderkörd väg. Beslutat av beredande utskott 2019-05-20 §90/2019.

Beslutade medel för hela projektet 5, 650 mnkr

Upparbetat 6 740 mnkr, vilket även inberäknar de 1,1 mnkr från USE

Avvikelse - 1 090 647 kr

USE tillförde 1, 1 mnkr i projektet och detta lades in i planeringen 2018 av de åtgärder som skulle genomföras. Ny redovisningslag som började gälla 2019 innebär att dessa medel inte får redovisas med investeringen utan ska ses som en intäkt. Då detta avser 2018 ska rättelse enligt gällande lagstiftning föras mot eget kapital.

Om man bortser från dessa 1,1 mnkr, som var med i kalkylen för projektet, är avvikelsen cirka 10 tkr.

Aktiviteter	Budget	Utfall (cirka)
Markarbeten	1 mnkr	0,8 mnkr
Tunnlar	1,5 mnkr	1,8 mnkr
Konstsnöanläggning	3,5 mnkr	3,6 mnkr
Övrigt	0,6 mnkr	0,3 mnkr
Återställning av väg	150 tkr	0,2 mnkr
Totalt	6 750 mnkr	6 740 mnkr

I kalkylen finns de 1,1 mnkr från USE med.

Beslutsunderlag

- 1 Slutredovisning av investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor 2019
- 2 Utvärdering av kommunens arbete Världscup i längdskidor 2019

Beslut lämnas till

Tf servicechef

Verksamhetschef kultur och fritid

Anna-Lena Johansson

Tf servicechef

Sektor service

Lena Moritz

Verksamhetschef kultur och fritid

Sektor service

Slutredovisning investeringsmedel för åtgärder inför världscupen i längdskidor

Dnr 2018/123

Slutredovisning investeringsmedel gällande homologisering VC 2019

Dnr 2019/148

Beskrivning av projektet

Inför världscupen i längdskidor ansökte förvaltningen om medel för att iordningsställa banor som skulle klara certifiering enligt FIS (Fédération Internationale de Ski) homologisering samt utbyggnad och förbättring av området.

Efter genomförda tävlingar ansökte förvaltningen om medel för återställning efter de arbeten som tidigare genomförts, samt väg som blivit sönderkörd av arbetsfordon och transporter.

Medel för de båda delarna söktes ur investeringsbudget avsatt 2018 för homologisering VC 2019

Beslut

Kommunfullmäktige beslutade om att bevilja 5 500 000 kr 2018-04-26 §68/2018 för de planerade åtgärderna inför världscupen i längdskidor.

Ulricehamns ski event (USE), arrangör av tävlingarna, tillförde projektet 1 100 000 kr. Totala summan för investeringen var därför 6 600 000 kr.

Beredande utskott beslutade att bevilja 150 tkr 2019-05-20 §90/2019

Beslutade medel

5 500 000 kr för åtgärder inför världscup

150 tkr för återställning av väg

Upparbetat

6 740 647 tkr

Avvikelse

- 1 090 647 kr

USE tillförde 1,1 mnkr i projektet och detta lades in i planeringen 2018 av de åtgärder som skulle genomföras. Ny redovisningslag som började gälla 2019 innebär att dessa medel inte får redovisas med investeringen utan ska ses som en intäkt. Då detta avser 2018 ska rättelse enligt gällande lagstiftning föras mot eget kapital.

Om man bortser från dessa 1,1 mnkr, som var med i kalkylen för projektet, är avvikelsen cirka 10 tkr.

Kommentar - avvikelse mot kalkyl

Aktiviteter	Budget	Utfall (cirka)
Markarbeten	1 mnkr	0,8 mnkr
Tunnlar	1,5 mnkr	1,8 mnkr
Konstsnöanläggning	3,5 mnkr	3,6 mnkr
Övrigt	0,6 mnkr	0,3 mnkr
Återställning av väg	150 tkr	0,2 mnkr
Totalt	6 750 000 kr	6 740 000 kr

I ovanstående budget finns de 1,1 mnkr från USE medräknat.

Lena Moritz
Verksamhetschef kultur och fritid
Sektor service

Rapport

UTVÄRDERING AV KOMMUNENS ARBETE VÄRLDSCUP I LÄNGDSKIDOR 2019



Ulricehamns kommun
Kultur och fritid

Lena Moritz
Kultur och fritidschef

Innehåll

1	Bakgrund	4
2	Arbetets gång	4
3	Avtal	5
4	Ekonomi	5
5	Utvärdering av arbetet.....	6
5.1	Vad har fungerat bra.....	6
5.2	Vad har fungerat mindre bra	7
6	Lärdomar att ta med till 2021	8
7	Avslutningsvis.....	8

1 Bakgrund

Världscupen i längdskidor arrangerades i Ulricehamn första gången 21–22 januari 2017. Tävlingarna arrangerades av Ulricehamns Ski Event (USE), och med väl genomförda tävlingar blev det en stor succé. Arrangemanget fick stor uppmärksamhet i både press och media. Tävlingarna hölls på Lassalyckan, som är en kommunal anläggning, detta medförde en hel del arbete för kommunens personal. Det anställdes även en projektledare som höll ihop de insatser och det arbete som kommunen ansvarade för. Redan när tävlingarna genomfördes 2017 blev det klart att världscupen skulle återvända till Ulricehamn 2019.

Inför förberedelser och uppstart av kommunens insatser vid 2019 års tävlingar noterades följande lärdomar,

- Det är viktigt att kostnaderna för kommunens insatser hålls inom ram
- Planering av arbeten behöver komma igång i god tid
- Arbetsbelastningen för kommunens anställda behövde minskas i förhållande till 2017
- Bättre tydlighet gällande vad kommunen ansvarar för att ordna och vad arrangören ansvarar för.

2 Arbetets gång

Samordnandet av kommunens insatser gjordes 2019 via verksamheten för kultur och fritid. Rapportering har skett, via servicechef, till kommunchef och politik. Det har denna gång inte funnits någon projektledare som hållit samman arbetet, utan arbetet har istället fördelats på olika enheter och verksamheter. Arbetet med världscupen har reglerats utifrån det avtal som tagits fram mellan kommunen och USE.

Ungefär 1 gång/månad har det genomförts informationsmöten då personal från olika berörda enheter och verksamheter deltagit. Kultur- och fritid har hållit samman mötena och varit sammankallande. På dessa möten deltog personal från kommunikationsfunktionen, kanslifunktionen, verksamhet kommunservice, verksamhet fastighet, Näringsliv Ulricehamn AB (NUAB), sektor miljö- och samhällsbyggnad, ekonomifunktionen samt säkerhetssamordnare. På dessa informationsmöten har de olika arbetsgrupperna, till exempel trafik, säkerhet och så vidare, avrapporterat.

En bygg-grupp bestående av personer från kultur- och fritid, kommunservice, Ulricehamns Energi AB (UEAB), USE och Snösäkert (ett samarbete mellan de olika skidföreningarna i Ulricehamns kommun) har träffats regelbundet. De har arbetat fram de åtgärder som krävs för att klara homologisering (klassificering av längdtävlingsarenor) av banorna. Under hösten 2018 var arbetet klart och en delegation från svenska skidförbundet (SSF) och det internationella skidförbundet (FIS), besökte Lassalyckan. Banorna är nu certifierade för tävlingar i världscupen under fem år framåt.

En samarbetsyta har skapats där all information har lagts ut, mötesprotokoll med mera. De som på olika sätt har varit berörda av arbetet har haft tillgång till samarbetsytan.

3 Avtal

Ett avtal mellan kommunen och USE togs fram och beslutades i kommunfullmäktige i februari 2018. I avtalet tydliggjordes vilka åtgärder som kommunen åtog sig inför homologiseringen. Till avtalet fanns även bilagor som tydliggjorde om ansvaret för de olika kringaktiviteterna låg på kommunen respektive arrangören. Avtalet med bilagor var det som låg till grund för kommunens arbete.

De åtgärder som kommunen, enligt avtalet, skulle genomföra var följande:

- Ny slinga, Väggen, cirka 700 meter
- Ryckåsen, ny publiktunnel och utjämning av mark
- Publikgenomgång vid Torget
- Nytt spår med backe, hyllan mot publiktunnel
- Utbyggnad konstsnösystem, Väggen, Ryckåsen, Hyllan.

Kostnad för dessa åtgärder låg på 6,6 mkr, medfinansieringen från USE var på 1,1 mkr. I avtalet togs även upp ersättningsnivå från USE till kommunen. Ersättning till kommunen baseras på erhållna biljettintäkter.

4 Ekonomi

Åtgärder	Budget
Markarbeten Väggen, Ryckåsen, Hyllan	Ca 1 000 000 kr
Tunnlar Ryckåsen, Hyllan, Torget	Ca 1 500 000 kr
Konstsnösystem Väggen, Ryckåsen, Hyllan	Ca 3 500 000 kr
Oförutsett 10 %	600 000 kr
Totalt	6 600 000 kr

Planeringen av åtgärder gjordes i samarbete mellan kommunen, UEAB, USE och Snösäkert. Kostnadsberäkningen gjordes till största delen av UEAB och USE tillsammans. Den planerade budgeten hölls och utfallet blev ca 40 000 kr.

Det var tydligt uttalat från början att budgeten denna gång skulle hållas. Jämfört med 2017 blev det en framgång, då var budgeten och prognosen tvungen att ändras flera gånger och extra pengar fick skjutas till. Redan från start fanns det nu en överenskommelse om vilka poster som skulle strykas om pengarna inte räckte.

Kommunen stod enligt avtalet för 5,5 mkr och USE för 1,1 mkr för kostnaden av de planerade åtgärderna.

USE hade även med ett villkor om inköp av ytterligare snökanoner om det fanns utrymme i avsatt budget.

5 Utvärdering av arbetet

5.1 Vad har fungerat bra

Kommunen och arrangören har tagit lärdom från arbetet som gjordes 2017, vilket lett till att arbetet har gått smidigare.

Längre tid avsattes för både planering och genomförande av åtgärderna på Lassalyckan. Detta har gjort att det varit mindre stress och färre paniklösningar.

Samarbetet med USE, UEAB och Snösäkert har fungerat mycket bra. I arbetet har de olika verksamheterna använt sig av varandras kompetenser på effektivt sätt. Detta har varit en nyckel till framgång i arbetet på Lassalyckan.

FIS och SSF har varit mycket nöjda med de insatser som gjorts. De tycker att Ulricehamn har hittat en bra samarbetsform mellan kommunen och arrangören. Banorna är nu certifierade för tävlingar fem år framåt i tiden.

Arbetet från sektor miljö- och samhällsbyggnads (MSB) sida har fungerat mycket bra, i alla delar. USE har gett mycket beröm för deras insatser.

Kommunen har varit bättre på att skilja på vilka uppgifter som ligger på kommunen och vilka som ligger på arrangören.

Återkommande informationsmöten har varit bra. På så sätt har fler blivit delaktiga i det arbete som pågår.

Alla inblandade enheter/verksamheter har tagit ansvar för sin del i arbetet. På så vis har arbetat flutit på bra och arbetsbördan fördelats på flera. Budgeten har hållits, vilket har varit viktigt. Positivt att budgeten hållits även gällande arbetet med åtgärderna på Lassalyckan. Både kommunen, UEAB och USE har varit medvetna om det. Samarbetet med UEAB har fungerat mycket bra, och varit en viktig del.

Arbetet med säkerheten kring arrangemanget har fungerat väl. Det har varit utvecklande för kommunen att få ta ställning i dessa frågor och även fundera kring organisation vid en eventuell händelse eller kris. Det har funnits stort förtroende mellan kommunen och arrangören vad gäller arbetet med säkerhet och krishantering.

Invigningen som hölls ihop av NUAB var mycket lyckad och genomfördes på ett bra sätt.

Kidzone, som hade ett tält med barnaktiviteter, var uppskattat med många besökare.

2017 lade de anställda i kommunen ner nästan 10 000 timmar inför, under och efter arrangemanget. 2019 ligger siffran på betydligt lägre nivå. Den tidsredovisning som gjorts visar att ca 500 timmar har lagts ner. Även om man dubblar den siffran, så att siffran hamnar på 1000 timmar, så innebär det en effektivisering på ca 90 %.

Hela världscupsarrangemanget och arbetet med det, har fått till följd att både kommunanställda och Ulricehamnare i gemen känner stolthet för sin kommun. Detta är en viktig bieffekt som ökar känslan av sammanhållning.

5.2 Vad har fungerat mindre bra

Avtalet måste bli mer känt, nu var det många som inte visste tillräckligt om det. Förslagsvis bör de som arbetar aktivt med arrangemanget även inkluderas i arbetet med avtalet.

Vissa delar i bilagorna till avtalet behöver ses över, det gäller framför allt återställning av området. Detta arbete behöver komma igång tidigt och i samverkan med USE.

Mötesformerna behöver ses över. Vissa personer har känt sig överflödiga på en del möten. Viktigt att rätt personer deltar vid rätt tillfälle, alla behöver kanske inte delta vid alla möten. Det är även viktigt att titta på vilka olika roller som behövs, och vilket mandat man har.

Den samarbetsyta som används behöver ses över. Man behöver titta på vad som ska läggas ut där och vilka ska ha tillgång, till exempel.

Tidsredovisningen har inte fungerat fullt ut.

Det har funnits otydlighet för den personal som arbetar under världscupen, bland annat gällande arbetsuppgifter, utrustning och ersättning. Det behöver göras en ordentlig genomgång med de som arbetar under själva arrangemanget, vad de har för arbetsuppgifter, hur det fungerar med övertidsersättning, hur kommunikationsutrustningen fungerar mm.

Flödena för besökarna på Lassalyckan fungerade betydligt bättre denna gång. Men det finns förbättringspotential, bland annat genom ytterligare skötrum för småbarnsfamiljer och värmestuga för små och stora. Nu sökte sig många, även vuxna, till Kidzone och tältet där för att värma sig.

Det gemensamma arbetet med marknadsföring av kommunen och arrangemanget kom igång väl sent, detta måste startas upp tidigare av NUAB och kommunikationsavdelningen. En särskild del i budgeten bör avsättas för marknadsföring och information.

Det saknades tydlighet kring deltagandet i företagsstafetten. Det behöver tydliggöras huruvida kommunen ska delta och vilka som ska representera kommunen.

Redovisningstekniskt har ny lagstiftning börjat gälla. Detta innebär att de 500 tkr för biljettintäkt som stipuleras i avtalet att betalas 2020 inte får göras. De har istället redovisats för resultatet 2019.

6 Lärdomar att ta med till 2021

Arbetet med nytt avtal och bilagor behöver startas upp redan under hösten 2019. Bilagorna behöver revideras och det är av vikt att tidigt utreda om det behövs ytterligare åtgärder på Lassalyckan inför tävlingarna 2021. Eventuella intäkter från USE behöver ses över så att de redovisningstekniskt följer nuvarande lagstiftning.

Titta över vilka mötesformer som ska gälla inför arbetet 2021, samt vilka som ska delta i arbetet.

De ekonomiska förutsättningarna behöver ses över. Budgeten hölls gällande åtgärder på Lassalyckan, men det vore bra att även avsätta medel för information, marknadsföring, profilkläder mm.

Beslut behöver tas tidigt om kommunen/NUAB ska ansvara för den officiella invigningen samt en budget för detta.

Tydliggör vad som gäller avtalsmässigt för den personal som arbetar under arrangemanget. Schemabyte, eventuellt turbyte är att förorda.

Återställningsarbeten måste tas med i budgeten för åtgärder.

7 Avslutningsvis

Av de lärdomar som vi tog med oss från arbetet 2017, som omnämns under punkt 1, kan vi konstatera följande,

Det är viktigt att kostnaderna för kommunens insatser hålls inom ram

Budgeten hölls och utfallet blev cirka 10 000 kr.

Planering av arbeten behöver komma igång i god tid

Planeringen kom igång i god tid, och planeringen gjordes gemensamt mellan kommun, UEAB, USE och Snösäkert.

Arbetsbelastningen för kommunens anställda behövde minskas i förhållande till 2017

En av de riktigt stora vinsterna i arbetet. Arbetet har effektiviserats med ca 90 %.

Bättre tydlighet gällande vad kommunen ansvarar för att ordna och vad arrangören ansvarar för

Det har varit betydligt bättre. Framför allt har kommunen blivit bättre på att sätta tydliga gränser, detta syns bland annat i antalet nedlagda timmar och att budgeten inte skenat iväg. Även arrangören har lärt sig mycket jämfört med tidigare år.