
Protokoll

Tekniska nämnden

21 februari 2023

Tekniska nämndens protokoll

Plats och tid	Rådhuset lokal Bornholm, 21 februari 2023, klockan 09.00–14.00
Beslutande	Mariette Nicander (M), Ordförande Tommy Gardell (S), 1 vice ordförande Ulf Gahne (C), 2 vice ordförande Marina Berg (S) Tony Johansson (S) Susanne Davidsson (S) Mårten Silvéen (M) § 38-49, 51 Bobo Writler (M) Stefan Nypelius (C) § 45-66 Eva Gahnström (C) Per Edman (V) Tomas Rådkvist (MP) Peter Oliveskog (SD) Eva Gustafsson (C), tjug ersättare § 38-44 Lars-Erik Benneck (M) § 50, 52-66
Ersättare	Alexandra Dahlberg (S) Christer Wetterlund (S) Robin Grähs (S) Ronny Öström (S) Cecilia Wiggsäter (M) Lilo Lindgren (V) § 38-43, 45-66
Övriga	Patric Ramberg, teknisk direktör Ylva Svangren, ekonomichef Marianne Ardin, nämndsekreterare Therese Bendelin, personalchef Lisa Tunegård, verksamhetsutvecklare Nathalie Ahlstedt Mantel, verksamhetsutvecklare Evelina Lindgren, kommunekolog, samhällsbyggnadsförvaltningen Jessica Svännel, landskapsarkitekt Emelie Waktel, trafikplanerare Anna Bäckstäde, Energi- o Klimatrådgivare, regionstyrelseförvaltningen

Datum för justering	2023-02-24
Paragrafer	§ 38–66
Underskrifter	Detta protokoll har justerats digitalt och saknar därför signaturer. Sekreterare Marianne Ardin Ordförande Mariette Nicander Justerare Tony Johansson

ANSLAG/BEVIS	Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.
Organ	Tekniska nämnden
Sammanträdesdag	2023-02-21
Protokollet anslås	2023-02-24
Anslaget tas ned	2023-03-20
Protokollets förvaringsplats	Teknikförvaltningen

Register

TN § 38	Förvaltningschefens information	7
TN § 39	Teknikförvaltningens beslut tagna med stöd av delegationsordningen 2023	9
TN § 40	Teknikförvaltningens verksamhetsberättelse för 2022	10
TN § 41	Tekniska nämndens kompletteringsbudget 2023	12
TN § 42	Överföring av 2022 års ekonomiska resultat för tekniska nämnden	15
TN § 43	Information om nedskrivning kundfordringar 2022	18
TN § 44	Förlängning av hyresavtal Pjäsen 11	20
TN § 45	Införande av internt pris på koldioxidutsläpp	22
TN § 46	Inriktningsbeslut framtida användning av området Visby Österby	30
TN § 47	Hållplatshandbok för Kollektivtrafiken	32
TN § 48	Information Kollektivtrafikutskottets mötesanteckningar 2023	34
TN § 49	Grönstrategi och Grönplan för Region Gotland	35
TN § 50	Motion. Underlätta för lastcyklar	39
TN § 51	Information Mobilitetspuslet	42
TN § 52	Medborgarförslag - Förbättra havsbadet vid Kallis, nödvändiga förändringar och utbyggnad till ett havsbad som anstår en stor turiststad. Skydd för stora vågor från badet till Kruttornet	43
TN § 53	Medborgarförslag - Kallbadhus Visby	46
TN § 54	Medborgarförslag - Förbättring av ljusföroreningar inom Region Gotland	48
TN § 55	Medborgarförslag - Installation av en hundrastgård i Slite	51
TN § 56	Medborgarförslag - Kollektivtrafiken Gotland - Utforma och skicka ut en enkät till alla som bor på ön för att få ihop en klok busstabell!	53
TN § 57	Medborgarförslag - Kollektivtrafiken till och från Skarphäll	55
TN § 58	Medborgarförslag - Förslag om ändring av kollektivtrafiken i Fardhem. Linje 10.	57
TN § 59	Medborgarförslag - Utöka kollektivtrafiken med fler avgångar	59
TN § 60	Medborgarförslag - Förläng cykelbanor längs Broväg fram till Kvarnen	61
TN § 61	Medborgarförslag - tillgängliggör avloppsvatten för privatpersoners bevattning genom att köra ut det till privatpersoners och föreningarnas trädgårdar och odlingar	63
TN § 62	Medborgarförslag - Övergångsställe på Artillerigatan mellan Skatteverket och A7-hallen	65

TN § 63	Medborgarförslag - Ny utfart från Pihagen till Färjeleden vid Terra Nova rondellen	67
TN § 64	Ärenden avgjorda i arbetsutskottet	69
TN § 65	Övriga ärenden	70
TN § 66	Tekniska nämndens mål 2022-2026	71

TN § 38 Förvaltningschefens information

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Sammanfattning

Verksamhet:

Park- och trafikavdelning: 4 enheter etableras 2023-04-01.

Fastighetsutvecklingsplan Abborren 9: Plan för utvecklingen för lasarettet.

Uppföljning elförbrukning: Region Gotland har minskat elförbrukningen med 8% januari 2022 jämfört med januari 2023. Teknikförvaltningen har minska med 20% samma period.

HR:

Park- och trafikavdelning.

Lönerörelsen ska vara klart i februari.

Chefscafé.

Sjukfrånvaro.

Samverkan.

Projekt:

Alléskolan

VA-ledningar Sanda Stenhuse- Västergarn inklusive pumpstationer

VA-ledningar Västergarn-Tofta inklusive pumpstationer

LSS boende Terra Nova

Tillfälliga lokaler Visby Lasarett

Akuten Visby Lasarett

Nytt kallelsesystem Visby Lasarett

Nytt badhus Visby Solberga

Badhus Hemse

Barnmorskemottagningen Korpen

Väskinde förskola

Klinthamn SÄBO

Sanering Rävhamnen

Anslutning till Visby Flygplats

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Beslutsunderlag

Presentation på sammanträde.

TN § 39 **Teknikförvaltningens beslut tagna med stöd av delegationsordningen 2023**

Ärendenummer: TN 2023/9

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Beslutsunderlag

Rapport beslut tagna med stöd av delegationsordningen januari 2023

TN § 40 Teknikförvaltningens verksamhetsberättelse för 2022

Ärendenummer: TN 2023/10
Paragraf föregående instans: TN AU § 27

Tekniska nämndens beslut

1. Informationen godkänns med ordförande Mariette Nicander (M) tilläggsyrkande: *Verksamhetsberättelsen för 2022 är mycket positivt skriven med många stora förflyttningar för långsiktig måluppfyllelse. Detta tros de utmaningar vi vet om. Förbättringarna fortsätter 2023, ett bra exempel är chattfunktionen som ska lanseras, som blir ett komplement för medborgarna att kommunicera med förvaltningen. Glädjande nog kan vi se att i verksamhetsplanen för 2023 är nästan hälften av aktiviteterna förslag som kommer från medarbetarna.*

Sammanfattning

Verksamhetsberättelsen för 2022 har upprättats i enlighet med regionstyrelsens anvisningar. Teknikförvaltningen har tillämpat god redovisningssed vid upprättandet av resultat och balansräkning.

Bedömning

Teknikförvaltningen bedömer att verksamhetsberättelsen redovisar hur verksamheten bedrivits samt att det ekonomiska resultatet är rättvisande.

Ärendet är en redovisning av hur förvaltningen har utfört sina uppdrag under året, där barn- och genusperspektivet, landsbygdsperspektivet och ekonomisk redovisning samt konsekvenser beskrivs.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg, ekonomichef Ylva Svangren, HR chef Therese Bendelin och verksamhetsutvecklare Lisa Tunegård.

Yrkanden:

Ordförande Mariette Nicander (M) yrkar på följande tillägg till beslutet:

Verksamhetsberättelsen för 2022 är mycket positivt skriven med många stora förflyttningar för långsiktig måluppfyllelse. Detta tros de utmaningar vi vet om. Förbättringarna fortsätter 2023, ett bra exempel är chattfunktionen som ska lanseras, som blir ett komplement för medborgarna att kommunicera med förvaltningen. Glädjande nog kan vi se att i verksamhetsplanen för 2023 är nästan hälften av aktiviteterna förslag som kommer från medarbetarna.

Ordförande Mariette Nicander (M) ställer proposition på sitt eget tilläggsyrkande och finner att det vinner bifall.

Arbetsutskottets beslut

Tekniska nämndens arbetsutskott godkänner verksamhetsberättelsen för 2022.

Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Beslutsunderlag

Verksamhetsberättelse för 2022 med bilagor

Tjänsteskrivelse TN 2023/10, teknikförvaltningen 2022-01-30

Skickas till

Regionstyrelsen

TN § 41 Tekniska nämndens kompletteringsbudget 2023

Ärendenummer: TN 2023/6
Paragraf föregående instans: TN AU § 28

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Sammanfattning

Oförbrukade investeringsmedel för pågående eller planerade investeringar kan, efter bedömning, föras över från 2022 till 2023. Teknikförvaltningens totala investeringsbudget för 2022 uppgick till 1 105,3 miljoner kronor inklusive exploateringsprojekt. Investeringsutgifterna uppgick 2022 till 333,0 miljoner kronor och utgifterna i exploateringsverksamheten uppgick till 14,5 miljoner kronor. Oförbrukade investeringsmedel uppgick vid årsskiftet därmed till 757,8 miljoner kronor.

Teknikförvaltningen lämnar förslag till kompletteringsbudget för 2023 om totalt 660,7 miljoner kronor varav 69,7 miljoner avser exploateringsverksamhet.

Förslaget till kompletteringsbudget omfattar de investerings- och exploateringsprojekt som inte slutförts under 2022. De flesta är i genomförandefasen men några har inte startats enligt ursprunglig tidplan på grund av miljöprövning, tillstånd, överklaganden, överprövningar med mera.

Tabellen visar behovet av kompletteringsbudget per verksamhet.

(tkr)	Budget 2022 (inkl. kompletteringsbudget)	Begärd kompletteringsbudget 2023	Grundbudget 2023	Total budget 2023
Investeringar i skattefinansierad verksamhet				
Investeringspott	6 485	0	10 000	10 000
Kollektivtrafik	2 748	0	0	0

Mark-och stadsmiljö, gator och vägar	80 268	52 856	60 000	112 856
Obligatorisk ventilationskontroll	31 915	9 951	15 000	24 951
Investeringar fastighetsägaransvar	46 635	5 434	70 000	75 434
Verksamhetsanpassningar fastigheter	45 558	9 691	0	9 691
Övriga fastighetsprojekt	12 353	2 943	8 500	11 443
Hamnverksamhet	23 841	6 440	8 000	14 440
Summa investeringar skattefinansierad verksamhet	249 803	87 315	171 500	258 815
Investeringsprojekt som drivs av projektavdelningen	380 883	313 463	0	313 463
Investeringar i avgiftsfinansierad verksamhet				
VA-verksamhet	249 760	137 133	125 000	262 133
Avfallsverksamhet	40 130	8 012	6 200	14 212
Hamnverksamhet	49 169	45 108	25 600	70 708
Summa investeringar i avgiftsfinansierad verksamhet	339 059	190 253	156 800	347 053
SUMMA investeringar TN/TKF	969 745	591 031	328 300	919 331
Exploateringsverksamhet1				

Exploateringsprojekt	63 712	37 763	3 200	40 963
Exploatering infrastrukturprojekt, gator & vägar	53 131	21 734	5 700	27 434
Exploatering infrastrukturprojekt, VA	18 669	10 199	200	10 399
SUMMA exploatering TN/MBN	135 512	69 696	9 100	78 796

1 Budget för exploateringsverksamheten finns från 2023 hos samhällsbyggnadsförvaltningen.

Bedömning

Teknikförvaltningen bedömer att kompletteringsbudgeten är upprättad enligt anvisningarna.

Barn- och genusperspektiv – Beslutet innebär konsekvenser för barn- och genusperspektivet då planerade investeringar kan fullföljas vilket betyder en fortsatt positiv utveckling för Gotland.

Landsbygdsperspektiv - Beslutet har en positiv påverkan på landsbygden då planerade investeringar över hela ön kan fullföljas.

Ekonomisk konsekvensanalys - Beslutet får ekonomiska konsekvenser eftersom investeringar innebär kapitalkostnader under en rad år framöver. Men investeringar genomförs alltid i syfte att bidra till en positiv samhällsutveckling och för att ge goda förutsättningar för medborgare, näringslivet m.fl.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av ekonomichef Ylva Svangren.

Arbetsutskottets beslut

1. Tekniska nämndens arbetsutskott beslutar att godkänna kompletteringsbudget för investeringar 2023 om 591,0 miljoner kronor.
2. Tekniska nämndens arbetsutskott beslutar att godkänna kompletteringsbudget för exploatering 2023 om 69,7 miljoner kronor.
3. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse teknikförvaltningen daterad 2022-01-29

Bilaga; Blanketter kompletteringsbudget 2023

Skickas till

Regionstyrelsen, registrator-rs@gotland.se med ärendenummer RS 2023/6

RSF avdelning ekonomi, ekonomiostyrning@gotland.se

TN § 42 Överföring av 2022 års ekonomiska resultat för tekniska nämnden

Ärendenummer: TN 2023/63
Paragraf föregående instans: TN AU § 29

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Sammanfattning

I Region Gotlands policy för ekonomistyrning regleras hur överföring av årets resultat får göras. Här framgår att huvudprincipen är att 100 procent av över- respektive underskott ska överföras till nämndens eget kapital. Nämndens eget kapital särredovisas och utgör en del av regionens eget kapital. För verksamheterna vatten och avlopp, avfall, linjehamn och kryssningskaj ska det egna kapitalet särredovisas. Vatten- och avloppsverksamhetens möjlighet att samlas överskott begränsas av lagstiftning.

Förvaltningen föreslår att överföring enligt huvudprincipen ska göras för samtliga verksamheter med undantag för avfallsverksamheten. 2022 års resultat för den avgiftsfinansierade avfallsverksamheten uppgick till -6 135 000 kronor. Det egna kapitalet för avfallsverksamheten har varit negativt sedan år 2006 och uppgår i dagsläget till -14 524 000 kronor. Förutsättningarna att uppnå ekonomiska överskott inom avfallsverksamheten de närmaste åren för att eliminera det negativa egna kapitalet är obefintliga. Verksamheten har utvecklingsbehov inom det befintliga uppdraget för att möjliggöra måluppfyllelse enligt beslutad avfallsplan. Därutöver kommer verksamhetens uppdrag att utökas när ansvaret för insamling av förpackningar övergår från förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) till kommunerna från 2024. Vissa delar av det utökade uppdraget är ofinansierat. Kostnader i dagens uppdrag täcks inte av intäkterna och förändring av utbudet kommer behövas för att uppnå ekonomisk balans. Därtill finns det stora investeringsbehov i anläggningar och maskiner. Tillkommande kapitalkostnader kan inte rymmas inom ramen för dagens avfallstaxa där möjligheterna till att höja taxan är begränsade. Prioriteringar är nödvändiga för att klara ekonomisk balans inom en godtagbar nivå för avfallstaxan. Att nollställa det egna kapitalet och inte heller överföra årets resultat skulle innebära ett förbättrat utgångsläge med mer realistiska förutsättningar att uppnå ekonomisk balans.

Tabellen nedan redovisar nämndens förslag till överföring av utfallet för 2021 till tekniska nämndens egna kapital respektive Region Gotlands egna kapital.

	Ingående balans 2022 eget kapital	Utfall 2022	Förslag överföring till TN eget kapital	Förslag överföring till RG eget kapital	Ingående balans 2023 enligt förslag
Kryssningskajverksamheten	-7 916	-332	-332	0	-8 248
Linjehamnverksamheten	15 144	1 253	1 253	0	16 397
Avfallsverksamheten	-14 524	-6 135	0	-20 659	0
VA-verksamheten	-2 081	6 496	6 496	0	4 415
TN Skattefinansierad verksamhet	-6 828	-1 054	-1 054	0	-7 882

Bedömning

Teknikförvaltningens förslag är att överföring av 2022 års resultat ska göras enligt följande:

För kryssningskajverksamheten ska 100 procent av -332 000 kronor överföras till eget kapital konto 201117.

För linjehamnverksamheten ska 100 procent av 1 253 000 kronor överföras till eget kapital konto 201113.

För VA-verksamheten ska 100 procent av 6 496 000 kronor överföras till eget kapital konto 201114.

För avfallsverksamheten ska ingen överföring göras.

För tekniska nämndens skattefinansierade verksamhet ska 100 procent av -1 054 000 kronor göras till eget kapital konto 201116.

Barn- och genusperspektiv –Beslutet påverkar inte barn- och genusperspektivet.

Landsbygdsperspektiv – Beslutet påverkar inte landsbygdsperspektivet.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av ekonomichef Ylva Svangren.

Arbetsutskottets beslut

Tekniska nämndens arbetsutskott beslutar att föreslå regionstyrelsen om överföring av 2022 års resultat till 2023 enligt följande:

1. -332 000 kronor för den affärsdrivande kryssningskajverksamheten.
2. 1 253 000 kronor för den affärsdrivande linjehamnsverksamheten
3. 6 496 000 kronor för den affärsdrivande VA-verksamheten.
4. 0 kronor för den affärsdrivande avfallsverksamheten.
5. -1 054 000 kronor för tekniska nämndens skattefinansierade verksamhet.

Tekniska nämndens arbetsutskott beslutar om att föreslå regionstyrelsen att avskrika avfallsverksamhetens ackumulerade resultat om -14 524 000 kronor.

Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse teknikförvaltningen daterad 2023-02-08

Skickas till

Registrator-rs@gotland.se
ekonomiostyrning@gotland.se
Ärendenummer RS 2022/1575

TN § 43 Information om nedskrivning kundfordringar 2022

Ärendenummer: TN 2022/3853
Paragraf föregående instans: TN AU § 30

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar godkänna informationen.

Sammanfattning

Enligt Region Gotlands riktlinje för kundfakturering, kravhantering och inkasso ska information om nedskrivna kundfordringar lämnas till nämnd i samband med bokslut.

Nedskrivning av kundfordringar bokförs löpande av handläggare när obetalda fordringar efter inkassoåtgärder övergått till långtidsbevakning. Nedskrivning betraktas som verkställighet och görs som regel efter ett år. Civilrättsligt har regionen kvar sin fordran på gäldenären (kunden) och detta bevakas av upphandlat inkassobolag.

Nedskrivning innebär att fordran tas bort från balansräkningen och att en kostnad för kundförlust redovisas i den verksamhet som är upphov till fordran. Eventuella återvunna fordringar återförs till respektive verksamhet och redovisas då som en intäkt.

Verksamhet	Antal fakturor	Nedskrivet belopp (kr)
Parkeringsbevakning	20	20 394
Kundtjänst	1	10 980
Gräv tillstånd	1	10 930
Fastighetsförvaltning	13	52 333
Hamn	2	3 476
Kollektivtrafik	3	21 944
Vatten och avlopp	1	235 621
Avfall	1	44 247

Verksamhet	Antal fakturor	Nedskrivet belopp (kr)
Hjälpmedelscentral	96	24 719
TOTALT	138	424 645

I nedskrivna fordringar ingår konstaterad kundförlust till följd av att kunder avlidit, 11 814 kronor.

Bedömning

Teknikförvaltningen bedömer att tekniska nämnden har fått fullgod information om nedskrivning av kundfordringar 2022.

Ekonomisk konsekvens – nedskrivna kundfordringar innebär att intäkterna minskar och därmed påverkar förvaltningens ekonomi negativt. God redovisningssed säger att en försiktighetsprincip ska tillämpas och att fordringar på balansräkningen ska värderas enligt denna princip.

Nedskrivning av kundfordringar bedöms inte få påtagliga konsekvenser för övriga perspektiv.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av ekonomichef Ylva Svangren.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar godkänna informationen.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse teknikförvaltningen daterad 2023-01-27

TN § 44 Förlängning av hyresavtal Pjäsen 11

Ärendenummer: TN 2023/263
Paragraf föregående instans: TN AU § 31

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att godkänna förlängning av hyreskontrakt under perioden 2023-11-01—2033-10-31, avseende följande adress: Lännavägen 21-43, Visby.

Sammanfattning

På Lännavägen 21-43 har Region Gotland Socialförvaltningen, SOF, verksamhet sedan 2003 i form av lägenheter och gemensamma utrymmen för LSS-boende och utrymmen för vård och omsorg samt lokal för hemtjänst i Visby. Fastighetsägare är Hemsö Gotland Fastigheter AB och Region Gotland Teknikförvaltningen, TKF hyr direkt av fastighetsägaren och hyr ut internt till SOF.

Region Gotland har den 19 oktober 2021 mottagit en uppsägning av hyresavtal för villkorsändring. TKF och SOF har haft diskussioner med fastighetsägaren och har kommit överens om att fortsätta hyra lokalerna under ytterligare 10 år.

Lokalerna på Lännavägen 21-43 är anpassade för den verksamhet som bedrivs och TKF kan inte tillgodose SOF med lokaler i egen regi. Inga verksamhetsanpassningar behöver göras innan TKF ingår ett nytt hyresavtal med fastighetsägaren.

De nya villkoren i hyresavtalet är att gränsdragningslistan ändras och fastighetsägaren tar mer ansvar för underhåll. Hyrestiden är 2023-11-01-2033-10-31 med en uppsägningstid med 24 månader och en förlängning på 5 år. Årshyran uppgår till 1 770 000 inklusive driftskostnader och el.

Fastighetsägaren har sagt upp hyresavtalet för villkorsändring. Utifrån dialogen med fastighetsägaren är följande förslag framförhandlat avseende ett nytt hyresavtal som ersätter det befintliga hyresavtalet. Det nya hyresavtalet ger Region Gotland möjlighet att fortsätta bedriva en väl inarbetad verksamhet. Hyresavtalet är väl förankrat med förvaltningen.

Hyresobjekt

Hyresobjektet omfattar 1 082 kvm i 2 hus.

Hyrestid

Hyresperiod om 10 år från 2023-11-01 till 2033-10-31.

Hyra

Grundhyran är 1 770 000 kr/år med inklusive driftskostnader och el.

För att minska byggnadernas klimatpåverkan, kommer fastighetsägaren att byta ut all belysning till LED i samtliga fastigheter.

Övriga villkor

Bashyran är anpassad till indexavtalet för oktober månad 2023. Bastalet är för närvarande okänt.

Uppsägning/förlängning av hyresavtalet: 24 månader/60 månader.

Bedömning

Teknikförvaltningens bedömning och motivering är förslaget till beslut är gynnsamt, då det inte finns lokaler i egen regi som kan erbjudas verksamheten.

Barn- och genusperspektiv - Moderna lokaler som är anpassade för att personer inom LSS-kretsen ska ha möjlighet till egen bostad med stöd av personal.

Landsbygdsperspektiv - Region Gotland, SOF, har verksamhet både i Visby och på landet.

Ekonomisk konsekvensanalys - Det nya hyresavtalet är till fördel för Region Gotland eftersom fastighetsägaren tar på sig mer ansvar för underhåll.

Teknikförvaltningen kommer upprätta internhyresavtal med förvaltningen.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Jäv:

Lili Lindgren (V) anmäler jäv och lämnar lokalen.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att godkänna förlängning av hyreskontrakt under perioden 2023-11-01—2033-10-31, avseende följande adress: Lännavägen 21-43, Visby.

Beslutsunderlag

TKF Tjänsteskrivelse 2023-01-24

Bilaga

TN § 45 Införande av internt pris på koldioxidutsläpp

Ärendenummer: TN 2023/202

Paragraf föregående instans: TN AU § 32

Tekniska nämndens beslut

1. Tekniska nämnden beslutar att införa ett internt pris på koldioxidutsläpp som följer EUs prisnivå för utsläppsrätter, 902 kr/ton för 2023.
2. Tekniska nämnden ger teknikförvaltningen i uppdrag att redovisa en utvärdering till tekniska nämnden inom ett år enligt ordförande Mariette Nicanders (M) yrkande.

Sammanfattning

På Gotland ansvarar teknikförvaltningen för många samhällsviktiga funktioner, såsom bland annat fastigheter, infrastruktur, avfallshantering och grönytor. Dessa funktioner påverkas redan idag av klimatförändringar såsom torka, skyfall eller havsnivåhöjningar. Klimatförändringarna kräver verksamhetsanpassningar vilka kommer vara mycket fördyrande för förvaltningen. Hur dyrt det blir beror på hur mycket klimatet förändras. Desto större klimatförändringar, desto dyrare för teknikförvaltningen att anpassa sina verksamheter. Därför är det i teknikförvaltningens ekonomiska intresse att så snabbt som möjligt sänka utsläppen så mycket som möjligt.

Teknikförvaltningen bedömer därför att det behövs ett nytt verktyg som syftar till att tydligare visa de långsiktiga ekonomiska konsekvenserna av miljömässiga och icke- miljömässiga beslut för förvaltningen. Att införa ett internt pris för koldioxidutsläpp är ett enkelt, effektivt och tydligt verktyg som kan användas för detta. Genom att visa på vad icke- miljömässiga beslut kostar i längden, kan ett internt pris på koldioxidutsläpp stötta verksamheterna i att prioritera. Det interna priset på koldioxidutsläpp kan exempelvis användas när förvaltningen ska väga olika inköpsalternativ mot varandra, för att förstå om det som är kortsiktigt billigast i inköpspris också är det som är billigast på långst sikt, om man också räknar in klimatet och hur det påverkas. Målet är att på så vis bidra till snabbare klimatomställning genom att möjliggöra hållbara investeringar. Detta resulterar också i att förvaltningen når de politiskt beslutade miljömålen.

Därför föreslår teknikförvaltningen att införa ett internt pris på koldioxidutsläpp som följer EUs utsläppsmarknad, vilket just nu i snitt är 902 SEK per ton.

Flera olika aktörer inom näringslivet i Sverige har använt internt pris på koldioxidutsläpp, och ett globalt pris på koldioxidutsläpp debatteras politiskt på flera nivåer. Inom svenska kommuner och regioner är dock införda pris på koldioxidutsläpp mycket ovanligt, vilket ger Region Gotland och

teknikförvaltningen en möjlighet att här gå före och vara ledande inom klimatomställningen i Sverige.

Bakgrund

Klimatförändringar påverkar människor och natur negativt. Ett förändrat klimat innebär skador som kräver att samhället anpassas för att klara exempelvis mer nederbörd, högre havsnivå, högre temperaturer eller erosion. Dessa nya väderförhållanden påverkar allt ifrån infrastruktur till fastigheter, vatten och avloppssystem och avfallshantering. För de verksamheter som teknikförvaltningen sköter är klimatförändringarna redan påtagliga, och kommer framöver att bli allt mer allvarliga enligt de prognoser som finns från bland andra SMHI. För teknikförvaltningen kommer anpassningarna till ett förändrat klimat vara mycket dyrt. Både i investeringar, och kommer också kräva mycket tid för vår personal. Arbetet med att bereda verksamheten för en framtid präglad av klimatförändringar har redan påbörjats genom att förvaltningen deltar i arbetet med Region Gotlands klimatanpassningsplan som ska tas fram under 2023.

De globala utsläppen av koldioxid innebär redan idag, men kommer framförallt framöver att innebära, en stor kostnad för samhället. Klimatförändringar skapar skador på fastigheter, viktig infrastruktur och andra samhällsbärande funktioner. Utvecklingen kommer bli påtaglig teknikförvaltningens budget, som dessutom verkar i en kustregion vilka spås vara extra utsatta. Sammanfattningsvis är och kommer klimatförändringarna vara mycket kostnadsdrivande för teknikförvaltningen. Genom att minska utsläppen, minskas också intensiteten i klimatförändringarna, och därmed också de kostnader som kommer belasta teknikförvaltningen.

Ingen är ensamt ansvarig för att säkerställa att de globala utsläppsnivåerna ska sjunka, men alla är tillsammans ansvariga för att göra sin del i att ställa om till hållbara alternativ så snabbt som möjligt. Inom Region Gotland styrs klimat och miljöarbetet av målen som är satta i Vårt Gotland 2040 och genomförandeprogrammet för klimat, miljö och energi. De satta målen är i linje med Sveriges klimatlag och EUs utsläppsmål. Målen kräver snabb och kraftfull klimatomställning av alla Region Gotlands alla verksamheter. I den nya avsiktsförklaringen som det politiska styret satt för Region Gotland för den rådande mandatperioden finns som prioritering att organisationen ska ta täten för en skyndsam energi- och klimatomställning.

Vad är intern prissättning av koldioxidutsläpp?

Ett verktyg som kan användas för att förstå den långsiktiga fördyrningen som mindre miljövänliga alternativ och beslut ger är att sätta ett internt pris för koldioxidutsläpp för teknikförvaltningen.

Intern prissättning av koldioxidutsläpp kan användas av företag eller myndigheter för att snabbare nå sina miljömål genom att omvandla utsläppen till en kostnad som mäts i pengar. Det hjälper organisationen att förstå den egentliga kostnaden av utsläppen på samhället, och stöttar i att därefter ta mer välinformerade och långsiktigt hållbara beslut. (Världsbanken, 2022)

Att prissätta koldioxidutsläpp innebär att organisationen beslutar ett pris som tas i hänsyn vid investeringsbeslut. Metoden kräver inga faktiska monetära transaktioner, utan är ett sätt för en organisation att dels förstå kostnaden av koldioxidutsläppens skadekostnader på samhället, men också för att riskbedöma kring hur investeringen kommer stå sig i framtiden, där koldioxidintensitet enligt prognoser kommer vara dyrare.

Koldioxidpris har i olika former blivit allt mer aktuellt under senaste tid. Den gotländska riksdagsledamoten Hanna Westerén (S) lämnade under december 2022 in en motion till riksdagen som föreslår riksdagen att besluta att Sverige aktivt ska jobba för införandet av ett faktiskt globalt koldioxidpris. (Riksdagen, 2022)

Finansinspektionen har rekommenderat svenska storföretag att redan nu sätta ett internt pris på koldioxidutsläpp i väntan på ett framtida internationellt och gemensamt pris. Detta för att de ska ha möjlighet att stå sig bättre i konkurrensen i en framtid där koldioxidutsläpp kommer vara dyrare. Några av de företag som har satt internt pris på koldioxidutsläpp är bland annat ABB, Boliden, H&M, Volvo Cars och SAAB. (DI, 2021) Snittpriset dem emellan ligger generellt nära EUs utsläppspris. I den nya hållbarhetsredovisningslagstiftningen som EU arbetar med spås framöver internt koldioxidpris vara ett krav som organisationer förväntas redovisa. I EUs arbete mot klimatneutralitet kommer utsläppshandeln utökas under 2023, svenskt näringsliv står bakom inrättandet av ett globalt koldioxidpris, och aktörer inom oljeindustrin har arbetat med prissättning på koldioxid i över 20 år, medan andra sektorer följer.

Inom svenska kommuner och regioner är införda pris på koldioxid mycket ovanligt, vilket ger Region Gotland och teknikförvaltningen en möjlighet att gå före och vara ledande inom klimatomställningen i Sverige. Genom att införa och löpande utvärdera resultatet av ett internt pris på koldioxidutsläpp för en kommun och region kan Region Gotland kartlägga olika hinder, möjligheter och skapa förståelse internt och externt kring hur en offentlig aktör kan arbeta på nya och innovativa sätt för att nå klimatmålen i betydligt snabbare takt.

Vad kostar koldioxidutsläpp per ton?

Prissättningen av koldioxid har nått rekordnivåer under det senaste året och fler och fler utsläpp täcks av någon form av prissättning internationellt. De höjda priserna har drivits på av politiska beslut på den globala arenan som svar på den eskalerande klimatkrisen, ökad spekulation i kombination med de

ökande energipriserna. Samtidigt visar analyser på att priserna fortfarande ligger för lågt för att nå de utsläppsminskningar som behövs enligt Parisavtalet. (State and Trends of Carbon Pricing, 2022)

Prissättning av koldioxidutsläpp nämns inte i Parisavtalet specifikt, men har identifierats av flera länder som ett viktigt verktyg för att snabbt minska utsläppen för att nå sina internationella åtaganden. Sverige inrättade tidigt en skatt på koldioxid 1991, och EU implementerade sitt handelssystem med utsläppsrätter, den så kallade ”Cap and Trade”, 2005.

Koldioxidutsläpp inom Cap and Trade blir allt dyrare över tid. Att priserna ökar är inte konstigt då priserna är marknadsbundna, och företagen konkurrerar om att handla samma utsläppsrätter samtidigt som dessa blir färre över tid för att skapa den förändring som EU önskar se - då målet är 55 % mindre utsläpp till 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Enligt pensionsbolaget Alectas beräkningar kommer priset på koldioxid stiga till ungefär 230 euro per ton 2040 i enlighet med klimatmålet om att hålla temperaturökningen inom 2 grader. (Alecta, 2022).

Under 2022 var det genomsnittliga priset (räknat från priset den första varje månad, avrundat till heltal) 81 Euro per ton Co₂, vilket konverteras till 902 SEK per ton Co₂. (Statista, 2022)

Varför ska Teknikförvaltningen sätta ett pris på koldioxid och hur kan det användas?

Inom teknikförvaltningen finns de verksamheter som har allra störst miljö- och klimatpåverkan inom Region Gotland. För att förvaltningen ska ha möjlighet att nå de beslutade miljömålen som finns beskrivna i både Vårt Gotland 2040, Genomförandeprogrammet för miljö, klimat och energi, Regionfullmäktiges prioriteringar i den nya styrmodellen samt Tekniska nämndens egna mål i verksamhetsplanen, måste miljövänliga investeringar göras. Alternativ som är mer miljövänliga och vars användande innebär lägre utsläpp för Region Gotland innebär inte sällan en högre kostnad i inköp. Den ökade kostnaden måste förstås i ljuset av värdet som motsvarande utsläppsminskningar ger. Både till måluppfyllnaden av de miljömål som Region Gotland har beslutat och den framtida kostnaden för skador på samhällsinfrastrukturen. I det kan en beräkningsmodell för koldioxidkostnader stötta tjänstepersoner och politik till att fatta bättre och mer långsiktiga beslut, samtidigt som Region Gotland accelererar takten i omställningsarbetet.

Exempel på hur ett internt pris på koldioxid kan användas av teknikförvaltningen. I ett fiktivt case då en verksamhet ska köpa en maskin görs följande beräkning:

<i>Typ av maskin och utsläpp</i>	<i>Inköpspris för själva maskinen</i>	<i>Driftskostnader per år</i>	<i>Pris för koldioxidutsläpp per år (internt CO2 pris 1 krona/kg)</i>	<i>Total kostnad för CO2 per år</i>	<i>Total kostnad för maskinen på 10 år - inköp, driftskostnader, 5 % ränta och utsläppskostnader</i>
<i>Drivs av fossila bränslen - 100 kg utsläpp per år</i>	<i>100 kr</i>	<i>50 kronor</i>	<i>100 kr</i>	<i>100 kr</i>	<i>1 650 kr</i>
<i>Fossilfri - 0 kg utsläpp per år</i>	<i>300 kr</i>	<i>100 kronor</i>	<i>0 kr</i>	<i>0 kr</i>	<i>1 450 kr</i>

Genom beräkningen stöttas förvaltningen att förstå den egentliga kostnaden av koldioxidutsläppen, och stöttas att välja det fossilfria alternativet trots att det är betydligt dyrare i både inköpspris och driftskostnader. Ekonomistyrningen kräver att vi som organisation ska välja det billigaste alternativet. Genom intern prissättning av koldioxidutsläpp kan vi utveckla ekonomistyrningen så att den är långsiktig, hållbar och leder oss mot våra mål.

Referenser:

Alecta, 2022: <https://alecta.se/koldioxidpris>

Di, 2021: <https://www.di.se/hallbart-naringsliv/borsjattarna-som-tar-utslappskostnaden/>

Riksdagen, 2022: https://riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/globalt-koldioxidpris_HA02157

State and trends on carbon pricing, 2022: <https://climatefocus.com/publications/state-and-trends-carbon-pricing-2022>

Statista, 2022: <https://www.statista.com/statistics/1322214/carbon-prices-european-union-emission-trading-scheme/>

Världsbanken 2022: <https://carbonpricingdashboard.worldbank.org/what-carbon-pricing>

Bedömning

I ett kommande internt hållbarhetsprogram för Region Gotland som ska tas fram på regionstyrelseförvaltningen har teknikförvaltningen föreslagit att organisationen som helhet ska arbeta med värdering av hållbarhetsinsatser. Detta har tagits med i det projektdirektiv som arbetats fram. Projektet kommer påbörjas senare under 2023. I samma projektdirektiv fastslås också att *"Insatser och förbättringar som går att genomföra innan ett hållbarhetsprogram är framtaget ska inte vänta."*

Teknikförvaltningen bedömer att för att nå de politiskt uppsatta miljömålen för Region Gotland som helhet, leva upp till de prioriteringar som satts i de styrande partiernas avsiktsförklaring och de mål som tekniska nämnden satt i för utsläppsminskningar för 2023, behövs en snabbare process på förvaltningen för att förstå de långsiktiga ekonomiska konsekvenserna av miljömässiga beslut. Denna förståelse stöttar förvaltningen i att fatta beslut som linjerar med långsiktig ekonomisk rationalitet, och omsätter miljömål- och strategier till verkstad. Intern prissättning av koldioxidutsläpp är ett enkelt, effektivt och tydligt verktyg som leder till detta.

I ett senare skede kan resten av Region Gotland gynnas av att teknikförvaltningen gått före och testat ett beräkningsverktyg för kostnaderna av koldioxidutsläpp. Om Region Gotland som helhet kommer fram till en annan modell kan teknikförvaltningen revidera sin modell för att vara en del i helheten. Bedömningen är dock att Teknikförvaltningens verksamheter är så pass miljöbelastande så att det inte är ansvarsfullt att vänta in ett eventuellt förslag från regionstyrelseförvaltningen. I ljuset av detta föreslås att tekniska nämnden beslutar att införa ett internt pris på koldioxidutsläpp som följer EUs prisnivå för utsläppsrätter.

Att följa EUs prisnivå från utsläppshandeln har flera fördelar. Dels är priset marknadsbundet och därmed fluktuerande, vilket ger en löpande indikation på samhällsutveckling och kostnadsutveckling över tid. Dels är EU en stabil aktör på den internationella arenan och den största utsläppsmarknaden i världen, som också Sverige är knuten till. Att välja ett annat pris, såsom senaste

forskningens indikerade pris, Trafikverkets nya ASEK som syftar till transportsektorns utsläppspris, eller ett snitt av de priser som näringslivets aktörer använder riskerar att bli missvisande över tid då utveckling påverkar priset, och även kan upplevas som godtyckligt i valet. Vårt förslag är att vårt interna pris för koldioxidutsläpp räknas ut efter ett årssnitt av föregående års priser inom EUs utsläppshandel, och att teknikförvaltningen implementerar priset i verksamheterna under kommande år, för utvärdering och lärande under 2024.

Barn- och genusperspektiv: Klimatomställningen görs för framtida generationers möjlighet att tryggt och hållbart leva på och av planeten. Utan snabb klimatomställning är deras framtid, hälsa och möjligheter allvarligt hotade. Att snabbt sänka utsläpp är en oerhört viktig fråga för barn och unga, idag och imorgon.

Landsbygdsperspektiv: Många av öns geografiskt spridda företagare, utvecklingsbolag och lokala organisationer har ett mycket utvecklat miljötänk, och har aktivt ställt om sina verksamheter för att släppa ut mindre. Klimatsmarta val och lösningar är en viktig fråga för en långsiktigt hållbar och attraktiv landsbygd, och externa aktörer runt om på ön som verkar inom landsbygdsfrågor efterfrågar en mer ambitiös hållbarhetsagenda från Region Gotland. Införandet av ett internt koldioxidpris påverkar inte teknikförvaltningens skyldighet eller möjlighet att verka över hela Gotland.

Ekonomisk konsekvensanalys: Genom att förstå kostnaden för utsläpp som kommer belasta samhället och teknikförvaltningens verksamhet har vi möjligheten att genom ett internt koldioxidpris agera långsiktigt ekonomiskt rationellt genom att välja de kortsiktigt dyrare miljövänliga alternativen.

Miljö och klimat: Sänkta utsläpp är avgörande för teknikförvaltningens och Region Gotlands resultat i relation till de politiskt satta ambitionerna och målen inom miljö- och klimatområdet, minska skadorna på samhället och säkerställa en god framtid på vår planet. För att kunna göra de investeringar och prioriteringar som behövs för att lyckas, krävs verktyg som främjar en långsiktighet i ekonomistyrningen och hållbara val. Införandet av ett internt pris på koldioxidutsläpp är ett enkelt och effektivt verktyg för att hjälpa oss i detta viktiga arbete.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av verksamhetutvecklare Nathalie Ahlstedt Mantel.

Yrkanden:

Ordförande Mariette Nicander (M) yrkade på att teknikförvaltningen får i uppdrag att redovisa en utvärdering till tekniska nämnden inom ett år.

Ordförande Mariette Nicander (M) ställer proposition på sitt yrkande och finner att det vinner bifall.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämndens arbetsutskott överlämnar ärendet till tekniska nämnden utan eget yttrande.

Beslutsunderlag

TKF Tjänsteskrivelse 2023-02-14
Presentation på sammanträde

TN § 46 Inriktningsbeslut framtida användning av området Visby Österby

Ärendenummer: TN 2022/4186

Paragraf föregående instans: TN AU § 33

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden förslås godkänna inriktningsbeslut på framtida markanvändning på Visby deponi.

1. Delområde A, B, C och F används till solcellspark
2. Delområde E används som väg
3. Delområde D på deponin används som upplag
4. Slänter till delområde A och B används till motorcrossbana

Sammanfattning

Visby deponi är inte avslutad och ej heller sluttäckt. Ytorna som kvarstår att behandla är A, D och E, se figur 1. För fortsatt arbete med avslutning behöver nämnden fastställa inriktningsförslag på vad deponin skall användas till efter genomförd avslutning.

Den framtida markanvändningen är ett betydelsefullt beslut inför val av tekniska lösningar för avslutning och sluttäckning, såsom: konstruktionsmaterial och tjocklekar för de olika skikten i sluttäckningen. Att rätt lösningar och material väljs är viktigt för att uppnå en skälighet mellan kostnader och förväntad miljönytta.

Framtida markanvändning på Visby deponi föreslås bli solcellspark och ytor för upplag av kompost, ÅVC material och icke förorenade massor. På ytor för upplag väljs tekniska lösningar så dimensionerad bärighet finns för tunga fordon samt upplag utan att ytorna skadas.

På slänterna från deponin i sydvästlig, västlig riktning planeras, efter att åtgärder utförts, fortsatt användning till motorcrossbana.

Utöver deponin, område A-F, finns det ytterligare ytor på fastigheten. Framtida användning av dessa ytor berörs inte i denna tjänsteskrivelse.

Bedömning

Barn- och genusperspektiv - Avfallstaxa, avfallsplan och avfallsföreskrift reglerar regionens renhållning av avfallshantering. De ska utformas enligt likställighetsprincipen och främja en långsiktigt hållbar framtid, vilket är speciellt viktigt för barnens hälsa och välmående.

Landsbygdsperspektiv – Avfallstaxa, avfallsplan och avfallsföreskrift gäller alla abonnenter, både stad och landsbygd.

Ekonomisk konsekvensanalys - Efterbehandling av deponier ska finansieras av avsättningar som gjorts under deponins drifttid. När man inte gjort avsättningar, som i Region Gotlands fall, ska kostnader för efterbehandling av gamla deponier finansieras via skattemedel, utifrån kommunallagens självkostnadsprincip och miljöbalkens reglering av nödvändiga kostnader (27 kap 5§ miljöbalken). Avsättningar har skett till täckning och efterbehandling av Visby deponi under år 2020 och 2021.

Investeringskostnaderna till framtida föreslagna verksamheter; solcellspark, crossbana och upplag, förutsätts finansieras av respektive verksamhetsutövare.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden förslås godkänna inriktningsbeslut på framtida markanvändning på Visby deponi.

1. Delområde A, B, C och F används till solcellspark
2. Delområde E används som väg
3. Delområde D på deponin används som upplag
4. Slänter till delområde A och B används till motorcrossbana
5. Meningen: *Avfallsavdelnings avsikt är i första hand att arrendera ut mark till solceller och låta en extern aktör vara elproducent med ansvar för skötsel och drift av solcellerna* stryks enligt ordförande Mariette Nicanders (M) yrkande.

Beslutsunderlag

TKF Tjänsteskrivelse 2023-02-08

TN § 47 Hållplatshandbok för Kollektivtrafiken

Ärendenummer: TN 2023/89
Paragraf föregående instans: TN AU § 34

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att godkänna förslaget till hållplatshandbok.

Sammanfattning

För närvarande saknar Region Gotland ett strategiskt dokument där man hittar stöd och vägledning gällande hållplatser inom regionens allmänna kollektivtrafik.

Hållplatshandboken används till att ge riktlinjer för utformning, trafiksäkerhet och tillgänglighetsanpassning för nya och gamla hållplatser.

Bedömning

Lokalisering av bostäder, verksamheter och service kring hållplatser ökar tillgängligheten till kollektiva resor och kan på så sätt bidra till ett mer hållbart transportsystem och en hållbar samhällsutveckling. Hållplatsers utformning och funktion spelar en stor roll för att öka attraktiviteten och tryggheten samt göra den kollektiva resan till en positiv upplevelse. Av flera skäl är det eftersträvansvärt att hållplatser utformas efter en enhetlig och given standard. Som resenär ska man känna igen sig och veta vad man har att förvänta. Det är grundläggande att platsen där man väntar upplevs som trygg och säker av alla resenärer – vana eller ovana, med eller utan funktionsnedsättning. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska emellertid fastställa vilka krav som ställs på hållplatser vad gäller funktion, tillgänglighet, utseende, drift och underhåll.

Inom Region Gotland är det respektive väghållare (kommun, stat eller vägsamfällighet) som ansvarar för drift och underhåll av hållplatser. Detta innebär att Region Gotland äger och ansvarar för att bygga samt underhålla hållplatserna inom det kommunala vägnätet.

Kostnadsbedömning för att uppfylla kraven som ställs i hållplatshandboken uppgår till ca 40 Mkr i investeringar. Varav ca 50 % kan ansökas statlig medfinansiering. Med ett ökat resande på 30 procent förväntas kostnaden också öka ytterligare med ca 5 Mkr. Detta eftersom fler hållplatser kommer att behöva ”uppgraderas” för att inrymmas inom kravställningen. Driftsbudgeten behöver ökas i samma takt med investeringen motsvarande kostnader för avskrivningar och internränta.

Dessutom bedömer teknikförvaltningen att kostnader för drift och underhåll av hållplatsutrustning ökar och att underhållet behöver förbättras genom kontinuerlig tillsyn.

Barn- och genusperspektiv –Hållplatshandboken är ett strategiskt dokument som inte påverkar detta perspektiv direkt.

Landsbygdsperspektiv – Hållplatshandboken är ett strategiskt dokument som inte påverkar detta perspektiv direkt.

Ekonomisk konsekvensanalys – Som tidigare skrivits är det totala investeringsbehovet estimerat till ca 40-45 Mkr varav ca 50 % är möjligt att ansöka statlig medfinansiering till. Till detta kommer driftskostnader i form av avskrivningar och internränta för den delen av investering som genomförs. För utgiften behöver driftsbudgeten ökas med motsvarande belopp.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att godkänna förslaget till hållplatshandbok.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Hållplatshandbok daterad 2023-01-04

Hållplatshandbok 2023-01-25

TN § 48

Information Kollektivtrafikutskottets mötesanteckningar 2023

Ärendenummer: TN 2023/440

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Beslutsunderlag

Minnesanteckningar kollektivtrafikutskott 8 februari

Minnesanteckningar kollektivtrafikutskott 25 januari

TN § 49 Grönstrategi och Grönplan för Region Gotland

Ärendenummer: TN 2022/337
Paragraf föregående instans: TN AU § 35

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden godkänner informationen.

Sammanfattning

Byggnadsnämnden beslutade 2018-11-14 (§241) att avsätta medel för framtagande av en grönstrategi och grönplan i ett förvaltningsöverskridande projekt mellan samhällsbyggnadsförvaltningen och teknikförvaltningen. Samtidigt beslutades att medel skulle avsättas för att ta fram en sociotopkartering för Visby tätort samt uppdatera och komplettera övriga tätorter. Miljö- och byggnämnden beslutade 2019-10-22 (§241) att avsätta ytterligare medel för att ta fram två nya kunskapsunderlag till grönplanen; kartläggning av ekosystemtjänster och analys av ekologiska samband.

Uppdraget har varit att ta fram ett planeringsunderlag till översiktsplanen avseende grönstrukturens värden. Underlaget skulle innehålla ställningstaganden och kunskaper för att nå nationellt beslutade miljö- och friluftslivsmål samt internationella åtaganden. Syftet med uppdraget har också varit att underlaget ska kunna användas som stöd i prioritering och verksamhetsplanering i förvaltning av Region Gotlands mark. Underlaget bidrar till en större helhetsbild av landskapet och en större detaljkunskap om grönstrukturen i tätorterna. I och med detta skapas bättre förutsättningar för hållbar fysisk planering på hela Gotland och en hållbar förvaltning av Region Gotlands mark.

Grönplanen har varit ute på samråd under tiden 25 januari-25 april 2022. Samrådsyttrandena har föranlett ett antal ändringar av och tillägg till grönplanen som redovisas i samrådsredogörelsen. En bilaga om Gotlands naturtyper samt en bilaga med åtgärder har tillkommit. Övriga bilagor har inte ändrats efter samrådet. Samrådsredogörelse för grönplanen och förslag till antagandehandling för grönplanen (inklusive bilagor till dessa) finns bilagt tjänsteskrivelsen. Innan antagande kommer grönplanen att överföras till sin kommunikationsyta online (<https://arcg.is/1P5XPP>).

Bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningen och Teknikförvaltningen delger tekniska nämnden om processen och resultatet av arbetet med Grönplan för Gotland. Den 9 februari 2023 fattas beslut i Miljö- och byggnämnden avseende om att grönplanen kan gå vidare för behandling i regionstyrelsen och antagande av regionfullmäktige.

Byggnadsnämnden beslutade 2018-11-14 (§241) att avsätta medel för framtagande av en grönstrategi och grönplan i ett förvaltningsöverskridande projekt mellan samhällsbyggnadsförvaltningen och teknikförvaltningen. Samtidigt beslutades att medel skulle avsättas för att ta fram en sociotopkartering för Visby tätort samt uppdatera och komplettera övriga tätorter. Miljö- och byggnämnden beslutade 2019-10-22 (§241) att avsätta ytterligare medel för att ta fram två nya kunskapsunderlag till grönplanen; kartläggning av ekosystemtjänster och analys av ekologiska samband. Dessa fick också 50 procents finansiering genom LONA-bidrag (statligt stöd för naturvårdsprojekt).

Uppdraget har varit att ta fram ett planeringsunderlag till översiktsplanen avseende grönstrukturens värden. Underlaget skulle innehålla ställningstaganden och kunskaper för att nå nationellt beslutade miljö- och friluftslivsmål samt internationella åtaganden. Syftet med uppdraget har också varit att underlaget ska kunna användas som stöd i prioritering och verksamhetsplanering i förvaltning av Region Gotlands mark. Underlaget bidrar till en större helhetsbild av landskapet och en större detaljkunskap om grönstrukturen i tätorterna. I och med detta skapas bättre förutsättningar för hållbar fysisk planering på hela Gotland och en hållbar förvaltning av Region Gotlands mark.

Grönplanens huvudsakliga syfte är att belysa och redovisa grönstrukturens värden och funktioner. Vision, mål, strategier och planeringsriktlinjer är vägledande för hur Region Gotland arbetar inom samhällsbyggnadsprocessen, där allt från planering, design, byggande, förvaltning med mera ingår. Likt översiktsplanen är grönplanen inte ett juridiskt bindande dokument. Grönplanen väger inte de gröna värdena mot andra samhällsintressen utan det sker i översiktsplan och detaljplanering. En annan del i syftet är att Region Gotland går före och visar vägen i utveckling och förvaltning av sin egen mark på sätt så att ekosystemtjänster värnas och biologisk mångfald gynnas.

Grönstruktur i städer och tätorter är, liksom bebyggelsestruktur och trafikstruktur, en överordnad struktur som består av ett nätverk av små och stora grönområden av olika karaktär och funktion. Begreppet innefattar alla aspekter av gröna och blå värden; friluftsliv, naturvård, biologisk mångfald, kulturarv, landskapsbild med mera. En rik grönstruktur innehåller många funktioner, exempelvis spridningskorridorer för djur och växter, klimatanpassning, estetiska värden, ger renare luft och bidrar även till bättre hälsa för alla medborgare. Blåstrukturen och vattenfrågor är starkt kopplade till grönstrukturens funktioner och avhandlas ofta när grönstrukturens mångfunktionalitet diskuteras. Det är viktigt att grönstrukturen, som på många sätt bidrar till vår välfärd, är tillgänglig, nåbar och av god kvalitet.

Fyra mål och tolv strategier ska hjälpa Region Gotland i arbetet med att uppfylla visionen och bibehålla och utveckla en ändamålsenlig

grönstruktur. Grönplanen gäller fram till 2040, sedan får ett nytt beslut om aktualisering tas. Planeringsriktlinjer tillsammans med åtgärder talar om vad som ska göras för att nå måluppfyllelse. Bilagan med åtgärder beskriver kortfattat vilka åtgärder som bör ske inom tre respektive fem och tio år och vilka åtgärder som bör ske löpande inom Region Gotlands ordinarie arbete. Det framgår också efter respektive åtgärd vilka förvaltningar som är ansvariga för att genomföra åtgärden. Planeringsriktlinjerna berör det löpande arbetet inom Region Gotland medan åtgärderna är egna projekt med organisation och budget där medel får äskas i budgetprocessen. Att Grönplanen har antagits medför inte automatiskt att alla åtgärder kommer att genomföras, utan prioriteringar görs löpande utifrån de resurser som finns tillgängliga.

Grönplanens frågor regleras i många fall av befintlig lagstiftning. Det finns också internationella, nationella och regionala mål och ambitioner som planen kopplar an till. Grönplanen visar hur Region Gotland möter lagkraven och hur vi kan göra för att uppnå de övergripande mål som redan finns. Mål 1, 2 och 3 i grönplanen kan framförallt kopplas till den regionala utvecklingsstrategins effektmål 2 En trygg och attraktiv livsmiljö med goda uppväxtvillkor, effektmål 9 Säkrad biologisk mångfald och delvis också effektmål 5 Ett klimatneutralt Gotland. Mål 4 kan framförallt kopplas till effektmål 3 God beredskap och god förmåga att hantera samhällsstörningar.

Grönplanen har varit ute på samråd tillsammans med översiktsplanen under tiden 25 januari-25 april 2022. Hur samrådet bedrivits beskrivs i samrådsredogörelsen. Samrådsyttrandena har föranlett ett antal ändringar av och tillägg till grönplanen som även de redovisas i samrådsredogörelsen. En bilaga om Gotlands naturtyper samt en bilaga med åtgärder har tillkommit till grönplanen. Syftet med den förstnämnda bilagan är att tydliggöra vilka värdefulla naturmiljöer som finns på Gotland och vilka av dem som Gotland har ett särskilt ansvar att bevara. Naturtyperna beskrivs i text i bilagan och på webbplatsen kommer det även finnas bilder. Bilagan beskriver även hotfaktorer som kan påverka naturtyperna negativt och riktlinjer för naturtypernas bevarande. Övriga bilagor till grönplanen (sociotopkartering, ekosystemtjänstkartering och analys av ekologiska samband) har inte ändrats efter samrådet.

Samrådsredogörelse för grönplanen och förslag till antagandehandling för grönplanen (inklusive bilagor till dessa) finns bilagt tjänsteskrivelsen. Innan antagande kommer grönplanen att överföras till sin kommunikationsyta online (<https://arcg.is/1P5XPP>).

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av regioneolog Evelina Lindgren och landskapsarkitekt Jessica Svännel.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden godkänner informationen.

Protokollsanteckning:

Centerpartiet anser att Grönplanen skall fungera som ett kunskapsunderlag, inte som ett styrdokument.

Vi invänder mot att grönplanen avviker mot mål i Regionala utvecklingsstrategin (RUS). I RUS är målet en "säkrad biologisk mångfald" vilket vi anser ska användas även i grönplanen och inte som det nu står "ökad biologisk mångfald".

Vi invänder också mot att använda naturvårdsverkets, d.v.s. förindustriell nivå på biologisk mångfald, som referensperiod.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2023-01-26

Presentation på sammanträde

Grönplan för Gotland Antagandehandling 2023-01-12

Bilaga 1 Grönplanens åtgärder 1.0 2023-01-12

Bilaga Gotlands naturtyper 2023-01-12

Samrådsredogörelse Grönplan för Gotland 2023-01-12

Bilaga till samrådsredogörelse Samrådssynpunkter 2023-01-12

Ekosystemtjänstkartering 2021-04-09

Ekologiska samband 2021-02-16

Sociotopkartering Fårösund, Lärbro, Slite, Visby, Roma, Klintehamn, Hemse och Burgsvik 2021-06-02

TN § 50 Motion. Underlätta för lastcyklar

Ärendenummer: TN 2020/2735
Paragraf föregående instans: TN AU § 36

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå motionens yrkande om att ”Trafik med lastbilar begränsas i Visby innerstad till en kortare tid per dygn” och beslutar samtidigt att yrkandet om att ”I samråd med intresserade transportörer gå igenom vilka förändringar som behöver göras för att underlätta cykeltransporter när det gäller gångbanor, cykelbanor och var man får och inte får cykla i Visby” anses besvarat.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har i en motion yrkat att; ”Trafik med lastbilar begränsas i Visby innerstad till en kortare tid per dygn” och ”att i samråd med intresserade transportörer gå igenom vilka förändringar som behöver göras för att underlätta cykeltransporter när det gäller gångbanor, cykelbanor och var man får och inte får cykla i Visby.” Man anser att Visby innerstad är trång och inte byggt för transporter med lastbil och att det därför skulle vara lämpligt att i stället sköta leveranserna till innerstan med hjälp av el-assisterade lastcyklar. Motivationen skulle vara att man med lastcykel kan korta ner och effektivisera sina rutter genom att man kan köra på ställen där lastbilar inte kan eller får framföras. För att göra fördelen för cykeltransporter extra stor bör man göra en översyn över var man idag får cykla i Visby för att kanske öppna upp en del ställen där det nu bara är tillåtet med gångtrafik. Man kan också underlätta genom att låta cyklar färdas mot enkelriktning.

Enligt TN 262 § beslutades att ärendet återremitteras med uppdrag till teknikförvaltningen att föra dialog med näringslivet för att utröna om förutsättningar finns för att minska lastbilstrafiken i Visby innerstad samt klarställa vilka dessa är.

Bedömning

I tjänsteskrivelse från 3 november 2020 beskrivs hur rådande trafikregler påverkar möjligheterna att cykla i Visbys innerstad. Det konstateras att det är få ställen i innerstaden där cykel inte får framföras. I de fall det råder förbud mot fordonstrafik beror det oftast på att det är mycket smalt, stor höjdskillnad eller att det finns trappor.

En översyn av de enkelriktningar som finns i innerstaden har genomförts vilket fått till följd att ett antal enkelriktningar nyligen har tagits bort. Syftet med att implementera dubbelriktning på gatorna är att minska mängden genomfartstrafik. Det blir i sin helhet en säkrare trafikmiljö för samtliga trafikanter då hastigheten hålls nere och färdvägen kortas. Åtgärden följer Visbys världsarvstrategi som säger att trafikmiljön ska förbättras både ur ett

miljö- och bevarandeperspektiv samt för de oskyddade trafikanterna som går, cyklar, åker moped och de barn som lever och vistats i innerstaden.

Näringslivet har hörts i frågan och yttranden har inkommit från Visby Centrum, Keges och Immenco Gotlandsgrossisten. Logistiktekniska förutsättningar tillsammans med livsmedelskrav lyfts fram som de främsta faktorerna när det kommer till transportval. Enstaka leveranser med lastcyklar skulle vara möjligt i teorin. Men att personaltillgång/kostnad påverkar genomförbarheten. Gällande vad som påverkar möjligheten att begränsa tiden för trafik i innerstaden lyfter man fram behovet hos kunderna och deras förutsättningar när det kommer till lagerhållning. Inleveranstiden till de egna lagren för att kunna erbjuda dagsfärska produkter har även det inverkan på möjligheten att göra leveranser under ett begränsat tidsintervall. Eventuella köbildningar ses som en risk om alla skulle behöva göra sina leveranser under samma tidsintervall. Att näringslivet gör sitt yttersta för att minimera antalet leveranser i innerstaden och att man tillsammans försöker styra att tunga transporter görs på morgonen framkommer av yttrandena. Fortsatta samtal kring transporter i innerstaden välkomnas.

Utifrån gällande trafikregleringar anses det inte finnas något som hindrar eller försvårar för intresserade transportörer att leverera med el-assisterade lastcyklar i innerstaden. Att göra undantag för cyklar så att man tillåter cyklar att föras mot enkelriktning finns inget lagstöd för och kan därför inte införas. Det finns enligt förvaltningens bedömning, i dagsläget ingen anledning att begränsa leveranstiden för lastbilar i innerstaden. Att mindre el-assisterade fordon så som till exempelvis lastcyklar har en roll i omställningen till fossilfrihet och transporteffektivitet betvivlar inte förvaltningen. Teknikutvecklingen och ett allt mer digitaliserat samhälle omformar utan tvivel transport- och logistiksystemet. Teknikförvaltningen behöver bevaka denna utveckling och tillsammans med de andra förvaltningarna samt näringslivet hitta lösningar som är anpassade efter Gotlands förutsättningar.

Barn- och genusperspektiv

En ökning av cyklandet och minskad biltrafik medför förbättrad trafikmiljö och trafiksäkerhet.

Landsbygdsperspektiv

Påverkar inte landsbygden.

Ekonomisk konsekvensanalys

Påverkar inte ekonomin i någon större grad.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Yrkanden:

Tomas Rådkvist (MP) yrkar bifall till båda punkterna i motionen.

Per Edman (V) instämmer i Tomas Rådkvists (MP) yrkande.

Ordförande Mariette Nicander (M) ställer proposition på arbetsutskottets förslag och Tomas Rådkvists (MP) yrkande och finner att arbetsutskottets förslag vinner bifall.

Reservation:

Tomas Rådkvist (MP) och Per Edman (V) reserverar sig mot beslutet.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå motionens yrkande om att ”Trafik med lastbilar begränsas i Visby innerstad till en kortare tid per dygn” och beslutar samtidigt att yrkandet om att ”I samråd med intresserade transportörer gå igenom vilka förändringar som behöver göras för att underlätta cykeltransporter när det gäller gångbanor, cykelbanor och var man får och inte får cykla i Visby” anses besvarat.

Beslutsunderlag

Motion Begränsa lastbilstransporter och underlätta för last cyklar i Visby 2020-06-15

Tjänsteskrivelse 2023-01-23

Inkomna yttranden från näringslivet

Skickas till

Regionstyrelsen ref RS 2020/1050

TN § 51 **Information Mobilitetspusslet**

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av trafikplanerare Emelie Waktel och Energi- o
Klimatrådgivare Anna Bäckstade.

Beslutsunderlag

Presentation på sammanträde.

TN § 52 **Medborgarförslag - Förbättra havsbadet vid Kallis, nödvändiga förändringar och utbyggnad till ett havsbad som anstår en stor turiststad. Skydd för stora vågor från badet till Kruttornet**

Ärendenummer: TN 2022/1406
Paragraf föregående instans: TN AU § 37

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren föreslår att det ska byggas enklare omklädningshytter. Stora runda stenar ska tas bort och en grekisk teater ska anläggas i trappor med stora fyrkantiga kalkstensblock för att skapa sittplatser. Ett 10-tal meter utanför bryggan i havet ska det placeras kalkstensblock för att kunna utgöra plats för aktiviteter och solbad. En vågbrytare föreslås anläggas från bryggan och ända bort till Kruttornet som skydd för muren i allt kraftigare stormar. En inre bassäng föreslås anläggas med inspiration från Hammarby sjöstad, se bilder, anlagt av gotländska kalkstensblock i en donut-formad ring med trappor för att möjliggöra bad och sol. Föreslaget en scen i mitten av den inre hamnbassängen.

Ärendet återremitterades av tekniska nämnden 2022-10-27 TN §191 med uppdrag att förvaltningen förtydligandar rörande begreppet kallbadhus, omklädningsmöjligheterna, skötseln samt förändringarna inför 2023.

Delar av medborgarförslaget genomförs i pågående projekt med att renovera Kallisbryggan. Att renovera och tillgänglighetsanpassa Kallisbryggan har varit en fråga under en längre tid, på grund av bland annat investeringsstopp under ett par år har projektet pausats under perioder. Som medborgarförslaget säger så är platsen välbesökt under hela året. Teknikförvaltningen har arbetat med att utreda de tekniska möjligheterna till att utveckla Kallisbryggan på den platsen i ett extremt utsatt läge vid vindar, vågor, kraftfulla isbildningar och påverkan från färjor. Planer har tagits fram för att utveckla Kallisbryggan till en mer tillgänglig plats. Det planeras att bryggan då ska höjas och bli säkrare för vågor och isbildningar, den planeras att bli bredare och sittplatslösningar finns med i förslaget. Lösningar för rullstolsburna och för att underlätta att komma ner i havet från bryggan finns också med i planerna. Arbetet planeras att vara klart till sommaren 2023 om inget oförutsett händer.

I dagsläget finns det inga badhytter på Region Gotlands badplatser och det finns inte några planera på att anlägga det i projektet. Det finns idag ett kallbadhus med ombytesmöjligheter. Fastighetsförvaltningsavdelningen har ett hyresavtal med NMT Management AB där de har krav på sig att hålla

omklädningsrummen öppna för allmänheten mellan midsommar och 31 augusti. Bastun är i sin tur uthyrd till ytterligare en aktör. I hyresavtalet regleras också driftsfrågan där hyrestagaren utöver driften av byggnaderna och området för Kallis också ska drifva stranden under samma period. Stranden ska skötas som en sandstrand där man bland annat håller rent och fyller på sand. Resterande del av året sköter park- och trafikavdelningen stranden. Avdelningen har även ansvar för Kallisbryggan under hela året då den inte ingår i hyresavtalet. Projektet med att renovera Kallisbryggan är planerat för att passa in i det framtagna förslaget för en framtida eventuell utveckling av inre hamnen. I det förslaget finns det liknande förslag på land som i medborgarförslaget, på bland annat sittgradänger, soldäck med mera. Medborgarförslaget har fina storslagna förslag på hur ett havsbad skulle kunna utvecklas. I dagsläget finns det inte resurser till att möta upp de idéerna och det är i vissa av förslagen inte möjligt att anlägga den typen av anläggningar i det extremt utsatta läget. Det går inte att jämföra Kallisbryggans läge med Hammarby sjöstad utifrån de påfrestningar som härskar på platsen. Teknikförvaltningen ser idag att det är stora problem med att arbeta med sten i nära kontakt med vatten då det uppstår problem med halka, vilket troligen skulle kunna påverka ett projekt byggt av kalkstensblock i kontakt med havet.

Att flytta stenar eller att bygga på vågbrytare är ett kostsamt projekt och det är rätt att det finns framtida behov av att arbeta med den frågan för att säkra upp bland annat Kruttornskanten, vilket det pågår utredningar om i ett annat projekt. Det krävs i så fall dispenser från Länsstyrelsen för att arbeta med att göra förändringar i vattnet och det finns idag inte resurser i projektet med Kallisbryggan utan projektet är begränsat till att renovera och tillgänglighetsanpassa Kallisbryggan.

Bedömning

Teknikförvaltningen bedömer att delar av förslaget kommer att genomföras i den planerade upprustningen av Kallisbryggan. Andra delar bedöms inte vara möjliga att genomföra på grund av det mycket utsatta läget eller på grund av att resurser saknas.

Barn- och genusperspektiv – De delarna i förslaget som handlar om tillgänglighetsperspektivet planeras till stora delar att genomföras i renoveringen av Kallisbryggan. Det gynnar också att det blir enklare att komma i vattnet och att använda bryggan på flera sätt för alla.

Landsbygdsperspektiv – förslaget handlar om en plats i Visby och berör därmed inte landsbygden. Platsen blir bättre för behov av tillgänglighet för alla.

Ekonomisk konsekvensanalys – Tillgänglighetsprojektet är planerat i befintlig investering för utveckling för badplatser. Övriga förslag finns det inte investeringsmedel för att genomföra utan skulle då bli en egen investering att äska medel för.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-02-13

Tjänsteskrivelse 2023-01-24

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 53 Medborgarförslag - Kallbadhus Visby

Ärendenummer: TN 2022/2517

Paragraf föregående instans: TN AU § 38

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit med förslag:

”Jag saknar ett riktigt kallbadhus här i Visby. Intresset för bad är växande, och eftersom Visby ligger precis vid havet är det synd det inte finns bättre möjlighet till bad. Det bästa kallbadhuset närmast Visby är i nuläget den nyrenoverade Klintehamn bastu. Helt konkret: -Renovera kallbadhuset, ev flytta det, gärna med möjlighet till avskärmat (naken)bad(Ribersborg i Malmö är bra exempel) -under tiden, säkra bryggan i Visby mot halkolyckor, det utgör en stor fara i nuläget -bättre möjlighet för ombyte utombus(svinkallt på vintern att stå och byta om vid den där krokställningen med väldig begränsat plats. Jag tror turismen skulle gynnas av ett bra kallbadhus, avsluta en dags strosande i stan med en härlig bastu/ spa-upplevelse vid vattnet med utsikt till solnedgång. -bela västkusten i Sverige har fina kallbad, Visby borde också ha ett.”

Bedömning

Det nuvarande kallbadhuset ”Kallis” är i dagsläget uthyrt till en extern hyresgäst och nyttjas inte längre som badhus. I dagsläget finns inga konkreta planer på att göra någon förändring i den verksamheten. Gällande renovering så arbetar vi med att uppdatera vår underhållsplan för att se vilka kommande renoveringar och åtgärder som kan tänkas behövas i framtiden.

Bastudelen i byggnaden drivs av Visby sockenbastuförening som också är de som har hand om tidsbokning m.m.

Planen är att renovera bryggan och tills det blir aktuellt har betongen frästs för att undvika halkan.

Barn- och genusperspektiv – Att tillgänglighetsanpassa bryggan skulle vara positivt ur ett barn- och tillgänglighetsperspektiv. Att erbjuda ett allmänt omklädningskydd kan anses positivt.

Landsbygdsperspektiv – Kallis är beläget i Visby och gynnar inte landsbygden, men alla är välkomna att besöka Kallis som besöksmål.

Ekonomisk konsekvensanalys – Det finns i dagsläget inga planer eller resurser för att bygga ett nytt Kallbadhus eller omklädningsrum. Att renovera bryggan finns det en investering för, men kalkylen för planerad renovering är inte klar.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag datum 2022-05-26

Tjänsteskrivelse datum 2022-11-10

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 54 Medborgarförslag - Förbättring av ljusföreningar inom Region Gotland

Ärendenummer: TN 2022/3592
Paragraf föregående instans: TN AU § 39

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren skriver:

*Ljusföreningar är ett ökande problem världen över, med sitt isolerade läge, nuvarande energisituation samt låg överfallsbrottslighet finns förutsättningar för att bli en ledande region för bekämpande av ljusföreningar. De ekologiska vinsterna av minskad nattbelysning har även de belysts av forskare de senaste åren. Till exempel publicerade Sveriges Lantbruksuniversitet följande artikel
2020: <https://www.slu.se/forskning/kunskapsbank/miljoanalys/ljusforeningar/>*

Inte bara regionens belysning bör hamna i fokus, att höja medborgarnas medvetande i frågan är minst lika viktigt. Förslaget borde ligga i tiden med nuvarande energikris och förbättring av den ekologiska miljön.

Bedömning

Teknikförvaltningen anser att Regionfullmäktige skulle ha fördelat ärendet till ekostrategerna på regionstyrelseförvaltningen att besvara. Ekostrategerna har läst och godkänt denna skrivelse.

Teknikförvaltningen har tagit in synpunkter från fastighetsförvaltningsavdelningen, mark- och trafikavdelningen samt kommunekolog i sitt svar. Frågan är komplex då ljusföreningar kommer från både offentlig belysning och privat belysning.

Användning av artificiellt ljus ökar på såväl global som nationell nivå. Det beror delvis på tillkommande bebyggelse och infrastruktur men också på att den tekniska utvecklingen erbjuder allt billigare belysning. Ljuset sprids över omgivande landskap och mot natthimlen. Det blir färre och färre platser som får vara naturligt mörka.

Det här kallas ljusförening och är ett växande miljöproblem som leder till att människans tillgång till stjärnhimlen minskar och att dygnsrytmen för djur och människor rubbas. Ljusföreningar utgör ett hot mot biologisk mångfald eftersom nattlevande insekter och ryggradsdjur störs och uråldriga instinkter slås ut. Enligt artskyddsförordningen finns en skyldighet att vidta skyddsåtgärder då belysning introduceras i tidigare mörka miljöer där skyddade

arter såsom fåglar, fladdermöss och kräldjur återfinns. Deras ekologiska funktioner får inte förändras.

Idag saknas nationell styrning av ljusföroreningar. För att ljusföroreningar ska kunna hanteras och åtgärdas i planprocessen på regional nivå krävs att kunskap samlas, kompetenser samordnas och inventering av mörka miljöer utförs. Mörker såväl som ljus behöver planeras.

I översiktsplanen (ÖP) och Grönplanen kommer frågan att behöva behandlas. Eventuellt blir ljusföroreningar ett kriterium om ÖP ska ta fram 'Stora opåverkade områden' enligt 3:2 Miljöbalken. Då kommer Region Gotland utgå från denna karta <https://www.lightpollutionmap.info/>

Kommunekologen har haft kontakt med Trafikverket om ljusföroreningar. Det finns en diskussion hos dem men de har ingen ljusstrategi eller mörkerplan ännu. Växt- och djurlivet påverkas när det mänskliga samhället byggs ut. Tidigare har inte det tagits hänsyn till denna påverkan. När nya områden anläggs i framtiden ska belysning användas som fyller behov samtidigt som det har minst påverkan på växt och djurliv. I dagsläget finns begränsad forskning inom området men Region Gotland följer utvecklingen och de råd som tas fram. Stora delar av Gotlands landbyggd är mörk vilket är bra för djurlivet medan det i samhällena finns mer belysning. Problemet är större i storstadsområden.

Region Gotlands trafikingenjör skriver att gatubelysning syftar till att skapa trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. Plan- och bygglagen och Boverkets författningssamling som nu finns i VGU (VGU - Regler för vägars och gators utformning som tas fram av Trafikverket. VGU är rådgivande för kommuner) beskriver att allmänna platser inom detaljplanelagt område ska förses med belysning. Ansvaret för detta ligger på aktuell väghållare inom detaljplanelagt område. Detta gäller än så länge bara vid nyanläggning. Region Gotland arbetar fortlöpande med utbyte till LED-ljuskällor som ger mer riktat ljus och mindre ljusföroreningar. Smart styrning av ljuskällor gör att vi kan minska ljusflödet under tider på dygnet när behovet av gatubelysning inte är lika stort på grund av att färre människor rör sig utomhus. Region Gotland har ingen påverkan på belysningen på Trafikverkets vägar. Byte till ledljuskällor i gatubelysning har kommit långt på Gotland jämfört med övriga Sverige.

Fastighetsförvaltningsavdelningen ansvarar för utemiljö på alla Region Gotlands fastigheter inklusive förskolor och skolgårdar. På dessa platser styrs belysningen efter verksamhetens behov. Till exempel vid aktiviteter efter dagsljus: belysning av konstgräsplaner för sport. Här används framför allt LED belysning som är mer hållbar. Region Gotland har länge arbetat med optimering av energi effektivisering där ljuskällor ingår, både i inom- och utomhusmiljö.

Barn- och genusperspektiv –Ljusföroreningar påverkar alla inom bebyggda områden.

Landsbygdsperspektiv – Förslaget gäller hela Gotland.

Ekonomisk konsekvensanalys – Förslaget har ingen ekonomisk konsekvens för Region Gotland.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-09-04

Tjänsteskrivelse 2022-12-01

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 55 Medborgarförslag - Installation av en hundrastgård i Slite

Ärendenummer: TN 2022/2504
Paragraf föregående instans: TN AU § 40

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren föreslår att en hundrastgård inrättas på ängarna nedanför kvarnen under Lotshuset men innanför de gamla skyddsmurarna i Slite. Medborgarförslaget grundar sig i att detta det skulle bidra till samhället och dess hundägare. Förslagsställaren menar även att en hundrastgård skulle kunna avlasta badstranden på sommaren då det är förbjudet med hund på stranden.

Bedömning

I dagsläget har inte Region Gotland några hundrastgårdar.

Markupplåtelseavtal för hundrastgård på regionens mark är möjligt, dock som regel inte på allmän eller offentlig plats. Markupplåtelse för en verksamhet på allmän och offentlig plats blir en form av privatisering vilket motverkar syftet. Upprättande av en hundrastgård skulle bidra till att privatisera marken. Gäller upplåtelsen på kvartersmark är privatisering inget hinder förutsatt att markanvändningen inte avviker för mycket från bestämmelserna i detaljplanen.

Teknikförvaltningar bedömer att det inte finns möjligheter för förvaltningen att anlägga eller driva hundrastgårdar i egen regi till följd av begränsade ekonomi- och personalresurser.

Barn- och genusperspektiv

En hundrastgård kan skapa samhörighet, men kan också framkalla rädsla för människor som är hundrädda. Om marken inhägnas begränsas användningsytan till att användas av hundägare.

Landsbygdsperspektiv

Önskemål i Visby och på landsbygden bör behandlas på samma vis och en geografisk rättvis tillgång behöver eftersträvas.

Ekonomisk konsekvensanalys

Teknikförvaltningen har idag inte några egna hundrastgårdar och har inte ekonomiska möjligheter att ta på sig ett nytt skötselansvar. För att hålla en ny hundrastgård i gott skick krävs personal som är på plats för tillsyn, soptömning, drift och underhåll av staket etc.

Det finns inte heller investeringsmedel till att anlägga hundrastgårdar.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Yrkanden:

Tomas Rådkvist (MP) yrkar bifall till medborgarförslaget med följande motivering:

"Jag instämmer inte med förvaltningens bedömning att man "privatiserar" mark som upplåts till hundrastgårdar. Snarare är det en service som en kommun/region bör tillhandahålla för hundägare. Det kan också vara en viktig en social mötesplats. Min mening är att Regionen bör erbjuda hundrastgårdar i flera tätorter på ön. Jag yrkar därför bifall till medborgarförslaget".

Per Edman (V) instämmer i Tomas Rådkvists (MP) yrkande.

Ordförande Mariette Nicander (M) ställer proposition på arbetsutskottets förslag och Tomas Rådkvists (MP) yrkande och finner att arbetsutskottets förslag vinner bifall.

Reservationer:

Tomas Rådkvist (MP) reserverar sig mot beslutet.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-07-05

Tjänsteskrivelse 2022-12-19

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 56

Medborgarförslag - Kollektivtrafiken Gotland - Utforma och skicka ut en enkät till alla som bor på ön för att få ihop en klok busstabel!

Ärendenummer: TN 2022/2501

Paragraf föregående instans: TN AU § 41

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren föreslår att Region Gotland ska skicka ut en enkätundersökning till alla som bor på Gotland som underlag till tidtabellplaneringen.

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget då nämnden anser att det redan finns goda möjligheter att lämna synpunkter på tidtabellsplaneringen för den som önskar. Dessutom skulle en sådan enkät kräva en stor administration och riskera att skapa förväntningar som inte kan infrias.

Bedömning

Region Gotland planerar kollektivtrafiken utifrån resvaneundersökningar, resandestatistik, omloppsplanering, inkomna synpunkter och politiska beslut. Tidtabellerna bygger därmed på ett helhetsgrepp och kompromisser mellan olika önskemål. Kollektivtrafikenheten tar gärna emot konkreta synpunkter på tidtabellerna, via Region Gotlands etablerade kanaler för synpunkter.

Att skicka ut en enkät till alla som bor på Gotland skulle innebära en mycket stor administration. 61 001 personer är folkbokförda på Gotland. Därutöver tillkommer de som bor på Gotland längre eller kortare tider utan att vara folkbokförda här. Det är mycket ovanligt att göra en så stor enkätundersökning, det vanliga är att göra ett urval ur den grupp man vill undersöka. Även om ett urval skulle göras så krävs en stor administration för att genomföra och utvärdera enkätundersökningen. Förvaltningen tolkar att förslagsställaren menar att en ny enkätundersökning ska göras inför varje större tidtabellsförändring. Det innebär att enkätundersökningen blir en del av det kontinuerliga arbetet med kollektivtrafiken.

En enkätundersökning till alla på ön (eller ett urval) riskerar att skapa förväntningar hos de som svarar att alla önskemål som inkommer ska infrias. En tidtabell är alltid en kompromiss mellan olika önskemål och det är vanligt med önskemål som strider mot varandra. Dessutom finns risken att undersökningen skapar en orimlig bild över vilka resurser som finns tillgängliga för att öka utbudet i Gotlands kollektivtrafik. Risken är alltså att

enkätundersökningen skapar stor besvikelse när alla inkomna önskemål inte kan uppfyllas.

Förvaltningen anser att detta medborgarförslag istället borde ha kunnat hanteras som en synpunkt. På så sätt kan förslagsställaren få snabbare svar och det är lättare för förvaltningen att ställa kompletterande frågor till förslagsställaren, som vilka konkreta synpunkter förslagsställaren har på tidtabellen.

Barn- och genusperspektiv – Tidtabellplaneringen påverkar alla resenärsgupper.

Landsbygdsperspektiv – Tidtabellplaneringen påverkar alla resenärsgupper.

Ekonomisk konsekvensanalys – För att genomföra förslaget krävs sannolikt en ny heltidstjänst på kollektivtrafikenheten som enbart arbetar med genomförande och analys av enkätundersökningen. Särskilda medel måste också avsättas för att nå ut med undersökningen.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-04-07

Tjänsteskrivelse 2022-12-29

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 57

Medborgarförslag - Kollektivtrafiken till och från Skarphäll

Ärendenummer: TN 2022/2508

Paragraf föregående instans: TN AU § 42

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren föreslår att busstrafiken till och från Skarphäll ändras, såväl linjedragning som tider. Förslagsställaren föreslår framförallt utökade turer kvällstid.

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat då det pågår en översyn av stadslinjenätet i Visby.

Bedömning

Tekniska nämnden och Teknikförvaltningen arbetar med att se över stadslinjenätet i Visby. I detta ingår att se över linjesträckningar, turutbud och linjenätets ”öppetider” (vilka tider på dygnet trafiken körs).

Förvaltningen anser att förslaget hade kunnat handläggas bättre som synpunkt än som medborgarförslag då det hade gett förslagsställaren ett snabbare svar och förvaltningen hade haft fler möjligheter att ställa frågor om förslaget till förslagsställaren.

Barn- och genusperspektiv – Stadslinjenätet i Visby berör samtliga resenärsgupper i Visby och påverkar även de som pendlar mellan Visby och övriga Gotland.

Landsbygdsperspektiv – Se under *Barn- och genusperspektiv*.

Ekonomisk konsekvensanalys – Stadslinjenätets utformning påverkar såväl driftskostnaderna för linjenätet men kan även föranleda investeringar i hållplatser och annan infrastruktur. Ändringar kan inte genomföras inom befintlig budget om inte relationen mellan stadstrafik och landsbygdstrafik ändras väsentligt. Annars krävs en utökning av kollektivtrafikens resurser.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-04-09

Tjänsteskrivelse 2022-12-29

Skickas till
Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 58

Medborgarförslag - Förslag om ändring av kollektivtrafiken i Fardhem. Linje 10.

Ärendenummer: TN 2022/2506

Paragraf föregående instans: TN AU § 43

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren dels föreslår att linje 10 ska köra in till Fardhem kyrka och dels att en ny hållplats anläggs intill butiken Gahms Varuhandel.

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget då det skulle leda till längre restider och sämre pålitlighet på linje 10, samt högre kostnader.

Bedömning

Linje 10 är en stomlinje och bör därför ha en så rak och snabb linjestreckning som möjligt. Att köra om Fardhem kyrka gör resvägen 1,5 kilometer längre. Det möjliggör kortare gångavstånd för boende kring Fardhem kyrka men ger längre restid och obekvämare resa för övriga resenärer i bussen.

Utöver den längre färdvägen så påverkar även antalet hållplatser restiden. Hållplatser med få påstigande (som Fardhem och de föreslagna hållplatserna vid Gahms och Fardhem kyrka) gör att restiden på linjen blir mindre pålitlig, och ju fler sådana hållplatser linjen har desto mindre pålitlig blir linjens restid.

Butiken Gahms Varuhandel ligger cirka 900 meter från hållplatsen Fardhem. Det bor endast enstaka individer i närheten av butiken, så en eventuell hållplats skulle inte gynna fler typer av resor än inköpsresor i nämnvärd utsträckning. Förvaltningen bedömer att det inte är lämpligt att Region Gotland gynnar en enskild butik genom att bekosta uppförandet och driften av en hållplats enbart för den butiken. Näringsidkare väljer själva var de ska lokalisera sin verksamhet, vilka kunder de riktar sig mot och hur de ska locka fler kunder.

Barn- och genusperspektiv – Barn i Fardhem skulle gynnas om linjen gick in om Fardhem kyrka, men barn längs övriga linjen drabbas av längre restider och sämre pålitlighet i likhet med övriga resenärer. Förvaltningen bedömer inte att barn påverkas nämnvärt av huruvida det finns en hållplats vid Gahms eller inte. Förslaget bedöms inte ha några betydande effekter ur ett genusperspektiv.

Landsbygdsperspektiv – Förslaget gynnar boende i Fardhem men missgynnar övriga boende längs linje 10, särskilt de som bor söder om Fardhem längs linje 10.

Ekonomisk konsekvensanalys – Förslaget innebär bygge av två nya hållplatser, vid Fardhem kyrka och butiken Gahms. Att bygga dessa skulle kosta omkring 560 000 kronor. Därtill tillkommer kostnader för underhåll.

Förslaget innebär också en extra kostnad med 1,5 tidtabellskilometer per tur på linje 10. Det är möjligt att den föreslagna linjeändringen ger fler resenärer i Fardhem, men risken är troligtvis större att linjen tappar flera befintliga resenärer söder om Fardhem då restiderna Hemse-Visby och Burgsvik-Visby blir längre i förhållande till privat bil.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-04-14

Tjänsteskrivelse 2022-12-29

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 59 Medborgarförslag - Utöka kollektivtrafiken med fler avgångar

Ärendenummer: TN 2022/4130
Paragraf föregående instans: TN AU § 44

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren föreslår att utbudet i kollektivtrafiken utökas med fler avgångar samt en ny busslinje mellan Roma och Klinte till operatörsbytet i juni 2023.

Tekniska nämnden avslår medborgarförslaget då det saknas tid och resurser för att kunna utöka utbudet till juni 2023.

Bedömning

Utbudet i kollektivtrafiken regleras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I trafikförsörjningsprogrammet anges också tidplanen för eventuella förändringar i utbudet.

Den 18 juni 2023 byter Gotlands kollektivtrafik operatör. Avtalet är skrivet med Buss i Väst AB (Bivab) och ska gälla tills sommaren 2033. Avtalet grundar sig på *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gotland* och nuvarande utbud i Gotlands kollektivtrafik.

Det saknas både tid och resurser för att införa fler avgångar och en ny linje till sommaren 2023. När trafikförsörjningsprogrammet revideras kommer Teknikförvaltningen tillsammans med Regionstyrelseförvaltningen att se över vilket utbud och vilka stråk som ska finnas i Gotlands kollektivtrafik. Önskemålet om direktförbindelse mellan Klinte och Roma tas med till detta arbete.

Barn- och genusperspektiv – Utbudsnivåerna i kollektivtrafiken påverkar samtliga resenärsgupper.

Landsbygdsperspektiv – Utbudsnivåerna i kollektivtrafiken påverkar samtliga resenärsgupper.

Ekonomisk konsekvensanalys – Att införa fler avgångar eller en ny busslinje innebär dels ökade kostnader för tidtabellskilometer men innebär ofta också utökade permanenta kostnader över hela avtalstiden om fler bussar behöver köpas in och fler bussförare behöver anställas. En ny busslinje innebär dessutom i regel att nya hållplatser måste anläggas vilket medför ökade investeringskostnader och driftskostnader.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-09-23

Tjänsteskrivelse 2022-12-30

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gotland RS 2018/204

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 60 Medborgarförslag - Förläng cykelbanor längs Broväg fram till Kvarnen

Ärendenummer: TN 2021/3875
Paragraf föregående instans: TN AU § 45

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren föreslår: ”Förläng cykel och gångbanan öster längs Broväg fram till kvarnen så att skolelever slipper gå på vägen utanför skolorna här”.

Förslaget kring Gång och cykelväg längs Broväg finns redan med i befintlig beslutad cykelplan (<https://www.gotland.se/cykelplanvisby>). Förslaget kring gång- och cykelväg finns även med i detaljplanen för Visby Kometen 1 och Visby Norr 1:2. och del av Norr 1:1 I detaljplanen beskrivs det att en gång och cykelväg föreslås anläggas på Norra sidan om Broväg i höjd med Bingers kvarn.

Sträckorna som är ombeskrivna i Cykelplan Visby 2015-2025 har olika prioriterade sträckor. Prioriteringsnivåerna är 1-3. Där 1 är högst prio, nr 2 är medelprio och nr 3 är lägst prio.

Sträckan vid skolorna Gutegymnasiet och Visby gymnasiet norr på Broväg tillhör kategori prio 1 och de som löper ut mot Skarphällsgatan vid och förbi Bingers kvarn är prio 3. Prio 1 sträckan kommer att byggas först och kommer ske i samband med exploateringsprojektet vid Torslunden som preliminärt beräknas påbörjas år 2025.

Bedömning

Förvaltningens bedömning och motivering av förslaget är att låta byggnationen ske enligt prioriteringsordningen i cykelplanen.

Barn- och genusperspektiv – Förslaget bidrar till högre trafiksäkerhet!

Landsbygdsperspektiv – Ärendet gäller Visby.

Ekonomisk konsekvensanalys – Finns ingen finansiering för prio 3, på grund av att prio 1 inte är byggd ännu.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2021-09-08

Tjänsteskrivelse 2023-01-17

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 61 **Medborgarförslag - tillgängliggör avloppsvatten för privatpersoners bevattning genom att köra ut det till privatpersoners och föreningarnas trädgårdar och odlingar**

Ärendenummer: TN 2022/3578
Paragraf föregående instans: TN AU § 46

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren föreslår att:

Idag går att beställa vatten från kalkbrott genom åkerier, vilket är bra men kostar enormt mycket. Särskilt mindre mängder blir oproportionerligt dyrt. Att pumpa upp grundvatten eller Kvarnåkershamnsvatten är i princip gratis. Åkerierna är tveksamma till att fylla sina tankbilar med avloppsvatten. Det finns mycket att vinna på att skapa incitament för att använda och återföra hushållens avloppsvatten till de marker de kommer ifrån, men det är idag för dyrt och omständligt för privatpersoner. Jag föreslår därför att regionen kör ut detta vatten som bevattningsvatten till medborgare och andra med trädgårdar och odlingar istället för att bredda i åar och vattendrag.

Bedömning

Teknikförvaltningen utreder lösningar för att kunna rena avloppsvattnet, så att det går att återanvända till exempelvis spolvatten, bevattning m.m. Om utredningarna ger positiva resultat så kanske Region Gotland beslutar att hämtställen, där tekniskt vatten kan hämtas av privatpersoner och företag, borde upprättas.

Regionen får enligt lag inte konkurrera med privata aktörer och kan därför inte köra ut vatten i tankbil till medborgare.

Ett annat och bra alternativ för privatpersoner är att samla regnvatten för att använda till bevattning.

Barn- och genusperspektiv –Inte relevant i den här frågan

Landsbygdsperspektiv – Inte relevant i den här frågan

Ekonomisk konsekvensanalys – Det skulle behöva anställas ytterligare personal för uppgiften samt att ytterligare tankbil skulle behöva köpas in. De som beställer vatten skulle behöva betala minst lika mycket, om inte mer än idag jämfört med att köpa av privat aktör. Region Gotland får inte syssla med

verksamhet som snedvrider eller hämmar en effektiv konkurrens utan att riskera repressalier från Konkurrensverket.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-07-01

Tjänsteskrivelse 2022-12-15

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 62

Medborgarförslag - Övergångsställe på Artillerigatan mellan Skatteverket och A7-hallen

Ärendenummer: TN 2022/776

Paragraf föregående instans: TN AU § 47

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Hej! I dagsläget finns det en avsmalning på Artillerigatan mellan Skatteverket och A7-hallen i vad jag antar är ett sätt att sänka hastigheten hos de bilar som passerar genom området pga den mängd skolor som är placerade i närheten. Men vad det resulterat i är att det bildats ett informellt övergångsställe där barn och vuxna cyklar och går över. För det mesta tolkar även bilisterna in det så och lämnar företräde för passerande men i vissa fall sker inte detta och förvirringen utgör enligt mig en trafikfara. Det bästa vore att göra detta till ett riktigt övergångsställe så råder det ingen tveksamhet i fortsättningen och barn kan passera på ett trafiksäkert sätt.

Bedömning

Ett övergångsställe markeras med vägmarkering, vägmärke eller båda och är en plats där gående ska korsa en kör- eller cykelbana. Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. Om det inte finns något övergångsställe i närheten, skall gående i stället korsa kör- eller cykelbanan tvärs över denna och helst vid en vägkorsning. Kör- eller cykelbanan skall korsas utan onödigt dröjsmål.

Övergångsställen anläggs för att öka framkomligheten för gående där det på grund av trafikmängden är svårt att passera och ska inte ses som en trafiksäkerhetsåtgärd. Vid övergångsställen upplevs många gånger en falsk trygghet då gående tar för givet att bilisterna ska lämna företräde. Det har bidragit till att antalet olyckor generellt är högre på platser med övergångsställen än när fotgängare korsar vägen på likvärdig plats utan övergångsställe.

På platser där det finns ett behov av att korsa en gata men där ett övergångsställe inte anses lämpligt finns möjlighet att istället anlägga en gångpassage. En gångpassage är en plats där gående kan korsa en gata men där bilister inte har väjningsplikt mot gående. Vid en gångpassage gäller samma trafikregler som var som helst på en väg eller gata, men med en utformning så att fordonsförare ska anpassa hastigheten så att gående som redan börjat korsa gatan, ska beredas tillfälle att passera på ett säkert sätt.

På Artillerigatan är gällande hastighetsgräns 30 kilometer i timmen och vägmärke A15 ”Varning för barn” är uppsatt i anslutning till skolor längs gatan. Den aktuella gångpassagen är försedd med avsmalning samt pollare med reflex. Teknikförvaltningens uppfattning är att gångpassagen är ändamålsenlig och trafiksäker då den inbjuder till ögonkontakt och samspel mellan gående och bilister.

Teknikförvaltningen vill även uppmärksamma en viktig men ofta bortglömd grundbestämmelse i trafiken som gäller samtliga trafikanter oavsett reglering och utformning. Av 2 kap. 1 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) framgår att ”för att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.”

Barn- och genusperspektiv – Den befintliga gångpassagen är utformad för att vara trafiksäker för barn och övriga trafikanter.

Landsbygdsperspektiv – Påverkas inte.

Ekonomisk konsekvensanalys – Teknikförvaltningen har en årlig investeringsbudget avsatt för arbete med säkra skolvägar.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-03-04

Tjänsteskrivelse 2023-01-25

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 63

Medborgarförslag - Ny utfart från Pilhagen till Färjeleden vid Terra Nova rondellen

Ärendenummer: TN 2022/777

Paragraf föregående instans: TN AU § 48

Tekniska nämndens beslut

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Sammanfattning

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagsställaren skriver:

Vi bor i Pilhagen. När vi skall köra ut på färjeleden från Jungmansgatan måste vi planera noga. På morgon 7.30-8.15 är det svårt att köra ut. När båten kommer på eftermiddagen samt när regionen slutar 15.30-17.15 är det helt omöjligt. Det kommer att ske en olycka där. Förslaget är att göra en utfart till Färjeleden vid Terra Nova rondellen. Nu när det skall bli 30 km i timmen på Allegatan har man inte det alternativet.

Bedömning

Region Gotland är väghållare för de kommunala gatorna Jungmansgatan och Styrmansgatan. Styrmansgatan ansluter i sin tur till Visbyleden-Färjeleden (väg 142) där Trafikverket är väghållare.

Trafikverket och Region Gotland tog under 2018-2019 fram en åtgärdsvalsstudie för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på Visbyleden-Färjeleden (TRV 2017/91458). En planeringsförutsättning som kom fram under arbetet med åtgärdsvalsstudien var att det i den fortsatta utvecklingen av Visby är viktigt att antalet anslutningar med Visby- respektive Färjeleden inte blir fler än idag. Utförda trafikanalyser visar att fler anslutningar mot Visby- och Färjeleden leder till en försämrad framkomlighet och en omfördelning av trafik till det lokala gatunätet som därmed får en högre belastning. Det lokala gatunätet avlastas och gynnas därmed av en god framkomlighet på Visby- och Färjeleden. En ny anslutning mellan Jungmansgatan och Visbyleden-Färjeleden är således inte en önskvärd lösning.

Åtgärdsvalsstudien presenterade 16 olika rekommenderade åtgärdsförslag längs med eller i anslutning till Visbyleden-Färjeleden. Framtagna åtgärdsförslag ligger till grund för Trafikverkets och Region Gotlands verksamhetsplanering och investeringsbeslut. Åtgärdsvalsstudien visade att korsningen Styrmansgatan/Visbyleden-Färjeleden hade kvalitetsavvikelser med avseende på biltrafik. Korsningen togs däremot inte upp som en utpekad åtgärd och eventuella frågor kring trafiksäkerhet och utformning av korsningen bör därför riktas till Trafikverket i egenskap av väghållare för Visbyleden-Färjeleden.

Teknikförvaltningen planerar att under 2023 genomföra en hastighetsöversyn i Visby. Hastighetsöversynen kommer att baseras på Trafikverkets handbok ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” och målet är att rätt hastighet på det kommunala gatunätet ska ge positiva effekter för stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Det finns i dagsläget inget beslut om förändrad hastighetsgräns till 30 kilometer i timmen på Allégatan.

Barn- och genusperspektiv – Oskyddade trafikanter passerar idag korsningen planskilt via en GC-port som förbinder Pilhagen och Djuplunda.

Landsbygdsperspektiv – God framkomlighet på Visbyleden-Färjeleden är viktigt för genomfartstrafik, nyttotrafik och arbetspendlare.

Ekonomisk konsekvensanalys – Om åtgärden genomförs kommer andra utpekade åtgärder i Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 samt åtgärder på det kommunala gatunätet sannolikt behöva nedprioriteras då ramen för investeringar är begränsad.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av förvaltningschef Patric Ramberg.

Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att avslå medborgarförslaget.

Beslutsunderlag

Medborgarförslag 2022-03-04

Tjänsteskrivelse 2023-01-26

Skickas till

Regionstyrelsen och förslagsställaren

TN § 64 **Ärenden avgjorda i arbetsutskottet**

Paragraf föregående instans: TN AU § 26

TN AU § 27

TN AU § 28

TN AU § 29

TN AU § 49

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Beslutsunderlag

TN AU § 26 Uppdragslista från tekniska nämnden till teknikförvaltningen

TN AU § 27 Teknikförvaltningens verksamhetsberättelse för 2022

TN AU § 28 Tekniska nämndens kompletteringsbudget 2023

TN AU § 29 Överföring av 2022 års ekonomiska resultat för tekniska nämnden

TN AU § 49 Övriga ärenden

TN § 65 **Övriga ärenden**

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Ärendets behandling under mötet

Nämndsekreterare Marianne Ardin informerade om att läsplattor bytes fredagen den 31 mars från kl 7 i Ljussgården.

TN § 66 **Tekniska nämndens mål 2022-2026**

Ärendenummer: TN 2023/309

Tekniska nämndens beslut

Informationen godkänns.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredrogs av verksamhetsutvecklare Lisa Tunegård.

Tekniska nämndens målförslag gicks igenom för att slutligen beslutas av tekniska nämnden i mars 2023.

Mål: Minska vattenförbrukningen med 10% under mandatperioden 2022-2026.

En förenklad version av VA planen skickas med i kallelsen till tekniska nämnden i mars.

Mål: Minska mängden förpackningsavfall med 20 viktprocent i hushållens restavfall.

Mål: Öka Kollektivtrafikens marknadsandel till 10% under mandatperioden 2022-2026.

Beslutsunderlag

Presentation på sammanträde.