

Kallelse, Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden (GVN)

Vid förhinder v g kontakta Helena Wottle 0498-269444, e-post: helena.wottle@gotland.se

Tid: kl 09.00 – senast 16.30

Plats: Ösel, Rådhuset, Visby

Nämnd, onsdag den 20 november 2013

	Ref till §	Ärendemening	Art av ärende	Handlingar
1.		Mötets öppnande		
2.		Val av justerare och tidpunkt för justering	Beslut	
3.		Godkännande av dagordning	Beslut	
4.	AU § 84	Körkortsutbildning för elever vid gymnasieskolans vård- och omsorgsprogram	Beslut	Bilaga, se AU-kallelse s 2
5.	AU § 85	Nationellt godkänd idrottsutbildning (NIU) läsåret 2014/15	Beslut	Kompletteras fredag 15 november
6.	AU § 86	Policy om politisk information i skolan	Beslut	Bilagor ss 1-3
7.	AU § 87	Strategiskt lokalförsörjningsplan 2015-2019	Beslut	Bilagor ss 4-18
8.	AU § 88	Elevärende Gotlands Folkhögskola	Beslut	Handling på bord
9.	AU § 89	Elevärende Christopher Polhemsgymnasiet	Beslut	Handling på bord
10.		Överföring av budget från Socialnämnden (SON) för arbetsmarknadsenheten	Beslut	Kompletteras fredag 15 november
11.		GVN sammanträdesordning 2014	Beslut	Bilaga s 19
12.		Remiss: Regionalt trafikförsörjningsprogram Gotland	Beslut	Bilaga s 20-42
13.		Information från förvaltning: i. Jobsam ii. Lövsta iii. IT-utveckling inom GVF iv. Ny skolorganisation v. Rekrytering ny förvaltningschef	Rapport	i. – ii. – iii. – iv. – v. –
14.		Information från samverkan	Rapport	
15.		Delegations- och anmälningsärenden	Rapport	
16.		Övriga frågor		
17.		Mötets avslutande		

Per Edman, ordförande

Datum 2013-11-06

Gymnasie- och
vuxenutbildningsnämnden

Policy för politisk information i skolan

Bakgrund

Styrande för hanteringen av politisk information i skolan är Skolverkets allmänna råd ”*Politisk information i skolan*”, som i sin helhet kan läsas på Skolverkets hemsida: www.skolverket.se/publikationer?id=2377.

Policy for politisk information i skolan

- Skolorna ska anordna skolval och andra aktiviteter i samband med valår.
- Skolorna ska anordna särskild aktivitet riktad mot skolornas förstagångsväljare.
- Skolorna ska tillämpa den begränsning som Skolverket skriver om i sina råd under punkt 4.1.5, ”*Inbjudan får begränsas till politiska partier som är representerade i riksdagen och fullmäktige*”.
- De politiska partier som är representerade i riksdagen och fullmäktige får, efter rektors tillstånd, affischera i syfte att informera om politiska aktiviteter. Detta får ske även utanför undervisningssammanhang.
- I övrigt hänvisas till Skolverkets senaste råd och anvisningar (*Politisk information i skolan*) beträffande politisk information i skolan.

Utöver detta skall skolorna:

- I november-december året innan ett valår redovisa för nämnden vilka insatser i form av politisk information som planeras
- Efter valet redovisa vilka insatser som faktiskt genomförts (senast 1 december).

Alf Nilsson
Tf förvaltningschef

Datum 2013-11-13

**Gymnasie- och
vuxenutbildningsnämnden**

Politisk information planerad valåret 2014

Gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningens förslag till beslut

Utbildningschefen föreslår att:

- Barn- och utbildningsnämnden godkänner utbildningschefens rapport avseende planerad politisk information i gymnasieskolan.

Bakgrund

Planerade insatser skall relateras till den policy för politisk information i skolan som GVN beslutar den 20 november 2013. De aktiviteter som genomförs samordnas mellan skolorna. Utöver det som redovisas här kommer ytterligare insatser att planeras våren 2014. Ett exempel på aktiviteter där skolorna har en beredskap är mottagande av rikspolitiker som önskar komma till skolan och träffa elever.

Vilka aktiviteter som genomförts kommer att redovisas för nämnden senast den 1 december 2014.

Planerade aktiviteter

Riksdagsvalet

Enligt beslutad policy skall skolorna anordna skolval och genomföra särskilt riktade aktiviteter mot elever i avgångsklasserna. Andra aktiviteter som planeras i samband med riksdagsvalet är:

- Politikerdag för hela skolan. Samtliga partier kommer att bjudas in till debatt i aulan. Debatten planeras till förmiddagen och därefter får varje parti disponera ett klassrum under eftermiddagen. Eleverna går runt till samtliga partier enligt schema, som ger partierna ca 15 min var att

informera om sin politik. Aktiviteten planeras som ett heldagsarrangemang.

- Ungdomsförbunden ges möjlighet att ordna bokbord i cafeterian vid valfritt tillfälle. Skolan ska vara kontaktad i förväg och rektor ska ha gett sitt tillstånd samt övriga partiets ungdomsförbund ska bjudas in att delta samtidigt. Detta förutsätter planering i god tid, t ex genom en facebook-grupp administrerad av aktuellt/aktuella ungdomsförbund.

EU-valet

Skolorna kommer utöver aktiviteter i samband med riksdagsvalet att anordna aktivitet i anslutning till EU-valet i juni.

Alf Nilsson
T.f. utbildningschef

Datum 2013-11-13

Gymnasie- och
vuxenutbildningsnämnden

Strategisk lokalförsörjningsplan 2015-2019

Gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningens förslag till beslut

Utbildningschefen föreslår att:

- Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden fastställer bifogat förslag till Strategisk lokalförsörjningsplan 2015-2019.

Bakgrund

Lokalförsörjningsplanen ska redovisa det samlade behovet av verksamhetslokaler, lokalförändringar och åtgärder som fordras för verksamheterna de närmaste fem åren. Planen sammanställs och upprättas under oktober och överlämnas till regionstyrelsen (RS) som information i februari 2014. Planen tas fram i samverkan med förvaltningarna.

För investeringar 2015-19 avseende lokaler gäller att förslag till lokalförsörjningsplaner hämtas in via förvaltningarnas lokalsamordnare redan under hösten året före beredningsåret för budgeten.

Syftet med lokalförsörjningsplanen är att planera för att tillhandahålla ändamålsenliga lokaler för regionens verksamheter med ökad långsiktighet i planeringen och inom tilldelade investeringsramar

För arbetet med lokalförsörjningsplan 2015-19 gäller följande tider.

- Juni – oktober. Förslag till planer tas fram av förvaltningarna
- 2012-10-21. Möte med alla lokalsamordnare för samordning av förslagen. Respektive förvaltning ska vid mötet redovisa sina förslag.
- November. Redovisning för respektive nämnd.
- 2012-12-02. Förslag till lokalförsörjningsplan lämnas till fastighetsförvaltningsavdelningen (FFA).
- 2014-01-13 LK redovisar sitt sammanställda förslag till lokalförsörjningsgrupp som kan bereda ärendet till respektive nämnder. LK förslag skickas till RS i februari som ett informationsärende

- Mars/April. Förvaltningar och nämnder redovisar sina synpunkter vid möten med LK inför strategisk plan och budget
- April/Maj. LK reviderade förslag samt nämndernas synpunkter avhandlas vid budgetberedningen. Beslut tas i regionfullmäktige i juni.
- 2014-05-15. LK informerar lokalförsörjningsgrupp hur förslaget till fullmäktige ser ut direkt efter budgetberedning
- 2014-06-16. Anvisningar mm inför nästkommande period avhandlas.

Underlaget

Lokalförsörjningsplanen skall innehålla en redovisning av vilka förändringar som planeras eller är på gång och som innebär ett förändrat lokalbehov bl. a avveckling av lokaler, behov av fler eller större lokaler, nödvändiga ombyggnader. Av redovisningen ska framgå när i tiden detta planeras och ekonomiska effekter. Planen skall också innehålla en konsekvensbeskrivning om planerade lokalprojekt senareläggs.

Planen ska inte bara ta hänsyn till nya investeringar utan även omfatta pågående projekt.

En sammanställning i tabell ska också redovisas. Investeringsutrymmet för byggnader och lokaler utgör en stor andel av det totala investeringsutrymmet på ca 250 mkr (förutom affärsmässig verksamhet) och en avvägning kommer att göras av regionens totala investeringsbehov. Eftersom ambitionen är att den totala investeringsvolymen skall minskas för regionen som helhet fordras god framförhållning och en strävan att sprida investeringarna över planperioden.

Investeringsprojekten ska prioriteras enligt följande.

- Prioritet 1: Åtgärder som måste göras pga. lagar och myndighetsbeslut och liknande samt pågående/beslutade projekt
- Prioritet 2: Åtgärder som behöver göras pga. säkerhetsskäl eller särskilt beslutade satsningar med koppling till statsbidrag
- Prioritet 3: Verksamhetsanpassningar och dylikt, lokalförändringsbehov av strategisk och operativ betydelse

Ledningskontoret avser att återkomma med anvisningar för övriga investeringar vilket kan komma att påverka lokalförsörjningsplanen.

Förslagen ska vara förankrade i respektive nämnd.

Bedömning

Bifogat underlag beskriver GVN:s behov och åtgärder för att framöver bedriva huvuddelen av den gymnasiala och den kommunala vuxenutbildningen inom ett geografiskt avgränsat område, Solrosen 1. Det är inom ramen för detta arbete ännu frågor kring placering av program, framförallt i norra Visby, som återstår att lösa och som kommer att bli kostnadsdrivande.

Avseende Folkhögskolans elevboende i Nygårds så framgår det tydligt i bifogat underlag hur den dåliga standarden direkt påverkar kvaliteten för verksamheten samtidigt som kalkylen visar på ett nollsummespel för att faktiskt höja kvaliteten. Internatboendet är en hörnsten i Folkhögskolornas verksamhet som inte får/ bör undermineras.

För Lövstas fortsatta verksamhet så är det avgörande att gällande miljökrav upprätthålls vilket det sannolikt kommer att göra med nuvarande reningsanläggning ett antal år framöver. För den fortsatta utvecklingen så är en anslutning till det kommunala avloppssystemet en långsiktig lösning som ska eftersträvas.

Förvaltningen ser det även som väsentligt att redovisa de konsekvenser en utlokalisering av program till Lövsta innebär, utan att i detta skede kunna ge en tydlig kostnadsbild för detta.

Alf Nilsson
T f utbildningschef

Mats Lagerqvist
Handläggare

Datum 22 oktober 2013

BILAGA 1a.

Investeringar utifrån behov i lokalförsörjningsplan 2015-19

Förvaltning:	GVF
Verksamhet:	Gymnasieskolan
Investeringen avser:	Nya Sävhuset
Tidplan:	-2017
Investeringsutgift totalt:	262 000 tkr ¹

Kort beskrivning - Motiv

Projektet Nya Sävhuset är igångsatt och ett arbete pågår inom förvaltningen kring att definiera behov kring det nya Sävhuset. Förvaltningen genomför under 2013/1014 evakueringsåtgärder i nuvarande F-hus inom ramen för projektet som även har en tydlig koppling till Arbetsmiljöverkets beslut omfattande användningsförbud av F-huset från och med 2014-07-01. Evakueringsåtgärderna består av följande delar.

- Naturvetenskapliga programmet genomför från och med ht 2013 huvuddelen av sin undervisning på N:a Hansegatan 16 b på Hackspetten 14. Åtgärder är att anpassa vaktmästarlokalen (kontraktsnummer 0110104.502-02 och 0110104.501-01) till fysikundervisning samt att anpassningar sker i Komvuxbyggnaden (kontraktsnummer 0188101.501-0) för att möta behovet av den utökade kemiundervisningen som flytten av naturvetenskapsprogrammet innebär.
- Under läsåret 2013/2014 flyttas det estetiska programmets inriktning bild till alternativa lokaler. Karaktärsundervisningen kommer att ske i Hus 73 (kontraktsnummer 0124213.501-01) samt att undervisningen

¹ Alla belopp i tkr exklusive moms.

inom de gymnasiegemensamma ämnena till största delen redan till ht 2013 flyttats till Hansahuset. Anpassningar i hus 73 kommer att krävas för att tillgodose inriktningens behov av undervisningslokaler.

- Under läsåret 2013/2014 flyttas det estetiska programmets inriktning musik till alternativa lokaler på Solrosenområdet (Sävetomten). Lokaler som avses nyttjas för detta ändamål är Via Nova och E-huset. Anpassningar av lokalerna kommer att krävas för att möta inriktningens behov av undervisningslokaler.
- Övriga delar av nuvarande verksamhet i F-huset avses placeras i paviljonger på Sävområdet enligt den behovsanalys som inlämnats till projektet Nya Sävhuset.

Åtgärderna beskrivna enligt ovan har inneburit att det ursprungliga paviljongsbehovet halverats till cirka 2000 m² från cirka 4000 m².

Åtgärderna enligt ovan syftar till att under ombyggnaden av Sävhuset tillgodose behovet av undervisning.

Effekterna på sikt när det nya Sävhuset står klart är att området Hackspetten 14 och Hackspetten 17 till största delen sannolikt kommer att kunna lämnas. Ytmässigt så handlar det om cirka 7000 m². En återstående fråga som i dagsläget inte är löst är placeringen av Elprogrammets datainriktning som idag är på Hackspetten 14. Programmet måste vid ett lämnande av Hackspetten förläggas i alternativa lokaler.

Övriga fastigheter i norra Visby som kommer att vara kvar inom förvaltningen är Verkstadsskolan 2 på Broväg och Våduren 2 och 4 på Herculesvägen där undervisningen inom bygg, fastighet och industriprogrammen genomförs. Det är viktigt att dessa program erhåller en fortsatt hög servicenivå avseende administration och logistiskt stöd när övriga program centraliseras till Solrosen.

Inom förvaltningen har det under 2013, inom ramen för Komvux verksamhet, skett förändringar innebärande att organisationen utökats. Ungdomskraft² har förlagt sin verksamhet i Komvux lokaler samt att en ny arbetsmarknadsenhet har skapats vilken administreras av Komvux. I arbetet med det nya Sävhuset och planeringen att flytta Komvux till Solrosen så är det i dagsläget inte planerat för dessa ovan nämnda verksamheter i det nya Sävhuset varvid alternativa lokaler för nämnda verksamheter måste tillskapas.

² I nuläget i projektform fram till 2014, förväntas bli en ordinarie verksamhet från 2015.

Finansiering av driftkonsekvenser

En preliminär kalkyl³ för Nya Sävhuset är enligt följande

Nya Sävhuset				
Ytor				
plan 0	2 300	m2		
plan 1	5 250	m2		
plan 2	4 250	m2		
summa	11 800	m2		
dagens kapitalkostnad			2 030 000	kr
Ombyggnadskostnad	262	mkr		
internränta	4	%	10 480 000	kr
Avskrivning	33	år	7 939 394	kr
driftkostnad	480	kr/m2	5 664 000	kr
tot			26 113 394	kr
Betalas av				
	lokalyta			internhyra per år
GVF	6 780	74%	19	mkr
BUF	2 360	26%	7	mkr
summa	9 140			

Den ökade kostnaden ett nytt Sävhus innebär kan inte finansieras på annat sätt än att en utökning sker av rambudgeten för GVN

Effektivisering/besparing

Innebörden av att centralisera program och undervisning i nya Sävhuset och på Solrosen beskrivet enligt ovan, innebär följande:

Ambitionen är att lokaler med en sammanlagd yta av 7000 m² lämnas på Hackspettenområdet (Hackspetten 14 och 17) vilket innebär en besparing om 7 800 tkr. Hus 73 (Artilleriet 1:38) kommer även att kunna avvecklas, ca 1400 m² och en besparing på 900 tkr.

³ Underlag från TKF/FFA maj 2013, fördelning av kostnader mellan GVF och BUF/Kulturskolan är uppskattade värden.

Den sammanlagda effektiviseringen för GVF kring ytor uppgår till ca 17 % och kostnadsökningen⁴ i sammanhanget uppgår till 7 100 tkr vilket procentuellt innebär en sammanlagd kostnadsökning om ca 15 %.

Effektiviseringen ligger således inte i den totala lokalkostnaden utan i att undervisningen för, i första hand, de studieförberedande programmen kan ske på ett effektivt och rationellt sätt. Vidare så kommer gymnasiet på ett bättre sätt kunna hantera elevernas val av olika program framöver då stor del av programmen är samlade till ett geografiskt område.

Konsekvensbeskrivning om planerade projekt senareläggs

Den korta tid som förflutit efter att NA programmet flyttats till norr har gett flera erfarenheter. Dessa kan beskrivas i termer av elevers arbetsmiljö och ökade kostnader för undervisning och transporter.

Då vi är ålagda att erbjuda moderna språk på de flesta studieförberedande program är innebörden innevarande år att NA eleverna måste förflytta sig mellan norr och söder då den absoluta huvuddelen av undervisning i moderna språk genomförs på Solrosen enligt nuvarande organisation. Detta skapar läsningar i schemat som minskar möjligheten att ge eleverna den garanterade undervisningstiden samt att synpunkter i ett tidigt skede har inkommit till skolledningarna att detta kommer att innebära transportproblem under vinterperioden för eleverna. Ett alternativ är att framöver skapa undervisningsgrupper på norr inom de moderna språken vilket innebär en ökad kostnad om ca 300 tkr/läsår samt att det generellt blir svårare att skapa rationella undervisningsgrupper på söderområdet. Det andra alternativet är att erbjuda transporter mellan norr och söderområdet och kostnaderna för detta bedöms uppgå till ca 100 tkr/ läsår. Under innevarande läsår (13/14) används båda de beskrivna alternativen i viss omfattning.

Vidare så är skolmältidssituationen på norr underdimensionerad vilket innebär att eleverna på norr till del är hänvisad till Norrbackas matsal och till del RINDI's matsal. Även detta skapar läsningar i schemaarbetet vilket innebär svårigheter att få ut den garanterade undervisningstiden för eleverna. Planering pågår i dagsläget för att alla gymnasieelever på norr skall utspisa på RINDI.

Sammanfattningsvis konstaterar förvaltningen att en samlad gymnasieskola på Solrosen skapar möjlighet till en ekonomisk och effektiv undervisning med god arbetsmiljö för elever och lärare. Tillsammans med en infrastruktur avseende skolmältider och gymnastiksalar motsvarar det väl behoven under en överskådlig tid framöver.

⁴ Lokalkostnaden för nya Sävhuset (19 000 tkr) minus lokalerna på A7 (900 tkr), Hackspetten (7 800 tkr) och driftkostnaden för nuvarande F-huset (3 200 tkr)

Datum 22 oktober 2013

BILAGA 1b.

Investeringar utifrån behov i lokalförsörjningsplan 2015-19

Förvaltning:	GVF
Verksamhet:	Folkhögskolan Hemse
Investeringen avser:	Renovering Nygårds elevboende, kök och matsal
Tidplan:	2017
Investeringsutgift totalt:	15 000 tkr ¹

Kort beskrivning - Motiv

Elevboende Nygårds Hemse

Nygårds omfattar 20 rum kan disponeras med två boenden i varje rum och har därmed en kapacitet att rymma 40 personer. Nygårds elevboende byggdes under 50 talet och ingen renovering har skett sedan dess, bortsett från ytskikt/målning. Boendet är kraftigt nerslitet och dessutom saknas dusch och toalett på rummen. Till problematiken hör att vid sträng kyla går det inte att hålla ett acceptabelt inomhusklimat för de boende. Detta har inneburit att vissa rum har evakuerats under de kallaste perioderna. Ytterligare problem utgör obefintlig dränering med effekten att under delar av året står det vatten i källarplanet, vilket gör uppehållsrum, omklädningsrum, förråd obrukbara. Nygårds elevboende har tidigare kunnat användas under den intensiva sommarperioden med uthyrning till de sommarkurser som utgör en betydande del av folkhögskolans inkomstekonomi. Numera är standarden så låg att rummen är omöjliga att hyra ut, skolan förlorar (region Gotland) på detta sätt 20 – 40 gästnätter per dygn. Med full beläggning och justerade priser beräknas en inkomstökning med 800 000 – 900 000 kr. Nygårds elevboende har varit föremål för investeringsäskande under ett antal år. Behovet av en omfattande renovering är nu större än någonsin och en

¹ Alla belopp i tkr exklusive moms.

viktig åtgärd för att bibehålla omfattning och kvalitet i folkhögskolans verksamhet. Källarplanet på Nygårds elevboende inrymmer kök och uppehållsrum. Köket är kraftigt nerslitet och behöver därför en upprustning och skulle kunna då kunna tjäna som kök för självhushåll under helger. Med den försörjningsmöjligheten skulle det vara möjligt att enbart bemanna kök och internat, måndag – fredag under långkursterminerna. Detta skulle innebära en möjlig organisationsförändring med kostnadsbesparingar i storleksordningen 250-300 kkr.

Kök och matsal

I folkhögskolans socialpedagogiska uppdrag utgör det gemensamma boendet och internatlivet på skolan en betydande del. Köket är i detta avseende en central och viktig del i folkhögskolans hela koncept. Köket serverar måltider från morgon till kväll sju dagar i veckan, året runt. Att driva folkhögskola med internat utan kök är en omöjlig tanke. Köket är hårt belastat och delvis nerslitet. Ur ett arbetsmiljöperspektiv är delar (tex diskavdelningen) av köket i ett oacceptabelt skick.

Tunga lyft, trånga utrymmen med undermålig ventilation gör att köket med vidhängande matsal hamnar högt upp ibland nödvändiga åtgärder.

Åskande

Åskat belopp uppgår till 15 000 tkr. Beloppet behöver kvalitetssäkras ytterligare då det bygger på äldre uppgifter. En förprojektering krävs för att få projektet kostnadsspecificerat med större noggrannhet.

Finansiering av driftkonsekvenser

Med full beläggning i Nygårds och justerade priser beräknas en inkomstökning med 800 – 900 tkr/ år. En upprustning av självhushållsköket i Nygårds innebär en möjlig organisationsbesparing i storleksordningen 250-300 tkr/ år. Summa besparingar cirka 1 000-1 200 tkr.

Beräkningen för en investering om 15 000 tkr vid Folkhögskolan i Hemse beskrivs enligt nedan.

Nygårds+matsal och kök			
			Kostnader
Investering			15 000 000
Ränta	4%		
Avskrivning	33	år	
Ny kapitalkostnad			794 763
Bef kap kostnad			
Tot kap kost			
Yta m2 Bra			300
Driftkostnad / m2	495		148 500
Tot årskostnad			943 000

Effektivisering/besparing

Inledande kontakt har skett från/ med SF/ Måltidsförsörjning kring tillagningskök i Hemseområdet. Det finns idag tre kök i området som skulle kunna effektiviseras, Högbyskolans, Hemse vårdcentrum och Folkhögskolans. Vilka samordningsvinster kan ske inom ramen för detta?

Folkhögskolans kök är ett tillagningskök som är igång året runt utan uppehåll. Mat tillagas och serveras från morgon till kväll. Köket är anpassat att serva studerande och boende på skolan och är en nödvändighet för att kunna ha internatboende och kortkurs boende också under sommarperioden. Köket och måltidssituationerna utgör för folkhögskolans del ett viktigt inslag i det socialpedagogiska uppdraget som folkhögskolan har. Folkhögskolan skulle kunna serva ytterligare lunch och middagsgäster genom att tillaga större volymer. Detta skulle dock kräva anpassning av lokal och kapacitet. Folkhögskolan ställer sig positiv till att delta i ett sådant samtal, men ser det som uteslutet att lämna ifrån sig tillagningsköket så länge skolans uppdrag ser ut som det gör.

Konsekvensbeskrivning om planerade projekt senareläggs

En senareläggning av renovering av Nygårds riskerar att ytterligare begränsningar och avspärrningar måste införas. I dagsläget kan inte utrymmen som är mögelangripna och fuktskadade användas. Balkongerna på såväl södra som norra gavlarna är avspärrade och får av säkerhetsskäl inte beträdas. Evakueringsplaner för de boende måste redan nu upprättas under de kallaste vintermånaderna. Förfallet av Nygårds studentboende är noga dokumenterat och beskrivet, en senareläggning riskerar att skapa nya kostnader och begränsa möjligheten för folkhögskolan att finansiera verksamheten enligt de planer som presenterats.

Datum 22 oktober 2013

BILAGA 1c.

Investeringar utifrån behov i lokal försörjningsplan 2015-19

Förvaltning:	GVF
Verksamhet:	Lövsta
Investeringen avser:	Anslutning till kommunalt avlopp
Tidplan:	2018
Investeringsutgift totalt:	2000 tkr ¹

Kort beskrivning - Motiv

Nuvarande reningsverk på Lövsta i behov av omfattande åtgärder. Förvaltningens avsikt är att upprätthålla funktionen på detta och avvakta möjligheten att ansluta sig till det kommunala avlopps nätet tidigast 2016. Tidpunkten för ett ansluta till det kommunala är beroende av den övergripande plan för VA utbyggnad² som är under revidering. För området Roma Kyrkby var arbetena planerade till 2016-2017. Revideringen av planeringen innebär enligt uppgift att arbetena kommer att förskjutas, sannolikt ett flertal år.

Finansiering av driftkonsekvenser

Bedömningen är att entreprenadarbetena för att ansluta till det kommunala avlopps nätet samt anslutningsavgifter uppgår till cirka 2 000 tkr. Det finns inga finansieringsmöjligheter i detta utan behovet är kopplat till att på lång sikt uppfylla miljökraven.

¹ Alla belopp i tkr exklusive moms.

² Långsiktig plan för VA- utbyggnad på Gotland 2010-2019, antagen av Kommunfullmäktige 2010-06-14, § 81

Konsekvensbeskrivning om planerade projekt senareläggs

Enligt rapport från tillsynsbesök görs följande bedömning.

”Bedömning

Det verkar vara så att Lövsta är prioriterat att i framtiden ingå i kommunalt verksamhetsområde. Det är emellertid oklart när detta kommer att ske, men enheten miljö- och hälsoskydd bedömer det rimligt att inte kräva stora investeringar i någon ny avloppsanläggning innan mer information om tidsplan för kommunal anslutning finns tillgänglig”³

En förskjutning av tidsplanen för anslutning till kommunalt verksamhetsområde kan innebära att funktionen på nuvarande avloppsanläggning inte kan upprätthållas och att ytterligare investeringar krävs intill dess att anslutning till kommunalt avlopp kan ske.

³ MHN 2012/351 2012-03-01, ROMA LÖVSTA 2:2-Lövsta avloppsreningsverk- Rapport från tillsynsbesök 2012-02-21

Datum 22 oktober 2013

BILAGA 1d.

Investeringar utifrån behov i lokalförsörjningsplan 2015-19¹

Förvaltning:	GVF
Verksamhet:	Lokalisering av gymnasieprogram till Lövsta
Investeringen avser:	Anpassning av lokaler
Tidplan:	2015-
Investeringsutgift totalt:	

Kort beskrivning - Motiv

Enligt avsiktsförklaring mellan Region Gotland, Hushållningssällskapet Gotland och LRF Gotland daterad 2013-08-29 framgår det under punkten 2 följande:

Region Gotland utreder förutsättningarna att lokalisera andra gymnasieutbildningar till Lövsta.

GVF har i ett antal olika utredningar sedan 2011 utrett möjligheten att flytta gymnasieprogram till Lövsta. Huvudsyftet med detta har varit att effektivisera lokalutnyttjandet genom att gå ur lokaler företrädesvis i Visby och att utnyttja Lövstas lokaler i större utsträckning. Program och inriktningar som har varit aktuella i dessa utredningar är:

- Hantverksprogrammets finsnickeri-inriktning.
- Fordons- och transportprogrammets transportinriktning.

¹ alla belopp i tkr exklusive moms

I fallet med finsnickeriutbildningen blev resultatet att utbildningen lades ner och de sista eleverna går ut vårterminen 2014. Anledningen till detta är helt enkelt ett för lågt sökandetal till utbildningen. Utredningen visade att den lilla elevgruppen programmet omfattade inte stod i paritet till det behov av investeringar en flytt skulle innebära. Omfattningen av anpassningarna var ca 250 m² till en kostnad av 25 tkr/m² vilket innebar en investering om cirka 6 000 tkr.

Angående transportinriktningens möjligheter till flytt till Lövsta så har den i dagsläget inte någon hög prioritet. Detta främst med anledning av att det även där bedöms innebära alltför stora investeringar för att detta skall vara genomförbart. Bland annat så skulle det innebära att en körgård om ca 100 m x 150 m behöver upprättas till en kostnad om 1 tkr/m² vilket bara det skulle innebära en kostnad om 15 000 tkr.

För närvarande inväntar GVN ett formellt uppdrag att se över möjligheten att flytta gymnasieutbildningar till Lövsta. GVN:s faktorer som är avgörande i detta arbete är följande:

1. Vilket program som skall lokaliseras till Lövsta skall inte motverka ambitionen att samla så stor del som möjligt av gymnasiets och Komvux verksamhet till Solrosenområdet.
2. Samläsning inom de gymnasiegemensamma ämnena är avgörande för vilka program som kan vara aktuella

Program som kan vara aktuella att flyttas till Lövsta är yrkesprogram med praktisk undervisning och detta innebär att det kommer att krävas investeringar för anpassning/nybyggnad av lokaler till karaktärsundervisning.

Investeringsäskanden 2015-2019

Investeringar enligt lokalförsörjningsplanen

BILAGA 2

Nämnd/Förvaltning:


Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden/förvaltningen

Priotering	Proj nr	Projekttext	Budget 2013	Beslutat 2014	Investeringsbudget, brutto tkr					Total investerings utgift	Investeringsinkomster	Driftkonsekvens, (kapitalkostnader + övr kostnader) tkr					not
					2015	2016	2017	2018	2019			2015	2016	2017	2018	2019	
		Beslutade/Pågående projekt															
		Nya Sävehuset			Enl projbudget					262 000				7 100			Prio 1
										0							
										0							
										0							
										0							
										0							
		Nya äskanden															
		Lövsta						2 000		2 000							Prio 1
		Folkhögskolan			15 000					15 000	1 200		1 000				Prio 1
										0							
										0							
										0							
										0							
										0							
										0							
										0							
										0							
		TOTALT			0	15 000	0	0	2 000	0	279 000	1 200					

Beslutade projekt ska beskrivas utifrån nuvarande budget och behov för projektets slutförande, bruttoutgift
Kommentera eventuella förändrade behov gentemot tidigare beslut samt eventuella investeringsinkomster

 Från budget och beslut

Beskriv projekt sammanhållna, dvs eventuella infrastrukturkostnader eller andra investeringar som anknyter till projektet
Exempelvis sporthall inklusive infrastruktur, resecentrum etc
Detta för att förtydliga så att besluten blir heltäckande

 Inga siffror/text skall fyllas i

Handlingstyp Tjänsteskrivelse

Handläggare HW

Datum 13 november 2013

**Gymnasie- och
vuxenutbildningsnämnden**

Sammanträdesplan GVN 2014

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden

- att fastställa sammanträdesplan för nämnden 2014 enligt förslag nedan.

AU	GVN	Kommentar
2014-01-29	2014-02-12	Årsbokslut, kompletteringsbudget investeringar Attestreglemente
2014-03-05	2014-03-19	Månadsrapport februari
2014-04-02	2014-04-15--16	Strategisk plan och budget Delårsrapport 1 Utbildningsutbud
2014-05-21	2014-06-04	Månadsrapport april, maj Ev programpeng
2014-08-27	2014-09-10	Delårsrapport 2
2014-09-24	2014-10-08	Månadsrapport
2014-10-29	2014-11-12	Månadsrapport
2014-12-03	2014-12-16	Programpeng

Helena Wottle
Nämndsekreterare

Datum 2013-11-13

Gymnasie- och
vuxenutbildningsnämnden

Remiss: Regionalt trafikförsörjningsprogram Gotland

Ref: TN 2012/918

Gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningens förslag till beslut

Utbildningschefen föreslår att:

- Remissvar fastställs enligt bedömning nedan.

Bakgrund

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska det i varje län finnas ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Samhällsbyggnadsförvaltningen har inbjudit nämnder inom Region Gotland att yttra sig över och lämna synpunkter på förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram.

Bedömning

Förvaltningen anser att avsnitt 3.3 *Nuläge - befolkning, arbete, pendling och kollektivtrafik*, avsnittet som kartlägger kollektivtrafiken målgrupper bör kompletteras med gruppen barn och unga. En väl utvecklad kollektivtrafik är av stor vikt för både barn och unga för deras lika rätt till kultur- och fritidsaktiviteter, oavsett bostadsort. Viss skillnad finns även mellan gruppen barn och gruppen unga. Gruppen unga, tillsammans med vuxna studerande, omfattas inte av skolskjutssystemet, och har stort behov av en frekvent kollektivtrafik, speciellt till utbildningsorterna Lövsta, Fårösund och Hemse. Avsnitt 4 *Mål, åtgärder och uppföljning* uppmärksammar dock även ovan nämnda grupper: ”Kollektivtrafiken har en viktig fördelningspolitisk roll... Därför är en bra kollektivtrafik särskilt viktig för dessa grupper.”

Alf Nilsson
Tf utbildningschef

Helena Wottle
Handläggare

Exp: Registrator tekniska nämnden

Datum 4 november 2013

Enligt sändlista

Remiss. Regionalt trafikförsörjningsprogram Gotland

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska det i varje län finnas ett regionalt trafikförsörjningsprogram.

Härmed inbjuds myndigheter, organisationer och andra intresserade att yttra sig över och lämna synpunkter på bifogat förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram.

Upplysningar lämnas av:

Lena Johansson, tel. 0498-26 93 16, lena.johansson@gotland.se

Anita Carlsson, tel. 0498-26 98 48, anita.carlsson@gotland.se

Ann-Sofi Lindskog 0498-26 92 26, ann-sofi.lindskog@gotland.se

Remisstiden pågår till den 2 december. Remissvar märkt med ärendenumret TN 2012/918, sänds till:

digitalt till: registrator-tn@gotland.se eller

post till: Samhällsbyggnadsförvaltningen, Region Gotland, 621 81 Visby.

Med vänlig hälsning,

Ann-Sofi Lindskog
Avdelningschef

Sändlista:

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Bergkvarabuss

Transportstyrelsen

Destination Gotland

SACO Gotland

Företagarna Gotland

Svenskt näringsliv

GotlandsBuss AB

Taxi Gotland

Gotlandsflyg

TCO-rådet Gotland

Gotlands Idrottsförbund

Uppsala Universitet Campus Gotland

GUBIS, Gotländska utvecklingsbolag i samverkan

Visby Airport Swedavia

Handikapprådet Region Gotland

Östsvenska Handelskammaren

Inspiration Gotland

Klintetraktens framtid

LO-Distriktet Gotland

LRF Gotland

Länsbygderådet

Länsstyrelsen Gotlands län

Motormännens Riksförbund

Naturskyddsföreningen Gotland

NextJet

NTF Gotland

Nämnder

Partierna i Gotlands regionfullmäktige

Pensionärsrådet Region Gotland

Polismyndigheten Gotland

Samres AB

Tillväxt Gotland

Trafikverket

Förslag - Regionalt trafikförsörjningsprogram

2013-10-30

Innehållsförteckning

1. Inledning	2
2. Bakgrund.....	2
2.1 Lagen om kollektivtrafik – syfte och innehåll	2
2.2 Definitioner.....	3
2.3 Trafikförsörjningsprogram – krav på innehåll.....	4
3. Utgångspunkter	5
3.1 Nationella transportpolitiska mål	5
3.2 Fördubblingsmålen.....	6
3.3 Nuläge – befolkning, arbete, pendling och kollektivtrafik.....	7
3.4 Gotlands regionala utvecklingsprogram – Vision Gotland 2025.....	10
3.5 Gotlands översiktsplan – Bygg Gotland.....	11
3.6 Strategi för utveckling av kollektivtrafiken på Gotland 2009 - 2012.....	12
4. Mål, åtgärder och uppföljning	14
4.1 Övergripande mål.....	14
4.2 Tillgänglighet – mål, åtgärder och uppföljning	15
4.3 Miljö och klimat - mål, åtgärder och uppföljning.....	17
4.4 Sammanställning mål	19
5. Genomförande.....	20

1. Inledning

En ny lag om kollektivtrafik, Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, började gälla den 1 januari 2012. Lagen syftar bl.a. till en ökad samverkan mellan kollektivtrafiken och övrig samhällsplanering, ökat resande, ökat kundfokus och till att förbättra den politiska styrningen och göra den mer strategisk.

För Gotlands del ansvarar kommunen/regionen enligt lagen för den regionala kollektivtrafiken och är regional kollektivtrafikmyndighet. Varje myndighet ska ta fram regionala trafikförsörjningsprogram.

Region Gotland (sedan den 1 januari 2011) ansvarar för både primärkommunala och landstingskommunala uppgifter. Region Gotland har också det regionala utvecklingsansvaret. Utvecklingsarbetet har sin grund i det regionala utvecklingsprogrammet, Vision Gotland 2025 tillsammans med andra övergripande planer, som översiktsplanen. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har starka samband med övrig utvecklingsplanering. För kollektivtrafiken finns sedan tidigare en av Tekniska nämnden antagen strategi, Strategi för utveckling av kollektivtrafiken på Gotland 2009 – 2012. Tillsammans med de nationella och regionala målen och uppdragen, är det underlaget för det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är av långsiktig karaktär och ska fungera som underlag för utveckling av kollektivtrafiken i regionen.

2. Bakgrund

I avsnittet beskrivs den nya lagen om kollektivtrafik. Lagens syfte och krav på innehåll i trafikförsörjningsprogrammen ingår. Definition av några begrepp ingår i avsnittet.

2.1 Lagen om kollektivtrafik – syfte och innehåll

Den **nya lagen** om kollektivtrafik, Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, började gälla den 1 januari 2012. Lagen är anpassad till EU:s regelverk för kollektivtrafik. Bakom lagen finns **intentioner om** ökad samverkan mellan kollektivtrafiken och övrig samhällsplanering, ökat resande, ökat kundfokus och att förbättra den politiska styrningen och göra den mer strategisk.

Den nya lagen ger **fritt marknadstillträde** för kommersiella aktörer som vill driva regional kollektivtrafik på kommersiell grund.

I varje län, ska det enligt den nya lagen, finnas en **kollektivtrafikmyndighet**. Myndigheterna har det samlade ansvaret för den regionala kollektivtrafiken.

Landstingen och kommunerna i resp. län ansvarar för trafiken och fördelar ansvaret och organisationen inom länet, som kommunalförbund, som en gemensam nämnd eller på lands-

tinget. För Stockholm och **Gotland** gäller särskilda lösningar. För Gotlands del anges: "I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken." I varje län ska en regional kollektivtrafikmyndighet finnas. Och: "I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet".

Myndigheterna har bl.a. till uppgift att ta fram **regionala trafikförsörjningsprogram** och fatta beslut om **allmän trafikplikt**, d.v.s. sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om.

Trafikförsörjningsprogram ska **omfatta all kollektivtrafik**, såväl den upphandlade som den kommersiella. Myndigheten beslutar om vilken trafik som ska tilldelas eller upphandlas, den allmänna trafikplikten. Myndigheten upphandlar och sluter avtal med trafikutövare för att driva trafik i områden eller på linjer som utpekats i den allmänna trafikplikten och som inte trafikeras i egen regi.

Programmet ska även redovisa **omfattningen av** trafik med färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik.

Några punkter i Lagen i korthet:

- Lättare att etablera trafik över länsgränser.
- Myndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa det offentliga serviceåtagandet med trafik i alla relevanta områden, stråk eller linjer.
- Större möjligheter för trafikföretag att bedriva kommersiell regional kollektivtrafik.
- Kommersiella aktörer anmäler till myndigheten om in- respektive utträde senast 21 dagar innan detta sker. Kommersiella aktörer måste lämna information om sitt trafikutbud.

2.2 Definitioner

Regional kollektivtrafik - all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell trafik), samt trafik över länsgräns där det huvudsakliga resandet utgörs av vardagsresor.

Trafikplikt/Allmän trafikplikt - den trafik som ligger till grund för beslut om allmän trafik, det vill säga den trafik som myndigheten vill driva och väljer att tilldela eller upphandla och avtala om. I EU:s förordning (1370/2007) om kollektivtrafik beskrivs allmän trafikplikt som de krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse, som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Beslut om allmän trafikplikt bör (enligt vägledningen Allmän trafikplikt, sammanställd av SKL, Trafikverket och Svensk Kollektivtrafik) tas innan ett nytt anbudsförfarande påbörjas. I

praktiken innebär detta att kollektivtrafikmyndigheten måste inleda sitt arbete med att överväga beslut om allmän trafikplikt cirka 3 år före ny trafikstart beroende på omfattning och komplexitet. Beslut om allmän trafikplikt ska finnas innan avtal tecknas.

Arbetsprocessen enligt den nya lagen kan beskrivas i tre steg. Det första är att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Det andra steget är beslut om allmän trafikplikt. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är grunden för vilken trafik som ska ingå i den allmänna trafikplikten. Beslut om allmän trafikplikt bör tas i god tid inför utgången av trafikavtal. Det tredje steget i processen är att upphandla trafik med utgångspunkt från beslutet om allmän trafikplikt.

Upphandlad trafik - den trafik som omfattas av den allmänna trafikplikten, det vill säga den trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten väljer att upphandla eller avtala om.

Särskild kollektivtrafik - färdtjänst och sjukresor.

Kommersiell trafik – den kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas/avtalas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

2.3 Trafikförsörjningsprogram – krav på innehåll

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska vara **plattformen** för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Programmet ska vara strategiskt och långsiktigt. Det ska vara trafikslagsövergripande och utgå från ett resenärsperspektiv. Det ska omfatta all kollektivtrafik som berör det egna länet och som benämns regional kollektivtrafik enligt lagstiftningen. Det är **all kollektivtrafik inom länet** och också trafik som tillgodoser behov av **arbetspendling och annat dagligt resande över länsgräns**. Programmet ska visa behovet av regional kollektivtrafik och fastställa mål för trafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet ska ta sin utgångspunkt i de **transportpolitiska målen** och även ta hänsyn till andra nationella, regionala och lokala mål samt planer och program av betydelse för en hållbar utveckling. Det ska vara samordnat med den **regionala utvecklingsplaneringen** och stadsplaneringen liksom med **annan samhällsplanering** och **planering av infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå**.

Det regionala programmet utgör **utgångspunkt för** den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om vilken trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt och som säkerställs genom avtal.

Programmet ska redovisa åtgärder för att skydda **miljön**. Programmet ska också redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för **anpassning av kollektivtrafik** med hänsyn till behov hos

personer med funktionsnedsättning samt de bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Även omfattningen av **färdtjänst och riksfärdtjänst** och grunderna för prissättning av dessa resor ska ingå.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer.

Programmet ska vid behov uppdateras.

3. Utgångspunkter

I avsnittet ingår de nationella målen, de regionala utgångspunkterna i form av visioner, mål, strategier och utvecklingsarbete samt en beskrivning av Gotland idag.

3.1 Nationella transportpolitiska mål

De nationella transportpolitiska målen hör till utgångspunkterna för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det övergripande nationella målet är:

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

För att bidra till att uppfylla det övergripande målet finns ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet för tillgänglighet:

- Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa:

- Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

För båda målen finns preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Några av dessa är:

- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.
- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

I propositionen Ny kollektivtrafiklag ses en väl fungerande linjetrafik för personresor, såväl i städer som på landsbygden, som en nödvändighet för att människor ska ha en god tillgänglighet. Förutsättningarna på landsbygden ser annorlunda ut. Här handlar det om att ge invånarna ett alternativ till personbil och att skapa resmöjligheter för personer utan bil, särskilt för ungdomar och äldre. Förhållandena beskrivs som att det i utpräglade glesbygder finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Man menar därför att det behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

Kollektivtrafik är även viktig för hänsynsmålet. Kollektivtrafiken måste utformas på ett sätt som tar hänsyn till viktiga miljö-, hälso- och säkerhetsmässiga aspekter. Det är också viktigt att transportpolitiken och transportsystemet utformas så att förutsättningar ges för klimat- och energieffektivare samt säkrare lösningar. Här anges att kollektivtrafiken spelar en viktig roll. En väl fungerande kollektivtrafik kan även innebära en överflyttning från privat bilresande.

Regeringen har också lagt fast ett antal transportpolitiska principer som utgångspunkt för att nå de transportpolitiska målen:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktionen bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

3.2 Fördubblingsmålen

Bakom fördubblingsprojektet står de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Visionen för arbetet är att "kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle". Projektets övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som delmål gäller att antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006.

3.3 Nuläge – befolkning, arbete, pendling och kollektivtrafik

Var människor bor och vilka behov och önskemål de har är grundläggande för planering och utveckling av kollektivtrafiken.

Gotland hade andra kvartalet år 2013 **57 204 invånare**. Invånarantalet har varierat kring 57 000 sedan 1990-talet. Utvecklingen kan för de senaste 25 åren ses som svagt positiv, en knapp 2 % -ig ökning, som kan jämföras med rikets drygt 13 %. Befolkningen ökar i Visby, och särskilt dels i flera områden längs med kusten och dels på mellersta Gotland med pendlingsavstånd till Visby.

Andelen kvinnor och män i åldrarna 50-84 år är på Gotland högre än riksgenomsnittet. Med få undantag i åldersgrupperna där under har Gotland lägre andelar än riket. Andelen utrikesfödda män och kvinnor ligger på Gotland betydligt under riksgenomsnittet.

Rörligheten är hög bland ungdomar som flyttar både till och från Gotland. Flyttningsnettot är negativt i de rörligaste yngre åldersgrupperna men positivt i många övriga. Kvinnorna flyttar i högre grad än männen.

Stockholm/Mälardalen är den dominerande målpunkten/utgångspunkten för flyttningarna.

Boende/bebyggelsestrukturen skiljer sig från övriga delar av landet på så sätt att bara lite drygt hälften av invånarna bor i tätort och att de som bor på landsbygden i hög grad bor glest och utspritt. Visby är den dominerande tätorten med drygt 20 000 invånare. Hemse, Slite, Vibble och Klintehamn är de därefter största, med mellan 1 300 till 1 700 invånare. Knappt ett tiotal mindre tätorter finns med mellan 200 till 900 invånare: Roma, Fårösund, Lärbro, Tingstäde, Väskinde, Ljugarn, Stånga, Havdhem och Burgsvik.

Relativt få människor, som bor rätt glest, innebär för kollektivtrafiken på Gotland en **stor utmaning**, då det generellt är lättare att skapa en attraktiv och effektiv trafik i tätortsbebyggelse med en högre befolkningstäthet.

Gotland är ett **attraktivt besöksmål**. Andelen fritidshus är hög, många ägs av sommargotlänningar som har sitt ordinarie boende i Stockholmsområdet. Den tid som tillbringas i fritidshuset tenderar att öka. Därtill finns många andra som besöker Gotland under kortare eller längre perioder, och som efterfrågar möjligheter att resa såväl till boenden som till olika besöksmål.

På Gotland finns ca. 27 000 **arbetstillfällen**. Under 2000-talet har sysselsättningen minskat framför allt inom den areella sektorn, tillverkningsindustrin och inom försvaret. Försvarsnedläggningen komplementades delvis genom utlokalisering av statliga verksamheter. Sysselsättningen har ökat inom bygg, handels-, hotell - restaurangsektorerna och också inom företags-tjänstesektorn. Även efter denna senare tids strukturomvandling skiljer sig näringsstrukturen på Gotland från rikets. Gotland har fortsatt en hög andel sysselsatta inom den offentliga sek-

torn. Jordbruket/livsmedelsindustrin och besöksnäringen har en stor andel sysselsatta, medan exempelvis tillverkningsindustrin är förhållandevis liten.

Gotland är ett **starkt företagarlän** med många, huvudsakligen små företag, en stor del inom jord- och skogsbruket.

Närheten till stora marknader; Stockholm, Mälardalen och hela Östersjöregionen är en styrka. För att till fullo utnyttja dessa möjligheter krävs väl fungerande transportsystem och en väl anpassad infrastruktur.

Arbetsplatser, service, utbildningar etc. är koncentrerade till Visby. Huvuddelen av de som bor i Visby arbetar också där. Många **pendlar** också till Visby, och pendlingsnettot är positivt, d.v.s. fler reser till Visby för att arbeta än tvärtom. Av tätorterna har Slite, Roma, Klintehamn och Hemse positiva pendlingsnetton. Antalsmässigt pendlar också flest från de större tätorterna.

Kollektivtrafiken på Gotland kan delas upp i landsbygdstrafik, plustrafik, stadstrafik, färdtjänst och skolskjutstrafik.

Inom **landsbygdstrafiken** finns 14 linjer. Tre stomlinjer som knyter samman de större tätorterna: Linje 10 (Burgsvik-Hemse-Klintehamn-Visby), 11 (Burgsvik-Hemse-Roma-Visby) och 20 (Fårösund-Lärbro-Slite-Tingstäde-Visby). De har en turtäthet på mellan 12 - 15 dubbelturer/vardag (gäller ej hela sträckorna). Vid sidan av dessa finns det ytterligare fem linjer med lägre turtäthet och resterande linjer med endast ett fåtal dubbelturer per dag.

Plustrafiken kompletterar landsbygdstrafiken och körs med taxi över hela Gotland. Resor är möjliga två dagar i veckan till den närmaste tätorten av tätorterna Hemse, Klintehamn, Roma, Slite, Fårösund eller Visby. Trafiken är öppen för alla och ska förbeställas. Biljettaxan motsvarar enkelbiljettpriset för samma sträcka. Trafiken ger möjlighet till två till tre timmars vistelse i tätorten.

Inom **stadstrafiken** finns i Visbyområdet tre linjer och en servicelinje som trafikerar tre områden. Anslutningsturer finns på vardagar till några större arbetsplatsområden och till hamnterminalen.

Pris för enkelresor varierar mellan avstånd och resandekategori. Reskassa kan laddas vilket ger rabatt vid köp av enkelresor. Olika typer av periodkort finns: länskort, förortskort, Visbykort, terminskort och klippkort. För barn och ungdomar upp till 20 år finns Bussiga kortet som ger avgiftsfria resor inom landsbygdstrafiken. Grunderna för prissättning för färdtjänsten finns i de beslut om taxor och färdtjänstbestämmelser som fattats av regionfullmäktige.

Verksamhetsmått 2012 och 2011

	2012	2011
Antal resor, stadstrafik	293 038	1 195 000*
Antal resor, landsbygdstrafik	758 354	
Sålda länskort	5 277	5 126
Sålda förortskort	1 187	1 365
Sålda klippkort	6 494	6 394
Sålda Visbykort	720	649
Färdtjänst, antal beslut	818	842
Riksfärdtjänst, antal beslut	19	
Parkeringskort för funktionshindrade	421	429
Antal färdtjänstresor	47 608	38 057
Sjukresor med taxi	33 675	33 440

*Både stads- och landsbygdstrafik

Svensk Kollektivtrafik, en serviceorganisation för bland annat regionala kollektivtrafikmyndigheter, sammanställer årligen årsrapporten **Kollektivtrafikbarometern**. Det är en kvalitets- och attitydundersökning som omfattar så gott som samtliga län och bygger på månatliga intervjuer med ett statistiskt urval både av personer som använder kollektivtrafiken och inte. Antalet intervjuade varierar mellan 1 200 till 9 000 per år per deltagande län.

Generellt visar resultaten i Kollektivtrafikbarometern 2012 att drygt hälften av alla resor sker som förare i bil. En högre andel män än kvinnor kör bil, och som mest i åldern 26 – 64 år. Drygt en av fem resor görs med kollektivtrafik. Kvinnor resor kollektivt i högre utsträckning än män. Yngres resor görs i hög grad inom kollektivtrafiken, men från 20-årsålderna ökar andelen bilresor. Störst påverkan på hur ofta man använder kollektivtrafiken har att man vet hur man kan åka och att man ser kollektivtrafiken som ett verkligt fungerande alternativ. De som rest med bil tycker sig ha sämst kunskap om trafiken och tycker inte att den är lika relevant (uppfattningen om hur utbudet överensstämmer med behovet) som de som rest på annat sätt. Resande inom trafiken har en mer positiv attityd till trafiken än icke-kunder. Kunderna (reser minst en gång i månaden) är nöjda, mätt enligt deras syn på sin senaste resa, över 80 % är nöjda.

Kollektivtrafikbarometern beskriver vilka insatser som är viktigast för att öka resandet enligt fördubblingsmålet. Kollektivtrafikens attraktionskraft jämfört med bilens måste öka, trafiken måste vara relevant, enkel att förstå och använda. Det ska leda till att fler förvärvsarbete män och kvinnor som reser sträckor längre än 1 mil, oftare kan åka kollektivt istället för med bil, och för kortare resor cykla eller gå. Kollektivtrafikens status måste stärkas hos dem som inte reser särskilt ofta med kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens (kollektivtrafik och taxi) marknadsandel i förhållande till "privata motoriserade resor" (bil, förare och passagerare samt moped/MC), var år 2012 25,9 %.

För Gotland hör marknadsandelen bland länen till de lägsta, 9,6 %, dock en ökning sedan föregående år, 2011 var den 7,5 % och 2010 6,2. Den högsta, 50,4 % har Stockholms län.

Barometern mäter också kundernas (och icke kundernas) uppfattning om vad som styr valet av färdmedel. Faktorer som styr valet är i störst utsträckning **relevans** (hur väl en person uppfattar att utbudet överensstämmer med behovet), **kunskap** om utbudet och **produktfördel** (relativt bil). Gotland får lägst resultat av länen för relevansen och relativt högt för kunskap. Samtidigt hör Gotland till de län som ligger högst i att se att kollektivtrafik har en produktfördel jämfört med bilen. Gotland var 2012 det län som hade högst kundnöjdhet av länen, 87 %, samma gällde 2010. 2011 var siffran 85 %.

3.4 Gotlands regionala utvecklingsprogram – Vision Gotland 2025

Gotlands regionala utvecklingsprogram, Vision Gotland 2025 antogs av Gotlands kommunfullmäktige 2008. Programmet är styrande för det regionala utvecklingsarbetet och behandlar fyra centrala utvecklingsområden för Gotland: **bo och leva, tillväxt och sysselsättning, energiförsörjning och kommunikationer**. Det regionala utvecklingsprogrammets vision är: Östersjöregionens mest kreativa och magiska plats präglad av närhet, hållbar tillväxt och fylld av livslust. Dess övergripande mål är:

- Minst 65 000 invånare bor på Gotland.
- Gotlänningarnas välbefinnande tillhör de bästa i landet.
- Gotland är den naturliga mötesplatsen i Östersjöregionen.
- Gotlänningarna har bra hälsa och mår bäst i landet.
- Gotland är en världsledande ö-region i miljö- och klimatfrågor.

Gotlands läge gör **tillgängligheten** till en **nyckelfråga** och kommunikationerna med omvärlden är avgörande för utvecklingen. I det regionala utvecklingsprogrammet anges mål både för trafiken till och från Gotland och på Gotland.

Det regionala utvecklingsprogrammets mål för resande på Gotland är:

- Alla människor på Gotland ska ha möjlighet att effektivt, säkert och på miljömässigt hållbart vis förflytta sig mellan bostad, arbete, skola och fritidsaktiviteter.
- De lokala transportsystemen ska vara säkra och tillgängliga för alla.
- Cykelåkandet ska öka med 30 % över en 15-års-period.
- Genom att 140-vägarna utvecklas till snabba och säkra matarvägar och kollektivtrafikens stomlinjer byggs ut, krymps avstånden på Gotland.

För energiförsörjningen är målen:

- Energianvändningen på Gotland ska baseras på en hög andel från lokala förnybara energislag och bidra till näringslivets utveckling och tillväxt.

- Energiförsörjningen ska vara klimatneutral och kännetecknas av högsta möjliga effektivitet och hushållning.

För tillgängligheten på Gotland är kollektivtrafiken både en **grundläggande service** och en **utvecklingsfaktor**.

Enligt visionen ska det oavsett var man bor på Gotland – på landsbygden, i tätort eller i Visby, vid kusten eller i inlandet – finnas tillgång till affärer, service, kultur och upplevelser inom rimligt avstånd. Stad och land ska utvecklas utifrån sina egna styrkor och samspelet ska bidra till att den inomregionala balansen bibehålls. Några tätorter, Hemse, Slite, Burgsvik, Klintehamn, Lärbro, Fårösund, Roma och Katthammarsvik bör utvecklas som serviceorter för att förstärka **landsbygden**. Serviceorterna kan graderas i olika nivåer där centralorten Visby med all tänkbar service ligger i nivå 1. Hemse och Slite i nivå 2 och övriga i nivå 3. För att utveckla möjligheterna att bo och leva på landsbygden är goda pendlingsmöjligheter genom kollektivtrafiken en viktig servicefunktion.

Genomgående i visionens kommunikationsdelar är målet om att verka för ett långsiktigt hållbart kommunikationssystem; ekonomiskt, socialt och ekologiskt. En utveckling av kollektivtrafiken ses som en av de viktigaste faktorerna för att hela det **gotländska samhället** ska kunna **utvecklas hållbart**.

För att kollektivtrafiken ska bli ett konkurrenskraftigt **alternativ till privat bilåkande** krävs att den upplevs som prisvärd med hög turtäthet, tillgänglighet och bekvämlighet. Det krävs också en medveten satsning på säkerhet kring kollektivtrafiken, framför allt vid av- och påstigning. Skolbusstrafiken måste särskilt beaktas ur säkerhetssynpunkt.

I hög utsträckning kommer dock bilberoendet på landsbygden och i de mindre tätorterna till stor del att bestå på grund av det spridda boendemönstret. Det är en viktig miljöaspekt att beakta, vilket gör det angeläget att hitta **förnyelsebara fordonsbränslen**.

I **Visby** finns risk att biltrafiken ökar i takt med att nya handelsområden etableras utanför stadskärnan. Utbyggnad av kollektivtrafiken och vägnätet kan underlätta för gång- och cykeltrafikanter att ta sig tryggt och säkert till och från sådana områden.

Kollektivtrafiken har även en viktig funktion att fylla som **koppling till** fastlandstrafiken och vidare till **nationella och internationella kommunikationssystem**, förbindelserna till hamn och flygplats är viktiga.

3.5 Gotlands översiktsplan – Bygg Gotland

Infrastrukturplaneringen och den fysiska planeringen är viktiga delar i arbetet för att uppnå en hållbar utveckling. Gotlands översiktsplan Bygg Gotland antogs av kommunfullmäktige

2010. Översiktsplanen utgår från det regionala utvecklingsprogrammet och är ett planeringsunderlag för Gotlands framtida utveckling. Planen omfattar hela Gotland, både mark- och vattenområden.

Enligt översiktsplanen är en utbyggd kollektivtrafik en grundpelare när det gäller socialt hållbar utveckling. Kollektivtrafiken knyter samman landsbygd och tätort och underlättar transporter i människors vardag, arbete och på fritiden. Att få fler gotlänningar att välja bussen framför bilen handlar inte bara om biljettpriset utan i grunden om en beteendeförändring. Gotlands kommun kan genom en väl planerad infrastruktur underlätta till en sådan beteendeförändring.

Den **fysiska planeringen** ska medverka till att kollektivtrafiken blir ett realistiskt alternativ till enskilt bilåkande.

Det är angeläget att utveckla möjligheter att snabbt och enkelt kunna växla mellan olika trafikslag, s.k. intermodala lösningar.

Stomlinjetrafiken ska ha en enkel, rak och snabb linjesträckning som kompletteras med landsbygdstrafik för speciella behov. Där resandeantalet är lågt införs anropsstyrd trafik.

Samordning av bebyggelse- och kollektivtrafikplaneringen ska prioriteras.

Ett antal hållplatser ska årligen byggas om till säkra, trygga och tillgängliga platser för av och påstigning.

3.6 Strategi för utveckling av kollektivtrafiken på Gotland 2009 - 2012

Tekniska nämnden antog i april 2009 Strategi för utveckling av kollektivtrafiken på Gotland 2009 – 2012. Strategins syfte var att tydliggöra hur kollektivtrafiken på Gotland ska utvecklas mot målen i Gotlands regionala utvecklingsprogram, Vision Gotland 2025, och att resandet ska öka med minst 2 % per år. Resultatet av analysen kan sammanfattas i:

- En ekologiskt och miljömässigt hållbar lösning kräver att kollektivtrafiken kan locka bilister.
- En ekonomiskt långsiktigt hållbar lösning kräver att trafik med många resande prioriteras.
- Resenärer prioriterar kollektivtrafik som är relevant, enkel och snabb.
- Störst möjlighet att öka andelen kollektivtrafikresenärer och skapa trafik som överensstämmer med kundernas önskemål är att minska restiden.
- En tillgängligare kollektivtrafik genom anpassade fordon, hållplatser och information.
- Fordon som används i trafiken ska vara säkra, tillgängliga och komfortabla.

Med de utgångspunkterna uttrycks strategier och prioriteringar enligt nedan. Sedan strategin antogs har kollektivtrafiken utvecklats med de inriktningarna.

Mål	Mål	Mål	Mål
Effektivt transportsystem. Långsiktigt ekonomiskt hållbart kommunikationssystem	Säkert och tillgängligt transportsystem. Långsiktigt socialt hållbart.	Långsiktig ekologiskt hållbart kommunikationssystem.	Kollektivt resande med buss ska öka med 2 % per år.
Strategi	Strategi	Strategi	Strategi
Utbyggda stomlinjer och landsbygdslinjer.	Stomlinjer och samordning till dessa.	Attraktivt trafikutbud.	Erbjuda alternativa resmöjligheter på sträckor med stor pendling.
Prioriteringar	Prioriteringar	Prioriteringar	Prioriteringar
Linjesträckningar med stort resandeunderlag	Samordnat nät med stomlinjer, landsbygdstrafik och anropsstyrd trafik. Anpassade fordon.	Kollektivtrafik som lockar bilister. Miljökrav vid utveckling av trafiken.	Stomlinjer med god turtäthet och med restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilens restid.

Huvudinriktningen i strategin är att bygga ut **attraktiva och snabba stomlinjer** som ska knyta samman Gotlands mest tätbefolkade delar. Det ger störst möjlighet att minska restiden och kostnaden för resor. Snabb trafik kan ge fler turer och fler turer lockar fler resenärer. Genom att locka fler resenärer blir snabba stomlinjer också den bästa långsiktigt ekologiska lösningen. För den sociala hållbarheten och för tillgängligheten för funktionshindrade behöver snabba stomlinjer kompletteras med mer yttäckande linjetrafik och anropsstyrd trafik. Stomlinjer tillsammans med **anslutningsresor** med anropsstyrd trafik har enligt strategin störst möjligheter att erbjuda resenärerna en tillräckligt attraktiv kollektivtrafik. Där finns förutsättningar att ha så bra trafik att den kan locka bilister att resa kollektivt.

För ett **ökat resande** betonas i strategin behovet av **ökade resurser** för fler turer för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Landsbygdstrafik ska enligt strategin tillgodose resor till skola och arbete, samt socialt resande och sommartrafik. Anropsstyrd trafik finns tidtabellagd men körs bara på de sträckor där någon förannmält att den vill resa. Den utspridda bebyggelsen gör att det i strategin ses som lämpligt att den trafiken ökas.

Den **särskilda kollektivtrafiken**, färdtjänst och sjukresor, skulle enligt strategin i större utsträckning kunna tillgodose i den allmänna kollektivtrafiken, om denna anpassas till funktionshindrades behov. Transportsystemen ska vara **säkra och tillgängliga** för alla. Hållplatser måste fortsätta förbättras och anpassas.

Kollektivtrafiken är i hög grad beroende av de **fysiska förutsättningar** som bebyggelse och kommunikationsleder ger. Planering av bebyggelse och kollektivtrafik måste samordnas bättre om kollektivtrafiken bättre ska kunna bidra till långsiktigt hållbar regional utveckling.

Kollektivtrafiken kan bidra till målet om långsiktigt hållbar utveckling genom val av drivmedel och material och genom att påverka individers val av färdmedel. **Miljökrav** kan enligt strategin ställas vid upphandlingar. Drivmedel ska vara förnyelsebara och material ska gå att återvinna. Störst miljöeffekt vad gäller individers val av färdmedel har kollektivtrafiken om den kan locka resenärer att byta från privatbil till kollektiva resor. Enligt strategin ska, när kollektivtrafiken utvecklas, trafikens möjlighet att förändra färdmedelsvalet alltid prioriteras.

4. Mål, åtgärder och uppföljning

4.1 Övergripande mål

Kollektivtrafiken är en viktig del för regionens övergripande mål om att verka för ett långsiktigt hållbart kommunikationssystem; ekonomiskt, socialt och ekologiskt. För tillgängligheten på Gotland är kollektivtrafiken både en viktig utvecklingsfaktor och en viktig servicefråga.

De nationella målen, det regionala utvecklingsprogrammets övergripande mål om befolkningsökning, välfärd, miljö, kommunikationer och energiförsörjning, översiktsplanen, länsplanen för regional transportinfrastruktur och strategin för kollektivtrafiken 2009 – 2012 är grunden för målen, åtgärderna och måtten för uppföljning. Till detta ska läggas målen om ökat resande. Fördubblingsprojektet (avsnitt 3) har som övergripande mål att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som delmål gäller att antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006. Tekniska nämndens strategi för kollektivtrafiken 2009 – 2012 (avsnitt 3) har ett mål om ökat resande med 2 % årligen. Ett ökat resande ger bland annat positiva miljöeffekter, högre rörlighet, säkerhet och förutsättningar för förbättringar av trafiken. Med utgångspunkt från ovan formuleras målen för kollektivtrafiken som:

- ***Kollektivtrafiken ska utöka tillgängligheten och medföra miljöförbättringar.***
- ***Antalet resor inom kollektivtrafiken ska öka.***

Några begrepp är centrala: tillgänglighet samt miljö och klimat. Mål, åtgärder och mått för uppföljning för dessa tas upp nedan. Åtgärderna är huvudsakligen av övergripande långsiktig

karaktär och är i många fall gemensamma, har betydelse för varandra, d.v.s. de gynnar samtidigt tillgänglighet, miljö och klimat. De avses preciseras i det årliga trafikplanerings- och budgetarbetet. Uppföljningen avser redovisning av årlig uppdatering och utveckling över tid. De källor som används är Trafikanalys, SCB, Kollektivtrafikbarometern och Region Gotland.

Arbetet för att öka resandet inom kollektivtrafiken föreslås inriktas mot en resandeökning enligt nedan. Det förutsätter insatser av både mindre och större omfattning inom de åtgärdsområden som tas upp i avsnitten 4.2 och 4.3.

År	Ökning	Antal resor (1000-tal)
2012		1 051
2014	5 %	1 104
2015	5 %	1 159
2016	10 %	1 275
2017	10 %	1 403
2018	10 %	1 543
2019	10 %	1 697
2020	10 %	1 867

4.2 Tillgänglighet – mål, åtgärder och uppföljning

Med tillgänglighet menas här dels hur tillgänglig kollektivtrafiken är; hur användbar, enkel och säker trafiken är. Dels avses hur geografiskt tillgänglig kollektivtrafiken är; som vilka platser som nås och hur ofta. Delarna hör nära samman och ska ses i ett "hela resan perspektiv", som tillsammans ger förutsättningarna för ett väl fungerande trafiksystem.

Transportsystemet ska medverka till att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet och vara jämställt, att likvärdigt kunna svara mot mäns och kvinnors transportbehov.

Förutsättningarna för att kunna använda trafiken varierar. För att kunna öka användbarheten och tillgängligheten till kollektivtrafiken är det viktigt att se till olika gruppers behov. Det gäller t.ex. personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. En väl fungerande och användbar trafik ger förutsättningar för en ökad rörlighet och är en del i att kunna leva ett självständigt liv. Hela resekedjan är viktig, att resan är enkel att planera och genomföra. Både anpassning av fordon och trafikmiljöer är viktiga för en tillgänglig, säker och trygg resa.

Kollektivtrafiken ger förutsättningar för boende över hela Gotland genom att möjliggöra resor till arbete, service, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken knyter samman landsbygd och tätorter. Från tätorterna är det möjligt att vardagspendla. Tätast turtäthet finns mellan de största tätorterna och Visby och inom Visby.

Inom Region Gotland pågår just nu ett arbete med att utreda hur kollektivtrafiken ska kunna samordnas mer effektivt. Syftet med utredningen är att titta på hur skolskjutstrafiken och den allmänna kollektivtrafiken kan samordnas med hänsyn till utbud, linjenät, planering av

trafiken och organisation. Våren 2012 togs ett politiskt beslut om att låta allmänheten få åka med skolskjutsarna.

På Gotland är, enligt Kollektivtrafikbarometern (kvalitets- och attitydundersökning), uppfattningen låg om hur väl utbudet av kollektivtrafik överensstämmer med behovet (den s.k. relevansen) och andelen som anser att man har kunskap om utbudet är relativt högt. I den medborgarundersökning Region Gotland, tillsammans med ett 100-tal kommuner, sedan några år tillbaks låter SCB genomföra ingår frågan om hur man ser på möjligheterna att använda kollektivtrafiken för resor. Både männen och kvinnorna ger (år 2011) ett förhållandevis lågt betyg, 4,4 resp. 4,5 (högst är 10). Samtidigt är Gotland ett av de län som enligt Kollektivtrafikbarometern, ligger högst när det handlar om att se kollektivtrafikens produktfördelar jämfört med bil. Ett ökat resande med kollektivtrafiken kräver att trafiken uppfattas som attraktiv och ses som ett reellt alternativ för bilåkande. Generellt i trafikplaneringssammanhang ses minskade restider i kollektivtrafiken som den åtgärd som kan ge bäst effekter i ökat resande. Minskningar med 20 – 60 minuter ger störst effekt. Restiden inom kollektivtrafiken kan sällan konkurrera med bilens men skillnaderna får inte vara för stora om kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Mål – Kollektivtrafiken – Tillgänglighet

- ***Kollektivtrafiken ska ge goda möjligheter till enkla och smidiga vardagsresor: till arbete, utbildning, service och fritid.***
- ***Kollektivtrafiken ska bidra till ökad rörlighet. Fler ska oftare kunna använda den.***
- ***Allmänhetens och kundernas uppfattning om kollektivtrafiken som ett bra resval ska öka.***

Åtgärder

- Nuvarande inriktning med utbyggda, attraktiva och snabba **stomlinjer** på linjer med stort resandeunderlag. God turtäthet och restider som är konkurrenskraftiga gentemot bil. Samordnat nät med stomlinjer, landsbygdstrafik och anropsstyrd trafik.
- **Hela resan**, åtgärder som förenklar resandet, ökar tillgängligheten och förbättrar trafiksystemens olika delar som t.ex. trafikmiljöer, gång- och cykelvägar, biljettsystem, bytespunkter, växling mellan trafikslag, pendlarparkeringar för bil och cykel, resande över länsgränser.
- Krav på **anpassning** av fordon vid upphandlingar.
- **Analys och marknadsföring** för ökat resande. **Attityd- och beteendeförändringar.**
- **Samverkan**, mellan t.ex. kollektivtrafiken och skolskjutsverksamheten, den fysiska planeringen och trafikplaneringen och med Trafikverket.

- Mäns och kvinnors, flickors och pojkars, olika åldersgruppers och personer med funktionsnedsättnings, **olika användning av transportsystemen** ska ingå vid bedömning av vilka av åtgärder som avses genomföras.
- Till detta kan även läggas åtgärderna under **Miljö och klimat** som är viktiga för helheten.

Uppföljning

- Antalet resor (År 2006: 1,11 milj. resor. År 2012: 1,05 milj. resor).
- Marknadsandel kollektivtrafiken (År 2012: 9,6 %).
- Antal utbudskilometer, utförd persontrafik (År 2012: 2 535 000 kilometer).
- Mätningar av kundnöjdheten. (År 2012: Andel resenärer nöjda med senaste resan 87 %).
- Syn på möjligheten att använda kollektivtrafiken (År 2011: män 4,4, kvinnor 4,5 av 10)
- Andel tillgänglighetsanpassade fordon; låggolv, ramp/lift, rullstolsplats, audiovisuellt utrop och barnvagnsplats (År 2012: 75,7 %. Kan även redovisas uppdelat på de ingående delarna).
- Kostnader och intäkter per resa. (År 2012: 55,82 kr och 13,01 kr).
- Årlig redovisning av genomförda anpassningar hållplatser, trafikmiljöer.

4.3 Miljö och klimat - mål, åtgärder och uppföljning

Enligt kollektivtrafiklagen ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet redovisa åtgärder för att skydda miljön. Även om kollektivtrafik generellt innebär en mindre miljöbelastning än privatbilism ses det som angeläget att även kollektivtrafiken planeras och utformas så att den successivt minskar sin klimat- och miljöbelastning. Sverige har som mål att minska de klimatpåverkande utsläppen med 40 procent till 2020 och transportsektorn står för drygt 30 procent av de svenska utsläppen. I de transportpolitiska målen ligger en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och år 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. För att uppnå klimat- och miljömålen krävs en omställning också av kollektivtrafiken.

Förslag till energiplan för Region Gotland

Region Gotland kommer under året att behandla ett förslag till energiplan Energi 2020, som varit utsänt på remiss. Energiplanen grundas på det regionala utvecklingsprogrammets mål om att energianvändningen på Gotland ska ställas om och bidra till social, ekonomisk och miljömässig hållbar utveckling av hela Gotland. Energiplanens tidshorisont är till år 2020 och är vald med hänsyn till EU:s 20-20-20-mål för förnybar energi, utsläpp av klimatgaser och effektiv energianvändning. EU har enats om att fram till år 2020 ska utsläppen av växthusga-

ser minska med 20 %, energiförbrukningen ska sänkas med 20 % och andelen förnybar energi inom all energikonsumtion ska höjas med 20 %. I förslaget till energiplan finns en särskild biogasstrategi, med målet att nå 100 Gwh biogas till fordon år 2020 och på sikt 300 Gwh gas (motsvarar ungefär den årliga bensinförbrukningen på Gotland).

I energiplanen ingår kollektivtrafiken. Målet är att kollektivtrafiken på Gotland till 100 % drivs av förnybar energi år 2020. Samhällsbetalda resor och upphandlade transporter som t.ex. färdtjänst och avfallsinsamling ska i huvudsak ske med fordon som drivs med förnybara drivmedel. Energistrategin till år 2020 är inom transportdelen att:

Stödja analys, utveckling och införande av den teknik som behövs för övergången till hållbara transporter, såväl i utvecklingen av egna verksamheter som för hela Gotland:

- Genom att arbeta med energieffektiv logistik för godstransporter och personbefordran.
- Genom att aktivt verka för introduktion av biogas och elfordon i transportsystemet.
- Genom att i egna och upphandlade verksamheter vara pådrivande för att introducera nya lösningar som ger minskat el- och bränslebehov för transporter och kommunikation.

Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken på Gotland är en viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. Trafiken måste minska sina utsläpp. Fordon som drivs med förnybara drivmedel måste öka. Även en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken skulle ge positiva miljöeffekter. Viktigt är här också en starkare koppling mellan den fysiska planeringen och kollektivtrafikplaneringen. Samtidigt är Gotland ett län med mycket spritt boende, en struktur som i många fall även fortsatt gör bilresande nödvändigt. Förnybar energi är nödvändig även för denna sektor.

Kollektivtrafiken har en viktig fördelningspolitisk roll. Ungdomar, personer utan inkomst, personer utan bil, boende i flerfamiljshus, hushåll med minst tre personer använder kollektivtrafiken i högre grad än andra. För dem finns ofta inte heller något alternativ. Därför är en bra kollektivtrafik särskilt viktig för dessa grupper.

Region Gotland är öns största arbetsgivare. En undersökning har gjorts över de anställdas pendlings- och tjänsteresor. Den visar bl.a. att drygt 80 % av de anställda arbetspendlar med bil och 7 % med kollektiva färdmedel. Drygt hälften av medarbetarna anser att regionen ska arbeta för att minska utsläppen från arbetspendling.

Mål - Kollektivtrafiken - Miljö och klimat

- ***De klimatpåverkande utsläppen inom kollektivtrafiken ska minska.***

- **Kollektivtrafiken ska drivas till 100 % med förnybar energi år 2020.**
- **Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka, fler resenärer ska välja kollektivtrafik istället för bil.**

Åtgärder

- **Miljökrav** på drivmedel och material i upphandlingarna.
- **Information för ökad kunskap** om kollektivtrafiken som alternativ, attitydförändringar. **Marknadsföring** där mest/bäst effekt kan väntas.
- Utveckla **bytespunkter** som underlättar anslutning till kollektivtrafiken.
- Undersök förutsättningarna för att stimulera till ökad användning av kollektivtrafiken i regionens **resepolicy**.
- Till detta kan även läggas åtgärderna under **Tillgänglighet** som är viktiga för helheten.

Uppföljning

- Koldioxidutsläpp, vägtransporter.
- Andel förnybara drivmedel, kollektivtrafiken (År 2012: 23 %).
- Andel av antal fordon med förnybara drivmedel (År 2012: 15 % av antalet bussar tankar 100 % förnybart, resten tankar 5 % förnybara drivmedel).
- Andel av antal resor med förnybara drivmedel (År 2012: 30 % av antalet resor sker med förnybara drivmedel - alla i stadstrafiken + 5 % i landsbygdstrafiken).
- Andel av antal utbudskilometer på förnybara drivmedel (År 2012: 15 % av antalet utbudskilometer körs på förnybara drivmedel, alla i stadstrafiken + 5 % i landsbygdstrafiken).
- Antal resor (År 2006: 1,11 milj. resor. År 2012: 1 051 000 resor).
- Marknadsandel kollektivtrafiken (År 2012: 9,6 %).

4.4 Sammanställning mål

Övergripande mål för kollektivtrafiken

- Kollektivtrafiken ska utöka tillgängligheten och medföra miljöförbättringar.
- Antalet resor inom kollektivtrafiken ska öka.

Mål - Kollektivtrafiken - Tillgänglighet

- Kollektivtrafiken ska ge goda möjligheter till enkla och smidiga vardagsresor, till arbete, utbildning, service och fritid.
- Kollektivtrafiken ska bidra till ökad rörlighet. Fler ska oftare kunna använda den.

- Allmänhetens och kundernas uppfattning om kollektivtrafiken som ett bra resval ska öka.

Mål - Kollektivtrafiken - Miljö och klimat

- De klimatpåverkande utsläppen inom kollektivtrafiken ska minska.
- Kollektivtrafiken ska drivas till 100 % med förnybar energi år 2020.
- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka, fler resenärer ska välja kollektivtrafik istället för bil.

5. Genomförande

Uppdatering, revidering och uppföljning

Enligt lagen om kollektivtrafik ska mål fastställas regelbundet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Vid behov ska det uppdateras.

Program som innehåller samhällsbyggnadsfrågor och infrastruktur är oftast långsiktigt inriktade, 10 – 30 år. En jämförelse kan göras med de nu aktuella länsplanerna för regional transportinfrastruktur som omfattar tiden 2014 – 2025.

Inriktningen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet föreslås till år 2020. EU:s 20-20-20-mål har 2020 som målför år, liksom också fördubblingsprojektet. Även regionens upphandling av kollektivtrafik sker i slutet av den perioden, avtalet går ut i juni 2019.

Revideringar av programmet bör genomföras en gång under varje mandatperiod.

Uppföljning av verksamhetsmåttens utveckling görs årligen i samband med verksamhetsplanering och budgetarbete, då inriktning för kommande år beslutas. I samband härmed ska även en allmän beskrivning över kollektivtrafikens utveckling redovisas.

Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Beslut om vilken trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt fattas av kollektivtrafikmyndigheten inför nya upphandlingar. Omfattningen av kommersiell trafik är svår att bedöma på sikt. Fram till nu har det funnits i väldigt liten omfattning och sannolikheten att det kan komma att förändras i någon högre utsträckning är liten. Undantag kan dock finnas under sommarperioderna, då befolkningsunderlaget ökar på Gotland. Viss sommartrafik till turistanläggningar liksom buss till flygplatsen har funnits och finns.